

# Stadt Halle (Saale)

## Flächennutzungsplan 1998





# **STADT HALLE (SAALE)**

## **FLÄCHENNUTZUNGSPLAN 1998**

**Erläuterungsbericht**

**Der Oberbürgermeister**

**Dezernat Planen und Umwelt - Stadtplanungsamt**

**Stadt Halle (Saale) · Der Oberbürgermeister**  
**Dezernat Planen und Umwelt · Stadtplanungsamt**  
**in Zusammenarbeit mit dem Planungsring Halle:**

**gh** - Gruppe Hardtberg, Stadtplaner, Architekten - Bonn/Halle  
**MWM** - Büro für Städtebau und Verkehrsplanung - Aachen/Halle  
**BIS** - Büro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung GmbH - Bonn

**Druck:** Abel Druck KG, Schwanenstraße 79, 44135 Dortmund

**Titelbild:** Horst Fechner, Halle (Saale)

<b>INHALT</b>	<b>Seite</b>
<b>1 VORAUSSETZUNGEN UND ZIELE</b>	<b>1</b>
1.1 Ausgangssituation.....	1
1.2 Räumliches Leitbild.....	2
<b>2 PLANUNGSEBENEN UND VERFAHREN</b>	<b>7</b>
2.1 Verfahrensablauf.....	7
2.2 Rechtsgrundlage und Methode.....	9
2.3 Ziele der Landes- und Regionalplanung.....	16
2.4 Region Halle-Leipzig.....	20
2.5 Stadt-Umland-Bereich Halle/Saalkreis.....	22
2.6 Bevölkerungsentwicklung.....	23
<b>3 PLANUNGSGESCHICHTE</b>	<b>27</b>
3.1 Von der Nachsorge der Mängel zur Vorsorge durch Stadtplanung.....	27
3.2 Flächennutzungspläne für Halle - ein Überblick.....	28
3.3 Der aktuelle Flächennutzungsplan - wesentliche Kontinuitäten und Brüche.....	30
<b>4 WOHNEN</b>	<b>33</b>
4.1 Ausgangslage.....	33
4.2 Bedarfsermittlung.....	34
4.3 Standorte.....	40
<b>5 ARBEIT UND WIRTSCHAFT</b>	<b>46</b>
5.1 Ausgangslage.....	46
5.2 Verarbeitendes Gewerbe.....	47
5.3 Dienstleistungen.....	57
5.4 Zentrenstruktur und Einzelhandel.....	63
<b>6 SOZIALE INFRASTRUKTUR</b>	<b>71</b>
6.1 Ausgangslage.....	71
6.2 Schulen.....	71
6.3 Kinder- und Jugendeinrichtungen.....	75
6.4 Senioreneinrichtungen/Behinderteneinrichtungen.....	76
6.5 Behinderteneinrichtungen.....	77
6.6 Obdachloseneinrichtungen.....	78
6.7 Einrichtungen für Ausländer und Flüchtlinge.....	78
6.8 Gesundheitlichen Zwecken dienende Einrichtungen.....	80
6.9 Kulturelle Einrichtungen.....	82
6.10 Sportstätten.....	84



## VERZEICHNIS DER ERLÄUTERUNGSPLÄNE

<b>Lfd. Nr.</b>		<b>nach Seite</b>
1	Denkmalbereiche .....	2
2	Archäologische Denkmalbereiche .....	4
3	Regionales Entwicklungsprogramm 1996 (Teilraumausschnitt) .....	20
4	Wohnen .....	40
5	Arbeiten .....	54
6	Einzelhandel/Zentren .....	64
7	Soziale Infrastruktur - Schulen .....	74
8	Soziale Infrastruktur - Kinder- und Jugendeinrichtungen/Senioren- und Behinderteneinrichtungen .....	78
9	Soziale Infrastruktur - Kulturelle Einrichtungen/Sportstätten .....	84
10	Soziale Infrastruktur - Öffentliche Verwaltung/Kirchliche Einrichtungen .....	86
11	Altlastverdachtsflächen .....	98
12	Bodenschutzrelevante Gebiete .....	98
13	Schallpegel - Gesamtverkehr (Lärmemissionsplan) .....	100
14	Schutzgebiete .....	108
15	Besonders geschützte Gebiete (nach § 30 NatSchG LSA) .....	112
16	Ventilationsplan .....	120
17	Hochwassergebiete/Trinkwasserschutzgebiete .....	122
18	Technische Infrastruktur - Wasserversorgung .....	130
19	Technische Infrastruktur - Abwasserentsorgung .....	134
20	Technische Infrastruktur - Elektrizitätsversorgung .....	136
21	Technische Infrastruktur - Fernwärmeversorgung .....	138
22	Technische Infrastruktur - Gasversorgung .....	138
23	Technische Infrastruktur - Telekommunikation .....	140
24	Schiennetz/ÖPNV .....	148
25	Straßennetz .....	158

## VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

<b>Lfd. Nr.</b>		<b>Seite</b>
1	Innerstädtische Entwicklungsachse.....	3
2	Staatsvertragsgebiet Freistaat Sachsen - Land Sachsen-Anhalt.....	21
3	Altersaufbau der Bevölkerung der Stadt Halle am 31.12.1997.....	25
4	Wohntypen und Siedlungsdichten.....	38
5	Flächenbelegung der gewerblichen Bauflächen der Stadt Halle insgesamt.....	47
6	Räumliche Zuordnung von Wohnen und Arbeiten.....	52
7	Schwerpunkte Forschung und Lehre.....	91
8	Entwicklungsschwerpunkt Kröllwitz.....	92
9	Naturräumliche Gliederung.....	95
10	Entwicklung der Immissionsbelastungen	
10.1	Entwicklung der Schwefeldioxid-Immission im Zentrum von Halle 1983 - 1996.....	100
10.2	Entwicklung der Schwebestaub-Immission im Zentrum von Halle 1985 - 1996.....	101
10.3	Entwicklung der Stickstoffdioxid-Immission im Zentrum von Halle 1991 - 1995.....	101
11	Vorranggebiete für die Naherholung mit stadtweiter Bedeutung.....	128
12	Entwicklung der Motorisierungskennziffer der Stadt Halle.....	146



## VERZEICHNIS DER TABELLEN

<b>Lfd. Nr.</b>		<b>Seite</b>
1	Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Halle von 1989 bis 1996 .....	25
2	Siedlungsdichte - Bestand Halle.....	37
3	Bedarf an zusätzlichen Wohnbauflächen (Neubauflächen) .....	39
4	Standorte Neubaugebiete.....	41
5	Vorschlag Realisierungsbeginn Neubaugebiete.....	44
6	Bewertung Konfliktintensität neuer Wohnbauflächen.....	45
7	Geschätzter Gesamtbedarf an Grundstücksflächen für das verarbeitende Gewerbe .....	49
8	Geschätzter Gesamtbedarf an Grundstücksflächen für gewerbliche Nutzungen, umgerechnet in Bruttobauland.....	50
9	Neuausweisung von gewerblichen Bauflächen, Stadtgebiet Halle.....	55
10	Bewertung Konfliktintensität neuer Gewerbeflächen.....	56
11	Größenordnungen und Einzugsbereiche der Zentren in der Stadt Halle.....	66
12	Schulen.....	72
13	Übersicht Seniorenheime.....	79
14	Übersicht Behinderteneinrichtungen.....	80
15	Übersicht Werkstätten für Behinderte.....	80
16	Standortübersicht der Krankenhäuser.....	81
17	Bedarfsermittlung Sportstätten.....	84
18	Naturschutzgebiete (nach § 17 NatSchG LSA) im Stadtgebiet von Halle.....	109
19	Landschaftsschutzgebiete (nach § 20 NatSchG LSA).....	109
20	Flächenhafte Naturdenkmale (nach § 22 NatSchG LSA).....	110
21	Geschützte Landschaftsbestandteile (nach § 23 NatSchG LSA).....	111
22	Geschützter Park (GP).....	112
23	Hinsichtlich einer künftigen Unterschutzstellung zu überprüfende Bereiche.....	113
24	Erweiterung der Landschaftsschutzgebiete.....	114
25	Flächenbedarf städtische Freiräume .....	124
26	Verkehrsmittelanteile Gesamtstadt 1991 und 1996.....	149
27	Verkehrsmittelanteile mit Ziel Innenstadt 1991 und 1994 .....	150
28	Verkehrsmittelwahl der Wohnbevölkerung von Halle - Gesamtverkehr (Ziel-Modal-Split).....	151



## 1 VORAUSSETZUNGEN UND ZIELE

### 1.1 Ausgangssituation

Die **Vereinigung der beiden deutschen Staaten** im Jahre 1990 hat auf allen Ebenen zu erheblich veränderten Rahmenbedingungen geführt, auf die konsequenterweise auch die räumliche Planung ihre Antworten finden muß.

In diesem Zusammenhang stellt die Zielfindung und Erarbeitung der Schwerpunkte der zukünftigen Stadtentwicklung, die auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung (Flächennutzungsplanung) ihren Niederschlag finden muß, einen wichtigen Baustein dar.

Die Stadt Halle als **größte Stadt des Landes Sachsen-Anhalt** mit ihren rund 270.000 Einwohnern (Stand 1997), gelegen innerhalb einer der großen Industrieregionen Deutschlands und Europas und verschont geblieben von flächendeckenden Bombardements im Zweiten Weltkrieg, zeigt noch ein nahezu geschlossenes Stadtbild des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts neben den Großsiedlungen der 60er bis 80er Jahre Halle-Neustadt, Südstadt/Silberhöhe und Heide-Nord. Das sich aus dieser Situation ergebende Spannungsverhältnis zwischen den überkommenen räumlichen Vorgaben und den Ansprüchen des angehenden 21. Jahrhunderts ist ebenso als eine bedeutende Aufgabe der Stadtentwicklungsplanung anzusehen wie die städtebauliche Weiterentwicklung und Integration der großen Neubaugebiete der Nachkriegszeit in den Stadtorganismus.

Im Zusammenhang mit dem tiefgreifenden **Umstrukturierungsprozeß** innerhalb aller Lebensbereiche unserer Gesellschaft nach der Vereinigung Deutschlands sind Probleme zu nennen, die als Vorgaben anzusehen und zunächst nicht unmittelbar und nur mittelfristig durch die räumliche Planung - hierzu zählt u.a. die Flächennutzungsplanung - beeinflußt werden können. Für die Stadtentwicklung und ihre Planung von augenscheinlich höchster Bedeutung zeigen sich vornehmlich

- o der **Verlust** an gewerblichen und industriellen **Arbeitsplätzen**,
- o die **Abwanderung** insbesondere jüngerer Bevölkerungsteile, der damit verbundene Einwohnerrückgang und die Veränderung der altersmäßigen Zusammensetzung der Bevölkerung (Lebensbaum),
- o die **Verkehrsprobleme**, die vorrangig auf die starke Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zurückzuführen sind.

Die hieraus für die Stadt erwachsenden negativen Einflußfaktoren werden durch seit 1990 entstandene Entwicklungen im Stadtumland verstärkt:

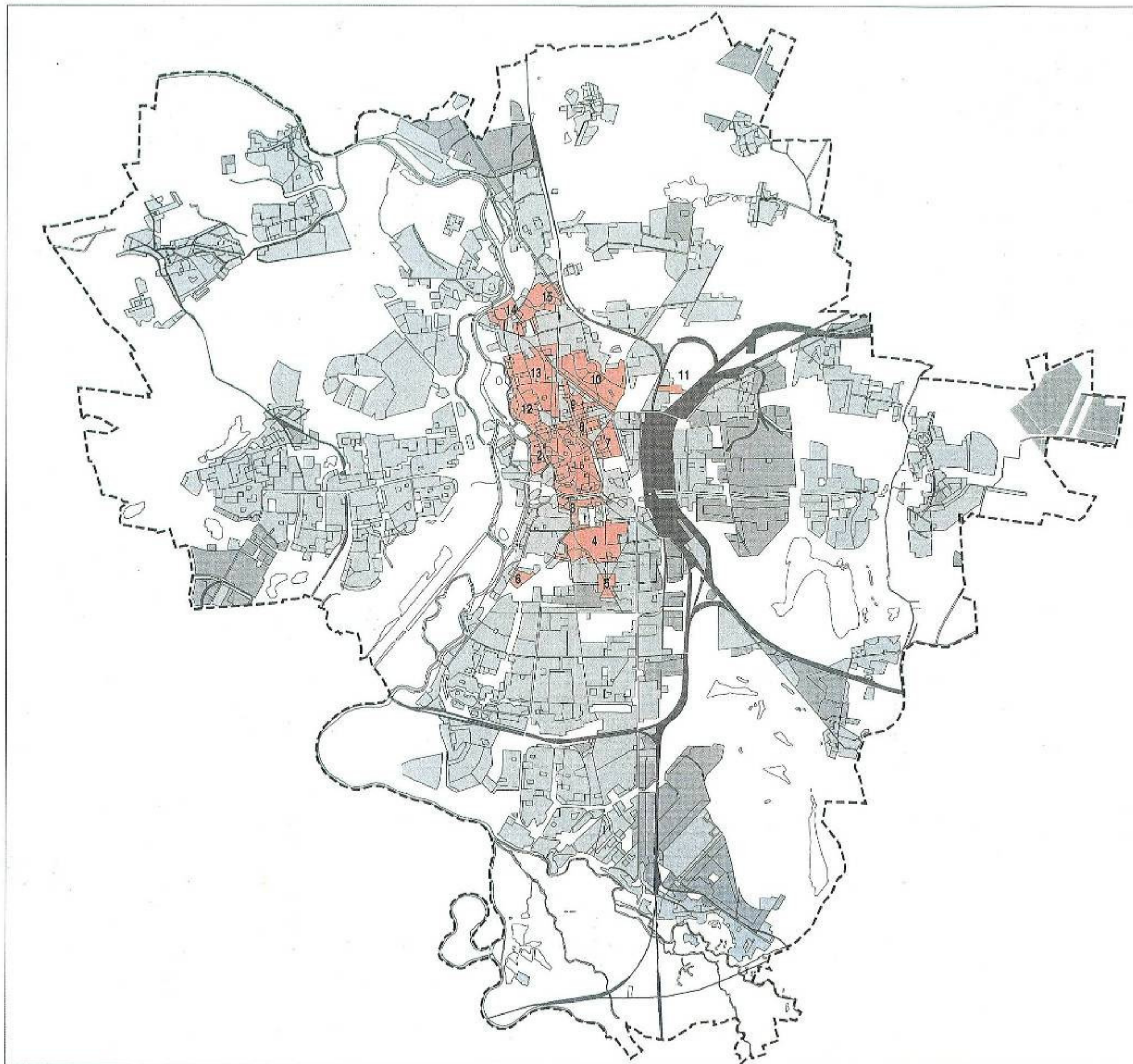
- o Hohe **Flächeninanspruchnahme** für Sonder-, Gewerbe- und Wohngebiete, vor allem in kleineren Gemeinden ohne überörtliche Funktionen im regionalen Siedlungsnetz,
- o Unwirtschaftliche **Erschließungen** dieser Flächen mit hohen Folgekosten für die betreffenden Kommunen,
- o Erzeugung unnötigen **Verkehrs** durch den Zersiedlungsprozeß mit der damit verbundenen räumlichen Trennung von Wohn-, Arbeits- und Ausbildungsplätzen und den größeren Entfernungen zu Siedlungszentren.

## 1.2 Räumliches Leitbild

Das vorgeschlagene entwicklungspolitische Leitbild der Stadt setzt den genannten Problemen bewußt die Erhaltung und Weiterentwicklung Halles zur **Urbanität einer Großstadt** entgegen. Dabei hat - unter Berücksichtigung der im Stadtgebiet notwendigen baulichen Entwicklungen - der Schutz der innerstädtischen Landschaftsräume einen hohen Stellenwert.

Dem sind folgende **Ziele** zuzuordnen:

- o Förderung der **Binnenentwicklung** durch Nutzung vorhandener Flächenreserven und Revitalisierung brachgefallener Wohn- und Gewerbestandorte insbesondere in den Altbaugebieten.
- o Erhaltung eigenständiger **Siedlungseinheiten**, meist orientiert an den historischen Begriffen der Stadtteile und der speziellen landschaftlichen Situation, mit den daraus resultierenden und herauszuarbeitenden Identifikationsmerkmalen.
- o **Orientierung** weiterer Bauflächenentwicklung an den vorhandenen bzw. zu ergänzenden Netzen des **öffentlichen Personennahverkehrs**.
- o Förderung der **Funktionsmischung** von Wohnen und Arbeiten anstelle der starken Trennung dieser städtischen Grundfunktionen voneinander zur Reduzierung der negativen Folgeerscheinungen, insbesondere der Verkehrserzeugung.
- o Entwicklung der **Innenstadt** als Handels- und Dienstleistungszentrum unter Wahrung der historischen Substanz der Altstadt und unter Erhaltung und Erweiterung der Wohnnutzung.



HALLE (SAALE) \* Der Oberbürgermeister

## Flächennutzungsplan

Erläuterungsplan

### Denkmalbereiche

 Denkmalbereich

Benennung der einzelnen Denkmalbereiche:

- 1 Historische Altstadt
- 2 Klostervorstadt
- 3 Franckesche Stiftungen
- 4 Südliche Stadterneuerung
- 5 Lutherplatz
- 6 Stadtgutweg
- 7 Steintorvorstadt
- 8 Thaerviertel
- 9 Friedrichstraßenviertel
- 10 Paulusviertel
- 11 Thaerstraßenviertel
- 12 Neumarkt
- 13 Mühlwegviertel
- 14 Giebichenstein
- 15 Kurviertel

Quelle: Denkmalverzeichnis der Stadt Halle  
Landesamt für Denkmalpflege Sachsen, Anhalt 1995

0 200 500 1000 2000m  
Maßstab des Originals 1:20.000

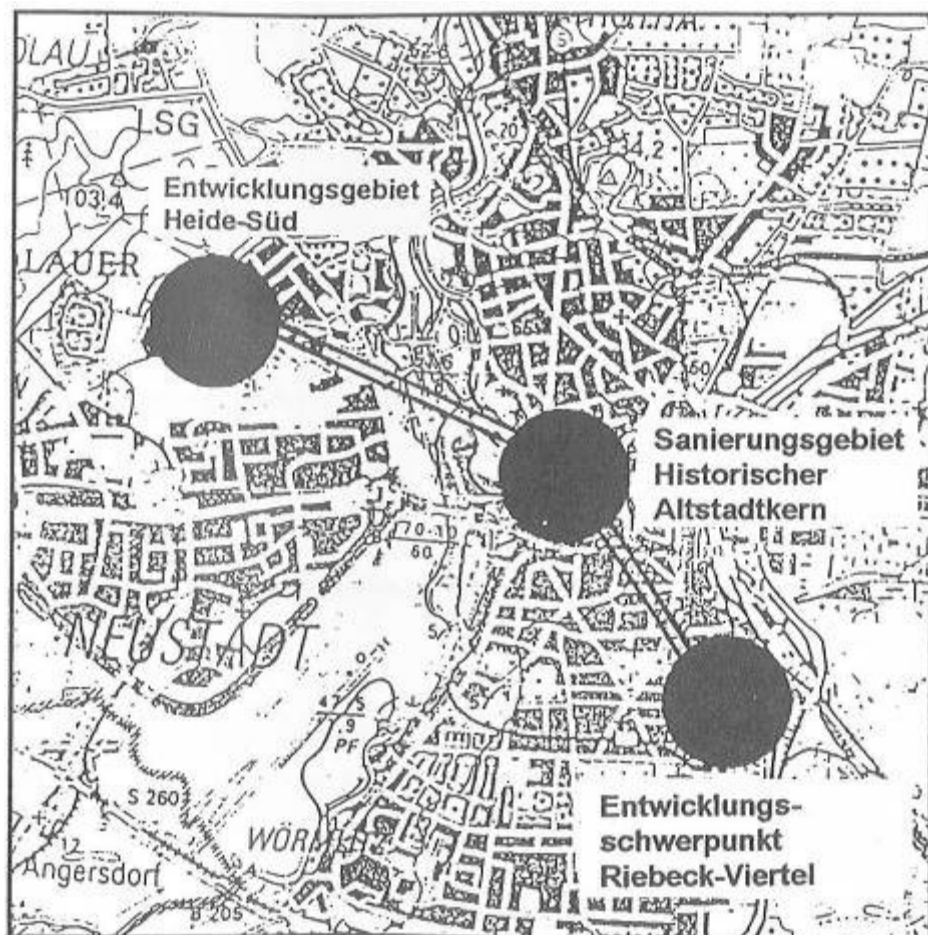


Dezernat Planen und Umwelt  
Stadtplanungsamt

Stand: Juni 1998

- o Schaffung von **Entwicklungsschwerpunkten** im räumlichen Zusammenhang, aber außerhalb der historischen Altstadt, insbesondere in Heide-Süd, im Baugebiet Spitze, im Charlottenviertel und auf den ehemaligen Industriestandorten der südlichen Innenstadt (Riebeck-Viertel).
- o Förderung und Entwicklung der **Nahversorgungszentren** in den Stadtteilen.

**Abbildung: Innerstädtische Entwicklungsachse**



Aus den vorgegebenen übergeordneten Zielen sind folgende Thesen zur Entwicklung der Stadtstruktur abzuleiten:

- o **Die historischen Qualitäten der Stadtstruktur Halles sind zu wahren und entsprechend den neuen Ansprüchen behutsam weiterzuführen.**

Die Identität menschlicher Siedlungseinheiten beruht auch auf ihren geschichtlich gewachsenen räumlichen Ordnungen und Strukturen. Die Ordnungselemente der Stadt Halle sind in ihren Stadtteilen im Sinne der "**gegliederten Stadt**" ablesbar zu erhalten. Die übergeordneten landschaftlichen Elemente wie Saaleaue, Elsteraue und Reideaue, Döläuer Heide, die Porphyrkuppen im Norden und der Raum Mötzlicher Teiche/Seebener Berge sind wegen ihrer stadträumlich prägenden Bedeutung mit besonderer Sorgfalt zu schützen.

- o Bereits bei den Festsetzungen über Arten und Anteile der Bodennutzung des Stadtgebietes sind die Auswirkungen auf Stadtbild und Stadtsilhouette zu beachten.

Jedwede flächendeckenden Nutzungsausweisungen haben mittelbare oder unmittelbare Auswirkungen auf die daraus sich entwickelnden funktionellen und städtebaulichen Gestaltungselemente. Analog den räumlichen und baulichen Ordnungen und Strukturen sind auch die dreidimensional definierten Stadträume, in denen das stadtgestalterisch-kulturelle Erbe seinen Ausdruck findet, zu bewahren und bei Beibehaltung der formalen Qualitäten weiter zu entwickeln. Hierbei nehmen die Belange der Denkmalpflege eine herausragende Bedeutung ein.

- o **Die Stadt Halle ist administratives, wirtschaftliches, wissenschaftliches und kulturelles Oberzentrum im Süden von Sachsen-Anhalt.**

Es sind die notwendigen räumlichen Voraussetzungen zu schaffen, damit die aus dieser Stellung und Funktion der Stadt resultierenden **Aufgaben** auch für das Umland gelöst werden können. Halle ist dementsprechend gleichwertig ohne Rangfolge eine

- o **Stadt der Wirtschaft**  
mit den weit ins Umland wirkenden Einrichtungen öffentlicher und privater Dienstleistungen sowie des Handels und mit Produktionsstätten, die traditionell auf regionale, nationale und internationale Absatzmärkte orientiert sind.



HALLE (SAALE) Der Oberbürgermeister

## Flächennutzungsplan

Erläuterungsplan

### Archäologische Denkmalbereiche

- Archäologisches Flächendenkmal
- Archäologisches Denkmal

#### Plangrundlage

- gewerbliche Bauflächen
- sonstige Bauflächen
- Bahnanlagen
- Gewässer

Übernahme aus einer Karte des Landesamtes  
für archäologische Denkmalpflege Sachsen-  
Anhalt (Stand: 1995)

0 200 500 1000 2000m  
Maßstab des Originals 1:20.000



Dezernat Planen und Umwelt  
Stadtplanungsamt

Stand: Juni 1998





- o **Stadt der Bildung, Wissenschaft und Forschung**  
mit der Martin-Luther-Universität, einer Reihe von Forschungsinstituten, den Francke'schen Stiftungen sowie einer Vielzahl und Vielfalt weiterbildender Schulen.
- o **Stadt der Kunst und Kultur**  
mit der Hochschule für Kunst und Design Burg Giebichenstein, der Staatlichen Galerie Moritzburg, den Einrichtungen für Oper, Theater, Konzert und Medien, der kirchlichen Musikhochschule, sowie den jährlich stattfindenden Händel-Festspielen, dem vielfältigen musikalischen Leben und bedeutenden Museen und Galerien.
- o **Stadt des Sports**  
mit der in Sachsen-Anhalt einzigen Eissporthalle, einer Vielzahl von bundesligatauglichen Sportstätten, Olympiastützpunkt, Bundesstützpunkten und Landesleistungszentren auf hohem internationalen Niveau.
- o **Die Funktionsfähigkeit Halles als Oberzentrum setzt leistungsfähige, aufeinander abgestimmte Verkehrssysteme voraus. Dabei ist auf die Stadt-, Umwelt- und Sozialverträglichkeit der gewählten Lösungen zu achten.**

Die räumliche Planung hat dafür Sorge zu tragen, daß diese durch den Verkehr ausgelösten Belastungen minimiert und der Zuwachs des Verkehrsbedarfs begrenzt wird. Hierzu gehört insbesondere eine geeignete Zuordnung und **Mischung der städtischen Grundfunktionen** mit dem Ziel der Verkehrsvermeidung sowie die Weiterentwicklung der **polyzentrischen Stadtstruktur** Halles, beruhend auf der Grundidee der "gegliederten Stadt".

Insgesamt ist eine sinnvolle räumliche Aufgabenteilung zwischen dem öffentlichen Nahverkehr und dem Straßenverkehr anzustreben, wobei Halle aufgrund seines heute schon relativ dichten Schienennetzes von Straßenbahn und S-Bahn eine günstige Ausgangsposition besitzt.

- o **Die für eine ausgewogene Entwicklung der Gesamtregion notwendige Zusammenarbeit auf dem Gebiet der räumlichen Planung zwischen Stadt und Umland und der Umsetzung ihrer abgestimmten Ergebnisse ist zu intensivieren.**

Die starken wechselseitigen Abhängigkeiten zwischen dem Oberzentrum Halle und seinem Umland auf wirtschaftlichem, sozialem und kulturellem Gebiet, die Zusammenhänge der Ökologie, der technischen Infrastruktur und die damit verbundenen Abstimmungsprobleme werden nur mit Hilfe einer regi-

onal abgestimmten Planung und durch die Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden bis hin zu interkommunalen Verträgen zu lösen sein.

Zunehmende Bedeutung wird das Zusammenwirken der Gebietskörperschaften in der Region Halle (Bereich des Regierungspräsidiums Halle) und in der Region Halle - Leipzig haben.

## 2 PLANUNGSEBENEN UND VERFAHREN

### 2.1 Verfahrensablauf

Mit der Gültigkeit des Baugesetzbuches (BauGB) seit dem 3. Oktober 1990 als **Rechtsgrundlage** für die städtebauliche Planung in den neuen Bundesländern war auch für die Stadt Halle die Notwendigkeit gegeben, alsbald einen Flächennutzungsplan für ihr Stadtgebiet zu erarbeiten mit dem Ziel, "eine **geordnete städtebauliche Entwicklung** und eine dem Wohl der Allgemeinheit entsprechende sozialgerechte Bodennutzung zu gewährleisten und dazu beizutragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln" (§ 1 (5) BauGB). Der Beschluß der Stadtverordnetenversammlung zur **Aufstellung** eines Flächennutzungsplanes erfolgte am 26. September 1990.

Die umfangreiche Aufgabenstellung verlangte die Einleitung eines integrativen Planungsprozesses, der in der Bildung des sogenannten **Planungsringes Halle** aus internen und externen Experten seine Handlungsgrundlage fand. Der Planungsring hatte für die städtebauliche Entwicklungsplanung der Stadt und letztlich auch für die Aufstellung des Flächennutzungsplanes drei fundamentale Planungsbereiche in enger Kooperation untereinander zu bearbeiten:

- o die **Landschaftsplanung**,
- o die **Verkehrsentwicklungsplanung**,
- o und die **Stadtstrukturplanung** als städtebauliche Planung im zusammenfassenden Sinne.

Mitte 1993 wurde das erste zusammengefaßte Strukturkonzept veröffentlicht. Der innerhalb von zweieinhalb Jahren erarbeitete **Vorentwurf** des Flächennutzungsplanes (FNP) wurde dann in einer Ausstellung im Mai/Juni 1994 während sechs Wochen der Öffentlichkeit vorgestellt (Bürgerbeteiligung gemäß § 3 (1) des Baugesetzbuches). Parallel dazu wurden die Ergebnisse zur Landschaftsplanung vorgestellt. Unter Nutzung der Ausstellung fanden Informationsveranstaltungen zu Einzelthemen, wie z.B. Gewerbeflächen- und Einzelhandelsentwicklung, statt.

Die Träger öffentlicher Belange und die Nachbargemeinden wurden parallel zur Ausstellung beteiligt und zur Stellungnahme wie zur Bekanntgabe eigener Planungsabsichten aufgefordert. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden in einer Datenbank erfaßt und ausgewertet. Die thematisch und räumlich zusammengefaßten Abwägungsergebnisse dieses Verfahrens führten zu **ca. 300 Einzeländerungen** des Flächennutzungsplanes mit seinem Hauptplan (M. 1:10.000) und dem Erläuterungsbericht. Weitere 50 Änderungen ergaben sich aus redaktionellen Anforderungen, insbesondere der Anpassung an aktuelle verbindliche Planungen und der Beseitigung von Zeichenfehlern.

Der durch die Stadtverwaltung erarbeitete Landschaftsplan-Vorentwurf als Konzeption zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung sowie Gestaltung von Natur und Landschaft wurde zunächst nicht als eigenständiges Planwerk weitergeführt. Zwischenzeitlich wurden durch den Landschaftsrahmenplan der Unteren Naturschutzbehörde ergänzende, rahmende Aussagen zu Natur und Landschaft getroffen (siehe § 6 NatSchG LSA) sowie durch das Stadtplanungsamt ausgewählte, im Entwurf des Flächennutzungsplanes ausgewiesene, neue Raumnutzungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Natur und Landschaft bewertet. Die Bearbeitung des Landschaftsplanes gemäß § 7 NatSchG LSA wird fortgesetzt.

Die Ergebnisse dieser Bewertung wurden in die Abwägung der Anregungen und Bedenken zum Flächennutzungsplanentwurf eingestellt. In gleicher Weise wurden die Ergebnisse der von der Unteren Naturschutzbehörde veranlaßten Landschaftsrahmenplanung Halle (Konfliktplan, Maßnahmenplan) in der Abwägung berücksichtigt.

Zum Entwurf des Flächennutzungsplanes (Stand August 1995) gingen im Rahmen der Offenlegung (vom 09.10. bis 10.11.1995 im Roten Turm) und der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Nachbargemeinden (vom 24.10. bis 08.12.1995)

- 1.100 Stellungnahmen mit 1.130 Einzelthemen aus der öffentlichen Auslegung und Bürgerbeteiligung
- 12 Stellungnahmen von Parteien, Verbänden u.a. mit 410 Einzelthemen
- 15 Stellungnahmen von Nachbargemeinden mit 23 Einzelthemen
- 36 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange mit 214 Einzelthemen

ein.

Grundlagen für die Abwägung der Anregungen und Bedenken waren neben stadtplanerischen Zielsetzungen

- der Werkstattbericht zum Verkehrsentwicklungsplan 1995 und das Verkehrspolitische Leitbild 1997,
- die Ergebnisse des Vorentwurfes zum Landschaftsplan 1994 und der Schutzgüterbewertung für die 103 Flächen, für die eine Nutzungsänderung durch Überbauung vorgesehen ist,
- die Teilergebnisse des Entwurfes zum Landschaftsrahmenplan,
- die Untersuchungsergebnisse zu voraussichtlichen Lärmimmissionen für geplante Wohnbauflächen aus Verkehrsanlagen 1996

Die Abwägungsvorschläge der Verwaltung wurden in 4 gemeinsamen Sitzungen der Ausschüsse für Planungs- und Umweltangelegenheiten und für Wirtschaftsförderung, Beschäftigung und Liegenschaften beraten und für die abschließende Bestätigung im Stadtrat vorbereitet.

Der Stadtrat hat am 16. Juli 1997 mit dem Beschluß Nr. 97/I-33/681 den Flächennutzungsplan beschlossen.

Nach der Genehmigungsverfügung des Regierungspräsidiums Halle vom 18.02.1998/Ergänzung vom 27.07.1998 erfolgte die amtliche Bekanntmachung der Genehmigung des Flächennutzungsplanes im Amtsblatt am 10.09.1998.

## 2.2 Rechtsgrundlage und Methode

**Rechtsgrundlage** des Flächennutzungsplanes der Stadt Halle ist das Baugesetzbuch i.d.F. vom 8. Dezember 1986, zuletzt geändert durch Gesetz vom 30.07.1996 (BGBl. S. 1189).

Im Gegensatz zum Bebauungsplan besitzt der Flächennutzungsplan gegenüber den Bürgern **keine unmittelbare Rechtswirkung**. Ein Planungsschaden aufgrund von Flächennutzungsplanausweisungen kann nicht geltend gemacht werden. Unmittelbar verbindlich ist der Flächennutzungsplan nur für die Verwaltung und für die Träger öffentlicher Belange, soweit sie den Darstellungen nicht ausdrücklich widersprochen haben. Bebauungspläne und Vorhaben- und Erschließungspläne sind in der Regel aus dem Flächennutzungsplan abzuleiten (§ 8 (2) BauGB). In einer Übergangszeit bis Ende 1997 können in den neuen Bundesländern Bebauungspläne als sogenannte vorzeitige Bebauungspläne, d.h. vor Fertigstellung der Flächennutzungspläne in Kraft gesetzt werden (§ 246 a Abs. 3 BauGB).

Rechtswirksamkeit besitzt ein Flächennutzungsplan bei Genehmigung von Vorhaben im **Außenbereich** (§ 35 BauGB), indem er die sogenannten öffentlichen Belange definiert.

Die Geltungsdauer eines Flächennutzungsplanes ist gesetzlich nicht abschließend fixiert; sie muß sich an den "voraussehbaren Bedürfnissen" der Gemeinde orientieren. Als Zeithorizont wird bei diesem Plan das **Jahr 2010** angenommen.

### Darstellung

Der Flächennutzungsplan besteht aus der **Planzeichnung** i.M. 1:10.000 (dem Erläuterungsbericht ist eine Verkleinerung im M 1 : 20.000 beigefügt), dem **Beiplan Natur und Landschaft** i.M. 1:20.000, dem **Erläuterungsbericht** und **fachbezogenen Erläuterungsplänen**. In diesen werden einzelne Themen des Flächennutzungsplanes präzisiert. Sie sind Bestandteil des Erläuterungsberichtes.

Der Flächennutzungsplan soll die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung für das Gemeindegebiet in den **Grundzügen** darstellen. Deshalb beschränkt er sich weitgehend auf die Darstellung von Bauflächen nach der allgemeinen Art ihrer baulichen Nutzung und nicht von Baugebieten nach der besonderen Art ihrer baulichen Nutzung. Dazu zählen:

### **Wohnbauflächen**

Sie werden erst in der verbindlichen Bauleitplanung in reine, allgemeine und besondere Wohngebiete sowie in Kleinsiedlungsgebiete unterschieden (außer im Bereich Mühlweg - Giebichenstein, der im Flächennutzungsplan als Besonderes Wohngebiet dargestellt wurde).

### **Gemischte Bauflächen**

Sie werden in der verbindlichen Bauleitplanung in Dorfgebiete, Mischgebiete und Kerngebiete unterschieden, letztere vornehmlich im Innenstadtbereich. Ausnahmsweise sind im vorliegenden Flächennutzungsplan in ausgewählten Bereichen der Stadt MD-Flächen (Mischgebiete als Dorfgebiete) zum Schutz vorhandener landwirtschaftlicher Betriebe dargestellt.

### **Gewerbliche Bauflächen**

Sie werden eigentlich erst in der verbindlichen Bauleitplanung in Gewerbe- und Industriegebiete unterschieden. Der Flächennutzungsplan stellt aber ausnahmsweise sogenannte eingeschränkte Gewerbegebiete (GEE) in den Gemengelagen dar und hebt damit deren besondere Bedeutung für den behutsamen Übergang zwischen z.B. Wohn- und Gewerbegebieten hervor. Die ausnahmsweise Darstellung bedeutsamer Industriegebiete (GI) soll dagegen den spezifischen Wert dieser GI-Flächen hervorheben.

### **Sonderbauflächen**

Sie werden für Nutzungen mit besonderer Zweckbestimmung dargestellt, wie z.B. Verwaltungseinrichtungen, großflächige Einkaufszentren, Einrichtungen für Hochschule und Forschung, Kliniken/Krankenhäuser.

Darüber hinaus werden im Flächennutzungsplan entsprechend der Planzeichenverordnung weitere Nutzungen dargestellt als Flächen und - soweit es sich um kleinere Bereiche handelt - in Form von Symbolen.

Dies sind:

### **Flächen für den Gemeinbedarf**

Hierbei wird unterschieden in

- o Öffentliche Verwaltung
- o Schulen
- o konfessionelle Einrichtungen
- o Einrichtungen für soziale Zwecke (Jugendheime, Altenheime etc.)
- o kulturelle Einrichtungen (Museen, Theater etc.).
- o Sportanlagen und Spielanlagen

### **Verkehrsflächen**

Der Flächennutzungsplan beschränkt sich auf die Darstellung der Flächen für den überörtlichen Verkehr und der örtlichen Hauptverkehrszüge im Sinne von § 5 Abs. 2 Ziff. 3 BauGB. Daneben werden Flächen für Bahnanlagen einschließlich der Bahnhöfe, der S-Bahnen und Straßenbahnen, der Betriebshöfe für Busse und Bahnen und übergeordnete bedeutsame Anlagen für den ruhenden Verkehr dargestellt.

### **Flächen für technische Infrastruktur, Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung**

Es werden die bedeutsamen Einrichtungen dargestellt zur

- o Wasserversorgung
- o Abwasserentsorgung
- o Energieversorgung (Fernwärme, Elektroenergie, Gas)
- o Telekommunikation und Nachrichtentechnik
- o Abfallwirtschaft

Haupttrassen der Ver- und Entsorgung sind in dazugehörigen Erläuterungsplänen dargestellt.

### **Grünflächen, Wasserflächen**

Im einzelnen werden dargestellt:

- o bedeutsame Grünzüge (inkl. Schutzpflanzungen, Verkehrsbegleitgrün)
- o Parkanlagen/Stadtplätze
- o Friedhöfe
- o Kleingärten, Eigentümergeärten, Grabeland
- o Sport- und Freizeitanlagen
- o Natürliche und naturnahe Offenlandflächen
- o Gewässer

Die Darstellung von Grünflächen, die primär eine infrastrukturelle Funktion für die Bevölkerung haben, wie z.B. Parkanlagen und Kleingärten, und die Darstellung von Grünflächen, die primär der Entwicklung von Natur und Landschaft dienen (Sukzessionsflächen, Extensivgrünland und Schutzpflanzungen/Verkehrsbegleitgrün) werden farblich unterschieden.

### **Flächen für Landwirtschaft und Wald**

Unter der Kategorie Landwirtschaft werden Acker- und Grünlandflächen zusammengefaßt. Die Darstellung der Waldflächen erfolgt nach der durch das Bundeswaldgesetz bestimmten Definition dieser Nutzungsart bzw. gemäß dem zusätzlichen Bedarf an Waldflächen.

### **Nachrichtliche Übernahmen**

Wasserschutzgebiete (I-III), flächenhafte Naturdenkmale, geschützte Landschaftsbestandteile, Landschaftsschutz- und Naturschutzgebiete werden gem. § 5 Abs. 4 BauGB, auch als in Aussicht genommene Festsetzungen, nachrichtlich übernommen.

Weitere nachrichtliche Übernahmen beziehen sich auf die Denkmalbereiche. Darüber hinaus werden die bergschadensgefährdeten Gebiete besonders gekennzeichnet. Planungsaussagen für Verkehrsstrassen, die einer Planfeststellung bedürfen, werden nach dem jeweiligen Stand des Verfahrens bzw. den vorliegenden Überlegungen zur Trassenfreihaltung vermerkt.

### **Natur und Landschaft**

Der Beiplan beinhaltet in Grundzügen und stark generalisiert die auch im Hauptplan wiedergegebenen anzustrebenden Nutzungsarten der Natur- und Landschaftsräume sowie partiell zusätzliche Aussagen (wichtige Grünverbindungen innerhalb des bebauten Stadtgebietes, regionale Radwanderwege, Unterscheidung landwirtschaftlicher Flächen zwischen Acker und Dauergrünland, Entrohrung von Gräben). Er orientiert an das 1992 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossene "Landschaftsplanerische Leitbild", in dem freizuhaltende Landschaftsräume und entsprechende landschaftsplanerische Zielstellungen festgelegt worden sind und erhebt nicht den Anspruch eines Landschaftsplanes.

### **Erläuterungspläne des Flächennutzungsplanes**

Die Darstellungen des Flächennutzungsplanes werden durch Erläuterungspläne zu den Themen Wohnen, Arbeiten, Einzelhandel/Zentrenstruktur, Soziale Infrastruktur, Umweltschutz und Landschaftsplanung, Altlasten, Lärmkataster, Wasserhaushalt, Schutzgebiete, geschützte Biotope, Technische Infrastruktur, Straßennetz, Schienennetz ergänzt.

#### **o Wohnen**

Der Erläuterungsplan ist ein Auszug aus dem Flächennutzungsplan und zeigt alle dem Wohnen dienenden Bauflächen Halles. Der heutige Bestand an Wohnbauflächen und gemischten Bauflächen ist



dunkelfarbig (rot, braun), die Planung dagegen hellfarbig gekennzeichnet. Als Zusatzinformationen für Neubaugebiete dienen Angaben zur Größe und Einwohneraufnahmefähigkeit. Die blauen Abgrenzungslinien umschreiben Gebiete, in denen von einer Reaktivierung der Gebäudeleerstände (Innenstadt) oder von einer Auflockerung der heutigen Wohndichte (Großwohnanlagen) auszugehen ist.

o **Arbeiten**

Der Erläuterungsplan ist ein Auszug aus dem Flächennutzungsplan und zeigt alle arbeitsplatzrelevanten Bauflächen Halles. Der heutige Bestand an gewerblichen und gemischten Bauflächen sowie der Sonderbauflächen ist hellfarbig, die Planung dagegen dunkelfarbig gekennzeichnet. Flächen, die sowohl den sekundären wie den tertiären Sektor aufnehmen, sind schraffiert dargestellt. Als Zusatzinformation für Neubaugebiete dienen Angaben zur Größe. Durch Kreise werden die mit Vorrang entwickelbaren Bereiche hervorgehoben.

o **Einzelhandel/Zentren**

Der Erläuterungsplan ist ein Auszug aus dem Flächennutzungsplan und zeigt alle wichtigen einzelhandelsrelevanten Bauflächen Halles. Der heutige Bestand an Wohnbauflächen, gemischten Bauflächen und Sondergebieten ist hellfarbig, die Planung dagegen dunkelfarbig gekennzeichnet. Durch die Darstellung von verschiedenen Symbolen wird die Zentrenhierarchie angedeutet. Zusätzlich sind Nahversorgungsbereiche symbolhaft dargestellt.

o **Soziale Infrastruktur**

Die Erläuterungspläne zeigen in farbigen Symbolen sämtliche Einrichtungen der sozialen Infrastruktur, die - mit Ausnahme einiger Verwaltungsnebenstellen - auch im Flächennutzungsplan dargestellt sind. Dabei entsprechen die Pläne den Themenbereichen Schulen, Kulturelle Einrichtungen, Sportstätten, Kinder- und Jugendeinrichtungen, Senioren- und Behinderteneinrichtungen und Öffentliche Verwaltung sowie Kirchliche Einrichtungen.

o **Technische Infrastruktur**

Die Erläuterungspläne zeigen in farbiger Darstellung sowohl die Flächen als auch symbolhaft die Einrichtungen der technischen Infrastruktur von größerer Bedeutung, die im Flächennutzungsplan dargestellt sind. Zusätzlich zu den Flächen und Einrichtungen werden die wichtigsten Trassenverläufe und Versorgungsbereiche der Ver- und Entsorgungssysteme dargestellt und durch die Kennzeichnung von Richtfunkstrecken mit entsprechenden Freihaltekorridoren ergänzt. Folgende Erläuterungspläne der technischen Infrastruktur sind Bestandteil: Wasser, Abwasser mit Abfallwirtschaft (Deponie), Elektroenergie, Fernwärme, Gasversorgung und Telekommunikation.

Um den naturräumlichen Zusammenhängen planerisch gerecht zu werden, sind die Freiräume bestandsorientiert über das eigentliche Stadtterritorium hinaus dargestellt worden, lediglich hinsichtlich der Entwicklung des Saaletals ist ein Leitbild entwickelt worden, welches einen empfehlenden Charakter hat.

o **Altlastenverdachtsflächenkataster**

In diesem Erläuterungsplan sind punktuell die derzeit bekannten Altablagerungen und Altstandorte gemäß ABfG LSA erfaßt worden. Die Erfassung der Altlastverdachtsflächen und Einschätzung des Gefährdungspotentials erfolgt überwiegend beprobungslos nur anhand bestimmter aussagefähiger Kriterien. Die daran gebundene Ableitung eines Handlungsbedarfs ist auf der Ebene der Flächennutzungsplanung nicht darstellungsrelevant.

o **Schutzgebiete im Stadtgebiet**

Der Erläuterungsplan ist ein Auszug aus dem Flächennutzungsplan und zeigt in farbiger Darstellung die nach §§ 17, 20, 22 und 23 NatSchG LSA geplanten und bestehenden geschützten Gebiete und Objekte.

o **Besonders geschützte Biotope**

Der Erläuterungsplan dient dazu, einen Überblick zu vermitteln über Art und Lage der bislang erfaßten und nach § 30 NatSchG LSA besonders geschützten Biotope.

o **Lärmkataster 1992/1993**

Der Erläuterungsplan beinhaltet einen Gesamtplot der Lärmbelastung am Tag durch den Straßenverkehr (Kfz und Straßenbahn), der im Rahmen der Lärminderungsplanung gemäß § 47 a Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) für das gesamte Stadtgebiet erstellt wird. Die farbliche Differenzierung ist als Maß der Intensität der Lärmbelastung zu interpretieren.

o **Überschwemmungsflächen und Trinkwasserschutzgebiete**

Der Erläuterungsplan zeigt in farbiger Darstellung die Überschwemmungsflächen der Saale, der Weißen Elster und der Reide, differenziert nach zweijährigen, fünfjährigen, zehnjährigen und hundertjährigen Hochwasserereignissen. Nach Wasserhaushaltsgesetz WG LSA §§ 96 und 97 sind Überschwemmungsgebiete festzustellen und für einen schadlosen Abfluß der Hochwässer und die dafür erforderliche Wasserrückhaltung freizuhalten. In der südlichen Saaleaue befindet sich ein Trinkwasserschutzgebiet. Die einzelnen Schutzzonen sind schraffiert dargestellt.

o **Bodenschutzrelevante Gebiete**

Farbig dargestellt werden die Böden, die aus landwirtschaftlicher Sicht schutzwürdig (Bonität >75), die gegenüber Beeinträchtigungen als sehr empfindlich einzustufen oder aufgrund ihrer Seltenheit in der Region bedeutsam für den Arten- und Biotopschutz sind. Darüber hinaus werden Gebiete mit stärkerer Hangerosion ausgewiesen. Aufgrund der vergleichsweise sehr schlechten Datenbasis ist die Bewertung von Böden stark generalisiert vorgenommen worden. Eine spätere Präzisierung des Erläuterungsplanes ist vorgesehen. Stark technogen überprägte Böden sind nicht bewertet worden. Ebenso ist auf eine Darstellung von Bodenbelastungen aufgrund ihrer Vielfältigkeit und komplexen Wirkungsweisen verzichtet worden.

o **Ventilationsplan (Stadtklimauntersuchung)**

In diesem Plan werden die Ergebnisse der Stadtklimauntersuchung verkleinert dargestellt. Klimatische Gunst- und Ungunstgebiete sind farbig ausgewiesen. Graphisch herausgehoben wurden darüber hinaus Kaltluft- und Ventilationsbahnen sowie klimasanierungsbedürftige Gebiete.

o **Straßennetz**

Die Karte zeigt die überörtlichen Hauptverkehrsstraßen (rot). Außerdem sind die örtlichen Hauptverkehrszüge dargestellt (gelb). Die Darstellung unterscheidet zwischen Bestand und Planung.

o **Schiennetz**

Dargestellt sind alle bestehenden und geplanten Straßenbahnstrecken (rot) mit einem Realisierungszeitraum von ca. 20 Jahren, die bestehende S-Bahnverbindung Trotha bis Dörlau und die neue Verbindung Richtung Leipzig (grün) sowie das bestehende Schienennetz der Deutschen Bahn AG, das für den Betrieb von Regional-(Schnell-)bahnen geeignet ist (blau). Bei der Darstellung von Haltepunkten der S-Bahn und der Regional-(Schnell-)bahnen wurde zwischen Bestand und Planung nicht unterschieden. Ebenso sind dargestellt alle Straßenbahnwendschleifen und die drei Betriebshöfe im Bestand und Planung. Geeignete Standorte für Park & Ride-Plätze wurden aufgenommen.

**Datenerfassung**

Alle für die Flächennutzungsplanung der Stadt Halle relevanten Daten wurden auf die statistische Gliederung des Stadtgebietes bezogen. Die rechnergestützte Bearbeitung erlaubt Datenaussagen für die Gesamtstadt, die Stadtteile, Blockgruppen und Blöcke. Im Vergleich zu den anderen Strukturdaten stellt die Einwohnerstatistik die relativ verlässlichste Datenbasis dar.

### 2.3 Ziele der Landes- und Regionalplanung

Die Bauleitpläne und somit auch der Flächennutzungsplan sind den **Zielen der Raumordnung und Landesplanung** anzupassen (§ 1 (4) BauGB). Rechtsgrundlage für diese Bestimmung ist das Bundesraumordnungsgesetz (ROG) i.d.F. vom 28.04.1993, hier insbesondere der § 5, der die Bedingungen für die Raumordnung in den Ländern darlegt. Weiterhin von Bedeutung ist das **Vorschaltgesetz** zur Raumordnung und Landesentwicklung des Landes Sachsen-Anhalt vom 02.06.1992, zuletzt geändert am 13.04.1994, hier insbesondere der § 9 des Artikel 1, Landesplanungsgesetz, der die "Rechtswirksamkeit der Grundsätze und Ziele der Raumordnung", u.a. für die Gemeinden und das **Abwägungsgebot** der Kommunen für ihre raumbeanspruchenden und raumbeeinflussenden Planungen und Maßnahmen bestimmt und für dessen Ziele die Anpassungspflicht besteht. Seit dem 28. April 1998 ist das Landesplanungsgesetz (LPLG) des Landes Sachsen-Anhalt die gesetzliche Grundlage der Landesplanung. Der Entwurf eines Gesetzes über den Landesentwicklungsplan für das Land Sachsen-Anhalt befindet sich gegenwärtig in der öffentlichen Anhörung.

Eine erste vorläufige Konkretisierung der Ziele der Raumordnung und Landesentwicklung des Landes Sachsen-Anhalt erfolgt mit dem Artikel 1, Landesentwicklungsprogramm des o.a. Vorschaltgesetzes. Dieses stellt den inhaltlichen und gesetzlichen Rahmen für die **Regionalen Entwicklungsprogramme** dar. Das Regionale Entwicklungsprogramm für den Regierungsbezirk Halle wurde am 30.01.1996 durch die Landesregierung beschlossen.

Das Landesentwicklungsprogramm legt unter dem Punkt 2.1.8 „Zentralörtliche Gliederung“, die Funktion der Stadt Halle als einziges Oberzentrum im Süden Sachsen-Anhalts fest. Diese Feststellung ist stadtentwicklungspolitisch von großer Bedeutung. Damit ist u.a. die Verpflichtung der Stadt zur Bereitstellung von Einrichtungen zur Deckung des spezialisierten höheren Bedarfs an städtebaulich integrierten Standorten verbunden.

Neben der zentralörtlichen Gliederung schreibt das Landesentwicklungsprogramm **Vorranggebiete und -standorte** fest, die in das Regionale Entwicklungsprogramm übernommen und räumlich sowie textlich präzisiert worden sind. Diese sind im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung zu beachten. Dabei ist das Vorranggebiet für **großflächige Industrieansiedlung** Halle/Merseburg (einschließlich Schkopau/Korbetha) bei der Flächennutzungsplanung zu berücksichtigen. Als Vorrangstandort für großflächige Verkehrsanlagen ist der Verkehrsflughafen Leipzig-Halle (im Kreis Leipzig-Land) im Landesentwicklungsprogramm gesetzlich fixiert. Die Vorranggebiete für die **Wassergewinnung** befinden sich in der Saale-Elster-Aue.

Als Vorranggebiete für **Natur und Landschaft** sind die Bereiche Burgholz und die Auenlandschaften bei Döllnitz, Pflingstanger und Saaleaue südlich Beesen, Dölauer Heide einschließlich Lindtbusch und Bischofswiese, Brandberge, Lunzberge westlich Lettin, Mötztlicher Teiche, Forstwerder und Nordspitze Peißnitz zu berücksichtigen. Im Raum Halle sind zwei Vorranggebiete für die **Landwirtschaft** von Bedeutung - westlich bzw. nordwestlich der Ortslage Dölau das Vorranggebiet „Köthen/Staßfurt/Aschersleben" und im Bereich Tornau das Vorranggebiet nordöstlich Halle bis südlich von Bitterfeld (einschließlich angrenzender Bereiche). In einer weiteren Zielkategorie der Landesplanung ("Wiederherzustellende Landschaftsteile"), soll der Bereich des ehemaligen **Braunkohlegebietes** "Halle-/Südost-Lochau" berücksichtigt werden.

Planungen zur Ansiedlung von Industrie und Gewerbe, von Ver- und Entsorgungsanlagen sowie von Verkehrseinrichtungen können Größenordnungen erreichen, die deutlich über den örtlichen Bedarf hinausgehen und vielmehr von regionaler Bedeutung sind. Deshalb wurden im Regionalen Entwicklungsprogramm „Regional bedeutsame Standorte“ bestimmt. Die Gebiete "Peißen/Braschwitz/Halle" sowie "Queis/Dölbau/Halle" wurden als regional bedeutsame **Standorte für Gewerbeansiedlungen** festgeschrieben.

Zum Themenkomplex Technische Infrastruktur ist besonders auf die Kläranlagenstandorte Halle-Süd, Halle-Nord und Halle-Tafelwerder als für die Stadt wie auch regional und speziell für das Umland von Halle bedeutsame Standorte für **Abwasserbehandlungsanlagen** hinzuweisen. Gleiches gilt für die regional bedeutsamen Standorte für **Energieerzeugungsanlagen**. Hierbei haben das Gas- und Dampfturbinenkraftwerk Halle-Trotha und das Heizkraftwerk Halle - Dieselstraße besonderes Gewicht.

Regional bedeutsamer Standort für **militärische Anlagen** ist das Gebiet Halle - Franzigmark, das allerdings auf der Gemarkung der Gemeinde Morl liegt; jedoch bestehen zu diesem Gebiet funktionale Bezüge von der Bundeswehrkaserne Halle-Lettin aus. Neben dem **Großflughafen Leipzig-Halle** besitzt der **Verkehrslandeplatz Oppin** (6 km nördlich von Halle) regionale Bedeutung als Standort für Verkehrsanlagen.

Daneben setzt das regionale Entwicklungsprogramm Vorsorgegebiete fest. Für Halle sind als Vorsorgegebiet für die Erholungsfunktion die Dölauer Heide und als Vorsorgegebiet für Natur und Landschaft die Reideaue von Bedeutung.

Zum Themenkomplex **Verkehr** besteht auf Ebene der Landesplanung ein umfassendes Zielgerüst, das auch Wertigkeit für die Stadt Halle besitzt. Zum Themenkomplex **Schieneverkehr** ist festzuhalten, daß durch den Aus- und teilweisen Neubau der **Strecke Nürnberg - Erfurt - Halle/Leipzig - Berlin** (Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Schiene Nr. 8) das **Oberzentrum Halle** sowie die gesamte Re-

gion optimal angebunden werden. Zum öffentlichen Personennahverkehr soll ein attraktiver Übergang hergestellt werden.

Die Strecke Halle/Halle-Neustadt - Buna - Merseburg - Großkorbetha ist von regionaler Bedeutung und soll erhalten bzw. ausgebaut werden. Das Straßenbahnnetz ist durch Neubaustrecken nach Halle-Neustadt und Heide-Nord zu ergänzen. Die regional bedeutsame Straßenbahnverbindung Halle - Merseburg - Leuna - Bad Dürrenberg ist zu erhalten.

Weitere Projekte aus Sicht der Stadt sind im Kapitel 10 aufgeführt.

Hinsichtlich der räumlichen Verflechtung mit dem näheren Umland verfolgt die Stadt Halle eine Siedlungsentwicklung, die auf den schienengebundenen, öffentlichen Nahverkehr ausgerichtet ist. Zum **öffentlichen Personennahverkehr** differenziert die Landesplanung weiter aus:

In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr anzustreben. Es ist darauf hinzuwirken, daß eine Alternative zum Individualverkehr entsteht. Hierzu ist der Ausbau des S-Bahn-Systems in Halle (S-Bahn und Stadtbahn) für den länderübergreifenden Ballungsraum Halle-Leipzig anzustreben.

In den großstädtischen Räumen sollen öffentlicher Personennahverkehr und Individualverkehr leistungsfähig verknüpft werden. Die Erreichbarkeit der Ober- und Mittelzentren mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist in zumutbarer Zeit sicherzustellen. Eine angemessene, ausreichende, öffentliche Verkehrsbedienung in der Fläche ist zu gewährleisten. Im **Nahverkehrsplan** für Halle wurden 1997 die Zielsetzungen für den ÖPNV neu formuliert.

Zur wirkungsvollen Verknüpfung der ÖPNV-Teilsysteme Eisenbahn, S-Bahn, Straßenbahn und Bus sind leistungsfähige Umsteigeanlagen an den End- und Kreuzungspunkten zu schaffen. Ein Angebot an Park- and Ride- und Bike- and Ride-Anlagen ist zu entwickeln. Besondere Beachtung erfordert deren Erschließung und Einbeziehung in das örtliche Straßen- und Radwegenetz.

Auch für den Themenschwerpunkt **Straßenverkehr** bestehen regionalplanerische Zielaussagen, die für Halle von Bedeutung sind.

Zur Entwicklung eines leistungsfähigen Straßennetzes für den überregionalen, regionalen und lokalen Verkehr ist der Neubau folgender **Autobahnen** zur Verbindung der Wirtschaftszentren vordringlich erforderlich:

- o Halle - Magdeburg (**A 14**),

- o Göttingen - Halle ("Südharzautobahn" - **A 38**),
- o Südumgehung Halle - Merseburg - Leipzig (**A 38**),
- o Autobahndreieck Lauchatal - Autobahndreieck Halle-Nord (**A 143**).

Als weiterführende Maßnahmen sind der Ausbau wichtiger **Bundesstraßen** vorzusehen:

- o **B 6** Halle - Stapelburg (Wernigerode),
- o **B 100** Halle - Bitterfeld - Wittenberg,
- o **B 91** Halle - Merseburg - Zeitz.

Aus regionaler Sicht sind insbesondere im **Hauptverkehrsstraßennetz** der Stadt Halle folgende Aufgaben zu lösen:

- o Aufbau eines **Stadttagentennetzes** des Oberzentrums Halle und der Autobahnzubringer zur A 14 sowie Schaffung weiterer Saale-Übergänge,
- o Ausbau der **B 6** Halle - Leipzig.

Weiterhin sind folgende Straßen von regionaler Bedeutung, wie die L 165 Halle-Queis - A 9 und die L 163/171 Halle-Neustadt - Schkopau. Sie sind so auszubauen, daß Gefahrenstellen und Kapazitätsengpässe beseitigt werden.

Die Stadt unterstützt diese Zielaussagen und betreibt zur Umsetzung, soweit sie als Straßenbaulastträger räumlich und fachlich zuständig ist, **Vorsorge** im Flächennutzungsplan.

Zum Thema **Luftverkehr** wird festgestellt: Das Land unterstützt den Ausbau des Flughafens Leipzig-Halle zu einem leistungsfähigen, internationalen Flughafen. Der Verkehrslandeplatz Oppin sollte wegen seiner besonderen regionalen Bedeutung zu sichern und ggf. zur Entlastung des Flughafens Leipzig-Halle für den Geschäftsverkehr gesichert und nach Bedarf ausgebaut werden.

Zur Entwicklung des **Güterverkehrs** auf der Saale bestehen folgende Zielaussagen: Die Saale ist für eine wirtschaftliche Nutzung auch des **Hafens Halle-Trotha** entsprechend den Planungen des Bundesverkehrswegeplanes 1992 vom Bund als Maßnahmeträger auszubauen. Parallel ist der Hafen Trotha als "**Binnenhafen der Region**" nach entsprechenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen den Erfordernissen anzupassen und auch mit entsprechend leistungsfähigen Übergängen zu den Verkehrsträgern Schiene und Straße auszubauen. Die Stadt trägt diesem Ziel durch Darstellung eines Sondergebietes Hafen im Flächennutzungsplan Rechnung.

Auch zum Thema **Radwegenetz** existieren übergreifende, regionalplanerische Zielaussagen, die zur Vervollständigung der Verkehrsinfrastruktur die Schaffung eines Radwegenetzes vorsehen, das dem

veränderten Freizeitverhalten und Umweltbewußtsein Rechnung trägt. Als überörtliche Radwege sind im Bereich des Oberzentrums Halle der länderübergreifende Saale-Radwanderweg sowie der "Bergschenkenweg" Halle - Petersberg auf- bzw. auszubauen.

## 2.4 Region Halle-Leipzig

Der Großraum Halle - Leipzig bildet einen Hauptbestandteil einer zu entwickelnden Metropolregion von europäischer Bedeutung im Süden der neuen Bundesländer.

Durch ihre geographische Lage bietet die Region Halle - Leipzig **günstige Voraussetzungen**, insbesondere für leistungsfähige Verkehrsverbindungen zu anderen europäischen Metropolregionen, für die Vernetzung innerregionaler Verbindungen und für die gute Erreichbarkeit der Zentren aus dem Umland.

Die Lage der Städte Halle und Leipzig am Kreuzungspunkt der beiden **Bundesautobahnen** A 9 und A 14, die Anbindung über die zukünftige neue Ost-West-Verbindung A 38 an die wichtigsten Wirtschaftsräume Ruhrgebiet und Kassel/Göttingen, der zwischen den Oberzentren gelegene **Flughafen** Leipzig-Halle, die bestehenden IC- und IR-Verbindungen sowie die geplanten ICE-Strecken und die **S-Bahnverbindung** Leipzig-Halle/Halle-Neustadt bilden die wichtigsten Standortvorteile der Region.

Weitere gute Voraussetzungen für eine zukunftssträchtige positive Gesamtentwicklung der Region sind das Vorhandensein von **qualifizierten Fachkräften** und eines renommierten **wissenschaftlichen Beschäftigtenpotentials**, die hohe **Siedlungsdichte**, die industriell-gewerblichen **Traditionen**, ein umfassendes Angebot an erschlossenen **Gewerbe- und Wohnbauflächen** sowie das hochentwickelte **kulturelle Lebensumfeld**.

Am 27. August 1993 wurde in Leipzig ein **Staatsvertrag** zwischen dem Freistaat Sachsen und dem Land Sachsen-Anhalt über die Zusammenarbeit bei der Raumordnung und Landesplanung im Raum Halle-Leipzig unterzeichnet.





**Vorgangengebiete für**

- Landwirtschaft
- Forstwirtschaft
- Rohstoffgewinnung (Tagebau)
- Rohstoffgewinnung (Tiefbau)
- Rohstoffgewinnung < 50 ha (Tagebau)
- Natur und Landschaft
- Erholung
- Wassergewinnung
- Hochwasserschutz

**Vorrangstandorte**

- Großflächige Industrieansiedlung
- Güterverkehrszentrum Leipzig/Halle
- Internationaler Flughafen

**Regional bedeutsame Standorte**

- | Bestand | Bedarf näherer Abstimmung |   |
|---------|---------------------------|---|
|         |                           | Gewerbe                                 |
|         |                           | Landesplatz                             |
|         |                           | Ausbau Binnenhafen                      |
|         |                           | Energieerzeugungsanlage                 |
|         |                           | Hausmülldeponie                         |
|         |                           | Abwasserbehandlungsanlage               |
|         |                           | Großflächige Freizeitanlage             |
|         |                           | sonstige Auflagen<br>K = Kureinrichtung |
|         |                           | Militärische Anlage                     |

**Verkehr**

- | Bestand | Ausbau/Neubau | Neubau bedarf näherer Abstimmung |  |
|---------|---------------|----------------------------------|--|
|         |               |                                  | Hauptbahn                                    |
|         |               |                                  | Regionales Schienennetz                      |
|         |               |                                  | Elektrifizierung                             |
|         |               |                                  | S-Bahn                                       |
|         |               |                                  | Straßenbahn                                  |
|         |               |                                  | Autobahn                                     |
|         |               |                                  | Autobahnanschlußstelle                       |
|         |               |                                  | Hauptverkehrsstraße (überregional bedeutsam) |
|         |               |                                  | Straße (regional bedeutsam)                  |
|         |               |                                  | Radwege (regional bedeutsam)                 |
|         |               |                                  | Schiffbarer Fluß (nur Bundeswasserstraßen)   |

Flächenumrandungen stellen keine festen Abgrenzungen dar, sie dienen lediglich der besseren Lesbarkeit der Karte

**Versorgungsgebiete für**

- Rohstoffgewinnung
- Rohstoffgewinnung < 50 ha (Tagebau)
- Wassergewinnung
- Erholung
- Natur und Landschaft
- Aufforstung
- Wiederherzustellender Landschaftsteil

**REGIERUNGSBEZIRK HALLE**

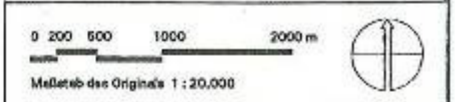
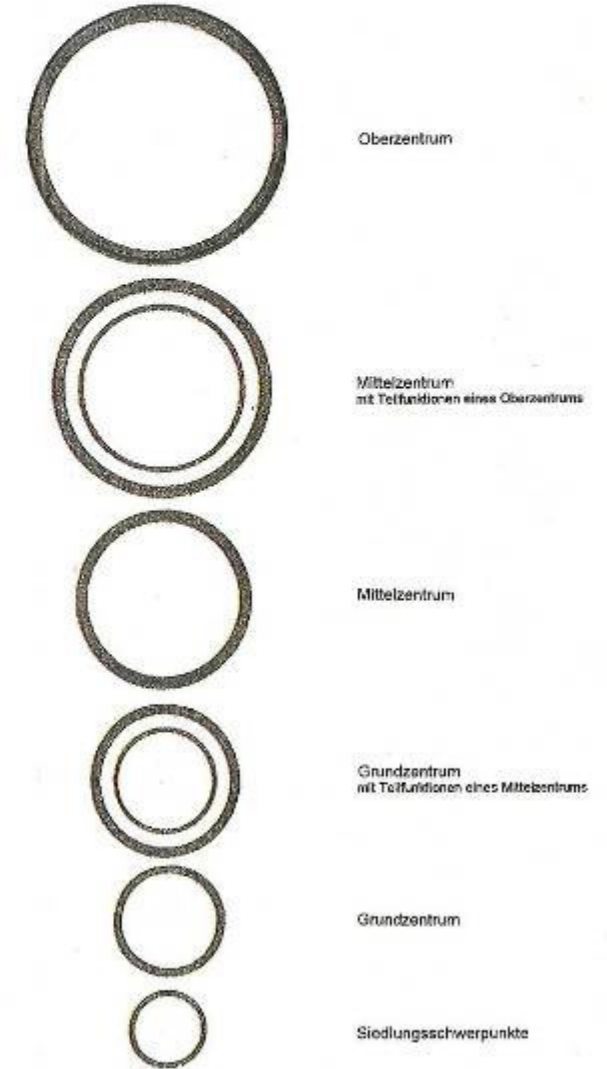
**Regionales Entwicklungsprogramm 1996**

**Zeichnerische Darstellung**

Herausgeber: Regierungspräsidium Halle durch die Landesregierung beschlossen am 30.01.1995  
 Kartengrundlage: Regionalkarte Halle 1: 200.000 des Landesamtes für Landesvermessung und Datenverarbeitung Sachsen-Anhalt

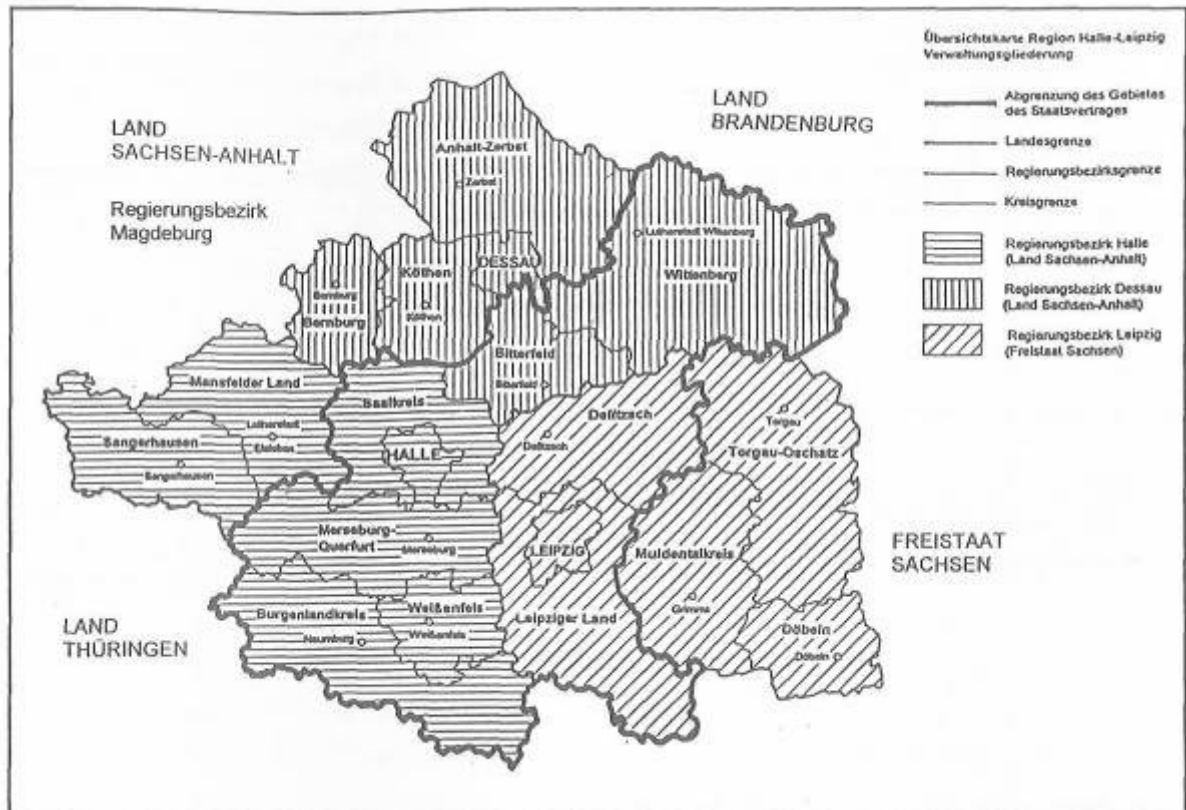
Diese Karte ist gesetzlich geschützt. Vervielfältigung nur mit Erlaubnis des Herausgebers. Als Vervielfältigung gelten z. B. Nachdruck, Fotokopie, Mikroverfilmung, Digitalisieren, Scannen sowie Speicherung auf Datenträger.

**Zentrale Orte**  
(Schwerpunkte für Wohnen, Gewerbe und Infrastruktur)



**Dezernat Planen und Umwelt  
Stadtplanungsamt**

Abbildung: Staatsvertragsgebiet Freistaat Sachsen - Land Sachsen-Anhalt



In dem o.g. Vertrag werden die Abgrenzung des Raumes Halle-Leipzig, die Bildung einer **Raumordnungskommission** und einer Arbeitsgemeinschaft sowie generell die Zusammenarbeit der Länder und der Träger der Regionalplanung bei der Planung in der Region Halle-Leipzig Landesentwicklungsplan bzw. -programm und Regionalplan bzw. Regionales Entwicklungsprogramm sowie raumbedeutsame Vorhaben) festgeschrieben.

Bedeutende **gemeinsame Projekte**, die bereits realisiert werden oder kurz vor der Realisierung stehen, sind insbesondere für den **Bereich Verkehr** zu nennen. Hierzu zählen der Ausbau des **Luftverkehrsdrehkreuzes** Flughafen Leipzig-Halle mit der Erweiterung der Abfertigungsanlagen und dem geplanten Neubau einer Start- und Landebahn nördlich der A 14 für ein prognostiziertes Passagieraufkommen von 3 bis 3,5 Mio. im Jahr 2000.

Der geplante Neubau der **S-Bahnverbindung Halle-Leipzig** mit einer Direktanbindung von Halle-Neustadt und der an mehreren Haltepunkten geplanten Verknüpfung mit der Straßenbahn sichert eine

hohe Erschließungswirkung des schienengebundenen ÖPNV für die Entwicklung in der Region. Die Gründung des **Mitteldeutschen Verkehrsverbundes** ist ein weiterer außerordentlich wichtiger Schritt.

Neben einer Vielzahl von positiven Aspekten der Entwicklung in der Region ist auch eine Reihe von **problematischen Entwicklungen und Trends** festzustellen. In der Region Halle-Leipzig besteht in einer sehr krassen Form ein **Gegensatz** zwischen in engen Grenzen dicht bebauten **Großstädten** und einem bisher schwach besiedelten **Umland**. Insbesondere durch die überzogene Ausweisung von Gewerbe- und Wohngebieten im Umland der Ober- und Mittelzentren mit den Folgen des Verlustes an Einwohnern und Zentralität für die Zentren verstärkt sich unter den marktwirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Stadt-Umland-Konflikt.

Zur Lösung dieser aufgezeigten Probleme ist die **Kooperation in der Region** ein unbedingtes Erfordernis.

## 2.5 Stadt-Umland-Bereich Halle/Saalkreis

Der engere Stadt-Umland-Bereich Halle/Saalkreis besteht aus dem großstädtischen Kern Halle und den 57 Gemeinden des **Saalkreises**, davon 18 Gemeinden unmittelbar an Halle grenzend, sowie den 2 Nachbargemeinden Korbetha und Schkopau im **Kreis Merseburg-Querfurt**. Der Raum, der die Stadt Halle umgibt, ist überwiegend agrarisch geprägt und zeichnet sich durch eine geringe Bevölkerungsdichte (ca. 110 EW/km<sup>2</sup>) aus.

Aufgrund der vorhandenen kleinteiligen **Siedlungsstruktur** (größte Gemeinde: Teutschenthal ca. 6.000 EW) gestaltet es sich schwierig, geeignete Kristallisationskerne für eine Zentrenstruktur zu entwickeln, durch die Aufgaben für das nähere Umland wahrgenommen werden können. Dies hätte nur eine frühzeitige und konsequente Förderung weniger Entwicklungsschwerpunkte leisten können. Im Regionalen Entwicklungsprogramm (Beschluss vom 30.01.1996) werden für den Saalkreis 4 Grundzentren (Landsberg, Gröbers, Teutschenthal, Wettin) sowie 4 Siedlungsschwerpunkte (Dieskau - Zwintschöna, Hohenthurm, Nauendorf, Niemberg), an denen sich die Ansiedlung von Wohn- und Gewerbestandorten konzentrieren soll, festgelegt. Die Siedlungen des Umlandes sind durch eine Vielzahl von funktionsräumlichen Beziehungen mit der Kernstadt verbunden. Der Sitz des Landratsamtes Saalkreis ist in der Stadt Halle.

Die schnelle Verfügbarkeit der Flächen und die vorhandene Verkehrsanbindung boten der Umsatzstrategie des **großflächigen Einzelhandels** beste Voraussetzungen für die Entwicklung von Großmärkten "auf der grünen Wiese" unmittelbar vor den Toren der Stadt in völlig überzogenem Umfang. Diese führen aufgrund der Versiegelung großer Flächen und ungenügender städtebaulicher Qualität, der

Auswirkungen auf die Handelsnetzentwicklung in der Kernstadt und der Überforderung der Verkehrsnetze zu erheblichen negativen Auswirkungen auf die Stadtentwicklung.

Ähnlich negative Auswirkungen haben die zahlreichen überdimensioniert geplanten und zum großen Teil bereits erschlossenen **Wohn- und Gewerbegebiete** im Umland. Wie für die benachbarte Großstadt Leipzig ist auch für Halle bereits absehbar, daß der **Verkehr** über lange Zeit das zentrale Problem der Stadt und des engeren Umlandes sein wird.

Die erheblichen Schwierigkeiten, die sich zum Planungsbeginn 1991/1992 hinsichtlich der **Abstimmungen räumlicher Planungen** benachbarter Gemeinden aufgrund noch fehlender gesetzlicher Grundlagen, noch fehlender Verwaltungsvorschriften, einer erst in Ansätzen vorhandenen Regionalplanung in den neuen Bundesländern sowie einer Reihe anderer Gründe administrativer Art ergeben haben, konnten im Raum Halle im Laufe des Planungsprozesses für Stadtstruktur- und Flächennutzungsplanung vornehmlich seit 1993 vermindert werden. Gemeinsame informelle Planungen (Rahmenplanungen) mit verschiedenen Nachbargemeinden, haben im vorliegenden Flächennutzungsplan ihren Niederschlag gefunden. Dennoch ist die Verbesserung der gemeindlichen Zusammenarbeit von bleibender Aktualität.

Im Rahmen dieser Kooperation ist es vor allem mit der Gemeinde **Queis** zu einer besonders **intensiven Zusammenarbeit** gekommen, die in vertragliche Vereinbarungen auf der Grundlage des § 204 (1) BauGB einmündete. Die Vertragsgemeinden beabsichtigen damit am Rande des östlichen Stadtgebietes zwischen der Autobahn A 14 und den Ortsteilen Klepzig und Kockwitz die grenzüberschreitende **Entwicklung von Gewerbe- und Industriegebieten** herbeizuführen.

Eine vertragliche Vereinbarung mit der Gemeinde Peißen soll die unbegrenzte Ausdehnung gewerblicher Flächen und den Status quo in der Entwicklung des großflächigen Einzelhandels in der Gemeinde Peißen gewährleisten.

## 2.6 Bevölkerungsentwicklung

Veränderungen der Einwohnerzahl und der Bevölkerungsstruktur haben **unmittelbaren Einfluß auf alle Bereiche der städtebaulichen Planung**. Insbesondere bei der **Ermittlung des Flächenbedarfs** für bestimmte Nutzungen, z.B. Wohnbauflächen, für die Gesamtstadt oder Teile des Stadtgebietes sind die Annahmen zur Bevölkerungsentwicklung ein wichtiger Basiswert. Dies trifft in gleichem Maße auf die Ausstattung mit infrastrukturellen Einrichtungen zu.

## Die demographische Situation 1997

Die Stadt Halle hatte am 31.12.1997 **267.776 Einwohner**. Das sind etwa 62.000 weniger Einwohner gegenüber der maximalen Einwohnerzahl in den Jahren kurz vor der politischen, wirtschaftlichen und sozialen Wende 1989/1990 mit etwa 330.000 Einwohnern (einschließlich Halle-Neustadt).

Dieser, in der modernen Geschichte der Stadt **beispiellose Rückgang** der Bevölkerungszahl um fast 1/5 in nur 6 Jahren wurde sowohl durch den enormen Migrationsverlust ab 1989 und mit einer gewissen Verzögerung ab 1991 auch durch den Sterbefallüberschuß getragen. Allein auf den **Migrationsverlust** entfallen nahezu 85 % des Rückganges der Einwohnerzahl. Die negative natürliche Bevölkerungsbilanz ist das Ergebnis der um mehr als die Hälfte gesunkenen Geburtenzahl bei annähernd stabilen Sterbezahlen (vergleiche folgende Tabelle).

**Tabelle: Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Halle von 1989 bis 1997**

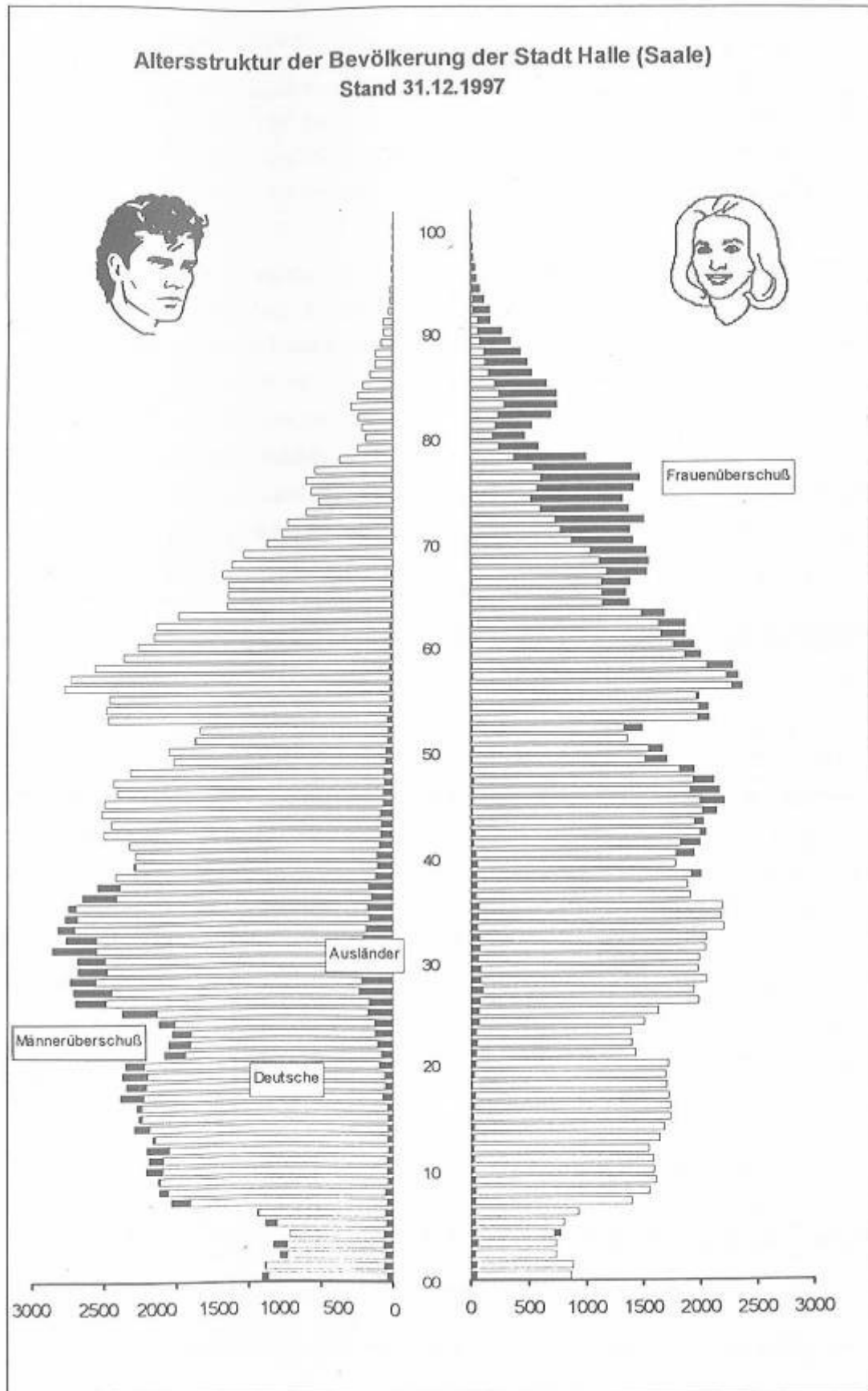
Jahr	Einwohner01.01.	Geborene	Gestorbene	nat. Saldo	Zuzug	Wegzug	Migr.-Saldo	Saldo insg.	Einwohner31.12.
1989	329.490	4.022	3.586	+ 436	-	-	-	- 7.806*	321.684
1990	321.684	3.518	3.600	- 82	6.860	18.578	- 11.718	- 11.450	310.234*
1991	310.234	2.131	3.662	- 1.531	5.257	10.941	- 5.684	- 7.215	303.019
1992	303.019	1.845	3.463	- 1.618	7.270	8.787	- 1.517	- 3.135	299.884
1993	299.884	1.610	3.165	- 1.555	6.670	9.627	- 2.957	- 4.512	295.372
1994	295.372	1.685	3.290	- 1.605	7.208	11.393	- 4.185	- 5.463	289.909
1995	289.909	1.574	3.145	- 1.571	8.476	14.434	- 5.958	- 7.529	282.349*
1996	282.349	1.839	3.046	- 1.207	9.817	15.304	- 5.487	- 6.694	275.604*
1997	275.604	1.821	2.735	- 964	9.913	16.688	- 6.775	- 7.739	267.776*

\* Die auftretenden Differenzen ergeben sich aus den unterschiedlichen Quellen und geringfügigen Gebietskorrekturen.

Vor diesem Hintergrund ergibt sich die Frage nach der weiteren mittelfristigen Entwicklung der Einwohnerzahl und ihrer Struktur in der größten Stadt des Landes Sachsen-Anhalt. Der **Altersaufbau** der Stadtbevölkerung ist durch die Weltkriege, Krisen, Migrationsprozesse und nicht zuletzt durch die stark schwankenden Tendenzen der Geburtenentwicklung in diesem Jahrhundert sehr stark gestört (vergleiche nachfolgende Abbildung).

Diese starken Schwankungen wirken in Form demographischer Wellen auch zukünftig, überlagert von Migrationsprozessen, die wiederum auch in der Altersdifferenzierung selektiv wirken, wandern doch vor allem die Menschen zwischen 20 und abgeschwächt bis 50 Jahren und die meistens minderjährigen Kinder (mit ihren Eltern) ab.

Abbildung: Altersaufbau der Bevölkerung der Stadt Halle (Saale) am 31.12.1997



## Prognose zur Einwohnerentwicklung

Prognosen der Bevölkerungszahl sind immer mit Unsicherheiten behaftet, vor allem hinsichtlich der Migrationsentwicklung, da direkt vergleichbare Bevölkerungsprozesse in Abhängigkeit von den sozio-ökonomischen Bedingungen in anderen Räumen kaum bekannt bzw. nur schlecht übertragbar sind. Dementsprechend ist das **Prognoserisiko**, besonders bei längeren Prognosezeiträumen relativ hoch. Die Entwicklungseinschätzungen erfolgen daher in 3 Szenarien (A - C).

Basis der Einschätzungen in den Szenarien A, B und C ist die jahrgangswise Alters- und Geschlechtsgliederung der Einwohner der Stadt Halle. Die Berechnungen selbst erfolgten mit geschlechtsspezifischen, altersspezifischen Daten zur Fruchtbarkeit der Frauen, zur Sterblichkeit und Zu- bzw. Abwanderung.

Unter Berücksichtigung von 2 Prognosen der Einwohnerentwicklung der Stadt Halle (Geographisches Institut der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg 1993 und 1995) werden der Flächennutzungsplanung 3 verschiedene **Entwicklungsmodelle** zur Ermittlung der Einwohnerzahl für das Jahr 2010 zugrundegelegt.

Folgende **Einwohnerzahlen** werden für das **Jahr 2010** prognostiziert  
(31.12.1997 ca. 268.000 EW):

Modell	Stadt Halle
<b>A - unteres Entwicklungsmodell</b>	260.000 EW
<b>B - mittleres Entwicklungsmodell</b>	275.000 EW
<b>C - oberes Entwicklungsmodell</b>	290.000 EW

Demnach würde bei Modell A der **Rückgang der Einwohnerzahl** der Stadt Halle ab Januar 1998 bis zum Jahr 2010 ca. 8.000 Einwohner betragen können. Die Zahl und der Anteil der älteren Menschen an der Bevölkerung wird deutlich steigen; das Durchschnittsalter der Bevölkerung wird von 39,3 Jahre auf ca. 43 Jahre im Jahr 2010 ansteigen.

Für die verschiedenen Flächenbedarfs-Berechnungen (Wohn- und Gewerbeflächen, Einrichtungen der sozialen Infrastruktur) wurden die Entwicklungsmodelle A-C als Grundlagen für Varianten benutzt.

### 3 PLANUNGSGESCHICHTE

#### 3.1 Von der Nachsorge der Mängel zur Vorsorge durch Stadtplanung

Der Flächennutzungsplan-Entwurf 1995 bzw. der Flächennutzungsplan 1997 für Halle stellt nach seiner Genehmigung den vorläufigen Abschluß einer seit Generationen verlaufenden "Planungsgeschichte" für die Stadt Halle dar. Sein Entwicklungshorizont wird mit etwa 15 Jahren angesetzt.

Die **Ausweisung von Flächen eines Stadtgebietes** für unterschiedliche Nutzungen ist keine neue Aufgabe für kommunale Politik, sie wurde jedoch erst seit dem 19. Jahrhundert ansatzweise planmäßig betrieben. Zu dieser Zeit beschränkte sich die Stadtplanung meist auf lenkende Eingriffe in bereits ablaufende Besiedlungsprozesse; das stadtplanerische Instrumentarium waren Einzelmaßnahmen wie das Ausweisen von Fluchtlinien, die Beschränkung der Geschossigkeit in einzelnen Wohngebieten, die Vorschriften über Fassadengestaltung u.a. Auch in Halle wurden ab der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts von baupolizeilicher Seite aus verschiedene Ortsstatute und Bauordnungen herausgegeben. Hauptmotive der Stadtplanung waren die Beseitigung hygienischer und sozialer Mißstände im Zuge der Industrialisierung und der damit verbundenen schnellen Stadterweiterungen.

Der Hallesche **Stadtbaurat Wilhelm Jost** benannte 1925 die zeitgenössische Situation wie folgt:

"Das Hauptproblem der Entwicklung unserer Großstädte besteht darin, aus dem überkommenen, ungeordneten und vielfach sinn- und zweckwidrigen Chaos zu einem idealeren Zustand zu gelangen. Daß sich die Industrie innerhalb der eigentlich für Wohnzwecke oder höchstens für Geschäftsbereiche geeigneten Gebiete eingeknistet hat, daß für gesundes Wohnen nicht rechtzeitig Vorsorge getroffen wurde, daß die Verkehrsfragen nicht großzügig angepackt wurden, das hat uns diese Mißbildungen geschaffen, die wir heute beklagen."

Stadtplanung sollte sich somit nicht mehr auf "Nachsorge" für die eingetretenen Mängel beschränken, sondern Vorsorge für eine **planmäßige Stadtentwicklung** betreiben. In der 1. Hälfte des 20. Jahrhunderts erfolgte ein Umbruch in der Stadtplanung von Straßengevierten mit Blockrandbebauung zur gegliederten Stadt.

In der **Charta von Athen** wurden 1932 viele derjenigen Aspekte in programmatischer Form zusammengefaßt und niedergeschrieben, die die jahrzehntelange Diskussion der Stadtplaner bestimmt hatten. Wesentliches angestrebtes Ziel war die Trennung der sich negativ beeinflussenden städtischen Funktionen Wohnen, Arbeiten, Erholen und Verkehr.



### 3.2 Flächennutzungspläne für Halle - ein Überblick

Der erste, das ganze Stadtgebiet von Halle umfassende "**Gesamtbebauungsplan**", wurde ab 1918 unter Leitung von Wilhelm Jost erarbeitet. Die damals zum planerischen Allgemeingut gewordene Erkenntnis, die marktwirtschaftlichen Prozesse durch Ausweisung von Nutzungsmöglichkeiten zum Wohle der Allgemeinheit lenken und eine Trennung der Funktionsbereiche erreichen zu müssen, wurden für Halle präzisiert. Die Umgestaltung von vorhandenen Baugebieten ging Hand in Hand mit einer systematischen Bodenvorratspolitik der Stadt, so daß vor allem im Bereich der öffentlichen Naherholung überdurchschnittlich großzügige Planungen verwirklicht werden konnten.

Die hier für Halle erarbeiteten Konzepte flossen in ein 1925-32 erarbeitetes **überregional angelegtes umfangreiches Kartenwerk** der "Landesplanung im engeren mitteldeutschen Industriebezirk" ein, in dem erstmalig die gesamte Struktur des wirtschaftlich eng verflochtenen mitteldeutschen Raumes analysiert wurde, um zukünftige Entwicklungsprozesse sinnvoll lenken zu können.

War schon eine regionale Planung eine unumgänglich notwendig gewordene Reaktion auf die Bedingungen, ging auch die städtische Planung Halles über die damaligen Stadtgrenzen hinaus und bezog für Standortausweisungen die umliegenden Gemeinden mit ein. Gottfried Burghardt hatte schon in seiner Dissertation von 1924 festgestellt, daß die umgebenden Dörfer wie z.B. Ammendorf, Böllberg oder Kröllwitz in den Produktionsablauf von Halle einbezogen und bereits entsprechend städtisch geprägt seien. Schon damals prognostizierte er: die "politische Grenze wird sich der 'natürlichen' annähern müssen, das ist eine siedlungsgeographische Notwendigkeit".

In der Tat war eine reibungslose Realisierung der städtebaulichen Vorhaben vor allem durch eine Vereinheitlichung der Verwaltungsstrukturen, also durch Eingemeindungen der Randgemeinden, zu gewährleisten.

Die heutige Größe des Stadtgebietes erreichte Halle mit den **Eingemeindungen gemäß der Kreisgrenzenreform 1950 und von Halle-Neustadt 1990**, blieb damit jedoch unter den Absichten der 30er Jahre, nach denen auch die Gemeinden Brachwitz, Morl, Sennewitz, Lieskau, Korbetha und Schkopau hätten eingemeindet werden sollen.

Anders als in vielen anderen deutschen Städten setzten nach dem Ende des 2. Weltkrieges in Halle keine größeren Planungs- und Aufbauaktivitäten ein, da die Stadt im Vergleich zu den anderen deutschen Großstädten am wenigsten zerstört war.

Halle war mit Gründung der DDR in das zentralistisch organisierte und hierarchisch aufgebaute Staats- und Wirtschaftssystem eingebunden und somit abhängig von Entscheidungen über Zuweisung von Geldmitteln und Baukapazitäten, die auf höchster politischer und staatlicher Ebene getroffen wurden. Unter den im "**Aufbaugesetz**" der DDR von 1950 ausgewiesenen 53 Aufbaustädten und -gebieten war Halle lediglich in die letzte Kategorie eingestuft worden und gehörte damit nicht zu den bevorzugt geförderten Städten. Man beschränkte sich zunächst auf die Erstellung kleinräumlicher Bebauungspläne für die durch Bomben beschädigten und später abgeräumten Gebiete westlich des Hauptbahnhofs und noch unbebaute Freiflächen in der Stadt.

Der **Generalbebauungsplan** der Landeshauptstadt Halle von 1950 griff über das zu eng gewordene Stadtgebiet auf den benachbarten Raum westlich der Saale und östlich der Bahnanlagen über. Die Gemeindegebiete von Lettin, Dörlau, Nietleben, Passendorf, Wörmlitz-Böllberg, Ammendorf, Büschdorf, Reideburg und Diemitz wurden in die Planung einbezogen. Als Planschema ergab sich die Trabantenstadt, d.h. ein Stadtgebilde mit Kernstadt und neuen Siedlungskörpern, die durch Grünflächen abgegrenzt sind.

1957 wurde ein Generalbebauungsplan erstellt, auf dessen Grundlage die ersten großen Siedlungsgebiete im Süden und Norden der Stadt konzipiert wurden (Wohnstadt Süd, Trotha).

Weitere Fassungen von Generalbebauungsplänen mit Aussagen vornehmlich über Wohnbebauung entstanden in den Jahren 1973/74, 1978 und 1988 (begonnen, nicht fertiggestellt). Parallel dazu entstanden zu Beginn der 70er Jahre in dem aus der Stadtplanung ausgegliederten Büro für Verkehrsplanung **Generalverkehrspläne**, die alle 5 bis 10 Jahre präzisiert wurden (1969, 1974, 1984).

Eine besondere Situation wurde in Halle durch den Bau von **Halle-Neustadt** geschaffen. Die zunächst "Halle-West" benannte Großsiedlung war nach Eisenhüttenstadt, Hoyerswerda und Schwedt/Oder der vierte und mit 20.000 geplanten Wohneinheiten bisher größte neuangelegte Wohnstandort in der DDR. Diese "neuen Städte" sollten jeweils konzentriert zusammengefaßte Wohnungen für die Beschäftigten der nahegelegenen Industriegroßbetriebe bieten: Halle-West war als "Chemiearbeiterstadt" geplant.

Bis 1967 wurde die neue Siedlung von Halle aus verwaltet, dann in Halle-Neustadt umbenannt, zur eigenständigen Stadt erklärt und 1990 wieder in die Stadt Halle einbezogen. Um die in großem Maßstab anfallenden planerischen und koordinierenden Aufgaben bewältigen zu können, schuf man für die erste Phase des Aufbaus ein eigenes Stadtplanungsbüro (1963 bis 1968), dessen Leitung Richard Paulick, Mitglied der Bauakademie der DDR, übertragen wurde.

Die nacheinander entstandenen Entwürfe für die städtebauliche Entwicklung von Halle und später auch Halle-Neustadt sind deutlich geprägt von den jeweils aktuellen internationalen planerischen Leit-

bildern. Die einzelnen Elemente dieser Planungen sind zumeist aus Mangel an Investitionsmitteln nicht vollständig umgesetzt worden. In folgenden Plänen wurden sie häufig wieder aufgegriffen, da sich schon von der topographischen Situation und der Besiedlungsstruktur gewisse Lösungen einfach anboten.

### 3.3 Der aktuelle Flächennutzungsplan - wesentliche Kontinuitäten und Brüche

Wie schon beim ersten Generalbebauungsplan der 20er Jahre ist es nach etwa 60 Jahren zentraler Planung heute wieder Ziel, die sich unter marktwirtschaftlichen Bedingungen abspielenden Prozesse nach städtebaulichen Gesichtspunkten zu lenken. Dazu gehören insbesondere die jetzt nach längerer Stagnation sehr verstärkt auftretenden Suburbanisierungstendenzen, die immer stärker werdende Verflechtung von Stadt und Umland.

In den 20er und 30er Jahren waren Eingemeindungen vorgesehen worden, um die städtebauliche Planung der Stadt und des wirtschaftlich eng mit ihr verflochtenen direkten Umlandes organisatorisch zu vereinfachen. Diese Ideen wurden dann 1950 umgesetzt. Die heutige Planung wählt einen anderen Ansatz der städtebaulichen Ordnung in der Region und strebt nun u.a. bei Ausweisung von Gewerbeflächen in bestimmten Situationen eine interkommunale Zusammenarbeit mit den angrenzenden Gemeinden an. Bei anderen Sachthemen hingegen läßt sich ein Bogen an Kontinuität nicht nur zur Weimarer Republik schlagen.

Zentrale Punkte waren wegen des ständig steigenden Individualverkehrs jeweils Überlegungen zu **Erweiterungen des Straßennetzes**. Schon im 1932er Plan war ein **Tangentensystem** vorgesehen. Die das Industriegebiet Ost umfahrende Osttangente wurde seitdem in der geplanten Trassenführung kaum verändert. Bei der sich anschließenden Südtangente mit Saaleüberquerung wurden hingegen verschiedene Lösungen erwogen, wobei mal eine zentrumsnahe ("bessere Entlastung der innerstädtischen Straßen"), mal eine entlang der bestehenden Bahnlinie verlaufende Variante ("Verkehr zu Verkehr") die Präferenz erhielt.

Der in früheren Plänen enthaltene **nördliche Ringschluß des öffentlichen Nahverkehrs** (S-Bahn-Verbindung Trotha - Lettin/Kröllwitz - Dörlau bzw. Straßenbahn), der die auszubauenden Arbeitsschwerpunkte (Hafen und Industriegebiet Trotha/Sennewitz) mit den Wohngebieten auf dem westlichen Saaleufer verbinden sollte, ist nicht mehr vorgesehen, da keine Wirtschaftlichkeit und kein ausreichendes Verkehrserfordernis nachgewiesen werden können.

Aufgrund der mit der Regionalisierung der Deutschen Bahn AG zu erwartenden Strukturveränderungen bei den Nahverkehrsnetzen müssen neue Trägerschaftsmodelle für diesen Verkehrssektor entwickelt werden. Diese Veränderungen werden sich dann zukünftig auch in der Verkehrsentwicklungsplanung niederschlagen.

Die Entwicklung der Wohngebiete vollzieht sich heute in den Bahnen, die schon mit den ersten Flächennutzungsplänen gesteckt worden sind. So ist zum Beispiel geplant, die alten Ortslagen landschaftsverträglich abzurunden; größere Wohnungsbauflächen sollen bei Reideburg, Dölau, Lettin und Heide-Süd erschlossen werden.

Mit Veränderung der Produktionsmethoden im Bauwesen und der Abkehr von der "Platte", deren Verwendung vor allem in Großsiedlungen rentabel war, kann und muß nun auch kleinräumlich geplant und als Ergänzung zu den reichlich vorhandenen Wohnungen in mehrgeschossigen Gebäuden auch verstärkt der Bau von Einfamilienhäusern der verschiedensten Bauformen vorgesehen werden. Neben Gemeinsamkeiten zeigen sich heute auch neue Ansätze; bei unterschiedlichen Lösungsmöglichkeiten werden Prioritäten anders gesetzt als bisher; einige städtebauliche Leitideen haben sich verändert. Diese Neuerungen liegen nicht so sehr in der Nutzungsbestimmung der Flächen als vielmehr in anderen Bewertungen und Leitbildern.

Dazu gehören die Berücksichtigung von **ökologischen Zusammenhängen, Landschaftsschutz und Altlastenproblematik**. Neue Entwicklungen, auf die die Planung reagieren muß, sind beispielsweise auch die **Suburbanisierungstendenzen** im Zusammenhang mit dem Anwachsen des Individualverkehrs, der Flächenbedarf für Industrie, produzierendes Gewerbe und für den stark wachsenden **tertiären Sektor** oder das neue Verkehrsmittel Intercity-Express (**ICE**).

Neue Fragestellungen ergeben sich in stadträumlichen Gestaltungsschwerpunkten, die für die Stadt von zentraler Bedeutung sind. So ist nach der Vereinigung von Halle und Halle-Neustadt die **Saaleaue** im Bereich der Salineinsel/Gimritzer Damm vom Randgebiet zweier Städte zu einem der zentralen Bereiche der Stadt geworden. Dieser Entwicklung muß durch eine veränderte städtebauliche Betrachtung der Saaleaue Rechnung getragen werden.

Zu den neuen **Voraussetzungen und Entwicklungen** zählen:

#### **In der Methode:**

Die Aufhebung der seit den 60er Jahren bestehenden organisatorischen Trennung von Generalbebauungs- und Generalverkehrsplanung, um diese Bereiche wieder stärker miteinander verflechten zu können und mit der Landschaftsplanung in Übereinstimmung zu bringen.

**In der Verkehrsplanung:**

Der Bau neuer Straßenbahnstrecken, die den innerstädtischen öffentlichen Nahverkehr tragen sollen; insbesondere die neue Straßenbahnlinie zwischen den Zentren von Halle und Halle-Neustadt, die in den 60er/70er Jahren zwar planerisch vorbedacht war, aber dann als "altmodisches" Verkehrsmittel verpönt war und nicht gebaut wurde.

Die Entwicklung neuer Strategien wie Eindämmung der sprunghaft verlaufenden Zunahme des Individualverkehrs durch den sog. Umweltverbund (flächendeckendes Fuß-, Radwege- und ÖPNV-Netz), durch Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt, durch Tempo-30-Zonen u.a.

**In der Steuerung der regionalen Siedlungsentwicklung:**

Einflußnahme auf die starken Suburbanisierungstendenzen, Durchsetzung volkswirtschaftlich vertretbarer Lösungen, Planung gegen die Beeinträchtigung von Landschaft und Ökologie (derzeitiger negativer Trend: auf preisgünstigeren und hinsichtlich vorhandener Straßen vordergründig verkehrlich gut angebundenen Flächen im Stadtumland siedeln sich planlos Gewerbe- und Einzelhandelsunternehmen an; hierbei ist die **Achse Halle - Leipzig** besonders angesprochen).

Reaktion auf die Entwicklung des **großflächigen Einzelhandels** "auf der grünen Wiese", zum Beispiel in Peißen mit über 70.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche oder am Schkeuditzer Kreuz.

**In der Standortfindung für die Wirtschaft:**

Konzepte für die schnell verlaufende Umstrukturierung des Wirtschaftslebens mit stärkerem Dienstleistungsanteil (sog. tertiärer Sektor), zunehmender Flächenbedarf je Arbeitsplatz, Zuordnung von Wohnen und Arbeiten statt bisheriger Trennung (beispielhaft auf den 1991 von der Sowjetarmee geräumten Kasernenanlagen in Wörmlitz und Heide-Süd vorgesehen).

**In der Lösung der Altlastenproblematik:**

Erfassung und nutzungsbezogene Sanierung von Altlasten unterschiedlicher Art und Herkunft.

**In der erhöhten Bewertung ökologischer Zusammenhänge:**

Einführung der Umweltverträglichkeitsprüfung, insbesondere in der Verkehrsplanung, mit dem Ergebnis neuer Trassenführungen.

## 4 WOHNEN

### 4.1 Ausgangslage

Die Analyse der Wohnungssituation und die Abschätzung ihrer zukünftigen Entwicklung stellt einen zentralen Baustein der Flächennutzungsplanung dar. Dies schließt Überlegungen zur **langfristigen Einwohnerentwicklung** ein, die zugleich Grundlage für die Flächenbedarfsermittlung aller anderen Nutzungen ist.

Die Stadt Halle steht vor der schwierigen Doppelaufgabe, Bestandsschutz und Neubauprojekte des Wohnungsbaus gleichermaßen zu betreiben. **Erschwert wird dies durch**

- o den großen Anteil erneuerungsbedürftiger, vom Krieg verschont gebliebener historischer **Altbausubstanz** mit hohem Sanierungsaufwand,
- o den im Vergleich zu anderen Großstädten der neuen Bundesländer absolut wie relativ hohen Anteil an Wohnungen in industriell vorgefertigten (**Platten-)Siedlungen** der Nachkriegszeit (allein ca. 63.000 Wohneinheiten in den 3 Großsiedlungen Halle-Neustadt, Heide-Nord und Silberhöhe), deren Wohnstandard und Wohnumfeld in großen Bereichen ebenfalls stark erneuerungsbedürftig sind und hohe Kosten verursachen.

Dies läuft langfristig im Sinne einer **stadtinternen Gegenbewegung** darauf hinaus, daß die Einwohnerdichte insbesondere in den Großsiedlungen sinken und in den Altbaubeständen steigen wird. Die Bestandserneuerung erfordert hohe Summen privaten und öffentlichen Kapitals, darüber hinaus die Klärung vieler eigentumsrechtlicher und technischer Probleme, alles in allem also viel Zeit.

Deshalb wird parallel hierzu die **steigende Nachfrage** nach bezahlbarem, modernen Wohnansprüchen genügendem Wohnraum vorrangig durch **Neubaumaßnahmen** zu befriedigen sein, und zwar sowohl für Mietwohnungsbau wie für Einfamilienhausbau.

Aus der Sicht der Bürger der Stadt Halle stellt, Umfragen zu Folge, die Lösung der Wohnungsproblematik das Hauptanliegen dar. Umzugsabsichten werden im hohen Maße mit dem Wunsch nach besseren Wohnungen und Wohngebieten begründet. Die steigende Nachfrage nach Einfamilienhäusern wird vorerst überwiegend im **Umland** befriedigt. Im Saalkreis (ca. 69.000 Einwohner, Stand 1996) sollen bereits bis zum Jahr 2000 schätzungsweise 7.000 neue Wohnungen fertiggestellt werden.

Es sind deshalb große wohnungsbaupolitische Anstrengungen erforderlich, um Halle als attraktiven Wohnstandort zu sichern und zu entwickeln. Aufgabe der Flächennutzungsplanung ist es hierbei, Be-

standsschutz und Neubauentwicklung durch ausreichende, städtebaulich und landschaftsplanerisch begründete Flächenausweisungen zu ermöglichen. Der sozialen Dimension des Wohnens für die Einwohner der Stadt Halle wird mit dem Beschluß zur Wohnungspolitik der Stadt Halle vom 16.07.1997 Rechnung getragen.

## 4.2 Bedarfsermittlung

### Bestandsbewertung

Die gegenwärtige **Wohnungssituation** in Halle wird an folgendem deutlich:

- o In Halle bestanden 1995 ca. **136.000 Haushalte** mit durchschnittlich 2,2 Personen pro Haushalt. Ihnen waren im Bestand ca. **144.600 Wohnungen** gegenüber zu stellen, von denen allerdings ca. 14.700 (10,2 %) leer standen (Stand Gebäude- und Wohnungszählung 1995).  
Eine Ursache für den Leerstand in der Stadt Halle ist dabei mit ca. 25 % der Umbau bzw. die Modernisierung der Wohneinheiten.
- o Das **Wohnungsangebot** ist gekennzeichnet durch viele kleine Wohnungen (Durchschnittsgröße ca. 62 m<sup>2</sup> Wohnfläche), ungünstige Wohnungsgrundrisse, niedrigen Ausbaustandard (Sanitär, Heiztechnik) in Verbindung mit Defiziten im Wohnraum.
- o Fast die Hälfte aller Wohnungen (44 %) ist kommunales Eigentum, ein knappes Drittel (32 %) ist im Eigentum von Wohnungsbaugenossenschaften, nur etwa 20 % sind in Privateigentum und etwa 4 % entfallen auf sonstiges und kirchliches Eigentum (Stand 12/1995).
- o **Fast 90 % der Hallenser wohnen in Mehrfamilienhäusern** der gründerzeitlichen Blockbebauung und der höhergeschossigen industriell vorgefertigten Großsiedlungen, und zwar überwiegend in Wohnungen mit 2 bis 3 Räumen. Der Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern ist sehr gering (Gartensiedlungen, Villenviertel).
- o Der Wohnungsbestand wird durch **Zweckentfremdungen** (insbesondere für Büros) reduziert, im Jahr 1996 um ca. 100 WE, aber teilweise durch Auflagen zur Schaffung von Ersatzwohnraum kompensiert.
- o Etwa auf  $\frac{1}{5}$  der gesamten **Stadtgebietsfläche**, d.h. auf 2.600 ha, wird gewohnt, und zwar zu knapp 85 % auf Wohnbauflächen und zu knapp 15 % auf gemischten Bauflächen. Die Schwerpunkte liegen in Halle-Süd (Stadtbezirk 4) und Halle-West (Stadtbezirk 5) mit etwa  $\frac{2}{3}$  der ge-

samen Wohn- und gemischten Baufläche. Die Entwicklungsmöglichkeiten der z.Zt. weitgehend "leeren" östlichen Stadtteile werden erst jetzt ansatzweise genutzt.

### **Flächenbedarf**

Der gesamte langfristige Bedarf an Wohnbauflächen im gesamten Stadtgebiet ist das Produkt aus langfristiger Einwohnerzielzahl und zukünftigem Wohnflächenbedarf pro Einwohner, umgerechnet auf Bauflächen.

Sowohl die Abschätzung der Einwohnerentwicklung als auch der zukünftigen Ansprüche an Wohnungsstandard bzw. Wohnungsfläche sind von vielen Einzelfaktoren abhängig und insofern mit Unsicherheiten behaftet. Es werden deshalb "von-bis-Rechnungen" zugrundegelegt, um Bandbreiten möglicher Entwicklungen aufzuzeigen, auf die sich die Flächennutzungsplanung einzustellen hat. Zu diesem Zwecke wurden ermittelt:

- o die Bandbreiten der **Einwohnerentwicklung** (3 verschiedene Entwicklungsmodelle)
- o der **Wohndichtebestand**, als Basis für
- o die zukünftige **Aufnahmefähigkeit** der bestehenden Wohngebiete unter Berücksichtigung von
  - **Wohnflächenverlusten** infolge von Abriß, Sanierung, Zweckentfremdung etc.
  - **Nachverdichtung** im Sinne städtebaulicher Zielsetzungen
  - **Auflockerung** von Gebieten zu hoher Dichte (insbesondere Großsiedlungen mit durchschnittlich 20-25 m<sup>2</sup> Wohnfläche/Einwohner)
  - **Reaktivierung** z.Zt. leerstehender Bestände, schwerpunktmäßig im Innenstadtbereich im Sinne der städtebaulichen Zielsetzung
- o die **zusätzlich auszuweisenden Wohnbauflächen** für Neubaugebiete, resultierend aus der Differenz zwischen Wohnbauflächenbedarf und dem zuvor ermittelten "bereinigten Bestand" an Wohnbauflächen.



## Wohnflächenbedarf

Die **durchschnittliche Wohnfläche** pro Einwohner beträgt in Halle nur 28 m<sup>2</sup> (Stand 30.09.1995); besonders niedrige Werte liegen in Halle-Neustadt vor (21,8 m<sup>2</sup> pro Einwohner). Der Vergleich mit westdeutschen Städten ähnlicher Größenordnung zeigt, daß bei langfristiger Angleichung des Wohnstandards ein Nachholbedarf an Wohnflächen zu erwarten ist.

Stadt	m <sup>2</sup>	Einwohner (Stand: 1993)
Bonn	36,5	ca. 292.000
Gelsenkirchen	31,7	ca. 294.000
Bielefeld	34,0	ca. 319.000
Münster	36,2	ca. 260.000
Mönchengladbach	35,0	ca. 260.000

Der **Durchschnittswert** der 5 Vergleichsstädte beträgt 35 m<sup>2</sup> pro Einwohner, der Bundesdurchschnitt für die alten Bundesländer 36,6 m<sup>2</sup> pro Einwohner, für neue und alte Bundesländer 34,4 m<sup>2</sup> pro Einwohner. Die Stadt Leipzig (490.000 Einwohner) weist einen Durchschnittswert von 31,8 m<sup>2</sup> pro Einwohner auf. Alle angegebenen Zahlen spiegeln den Stand von 1993 wider.

Auch in der Definition des Wohnstandards (Wohnflächenbedarf je Einwohner) werden **3 verschiedene Entwicklungsmodelle** zugrundegelegt, und zwar 32, 35 und 38 m<sup>2</sup> pro Einwohner (letzteres im Sinne einer potentiellen Langzeitentwicklung).

## Siedlungsdichten

Da keine kleinräumige Wohnflächenstatistik vorliegt, wurde die reale Einwohnerverteilung im Sinne eines **Näherungsverfahrens** aus Einwohnerdichtewerten ermittelt, indem die statistischen Einwohnermengen auf die vorhandenen Wohn- und Mischbauflächen umgelegt wurden. Dies zeigte im Ergebnis 8 für Halle charakteristische **"Prototypen"** unterschiedlicher Siedlungsdichte, denen jeder einzelne Teilraum zugeordnet werden konnte.

Tabelle: Siedlungsdichte - Bestand Halle

	W o h n g e b i e t e	Dichte/Geschosse
<b>W 1</b>	<b>freistehende Einfamilienhaussiedlungen</b> - Gartensiedlung - Siedlung mit Villencharakter - Dorfkerne	<b>20 EW/ha</b> I-II
<b>W 2</b>	<b>dichtere Einfamilienhausbebauung</b> - Einfamilienhäuser, Doppelhäuser, Hausgruppen, Reihenhäuser - Dorfkerne - städtische Villenbebauung	<b>40 EW/ha</b> I-II
<b>W 3</b>	<b>offene Blockrandbebauung</b> - gründerzeitliche Bebauung - 20er Jahre Bebauung - Zeilenbebauung	<b>80 EW/ha</b> II-IV  I-III
<b>W 4</b>	<b>Geschoßwohnungsbau</b> - straßenorientiert bzw. nicht straßenorientiert - geschlossene/offene Blockrandbebauung	<b>130 EW/ha</b> II-IV
<b>W 5</b>	<b>geschlossene Blockrandbebauung</b> - gründerzeitliche Bauform - sanierte (entkernte) Blockrandbebauung - 20er Jahre Blockstruktur	<b>180-230 EW/ha</b> III-IV V IV-V
<b>W 6</b>	<b>Großwohnanlagen</b> industriell vorgefertigte, hochgeschossige Bauweise	<b>200-450 EW/ha</b>
	<b>M i s c h g e b i e t e</b>	
<b>M 1</b>	<b>städtisches Mischgebiet</b>	<b>40 EW/ha</b>
<b>M 2</b>	<b>städtisches Mischgebiet</b>	<b>80 EW/ha</b>

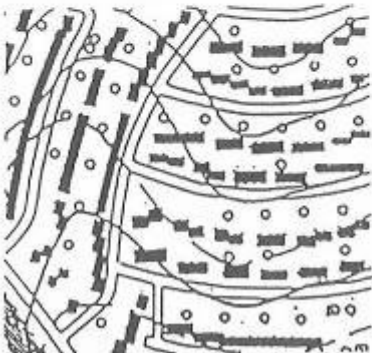
Abbildungen: Wohntypen und Siedlungsdichten



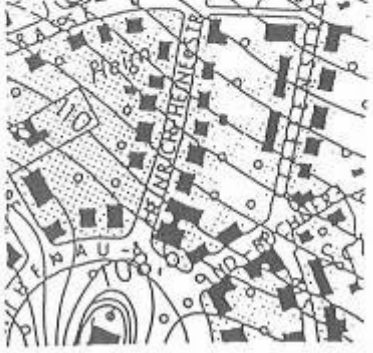
W 1+2 Dorfkern, 20-40 EW/ha



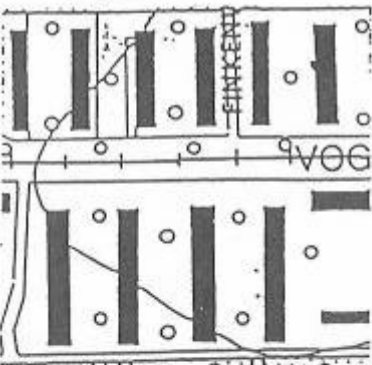
W 1 Gartensiedlung, 20 EW/ha



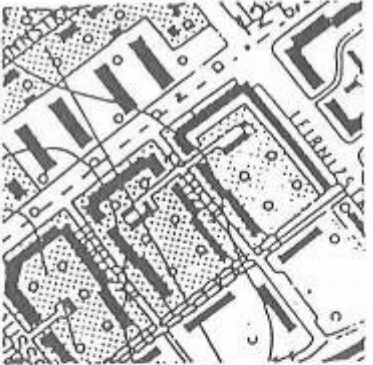
W 2 Dichtere Einfamilienhausbebauung, 40 EW/ha



W 2 Städtische Villenbebauung, 40 EW/ha



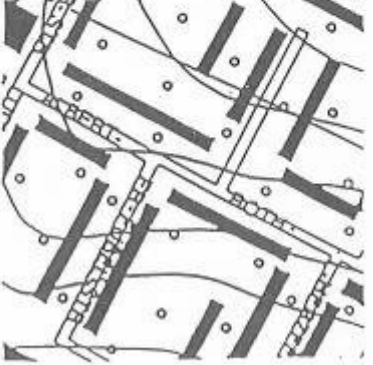
W 3 Zeilenbebauung, 80 EW/ha



W 4 Geschloßwohnungsbau, 130 EW/ha



W 5 Geschlossene Blockrandbebauung, 180-230 EW/ha



W 6 Großwohnanlagen, 200-450 EW/ha

### Bedarf an Neubauflächen

Aus der Kombination der 3 Modelle für die Einwohnerentwicklung und der 3 unterschiedlichen Werte ( $m^2/EW$ ) für die Wohnflächenentwicklung ergeben sich 9 verschiedene Summen für den gesamten **langfristigen Bedarf** an Wohnflächen in der Stadt Halle. Über Umrechnungsfaktoren wird hieraus die Bruttogeschoßfläche (15 % Zuschlag) und die für den Flächennutzungsplan relevante Wohnbaufläche bzw. das Bruttowohnbauland (15 % Zuschlag für Erschließung) ermittelt.

**Tabelle: Bedarf an zusätzlichen Wohnbauflächen (Neubauflächen)**

<b>1</b>	<b>Einwohnerzahl (EW)</b>	<b>260.000</b>			<b>275.000</b>			<b>290.000</b>		
<b>2</b>	Wohnfläche ( $m^2/EW$ ) (= Nettogeschoßfläche)	<b>32</b>	<b>35</b>	<b>38</b>	<b>32</b>	<b>35</b>	<b>38</b>	<b>32</b>	<b>35</b>	<b>38</b>
<b>3</b>	Bestand Wohnfläche (ha) <sup>1)</sup> (= Nettogeschoßfläche)	860			860			860		
<b>4</b>	Bedarf Wohnfläche (ha) = Zeile 1 x Zeile 2	832	910	988	880	963	1045	928	1015	1102
<b>5</b>	Bedarf an zusätzlicher Wohnfläche (ha) = Zeile 4 - Zeile 3	0	50	128	20	103	185	68	155	242
<b>6</b>	Rechnerisch aufnehmbare Einwohner (TEW) = Zeile 5:Zeile 2	0	14	34	6	29	49	21	44	64
<b>7</b>	Bedarf an zusätzlicher Bruttogeschoßfläche Wohnen (ha) = Zeile 5 + 15 %	0	58	147	23	118	213	78	178	278
<b>8</b>	Bedarf an zusätzlichem Nettowoohnbauland (ha) = Zeile 7 : 0,6 (GFZ)	0	97	245	38	197	355	130	297	463
<b>9</b>	Bruttosiedlungsdichte (EW/ha)= Zeile 6:Zeile 10	0	125	121	136	128	120	140	129	120
<b>10</b>	<b>Bedarf an zusätzlichen Wohnbauflächen (ha) = Zeile 8 + 15 %</b>	<b>0</b>	<b>112</b>	<b>282</b>	<b>44</b>	<b>227</b>	<b>408</b>	<b>150</b>	<b>341</b>	<b>532</b>

#### Erläuterung:

o Die Deckung des Wohnflächenbedarfs ist im Bestand möglich.

1) Nettogeschoßfläche 883,5 ha, Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, Stand 31.12.1993 incl. Leerstand (14.000 WE, ca. 85 ha), abzüglich Zweckentfremdung ca. 23,5 ha (28%) = 860 ha

Die **Bandbreite** für den Bedarf an zusätzlichen Wohnbauflächen (Neubauflächen) liegt demnach zwischen 44 ha und 532 ha. Bevölkerungsabnahme und erhöhter Wohnflächenstandard sind dabei gegenläufige Einflußfaktoren, die sich teilweise kompensieren. Wie stark sich der Wohnflächenstandard auswirkt, wird daran deutlich, daß bei Zugrundelegung des höchsten Flächenbedarfs von 38 m<sup>2</sup> pro Einwohner der gesamte zusätzliche Wohnbauflächenbedarf in Halle selbst bei nur 260.000 Einwohnern immer noch 282 ha beträgt. Er liegt damit fast doppelt so hoch wie der gesamte Wohnbauflächenbedarf, wenn zwar eine maximale Einwohnerentwicklung (290.000 Einwohner) gleichzeitig aber der niedrigste Wohnflächenstandard (32 m<sup>2</sup>/EW) zugrundegelegt wird. Legt man vorerst nur 32 m<sup>2</sup> pro Einwohner zugrunde, erscheint eine **kurzfristige Flächenvorhaltung** von 150 ha für Neubaugebiete angemessen.

### 4.3 Standorte

Die praktische Erfahrung lehrt, daß eine Gemeinde, auch hinsichtlich der Spezifik der Entwicklung in den neuen Bundesländern, über den eigentlichen Bedarf hinaus eine **"Planungsreserve"** vorhalten muß, um die nicht vorhersehbaren Engpässe bei der Realisierung (insbesondere Probleme der Grundstücksverfügbarkeit) sowie unvorhersehbare Entwicklungen bei der Nachfrage bestimmter Wohnbaustandorte auffangen zu können. Da sich der Wohnungsmarkt einer Großstadt wie Halle längerfristig in Teilmärkte aufteilen wird, entsprechend den unterschiedlichen Lagewerten der Wohngebiete, sind auch im kleinräumigen Maßstab gewisse Flächenreserven vorzuhalten, um Monopolisierungstendenzen vorzubeugen.

Im Flächennutzungsplan werden insgesamt **487,3 ha** an **zusätzlicher Wohnbaufläche** (Neubaufläche) ausgewiesen, die diese Reserve beinhaltet und somit nach allen vorliegenden Erkenntnissen ausreichend sein dürfte für die gesamte Bandbreite der zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten.

Insgesamt werden im Flächennutzungsplan **25 Standorte für Wohnungs-Neubauflächen** ausgewiesen in einer Größenordnung von ca. 2,0 ha bis 70 ha (Heide-Süd). Bei dem voraussichtlichen Bedarf an Ein- und Zweifamilienhäusern ist der Ansatz einer (theoretischen) Bruttosiedlungsdichte von mehr als 100 EW/ha als zu hoch zu bewerten. Es wird deshalb ein niedrigerer Wert von etwa 66 Einwohner/ha angenommen (vgl. Übersicht Wohntypen und Siedlungsdichten: dichtere Einfamilienhausbebauung durchschnittlich 40 EW/ha).

Die nachstehende Tabelle verdeutlicht, daß bei Inanspruchnahme aller Neubauflächen und einer Bruttosiedlungsdichte von 66 Einwohner/ha etwa 35.000 Einwohner in diesen Neubaugebieten wohnen können.



### Flächennutzungsplan Erläuterungsplan

#### Wohnen

##### Bauflächen

- |          |  |                                |
|----------|--|--------------------------------|
|          |  | Wohnbauflächen                 |
|          |  |                                |
| <b>U</b> |  | Umstrukturierungsnotwendigkeit |

##### Handlungsräume

- |  |  |
|--|--|
|  | Reaktivierungsgebiet<br>Wiederbelebung Leerstände        |
|  | Auflockerungsgebiet<br>Weiterentwicklung Großwohneigenen |

##### Flächendaten Neubauegebiete

potentieller Wohnstandort

Größe (ha)	Einwohneraufnahme (EW)
------------	------------------------

##### Plangrundlage

- |  |                        |
|--|------------------------|
|  | gewerbliche Bauflächen |
|  | sonstige Bauflächen    |
|  | Bahnanlagen            |
|  | Gewässer               |

0 200 500 1000 2000m  
 Maßstab des Originals 1:20.000



Dezernat Planen und Umwelt  
Stadtplanungsamt

Stand: Juni 1998

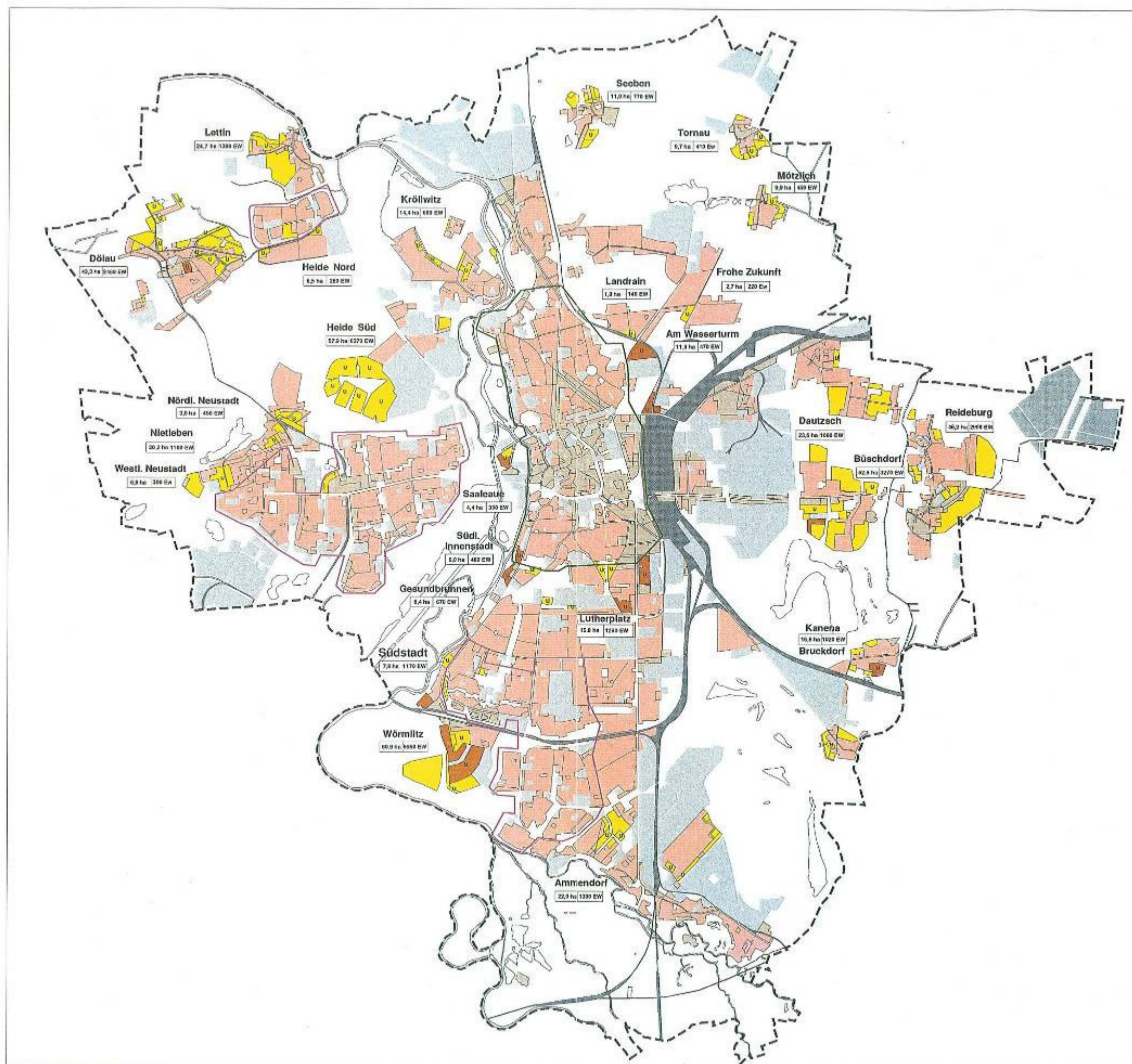


Tabelle : Standorte Neubaugebiete

Stadtteil-viertel Nr.	potentieller Wohnstandort	Fläche (ha)	B-Plan VE-Plan	Erweiterungsgebiet (ha)		Umstrukturierungsgebiet (ha)		jetzige Nutzung BR Brache LW Landwirtschaft KG Kleingarten GE Gewerbe MI Mischgebiet	Einwohnerdichte-Richtwert nach Gebietstypen EW/ha (Bruttowert)								Einwohneraufnahme	Wohnheiten-Planung
				M	W	M	W		W I 45	W II 80	W III 150	M I 30	M II 60	U I 40	U II 80			
02	Südliche Innenstadt	6,0				x	x	GE								x	480	240
05	Am Wasserturm	11,8				x		GE							x		470	235
06	Landrain	1,8					x								x		140	70
07	Frohe Zukunft	2,7					x	GE							x		220	110
11	Lutherplatz	15,8				x	x	GE							x		1260	630
12	Gesundbrunnen	8,4				x		GE							x		670	335
13	Südstadt	7,8	B 40	x	x		x	BR			x						1170	585
31	Seeben	11,0			x		x	GE, BR, LW		x				x			770	385
32	Tornau	9,7			x		x	GE, LW	x					x			410	205
33	Mötzlich	9,9	VE 48		x		x	LW	x								450	225
41	Dautzsch	23,6	VE 25 VE 15		x		x	LW, GE	x					x			1060	580
42	Reideburg	45,2	B 34		x			LW, GE	x	x	x			x			2990	1495
43	Büschdorf	52,8	B 8 B 70	x	x		x	LW	x	x	x		x				3270	1635
44	Kanena/Bruckdorf	16,8	B 47		x	x	x	LW, GE	x	x				x			1020	510
51	Ammendorf/Beesen	22,0	B 29		x		x	BR, GE	x		x			x			1380	690
60	Böllberg/Wörmlitz	60,8	B 31 VE 31.1		x	x	x	ehem. Garnison		x	x				x		5950	2975
71	Nördliche Neustadt	3,0	VE 52		x			Grünfläche			x						450	225
73	Westliche Neustadt	6,8	B 2		x			LW	x								300	150
81	Lettin	24,7	B 21		x		x	BR, KG	x	x				x			1380	690
82	Heide-Nord	6,5	VE 83		x		x	BR, KG	x					x			280	140
90	Saaleaue	4,4					x								x		350	175
91	Kröllwitz	14,4			x		x	KG, LW	x					x			600	300
92	Heide-Süd	57,9	B 32				x	ehem. Garnison							1)		6370	3185
93	Nietleben	20,2	B 2 B 74		x		x	LW, KG, GE	x					x			1100	550
95	Dörlau	43,3	B 37, 54 VE 55, 7	x	x		x	KG, LW, GE	x	x		x		x			2460	1230
	Gesamt	487,3															35000	17500

U I und U II sind Gebiete, die aufgrund vorhandener Nutzung umstrukturiert werden müssen.

1) 110 EW/ha aufgrund B-Plan

Durchschnittliche Bruttosiedlungsdichte für Neubaugebiete = 35.000 EW/487,3 ha = ca. 72 WE/ha

Die ausgewiesenen Standorte wurden auf ihre **städtebauliche Eignung** hin überprüft, um hieraus Prioritäten für die Realisierung abzuleiten. Kriterien waren dabei:

- o **Grundschulnähe** (Schulwegentfernung)
- o **Einkaufsmöglichkeiten** (Zentren und Lebensmittelversorger)
- o **Freiraumerreichbarkeit** (Stadt- und Landschaftsgrün)
- o **Technische Erschließung** (Abwasser, Trinkwasser, Strom, Gas, Fernwärme, Straßenanbindung)
- o **ÖPNV-Anschluß** (Straßenbahn, S-Bahn, Bus, Regionalbahn)
- o **Restriktionen** (Lärmemission, Bergbau, Altlastenverdachtsflächen, Schutzgebiete etc.)
- o **Planungsrecht** (Bebauungsplan, Vorhaben- und Erschließungsplan, § 34 BauGB)
- o **stadträumliche Einfügung** (Arrondierung, Erweiterung, Neuansatz).

Neben der planungsrechtlichen Situation und der Erschließung ist vor allem die Situation der Eigentumsverhältnisse maßgeblich für die Verfügbarkeit der Neubaugebiete. Hinsichtlich der angegebenen Prioritäten konnte dieses Kriterium allerdings vorerst nur eingeschränkt berücksichtigt werden.

Bei einigen Wohnbauflächen in der Nähe von vorhandenen und zum Teil auszubauenden Verkehrsstrassen (z.B. Eisenbahnstrecke Halle - Berlin, Autobahn A14, Bundesfernstraßen) sind anhand prognostischer Verkehrszunahmen Überschreitungen von Orientierungswerten für den Lärmschutz in unterschiedlichem Maß zu erwarten.

Für die betroffenen Gebiete

neue Wohnbaufläche

- westlich Dörlau
- nördlich und östlich Ortslage Tornau
- nördlich der geplanten Umgehungsstraße Ortslage Reideburg
- östlich der Ortslage Reideburg
- im Stadtteil Dautzsch
- westlich Neustadt / Granauer Berg
- östlich der Ortslage Mötzlich
- Büschdorf nördlich der Delitzscher Straße
- Nietleben
- Wörmlitz (südlich der Bahnanlagen)
- im Stadtteil Bruckdorf



werden durch Darstellung einer Signatur „Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen“ (als selbständige Darstellung am Rand einer Wohnbaufläche im Sinne eines aktiven Schallschutzes oder die Wohnbauflächen überlagernd im Sinne eines passiven Schallschutzes) auf bestehende oder zu erwartende Konflikte hingewiesen.

Im Rahmen künftiger Entwicklungen (z.B. verbindlicher Bauleitplanungen) sind die entsprechenden aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen zur Bewältigung der Konflikte vorzusehen und festzusetzen.

Der aufgrund der o.g. städtebaulichen Kriterien vorgeschlagene Realisierungsbeginn von Wohn- und Mischbauflächen wird in **3 Realisierungsphasen** eingeteilt und ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Nach dieser Einschätzung liegen die **Schwerpunkte neuer Wohnentwicklung** kurzfristig im Bereich Heide-Süd, Lettin, Dörlau und Büschdorf mit zusammen 71,9 ha. Kurz- bis mittelfristig können in Reideburg, Büschdorf, Dörlau und Dautzsch weitere Wohnbauflächen mit zusammen 80,8 ha geschaffen werden.

#### **Splittersiedlungen:**

Dem Wohnen dienende Splittersiedlungen werden im Flächennutzungsplan einheitlich nicht als Bauflächen dargestellt, es sei denn, eine Entwicklung zu einem im Zusammenhang bebauten Ortsteil ist planerisch an dieser Stelle beabsichtigt. Im übrigen ist ihre Verfestigung und Erweiterung gemäß § 35 (3) BauGB aufgrund vielfältiger negativer Folgewirkungen städtebaulich unerwünscht. Die Darstellung im Flächennutzungsplan würde dem widersprechend eine Verfestigungsabsicht verdeutlichen.

Die Grenze zwischen Splittersiedlungen und im Zusammenhang bebautem Ortsteil liegt nach der Rechtsprechung bei mindestens 15-18 Gebäuden, eigenem städtebaulichen Gewicht und einer gewissen Kompaktheit.

Die Darstellung der Splittersiedlungen erfolgt entsprechend der sie hauptsächlich umgebenden Flächennutzungen überwiegend als Sonstige Grünflächen, Grünflächen mit den Zweckbestimmungen Dauerkleingärten oder Grabeland bzw. als Flächen für Wald.

Tabelle: Vorschlag Realisierungsbeginn Neubaugebiete

Neubaugebiete (Stadtteil-/Viertel-Nr.)	Fläche (ha)	kurzfristig in 0-2 Jahren	kurz- bis mit- telfristig in 1-6 Jahren	mittel- bis langfristig in 5 und mehr Jahren
02 Südliche Innenstadt	6,0		3,0	3,0
05 Am Wasserturm	11,8		7,0	4,8
06 Landrain	1,8			1,8
07 Frohe Zukunft	2,7	2,7		
11 Lutherplatz	15,8			15,8
12 Gesundbrunnen	8,4			8,4
13 Südstadt	7,8	2,0	5,8	
31 Seeben	11,0		11,0	
32 Tornau	9,7			9,7
33 Mötzlich	9,9	4,2	5,7	
41 Dautzsch	23,6	7,1	16,5	
42 Reideburg	45,2		21,8	23,4
43 Büschdorf	52,8	23,1	23,4	6,3
44 Kanena/Bruckdorf	16,8	7,8	4,3	4,7
51 Ammendorf/Beesen	22,0		11,0	11,0
60 Böllberg/Wörmlitz	60,8	7,0	20,9	32,9
71 Nördliche Neustadt	3,0	3,0		
73 Westliche Neustadt	6,8	6,8		
81 Lettin	24,7	16,4	8,3	
82 Heide-Nord	6,5	1,5	5,0	
90 Saaleaue	4,4		4,4	
91 Kröllwitz	14,4		4,8	9,6
92 Heide-Süd	57,9	15,0	25,0	17,9
93 Nietleben	20,2		4,6	15,6
95 Dörlau	43,3	17,4	19,1	6,8
<b>Gesamt</b>	<b>487,3</b>	<b>114,0</b>	<b>201,6</b>	<b>183,8</b>

Ausgewählte, im Flächennutzungsplan ausgewiesene, neue Wohnbauflächen wurden hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Natur und Landschaft, d.h. der Schutzgüter Boden, Wasser, Klima/Luft, Arten der Lebensgemeinschaften (Biotope) sowie Orts- und Landschaftsbild/Erholung bewertet. Daraus ergeben sich je Baufläche eine bestimmte Konfliktintensität (gering, mittel, hoch oder sehr hoch) bzw. eine Priorisierung der Bauflächeninanspruchnahme. Weniger konfliktrträgliche Flächen (besser geeignet) sollten vor höher konfliktrträglichen Flächen (schlechter geeignet) bebaut werden.

**Tabelle: Konfliktintensität neuer Wohnbauflächen**

Konfliktintensität	Inanspruchnahme	Wohnbaufläche
gering	kurzfristig	Waldmeisterstraße (Heide-Nord) Alfred-Reinhardt-Straße (B-Plan 29, Radewell)
mittel	mittelfristig	Emil-Schuster-Straße (Seeben) Emil-Schuster-Straße, östlich (Seeben) Posthornstraße/Brachstedter Straße (Tornau) Zörbiger Straße (Mötzlich) Frohe Zukunft Neuragoczystraße/Eigene Scholle (Dörlau) Elbestraße/Stadtforststraße (Dörlau) Blumenauweg (Heide-Nord) Heidestraße/Waidmannsweg (Nietleben) Hallesche Straße (Nietleben) Sommerweg/W.-Habisch-Straße (Dautzsch) Haferweg (Dautzsch) südlich Diemitzer Graben (Teilfläche B-Plan 70, Büschdorf) Schneeberger Straße/Zwebendorfer Straße (Reideburg) Mühlstraße/An der Diemitzer Mark (Reideburg) Wallendorfer Straße/Feldweg (Kanena) Gutsweg (Kanena) Alte Heerstraße/Industriestraße (Ammendorf)
hoch	mittel- bis langfristig	An der Witschke/Sennewitzer Weg (Seeben) Westlich Straße der Einheit (Seeben) An der Gärtnerei/Zörbiger Straße (Tornau) Zörbiger Straße/Mühlenweg (Tornau) Goldbergstraße/Posthornweg West (Mötzlich) Goldbergstraße, südöstlich (Mötzlich) Imkerweg/Salzmünder Straße (Dörlau) zwischen W.-Riegel-Straße und Schiepziger Straße (Lettin) Fuchsbergstraße/Kirschbergweg (Kröllwitz) ehemalige Papiermühle (Kröllwitz) zwischen Zöberitzer Weg und Lupinenweg (Dautzsch) Reideburger Straße (Büschdorf) Käthe-Kollwitz-Straße, östlich (Büschdorf) Klingenthaler Straße (Reideburg) Feldrain (Reideburg) Karl-Meißner-Straße/Geraniensstraße (Osendorf) Am Grünen Weg (Radewell)
sehr hoch	langfristig	Willi-Dolgnier-Straße/Osramstraße/Matzwinkel (Mötzlich) Matzwinkel/Anger (Mötzlich) Straße der Einheit/Tornauer Weg (Seeben) Röntgenstraße (Dörlau) Lettiner Straße (Kröllwitz) Rüsterweg (Heide-Nord) Delitzscher Straße/An der Reide (Teilfläche B-Plan 70, Büschdorf) Annaberger Straße (Reideburg) nordöstlich Bhf. Nietleben zwischen Habichtsfang und Falterweg

## 5 ARBEIT UND WIRTSCHAFT

### 5.1 Ausgangslage

Der nahezu alle Wirtschaftszweige erfassende **Umbruch der Arbeitsmarktsituation** der neuen Bundesländer ist auch in der Wirtschaftsregion Halle - Merseburg - Bitterfeld in der Beschäftigtenstatistik ablesbar. Besondere strukturelle Probleme resultierten für Halle aus dem Abbau der Beschäftigtenzahlen an den Industriestandorten **Buna und Leuna**, in denen ein Großteil der erwerbsfähigen Bevölkerung arbeitete. Entsprechend hoch ist die Unterbeschäftigung im Stadtgebiet.

Parallel zur Neuorientierung innerhalb der Industrie- und Gewerbebranche, wo in jüngster Zeit eine Stabilisierung der **Arbeitsplatzzahlen** auf relativ niedrigem Niveau zu verzeichnen ist (ca. 13.100 Beschäftigte im Stadtgebiet, Stand Dez. 94), vollzieht sich ein Nachholprozeß im Dienstleistungsbereich, der die Arbeitsplatzproblematik zwar entschärft, aber nicht grundsätzlich löst.

Vergleichsbeispiele für eine derartig schnelle und umfassende **Deindustrialisierung** liegen nicht vor; jedoch zeigen die Erfahrungen im Ruhrgebiet (Strukturkrise Bergbau und Stahlbranche), daß eine vollständige und langfristig wirksame Verlagerung qualifizierter Beschäftigung aus dem verarbeitenden Gewerbe in den Dienstleistungssektor nicht möglich ist. Das legt den Schluß nahe: Die traditionelle "Arbeiterstadt" Halle wird sich in moderner Form weiterentwickeln müssen und der traditionelle Auspendlerbezug wird in reduziertem Rahmen bestehen bleiben.

Die gegenwärtige Situation läßt langfristig gesicherte **Prognosen** der Arbeitsmarktentwicklung noch nicht zu. Vorerst dienen Vergleichswerte aus den Altbundesländern als Orientierungsrahmen. Ziel ist es, die Wettbewerbsfähigkeit Halles als Wirtschaftsstandort zu stärken. Die Flächennutzungsplanung übernimmt dabei eine wichtige Vorsorgeaufgabe: Sie muß **Bestandsschutz** gewährleisten (insbesondere für Betriebe mit geringer Kapitalausstattung und Umsatzerwartung) und zugleich ausreichende und gut nutzbare **Entwicklungsflächen für Neuansiedlungen**, dringend erforderliche Standortverlagerungen und Betriebsausweitungen anbieten.

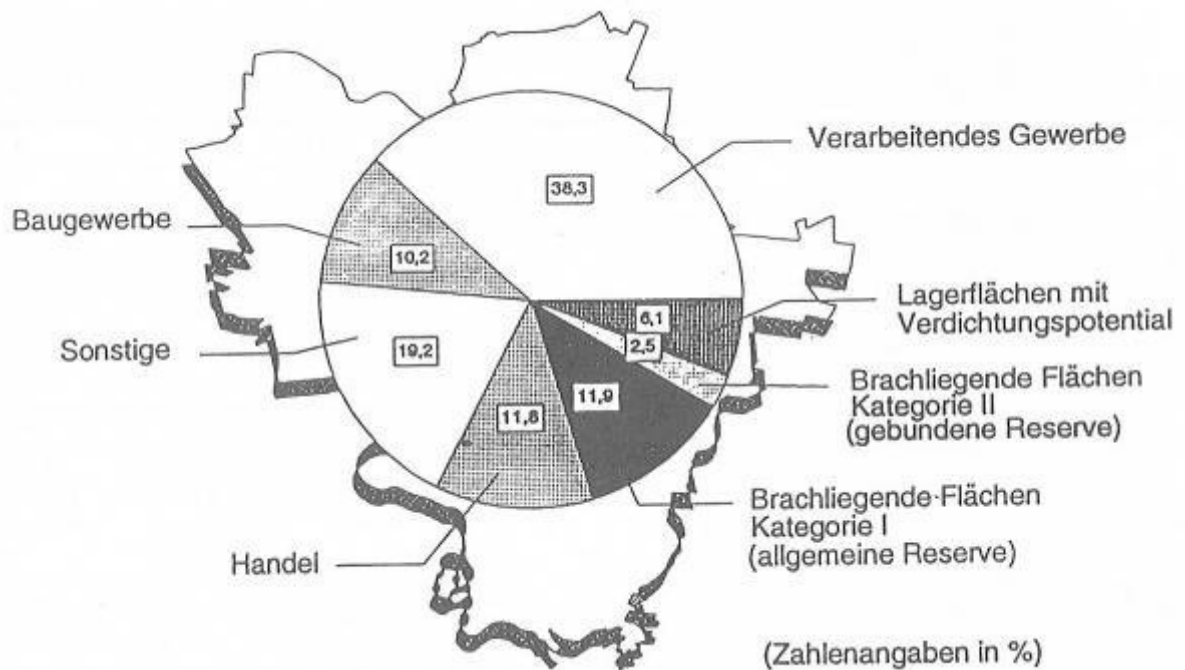
Günstige Voraussetzungen für den Arbeitsplatzstandort Halle sind die geographisch vorgegebene Rolle der Stadt als **Oberzentrum** einer Region von rd. 900.000 Einwohnern, der traditionelle Bahnknotenpunkt im Ost-West- und Nord-Süd-Verkehr (zukünftig auch für den ICE), der vorgesehene Ausbau des Autobahnnetzes, die Entwicklungschancen in der Kooperation mit der Nachbarstadt Leipzig, die Nähe zum Flughafen Leipzig-Halle und nicht zuletzt ihr Status als Universitätsstadt in Verbindung mit Entwicklungsmöglichkeiten als Forschungs- und Wissenschaftszentrum.

## 5.2 Verarbeitendes Gewerbe

### 5.2.1 Bestandsbewertung

Das Ergebnis neuerer Bestandserhebungen zur **Flächenbelegung** gewerblicher Bauflächen der Stadt Halle ist der nachfolgenden Grafik zu entnehmen:

**Abbildung: Flächenbelegung der gewerblichen Bauflächen der Stadt Halle insgesamt**



Demzufolge verfügte die Stadt Halle (Erhebungsstand 1992/1993) über knapp 900 ha gewerblicher Bauflächen (für alle 9 Wirtschaftsabteilungen). Knapp die Hälfte (48,5 %) entfiel dabei auf Flächen für das verarbeitende Gewerbe und das Baugewerbe, nur rd.  $\frac{1}{4}$  der Flächen auf Handel und Dienstleistungen. Erheblich ist der Anteil der brachliegenden Flächen sowie der Anteil von Lagerflächen mit Verdichtungsmöglichkeiten.

In zahlreichen Fällen sind **ehemalige Produktionsstätten** nach 1990 durch Handels- und Dienstleistungsbetriebe belegt worden, so daß diese Flächen für verarbeitendes Gewerbe nicht mehr zur Verfügung stehen. Kennzeichnend für die historische Struktur, die mit dem Umbruch 1990 weitgehend endete, waren zahlreiche größere traditionelle Gewerbestandorte in Innenstadtnähe und somit in emissionsempfindlichen Gemengelagen, wie z.B. der Brauereistandort an der Glauchaer Straße, die Maschinenfabrik Halle, und die Standorte um den Alten Thüringer Bahnhof im Stadtbezirk Mitte. Bestandserhaltung und Verlagerungsnotwendigkeit noch vorhandener Betriebe bedürfen hier einer sorgfältigen Prüfung.

Die "**innere Flächenreserve**" in den bestehenden Gewerbegebieten einschließlich der Verdichtungsmöglichkeiten auf Lagerflächen wird innerhalb der bestehenden gewerblichen Bauflächen ohne Berücksichtigung geplanter Umwidmungen auf ca. 115 ha Bruttobaufläche (Stand 1993) geschätzt.

Das Angebot an gewerblichen Bauflächen im **Umland** der Stadt Halle (Saalkreis, Gemeinden Korbetha und Schkopau im Kreis Merseburg) ist mit rund 885 ha (Stand Sept. 1993) sehr groß. Schwerpunkte liegen östlich von Halle in Dölbau/Queis, Peißen, Gröbers und Großkugel.

### 5.2.2 Flächenbedarf

Analog zur **Bedarfsermittlung** der Wohnflächen wird auch bei der Bedarfsermittlung der Gewerbeflächen auf übliche Prognosemethoden verzichtet und statt dessen im Sinne einer Tendenzaussage auf Vergleichswerte westdeutscher Städte zurückgegriffen. Dies erfolgt auf der Grundlage der im Kapitel 2 beschriebenen Szenarien der Einwohnerentwicklung.

Maßgeblich für die Auswahl der Vergleichswerte waren Parallelen zur Arbeitsplatzstruktur und Bevölkerungszahl. Ein derartiges Vergleichsverfahren ist insoweit begründet, als eine **Angleichung der Lebensverhältnisse** zwischen Ost- und Westdeutschland entsprechend den Grundsätzen der Raumordnung Oberziel der Entwicklung bleibt.

Tabelle: Geschätzter Gesamtbedarf an Grundstücksflächen für das verarbeitende Gewerbe

Bevölkerungs-szenario	Einwohner	Einwohner	Erwerbs-tätige des verarbeit. Gewerbes	Erwerbs-tätige des verarbeit. Gewerbes	Gewerbli-cher Bau-flächen-bedarf	Gewerbli-cher Bau-flächen-bedarf
	Stadt Halle	Region insgesamt	Stadt Halle	Region insgesamt	Bruttobau-land ha Stadt Halle	Bruttobau-land ha Region insgesamt
Unteres Bevölkerungs-szenario untere Erwerbsquote	260.000	324.000	27.300	34.020	819	1.020
Unteres Bevölkerungs-szenario obere Erwerbsquote			30.332	37.798	909	1.134
Mittleres Bevölke-rungs-szenario untere Erwerbsquote	275.000	345.000	28.875	36.225	866	1.087
Mittleres Bevölke-rungs-szenario obere Erwerbsquote			32.081	40.248	962	1.207
Oberes Bevölkerungs-szenario untere Erwerbsquote	290.000	366.000	30.450	38.430	913	1.153
Oberes Bevölkerungs-szenario obere Erwerbsquote			33.831	42.697	1.014	1.280
<b>Mittelwert</b>	<b>275.000</b>	<b>345.000</b>	<b>30.565</b>	<b>38.358</b>	<b>916</b>	<b>1.150</b>

Wie die vorstehende Tabelle zeigt, besteht regional eine Schwankungsbreite von ca. 250 ha Bedarf an Gewerbefläche (Bruttobauland) in Abhängigkeit von der Bevölkerungszahl und Erwerbsquote, die auf den Mittelwert des Anteils des verarbeitenden Gewerbes an der Erwerbstätigkeit bezogen ist. Der Anteil der Beschäftigung im verarbeitenden Gewerbe wird im Sinne eines zu erwartenden Wiederanstieges der gewerblichen Arbeitsplatzentwicklung mit minimal 25 % und maximal 35 % angesetzt. Zum Vergleich: Der Anteil an den Gesamtbeschäftigten betrug 1997 ca. 30 % (vgl. S. 58). Wegen des zu erwartenden Anstiegs des Flächenbedarfs infolge Rationalisierung wird ein Wert von 300 m<sup>2</sup> Baufläche/Beschäftigten in Rechnung gestellt.

Aus den Produkten der 3 verschiedenen Einwohnerszenarien und den beiden alternativen Erwerbsquoten wird der Bauflächenbedarf für Stadt und Region ermittelt (s. Tabelle "Geschätzter Gesamtbedarf an Grundstücksflächen ..."). Er muß ergänzt werden um eine Flächenreserve für nicht spezifisch verarbeitendes Gewerbe (z.B. Speditionsbetriebe und Großhandelsbetriebe), deren Ansiedlung in normalen Gewerbegebieten planungsrechtlich in der Regel nicht vollständig verhindert werden kann. Der so ermittelte **Gesamtbedarf** ausgehend von den Werten der vorher erwähnten Vergleichsflächen - ca. 50 m<sup>2</sup> Baufläche (Bruttobauland)/Einwohner - wird auf ca. 1.300 bis 1.450 ha geschätzt. Dabei wird davon ausgegangen, daß die Stadt zukünftig mindestens ein ausgeglichenes Pendlersaldo aufweisen soll.

**Tabelle: Geschätzter Gesamtbedarf an Grundstücksflächen für gewerbliche Nutzungen, umgerechnet in Bruttobauland**

Bevölkerungsszenario Stadt (Stadt + Umland einschl. Gemeinden Korbetha und Schkopau im Kreis Merseburg) mit EW	Flächenbedarf Stadt (Stadt + Umland einschl. Gemeinden Korbetha und Schkopau im Kreis Merseburg) in ha
260.000 (320.000)	1.300 (1.620)
275.000 (340.000)	1.375 (1.725)
290.000 (360.000)	1.450 (1.830)

### 5.2.3 Standorte

Die Planung der Gewerbeflächen im Flächennutzungsplan geht von folgenden **Grundsätzen** aus:

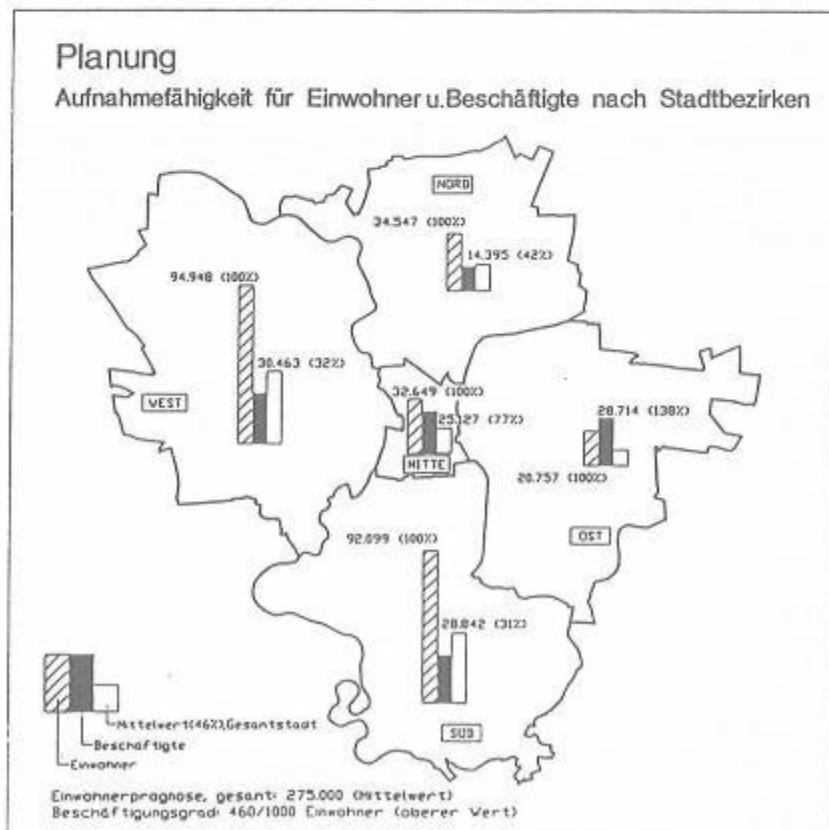
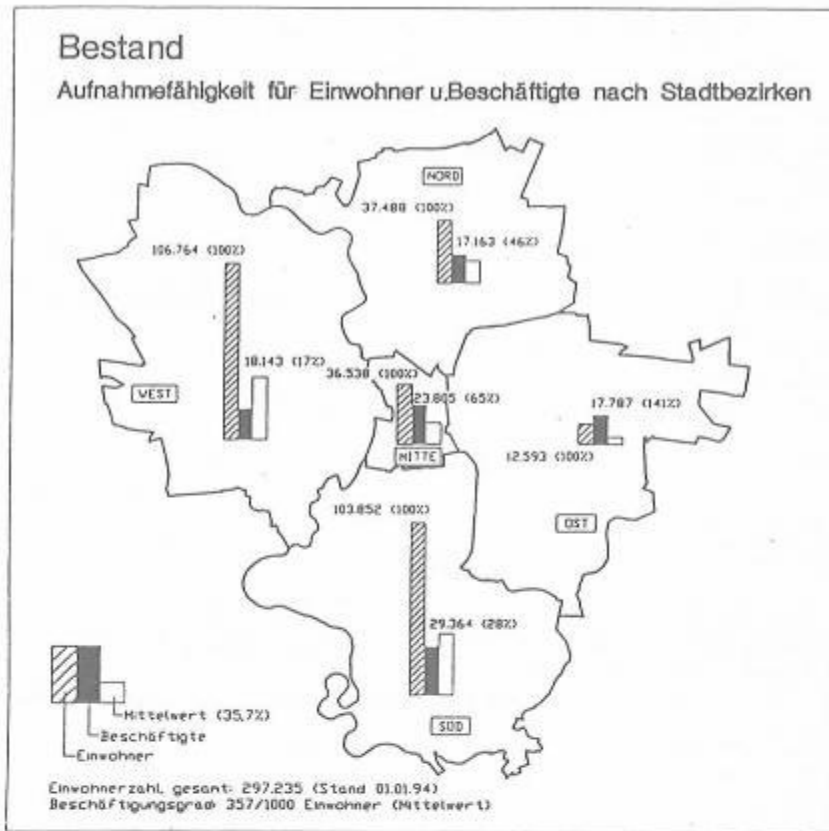
- o **Standortsicherung** für bedeutende Gewerbebetriebe in Gemengelagen möglichst auch dann, wenn sie stärker störend sind (z.B. Waggonbau Ammendorf in der Nähe der "Heimstätten-siedlung" in Ammendorf).



- o **Neue Standortangebote** auch für Industriebetriebe innerhalb der Stadt, ggf. in Kooperation mit Nachbargemeinden (z.B. Queis).
- o **Standortverlagerung** bzw. Nutzungsänderung traditioneller Gewerbegebiete nur mit besonderer städtebaulicher Begründung und bei bereits eingeleiteter Umstrukturierung des Gebietes (z.B. Gelände der Maschinenfabrik Halle an der Merseburger Straße, Bereich Gießereidreieck am Lutherplatz).
- o Gewerbliche Nutzungen **hoher Beschäftigungsdichte** (d.h. z.B. mit hohem Büroanteil) möglichst mit **gutem ÖPNV-Anschluß**.
- o Schaffung neuer Arbeitsplätze in der Nähe "**arbeitsplatzarmer**" **Großsiedlungen** (z.B. Südstadt, Silberhöhe).
- o Standortangebote in **Zentrumsnähe** für publikumsintensive und zentrumsgebundene Einrichtungen; Schonung der historischen Altstadt.
- o Darstellung von eingeschränkten Gewerbegebieten GEE mit der Zielstellung, daß Randbereiche von gewerblichen Flächen in Nachbarschaft von störungsempfindlichen Nutzungen (z.B. Wohnbauflächen) durch Betriebe und Einrichtungen mit keinen oder nur geringen Störwirkungen genutzt werden sollten.

Der Flächennutzungsplan greift mit seinen Darstellungen nicht unmittelbar in die Bodennutzung ein, bindet jedoch die Entscheidungen bezüglich der zukünftigen verbindlichen Bauleitplanung. Innerhalb dieser Gebiete können nach entsprechender Festsetzung grundsätzlich solche Betriebe zugelassen werden, die auch innerhalb des schutzwürdigen Gebietes selbst zulässig wären.

Abbildungen: Räumliche Zuordnung von Wohnen und Arbeiten



## Flächenbilanz

- o Die Flächennutzungsplanung umfaßt im Stadtgebiet insgesamt 937 ha gewerblicher Bauflächen (Bruttobauland), zuzügl. 39,8 ha Sonderbauflächen für gewerbeähnliche Nutzungen, so daß sich insgesamt 1004 ha primär für verarbeitendes/produzierendes Gewerbe nutzbare Flächen ergeben.
- o Von diesen Flächen sind ca. 253 ha neu ausgewiesen, etwa die Hälfte davon als zusammenhängende größere **Neuansiedlungsbereiche**, z.B. im Bereich Reideburg, östlich der Autobahn A 14 oder in Tornau. Die übrigen Neuansiedlungsflächen haben mittlere Größenordnungen von 2 - 8 ha und dienen vor allem der Ergänzung bereits vorhandener Gewerbeschwerpunkte oder bestimmter Einzelvorhaben, z.B. Leipziger Chaussee/Hufeisensee, Kanenaer Weg/Grenzstraße.
- o Insgesamt 684 ha werden im Sinne der **Bestandssicherung** als gewerbliche Bauflächen dargestellt. Damit werden alle entwicklungsfähigen Gewerbe- und Industrieschwerpunkte der Stadt planerisch gesichert. Dies sind die Bereiche Trotha, Halle Ost, Ammendorf, Radewell und das Gewerbegebiet Neustadt.
- o Zur Regelung bestehender und potentieller Konflikte zwischen gewerblichen Nutzungen und störepfindlichen anderen Nutzungen (insbesondere Wohnnutzung) werden in den Gemengelagen im Flächennutzungsplan **eingeschränkte Gewerbegebiete (GEe)** dargestellt. Im geringeren Umfang werden auch Wohn- und Mischgebiete zugunsten einer zukünftig gewerblichen Nutzung überplant (z.B. an der Trothaer Straße, in Radewell oder nordwestlich des Hufeisensees).
- o **Nicht entwicklungsfähige Gewerbestandorte** in Gemengelagen werden durch verschiedene neue Nutzungsziele dargestellt. Beispiel dafür sind die Altindustriestandorte an der nördlichen Merseburger Straße.
- o Die im Flächennutzungsplan dargestellten Bestandsflächen enthalten ca. 70 ha (Bestandserhebung 1992/93) **innere Reserveflächen** innerhalb der Bestandsflächen - abzügl. der umgewidmeten Flächen, die für Neuansiedlungen von Betrieben nutzbar gemacht werden können.
- o Bei einem angemessenen **Flächenbedarf** von 1.300 bis 1.450 ha (s.o.) innerhalb des Stadtgebietes verbleibt ein **rechnerisches Flächendefizit** bei angenommener Vollbeschäftigung der Bevölkerung von ca. 300-450 ha gewerblicher Bauflächen, das im Umland der Stadt abgedeckt werden müßte. Doch selbst bei der Bedarfsdeckung für Halle wäre das Überangebot an im Aus-

bau befindlichen und geplanten gewerblichen Bauflächen im Stadtumland/in der Region immer noch erheblich. Für eine Ansiedlung im Stadtrandbereich und im Umland kommen vor allem mittlere und größere Betriebe des Dienstleistungsbereiches mit hohen Anforderungen an Flächengröße, Lagerhaltung, Verteilung und Transport infrage sowie mittlere und größere Betriebe der Grundstoff- und Produktionsgüterindustrie (kapitalintensiv, hoher Flächenbedarf, emittierend).

### **Prioritäten für den Ausbau von Gewerbestandorten**

In einer **Kurzbewertung** der neu zu erschließenden Flächen wurde das Standortprofil für neu anzusiedelnde Unternehmen und für vollständig zu verlagernde Unternehmen bewertet. Wegen nahezu gleicher Anforderungen wurden hierbei die gleichen Kriterien zugrundegelegt, wie Flächenzuschnitt und -größe, Planungsrecht, Verkehrsanbindung, kurzfristige Ver- und Entsorgungsmöglichkeit, stadt-räumliche Zuordnung zu Wohnschwerpunkten u.a.m.

Als Ergebnis dieser Bewertung wird vorgeschlagen, folgende neu ausgewiesene Gewerbestandorte vordringlich zu erschließen:

- o Gebiet Reideburg östlich Autobahn A 14 (Industriegebiet Halle-Ost/Queis).
- o Gebiet am Kanenaer Weg/Grenzstraße (Bebauungsplan Nr. 30)
- o Erweiterung Industriegebiet und Gewerbegebiet in Radewell (Bebauungsplan Nr. 29)
- o Deutsche Grube Bruckdorf (Flächenrecycling; Vorhaben- und Erschließungspläne)

## Flächennutzungsplan

Erläuterungsplan

### Arbeiten

#### Produzierendes Gewerbe

- |  |  |  |
|--|--|--|
|  |  | gewerbliche Bauflächen mit Eignung für stärker emittierendes Gewerbe |
|  |  | gewerbliche Bauflächen nur für nicht störendes Gewerbe               |
|  |  | Sonderbaufläche mit gewerblichlicher Nutzung                         |
|  |  | Umstrukturierungsnotwendigkeit (Gemengelsenproblematik)              |
|  |  | Gewerbeschwerpunkt im Bestand  |

#### Dienstleistungssektor

- |  |  |   |
|--|--|---|
|  |  | gemischte Bauflächen  |
|  |  | Sonderbauflächen für Verwaltung, Behörden, Büros, Sonstiges               |
|  |  | gewerbliche Bauflächen für nicht störendes Gewerbe/Dienstleistungsgewerbe |

#### Prioritäten

- |  |  |
|--|--|
|  | mit Vorrang entwickelbare Standorte  |
|  | Bezeichnung und Flächenangabe zu gewerblichen Bauflächen, die mit Vorrang entwickelbar sind      |
|  | Bezeichnung und Flächenangabe zu Dienstleistungsschwerpunkten, die mit Vorrang entwickelbar sind |

#### Plangrundlage

- |  |             |
|--|-------------|
|  | Bauflächen  |
|  | Bahnenlagen |
|  | Gewässer    |

0 200 500 1000 2000m

Maßstab des Originals 1:20.000



Dezernat Planen und Umwelt  
Stadtplanungsamt

Stand: Juni 1998

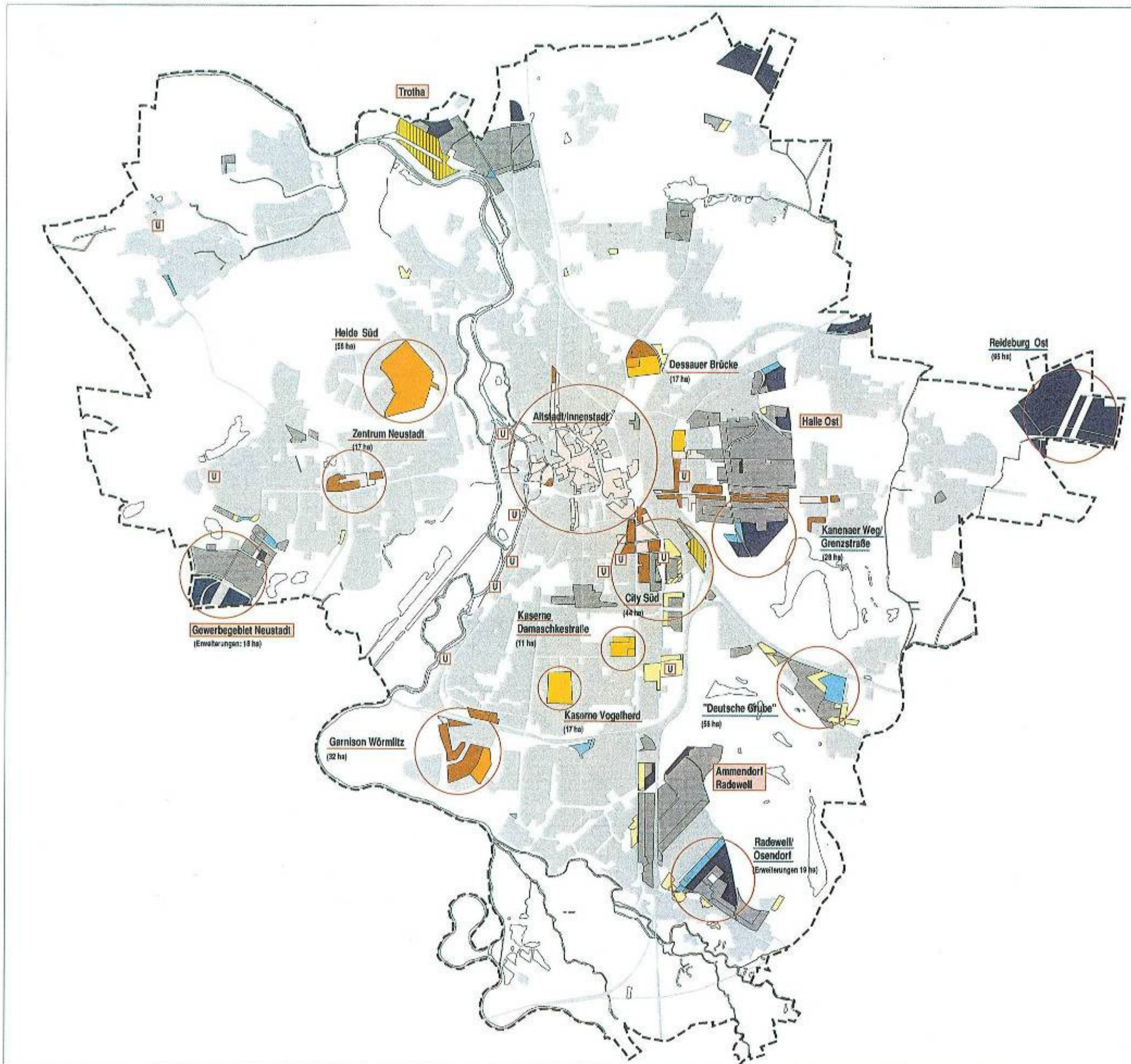


Tabelle: Neuausweisungen von gewerblichen Bauflächen, Stadtgebiet Halle

Standortbereich	Bruttobauland [ha]	davon nur für nichtstörende Betriebe geeignet [ha]
Dörlau	1,7	1,7
Trotha, Köthener Straße	4,8	0,0
Trotha, B 6/Hafen	8,5	0,9
Tornau, Posthornstraße	28,3	0,0
B 100	9,5	0,0
Diemitz, Berliner Straße	10,3	2,2
Reideburger Landstraße	5,3	0,0
Halle-Ost, Kanenaer Weg/Grenzstraße	28,1	4,3
Halle-Ost/Queis	92,0	0,0
Deutsche Grube	12,0	12,0
Halle-Süd, An der Kasseler Bahn	3,9	3,9
Ammendorf, Erweiterung Nord	3,3	0,0
Silberhöhe	0,4	0,4
Brauhausstraße/Merseburger Straße	3,4	0,0
Radewell/Osendorf, Erweiterungen	19,0	3,6
Gewerbegebiet Neustadt, Erweiterungen	18,1	0,0
Sonstige gewerbl. Bauflächen, Neustadt	4,5	2,9
<b>Stadtgebiet Gesamt</b>	<b>253,1</b>	<b>31,9</b>

Das primär für das verarbeitende Gewerbe **nutzbare Flächenpotential** wird durch das Flächenangebot abzüglich der nur für nicht störende Betriebe geeigneten Flächen gebildet. Es umfaßt somit etwa 220 ha.

Das Vorhaben Reideburg steht im Zusammenhang mit einer **gemeinsamen Rahmenplanung** der Stadt Halle mit den Nachbargemeinden Dörlbau und Queis (gem. § 204 BauGB), deren Ziel es ist, grenzübergreifend ein gemeinsames Industrie- und Gewerbegebiet zu entwickeln. Auf der Grundlage der abgestimmten Flächennutzungspläne ist eine Erschließung und Nutzbarmachung der Flächen mit Hilfe einer Entwicklungsgesellschaft vorgesehen.

Ausgewählte, im Flächennutzungsplan ausgewiesene, neue gewerbliche Bauflächen wurden hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Natur und Landschaft, d.h. der Schutzgüter Boden, Wasser, Klima/Luft, Arten und Lebensgemeinschaften (Biotope) sowie Orts- und Landschaftsbild/Erholung bewertet. Daraus ergeben sich je Baufläche eine bestimmte Konfliktintensität (gering, mittel, hoch oder sehr hoch) bzw. eine Priorisierung der Bauflächeninanspruchnahme. Weniger konfliktrichtige Flächen (besser geeignet) sollten vor höher konfliktrichtigen Flächen (schlechter geeignet) bebaut werden.

**Tabelle: Bewertung Konfliktintensität neuer Gewerbeflächen**

Konfliktintensität	Inanspruchnahme	Gewerbliche Baufläche
gering	kurzfristig	Deutsche Grube (Bruckdorf)
mittel	mittelfristig	Berliner Straße/B100 (Dautzsch) Stichelsdorfer Weg (Diemitz) Alte Heerstraße/S-Bahn (Rosengarten) Eisenbahnstraße (Ammendorf) John-Schehr-Straße (B-Plan 29, Radewell)
hoch	mittel- bis langfristig	Köthener Straße (Trotha) Grenzstraße (Büschdorf)
sehr hoch	langfristig	Trothaer Straße (Trotha) Magdeburger Chaussee, beidseits (Trotha) Posthornstraße/BAB-Anschlußstelle Tornau Döläuer Straße (Kröllwitz) Halle-Ost/Queis (Reideburg)

## 5.3 Dienstleistungen

### 5.3.1 Bestandsbewertung

Halle übernimmt traditionell eine **hohe Versorgungsfunktion** auch für sein Umland und besitzt demzufolge einen starken Schwerpunkt im Bereich der öffentlichen Verwaltung. Hochwertige private, unternehmensbezogene Dienstleistungen fehlen bisher oder stellen sich erst im Laufe der Zeit nach und nach ein.

Unbestritten ist, daß der Dienstleistungssektor zum **Motor des wirtschaftlichen Wachstums** werden muß, jedoch die Folgen der dramatischen Deindustrialisierung nur zum Teil auffangen kann.

In Halle sind etwa **70 % der gesamten erwerbstätigen Bevölkerung** im tertiären Sektor (einschließlich Handel) beschäftigt. Dieser hohe Anteil hat seine Ursache im dramatischen Wegfall des produzierenden Gewerbes in den vergangenen Jahren, welcher bisher nur ansatzweise aufgefangen und ausgeglichen werden konnte. Der Landesdurchschnitt beträgt etwa 48 %. Da Halle als Oberzentrum einen hohen Tertiärisierungsgrad aufweist und keine gesonderte Erhebung für Halle vorliegt, kann diese Annahme als Grundlage weiterer Berechnungen dienen. Diesem Anteil der Beschäftigten stehen rund **820.000 m<sup>2</sup> Bürofläche** zur Verfügung. Die Zahlen spiegeln den Stand aus dem Jahre **1996** wieder. Setzt man die Zahlen ins Verhältnis zu vergleichbaren Werten aus westdeutschen Großstädten, so sind sie als relativ niedrig anzusehen.

Der **Schwerpunkt** der Büroflächen liegt im Stadtbezirk Mitte u.a. mit Einrichtungen der Stadtverwaltung Halle, der Saalkreisverwaltung, der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg, der Bundesversicherungsanstalt für Angestellte und weiterer Behörden, privaten Banken, Versicherungen, usw. Der Anteil der von Behörden genutzten Büroflächen ist gegenüber den privaten Büroflächen noch stark ausgebildet, was auf die oben beschriebene, historische Situation Halles (zentrale Kombinate, staatliche Organisationen, Gebietskörperschaften, etc.) zurückzuführen ist. Außerhalb des Stadtzentrums sind die wichtigsten Bürostandorte das Regierungspräsidium, die Landesversicherungsanstalt und die Arbeitsämter (Paulusviertel) sowie private und öffentliche Bürokomplexe in Halle-Neustadt, entlang der Merseburger Straße sowie mehrere dezentrale Konzentrationen (z.B. Bruckdorf).

Die **Umlandproblematik** ist entgegen anderer Themenschwerpunkte der Flächennutzungsplanung nicht in dem Maße hemmend für die Entwicklung Halles, wie sich dies z.B. für den Themenkomplex Einzelhandel sagen läßt. Trotzdem ist zu beobachten, daß sich vor allem an der Entwicklungsachse Halle-Leipzig z.T. größere Dienstleistungsbereiche außerhalb der Stadtgrenze etabliert haben. Es ist



jedoch zu erwarten, daß sich die Unternehmen, die auf die unmittelbaren Führungsvorteile des Oberzentrums angewiesen sind, auch weiterhin ihre Standorte in Halle suchen werden.

### **Fremdenverkehrs- und Beherbergungsgewerbe**

Im Bereich der Übernachtungsmöglichkeiten wurde zwischenzeitlich eine **gewisse Unterversorgung** abgebaut. Damit wurde dem Ziel Rechnung getragen, Halle zu einem Oberzentrum im überregionalen Verflechtungsbereich zu entwickeln und auch eine angemessene Bettenkapazität für das durchaus vorhandene touristische Potential (Städtetourismus) vorzuhalten.

Die angebotenen ca. 1.900 Betten in Hotels und Pensionen entsprechen ca. **50 % eines Normalangebotes** (Stand 1996). Auch hier liegt der Schwerpunkt im Stadtbezirk Mitte.

Bemerkenswert ist das hohe konkurrierende Angebot im **Umland** mit noch einmal ca. 2.250 Betten. Im Wettbewerb hierzu stehen weitere Projekte für ca. 1.100 Betten innerhalb der Stadt Halle, die sich in Planung oder Diskussion befinden. Damit würde ein Versorgungsgrad von 11 Betten pro 1.000 EW erreicht. Die Probleme der **Übersorgung** in der Region und der Standortplanung werden hieran deutlich.

#### **5.3.2 Flächenbedarf**

Durch die veränderten Rahmenbedingungen im Zuge der deutschen Vereinigung stellt sich durch die Differenzierung des Arbeitsplatzangebotes, der Rolle Halles als Oberzentrum, der kulturellen Attraktivität und vielem mehr, ein erheblicher Nachholbedarf für den tertiären Sektor ein. Der Ermittlung des Gesamtbedarfs an Büroflächen im Stadtgebiet werden folgende **Annahmen** zugrundegelegt:

- o Langfristig wird sich die **Struktur des Dienstleistungssektors** den westdeutschen Verhältnissen angleichen, so daß ein Anteil der in diesem Sektor Beschäftigten an den Gesamtbeschäftigten von etwa 50-55 % anzunehmen ist. Maximal kann von einem Anteil von 64 % ausgegangen werden.
- o Für die Entwicklung des durchschnittlichen Flächenbedarfes wird eine Erhöhung von derzeit 13 m<sup>2</sup> Bürofläche/Beschäftigtem auf 22,5 bis 25 m<sup>2</sup> Bürofläche/Beschäftigtem angenommen.
- o Aufgrund der oberzentralen Funktion von Halle kann ein positives **Pendlersaldo** von rund 14.000 Beschäftigten unterstellt werden (abgeleitet aus Vergleichsstädten).

- o Setzt man eine mittlere Bevölkerungsentwicklung der Stadt Halle bis zum Jahre 2010 mit 275.000 Einwohnern an, so ist von einer **Beschäftigtenanzahl** im tertiären Sektor von 61.000 bis 78.000 Personen auszugehen.

Die folgende Einschätzung ist aufgrund vieler ungeklärter Rahmenbedingungen nicht im Sinne einer empirisch begründeten Prognose zu verstehen, sondern wurde auf Basis eines Vergleichs mit westdeutschen Großstädten ähnlicher Lage und Struktur ermittelt.

Hieraus resultiert ein **Gesamt-Büroflächenbedarf** von ca. 1.400.000 m<sup>2</sup> Bürofläche. Dies entspricht bei Zugrundelegung entsprechender Dichtewerte einem zusätzlichen **Bedarf an Bauflächen** von ca. 150 ha.

Dabei wurde davon ausgegangen, daß gemischte Bauflächen und eingeschränkte Gewerbegebiete nur begrenzt dem tertiären Sektor zur Verfügung stehen. In entsprechenden Sonderbauflächen läßt sich der Dienstleistungssektor uneingeschränkt entwickeln.

Nicht eingerechnet werden konnten die Beschäftigten, die dienstleistende Funktionen im produzierenden Gewerbe wahrnehmen. Da diese Beschäftigten in der Statistik den jeweiligen Wirtschaftsabteilungen zugeordnet sind, ist eine Bilanzierung schwierig und im Rahmen der Flächennutzungsplanung nicht möglich. Es ist jedoch davon auszugehen, daß der daraus resultierende Flächenbedarf in den dargestellten Bauflächen abgedeckt werden kann, da sich hieraus relativ geringe Flächenansprüche ergeben.

Unbestritten ist jedoch, daß der prognostizierte Flächenansatz stark von einer Revitalisierung und von Wachstumsimpulsen im Bereich des produzierenden Gewerbes abhängig ist.

### **Fremdenverkehrs- und Beherbergungsgewerbe**

Es wird unter Berücksichtigung der spezifischen Standortfaktoren von Halle und vergleichbaren westdeutschen Städten ein Mittelwert von **12 Betten/1000 Einwohner** für angemessen gehalten. Demnach kann für die Stadt ein Bedarf an Übernachtungsmöglichkeiten im Bereich von 3.000 - 3.300 Betten angenommen werden.

### 5.3.3 Standorte

Dienstleistungsflächen sind im Flächennutzungsplan in eingeschränkter Form in gemischten Bauflächen und eingeschränkten gewerblichen Bauflächen (GEe), an ausgewählten Standorten sowie uneingeschränkt in den hierfür bestimmten Sonderbauflächen enthalten.

Ihre **Aufnahmefähigkeit** wird auf rund 260 ha Baufläche (Bruttobauland) geschätzt, so daß der oben ermittelte Bedarf in Höhe von 150 - 220 ha einschließlich einer gewissen, notwendigen Planungsreserve abgedeckt werden kann.

Der durch **Strukturwandel** ausgelöste Bedeutungs- und Funktionszuwachs löst einen Entwicklungsdruck auf zentrale, gut erschlossene, repräsentative Standorte mit qualitativ hohem Ambiente aus. Da die Altstadt durch ihre kleinteilige, denkmalwerte Bebauung nur teilweise für größere Projekte des Dienstleistungssektors aufnahmefähig ist, müssen diesen Vorhaben andere geeignete Standorte zugewiesen werden, die sich dezentral an die Altstadt anlagern. Dabei stellt die Verfügbarkeit der Flächen in den vorgesehenen **Entlastungsstandorten** auch hier, wie im Bereich des produzierenden Gewerbes, das Hauptproblem dar.

Das Problem der Verdrängung bisher vorherrschender Nutzungen (v.a. Zweckentfremdung von Wohnraum) ist auch in Halle zu beobachten, jedoch nicht auf Ebene der Flächennutzungsplanung zu lösen. Hierzu bedarf es u.a. entsprechender Instrumente der verbindlichen Bauleitplanung und der Gesetzgebung (Zweckentfremdungsverordnung).

Die Flächenausweisung folgt dem dargelegten **Grundsatz der räumlichen Dezentralisierung** im Sinne einer

- o weitestgehenden **Entlastung der Altstadt** und der angrenzenden Innenstadtbereiche vom Entwicklungsdruck des tertiären Sektors.
- o Entzerrung der Verkehrsströme innerhalb der Stadt durch günstige Zuordnung zu den Wohnschwerpunkten, im Sinne einer **ausgewogenen Raumstruktur**.
- o **Reaktivierung altindustriell geprägter Standorte** in innenstadtnaher Lage (beidseits der Merseburger Straße), die aufgrund der Belange des Immissionsschutzes, gegenüber der angrenzenden Wohnnutzung, nicht mehr für das produzierende Gewerbe zur Verfügung stehen können.

- o Entwicklung von innenstadtfernen **Entlastungsstandorten** mit gutem ÖPNV-Anschluß (z.B. Wörmnitz), auch im Sinne einer städtebaulichen Akzentuierung.
- o Stärkung der **Ortsteilentwicklung**, vor allem. der monofunktional geprägten Großsiedlungen durch Arbeitsstättenansiedlung.
- o **Mischung** mit anderen städtischen Funktionen, um neue Monostrukturen zu vermeiden.

Darüber hinaus sind gute Erreichbarkeit, insbesondere mit dem ÖPNV, und städtebauliche Integrationsmöglichkeit wichtige Standortkriterien. Gerade wegen der gewünschten städtebaulichen Integration ist die Frage der stadträumlichen und architektonischen Gestaltung in diesem Fall von besonderer Bedeutung, allerdings auf der Ebene der Flächennutzungsplanung nicht unmittelbar relevant, so daß in diesem Rahmen auf eine Differenzierung der Ausbauprioritäten verzichtet wird.

### **Stadtbezirk Mitte**

Seinem hohen Lagewert entsprechend wird der Innenstadtbereich einschließlich von Teilbereichen der Altstadt **Schwerpunkt des Dienstleistungssektors** innerhalb der Stadt sein. Zahlreiche Projekte werden bereits auf bestehenden Baulücken und den durch frühere flächenhafte Sanierungstätigkeit brachgefallenen Bereichen außerhalb der Altstadt (z.B. Charlottenstraße) realisiert. Ein eigenständiges Neuordnungsgebiet hoher Qualität ist der Bereich "Spitze" (u.a. Mitteldeutscher Rundfunk). Neben den Sonderbauflächen für die Universität stehen in diesem Stadtbezirk insgesamt rund 75 ha an Bauflächen im Sinne eines Entwicklungspotentials überwiegend bebauter Flächen zur Verfügung, ergänzt durch einige Neubaugebiete.

Die **traditionellen Gewerbestandorte** beidseits der Merseburger Straße mit der ehemaligen Maschinenfabrik Halle und dem Bereich um den Alten Thüringer Bahnhof mit der ehemaligen Zuckerraffinerie und Kaffeerösterei, für die z.Zt. neue Verwertungsmöglichkeiten entwickelt werden, sind wegen ihrer Innenstadtlage und ihrer vielfältigen Gestaltungsmöglichkeiten besonders interessant für die Entwicklung von Dienstleistungen. Das Entwicklungspotential wird auf knapp 44 ha Baufläche geschätzt. Die Bereiche vor allem östlich der Merseburger Straße sollen als mittel- bis langfristig entwickelbare Standorte gesichert werden. Sie sind von kurzfristigen Verwertungsabsichten besonders betroffen und mit entsprechenden Instrumenten im Sinne der o.g. Zielsetzung zu sichern. Die Verbindung zur Innenstadt und dem Hauptbahnhof geben, in Verbindung mit verbliebenen wertvollen denkmalgeschützten Gebäuden diesem historischen Standort hohe Chancen als Entwicklungsschwerpunkt.

### Stadtbezirk Nord

Der Entwicklungsschwerpunkt liegt hier im Bereich **Dessauer Brücke** mit einem Entwicklungspotential von insgesamt ca. 17 ha Baufläche, das im Sinne eines "Stadttores" an der B 100 gestaltet werden soll.

### Stadtbezirk Ost

Zukünftige Dienstleistungsschwerpunkte liegen hier im Bereich **Freiimfelder Straße/Schlachthof** mit insgesamt ca. 15 ha Baufläche (Hauptbahnhofnähe, Straßenbahnverbindung) und an der **Delitzscher Straße** mit etwa 13 ha Baufläche. Dies soll der Aufwertung bisheriger Randzonen und damit der stadträumlichen Anbindung von Halle-Ost an die Innenstadt dienen.

### Stadtbezirk Süd

Der ehemalige Garnisonsbereich **Wörmlitz** soll neben Heide-Süd als weiterer großer Dienstleistungsschwerpunkt außerhalb der Innenstadt entwickelt werden; auf insgesamt ca. 32 ha, die in Mischbauflächen und Sonderbauflächen dargestellt sind.

### Stadtbezirk West

Im Entwicklungsgebiet **Heide-Süd** werden für universitätsbegleitende Dienstleistungen (Technologiezentrum, Privatinstitute, außeruniversitäre Forschung) ca. 20 ha und für sonstige Flächen etwa 9,5 ha ausgewiesen. In **Halle-Neustadt** werden im Zusammenhang mit der Aufwertung zu einem sogenannten B-Zentrum ca. 17 ha für die Entwicklung von Dienstleistungsflächen angeboten.

#### 5.3.4 Fremdenverkehrs- und Beherbergungsgewerbe

Aufgrund des großen Überangebots an Projekten insgesamt in Stadt und Region, die z.Zt. im Verfahren und in Diskussion sind, ist es besonders wichtig, den kurzfristig anstehenden Projekten des Fremdenverkehrs- und Beherbergungsgewerbes in der Stadt Halle die **richtigen Standorte zuzuweisen**. Ziel ist es, die Standortvorteile des Oberzentrums Halle in hohem Maße auszuschöpfen und durch diese konkurrierende "Angebotsplanung" die übergroße Nachfrage nach weniger geeigneten Standorten in der Region zu dämpfen. Die Standortbewertung der im Verfahren und in Diskussion befindlichen Vorhaben erfolgte nach Kriterien, die neben der guten Erschließung die städtischen Agglomerationsvorteile (Einkaufsmöglichkeiten, Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen, etc.), städtebaulich und architektonische Eingliederungsmöglichkeit, Imagewirksamkeit und Stellplatzunterbringung beinhalteten.

Danach kommen folgende 3 Standorte **vordringlich** für die anstehenden größeren Projekte in Frage:

- o Baugebiet "Spitze"
- o Riebeckplatz/Hauptbahnhof
- o Stadtteilzentrum Neustadt

## 5.4 Zentrenstruktur und Einzelhandel

### 5.4.1 Städtische Zentren

Der Aufbau eines hierarchisch gestuften, **polyzentrischen Systems** von Zentren in der Stadt Halle soll den erhöhten Anforderungen in der verbrauchernahen Versorgung Rechnung tragen und zugleich einen Beitrag zur Entlastung des Stadtzentrums leisten. Dieser klassische städtebauliche Planungsgrundsatz ist zwar durch die aktuelle Einzelhandelsentwicklung in den neuen Bundesländern kritisch zu betrachten; jedoch rechtfertigt dies nicht seine völlige Infragestellung, da er nicht nur einzelhandelsbedingt ist.

Es ist deshalb ein wichtiges **Ziel der Stadtplanung**, bestehende und sich entwickelnde zentrale Lagen der Stadtteile/Stadtviertel durch weitgehende Zusammenfassung, insbesondere von Einzelhandels- und Dienstleistungs- sowie anderen zentralen Einrichtungen, an diesen Standorten zu stärken und ihre Funktion als Zentrum zu sichern und auszubauen.

In der **Hierarchie der Zentren** werden unterschieden:

#### A - Zentrum

- o insgesamt: ca. **1,2 Mio. Einwohner im oberzentralen Einzugsbereich**
- o **Stadt- und Regionalzentrum** mit Schwerpunkt in der Innenstadt
- o **Mittelpunkt des urbanen Lebens** und Standort für solche Dienstleistungs-, Handels-, Verwaltungs-, Kultur-, Bildungs-, Wissenschafts- u.a. Einrichtungen, deren spezifisches Angebot ein großes überregionales Einzugsgebiet erfordert und die auf den räumlichen Verbund mit gleichrangigen Anbietern angewiesen sind

- o Deckung des **aperiodischen, mittleren und gehobenen Bedarfs** im Handel und von Diensten der höchsten Zentralitätsstufe bei gleichzeitiger Wahrnehmung der Funktion untergeordneter Zentren für den periodischen Grundbedarf
- o **mögliche Einrichtungen:** Verwaltung, Kongreßzentrum, Universität, Fachhochschulen, Schwerpunktkrankenhaus, Kultureinrichtungen, Bahnhof, Waren- und Kaufhäuser, spezialisierter Fachhandel, Fachärzte, Banken, Versicherungen, Verlage, Hotels, Gastronomie

### **B - Zentrum**

- o Bevölkerung im Einzugsbereich: **80.000 Einwohner und mehr**
- o **Versorgungszentrum für mehrere Stadtteile** mit eigenen Nahversorgungsbereichen im Einzugsbereich
- o **Deckung des gehobenen Bedarfs** an Waren, Gütern und Dienstleistungen wie auch des periodischen Grundbedarfs
- o **mögliche Einrichtungen:** Behörden, berufsbildende Schulen, kleineres Warenhaus, Kaufhäuser, Fachgeschäfte, Hotels, Restaurants, Verwaltungen

### **C - Zentrum**

- o Bevölkerung im Einzugsbereich: **20.000 bis 80.000 Einwohner**
- o **Grundversorgungszentrum** für einen oder mehrere Stadtteile
- o Deckung des periodischen **Grundbedarfs** und in begrenztem Umfang des Bedarfs an aperiodisch benötigten Waren und Dienstleistungen
- o **mögliche Einrichtungen:** Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe des mittel- bis längerfristigen Bedarfes, Praxen und Büros für freie Berufe, Postamt, Wochenmarkt, Hotels, Restaurants, Schulen

### **D - Zentrum**

- o Bevölkerung im Einzugsbereich: **5.000 bis 20.000 Einwohner**



### Flächennutzungsplan Erläuterungsplan

### Einzelhandel / Zentren

#### Zentralhierarchie

- A - Zentrum
- B - Zentrum
- C - Zentrum
- D - Zentrum
- Nahversorgungsbereich

#### Großflächiger Einzelhandel

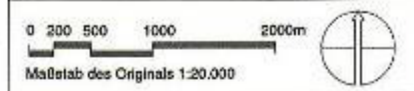
- Bereich für den großflächigen Einzelhandel (Einkaufszentrum)

#### Flächenzuordnung mit Bedeutung für den Einzelhandel

- |  |  |                      |
|--|--|----------------------|
|  |  | Wohnbauflächen       |
|  |  | gemischte Bauflächen |
|  |  | Sondergebiete        |

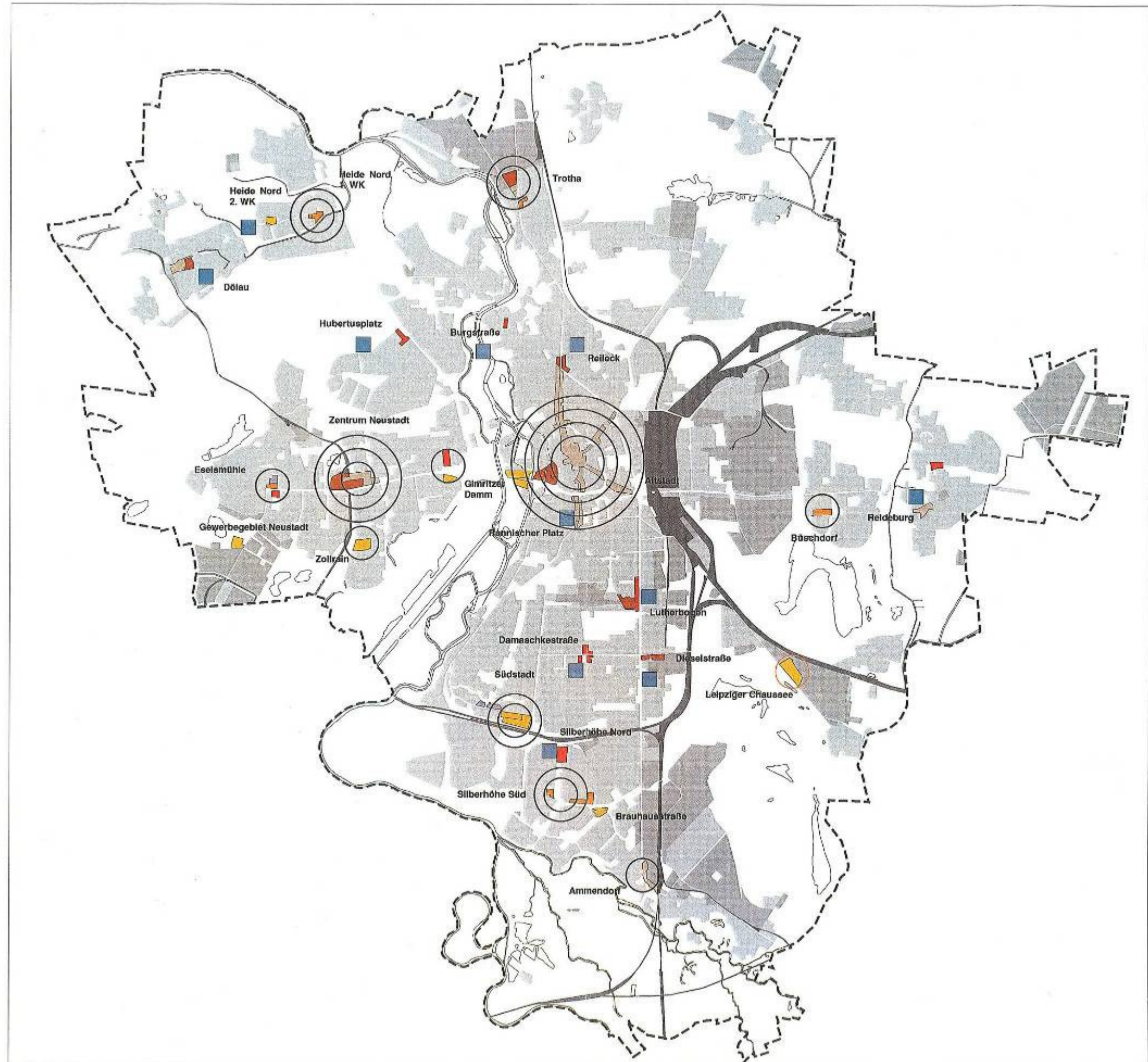
#### Plangrundlage

- gewerbliche Bauflächen
- sonstige Bauflächen
- Bahnanlagen
- Gewässer



Dezernat Planen und Umwelt  
Stadtplanungsamt

Stand: Juni 1998





- o **Grundversorgungsschwerpunkt** für Stadtviertel oder Ortsteile
- o Deckung des überwiegend **lokal auftretenden periodischen Grundbedarfs** an Gütern, Waren und Dienstleistungen
- o **mögliche Einrichtungen:** Einzelhandelsläden, Filialen von Banken, Sparkassen und Versicherungen, Poststelle, Dienstleistungs- und Handwerksbetriebe, Restaurants

Die Entwicklung von Zentren ist von vielen **Determinanten** wie

- o Einwohnerentwicklung
- o Verkehrsanbindung
- o Wanderungsbewegungen innerhalb der Stadt
- o Verbraucherverhalten
- o funktionale und gestalterische Qualität und Vielfalt der Zentren u.a.

abhängig. Positive und negative Entwicklungen erfordern eine **flexible Handhabung** des Zentrenkonzeptes, die ständige Beobachtung der Entwicklungen und die Anpassung an veränderte Rahmenbedingungen.

Das vorgeschlagene **Zentrenmodell** baut auf früheren Überlegungen auf. Es wurde bei der Weiterentwicklung des Modells darauf geachtet, daß eine Beschränkung auf die wichtigsten Zentren stattfindet und eine zu große Differenzierung des Zentrenmodells vermieden wird, um Investitionsabsichten besser steuern und die finanziellen Mittel zielgerichteter einsetzen zu können. **Grundsätzlich** wird angestrebt, die Zentren in der Nähe der Bevölkerungsschwerpunkte zu entwickeln und die Erreichbarkeit, insbesondere mit dem ÖPNV, sicherzustellen.

**Tabelle: Größenordnungen und Einzugsbereiche der Zentren in der Stadt Halle**  
**Stand: 31.12.1996** (Werte gerundet)

Stadtbezirk/ Zentren	Einwohner (Ist)	Einwohner (Prognose)	Zentrumstyp
<b>Mitte</b> - Altstadt/zum Teil Innenstadt	275.000 + ca. 75.000 (Umland)	265.000 + ca. 80.000 (Umland)	<b>A</b>
<b>Nord</b> - Trotha	20.000	20.000	<b>C</b>
<b>Ost</b> - Büschdorf	12.500	15.000	<b>D</b>
<b>Süd</b> - Südstadt - Silberhöhe-Süd - Ammendorf	38.000 32.000 7.000	38.000 30.000 7.000	<b>C</b> <b>C</b> <b>D</b>
<b>West</b> - Heide-Nord - Zentrum Neustadt - Gimritzer Damm - Eselsmühle - Zollrain	18.000 122.000 20.000 25.000 30.000	22.000 126.000 19.000 25.000 30.000	<b>C</b> <b>B</b> <b>D</b> <b>D</b> <b>D</b>

Zur Untersetzung der Zentrenstruktur und im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung wurden Bereiche mit **Nahversorgungsfunktion** vorgeschlagen, die vor allem auf **traditionellen Standorten** mit bestehenden Versorgungsschwerpunkten aufbauen. Einer späteren Entwicklung zu einem "konventionellen" Zentrum steht nichts im Wege, vielmehr wird damit eine **Prioritätenfolge** ermöglicht.

Zu diesen **Bereichen mit Nahversorgungsfunktionen** gehören:

- o Reileck
- o Rannischer Platz
- o Lutherbogen
- o Dieselstraße

- o Damaschkestraße
- o Silberhöhe-Nord
- o Reideburg
- o Burgstraße
- o Hubertusplatz
- o Heide-Nord, II. Wohnkomplex
- o Dörlau

#### 5.4.2 Einzelhandel

##### Ausgangslage

In Halle liegt zur Zeit noch eine **qualitative und quantitative Unterversorgung** im Bereich des Einzelhandels vor, wenn zum Vergleich entsprechende Zahlen aus westdeutschen Städten ähnlicher Größenordnung herangezogen werden. Dies bezieht sich auf alle Branchentypen, bei differenzierter Betrachtung aber in unterschiedlichem Maße.

Das größte Problemfeld bildet die Entwicklung im **Umland**. Es entstanden Gebiete mit großflächigem Einzelhandel, die von ihrer Größe selbst westdeutsche Maßstäbe sprengen.

Durch diese Betriebe, v.a. die **Fachmärkte auf der "grünen Wiese"**, werden schon heute ein erheblicher Teil der Halleschen Kaufkraft und große Teile der Kaufkraft des Umlandes abgeschöpft, die eigentlich der Stadt zugute kommen müßten. Diese Bemerkungen gelten für den gesamten Agglomerationsraum Halle-Leipzig.

Diese Entwicklungen stehen wiederum im Gegensatz zu dem **Ziel**, die Innenstadt Halles zu einem Standort mit oberzentralen Funktionen und einem hochwertigen Angebot an Waren auszubauen. Zudem besteht hier die Besonderheit, daß neben der Eigentumsproblematik eine fast unzerstörte Baustruktur ohne größere Neubaugebiete angetroffen wird. Die Entwicklung muß sich demnach an mittel- und langfristigen Erneuerungsmaßnahmen orientieren.

Die sehr sprunghafte Entwicklung der letzten Jahre ist mit westdeutschen Verhältnissen nur eingeschränkt vergleichbar und auch nur zum Teil mit den **Planungsmethoden** klassischer Art zu steuern. Dies muß zu einer Konzentration von Handelseinrichtungen führen, die einerseits auf bewährten **zentrenhierarchischen Leitbildern** und andererseits für den großflächigen Einzelhandel auf **standortorientierten Konzepten** aufbaut.

Die jetzige Situation bietet daher **noch keinen Maßstab**; sie ist mit gründerzeitlichen Entwicklungen vergleichbar. Demnach würde der bisherigen Phase der Spekulation die bevorstehende Phase der Konkurse folgen (die sich bereits ankündigt), der sich dann eine spätere Phase der Konsolidierung anschließt.

**Problematisch für die Stadtplanung** ist dabei, daß sich bis dahin die Käufer schon an die vorgegebene Situation gewöhnt haben werden und somit eine an städtebaulichen Grundsätzen orientierte Einzelhandelsstandortplanung nur unter großen Anstrengungen durchsetzen lassen wird. Trotz dieser außerordentlich **erschwerten Ausgangsbedingungen**, d.h. vor allem einem gravierenden Überangebot an verbraucherfernen Einzelhandelsflächen im Umland, wird es für vertretbar gehalten, im Rahmen einer langfristig angelegten Flächennutzungsplanung tendenziell davon auszugehen, daß Halle Zug um Zug auch im Einzelhandelssektor seine ihm zukommende Rolle als Oberzentrum ausbaut. Diese quantitative Stabilisierung wird mit einer z.Zt. noch nicht voraussehbaren qualitativen Angebotsstruktur (Branchenmix) einhergehen. Dies bedingt einen bewußt **wettbewerbsorientierten Planungsansatz**.

### Bestand

Die Stadt Halle verfügt 1996 über 1.443 Ladenlokale mit einer Verkaufsfläche von 307.000 m<sup>2</sup>

Damit hat sich die Verkaufsfläche gegenüber 1993 um 112.000 m<sup>2</sup> bzw. 57 % erhöht.

Die rechnerische Verkaufsflächendichte von Halle beträgt 1996 ca. 1,1 m<sup>2</sup>/EW.

Die höchsten Verkaufsflächenkonzentrationen weisen die Innenstadt (ca. 83.000 m<sup>2</sup>) und der Stadtteil Neustadt (ca. 68.000 m<sup>2</sup>) auf.

### Bedarfsermittlung

Der Bedarfsermittlung für Einzelhandelsflächen liegen die verschiedenen Untersuchungen der letzten 2 Jahre sowie bestimmte **Annahmen** zur Entwicklung der Kaufgewohnheiten und der Flächenproduktivität zugrunde.

Demnach wird unter Berücksichtigung der zu erreichenden **Zentralität** Halles (Gewichtungsfaktor:  $Z = 1,15-1,20$ ) eine durchschnittliche Verkaufsfläche von etwa 1,2 m<sup>2</sup> VKF/EW angenommen. Damit ergibt sich für Halle ein **Verkausflächenbedarf** von 330.000 - 360.000 m<sup>2</sup> VKF (im Jahr 2005).

Hieraus wird ein **Gesamtflächenbedarf an Bruttobauland** für Einzelhandelseinrichtungen von ca. 75 ha ermittelt, wobei die Flächen je nach Einwohnerzahl und angenommener baulicher Dichte auf die Stadtbezirke zu verteilen sind.

## Standorte

Einzelhandelsbetriebe stellen je nach **Branche und Betriebstyp** unterschiedliche Anforderungen an den Standort. Zur Einzelhandelslandschaft einer Stadt gehören deshalb die kleineren und mittelständischen sowie großflächigen Betriebe des innerstädtischen Bereichs (Ladengeschäfte, Kaufhäuser und Warenhäuser), aber auch großflächige Fachmärkte mit nichtinnenstadtrelevanten Sortimenten, die aufgrund der Art und des Umfangs des Sortiments und der Verkaufsphilosophie nicht in den innerstädtischen Lagen Platz finden (z.B. Baumärkte, Gartencenter, Möbelmärkte). Ergänzt wird die auf dem städtischen Zentrenmodell basierende Versorgung durch wohngebietsnahe Standorte für Einrichtungen zur Deckung des Bedarfes an Waren des periodischen Bedarfes (Supermärkte, Discounter).

Aufgrund der strukturellen und stadträumlichen Gegebenheiten werden sich nur die **Sonderbauflächen** uneingeschränkt für den großflächigen Einzelhandel entwickeln lassen. Die Wohn- und Mischbauflächen stehen dagegen nur zu einem Teil für eine solche Nutzung zur Verfügung. Indem die relevanten Flächen in diesem Sinne bilanziert wurden, ergibt sich eine Aufnahmefähigkeit von etwa 80 ha für den Einzelhandel im Flächennutzungsplan.

Der Vergleich mit dem theoretisch errechneten Bedarf (ca. 75 ha) ergibt eine rechnerische Überdeckung von etwa 5 ha, die sich aber aufgrund der unklaren Entwicklungsmöglichkeiten einzelner Flächen (meist Flächenverfügbarkeit) rechtfertigen lassen.

## Standortschwerpunkte

Bestehende und künftige **Standortschwerpunkte für den Einzelhandel** in der Stadt Halle sind die städtischen Zentren, allen voran das A-Zentrum (Altstadt/Innenstadt). Zur Untersetzung dieser Zentrenstruktur und im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung werden Bereiche mit Nahversorgungsfunktionen vorgesehen, die vor allem auf traditionellen Standorten mit bestehenden Versorgungsschwerpunkten aufbauen.

Einer späteren Entwicklung dieser Nahversorgungsbereiche zu einem konventionellen Zentrum steht nichts im Wege, vielmehr wird eine Prioritätenfolge ermöglicht. Einziger Standort für ein großflächiges Einkaufszentrum mit mehr als 10.000 m<sup>2</sup> VKF außerhalb der städtischen Zentren ist das **Einkaufszentrum in Bruckdorf** an der Leipziger Chaussee. Das mit 19.000 m<sup>2</sup> VKF ebenfalls großflächige **Einkaufszentrum am Südstadtring** ist Teil des C-Zentrums Südstadt.

Im Stadtteilzentrum Neustadt befindet sich ein großflächiges Einkaufszentrum mit ca. 14.000 m<sup>2</sup> VKF in der Planung.

### **Einzelhandelsentwicklung im Umland**

Es soll nur die Entwicklung in den unmittelbar angrenzenden Nachbargemeinden der Stadt Halle betrachtet werden. Die Veränderungen, die sich im weiteren Umfeld vollziehen, werden vernachlässigt, da die Einflußmöglichkeiten begrenzt sind.

Aufgrund neuester regionalplanerischer Initiativen (**Regionales Entwicklungsprogramm** vom 30.01.1996) ist zu erwarten, daß keine weiteren großflächigen Einzelhandelseinrichtungen an dafür nicht geeigneten Standorten genehmigt werden, da sich die Entwicklung auf Ober- und Mittelzentren konzentrieren soll. Letzteres geschieht als regionalplanerische Umsetzung der Landesplanung. In den unmittelbaren **Umlandgemeinden** Halles befinden sich etwa 60.600 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche in Planung (Stand: 1994), etwa 73.000 m<sup>2</sup> VKF (Stand: 1995) sind bereits ihrer Bestimmung übergeben.

Die **bedeutendsten Standorte** sind Peißen/Braschwitz, Bennstedt und Angersdorf. Der "**Saale-Park**" in **Günthersdorf**, das größte Einkaufszentrum in Deutschland, hat ebenfalls einen erheblichen Einfluß auf den Kaufkraftabzug aus Halle, obwohl er nicht in unmittelbarer Nachbarschaft zur Stadt liegt.

## 6 SOZIALE INFRASTRUKTUR

### 6.1 Ausgangslage

Die Anziehungskraft einer Stadt für Bürger und Besucher wird entscheidend mitgeprägt durch sogenannte **weiche Standortfaktoren**, wie die Ausstattung mit Einrichtungen der sozialen und kulturellen Infrastruktur. Hier hat das Oberzentrum Halle schon heute Beachtliches zu bieten, allerdings sind noch längst nicht alle Siedlungsräume des Stadtgebietes ausreichend ausgestattet und damit deutliche Disparitäten vorhanden. Auf der anderen Seite führt der Bevölkerungsrückgang u.a. aufgrund sinkender Geburtenzahlen z.B. zur Schließung von Kindertagesstätten

Zielsetzung der Stadtentwicklung Halles ist eine möglichst flächendeckende Versorgung der Bevölkerung mit Einrichtungen der städtischen Daseinsvorsorge in zumutbarer Entfernung zwischen Leistungs- und Wohnort.

Hierfür kommen kommunale, aber auch private Trägerschaften in Frage.

### 6.2 Schulen

Seit der Einführung des gegliederten Schulsystems im Land Sachsen-Anhalt hat sich auch in der Stadt Halle das Schulnetz grundlegend geändert.

Mit Beginn des Schuljahres 1997/98 gibt es in der Stadt Halle folgende Schulstruktur:

Tabelle: Schulen

Schulart	Träger	Anzahl Schulen	Anzahl Schüler
Grundschulen	Stadt Halle	57	11.461 davon ca. 63% Hortkinder
Sekundarschulen	Stadt Halle	35	10.767
Gymnasien -kommunal-	Stadt Halle	13	7.013
Kooperative Gesamtschulen	Stadt Halle	2	1.598
Integrierte Gesamtschulen	Stadt Halle	1	739
Sonderschulen für			
- Lernbehinderte	Stadt Halle	5	1.443
- Ausgleichsklassen	Stadt Halle	2	192
- Geistigbehinderte	Stadt Halle	3	340
- Sprachheil	Stadt Halle	2	463
(Art der Behinderung)	Land Sachsen-Anhalt	Gesamt 3	2.438
Berufsbildende Schulen	Stadt Halle	6	13.294
Abendrealschule	Stadt Halle	1	44
Abendgymnasium/Kolleg	Stadt Halle	1	361
Landesgymnasium	Land Sachsen-Anhalt	2	
Gymnasium	Bischöfl. Amt Magdeburg	1	
Freie Waldorfschule	Verein	1	
Reformschule 'Maria Montessori'	Verein	1	
1. Kreativitätsschule	Verein	1	



Die weitere Entwicklung wird in den nächsten Jahren maßgeblich von folgenden Faktoren bestimmt:

1. Einführung der differenzierenden Förderstufe an Sekundarschulen und Gesamtschulen als obligatorischer Bildungsgang für alle Schüler der Schuljahresstufen 5 und 6.
2. Starkes Absinken der Schülerzahlen im Grundschulbereich durch das seit 1990/91 anhaltende Geburtentief

Die Zahl der Einschulungen sinkt im Vergleich zum Basisjahr 1996/97 auf voraussichtlich:

o	Schuljahr 1997/98	-	73,5 %
o	Schuljahr 1998/99	-	50,5 %
o	Schuljahr 1999/2000	-	47,5 %
o	Schuljahr 2000/01	-	46,1 %
o	Schuljahr 2001/02	-	45,6 %
o	Schuljahr 2002/03	-	48,9 %

Das hat zur Folge, daß auch die Gesamtzahl von Grundschulern im Schuljahr 2002/03 nur noch ca. 46 % des Bestandes des Basisjahres aufweist.

Bei positiver Wertung des im vergangenen Jahr zu verzeichnenden Wiederanstieges der Geburten in der Stadt Halle könnte langfristig auch die Schülerzahl im Grundschulbereich bis zum Jahre 2010 auf ca. 80 % des derzeitigen Niveaus ansteigen.

Mittel- und langfristig wird sich der Rückgang der Schülerzahlen auch in allen nachfolgenden Schulformen auswirken.

Mit der Einführung der Förderstufe wird die Schülerzahl an den Sekundarschulen bis zum Schuljahr 1999/2000 um ca. 25 % ansteigen, ehe sie ab Schuljahr 2001/02 wieder abnimmt (Schuljahr 2002/03 ca. 92 % des Basisjahres).

Langfristig wird die Schülerzahl im Sekundarschulbereich bis zum Jahr 2010 weiter abnehmen.

An den Gymnasien wirkt sich die Einführung der Förderstufe entgegengesetzt zur Entwicklung an den Sekundarschulen aus. In den nächsten zwei Schuljahren sinkt die Schülerzahl um ca. 22,5 %.

Auch in den Folgejahren ist mit einer stetigen Verringerung der Schülerzahlen im Gymnasialbereich zu rechnen.

Die Schülerzahl im Schuljahr 2008/2009 wird dann nur noch ein Drittel des derzeitigen Schüleraufkommens betragen. Erst nach 2010 ist an den Gymnasien wieder mit einem Schülerzuwachs zu rechnen.

Die Jahrgangsstärken der Sonderschulen ergeben sich prozentual aus der Gesamtjahrgangsstärke der Grundschulen. Somit verläuft die jahrgangswise Entwicklung der Schülerzahlen an den Sonderschulen analog zur Entwicklung der Schülerzahlen an den Grundschulen. Die Gesamtschülerzahl an den Sonderschulen wird demzufolge ebenfalls sinken. Da Sonderschulen zum überwiegenden Teil mehrere Schulstufen umfassen, zeigt sich der Rückgang bis zum Schuljahr 2002/03 jedoch nicht so stark wie im Bereich der Grundschulen, wird aber bis zum Jahr 2005 anhalten, bevor eine Stabilisierung eintritt.

In den berufsbildenden Schulen wird allgemein von einem weiteren Anstieg der Schülerzahlen bis zum Jahr 2000 um ca. 32 % ausgegangen, ehe nach einer mehrjährigen Stagnation ein Rückgang bis zum Jahre 2010 auf das derzeitige Niveau zu verzeichnen sein wird.

Im Rahmen der jährlichen Fortschreibung der Schulentwicklungsplanung der Stadt Halle (für eine mittelfristige Schulentwicklungsplanung fehlt im Land Sachsen-Anhalt noch die rechtliche Grundlage) ist unter Berücksichtigung rechtlicher Grundlagen, wie Schulsystem, Schulgrößen, Schulwege, Bau- und Ausstattungsnormen, diesen Tendenzen der Schülerentwicklung Rechnung zu tragen.

Zielsetzung ist dabei die höhere und effektivere Auslastung von Schulgebäuden und -anlagen im Grund- und Sekundarschulbereich sowie in den Gymnasien.

Freigelenkte Schulobjekte sollen dabei u.a. für die Verbesserung der Beschulungs- und Ausbildungsbedingungen an den Sonderschulen und berufsbildenden Schulen genutzt werden.

Unter Berücksichtigung der o.g. Tendenz der Schülerentwicklung ist die schulische Versorgung der Schüler an den im Flächennutzungsplan ausgewiesenen neuen Wohnungsbaustandorten gegeben.

Bereitstellungsflächen für Schulneu- bzw. Erweiterungsbauten sind mittelfristig nicht erforderlich.



HALLE (SAALE) \* Der Oberbürgermeister

## Flächennutzungsplan Erläuterungsplan

### Soziale Infrastruktur

#### Schulen

#### Standorte

-  Grundschule mit Hort
-  Sekundarschule
-  Gymnasium
-  Berufsbildende Schule
-  Sonderschule

#### Plangrundlage

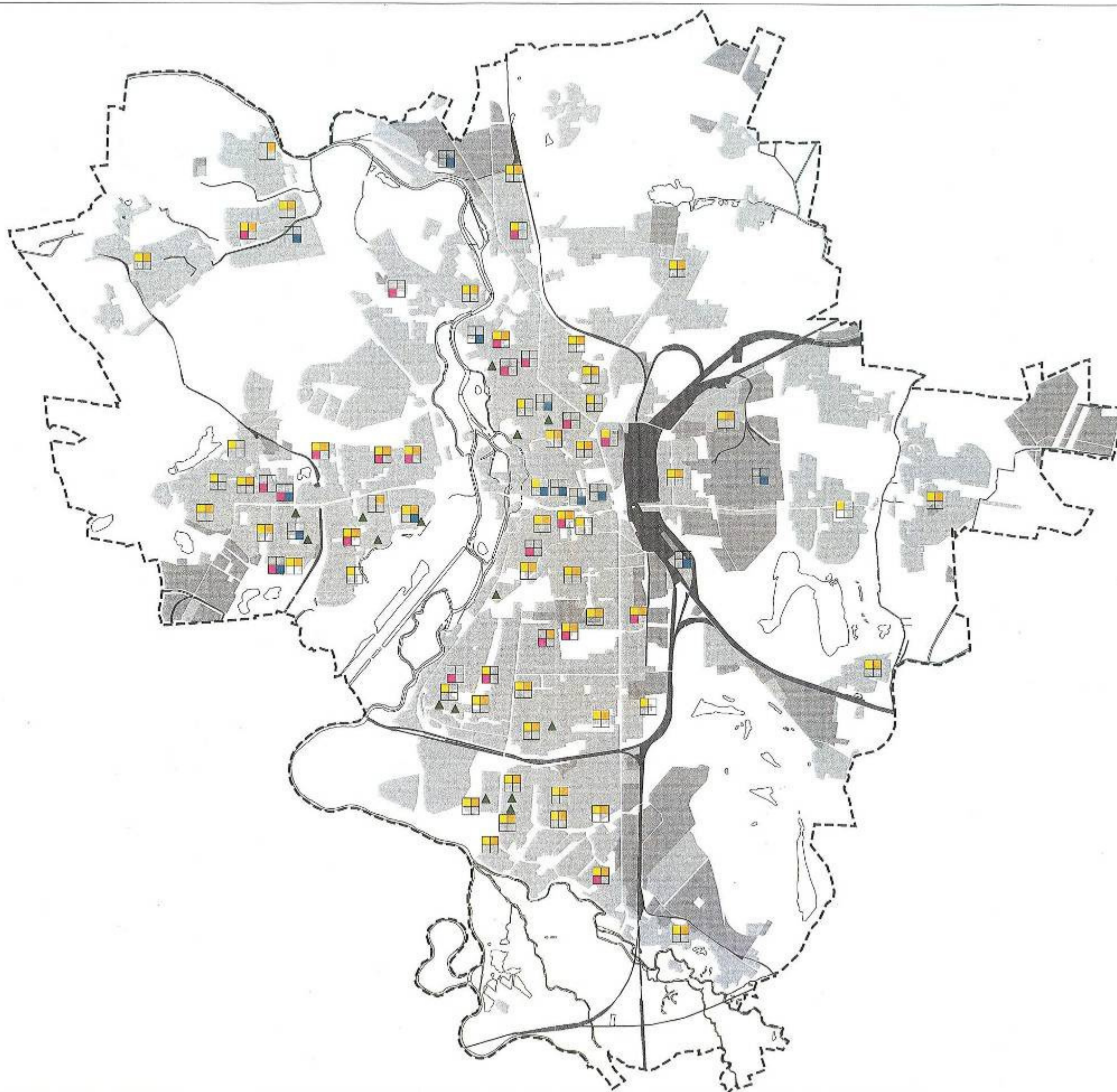
-  gewerbliche Bauflächen
-  sonstige Bauflächen
-  Bahnanlagen
-  Gewässer

0 200 500 1000 2000m  
Maßstab des Originals 1:20.000



Dezernat Planen und Umwelt  
Stadtplanungsamt

Stand: Juni 1998



## Standorte

Der Flächennutzungsplan stellt alle bestehenden Schulstandorte flächenhaft als Gemeinbedarfsfläche mit Symbol dar. Das Symbol kennzeichnet oft verschiedene Schularten, die sich an einem Standort befinden. Kleinere Außenstellen der berufsbildenden Schulen sind nicht dargestellt. Bei den Sonderschulen sind nur Einrichtungen mit eigenem Gebäude und Grundstück als Gemeinbedarfsfläche dargestellt. Der Erläuterungsplan "**Schulen**" zum Flächennutzungsplan zeigt im einzelnen alle schulischen Einrichtungen.

### 6.3 Kinder- und Jugendeinrichtungen

Der starke Geburtenrückgang seit 1990 führt zu einer wesentlichen **Verringerung des Bedarfes** an Kindertageseinrichtungen in der Stadt. Auf der Grundlage des Gesetzes zur Förderung und Betreuung von Kindern (KiBeG) des Landes Sachsen-Anhalt vom 18. Juli 1996 (gültig seit 01.01.1997) erfolgt die Bedarfs- und Entwicklungsplanung für Tageseinrichtungen.

Im Land Sachsen-Anhalt ist der **Anspruch auf einen Kindereinrichtungsplatz** in § 12 KiBeG wie folgt festgeschrieben:

- (1) Die örtlichen Träger der öffentlichen Jugendhilfe sind verantwortlich für die Vorhaltung einer an den Bedürfnissen von Familien und Kindern orientierten, konzeptionell vielfältigen, leistungsfähigen, standardgemäßen, zahlenmäßig ausreichenden und wirtschaftlichen Struktur von Kindertageseinrichtungen.

Der anhaltende Bedarfsrückgang führte zu einer Unterbelegung der Kindereinrichtungen. Um eine den gesetzlichen Vorgaben entsprechende Auslastung sicherzustellen und gleichzeitig eine, auch unter Berücksichtigung der neu ausgewiesenen Wohnungsbaustandorte, flächendeckende langfristige Standortverteilung an Tageseinrichtungen zu sichern, müssen weitere Einrichtungen, zumindest in den Jahren 1995 bis 1998, zusammengelegt werden.

Entsprechend der am 14.06. 1995 beschlossenen Kindertagesstätten-Bedarfsplanung 1995 - 1998 und langfristig bis zum Jahr 2000 werden in den Jahren 1995-1998 46 Einrichtungen geschlossen.

Das Jugendamt der Stadt Halle verwaltet und betreut insgesamt 6 Kinder - und Jugendheime; des weiteren sind bereits 4 Einrichtungen an Träger der freien Jugendhilfe übertragen worden. Hinsichtlich des gesetzlich verankerten Subsidiaritätsprinzips (§ 4 SGB VIII) sind weitere Übertragungen von Einrichtungen an Träger der freien Jugendhilfe vorgesehen.

Von den insgesamt 10 kommunalen Jugendfreizeiteinrichtungen konnte ein Objekt an einen freien Träger übergeben werden, eine andere JFE konnte auf Grund des baulichen Zustandes nicht mehr genutzt werden. Die baulichen Mängel der kommunalen Objekte konnten in letzten Jahren weitestgehend beseitigt und der Grad an Ausstattungen wesentlich erhöht werden.

In der Planung der kommenden Jahre ist die Gestaltung von Freiflächen enthalten.

Des weiteren betreiben in den einzelnen Stadtbezirken Vereine und Verbände 12 Jugendfreizeiteinrichtungen bzw. Begegnungsstätten. Somit ist der Bedarf an größeren Einrichtungen im Bereich der Jugendarbeit gemäß § 11 SGB VIII abgesichert.

Entsprechend des Standes der Jugendhilfeplanung fehlt es an räumlichen Voraussetzungen für Clquentreffs und kleinräumliche Jugendarbeit in den Stadtteilen Frohe Zukunft, Trotha sowie Südstadt - Silberhöhe (Merseburger Str./Ammendorf).

### **Standorte**

Die Standorte der Kinder- und Jugendeinrichtungen werden im Flächennutzungsplan allein durch Lagesymbole dargestellt. Der Erläuterungsplan "Kinder- und Jugendeinrichtungen/Senioren- und Behinderteneinrichtungen" zeigt alle Einrichtungen.

Der zukünftige Bedarf ist im Rahmen der Fachplanung weiter zu differenzieren und in die Standortdarstellungen der Flächennutzungsplanung aufzunehmen.

## **6.4 Senioreneinrichtungen/Behinderteneinrichtungen**

Allen bisherigen Prognosen zu Folge wird die **Zahl der älteren Mitbürger** (65 Jahre und älter) in Halle im Verhältnis zu den jüngeren Altersgruppen zunehmen (Geburtenrückgang, Abwanderung jüngerer Jahrgänge). Um so wichtiger wird dieser Bereich der Daseinsvorsorge.

Der **Altenhilfeplan** der Stadt Halle von 1993 geht bei der Festlegung des Hilfsbedarfs für ältere Bürger davon aus, daß für hochbetagte Mitbürger (über 86 Jahre) ab 1992 weniger Heimplätze erforderlich sind. Für die anwachsende Altersgruppe (der über 65-jährigen) werden als präventive Maßnahmen altersgerechte Wohnangebote und ambulante Versorgungsmöglichkeiten gefordert. Für die 56- bis 65-jährigen Mitbürger und Frührentner stehen Angebote zur Selbsthilfe und zum Mobilitätsgrad im Vordergrund. Diese altengerechten Wohnungen sollen in den normalen Wohnbestand integriert werden. Sie entstehen sowohl als Neubau als auch durch Sanierung oder einfache Wohnungsanpassung.

Die Einschätzung des quantitativen Bedarfes geht von mittelfristig 500 - 1.000 altengerechten Wohnungen aus und ist bezogen auf die weitere Nachfrage weiter fortzuschreiben.

Ambulante Dienste, die ein möglichst langes Verbleiben im vertrauten Wohnumfeld sichern sollen, entstehen flankierend dazu. Träger sind hier sowohl die Sozialstationen der Wohlfahrtsverbände als auch private Anbieter. Diese Dienste sind flächendeckend gegeben und mieten sich in der Regel in Wohn- oder Geschäftsräume ein und sind somit als Gemeinbedarf im Flächennutzungsplan nicht separat auszuweisen.

Im Bereich stationärer Pflegeeinrichtungen gibt es derzeit 16 Alten- und Pflegeheime unterschiedlicher Trägerschaft in Halle, die als Standorte in der kommunalen Pflegestrukturplanung bis auf das Heim „Brandberge“, Dölauer Straße (Schließung im Herbst 1997) berücksichtigt werden. An diesen Standorten werden, sofern noch nicht erfolgt, Sanierungsmaßnahmen geplant, um bis zum Jahr 2002 die baulichen und sozialen Standards der Heimmindestbauverordnung zu erfüllen. Durch die Auswirkungen des Pflegeversicherungsgesetzes wird sich die Nachfrage nach Plätzen für stationäre Altenpflege weiter verringern, so daß die künftige Pflegeplatzkapazität von 2.100 auf ca. 1.350 Plätze im Jahr 2002 zurückgehen wird.

Als neuer Standort ist eine Altenpflegeeinrichtung mit 80 Plätzen in der Fährstraße vorgesehen. Sollten Sanierungen der Plattenbauten in der Silberhöhe oder Heide-Nord nicht möglich sein, wären Neubauten an anderen Standorten sinnvoll.

Diese Projekte der kommunalen Pflegestrukturplanung werden durch die Mittel der öffentlichen Hand zu 100 % (10 % davon durch die Kommune) investiv gefördert. Zusätzlich und unabhängig davon entstehen im frei finanzierten Sektor Angebote für Senioren, die von betreutem Wohnen bis zu stationären Einrichtungen reichen.

## **6.5 Behinderteneinrichtungen**

Unabhängig von Einrichtungen für behinderte Kinder und Jugendliche, wie Kindertagesstätten, Kinderheime, Schulen, die dem derzeitigen Bedarf entsprechend als Standorte gegeben sind, gliedern sich die Einrichtungen für Erwachsene in Werkstätten für Behinderte (mit Neubauten in Lettin und am Böllberger Weg sowie kleinen Außenstellen weitgehend bedarfsgerecht) und Wohnheime für Personen unterschiedlicher Behinderung. An den Standorten Beesener Straße, Fohlenweg, Burgstraße und Mendelsohn-Bartholdy-Straße haben sich wichtige Einrichtungen verschiedenster Träger für geistig und mehrfach Behinderte etabliert.

In der Planung sind 2 Wohnheime für seelisch Behinderte in der Röpziger Straße und in der Mindener Straße, ein Wohnheim an der Werkstatt für Behinderte in Heide-Nord/Lettin, und ein Wohnheim an der Werkstatt für Behinderte in Halle-Neustadt, Am Kinderdorf.

Ein Wohnheim für chronisch mehrfach geschädigte Suchtkranke wird ein neuer Träger in Reideburg errichten.

### **Standorte**

Im Flächennutzungsplan sind die Einrichtungen der Seniorenbetreuung und Behindertenarbeit mit größerem Freiraumareal flächenhaft und mit Lagesymbol dargestellt, kleinere Anlagen hingegen nur mit Lagesymbol. Der Standort der Halleschen Behindertenwerkstätten in Lettin ist als Sonderbaufläche ausgewiesen mit dem Vermerk „Behindertenwerkstatt“. Der Erläuterungsplan „Kinder- und Jugendeinrichtungen/Senioren- und Behinderteneinrichtungen“ zum Flächennutzungsplan zeigt im Detail alle Einrichtungen.

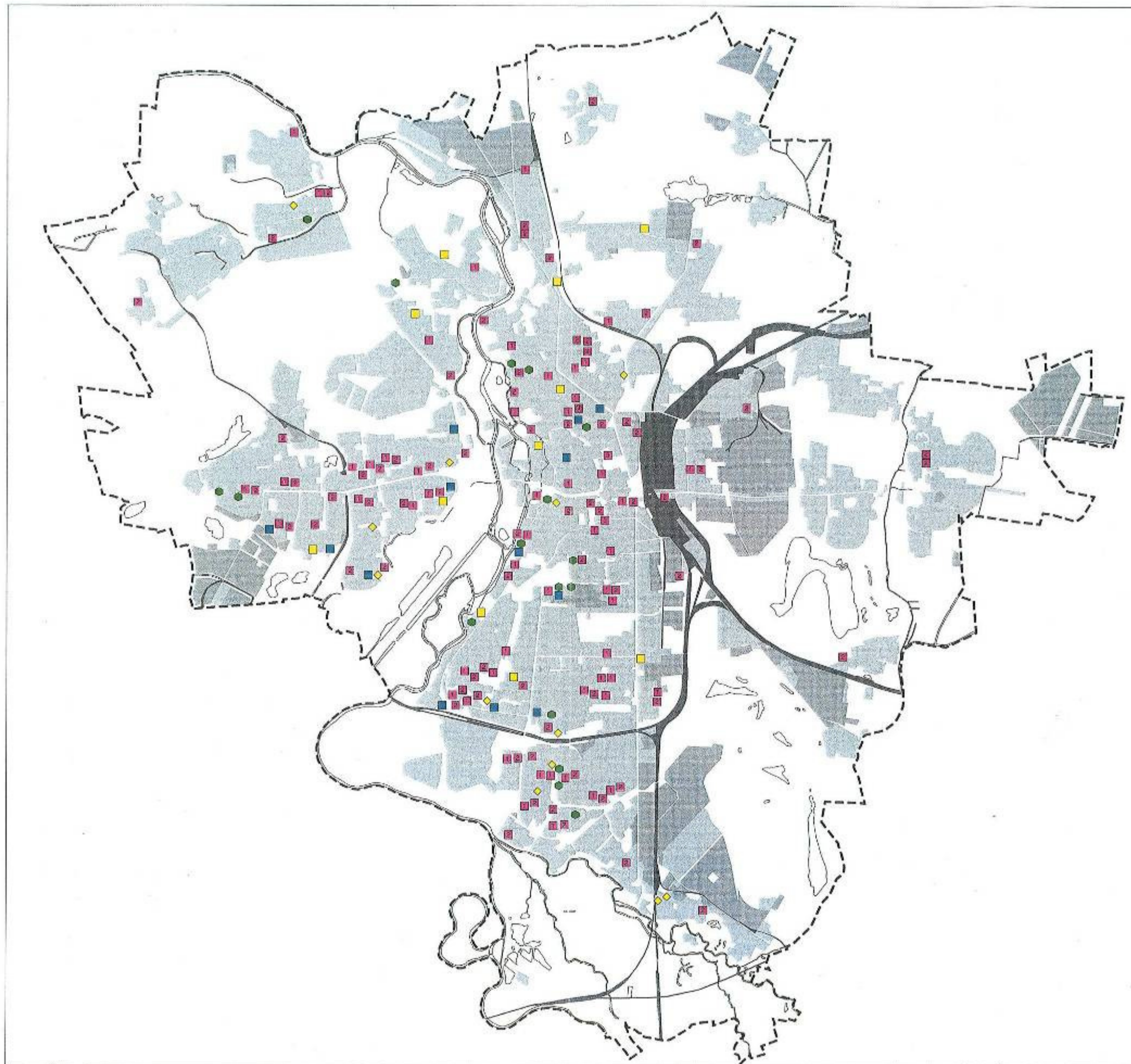
### **6.6 Obdachloseneinrichtungen**

Mit dem Haus der Wohnhilfe am Böllberger Weg und dem Notquartier in der Pfarrstraße sowie sogenannten Übergangswohnungen im Wohnungsbestand verfügt die Stadt derzeit über quantitativ ausreichende Kapazitäten zur Sicherung eines Obdachs.

Die tägliche Praxis zeigt jedoch, daß zunehmend mehr Bürger aus dem normalen Wohnumfeld Probleme haben und sowohl durch Mietschulden als auch durch mietwidriges Verhalten auffallen. Sollten die Bemühungen hier durch sozialarbeiterische Unterstützung Hilfe zur Lösung von Problemen zu geben nicht genügend greifen, kann künftig ein planerischer Bedarf für Obdachlosensiedlungen/Schlichtquartiere entstehen.

### **6.7 Einrichtungen für Ausländer und Flüchtlinge**

Die Stadt ist derzeit verpflichtet, für ca. 1.800 Migranten verschiedener Herkunft (Asylbewerber, Kriegsflüchtlinge u.a.) Wohnheime vorzuhalten.



HALLE (SAALE) \* Der Oberbürgermeister

**Flächennutzungsplan**

Erläuterungsplan

**Soziale Infrastruktur**

Kinder- und Jugendeinrichtungen/

Senioren- und Behinderteneinrichtungen

**Kindereinrichtungen**

- 1 Kindergarten
- 2 Kindertagesstätte
- 3 Kinderkrippe
- Jugendheim
- ◆ Jugendfreizeitheim
- Jugendherberge

**Senioreneinrichtungen**

- Alten /Pfleheim
- sonstige soziale Einrichtung

**Plangrundlage**

- gewerbliche Bauflächen
- sonstige Bauflächen
- Bahnanlagen
- Gewässer

0 200 500 1000 2000m  
 Maßstab des Originals 1:20.000



**Dezernat Planen und Umwelt  
 Stadtplanungsamt**

Stand: Juni 1998



Mit dem Beschluß des Stadtrates vom 16.07.1997 werden neben den bisherigen Standorten in der Südstadt und in Halle-Neustadt weitere 5 Standorte in Wörlitz, Kröllwitz, Trotha und in der Innenstadt für zunächst 3 Jahre gebunden. Der weitere planerische Bedarf ist von zentralen politischen Entscheidungen abhängig.

Ziel in Halle ist, dabei generell eine möglichst kleinräumige und dezentrale Unterbringung zu gewährleisten.

**Tabelle: Übersicht Seniorenheime**

<b>Einrichtung</b>	<b>Träger</b>
Jänicke Haus	Ev. Diakoniewerk
Marthahaus	Stiftung Martha-Haus
Hospital St. Cyriaci	Städtische Stiftung der Stadt Halle
Silbertalerstraße	ASB Ortsverband
Jamboler Straße	ASB Ortsverband
Haus Saaleufer	Volkssolidarität 1990 e. V.
Brandberge	DRK Kreisverband
„Käthe Kollwitz“	DRK Landesverband
Haus Silberhöhe	AWO Kreisverband
Lindenhof	AWO Kreisverband
„Clara Zetkin“	AWO Landesverband
Christinenhof	Christinenhof SZ Betriebs-GmbH
P.-Riebeck-Stift	Städt. Stiftung P. Riebeck Halle
Akazienhof	Akazienhof GmbH der Stadt Halle
Heidering	Kleeblatt GmbH
Martha Maria	Martha Maria
Hettstedter Straße	Volkssolidarität

**Tabelle: Übersicht Behinderteneinrichtungen**

<b>Einrichtung</b>	<b>Träger</b>
WH Naumburger Straße	Lebenshilfe
Kellerstraße	DRK
Fohlenweg	Lebenshilfe
Akazienhof	Akazienhof GmbH der Stadt Halle
WH seel. Behinderte Röpziger Str.	Städt. Stiftung P. Riebeck Halle
WH seel. Behinderte Mindener Str.	AWO
WH für Suchtkranke Reideburg	VS GmbH
WH/WfB M.-Bartholdy-Str.	Lebenshilfe
WH/WfB am Kinderdorf	Lebenshilfe
WH/WfB Weißenfelser Str.	HBW
WH/WfB Blumenauweg Lettin	HBW
WH Sonnenland Ersatzneubau Burgstr.	Bethke-Lehmann-Stiftung

**Tabelle: Übersicht Werkstätten für Behinderte**

<b>Einrichtung</b>	<b>Träger</b>
WfB Böllberger Weg	Lebenshilfe
WfB Wipperweg Kinderdorf	Lebenshilfe
WfB Blumenauweg	HBW

## 6.8 Gesundheitlichen Zwecken dienende Einrichtungen

Die Stadt Halle besitzt auch im Bereich der Krankenhausversorgung den Status eines Oberzentrums. Der Einzugsbereich in der stationären Krankenhausversorgung Halles geht weit über die Stadtgrenzen hinaus, wobei Halle als Zentrum der stationären Versorgung in Sachsen-Anhalt die bedeutendste Rolle einnimmt. Gegenwärtig gibt es in der Stadt sieben voneinander unabhängige Krankenhäuser.

**Tabelle: Standortübersicht der Krankenhäuser**

<b>Krankenhaus</b>	<b>Standort</b>
Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg Medizinische Fakultät	Hauptstandorte: Magdeburger Straße Ernst-Grube-Straße
Städtisches Krankenhaus Martha-Maria Halle-Dörlau GmbH	Röntgenstraße Fährstraße Krukenbergstraße Weidenplan
St. Elisabeth-Krankenhaus Halle	Mauerstraße
St. Barbara-Krankenhaus Halle	Barbarastraße
Berufsgenossenschaftliche Kliniken Stadt Halle - Bergmannstrost	Merseburger Straße
Diakoniekrankenhaus Halle	Lafontainestraße
Psychiatrisches Krankenhaus Halle	Zscherbener Straße

Die Krankenhäuser der Stadt sind und werden mittelfristig saniert, modernisiert und teilweise erweitert. In den kommenden Jahren ist mit einer weiteren interdisziplinären Spezialisierung in medizinischen Fachdisziplinen, verbunden mit einer genau abgestimmten Bedarfsplanung, zu rechnen.

Dabei kann die Medizinische Fakultät der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg nicht als ausschließliches Versorgungskrankenhaus betrachtet werden, sondern hier erfolgen neben der regionalen und überregionalen spezialisierten Versorgung vor allem auch Forschung und Lehre.

Mittel- bis langfristig ist geplant, die Medizinische Fakultät der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg am Standort Ernst-Grube-Straße zu zentralisieren.

Das Diakoniekrankenhaus Halle in der Lafontainestraße wird gegenwärtig saniert und erweitert. Für das bisherige Alten- und Pflegeheim „Martinstift“ ist vorgesehen, es mittelfristig für die geriatrische Rehabilitation zu nutzen.

Auf Grund der Fusion des Städtischen Krankenhauses Martha-Maria Halle-Dörlau mit dem Krankenhaus Martha-Maria wird langfristig die stationäre Krankenhausversorgung am Standort Röntgenstraße konzentriert.

Die Standorte Fährstraße und Krukenbergstraße sind dann für eine anderweitige Nutzung im sozialen Bereich vorgesehen.

Am Standort Merseburger Straße ist der Neubau der Berufsgenossenschaftlichen Klinik Stadt Halle-Bergmannstrost abgeschlossen. Der Um- und Ausbau der vorhandenen Altbausubstanz wird im Jahr 1999 beendet.

Mittelfristig ist eine Zusammenlegung der Bettenkapazität der Krankenhäuser St. Elisabeth und St. Barbara am Standort Mauerstraße/Taubenstraße vorgesehen.

### Standorte

Im Flächennutzungsplan sind die Krankenhäuser flächenhaft als Sonderbaufläche Klinik dargestellt. Alle Einrichtungen zeigt der Erläuterungsplan "Öffentliche Verwaltung/Kirchliche Einrichtungen".

## 6.9 Kulturelle Einrichtungen

Halle besitzt gute Voraussetzungen, um dem **Anspruch „Kulturhauptstadt“** in Sachsen-Anhalt gerecht zu werden. Die Entwicklung der letzten 7 Jahre beweist, daß mit einer stärkeren Hinwendung zum Publikum, größerer Internationalität in den Angeboten und verstärkter Differenzierung der Betätigungsmöglichkeiten für den einzelnen die Akzeptanz Hallescher Kunst und Kultur bei Besuchern und Einwohnern der Stadt deutlich gestiegen ist.

Die **Museen und Kunstsammlungen** wie die Staatliche Galerie Moritzburg, das Händelhaus, das Stadtmuseum, das Technische Halloren- und Salinemuseum, die Theater- und Konzerthäuser wie Opernhaus, "neues theater"/Kulturinsel, Thalia-Theater mit der entstehenden "Spiellandschaft" und das Theater für Satire und Figuren sowie zahlreiche andere kulturelle Einrichtungen unterstreichen diesen Anspruch nachdrücklich.

Herausragende Bedeutung für die Ausstrahlung der Stadt Halle als Stadt der Wissenschaft und Kunst besitzen die jährlich stattfindenden **Händel-Festspiele** und das in dieser Tradition entwickelte vielfältige musikalische Leben der Stadt. Im Herbst 1998 wird die „Georg-Friedrich-Händel-Halle“ eröffnet. Mit dem in dieser Halle befindlichen großen Konzertsaal wird der Pflege und Weiterentwicklung hallescher Musiktraditionen ein außergewöhnlicher Rahmen geboten werden.

Durch internationale Kulturtage, eine Vielzahl von internationalen Kunstdarbietungen in Halle sowie zahlreichen Gastspielen Hallescher Ensembles im In- und Ausland erfährt die Stadt eine über die Landesgrenzen hinausreichende Beachtung.

In den ersten Jahren kommunaler Selbstverwaltung seit 1990 sind unterschiedliche Entwicklungen im kulturellen Sektor der Stadt Halle zu beobachten. Neben städtischen Angeboten sind vielfältige Initiativen von Vereinen und Bürgergruppen prägend für das Kulturleben Halles. Die Aktivitäten umfassen soziokulturelle Betätigungsformen ebenso wie die Vorbereitung von Stadtteilsten oder besondere Ausstellungs- und Veranstaltungsprojekte, aber auch die Entwicklung Freier Theater.

Die Innenstadt mit ihren Theatern, Museen und alternativen Veranstaltungsorten (wie Kaffeeschuppen, Schorre, Capitol) bietet eine Vielzahl von Angeboten. Besondere Bedeutung hat das Kulturleben aber auch in der unmittelbaren Wohnumwelt der Bürger.

Gerade in den Großwohnsiedlungen mit hoher Wohndichte besteht ein starker Wunsch, sich sozial und kulturell zu orientieren. Besonders für alte Menschen, Familien mit Kindern gilt es, Kommunikationsorte zu schaffen, die durch ihre Lage benutzerfreundlich sind und Freizeitangebote bereithalten. Hierzu gibt es bereits gute Ansätze. So entstanden in den Stadtteilen Heide-Nord, Neustadt und der Silberhöhe soziokulturelle Zentren, in denen Angebote kultureller Betätigung vorliegen und vernetzt werden können dadurch, daß der Vereinsarbeit Räumlichkeiten zur Verfügung gestellt werden.

Neben der kontinuierlichen Weiterentwicklung bestehender kultureller Institutionen fördert die Stadtverwaltung Vereine, Kulturträger und Kulturinitiativen, die die Stadtteilkultur bereichern und Kulturangebote in Kindereinrichtungen, Schulen und Altenheime bringen. Auch Künstler, die in den Stadtteilen wirksam werden, erhalten in unterschiedlicher Form Unterstützung.

Räumlichkeiten in kommunalen Einrichtungen wie Schulen, Volkshochschulen, Musikschulen u.a. werden für Vereine, freie Gruppen und Kulturinitiativen zur Verfügung gestellt. Neben den benannten kulturellen Entwicklungen haben die große Anzahl populärer Veranstaltungen privater Konzertagenturen (zum Teil auf der modernen städtischen Freilichtbühne Peißnitz) und privat betriebener Kulturhäuser Halle einen guten Ruf über die Landesgrenzen hinaus verschafft.

Alle die aufgezeigten Entwicklungslinien gilt es in den kommenden Jahren auszubauen und entsprechend den Ansprüchen der Bürger weiter zu entwickeln.

### **Standorte**

Bedeutende kulturelle Einrichtungen mit überörtlichem Einzugsbereich sind flächenhaft mit Nutzungssymbol, weniger bedeutsame nur mit Symbol dargestellt. Kleinere Einrichtungen wie Clubhäuser, Vereinsheime sind nicht berücksichtigt. Der Beiplan "Kulturelle Einrichtungen/Sportstätten" zum Flächennutzungsplan zeigt im einzelnen alle Einrichtungen.

## 6.10 Sportstätten

Die Stadt Halle verfügt über insgesamt 246 Sportstätten mit 862.835 m<sup>2</sup> sportlicher Nutzfläche, darunter 82 Sondersportstätten, wie Leistungssportzentren für Sportschwimmen, Turnen, Rhythmische Sportgymnastik, Wasserspringen, Boxen sowie Schießsportanlagen und Pferdesport-, Kegel- und Wassersportanlagen.

Für die Ermittlung des Sportstättenbedarfs in der Stadt Halle dient der im Juni 1993 in Anlehnung an den "Goldenen Plan West" veröffentlichte "Goldene Plan Ost" sowie die Sportstättenleitplanung der Stadt Halle von Januar 1996.

Die Orientierungswerte für den Bedarf an nutzbaren Sportflächen betragen für eine Stadt mit etwa 260.000 bis 290.000 Einwohnern bei Sporthallen 0,265 m<sup>2</sup>/EW, bei Sportplätzen 2,75 m<sup>2</sup>/EW, bei Hallenbädern 0,01 m<sup>2</sup>/EW und bei Freibädern 0,04 m<sup>2</sup>/EW. Wie die nachfolgende Tabelle belegt ist der aus der Wohnbevölkerungsentwicklung resultierende **Nachholbedarf**, insbesondere bei Sporthallen, für Halle **relativ hoch**.

**Tabelle: Bedarfsermittlung Sportstätten**

Sportstätten	Flächenbestand m <sup>2</sup>	Flächenbedarf 260.000 EW		Flächenbedarf 275.000 EW		Flächenbedarf 290.000 EW		Nachholbedarf		
		m <sup>2</sup>	%	m <sup>2</sup>	%	m <sup>2</sup>	%	m <sup>2</sup>	%	
145 Sporthallen 0,265 m <sup>2</sup> /EW	54.068	68.900	14.832	21	72.875	18.807	26	76.850	22.782	30
91 Sportplätze 2,75 m <sup>2</sup> /EW	797.306	-----	-----	kein	Nachholbedarf	-----	-----	-----	-----	---
4 Hallenbäder 0,01 m <sup>2</sup> /EW	1.923*	2.600	67.726		2.750	82.730		2.900	97.734	
6 Freibäder 0,04 m <sup>2</sup> /EW	8.190 (ohne Naturbäder)	10.400	2.210	21	11.000	2.810	26	11.600	3.410	29

\* ohne Sportschwimmhalle Robert-Koch-Straße und Springerbecken in der Schwimmhalle Halle-Neustadt













### Flächennutzungsplan Erläuterungsplan

#### Soziale Infrastruktur Kulturelle Einrichtungen / Sportstätten

##### Kulturelle Einrichtungen

-  Theater
-  Bibliothek
-  Filmkunst
-  Musikclubs
-  Museen, bildende Kunst
-  Kommunale Kulturarbeit, alternative Kultureinrichtungen
-  Zoo

##### Sportstätten

-  Turn- und Sporthalle
-  Sportplatz
-  Tennis
-  Reitsport
-  Leichtathletik
-  Hallenbad
-  Freibad
-  Wassersport
-  Schuleporthalle
-  Hochschulsport
-  Sonderanlage

##### Plangrundlage

-  gewerbliche Bauflächen
-  sonstige Bauflächen
-  Bahnanlagen
-  Gewässer

0 200 500 1000 2000m  
Maßstab des Originals 1:20.000



Dezernat Planen und Umwelt  
Stadtplanungsamt

Stand: Juni 1998



Zur schrittweisen Reduzierung des Fehlbedarfes sind folgende Maßnahmen notwendig:

- Bau von Sporthallen insbesondere für die Ballsportarten (Zwei- und Dreifachhallen), qualitative Verbesserung der bestehenden Sportflächen zur Schul- und Bevölkerungsversorgung,
- Nachweis von Standorten für sonstige Sporteinrichtungen wie Tennishallen, Bowling- und Kegelanlagen, Anlagen für Bogenschießen, Motoball und Mountainbike,
- Nachweis von Flächen für Trendsportarten,
- behindertengerechter Ausbau ausgewählter Sportstätten, um den Zugang zu Sportfreiflächen, Sporthallen und Hallenbädern zu gewährleisten.

Vorrangig ist die Sanierung und Modernisierung der bestehenden Sportstätten.

Dazu gehören:

- die bautechnische und gebäudetechnische Sanierung und Modernisierung der bestehenden Sporthallen,
- die Verbesserung des sanitären Umfeldes auf Sportanlagen,
- der funktionsgerechte Ausbau der Sportanlagen für die Überlagerung von Nutzungsvarianten,
- die Ergänzung der bestehenden Sportplatzstandorte, die nur mit einem Rasengroßfeld ausgestattet sind,
- die Sanierung und Modernisierung der bestehenden Naturbäder, Hallenbäder und Freibäder.

Bei den Sondersportanlagen hat die Erhaltung, Sanierung und Modernisierung des Bestandes Vorrang. Der Neubau sonstiger Sporteinrichtungen (für Tennis, Squash, Bowling, Golf, Fitness u.a.) wird sich fast ausschließlich über private Investoren vollziehen. Standorte für eine Mehrfunktionshalle auf der Silberhöhe und ein Freizeit- und Tourismuszentrum in Halle-Beesen werden im Plan dargestellt.

### **Standorte**

Die **bestehenden Sportstätten** sind im Flächennutzungsplan überwiegend in Grünflächen, vereinzelt in Gemeinbedarfs- und sonstigen Bauflächen mit Nutzungssymbol eingetragen. Die Darstellung von Sportstätten in als Sportanlage gewidmeten Grünflächen läßt den Bau von sportspezifischen Gebäuden (Umkleideeinrichtungen u.a.) grundsätzlich, nach entsprechender Einzelabstimmung zur standört-



lichen Einordnung, zu. Die Ausweisung von Sonderbauflächen für Fußball- und Leichtathletikstadien bildet die Ausnahme.

In einigen Bereichen, wie Heide-Nord, Wörmlitz und Osendorf, sind Standorte für die Entwicklung neuer Sportstätten im Flächennutzungsplan ausgewiesen, die sich in Grün- und Sonderbauflächen befinden. Die geplanten Sporteinrichtungen im Bereich Sandanger und Dörlau sind als Sonderbauflächen dargestellt. Der Beiplan "Kulturelle Einrichtungen/Sportstätten" zum Flächennutzungsplan zeigt alle dargestellten Sporteinrichtungen.

### 6.11 Öffentliche Verwaltung

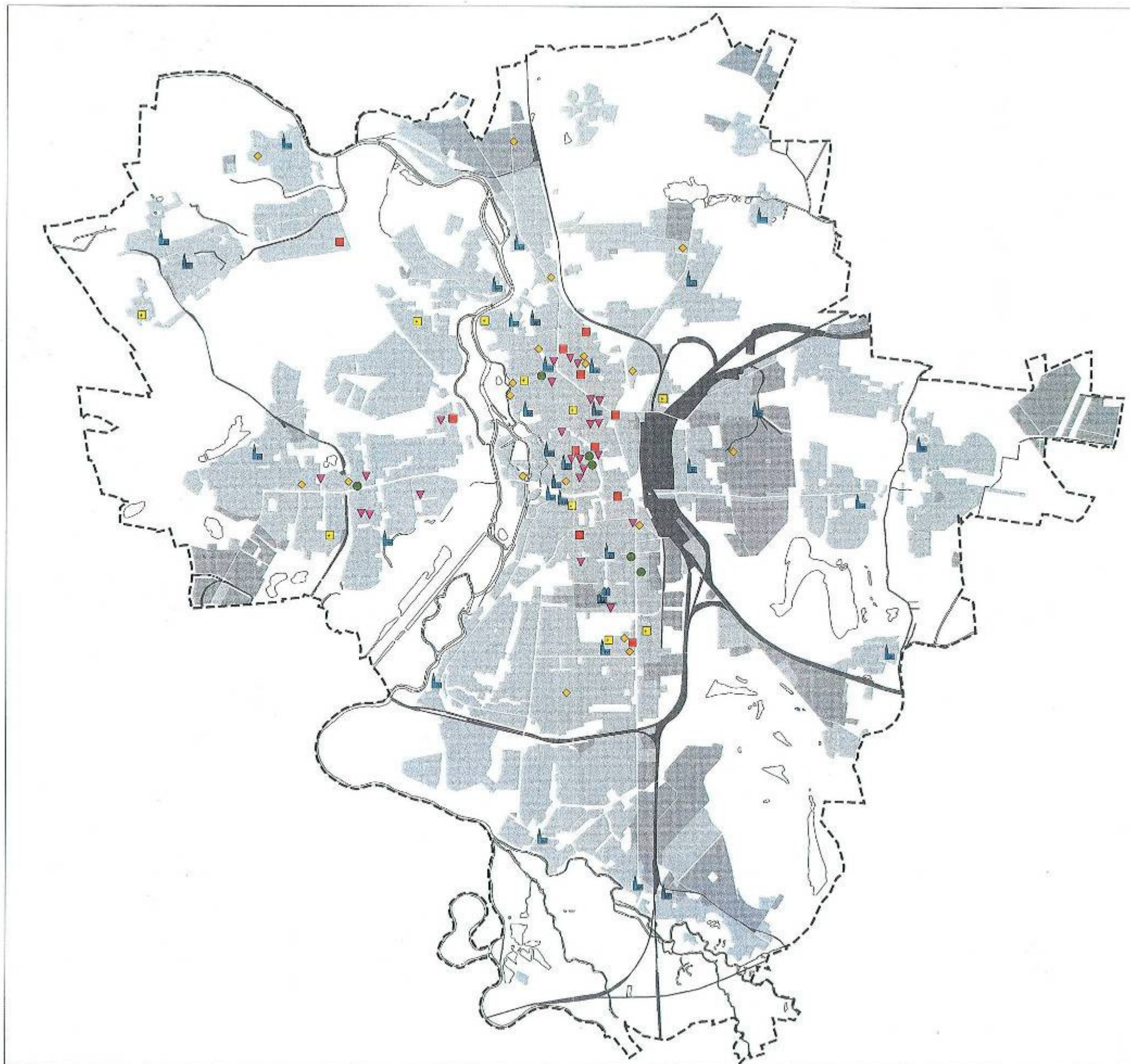
Als Oberzentrum und kreisfreie Stadt ist **Halle** ein herausragender Verwaltungsstandort. Das Regierungspräsidium mit Sitz in Halle ist zuständig für 6 Landkreise und das Stadtgebiet Halle mit einem Gesamtterritorium von 4.430 km<sup>2</sup> und ca. 920.000 Einwohnern.

Der Saalkreis zählt auf ca. 620 km<sup>2</sup> ca. 69.000 Einwohner (Stand: 31.12.1996). Standort des Landratsamtes ist ebenfalls die Stadt Halle. Außerdem ist Halle Standort von Landes- und Bezirksbehörden, Organisationen und Verbänden, deren Geschäftsbereiche den Landkreis, den Regierungsbezirk, das Land Sachsen-Anhalt und benachbarte Bundesländer umfassen.

#### Standorte

Die bestehenden größeren **öffentlichen Verwaltungseinrichtungen** des Landes Sachsen-Anhalt, der Stadt Halle und des Saalkreises mit Publikumsverkehr sind als Gemeinbedarfsfläche mit Nutzungssymbol dargestellt; die übrigen sind durch ein Lagesymbol kenntlich gemacht. Außenstellen wurden in der Plandarstellung nicht berücksichtigt. Für fünf größere geplante Verwaltungsbereiche sind Sonderbauflächen in Heide-Süd, am Dessauer Platz, Damaschkestraße, Murmansker Straße und Wörmlitz ausgewiesen worden.

Der Erläuterungsplan "Öffentliche Verwaltung/Kirchliche Einrichtungen" zum Flächennutzungsplan veranschaulicht die Verwaltungseinrichtungen in der Übersicht.



**Flächennutzungsplan**  
 Erläuterungsplan

**Soziale Infrastruktur**  
 Öffentliche Verwaltung / Kirchliche Einrichtungen

Öffentliche Verwaltung

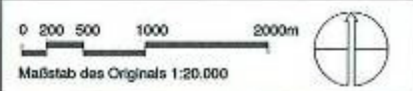
-  öffentliche Verwaltung Stadt/Saalkreis
-  öffentliche Verwaltung Land
-  öffentliche Verwaltung Bund
-  Gericht
-  Krankenhaus

Kirchliche Einrichtungen

-  Katholische Kirche
-  Evangelische Kirche
-  Kloster

Plangrundlage

-  gewerbliche Bauflächen
-  sonstige Bauflächen
-  Bahnanlagen
-  Gewässer



**Dezernat Planen und Umwelt**  
**Stadtplanungsamt**

Stand: **Juni 1998**

## **6.12 Kirchliche Einrichtungen**

Auch in Halle sind die vorrangig vertretenen evangelisch-unierten und römisch-katholischen Kirchengemeinden nicht allein Zentren religiösen Lebens, sondern übernehmen auch vielfältige Aufgaben im sozialen Bereich.

Der Flächennutzungsplan stellt nur die Sakralgebäude ohne die Pfarr- und Gemeindehäuser mit Nutzungssymbolen dar. Es sind Standorte von 23 evangelischen und 7 katholischen bestehenden Kirchen enthalten. Der Erläuterungsplan "Öffentliche Verwaltung/Kirchliche Einrichtungen" zum Flächennutzungsplan gibt eine Übersicht der kirchlichen Einrichtungen.

## 7 FORSCHUNG UND LEHRE

### 7.1 Ausgangslage

Der Sitz der **Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg** in Halle (Saale), die im Jahre 1994 ihr 300-jähriges Bestehen feierte, unterstreicht den Rang der Stadt Halle als Oberzentrum weit über die Region hinaus. Neben der traditionellen Bedeutung für das geistig-kulturelle Leben in Halle ist die Universität und ihre Entwicklung ein außerordentlicher Wirtschaftsfaktor für die Stadt als Arbeitgeber, als Auftraggeber für Gewerbe, Handel und Dienstleistung und als **Anziehungspunkt** für Unternehmen, insbesondere aus dem technologischen Bereich.

Neben der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg befinden sich in Halle noch die **Hochschule für Kunst und Design Burg Giebichenstein** mit mehreren Gebäudekomplexen zwischen Burg Giebichenstein und Neuwerk. Als weitere, auch historisch bedeutende Bildungseinrichtung sind die **Franckeschen Stiftungen** und die **Evangelische Hochschule für Kirchenmusik** zu nennen.

Im Rahmen der Neuordnung der **Hochschullandschaft** in Sachsen-Anhalt bietet sich die Möglichkeit, Halle als Hochschul- bzw. Universitätsstandort entscheidend weiterzuentwickeln. Wesentlicher Beitrag dazu ist seitens der Stadt Halle, Flächenvorsorge im notwendigen Umfang für Institutserweiterungen und -neubauten zu treffen und die erforderlichen Infrastrukturvoraussetzungen zu schaffen. Durch die historischen und baulichen Gegebenheiten sind wesentliche Ansatzpunkte gegeben.

### 7.2 Bedarfsermittlung

#### 7.2.1 Bestandsbewertung

1996/1997 wies die Martin-Luther-Universität in Halle einschließlich der Pädagogischen Hochschule einen **Personalbestand** von ca. 8.000 wissenschaftlichen und nichtwissenschaftlichen Mitarbeitern (ohne Pflegepersonal) und ca. 12.000 Studenten auf.

Die Hochschule für Kunst und Design umfaßt ca. 230 wissenschaftlich-künstlerische und nichtwissenschaftliche Mitarbeiter und ca. 700 Studierende (Stand 1996/1997).

Ergänzt wird der Universitäts- und Hochschulbereich durch zahlreiche **weitere Institute** aus Wissenschaft, Kultur und Bildung; u.a. sind hier zu nennen:

- o Akademie Leopoldina Carolina

- o Fraunhofer-Institut für Werkstoffmechanik, Außenstelle für Mikrostruktur von Werkstoffen
- o Institut für Agrarentwicklung in Mittel- und Osteuropa
- o Institut für Pflanzenbiochemie
- o Institut für Strukturpolitik und Wirtschaftsförderung e.V.
- o Institut für Wirtschaftsforschung Halle
- o Landwirtschaftliche Untersuchungs- und Forschungsanstalt Sachsen-Anhalt
- o Max-Planck-Gesellschaft, AG Enzymologie der Peptidbindung
- o Max-Planck-Gesellschaft, AG Flüssigkristalline Systeme
- o Max-Planck-Gesellschaft, AG Umweltrecht
- o Max-Planck-Institut für Mikrostrukturphysik

Das **Studentenwerk Halle** betreibt z.Zt. ca. 1.500 Studentenwohnheimplätze an verschiedenen Standorten in Halle-Neustadt und am Weinbergweg. Diese Standorte sind aufgrund der Lage und/oder des baulichen Zustandes zum Teil auf Dauer nicht zu erhalten.

Die **Neuordnung der Hochschullandschaft** in Sachsen-Anhalt bringt zwei wesentliche Änderungen bzw. Entwicklungen für den Hochschulstandort Halle mit sich:

- o die Zusammenlegung der Pädagogischen Hochschule Halle/Köthen und Teilen der Technischen Hochschule Merseburg mit der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg
- o die Ergänzung der geistes-, natur- und erziehungswissenschaftlichen Fakultäten durch ingenieurwissenschaftliche Disziplinen

Durch diese Neuorganisation erhält der **Universitätsstandort** Halle ein **besonderes Gewicht**. Die Einrichtung anwendungsbezogener Disziplinen bietet in Verbindung mit den Naturwissenschaften beste Voraussetzungen für eine technologisch orientierte Forschung und Lehre, die für Technologieunternehmen der Privatwirtschaft hohe Attraktivität gewinnen kann. Zur **Entwicklung und Reorganisation der Hochschulstandorte** in Halle ist eine grundlegende Konzeption durch das Institut für Entwicklungsplanung und Strukturforschung Hannover - IES - im Auftrag des Ministeriums für Wissenschaft und Forschung des Landes Sachsen-Anhalt erarbeitet worden.

Sie geht von dem **Ziel** aus,

- o die beiden **Hauptstandorte** in der Innenstadt und in Kröllwitz im Bereich Weinberg/Heide-Süd beizubehalten bzw. weiterzuentwickeln,

- o die räumliche Zuordnung der Fachangebote vorrangig an den Studiengängen zu orientieren, um einen möglichst **rationalen Lehrbetrieb** zu gewährleisten,
- o die Standorte und Gebäudekomplexe der Pädagogischen Hochschule und der Hochschule für Kunst und Design in die **Gesamtplanung** einzubeziehen.

### 7.2.2 Flächenbedarf

Entsprechend der Empfehlung der **Hochschulstrukturkommission** des Landes Sachsen-Anhalt geht die Bedarfsermittlung von 15.200 Studienplätzen insgesamt in Halle aus.

Der prognostizierte **Geschoßflächenbedarf** (Hauptnutzfläche) liegt für die gesamte Universität - mit Ausnahme der Medizinischen Fakultät bei ca. 138.000. Unter Berücksichtigung eines Nebenflächenzuschlages von 30% und einer baulichen Verdichtung zwischen 0,5 und 0,7 GFZ (Geschoßflächenzahl) ergibt sich ein **Gesamtflächenbedarf zwischen 23 und 32 ha**.

Am **Standort Innenstadt** stehen im Bau- und Flächenbestand der Universität (ohne Botanischen Garten, Klinik, Versuchsfelder der Landwirtschaftlichen Fakultät und Sportflächen) ca. 9-10 ha zur Verfügung.

Am **Standort Kröllwitz/Heide-Süd** stehen (ohne Klinik, außeruniversitäre Forschung) ca. 30 ha zur Verfügung. Damit steht einem geschätzten Bedarf zwischen 23 und 32 ha eine Flächenausweisung von ca. 40 ha gegenüber.

### 7.3 Standorte

Ausgehend von den historischen und den räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten wird in der Untersuchung des IES eine bipolare Entwicklung von Kröllwitz und Innenstadt sowie eine **räumliche Aufgabenteilung** zwischen den Hauptstandorten vorgeschlagen:

- o Geistes- und Erziehungswissenschaften sowie zentrale Einrichtungen in der Innenstadt
- o Zusammenfassung aller Bereiche der Medizinischen Fakultät am Standort des neuen Klinikums in Kröllwitz
- o Zusammenfassung der naturwissenschaftlichen und technischen Bereiche am Weinbergweg/Heide-Süd.

#### Abbildung: Schwerpunkte Forschung und Lehre



Für den Bereich **Innenstadt** sind die Standortfragen zu zentralen Hochschul- und Versorgungseinrichtungen (Bibliothek, Mensa und Grundlagenfächer) sowohl im geistes- wie im naturwissenschaftlichen Bereich noch nicht abschließend geklärt. Die Hauptverwaltung der Universität verbleibt in der Innenstadt.

Der Gesamtstandort **Kröllwitz** gliedert sich in 4 Teilbereiche (s. Abb.):

- 1) Weinberg (Naturwissenschaften)
- 2) Bereich Weinbergweg/Heideallee (Biologikum, Bibliothek)
- 3) Heide-Süd (ehemalige Garnison Heide)  
(Naturwissenschaften und technische Wissenschaften)
- 4) Bereich nördlich der Ernst-Grube-Straße  
(Klinikum mit Folgeeinrichtungen)

Ergänzt wird die Universitätsentwicklung durch z.T. konkrete **Ansiedlungsplanungen** außeruniversitärer Forschungs- und Bildungsinstitute (u.a. Umweltforschungszentrum Leipzig-Halle GmbH, Institut für Agrarentwicklung in Mittel- und Osteuropa). Die im Bereich **Giebichenstein/Neuwerk** vorhandenen Gebäude und Einrichtungen stehen weiterhin den künstlerischen Fächern zur Verfügung. Erweiterungsmöglichkeiten sind in unmittelbarer Nähe der Burg Giebichenstein im Bedarfsfall gegeben.

Die Entwicklung der Kunst- und Design-Institute und Einrichtungen der Hochschule für Kunst und Design Burg Giebichenstein ist für die Zone Giebichenstein/Neuwerk/Saaleaue von wesentlicher Bedeutung, um den besonderen Charakter dieses Bereiches auch nach außen wirksam und sichtbar durch künstlerische und kulturelle Akzente und Elemente zu unterstreichen.

#### Abbildung: Entwicklungsschwerpunkt Kröllwitz





## 8 UMWELTSCHUTZ UND LANDSCHAFTSPLANUNG

### 8.1 Thematische Einführung

Als wichtiges detailliertes **Abwägungsmaterial** für die Flächennutzungsplanung wurden im Hinblick auf Bauflächenabgrenzungen, Umweltverträglichkeit sowie Formulierung von Umweltqualitätszielen umweltschutzrelevante und landschaftsökologische Grundlagenuntersuchungen herangezogen. Gemäß BauGB § 1 Abs. 5 ergibt sich die Verpflichtung, den ökologischen Belangen im Sinne der **Umweltvorsorge** bei der kommunalen Planung einen bedeutenden Stellenwert einzuräumen. Im Flächennutzungsplan der Stadt Halle wird deshalb von der im BauGB verankerten Möglichkeit Gebrauch gemacht, zusätzliche Planinhalte festzulegen, die sich aus der Bewertung des ökologischen Zustandes und der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes heraus als notwendig und damit darstellungsrelevant erweisen.

Dieser Ansatz wird durch das NatSchG LSA §1 Abs. 1 dahingehend untersetzt: "Natur und Landschaft sind im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, zu pflegen und zu entwickeln, daß:

1. die Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes,
2. die Nutzbarkeit der Naturgüter,
3. die Pflanzen- und Tierwelt sowie
4. die Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft

als Lebensgrundlage des Menschen und als Voraussetzung für seine Erholung in Natur und Landschaft nachhaltig gesichert wird."

### 8.2 Naturräumliche und stadtoökologische Gegebenheiten

#### Naturräumliche Gliederung

Die heutigen Oberflächenformen im Halleschen Raum sind das Resultat des Zusammenwirkens von Abtragungsvorgängen im Tertiär und Quartär mit den Gegebenheiten des geologischen Untergrundes und des Salzauslaugungsprozesses im Untergrund. Durch seine Lage im Übergangsbereich zweier recht gegensätzlicher Landschaftsräume ist der Raum Halle durch eine außergewöhnliche Konzentration verschiedenartiger **Oberflächenformen** geprägt:

- o im Osten der Randbereich der **Leipziger Tieflandsbucht**, ausgeprägt als eine flachwellige, kaum gegliederte Hochfläche, lediglich unterbrochen durch die kaum wahrnehmbare Talung

der Reideau, die zugleich durch die Bebauung und intensive landwirtschaftliche Nutzung stark ausgeräumt ist. Durch den Bergbau sind zudem im Südosten des Stadtgebietes die natürlichen Gegebenheiten völlig überprägt worden und es ist nachfolgend eine neue, gebietsuntypische, sehr abwechslungsreiche **Bergbaufolgelandschaft** mit Halden, Tagebauseen und Bruchfeldern entstanden. Im nördlichen Teil bei Seeben hat sich ein markanter z.T. spornartiger Steilrand zur Trothaer **Saaleniederung** herausgebildet;

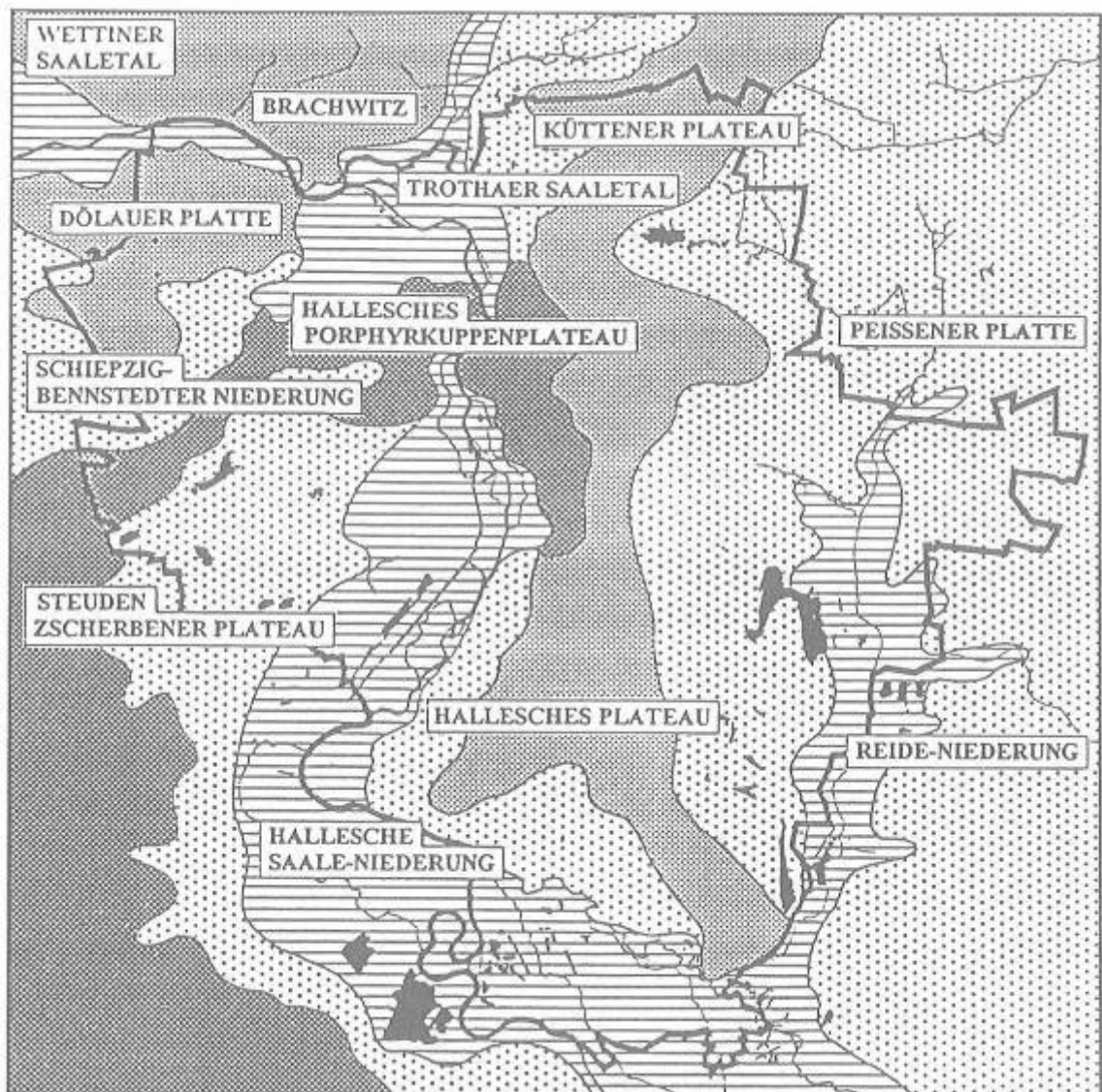
- o im Westen das reich gegliederte **Östliche Harzvorland** mit der zum Saaletal sowie nach Nordosten hin stark reliefierten **Porphyrkuppenlandschaft**. Die hohe naturräumliche Qualität ergibt sich aus der starken Reliefierung (Dölauer Platte), den deutlich sichtbaren markanten, fast steilen Porphyrkuppen und steilen, z.T. felsigen Hangpartien. Von Süden her zieht ein schmaler Ausläufer des **Zscherbener-Steudener-Plateaus** bis nach Nietleben und bildet eine breite Hochfläche südwestlich der Dölauer Heide. Nördlich davon schließt sich die wellig ausgeprägte Dölauer Platte mit den schmalen, hohen Plateaubergzügen (Bischofswiese) an. In Döla und Nietleben prägen auch die ehemaligen Abbaugelände von Kalkstein, Braun- und Steinkohle die Landschaft.

Dazwischen erstreckt sich das ca. 20 - 25 m tief eingeschnittene **Saaletal**, ein 2-3 km breites durch Erosion und Auslaugung entstandenes Tal, das sich, das stellenweise vom Bodenabbau geprägte Porphyrkuppengebiet durchbrechend, auf ca. 100 m verengt, um sich nördlich davon zu der breiten Trothaer Saaleniederung erneut aufzuweiten. Zwischen Lettin und Brachwitz kommt es im Porphyrkuppengebiet zu einer nochmaligen Verengung des Saaletals. In den mittleren und südlichen Auenbereichen mäandrieren Saale und Weiße Elster sehr stark. Zahlreiche Nebenarme und Inseln (Peißnitz, Rabeninsel) gliedern die weite, fast ebene Aue. Abgesehen von dem mittleren Saaletal markieren Steilränder mit Höhen bis zu 15 m den Übergang zu den Hochplateaus. Durch z.T. eingeschnittene Tälchen gegliederte Hangkanten im südlichen Saaletal bilden den Übergang zur Merseburger Buntsandsteinplatte.

Die Lage am Nordrand der **Leipziger Tieflandsbucht** steht in keiner Beziehung zum geologischen Untergrund. Durch geologische Bewegung wurde die Scholle des Halleschen Vulkanitkomplexes (ältere Gesteinsformationen) an einer das Stadtgebiet querenden Bruchstörung herausgehoben. Die Gesteine des Rotliegenden im Norden grenzen bei Niveauunterschieden von 500 bis 1500m im Untergrund an die Salzfolge des Zechsteins und Trias an, wobei die Porphyre aufgrund ihrer Widerstandsfähigkeit sogenannte Härtlingskuppen (z.B. Ochsenberg, Giebichenstein, Reilsberg, Galgenberg) bildeten.

Südlich und westlich der **Störungslinie** stehen jüngere Sedimente der Triasformation (Buntsandstein, Muschelkalk) an. Im Tertiär wurden neben tertiären Sanddünen in der Dölauer Heide umfangreich Braunkohlen abgelagert. Mehrfach überdeckten pleistozäne Inlandvereisungen der Elster- und Saalekaltzeit das Gebiet und lagerten großflächig Moränen (Geschiebemergel) und Schmelzwassersedimente auf den Hochflächen ab. In der Saalekaltzeit wurde mit der Verlegung der Saale aus dem östlichen Raum (Bruckdorf-Döllnitz) unter dem Einfluß der Eisrandlage und von Salzauslaugungsvorgängen im Untergrund das heutige Flußnetz festgelegt. Unter den periglazialen Bedingungen der Eiszeiten vollzog sich an den Rändern der Hochflächen eine intensive Abtragung, verbunden mit der Freilegung älterer Gesteinsformationen.

**Abbildung: Naturräumliche Gliederung**



Der Strukturbaue des tieferen Untergrundes von Halle wird von einer Lagerungsstörung (= Hallesche Störung/Marktplatzverwerfung) geprägt, die die Zuordnung des Stadtgebietes zu zwei verschiedenartigen geologischen Einheiten begründet:

- Hallescher Vulkanitkomplex im Norden mit Porphyren, Konglomeraten, Schluff- und Sandsteinen (Bildungen des Permokarbons)
- Merseburger Scholle (Buntsandsteinplatte) im Süden mit vorwiegend Sand-, Schluff- und Tonsteinen (Bildungen des Unteren und Mittleren Buntsandsteins)

Der Grenzbereich dieser Schollenstrukturen verläuft im Stadtzentrum nahezu West-Ost (Marktplatz - Riebeckplatz); in den randlichen Stadtteilen dagegen generell Nordwest-Südost.

Im **Bereich südlicher Marktplatz/Hallmarkt/„Spitze“** bewirkt die „Hallesche Störung“ eine relative Hochlage stark verkarsteter, salzwasserführender Karbonatgesteine (Dolomit, Kalkstein) und wahrscheinlich auch von Sulfatgesteinen (Gips, Anhydrit), die in der geologischen Vergangenheit der Auslaugung unterlagen. Für ein Fortwirken solcher oft mit Absenkungen der Tagesoberfläche verbundener Prozesse gibt das gehäufte Auftreten von Gebäudeschäden im Terrain Hallmarkt und Umgebung deutliche Hinweise. Beim derzeitigen Kenntnisstand ist die Bauschadensentwicklung in diesem Bereich aber vordergründig auf die dort ungünstigen Baugrundverhältnisse (Auffülle, Lockermassen, schwankende Grundwasserstände) zurückzuführen.

Der geologische Untergrund des Stadtteils Neustadt gehört zur Nietleben - Bennstedter Mulde, einem tektonischen Teilelement der Mansfelder Mulde. Es treten hier vorwiegend Schluff- und Tonstein, Sandstein, Kalkstein, Mergelstein, Dolomit und Gips (Sedimentgesteine der Trias) auf. Nahe der Linie Saline - ehem. Flugplatz - ehem. Tongrube Hänsel wird der weitere Verlauf der „Halleschen Störung“ angenommen.

Das Stadtgebiet von Halle ist weiträumig von Lockergesteinen des Tertiärs und Quartärs bedeckt. Den flächenmäßig größten Anteil nimmt dabei der saalekaltzeitliche Geschiebemergel (sandig-kiesiger Schluff bis schluffig-kiesiger Sand) **im Osten** der Stadt ein. Der Westrand der Geschiebemergelhochfläche ist durch einen Nord-Süd verlaufenden Geländeanstieg (Seeben - Trotha - Ludwig-Wucherer-Straße - Hansering - Beesener Straße - Robert-Koch-Straße) verfolgbar. Unterlagert wird dieser Geschiebemergelkomplex von Terrassenschotter, tertiären Sanden, Schluffen und Tonen z.T. mit ein bis zwei Braunkohlenflözen. Insbesondere im östlichen Abschnitt des Altstadt-kerns lagert das bis 16 m mächtige Hallesche Unterflöz oberflächennah (z.B. im Standortbereich der Franckeschen Stiftungen) und beeinträchtigt hier die Baugrundverhältnisse nachhaltig.

Ungünstige Bedingungen für die Gründung baulicher Anlagen bestehen auch in den großflächigen **Talauen der Saale und Weißen Elster** (geringe Belastbarkeit des Auelehms und hohe Grundwasserstände).

Ein erheblicher Teil der in Halle bestehenden Baugrundprobleme resultiert aus hohen Grundwasserständen und Staunässe-Einwirkungen. Die im üblichen Gründungsbereich auftretenden Wässer erweisen sich fast immer als stark betonaggressiv.

In beträchtlichen Arealen der Stadt sind die natürlichen Verhältnisse durch menschliche Eingriffe erheblich verändert worden. So führte z.B. der **Abbau von Braunkohle und Steinkohle** im Tief- und Tagebau zu auch heute noch wirksamen Einschränkungen in der Flächennutzung. Obwohl die flächenhaften Senkungen der Tagesoberfläche als Folge des Abbaus von Steinkohle im Tiefbau mit Sicherheit völlig abgeklungen sind, besteht im Bereich der ca. 35 ehemaligen Tagesschächte ein Gefahrenpotential. Im Rahmen der Gefahrenabwehr Altbergbau werden durch das Bergamt Halle seit 1996 Arbeiten zur Lokalisierung und Verwahrung der o.g. Tagesschächte durchgeführt. Damit ist abzusehen, daß zumindest bereichsweise ab 1997 die Restriktionen für die Flächen mit ehemaligen Steinkohleschächten nicht mehr oder nur noch sehr abgeschwächt gelten werden.

**Auffüllbereiche** erstrecken sich über weite Teile des Stadtgebietes. Es handelt sich sowohl um Verfüllungen natürlicher und künstlicher Hohlformen als auch um Aufschüttungen der unverritzten Oberfläche. Nahezu der gesamte Altstadtkern einschl. der ehem. Stadtgräben sind hiervon betroffen. Die Verkipfung von Abraum schuf vor allem im Südosten der Stadt schwierige ingenieurgeologische Verhältnisse, woraus sich entsprechende Einschränkungen in der Flächennutzung ergeben.

### **Böden und Altlasten**

Ähnlich vielgestaltig in Form und Ausprägung wie der geologische Untergrund hat sich ein Mosaik verschiedenster **Bodenformen und -typen** mit unterschiedlichen Eigenschaften herausgebildet. Eine flächendeckende Untersuchung der Bodenarten und -formen ist für das gesamte Stadtgebiet noch nicht vorhanden. Die Böden der bebauten und bergbaulich beanspruchten Gebiete sind durch mehr oder weniger starke Bodenveränderungen geprägt, auf die nicht näher eingegangen wird.

In locker gebauten Siedlungsgebieten mit einem Versiegelungsgrad von weniger als 30% und in großen Park- und Gartenanlagen sind zum großen Teil gewachsene Bodenstrukturen noch vorhanden. Kaum untersucht ist das Ausmaß der Schadstoffbelastung der Böden aus Verkehr, Hausbrand und Gewerbe.

Der Raum Halle wurde während der Weichselkaltzeit durch die für die **Bodenbildung** ausschlaggebende Löß- und Sandlößakkumulation entscheidend überprägt. Den größten Flächenanteil nehmen

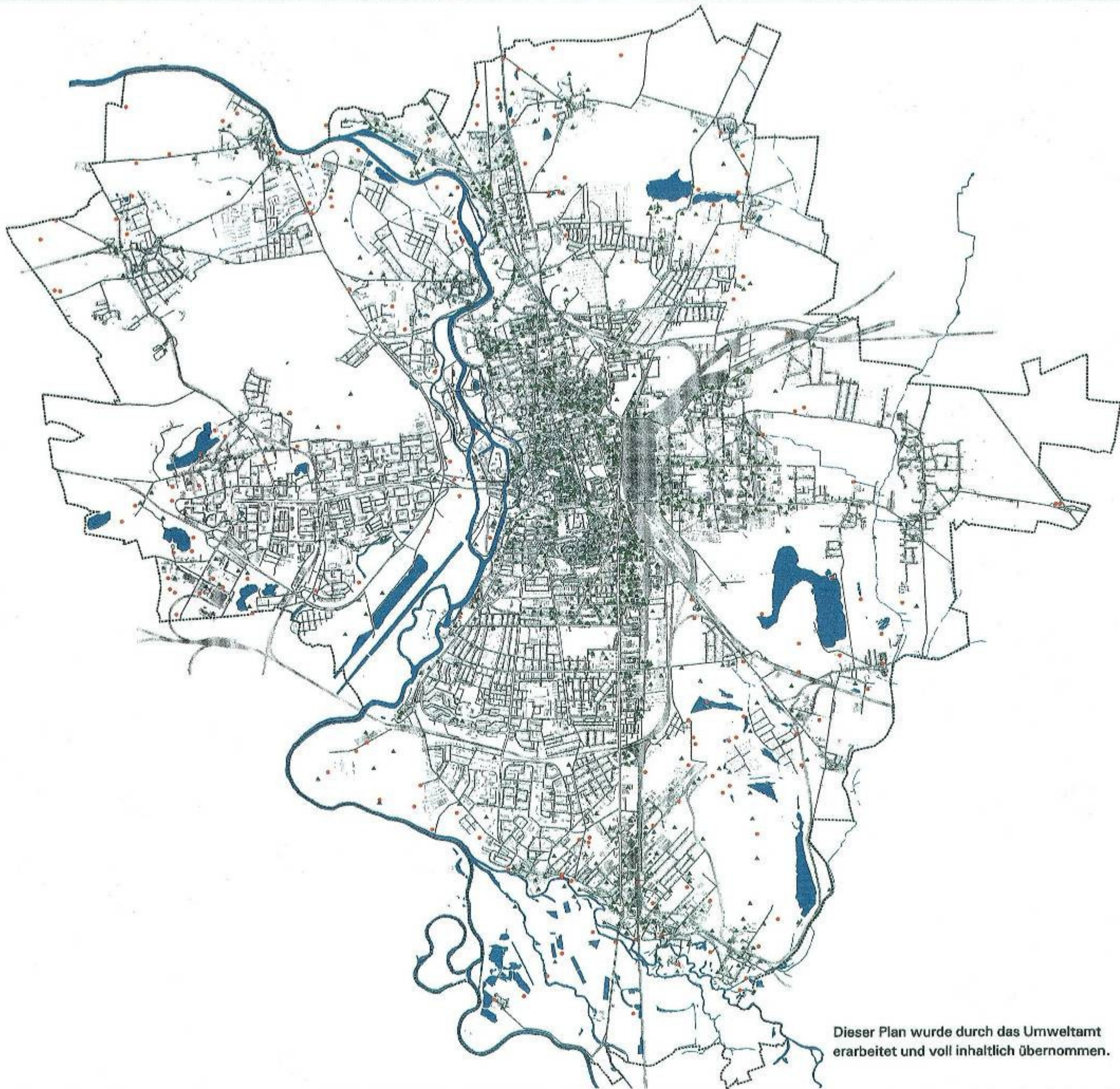
die tiefhumosen Schwarzerden und Braunschwarzerden auf den lößbedeckten Hochflächen ein, die auf Geschiebemergel und auch auf lehmigen mesozoischen Verwitterungssubstraten (z.B. Buntsandstein) ausgebildet sind.

Als besonders **schutzwürdig** gelten Böden mit einer hohen natürlichen Ertragsfähigkeit (Bonität >75), regional seltene oder besondere Böden (z.B. Podsole), Böden mit extremen Eigenschaften und somit hohem Biotopotential (trockene, nährstoffarme, nasse Standorte), Böden mit natürlichem Bodenprofil sowie solche mit hoher Puffer- und Filterfunktion (z.B. Aueböden). Angesichts der begrenzten Daten ist zu einem späteren Zeitpunkt eine Überarbeitung des Erläuterungsplans „Bodenschutzrelevante Gebiete“ erforderlich.

Die von der **Bodenqualität** hochwertigsten Standorte (Bonität über 75) treten im südwestlichen, östlichen und nordöstlichen Stadtgebiet auf. Auf schluffreichem Geschiebelehm haben sich Tieflehm-Staugleye herausgebildet, in Geschiebedecksanden Decksalm-Braunerden und Sand-Rosterden. Lößfreie Bodenformen treten z.B. auf den Porphyrkuppen (schuttreiche, flachgründige Berglehm- u. Bergsalm-Braunerden) sowie auf den Triassedimenten wie Muschelkalk (Pararenzinen/Renzinen) südlich des Halleschen Porphyrkomplexes auf. In der **Saale-Elster-Aue** kommen grundwasserbeeinflusste Auenböden auf schluffigen, seltener tonigen und sandigen Ausgangssubstraten (Auenton-, Auenschluff-, Auensalm-Vega/Gleye) vor, die im Raum Halle zumeist schwarzerdeähnliche Eigenschaften besitzen.

Böden sind ein wesentliches Ziel- und Endglied der Schadstoffverfrachtung, und damit auch Ausgangspunkt von **Schadstoffpfaden**. Neben der künftigen Vermeidung von Schadstoffimmissionen sind bestehende Bodenkontaminationen und deren Gefahrenpotentiale zu erkunden; eine Sanierung, zumindest aber eine Sicherung anzustreben. Unter Anleitung des Landesamtes für Umweltschutz wird seitens der Stadt Halle gemäß Abfallgesetz des Landes Sachsen-Anhalt (AbfG LSA) ein **Altlastverdachtsflächenkataster** erstellt und durch gezielte Nacherfassung und Nachbewertung ergänzt.

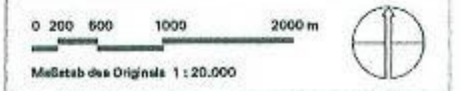
Im Dezember 1994 waren **1.115 Altlastverdachtsflächen** bekannt, wobei die Altlastverdachtsflächen der ehemals militärischen Liegenschaften nicht in diese Aufstellung einbezogen wurden. Sie verteilen sich auf 244 Altablagerungen, 860 Altstandorte, 1 Rüstungsalblast und 10 Altlastverdachtsflächen der WGT (Sowjetarmee) und NVA.



**Flächennutzungsplan**  
Erläuterungsplan

**Altlastverdachtsflächen**

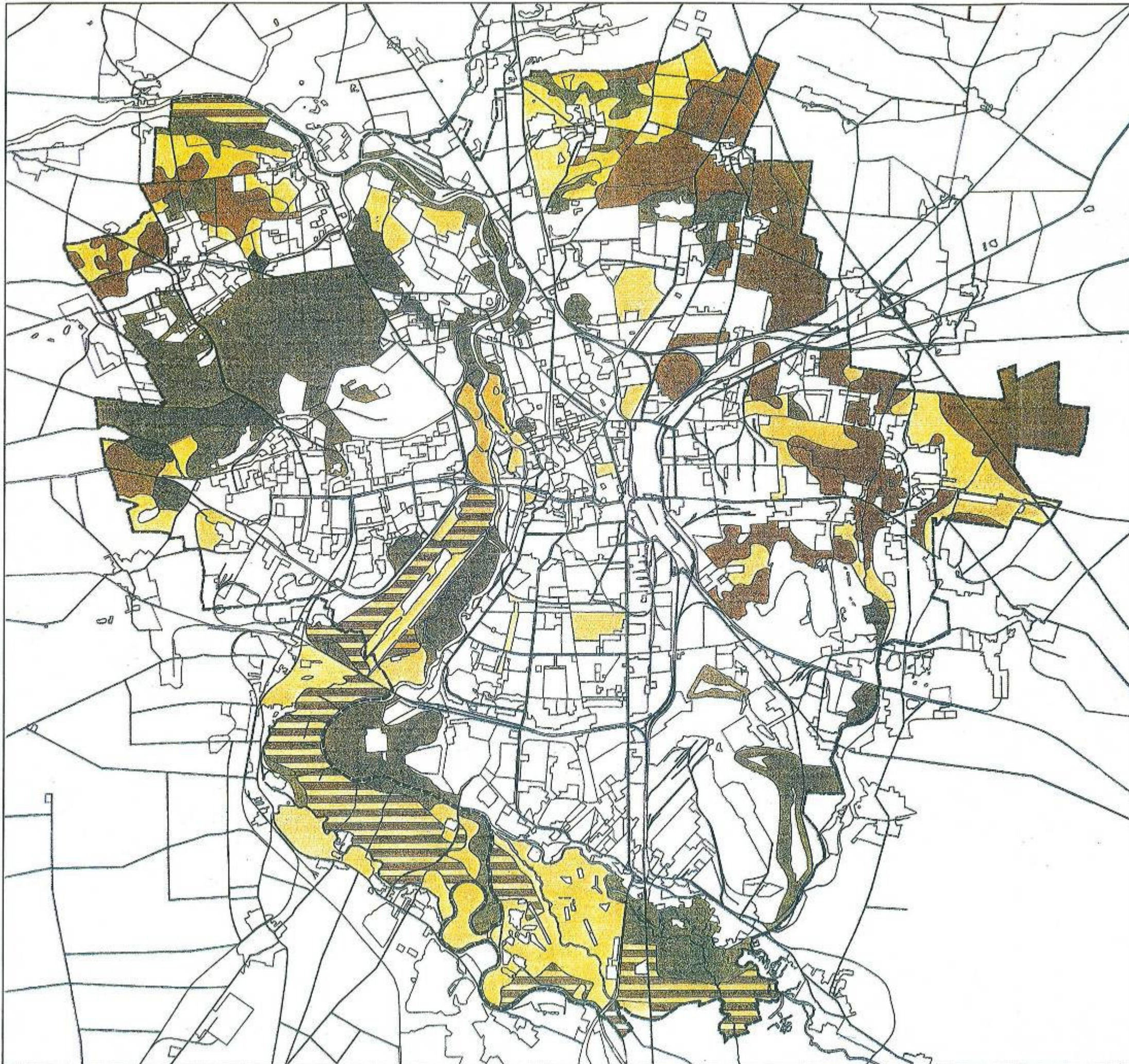
- Altablagerung
- ▲ Altstandort
-  Gewässer
-  Gleisanlagen, Bruttobaublöcke
- Straßen
- - - - - Stadtgrenze



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

Dezernat Planen und Umwelt  
Stadtplanungsamt

Stand: Juni 1998



**Flächennutzungsplan**  
 Erläuterungsplan

**Bodenschutzrelevante Gebiete**

- 
 Schutzwürdige Böden aufgrund ihrer Seltenheit und Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz
- 
 Schutzwürdige Böden aufgrund ihrer hohen natürlichen Ertragsfähigkeit (Acker- und Grünlandzahl > 75)
- 
 darüber hinaus schutzwürdige Böden aufgrund ihrer Natürlichkeit, regionalen Besonderheit, Filter- und Pufferfunktion (z.B. grundwasserbeeinflusste Böden)

0 200 500 1000 2000 m.

Maßstab des Originals 1 : 20.000



Dezernat Planen und Umwelt  
 Stadtplanungsamt

Stand: Juni 1998



## Klima und Immissionsbelastung

Die durchschnittlichen Jahresmitteltemperaturen von 9 °C und mittlere Julitemperaturen von 18° C deuten auf eine **klimatische Übergangstellung** zwischen dem niederschlagsarmen Leegebiet des Harzes und dem sich östlich anschließenden, etwas niederschlagsreicheren kontinental geprägten Binnenlandklima der Leipziger Tieflandsbucht. Neben einer relativ ausgeglichenen Temperaturbilanz mit milden Januartemperaturen von 0,2 °C und relativ hohen Julitemperaturen von 18 °C weist das Sommerregen-Maximum im Monat Juli auf eine Subkontinentalität hin.

Vorherrschende Windrichtung ist die aus Südwest bis Nordwest. Die **Jahresniederschläge** schwanken zwischen etwa 450 mm und 500 mm, wobei von Jahr zu Jahr beträchtliche Unterschiede auftreten können. Sie steigen im östlichen Stadtraum nur wenig über 500 mm an. Das Gebiet um Halle gehört somit zu den vergleichsweise niederschlagsärmsten und zugleich thermisch begünstigsten Gebieten Deutschlands. Klimatisch ist der Raum um Halle dem **Mitteldeutschen Trockengebiet** zuzuordnen.

Die für Halle vorliegende flächendeckende Thermalscanneraufnahme (1992) in Verbindung mit einem meteorologischen Bodenmeßprogramm zeigt zudem das für eine Großstadt typische, flächennutzungsbedingte Mosaik von kleinflächigen Wirkungsräumen in bebauten Bereichen und größeren klimatischen Ausgleichsräumen im Außenbereich. Deutlich wird die aus klimatischer Sicht hohe Bedeutung des die Stadt umgebenden **Landschaftsgürtels**, d.h. der landwirtschaftlich genutzten Flächen, des Saaletals und der Dölauer Heide.

Typisch für Halle ist die deutliche Ausprägung mehrerer, baustrukturell bedingter **"Wärmeinseln"**. Dieses für Großstädte typische Stadtklima, bestimmt durch deutliche Überwärmung gegenüber dem Umland bei geringerer relativer Luftfeuchte, ist primär auf den hohen Versiegelungsgrad mit Verlust vegetationsbestandener Flächen zurückzuführen. Solche "klimatischen Ungunstgebiete" sind der Altstadtkern, die dicht bebauten, gründerzeitlich geprägten Stadtviertel, die Neubaugebiete (Neustadt, Silberhöhe, Teile der Südstadt) sowie die Industrie- und Gewerbekomplexe von Trotha, Halle-Ost, Radewell. Verschärft wird diese Ungunstsituation durch die in diesen Gebieten sich ebenfalls stark konzentrierenden Schadstoffimmissionen.

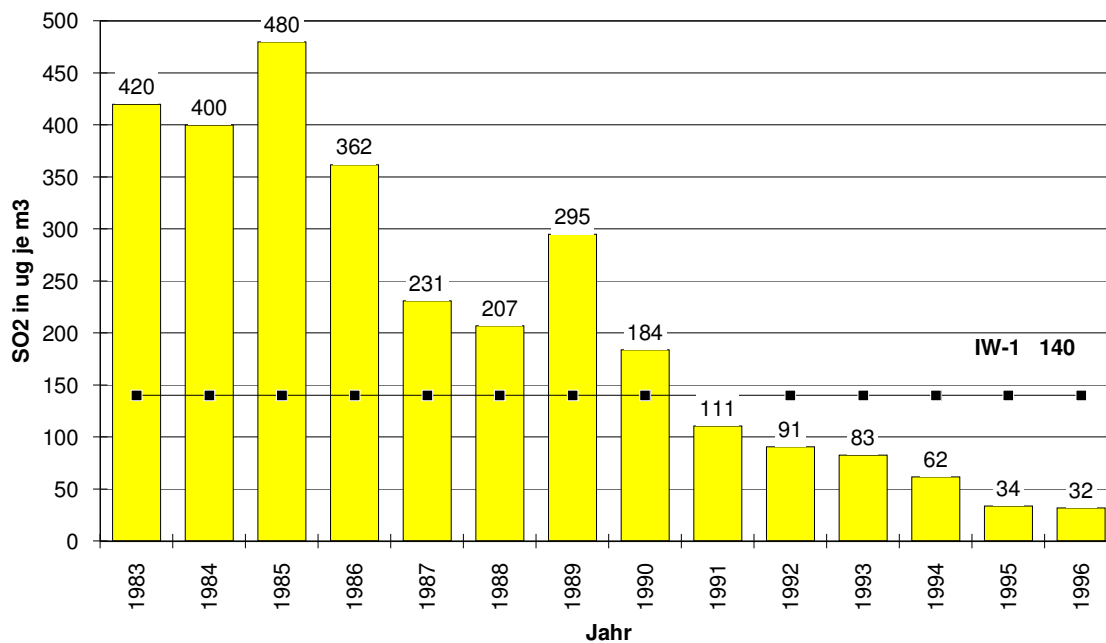
Stadtklimatisch bedeutsam ist die derzeit lokal unterschiedliche und zeitlich begrenzte, aber doch vergleichsweise **hohe Immissionsbelastung**. Die ungünstige lufthygienische Ausgangsposition ist einerseits begründet in der für urban-industriell geprägte Ballungsräume typischen Immissionsbelastung durch die Quellgruppen Kraftfahrzeugverkehr, Kleingewerbe und Industrie, andererseits in dem hohen Anteil veralteter und ineffizienter Einzelfeuerungen mit überwiegend schwefelhaltiger Braunkohle für Hausbrand und Kleingewerbe (bei unzureichender wärmetechnischer Isolierung).

In den letzten Jahren hat sich die großräumige lufthygienische **Situation deutlich verbessert**, ursächlich mit dem stetigen Rückgang der Schwefeldioxid- und Schwebstaubimmissionen durch Heizungsumstellungen sowie Betriebsstillegungen verbunden. Aufgrund weiterer Heizungsumstellungen von festen Brennstoffen auf Erdgas und Heizöl und der ab 1. Januar 1995 verbindlichen Senkung des Schwefelanteils in festen Brennstoffen wird dieser Trend anhalten.

Die mit dem sprunghaften **Anstieg des Kfz-Verkehrs** einhergehende Erhöhung des Anteils der verkehrsbedingten Luftschadstoffe, verbunden mit der Problematik Sommersmog und dem Ausstoß von Stickoxiden, Benzol, Rußpartikeln erweist sich lokal zunehmend als äußerst belastend.

### Abbildungen: Entwicklung der Immissionsbelastungen

Entwicklung der Schwefeldioxid-Immissionen im Zentrum von Halle 1983 - 1996



Meßpunkte: bis 1990: Franckesche Stiftungen  
ab 1991: Stadtpark

IW-1 ist der Immissionswert nach TA-Luft (entsp. 140 µg je m³)



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

**Flächennutzungsplan**  
Erläuterungsplan

**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

0 200 500 1000 2000 m

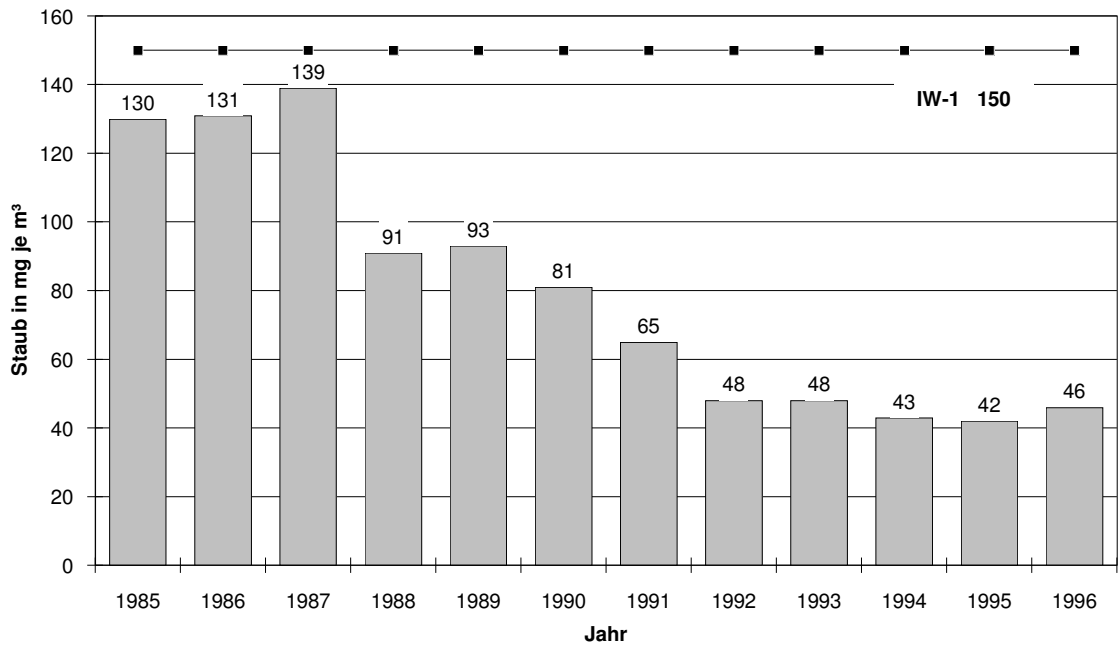
Maßstab des Originals 1 : 20.000



Dezernat Planen und Umwelt  
Stadtplanungsamt

Stand: Juni 1998

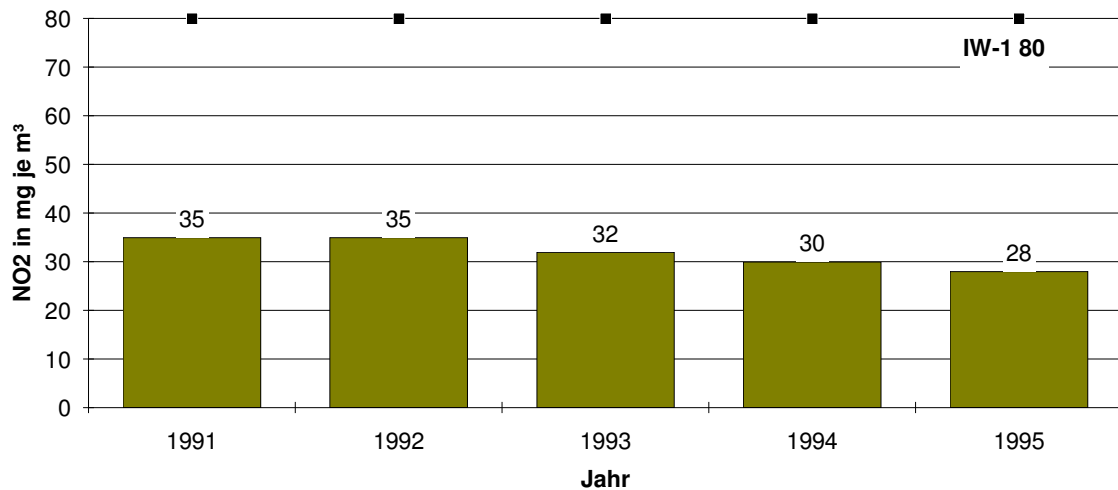
Entwicklung der Schwebstaub-Immission im Zentrum von Halle 1985 - 1996



Meßpunkte: bis 1990: Franckesche Stiftungen  
ab 1991: Stadtpark

IW-1 ist der Immissionswert nach TA-Luft (entsp. 0,150 mg je m³)

Entwicklung der Stickstoffdioxid-Immission im Zentrum von Halle 1991 - 1995



IW-1 ist der Immissionswert nach TA-Luft (entsp. 80 mg je m³)

Zur Vorbereitung der weiteren Verbesserung der lufthygienischen Situation wurde für das Untersuchungsgebiet Halle - Merseburg vom Land ein Luftreinhalteplan erarbeitet. Der enge räumliche Zu-

sammenhang der verschiedenen Nutzungen im Stadtgebiet, von denen unterschiedliche Geräuschemissionen ausgehen, die aber selbst unterschiedlich lärmempfindlich sind, stellt zunehmend ein weiteres kommunales Umweltproblem dar. Im Rahmen der **Lärminderungsplanung** gemäß § 47 a Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) wurde 1993 ein Schallimmissionskataster für das gesamte Stadtgebiet erstellt. Der **Straßenverkehrslärm** stellt dabei die vorherrschende Lärmquelle für die Stadtbewohner dar. Die Ergebnisse des Schallimmissionskatasters wurden bei der Erarbeitung der Verkehrskonzeptes berücksichtigt (vgl. Konzept "Lärmarmes Wohnen, Autofreies Erholen").

### **Gewässerhaushalt**

Die **Niederschlagsarmut** im Raum Halle bedingt natürlich eine geringe Zahl gebietseigener Quellen. Und doch prägen die im eigentlichen Sinne wasserreichen Flüsse **Saale** und **Weißer Elster** in beeindruckender Weise das Bild der Stadt. Als Gewässer mit regionaler Bedeutung verläuft neben der Saale und Weißen Elster im Osten des Stadtgebietes die **Reide**, die in die Weiße Elster mündet. Abgesehen von der mit der baulichen Ausdehnung der Stadt verbundenen Überbauung von Bächen ist das heutige Hauptgewässernetz ein Ergebnis spät- und postsaaleeiszeitlicher reliefbildender Vorgänge. Daneben gibt es zahlreiche Gräben, die ursprünglich zur Entwässerung von Siedlungs- und Landwirtschaftsflächen angelegt wurden.

Die im Süden der Stadt zusammenfließenden Flüsse Saale und Weiße Elster mit ihren großen Einzugsgebieten unterstreichen die Wahrscheinlichkeit von Hochwässern im Stadtgebiet. Das **Auengebiet** der Saale und Elster ist **natürliches Überschwemmungsgebiet**. Entscheidenden Einfluß auf die großflächige, fast jährliche Überschwemmung der Saaleaue übt das nur 80 m breite Durchbruchstal im Halleschen Porphyrkuppengebiet zwischen den Klausbergen rechtsseitig und dem Ochsenberg linksseitig der Saale aus, das einen Rückstau effekt in der sich südlich anschließenden Saaleniederung erzeugt. Der ebenfalls morphologisch bedingte Rückstau effekt bei Brachwitz führt in der Lettiner wie Trothaer Saaleniederung zur Ausuferung der Hochwässer.

Die Saale und ihre Nebenvorfluter zeigen deutlich eine jahreszeitlich **unausgeglichene Wasserführung** mit schneesmelzebedingten Abflußmaxima zwischen Januar und April und einem Spätsommer-/Frühherbstminimum. Mit der Errichtung von Deichen und Dämmen sowie Verkehrsbauten (Eisenbahnstrecke Halle - Merseburg, Kasseler Bahn, Magistrale) sind diese Flächen drastisch verkleinert bzw. die **Rückstau effekte** vergrößert worden. Zudem sind die verbliebenen Hartholzauenwälder, die letzten naturnahen Vegetationsbestände im Stadtgebiet von Halle, an die Überflutungsdynamik von Saale und Elster gebunden. Die **Wasserqualität** der Saale und Weißen Elster hat sich in den letzten Jahren deutlich verbessert; im wesentlichen hervorgerufen durch die Stilllegung und den Produktionsrückgang der umweltbelastenden Betriebe und Anlagen sowie der damit verbundenen Reduzierung

der Abwasserlast und Verbesserung des Selbstreinigungsvermögens der Gewässer. Trotz dieser qualitativen Verbesserungen sind diese Gewässer noch als "**kritisch belastet**" einzuschätzen.

Die wenigen noch erhaltenen natürlichen **Altarme** der Saale und Weißen Elster ausgenommen, sind die stehenden Gewässer ohne Ausnahme direkt oder indirekt anthropogenen Ursprungs. Durch den Abbau von Steinen, Kies und Ton im westlichen und südlichen Stadtgebiet wurde eine Vielzahl von Kleingewässern geschaffen (Ziegeltongruben Angersdorf und Planena, die aufgelassenen Kalksteinbrüche in Halle-Neustadt, die Kiesgrubenseen in der Saale- und Elster-Aue).

Auf den **Braunkohlentagebau** im Osten sind die heute flächenmäßig größten stehenden Gewässer, die Tagebaurestlöcher wie **Hufeisensee** und **Osendorfer See**, zurückzuführen. Die Einbruchseen, wie Mötzlicher Teiche, die wegen ihrer flachen Ausbildung nahezu natürlich erscheinen, entstanden durch Senkungen des durch Tiefbau von Braun- und Steinkohle beanspruchten Untergrundes. Aufgrund ihrer geringen Tiefe unterliegen sie einer rasch voranschreitenden Verlandung, aber auch besonders der Eutrophierung durch den Nährstoffeintrag aus angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen.

Für das Stadtgebiet von Halle liegt ein **Grundwassergleichenplan** (Isohypsenplan) vor, der aufgrund der wenigen Grundwassermeßstellen und der teilweise inhomogenen Grundwasserverhältnisse nur allgemeingültige und prinzipielle Aussagen zuläßt. Der ursprüngliche Grundwasserflurabstand hat sich durch die Ausdehnung des Stadtgebietes mit einhergehender Bodenversiegelung, durch die mit der bergbaulichen Tätigkeit verbundene Zerstörung von Grundwasserleitern und Grundwasserhaltungen nahezu flächendeckend verändert. Gegenwärtig werden neue, genauere Dokumentationen zu Lage und Ausdehnung der einzelnen grundwasserführenden Schichten erarbeitet. Die entsprechenden Grundwassergleichen werden hierbei dargestellt.

Großräumige Beeinträchtigungen der **Grundwasserverhältnisse** im Stadtgebiet von Halle sind:

- o die Wasserentnahme zur **Absenkung des Grundwasserspiegels von Halle-Neustadt**,
- o die Grundwasserentnahmen zur Trinkwassererzeugung durch das **Wasserwerk Beesen** (Trinkwasserschutzgebiet)
- o die Wasserhaltung an ehemaligen **Braunkohletagebauen**, die die Grundwasserstände der näheren Umgebung erheblich beeinflussen (Osendorfer See, Heidesee). Mit dem Rückgang der Braunkohleförderung und der Einstellung der Wasserhaltungen sowohl lokal als auch im Großraum Halle/Leipzig/Merseburg/Bitterfeld werden weiträumige Veränderungen des Grundwasserregimes erwartet.

## Pflanzen- und Tierwelt

Die Kenntnisse zur Pflanzen- und Tierwelt bilden das Kernstück der Landschaftsinformation, sie sind wichtigste Grundlage zur **Bewertung der Umweltqualität**. Mit der **Landschaftsplanung** Halle (Saale) 1991 bis 1994 wurde umfangreiches Analysematerial zur historischen, aktuellen und potentiellen Vegetation sowie zur Verbreitung besonders geschützter und vom Aussterben bedrohter Tierarten bereitgestellt. Gegenwärtig wird erstmals eine flächendeckende Biotoptypenkartierung (einschließlich der nach § 30 NatSchG LSA besonders geschützten Biotop) im Maßstab 1 : 5.000 durchgeführt. Die Stadt Halle (Saale) ist ebenso wie andere Großstädte keineswegs arm an Pflanzen- und Tiergesellschaften. Der **Artenreichtum** speziell der Vegetation wird allerdings in starkem Maße von gärtnerisch eingebrachten Spezies geprägt. Die ursprüngliche wildlebende Flora und Fauna ist hingegen weitgehend zurückgedrängt oder sehr selten geworden. Um so dringlicher sind der Schutz und die Pflege der Reste naturnaher Biotop.

Zu diesen besonders wertvollen und zugleich stark gefährdeten **Biotoptypen** gehören u.a.:

- o die insgesamt ca. 70 ha umfassenden Trocken- und Halbtrockenrasen der Lunzberge, Brandberge, Seebener Berge und auf dem Ochsenberg,
- o die mesophilen Laubwälder und xerothermen Gebüsche, z.B. der Klausberge und der Bischofswiese,
- o die in unserem Gebiet sehr seltenen Erlenwald- und Erlenbruchwaldreste am Hechtgraben, in den Brandbergen sowie in Kröllwitz nahe der Heide,
- o die ca. 60 ha umfassenden Frisch-, Feucht- und Naßwiesen der Auen und
- o die etwa 80 ha umfassenden Auenwaldreste.

Weitere Biotoptypen mit hoher Refugialfunktion sind u.a. die Ackerhohlwege, die Röhrichte, Hochstauden- und Flußuferfluren, Gewässer und Naßstellen der Bergbausenknungsgebiete und die Tagebaurestgewässer. Eine potentiell hohe Bedeutung kommt nach erfolgter **Revitalisierung** den Bächen und Gräben mit ihren Ufern zu.

Bei den naturferneren, **kulturgeprägten Biotoptypen** sind vor allem drei im Stadtgebiet dominierend: die Äcker mit ca. 3.500 ha, die Ruderalflächen mit ca. 800 ha und die Forste mit ca. 570 ha Flächengröße. Während die Ackerflächen heute nur eine geringe Rolle hinsichtlich des Arten- und Biotop-schutzes spielen, müssen die Ruderalflächen, z.B. in den Industriegebieten und an den Stadträndern, sowie die Forste der Dölauer Heide und der Tagebaufolgelandschaften je nach erreichtem Sukzessionsstadium bzw. gepflanzten Baumarten als artenreich und somit hoch in der Lebensraumbedeutung eingeschätzt werden.

Mit etwa 60% der Gesamtfläche bestimmen die siedlungsgeprägten Biotoptypen das Bild der Stadt. Vor allem die Baugebietsflächen mit etwa 35% der Gesamtfläche der Stadt, die etwa 600 ha großen Verkehrsflächen und die etwa 1.000 ha großen städtischen Grünflächen haben die größten Anteile.

Kleinflächigkeit, Arealerschneidung, Umweltbelastung, Pflege- und Nutzungsintensität reduzieren den **Natürlichkeitsgrad** und somit die Lebensraumbedeutung. Nur wenige der hier vorkommenden Biototypen (Friedhöfe, alte Parkanlagen) besitzen eine mittlere Refugialfunktion. Bemerkenswert sind die z.T. noch gut erhaltenen, artenreichen aber zugleich stark gefährdeten Biotoptypen der verstädterten Dorfkerne.

Eine faunistisch determinierte **Bewertung** des Stadtgebietes stützt die Einschätzung der Biotoptypenkartierung. Vergleiche älterer faunistischer Untersuchungen mit den aktuellen Analysen zeigen deutlich den Rückgang der Arten- und Individuenzahlen gefährdeter Tierarten. Die Artendichte, die Artenvielfalt und das Vorkommen von Rote-Liste-Arten der durchgeführten Untersuchungen lassen erkennen, daß insbesondere die reichstrukturierten Gebiete außerhalb der Siedlungen, naturnahe Wälder, Extremstandorte und Gewässer die wertvollsten, aber auch die gefährdetsten Habitate sind.

Zu den **wertvollsten Gebieten** in dieser Hinsicht gehören die Brandberge, der Pfingstanger, das Burgholz, die Lunzberge, der Forstwerder, die Mötzlicher Teiche, die Klausberge, die Streuobsthänge bei Nietleben, Teile der Dölauer Heide u.v.a.m.; Gebiete, die heute zu größten Teilen unter besonderen Schutz gestellt sind. Die Fläche dieser Schutzgebiete (LSG, NSG, FND, GLB) beträgt z.Zt. 2.037 ha.

### **Landschaftsbild**

Das Erscheinungsbild der **Stadtlandschaft** ist ein entscheidender Faktor für **Lebensqualität** in der Stadt. Das NatSchG LSA fordert in § 2 Abs. 14: "Landschaftsteile, die für einen ausgewogenen Naturhaushalt erforderlich sind oder sich durch ihre Schönheit, Eigenart, Seltenheit oder ihren Erholungswert auszeichnen, sollen von Bebauung freigehalten werden." Der Begriff Landschaftsbild bezieht sich nicht nur auf die freie, unbesiedelte Landschaft, sondern umfaßt neben dem grünen Anteil am Stadtbild auch die "gebauten" Freiräume.

Die Bestimmung der Landschaftsbilder der verschiedenen Freiräume unserer Stadt erfolgte ausführlich mit der Landschaftsplanung. Grundsätzlich wurde zwischen landschafts- und siedlungsgeprägten Landschaftseinheiten unterschieden. Diese wiederum lassen sich in viele einzelne Erlebnisräume untergliedern.



**Markante Landschaftseinheiten** im unbesiedelten Bereich Halles sind beispielsweise:

- o die reich gegliederten Hügellandschaften der Seebener Berge und Lunsberge,
- o das monumentale Einschnittstal der Saale zwischen Giebichenstein und Kröllwitz,
- o die weite Saaleaue-Niederung zwischen Neustadt und Altstadt sowie im Süden,
- o die ausgeräumten, großen Ackerflächen im Osten und Nordosten,
- o die geschlossenen Wald- und Forstflächen der Heide sowie
- o die abwechslungsreichen, großen Tagebaufolgelandschaften bei Bruckdorf und Kanena.

Typische **siedlungsgeprägte Landschaftseinheiten** sind neben den Freiräumen der mittelalterlichen Stadtstrukturen, der gründerzeitlichen Baugebiete und der Neubaugebiete vor allem:

- o die großen, parkartigen Friedhöfe (Gertraudenfriedhof, Nordfriedhof, Südfriedhof),
- o die historischen, von altem Baumbestand geprägten Parkanlagen (Pestalozzipark, Reichardts Garten, die Peißnitz, der Gimritzer Park, der Stadtpark u.a.) sowie
- o die zahlreichen, z.T. großflächigen Kleingartenanlagen.

Für die **Erholungsqualität** von entscheidender Bedeutung ist die Vielfalt und die Eigenart der Erlebnisräume. Zu den Gebieten mit **höchster räumlicher Vielfalt** sind die strukturreichen Porphyrkuppen (Galgenberg, Ochsenberg, Klausberge), die Sumpfgebiete und Wälder der Aue (Gebiete um Planena und Osendorf, Rabeninsel, Forstwerder, Burgholz), die Streuobstwiesen (bei Nietleben und bei Seeben) aber auch die Friedhöfe, Parkanlagen, mittelalterlich geprägten Baugebiete und Villenviertel zu zählen.

Hinsichtlich der **Eigenart** sind besonders die Räume, Objekte und Strukturelemente mit romantischem und klassisch-artifiziellem Charakter von Bedeutung. Die letzten Reste alter Burganlagen (Giebichenstein, Moritzburg), extreme Felsformationen (Riveufer, Jahnfelsen, Galgenbergschlucht), Kirchen (insbesondere die alten Dorfkirchen), Mühlen (Hildebrandtsche Mühlen, Kröllwitzer Papiermühle, Windmühle Lettin), beeindruckende Uferabschnitte von Gewässern (Westufer der Rabeninsel, Gerwische, Osendorfer See, Mötzlicher Teiche) und markante Flurgehölze (insbesondere in den Seebener Bergen) besitzen einen sehr hohen Erholungswert.

Gleichermaßen lassen sich potentiell wichtige **Bereiche für die Erholung** erkennen. Durch Rekonstruktion bzw. Revitalisierung von Gewässern (Reide, Hechtgraben, Roßgraben u.a.), durch Struktur- anreicherung der ausgeräumten Ackerflächen im Osten und Nordosten der Stadt, durch Verbesserung des visuellen Natürlichkeitsgrades (Kiesseen am Kanal, Tagebaufolgelandschaft um den Hufeisensee

und den Osendorfer See) können das Landschaftsbild und damit die Erholungseignung beträchtlich gesteigert werden.

### 8.3 Landschafts- und stadtoökologische Maßnahmen

Da mit der vorliegenden Flächennutzungsplanung quantitativ und qualitativ große Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind, werden umfangreiche **Maßnahmen zum Ausgleich und Ersatz** und zur nachhaltigen Sicherung der Lebensgrundlagen des Menschen notwendig. Die nachfolgend entwickelten **Zielvorstellungen** orientieren an bestehenden Flächennutzungen und an der jeweiligen Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes unter Wahrung des ortstypischen Landschaftsbildes. Die Grundlage zur Formulierung dieser Vorschläge ist der Vorentwurf des Landschaftsplanes.

Das **Planziel** ist eine landschaftsgeprägte, stark durchgrünte Stadt. (vgl. Plan "Natur und Landschaft"). Von herausragender stadtstruktureller Bedeutung ist dabei die Entwicklung eines kulturlandschaftlich geprägten offenen **grünen Ringes** um die Stadt herum. Der Schwerpunkt der Planungen liegt wegen des hohen Defizites an entsprechenden landschaftlichen Qualitäten im Osten der Stadt Halle. Die **Bergbaufolgelandschaften** im Südosten der Stadt werden als weiträumige **Erholungslandschaft** mit einer Vielfalt an Nutzungs- und Zugangsmöglichkeiten entwickelt.

Herzstück des innerstädtischen Freiraumsystems wird künftig der die Altstadt umschließende **"Grüne Altstadttring"** als Pendant zum offenen landschaftsbezogenen "Grüngürtel" am Rande der Stadt sein, auch wenn eine Vernetzung mit weiteren größeren Grünanlagen, abgesehen vom Stadtpark, auch künftig nicht gegeben ist. Mit der Entwicklung von durchgängigen **städtischen Grünstreifen**, dort wo möglich, werden die Wohngebiete mit den Erholungslandschaften im Außenraum verbunden.

Regionale **landschaftliche Strukturelemente** (Obstbaumalleen, Feuchtgebiete, Streuobstwiesen, Trockenrasen, Gärten) werden als typische Elemente der Kulturlandschaft aufgegriffen. Hinsichtlich des Arten- und Biotopschutzes ist auch außerhalb der naturschutzrechtlich gesicherten Gebiete planend und gestaltend einzugreifen, d.h. die Nutzungsintensität von Freiräumen ist mosaikartig zu differenzieren, der Lebensraum für Pflanzen und Tiere zu vergrößern.

Unter der Kategorie „**Natürliche und naturnahe Offenlandflächen**“ werden im Beiplan "Natur und Landschaft" Nutzungsarten bzw. Entwicklungsmaßnahmen zusammengefaßt, die primär den Erfordernissen des Arten- und Biotopschutzes Rechnung tragen sollen. Diese Kategorie beinhaltet ohne nähere graphische Differenzierung Sukzessionsbereiche (z.B. Brachflächen, Naßbiotop) und darüber hinaus Bereiche mit restriktiven bzw. extensiven Nutzungsintensitäten (Extensivgrünland, Trockenrasen, Streuobstwiesen).

## Arten- und Biotopschutz

Pflanzen und Tiere sind weniger direkt durch den menschlichen Zugriff als vielmehr durch die Zerstörung ihrer Lebensräume gefährdet. In § 2 Abs. 10 des NatSchG LSA sind die allgemeinen Anforderungen zur **Sicherung des Arten- und Biotopotentials** genannt: "Die wildlebenden Tiere und Pflanzen und ihre Lebensgemeinschaften sind als Teil des Naturhaushalts in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt zu schützen. Ihre Lebensstätten und Lebensräume (Biotope) sowie ihre sonstigen Lebensbedingungen sind zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und wiederherzustellen."

Entsprechend der Naturschutzgesetzgebung ist der **Flächen- bzw. Gebietsschutz** das Instrumentarium zur Sicherung besonders schutzbedürftiger Landschaftsausschnitte, naturnaher Biotope und einzelner Naturelemente (Objektschutz). Die Schutzwürdigkeit der betreffenden Flächen und Objekte leitet sich hauptsächlich aus der Seltenheit, dem Vorkommen gefährdeter und geschützter Pflanzen- und Tierarten sowie der Wiederherstellbarkeit ab. Im Stadtgebiet stehen einerseits solche Flächen unter Schutz, deren Schutzstatus auf dem Landeskulturgesetz der DDR aus dem Jahre 1976 basiert und entsprechend den Festlegungen des Einigungsvertrages und § 59 des NatSchG LSA auch weiterhin bestehen bleibt (u.a. geschützte Parks), andererseits wurden Flächen auf Grundlage der §§ 17, 20, 22 und 23 NatSchG LSA unter Schutz gestellt.

Für die Aufrechterhaltung der Funktionen aller **Schutzgebiete** ist Vorbedingung, daß der Schutz sich nicht nur auf Gebiete innerhalb der ausgewiesenen Grenzen bezieht, sondern auch Beeinträchtigungen von außerhalb ausgeschlossen werden. Die Gesamtheit aller Schutzgebiete (einschließlich der nach § 30 NatSchG LSA besonders geschützten Biotope) stellt das Grundgerüst des im Stadtgebiet anzustrebenden **Biotopverbundes** dar. Die auf der Basis des Naturschutzrechtes vorgenommenen Unterschutzstellungen sind im Hauptplan des Flächennutzungsplanes nachrichtlich dargestellt. Entsprechend der Richtlinie zur Erstellung von Pflege- und Entwicklungsplänen für Schutzgebiete werden für jedes Schutzgebiet detaillierte Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen festgelegt.

Als umfassendste und strengste Schutzgebietskategorie auf Halleschem Stadtgebiet sind neun **Naturschutzgebiete** (NSG) eingerichtet. Es sind Landschaftsräume, in denen Lebensstätten und Lebensgemeinschaften von Pflanzen und Tieren erhalten und entwickelt werden sollen oder die wegen ihrer Seltenheit, Gefährdung bzw. Schönheit schutzwürdig sind. Die halleschen NSG dienen vorrangig dem Schutz von Auenwaldresten, Halbtrocken- und Trockenrasengebieten sowie wertvollen Traubeneichen-Winterlinden-Mischwäldern.

**Flächennutzungsplan**  
Erläuterungsplan

**Schutzgebiete**

-  Naturschutzgebiet
-  Landschaftsschutzgebiet
-  Flächennaturdenkmal
-  Geschützter Park
-  Geschützter Landschaftsbestandteil

-  Gewässer
-  Gleisanlagen, Bruttobaublöcke
-  Straßen
-  Stadtgrenze

- 3 Trockenhaenge nordwestlich Seeben
- 4 Park Seeben
- 5 Saaleuferstreifen nordlich Kroellwitz
- 6 Trockenrasen auf dem Ochsenberg
- 7 Park der ehemaligen Papierfabrik Kroellwitz
- 8 Klausberge
- 9 Grasser und Kleiner Galgenberg
- 10 Amtsgarten
- 11 Goldberg
- 12 Faldengehoetz suedlich des Lindbrosches
- 13 Loesshohlweg bei Granau
- 14 Pfingstanger bei Woermiltz
- 15 Brandberge
- 17 Park der HMW
- 18 Rustzempel nordlich Kanena
- 20 Weiher und Lehmhuigel westlich Seeben
- 21 Palverweiden
- 23 Haldengehoetz Brackdorf
- 24 Park Sagisdorf
- 25 Tulpenstandort Sudpark
- 26 Nordspitze Pelsnitz
- 27 Lutzberge
- 29 Amstelgrund und Kreuzer Teiche
- 31 Saale-Elster-Aue bei Halle
- 32 Gehoetz Bueschoorf
- 33 Saale
- 34 Doelauer Heide
- 35 Bischofwiese
- 36 Kleiner Lutzberg
- 37 Waldhochschlafplatz
- 38 Diptamsstandort Doelauer Heide (Abt.619)
- 39 Muschelkalkwand Graebsee
- 40 Kleiner Angersdorfer Teich
- 41 Abtei und Saaleaue bei Planena
- 42 Passendorfer Gutspark
- 43 Ginzler Park
- 44 Teich am Granauer Berg
- 45 Teich bei Seeben
- 46 Forstwerder
- 47 Raberinsel und Saaleaue bei Boellberg

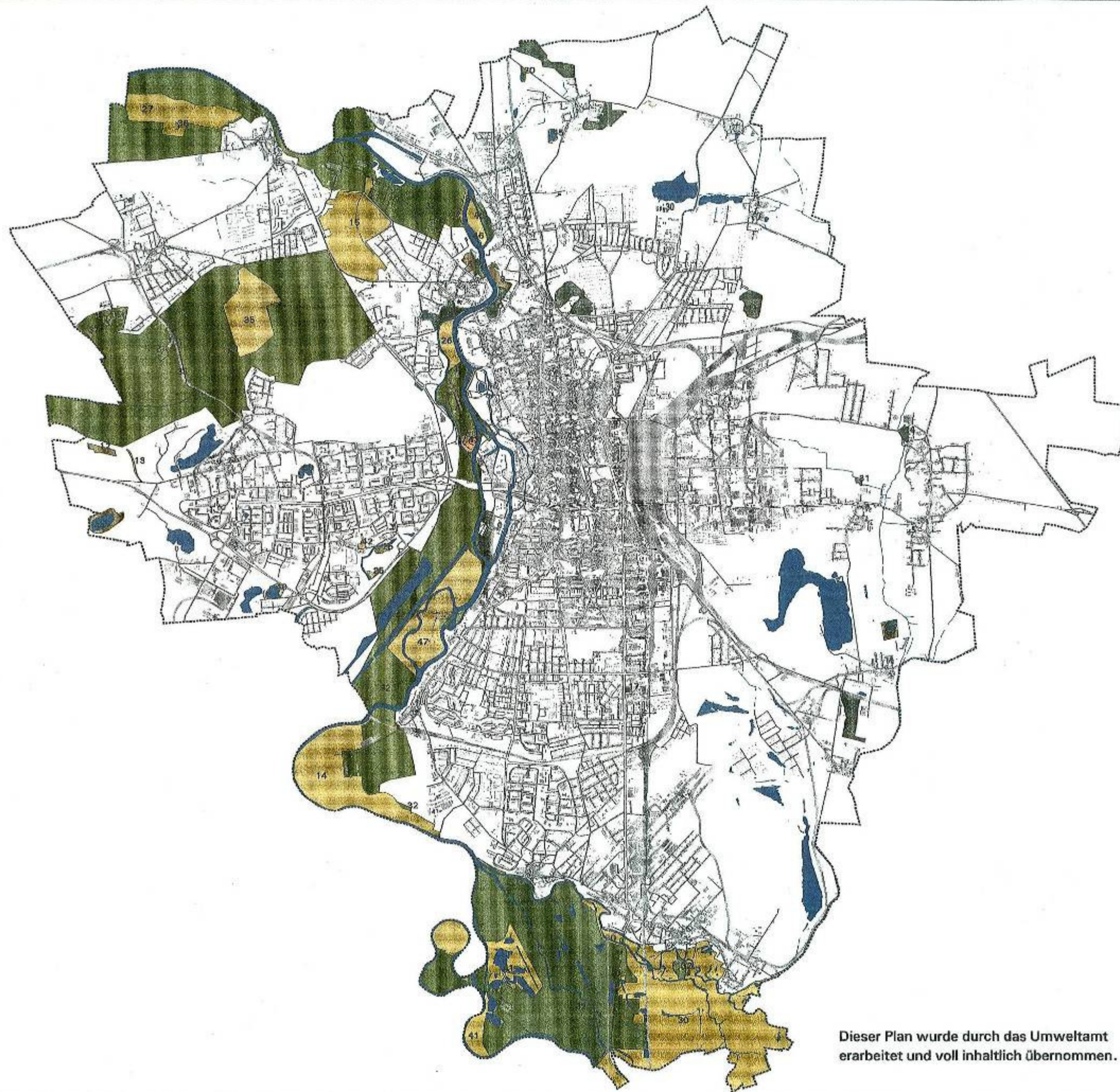
0 200 500 1000 2000 m

Maßstab des Originals 1 : 20.000



Dezernat Planen und Umwelt  
Stadtplanungsamt

Stand: Juni 1998



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

**Tabelle: Naturschutzgebiete (nach § 17 NatSchG LSA) im Stadtgebiet von Halle**

Nr.	Bezeichnung	Größe	Bedeutung
15	Brandberge	92,0 ha	reich strukturiertes Gebiet mit Xerothermrassen auf Porphyrkuppen, Kleingewässern, Röhrichten, Feuchtwiesen, Bruchwald; wertvolle Fauna, Lebensraum aller in Halle heimischen Lurch- und Kriechtierarten
34	Burgholz	24,7 ha	Hartholzauenwaldrest mit artenreicher Geophytenflora und Weichholzaengürtel; wichtiges Horstgebiet für Greifvögel; wertvolle Fauna
26	Nordspitze Peißnitz	11,6 ha	einzigartige naturnahe Hartholzauervegetation im Rest eines einst umfangreichen Auenwaldes; wertvolle Fauna
27	Lunzberge	64,0 ha	ausgedehntes Gebiet mit Trocken- und Halbtrockenrasen, Zwergstrauchheiden, xerothermen Gebüsch und Feldgehölzen; wertvolle Fauna
35	Bischofswiese	61,6 ha	naturnaher Traubeneichen-Winterlinden-Mischwald mit wertvollen Florenelementen; wichtiges Brutgebiet für Greifvögel und Eulen
30	Auelandschaft bei Döllnitz	222,2 ha	abwechslungsreiche Auelandschaft mit Auenwaldresten, Auenwiesen, Still- und Fließgewässern; wichtiger Lebens- und Fortpflanzungsraum zahlreicher, vom Aussterben bedrohter Tier- und Pflanzenarten
14	Pfingstanger bei Wörmlitz	115,0 ha	reich strukturiertes Gebiet mit Auenwaldresten, Kleingewässern, Feuchtwiesen, Röhrichten, Trocken- und Halbtrockenrasen
46	Forstwerder	9,0 ha	wertvoller Auenwaldrest mit artenreicher Geophytenflora; Brutgebiet seltener und vom Aussterben bedrohter Vogelarten, Amphibienhabitat
47	Rabeninsel und Saaleaue bei Böllberg	90,7 ha	einzigartiger naturnaher Auenwaldrest mit artenreicher Geophytenflora und Weichholzaengürtel; sehr artenreiche Fauna

Als **Landschaftsschutzgebiete** (LSG) sind zwei großflächige Teile des Stadtterritoriums ausgewiesen; einerseits gemäß § 20 NatSchG LSA zur Erhaltung oder Wiederherstellung der ökologischen Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes, wegen der Vielfalt, Eigenart und Schönheit des Landschaftsbildes und ihrer besonderen Bedeutung für die Erholung; andererseits als wichtige Ergänzungs- und Pufferflächen für Naturschutzgebiete (NSG), Flächennaturdenkmale (FND) und Geschützte Landschaftsbestandteile (GLB).

**Tabelle: Landschaftsschutzgebiete (nach § 20 NatSchG LSA)**

Nr.	Bezeichnung	Größe	Bedeutung
32	Saaletal	1038,2 ha	"grüner Korridor" durch das gesamte Stadtgebiet mit Auenwäldern, Naßwiesen, Trocken- und Halbtrockenrasen, Röhrichten; wertvolle Fauna
33	Dölauer Heide	621,8 ha	einziges größeres geschlossenes Waldgebiet der Region, enthält zwei NSG; z.T. wertvolle Flora und Fauna, Naherholungsgebiet

**Flächenhafte Naturdenkmale** (FND) sind vor allem aus wissenschaftlichen, ökologischen und landeskundlichen Gründen unter Schutz gestellte Flächen mit einer Größe bis zu 5 ha. Sie dienen im Stadtgebiet vor allem der Erhaltung von Lebensräumen solcher Tier- und Pflanzenarten, die nach Bundesartenschutzverordnung "Vom Aussterben bedroht" sind oder einer Gefährdungskategorie der Roten Liste Sachsen-Anhalt zugeordnet werden.

**Tabelle: Flächenhafte Naturdenkmale (nach § 22 NatSchG LSA)**

Nr.	Bezeichnung	Größe	Bedeutung
2	Streuobsthang südlich Seeben	4,61 ha	extensiver Streuobsthang mit seltener Flora und Fauna; Brutgebiet für Höhlenbrüter, Trittsteinbiotop
5	Saaleuferstreifen nördlich Kröllwitz	2,73 ha	reich strukturierter Uferabschnitt mit wertvollen Baumbeständen und Hochstaudenfluren; Brutvogelhabitat
6	Ochsenberg	3,80 ha	Felsstandorte mit Pionierfluren, reichhaltige Trocken- und Halbtrockenrasenvegetation, artenreiche Gebüsche mit Niststandorten
8	Klausberge	4,90 ha	reichstrukturiertes Gebiet mit Felsfluren, Trocken- und Halbtrockenrasen sowie xerothermen Gebüsch, Brutgebiet und Lebensraum für Insekten
12	Feldgehölz südöstlich des Lindbusches	1,50 ha	komplexer kleinflächiger Halbtrockenrasen (im Übergang zur Glatthaferwiese), Glatthaferwiesen, wärmeliebende "Gebüsche" und Baumgruppen (z.T. Obstbäume) mit zahlreichen geschützten Pflanzenarten
13	Löbhlweg bei Granau	0,84 ha	einzigartiger Löbhlweg mit Trocken- und Halbtrockenrasen, Gebüschgesellschaften; mehrere geschützte Pflanzenarten
19	Resttümpel nördlich Kanena	4,98 ha	Feuchtgebiet mit ausgedehntem Schilfbestand; wichtiges Brutvogelgebiet, Rastplatz für Wasservogel, mehrere geschützte Insektenarten
20	Weiber und Lehmhügel, westlich Seeben	1,36 ha	Feuchtgebiet mit ausgeprägten Röhrichten; Laichplatz für Amphibien, Brutstätte geschützter Hautflügler- und Vogelarten
22	Ellernteich Angersdorf und Teile des Roßgrabens	1,90 ha	Gewässer mit Röhricht und Weidenbeständen; Amphibienlaichplatz, Brutgebiet für zahlreiche Vogelarten
25	Tulpenstandort im Südpark	2,50 ha	Auenwaldreste mit typischer Bodenflora, Vorkommen der geschützten Wildtulpe; Lebensraum geschützter Vogel- und Kleinsäugerarten
36	Kleiner Lunzberg	1,20 ha	ausgedehnte Trocken- und Halbtrockenrasen, Zwergstrauchheiden, xerotherme Gebüsche und Feldgehölze; Lebensraum bedrohter Tierarten
37	Waldohreulenschlafplatz Dölauer Heide	1,0 ha	außergewöhnlich seltener Schlafplatz für Waldohreulen
38	Diptamstandort Dölauer Heide	1,0 ha	stark gefährdetes Vorkommen des Weißen Diptam ( <i>Dictamnus albus</i> ) im Stadtgebiet von Halle
39	Muschelkalkwand Graebsee	1,3 ha	geologischer Aufschluß des Unteren Muschelkalks mit Trockenrasen am Steilabbruch und Kleinröhrichten am Uferrand
40	Kleiner Angersdorfer Teich	5,0 ha	flacher Teich mit ausgeprägtem Schilfgürtel und naturnahen Ufergehölzen; Laichgewässer für Amphibien, Lebensraum geschützter Insekten
41	Sedimentäre Scholle am Galgenberg	0,015 ha	seltener geologischer Aufschluß des Rotliegenden (des Untergrundes der Landschaft im nördlichen Stadtgebiet)
44	Teich am Granauer Berg	5,0 ha	extreme Strukturdiversität: Gewässer, Röhrichte, Hecken, Frischwiesen und Halbtrockenrasen; artenreiche Flora und Fauna
45	Teich bei Seeben	2,7 ha	nährstoffarmes Gewässer mit ausgeprägtem Schilfgürtel; bedeutsames Wasservogelbruthabitat, Amphibienlaichgewässer, Naßwiesenbereiche

Bei den **geschützten Landschaftsbestandteilen** (GLB) handelt es sich um Flächen, die größer als 5 ha sind und die vorrangig zum Schutz natürlicher Lebensgemeinschaften eingerichtet wurden. Weiterhin dienen sie der Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes sowie der Belebung, Gliederung und Pflege des Orts- und Landschaftsbildes.

**Tabelle: Geschützte Landschaftsbestandteile (nach § 23 NatSchG LSA)**

Nr.	Bezeichnung	Größe	Bedeutung
3	Trockenhänge nordwestl. von Seeben	11,6 ha	ausgedehnte Halbtrockenrasen und Glatthaferwiesen mit vielen bestandsgefährdeten Pflanzen- und Insektenarten
4	Park Seeben	9,5 ha	wertvoller Altbaumbestand mit natürlicher Verjüngung und Feuchtstandort; Brutgebiet seltener und vom Aussterben bedrohter Vogelarten
7	Park der ehem. Papierfabrik Kröllwitz	2,48 ha	dendrologisch und kulturhistorisch wertvolle, Parkanlage mit z.T. wertvoller Krautschicht; Brutgebiet
9	Großer und Kleiner Galgenberg	17,4 ha	Gebiet mit Felsfluren, Trocken- und Halbtrockenrasen, Gebüschgesellschaften, Vorwaldbeständen, artenreiche Fauna, wertvolle geologische Aufschlüsse
10	Amtsgarten	5,33 ha	historische Parkanlage mit artenreichen Wiesenflächen, naturnahen Baumbeständen und Gebüsch, dendrologischen Besonderheiten
11	Goldberg	39,3 ha	Gebiet reichstrukturierter Gehölzbestände, Kleingewässer, Röhrichte und Naßwiesen, Fortpflanzungshabitat bedrohter Amphibien und Libellenpopulationen, Rückzugsraum für Brutvögel, Kleinsäuger und Reptilien
17	Park der ehem. Halleschen-Motoren-Werke	0,6 ha	kleiner Park mit dendrologisch bemerkenswertem Altbaumbestand; wichtiger Brutvogelstandort
18	Streuobsthänge Nietleben	19,7 ha	großflächige Streuobstwiesen mit Halbtrockenrasen, Glatthaferwiesen und xerothermen Gebüsch; Biotop für Höhlenbrüter und geschützte Insekten
21	Pulverweiden	10,9 ha	bedeutsamer Baumbestand mit dendrologischen Besonderheiten; wichtiges innerstädtisches Brutvogelhabitat
23	Haldengehölz Bruckdorf	15,9 ha	Braunkohlenhalde mit spontaner Vegetationsentwicklung; wichtiges Brutvogelhabitat; Lebensraum einer Reihe in Halle seltene Mykorrhizapilze
24	Park Sagisdorf	2,5 ha	historischer Park mit wertvollem Altbaumbestand und artenreicher Krautschicht; wichtiges Brutvogelhabitat
28	Wittekindpark	0,8 ha	historischer Park mit dendrologischen Besonderheiten; Brutgebiet zahlreicher geschützter Vogelarten
29	Amselgrund und Kreuzer Teiche	15,2 ha	Biotopkomplex aus wechselfeuchter Wiese, Porphyrhängen mit Felsfluren, xerothermen Gebüschgesellschaften und Trockenwaldresten; große Bedeutung als Amphibienlaichplatz
31	Gehölz nördlich Büschdorf	1,2 ha	Gehölz im waldarmen halleschen Osten mit artenreichem Brutvogelbestand, Rückzugsgebiet für Wild, Kleinsäuger und Insekten
48	Stadtspark	5,9 ha	wichtiger innerstädtischer Freiraum, artenreicher Baumbestand

**Tabelle: Geschützter Park (GP)**

Nr.	Bezeichnung	Größe	Bedeutung
42	Passendorfer Gutspark	2,7 ha	einziges Gebiet in Halle-Neustadt mit wertvollem Altbaumbestand; wichtig als Brutvogelgebiet
42	Gimritzer Park	6,2 ha	historischer Park mit zahlreichen dendrologischen Besonderheiten, reicher Geophyten- und Wiesenflora, Brutgebiet

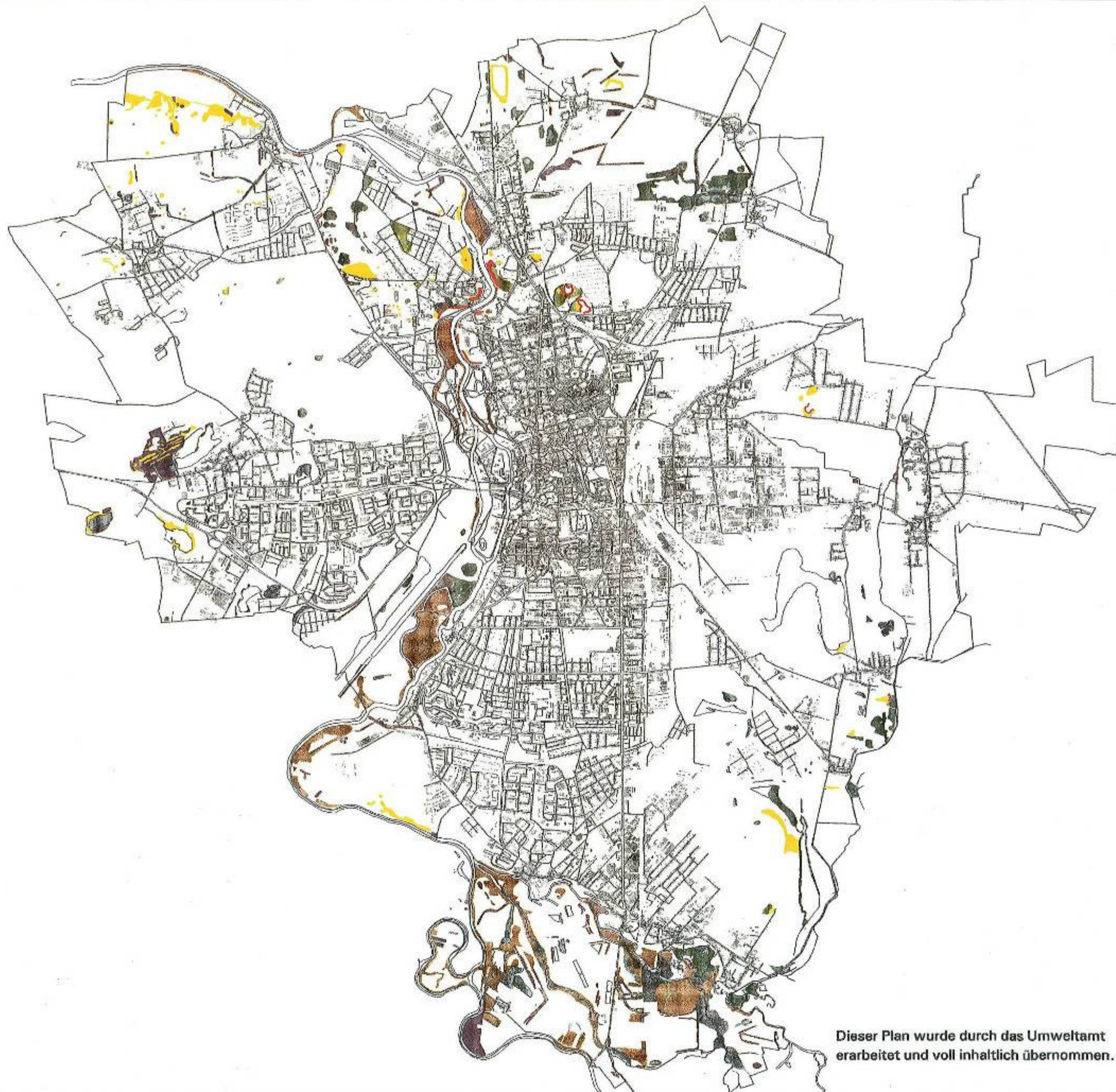
Nach § 30 NatSchG LSA sind einige seltene und bedrohte Biotoptypen unter besonderen Schutz gestellt. Diese in Halle noch nicht flächendeckend erfaßten **§ 30-Biotope** sind im Flächennutzungsplan grundsätzlich nicht dargestellt (Ausnahmen bei hinreichender Flächengröße). Alle Handlungen sind verboten, die zu einer Zerstörung oder erheblichen Beeinträchtigung dieser besonders geschützten Biotope führen können. Insbesondere Kleingewässer, naturnahe Bach- und Flußabschnitte, Röhrichte, Naßwiesen sowie Trocken- und Halbtrockenrasen sind im Stadtbereich gefährdet (Vermüllung, Verfüllung, starke Begehung).

Im April 1991 wurde vom Internationalen Rat für Vogelschutz (Birdlife International) das Gebiet der Elster-Saale-Aue im Süden von Halle als "**Important Bird Area**" (IBA) ausgewiesen. Dieses internationale Vogelschutzgebiet umfaßt die südwestlich und südlich Halles gelegenen Teile des Landschaftsschutzgebietes Saaletal und das NSG Auenlandschaft bei Döllnitz. Bedeutung hat dieses IBA als Brutgebiet für 133 Vogelarten und Rastgebiet für weitere 119 Vogelarten.

Auf der 2. Regionalen Entwicklungskonferenz am 18.09.1996 in Leipzig wurde von den Teilnehmern die Einrichtung eines länderübergreifenden Schutzgebietes Saale-Elster-Luppe-Aue gefordert.

Neben diesen bereits gesetzlich geschützten Gebieten sind im Ergebnis der landschaftökologischen Untersuchungen weitere naturnahe Lebensräume künftig naturschutzrechtlich zu sichern, und werden als solche bei der künftigen Planung berücksichtigt:





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

**Flächennutzungsplan**  
Erläuterungsplan

**Biotope nach  
§ 30 NatSchG LSA**

-  Trocken- und Halbtrockenrasen
-  Wälder und Gebüsche  
trockenwarmer Standorte
-  Auwald
-  Feldgehölz, Bruchwald
-  Röhricht, binsen- u. seggenreiche  
Naßwiesen, Verlandungszonen
-  Kleingewässer
-  naturnahes Flußufer
-  hochstaudenreiche Naßwiese,  
Hochstaudenflur des Auwaldes
-  Streuobstwiese
-  Kopfbäume
-  Felsen

0 200 500 1000 2000 m

Maßstab des Originals 1 : 20.000



Dezernat Planen und Umwelt  
Stadtplanungsamt

Stand: Juni 1998

Tabelle: Hinsichtlich einer künftigen Unterschutzstellung zu überprüfende Bereiche:

Bezeichnung	Bedeutung
Hohenweidener Holz	reich strukturiertes Gebiet mit Äckern, Wiesen und Streuobstbeständen, Kleingewässern; wertvolle Fauna
Beesener Holz/Teiche nördl. und südl. von Planena	wertvolle Auenwaldreste, Gewässer mit ausgeprägtem Schilfgürtel und naturnahen Ufergehölzen, Naßwiesen; wichtiges Brutvogelgebiet
Reidebachniederung von Reideburg bis zur Mündung	Gewässer mit sehr hohem Entwicklungspotential, Weiden- und Erlengebüsche, Röhrichte, Feuchtwiesen; Brutvogelhabitat, Amphibienlaichplatz
Götschemündung/Saalealtarm am Tafelwerder	Gewässer und Feuchtgebiete mit ausgeprägten Schilfbeständen, naturnahen Ufergehölzen; Lebensraum geschützter Vogel- und Säugerarten
Osendorfer See	relativ nährstoffarmes Gewässer mit Röhrichten, Wasserpflanzengesellschaften, Pionierrasen; Rastplatz für ziehende Wasservögel
Tagebaurestgewässer südl. Dieselstraße	Feuchtgebiet mit ausgeprägtem Schilfbestand, Pionierrasen mit zahlreichen halophilen Arten; Lebensraum geschützter Vogel- und Amphibienarten
Steinbrüche und Porphyrkuppen Siedlung Neuaufbau Dörlau	Gebiet mit hoher Strukturdiversität; Gewässer, Röhrichte, Gebüsche, Halbtrocken- und Trockenrasen; artenreiche Flora und Fauna
Ehemalige Kiesgrube Kröllwitz	relativ nährstoffarmes Gewässer mit Schilfgürtel, Naßwiesenbereichen; Wasservogelbruthabitat, Amphibienlaichgewässer
Fuchsberg Kröllwitz	artenreicher Waldbestand mit Halbtrockenrasen und xerothermen Gebüschen; Lebensraum zahlreicher vom Aussterben bedrohter Tierarten
Mötzlicher Teiche	größtes zusammenhängendes Feuchtgebiet im Norden Halles mit einer Vielzahl von § 30-Biotopen, Lebensraum bedrohter Pflanzen und Tierarten
Porphyrkuppe mit Trockenrasen und Gehölzsaum (Nähe Weinberg)	- Vorkommen einer Reihe gefährdeter, geschützter und geobotanisch bedeutsamer Pflanzenarten - Lebensraum für zahlreiche Tierarten - wichtiger Bestandteil des Grünzugs Dörlauer Heide-Saaletal
Steinkohleresthalden und Porphyrkuppen mit Trockenrasen nördlich Dörlau	- Trocken- und Halbtrockenrasen - xerotherme Gebüsche und Feldgehölze - Lebensraum bedrohter Tierarten
Tonloch Salzmünder Straße	- Kleingewässer
Gewässer Neuragoczy	- Kleingewässer mit Röhricht, binsen- und seggenreichen Naßwiesen, Trocken- und Halbtrockenrasen - Lebensraum bedrohter Tier- und Pflanzenarten
Ruderalfläche am Anglerheim	- wertvolle Sukzessionsfläche
Giebichensteinfelsen	- Vorkommen von <i>Iris pumila</i> , Verwilderungen von Französischem Ahorn und <i>Geranium</i> spp.
feuchte Senke südlich des Höllweges (Mötzlich)	- große Bedeutung für den Amphibienschutz - Laichgewässer
Mühleninsel Böllberg	- wertvoller Auenwaldrest
Schafsteich	- Kleingewässer mit Röhricht - Lebensraum bedrohter Tierarten
Kiesgrube Kröllwitz	- Gewässer mit Röhricht, binsen- und seggenreichen Naßwiesen, Verlandungszonen

Zudem werden für folgende **Landschaftsschutzgebiete** Ergänzungen (Erweiterungen) als notwendig erachtet, um einem schleichenden Umwidmungsanspruch vorwegzugreifen:

**Tabelle: Erweiterung der Landschaftsschutzgebiete**

Bezeichnung	Erweiterungen
LSG Saaletal	Ackerflächen und Wiesen im Bereich der Kiesseen Neustadt bis zum Hochwasserschutzdamm; Ackerflächen, Trocken- und Halbtrockenrasen nördlich Lettin im Bereich Kirschberg
LSG Dölauer Heide	Aufforstungsflächen östlich der Gartenstadt Nietleben bis Lise-Meitner-Straße und westlich der Gartenstadt bis Habichtsfang; Waldflächen westlich Dölau nördlich und südlich des Bezirkskrankenhauses Dölau; Aufforstungen und Streuobstbestände nördlich des Heidesees Nietleben; Waldflächen zur ehemaligen Heidegarnison bis zur Straße Am Heiderand;

Der Arten- und Biotopschutz verlangt einen flächendeckenden Ansatz und beinhaltet neben dem eigentlichen Gebietsschutz:

- o die Entwicklung von vernetzten, großräumigen naturnahen Lebensraumkomplexen,
- o die Bereitstellung von Flächen als Ausgangspunkte für Wiederansiedlungsprozesse;
- o die Schaffung von Pufferzonen im Umfeld geschützter Lebensräume,
- o die Förderung landschaftlicher, ökologischer und artlicher Vielfalt unter Sicherung von Extrem- und Sonderstandorten,
- o die Verbesserung von Nutzökosystemen durch ökologische Wirtschaftsweisen und Einbringung extensiv genutzter oder naturnaher Biotopstrukturen,
- o die Entwicklung von Vernetzungsstrukturen (linear oder zwischengeschaltete, flächige "Trittsteine")

Folgende wesentliche anzustrebende **Biotopverbundsysteme** sind zu nennen:

### **Saaleaue und Vernetzungselemente**

Das **stadtprägende Saaletal** mit seinen noch vorhandenen Feuchtbereichen, Altwässern sowie den Resten naturnaher Auenwälder ist eine der letzten zusammenhängenden naturnahen Flußlandschaften mit einem zugleich hohen kulturhistorisch-landschaftsästhetischen Wert. Neben seiner besonderen Bedeutung als Lebensraum zahlreicher, vom Aussterben bedrohter Pflanzen- und Tierarten ist das Saaletal aufgrund guter Zugänglichkeit aus den beidseits angrenzenden Stadtgebieten zugleich einer der wichtigsten Naherholungsräume der Stadtbevölkerung.

Der **Ausbau und die Regulierung** der beiden Flußläufe in den letzten Jahren und damit die Eindämmung der für die Auenwälder lebenswichtigen aperiodischen Überschwemmungen (z.B. Wehranlage am Kanal) haben dazu geführt, daß der Bestand von geschützten Arten und Biotopen ernsthaft gefährdet ist. Die Flußläufe der Saale und der Weißen Elster, einschließlich der Nebenarme sind in ihrem heutigen Verlauf zu erhalten, die Überschwemmungsbereiche von Bebauung freizuhalten. Neben umweltverträglichen Konzepten zur Verbesserung der Wasserqualität sind vorhandene Auenwälder strukturell aufzuwerten, ehemalige Auenwaldstrukturen wiederherzustellen, ggf. verfüllte oder verlandete Altarme und Tümpel zu revitalisieren, um so den naturnahen Charakter, insbesondere im mittleren Teil der Saaleaue, zurückzugewinnen.

Wichtige ergänzende **Vernetzungselemente** sind:

- o der Roßgraben und angrenzende Uferbereiche und Feuchtwiesen,
- o der Saalewerder mit seinen Gräben, Flurgehölzen, Wiesen und Ackerflächen,
- o die Götscheaue und angrenzende Uferbereiche mit Schilfbeständen, Ufergehölzen u.a.,
- o das Gebiet Kreuzvorwerk über den Amselgrund zur Saaleaue sowie
- o der zu entwickelnde Grünzug südlich der ehemaligen Heidegarnison.

Mit der schrittweisen Aufgabe der **ackerbaulichen Nutzung** in Überflutungsbereichen, der Umwandlung dieser Flächen in **extensiv genutztes Grünland** und der Extensivierung von Dauergrünland ist eine wesentliche Erhöhung des Biotopwertes zu erwarten. Weitere autotypische Biotopstrukturen, insbesondere Auenwälder sollen entwickelt werden. Die Ausdehnung von Gewerbeflächen innerhalb der Saaleaue hat zu erheblichen Qualitätsverlusten geführt. Ein Rückbau dieser Objekte und die Funktionswandlung zu Einrichtungen der Erholung ist Planungsziel. Belastungen durch Naherholungssuchende sind auf bestimmte Bereiche (z.B. Sandanger, Salinehalbinsel, südliche Peißnitz) zu konzentrieren.

### **Dölauer Heide und Vernetzungselemente**

Das **Landschaftsschutzgebiet Dölauer Heide** ist das einzige größere, geschlossene Waldgebiet im Raum Halle. Es hat eine große Bedeutung als Rückzugsgebiet und Lebensraum für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten. Sowohl die zunehmende Isolierung als auch die einseitige forstliche Nutzung der Heide in den letzten Jahrzehnten, die mit großflächigen Kahlschlägen einherging, führte zu einer Verfremdung der Artenzusammensetzung und Verdrängung wertvoller Arten. Wichtig ist die Entlastung der Dölauer Heide vom **Durchgangsverkehr**. Eine Verkehrsberuhigung der Salzmünder Straße, die die Dölauer Heide mittig quert, ist erklärtes Ziel des Flächennutzungsplanes.

Mit der Freigabe des großen Kasernenbereiches in **Heide-Süd** ergibt sich die einmalige Chance, die beiden regional bedeutsamen Landschaftsräume Dölauer Heide und Saaleaue durch eine, sowohl für die Entwicklung der Biotopstrukturen, als auch für die Erhöhung des Erholungswertes wirksame Grünzone zu verbinden. Die Zone hat eine Breite von etwa 200 m und wird nicht durch Verkehrsstrassen und Baulichkeiten beeinträchtigt.

Ebenso wichtig ist die Erhaltung der **Vernetzungselemente** nach **Neustadt**, zur Saaleaue über die Brandberge und den Amselgrund, in Richtung Lunzberge zwischen Dölau und Heide-Nord sowie in die Landschaft südlich und nordwestlich von Lieskau. Zur Schaffung eines Biotopverbundes zwischen den Lunzbergen im Norden über die Dölauer Heide und der geplanten Grünachse Friedhofteich - Kalksteinbruch - Angersdorfer Teiche - Saaleaue ist es erforderlich, Pufferzonen (von 50 bis 200 m Breite) aus der intensiven ackerbaulichen Nutzung herauszunehmen und durch ein kleinteiliges Mosaik von Flurgehölzen, extensiv genutztem Acker- und Grünland sowie Sukzessionsflächen ökologisch aufzuwerten. Großflächige Aufwaldungen in diesem Bereich werden nicht vorgeschlagen, da damit die kulturhistorische Eigenart und Vielfalt des Landschaftsbildes zerstört würde und Ackerflächen verloren gehen.

### **Das Reidebachtal und Vernetzungselemente**

Mit der großflächigen Ausweisung von Gewerbe- und Wohnbauflächen im halleschen Osten und den angrenzenden Nachbargemeinden ist es von höchster Dringlichkeit, in diesem Bereich siedlungsnah Erholungsmöglichkeiten für die Bevölkerung zu schaffen und die wenigen vorhandenen naturnahen Biotopstrukturen in einem großräumigen Biotopverbund von den Mötzlicher Teichen beginnend, entlang der alten Dorfkerne bis zur Mündung der Reide in die Elster zu verknüpfen. Kernstück der "Grünen Zäsur" zwischen den großen Baugebieten ist die **Renaturierung** und Sanierung der gesamten Reideaue einschließlich der Reide und über Nebenvorfluter. Vorhandene Biotope der angrenzenden Bergbaufolgelandschaft (z.B. bei Kanena und Bruckdorf) sowie der ehemaligen Auenlandschaft (z.B. bei Dieskau und im Mündungsgebiet) sollten mit ökologisch bewirtschafteten Acker- und Grünlandflächen sowie mit neuanzulegenden Feuchtgebieten vernetzt werden. Eine natürliche Wasserrückhaltung und Abflußdynamik, einschließlich der Ausuferung von Hochwässern, ist wiederherzustellen. Wesentliche, zu schützende und zu entwickelnde Vernetzungselemente sind:

- o Mötzlicher Einbruchseen und südlich gelegene Feuchtgebiete,
- o Goldberg,
- o Sagisdorfer Park, westlicher Ortsrand von Reideburg,
- o Diemitzer, Zöberitzer und Dölbauer Graben,
- o Resttümpel nördlich von Kanena,

- o Schilfgebiete und Haldengehölz nördlich Bruckdorf,
- o Zollteichwiesen (z.T. Saalkreis),
- o Dieskauer Teiche (Saalkreis),
- o Mündung des Reidebaches.

### **Seebener Berge und Vernetzungselemente**

Ein weiteres Segment des geplanten "**Grünen Ringes**" um Halle ist der Landschaftsraum der Seebener Berge im Norden. Ausgehend von den wertvollen Trocken- und Halbtrockenrasen, den Streuobstwiesen und Feuchtbereichen sind Vernetzungselemente wie Flurgehölzstreifen zum Grünzug Halle-Ost hin zu entwickeln. Angesichts des hohen Bodenpotentials und der Qualität des Landschaftsbildes in diesem Raum sollte auf eine großflächige Stilllegung der landwirtschaftlichen Nutzflächen verzichtet werden. Wichtige potentielle Vernetzungselemente im Biotopverbund stellen der Bereich der ehemaligen Aschepülhalden nördlich von Trotha sowie das **Götschetal** dar. Das Götschetal ist auch aus klimatischer Sicht mindestens in einer Breite von ca. 200 m von Bebauung freizuhalten.

Aus Sicht des Arten- und Biotopschutzes ist es in städtisch geprägten Bereichen notwendig, einerseits Grünräume, auch kleinflächige, vor Umwidmungsansprüchen zu schützen, andererseits in Verbindung mit Entsiegelungsmaßnahmen einen engmaschigen Biotopverbund zu schaffen. Auch wegen ihres kulturhistorischen Wertes sind die noch z.T. im Stadtgebiet von Halle vorhandenen, hochgradig gefährdeten, räumlich-funktionalen Beziehungen zwischen Feldflur und dorftypischen Freiräumen unbedingt zu erhalten und fördern.

### **Bodenschutz und agrarstrukturelle Maßnahmen**

Die Inanspruchnahme von Böden ist mit "bodenwirksamen" (Boden als Filter) als auch "bodenverbrauchenden" (Versiegelung) Beeinträchtigungen verbunden. Sowohl das Baugesetzbuch (BauGB), § 1 Abs. 5, als auch das Naturschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt (NatSchG LSA) geben einen sparsamen und schonenden Umgang mit dem **Schutzgut Boden** vor. Die Schutzwürdigkeit des Bodens resultiert aus seiner begrenzten Belastbarkeit und Verfügbarkeit.

Eine grobe Bewertung der Böden kann einerseits nach der Intensität der nutzungsbedingten Überprägung, andererseits nach ihrer Besonderheit bzw. Seltenheit aufgrund der geologischen Verhältnisse vorgenommen werden. Generelles Planungsziel ist die **Reduzierung des Bodenverbrauchs**, insbesondere bei allen Böden mit gewachsenen Profilen, bei aus landwirtschaftlicher Sicht hochwertigen Böden sowie bei im Raum Halle seltenen Bodenarten (Auenböden, flachgründige Renzinen) oder Bö-

den mit hohem Biotopentwicklungspotential. Daher ist u.a. das kosten- und flächensparende Bauen erklärtes Planungsziel.

Die aus landwirtschaftlicher Sicht **hervorragende Bodenqualität** der großflächig anstehenden Löß-Schwarzerden und Braunerden vor allem im Nordosten und Osten der Stadt führte in der Vergangenheit zu einer sehr intensiven landwirtschaftlichen Nutzung. Der Erhalt und die Entwicklung der **Kulturlandschaft** um Halle ist jedoch nur über die Sicherung der bäuerlichen Landwirtschaft möglich. Gerade im engeren städtischen Einzugsbereich muß die Landwirtschaft neben der Produktionssicherung auch wichtige soziale und ökologische Freiraumfunktionen erfüllen. Daraus ergibt sich der Schutz landwirtschaftlicher Nutzflächen vor konkurrierenden Nutzungsansprüchen sowie die Förderung landwirtschaftlicher Betriebe, die durch ihre möglichst ökologische Bodennutzung dazu beitragen können, eine vielfältige, struktur- und artenreiche Kulturlandschaft im Interesse der erholungssuchenden Stadtbevölkerung zu entwickeln.

Die Erhaltung und Unterstützung einer **stadtnahen Landwirtschaft**, die sowohl ökonomischen wie ökologischen Anforderungen gerecht werden kann, bietet sich in Halle gerade zu an, weil bereits ein stadteigener, ökologisch orientierter Landwirtschaftsbetrieb (Ökohof Seeben e.V.) besteht, sich zunehmend landwirtschaftliche Klein- und Mittelbetriebe neben bestehenden Agrargenossenschaften etablieren und Traditionen in Forschung und Lehre an der **Landwirtschaftlichen Fakultät der Universität Halle-Wittenberg** bestehen.

Insbesondere im Raum Reideburg, Dautzsch, Büschdorf, Seeben und Tornau, wo durch das hohe Bodenpotential der stadtnahe **Gemüse- und Sonderkulturanbau** traditionell eine große Rolle spielt, sollten die Ausweitungen der Bauflächen auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden. Die zu erhaltenden landwirtschaftlichen Nutzflächen werden im Flächennutzungsplan als Flächen für die Landwirtschaft gesichert, um den Baudruck in diesen Bereichen zu minimieren und somit den Landwirten langfristige Perspektiven einer Bewirtschaftung und ihrer Existenz zu ermöglichen.

Die intensive landwirtschaftliche Nutzung in der heutigen Form und die Flurbereinigungsmaßnahmen vergangener Jahrzehnte werden als **Hauptverursacher für den massiven Artenrückgang** angesehen. Vor allem der Landschaftsraum im Nordosten und Osten ist ein agro-industriell überprägter, stark entwässerter Raum mit großflächiger Ackernutzung sowie geringen Grünland- und Flurgehölz-Waldanteilen. In diesem stark gestörten Landschaftsraum ist eine **Flurneugestaltung** zu forcieren und eine ökologische und standortangepaßte Landwirtschaft zu fördern, die u.a. extensive Landnutzungsformen (die für die Entstehung und den Erhalt halbnatürlicher Biotopstrukturen unverzichtbar sind) reaktiviert. Zur Erhöhung der Strukturdiversität in agrarisch genutzten Räumen sind mittel- und langfristig möglichst geringe Schlaggrößen, ein Netz von linearen Feldgehölzen und Feldrainen, kleinere Feuchtge-

biete, Wiesen und Brachflächen zu entwickeln. Die Verkleinerung der Schläge ist außerdem erforderlich zur Wahrung der Ertragsfähigkeit der wertvollen Böden (Erosionsschutz) und zur Sicherung der landwirtschaftlichen Erträge (Kleinklimaverbesserung, biologischer Pflanzenschutz). Als optimal werden rund 10 ha große Schläge erachtet, die von 500 m bzw. 200 m langen Hecken (Faustzahlen) umgeben sind.

Die Wiederherstellung ursprünglicher großflächiger Grünlandbereiche bzw. der Weidewirtschaft als Bewirtschaftungsform auf entsprechenden Standorten (Niederungen) wird angestrebt.

Der Umfang an bodenwirksamen Beeinträchtigungen durch die Landwirtschaft selbst (zu starke Bodenbearbeitung, Düngung, Pestizideinsatz, Entwässerung) hat in den letzten Jahrzehnten erheblich zugenommen. Es kann davon ausgegangen werden, daß durch die derzeit intensive Bewirtschaftungsweise etwa 80% der geeigneten Ackerflächen **erosionsgeschädigt** sind. Solche Bereiche finden sich vor allem an der Hangzone westlich von Holleben, südlich der Dölauer Heide und östlich von Seeben. Für Extensivierungs- und Flächenstilllegungsprogramme sollten gerade solche stark reliefierten, derzeit noch ackerbaulich genutzten Flächen in Betracht kommen.

Unter dem Aspekt der Landschaftspflege ist die Erhaltung und Wiederherstellung der Verbindung des Dorfes mit seiner Landschaft unter **Wiederbelebung historischer Landnutzungsformen** planerisches Ziel. Der Obstanbau in Form extensiv bewirtschafteter Obstwiesen ist nahe den Ortslagen und in Hangbereichen durch gezielte Förderung wiederzubeleben.

Durch entsprechende Erschließungsmaßnahmen (Wander-, Rad- und Reitwege) und durch punktuelle Erholungseinrichtungen (Aussichtspunkte, Ausflugsziele) können auch agrarisch genutzte Landschaftsräume für die Naherholung der halleschen Bevölkerung attraktiver werden.

### **Klimaschutz**

Für klimatische Ungunstbereiche des Stadtgebietes (hohe thermische Belastung, geringe Durchlüftung) sind stadtklimatisch positiv wirksame Maßnahmen notwendig. Aufgabe der Flächennutzungsplanung ist dabei insbesondere die Freihaltung von klimarelevanten Vorranggebieten und die Erhöhung des Anteils und der Ausdehnung von Grünräumen. Darüber hinaus bedarf es Verbesserungen der klimatischen Verhältnisse in Quartiers- und Blockstrukturen durch Begrünung und Entsiegelung. In § 2 Abs. 8 des NatSchG LSA wird gefordert: "Beeinträchtigungen des Klimas, insbesondere des örtlichen Klimas, sind zu vermeiden, unvermeidbare Beeinträchtigungen sind durch landespflegerische Maßnahmen auszugleichen oder zu mindern." Im Ergebnis der stadtklimatischen Untersuchungen sind folgende Frischluftentstehungs- und Gunstgebiete und Austauschbahnen stadtklimatisch von hoher Bedeutung, die daher vor einer Bebauung, Versiegelung o.ä. besonders geschützt werden müssen.



**Regional und lokal bedeutsame Frischluftentstehungsgebiete:**

- o Lunzberge und angrenzende Ackerflächen
- o Wiesen und Ackerflächen südlich Lettin
- o Ackerflächen nördlich u. östlich von Dölau
- o Brandberge
- o Dölauer Heide
- o Aufforstungen östlich der Gartenstadt Nietleben
- o Streuobsthänge nordwestlich von Nietleben
- o Ackerflächen östlich und westlich Teutschenthaler Straße westlich des Kalksteinbruchsees
- o Ackerflächen südlich des Versorgungsgebietes Neustadt
- o Wiesen- und Ackerflächen südlich Angersdorf
- o Wiesen- u. Ackerflächen Pferderennbahn und südlich angrenzend
- o Rabeninsel und angrenzende Wiesen südlich und Ruderalflächen nördlich
- o Auenwiesen zwischen Holleben u. Hohenweiden
- o gesamte südliche Saaleaue zwischen Planena und Döllnitz
- o Aufforstungen und Ödländer der Braunkohletagebaufolgelandschaft westlich der Leipziger Chaussee
- o Ödland östlich des Hufeisensees
- o Ackerflächen südlich des Dautzsch bis Diemitzer Graben
- o Röhrichte, Wiesen und Ackerflächen um die Mötzlicher Teiche
- o Ackerflächen nördlich und nordwestlich Tornau
- o Wiesen und Ackerflächen der Seebener Berge
- o Götschetal von Wallwitz über Teicha, Sennewitz bis zum Ortseingang Halle-Trotha
- o Franzigmark um den Morler Bach und Brachwitzer Bach
- o größere innerstädtische Freiflächen (Kleingartenanlagen, Friedhöfe, Parkanlagen, Brachflächen)

Zur Verbesserung der bioklimatischen Situation von bebauten Stadtbereichen sind neben den **Kaltluftentstehungsgebieten** die daran gebundenen lokal ausgeprägten **Kaltluftströmungen**, die eine wichtige temperaturmindernde Wirkung mit sich bringen, von Bebauung und Barrieren freizuhalten, um mögliche Immissionsbelastungen auszuschalten.

**Regional bedeutsame Kaltluftentstehungs- und abflußgebiete sind:**

- o Wiesen beidseits des Haßgrabens nach Heide-Nord



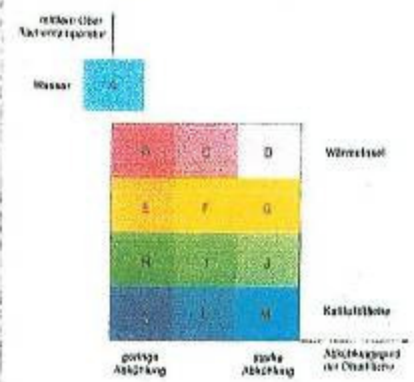
### Flächennutzungsplan Erläuterungsplan

### Ventilation Stadt Halle mit Umland

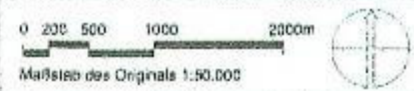
#### Potentielle Kaltluft- und Ventilationsbahnen

- |  |  |
|--|--|
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |

#### Klimatopklassen

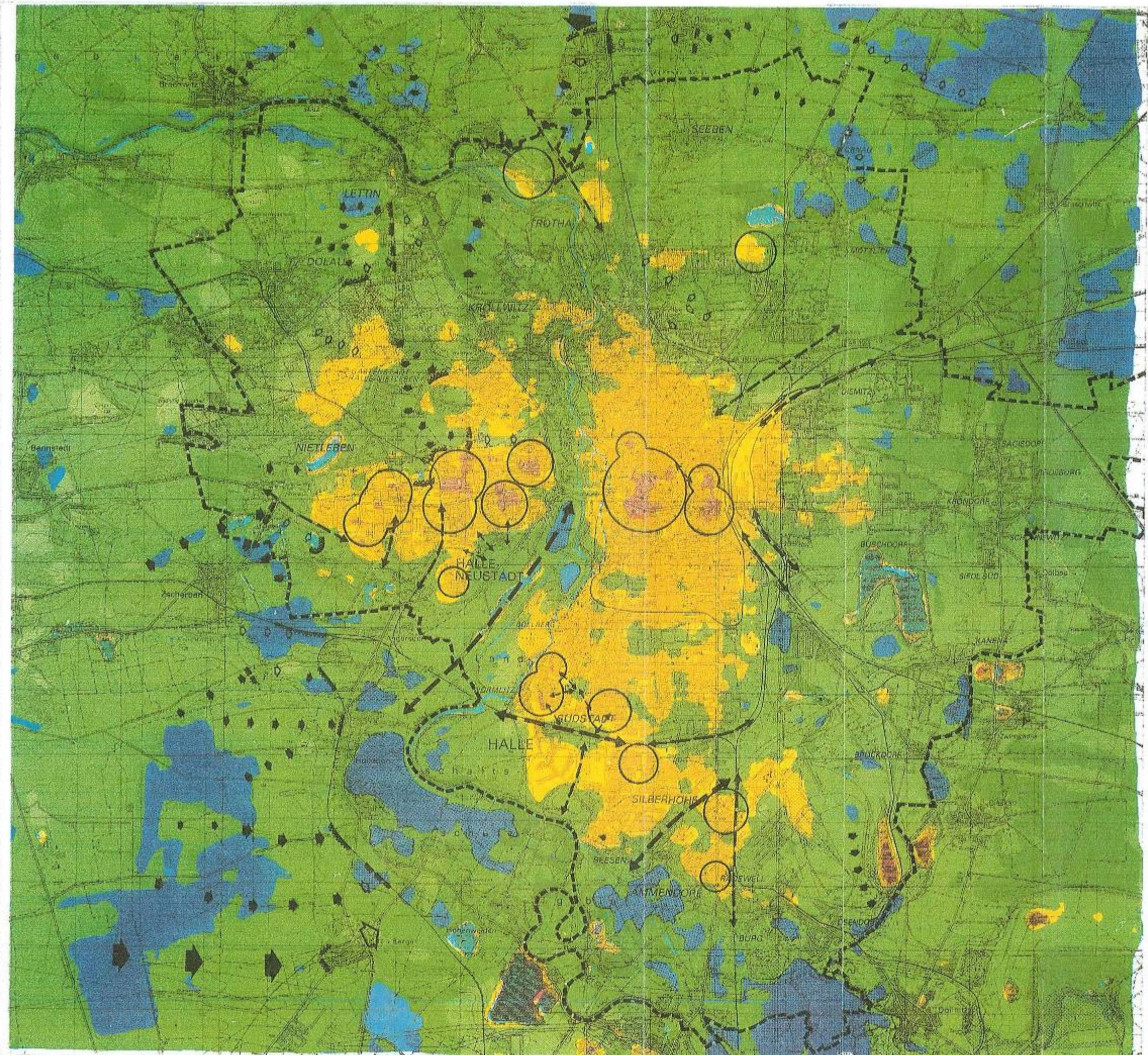


Kommision Herausgeber      Datum/Zeitraum Mag. 1991 der Stadt Halle



Dezernat Planen und Umwelt  
Stadtplanungsamt

Stand: Juni 1998



- o Aufgelassene Ackerflächen und Wiesen entlang des Schachtgrabens zwischen Dörlau und Heide-Nord
- o Röhrichte, Wiesen und Ödlandflächen der Brandberge in nördliche Richtung
- o Ödland zwischen ehemaliger Heidegarnison und Neustadt nach Osten und Süden
- o Ackerflächen nördlich Zscherben in nordöstliche Richtung
- o Ackerflächen entlang des Roßgrabens in südöstliche Richtung
- o Senken und Täler der gesamten Hangkante westlich Angersdorf bis Delitz am Berge in östlicher Richtung
- o Ackerflächen nördlich Tornau in südöstliche Richtung
- o Ackerflächen nördlich Obermaschwitz in südöstliche Richtung
- o Götschetal mit Nebentälern in südliche Richtung bis zur Mündung

Die stadtklimatischen Untersuchungen zeigen, daß reliefbedingte Kaltluftabflüsse für die Belüftung der Stadt nur lokal eine Rolle spielen. Um so wichtiger ist die Beachtung der durch die unterschiedlich starke Erwärmung von Stadt und großen landschaftsbezogenen Freiräumen hervorgerufenen **Flurwindsysteme** (Hauptventilationsbahnen), die jedoch aufgrund bestehender hoher Immissionsbelastungen nur bedingt positive bioklimatische Effekte mit sich bringen. Neben der Sicherung gesamtstädtisch wirksamer Kaltluftentstehungs- und Kaltluftabflußgebiete sind diese immissionsbedingten und z.T. derzeit vorhandenen baulichen Barrierewirkungen zu mindern.

**Regional bedeutsame Ventilationsbahnen sind:**

- o Nordwest-Südost-Achse Magdeburger Chaussee
- o Nordost-Südwest-Achse Gleisanlagen nördlich Diemitz
- o Nordwest-Südost-Achse Eislebener Chaussee
- o Südwest-Nordost-Achse Mittlere Saaleaue am Kanal
- o Süd-Nord-Achse zwischen ehemaliger Garnison Wörmnitz und Silberhöhe
- o Südwest-Nordost-Achse Ellerngraben-Brauhausstraße
- o Ost-West-Achse Kasseler Bahn
- o Nord-Süd-Achse Merseburger Straße
- o Südost-Nordwest-Achse Kanenaer Weg

**Grünflächen in Innenstadtgebieten** können in Abhängigkeit von Größe und Struktur in vielfältiger Weise, allerdings nur auf den unmittelbaren Nahbereich begrenzt, zu einer lokalen Verbesserung der stadtklimatischen Situation beitragen. Eine Erweiterung von klimatisch wirksamen Grünanlagen gerade in den dicht bebauten Bereichen ist, baulich bedingt, nachträglich kaum möglich. Realistischer und

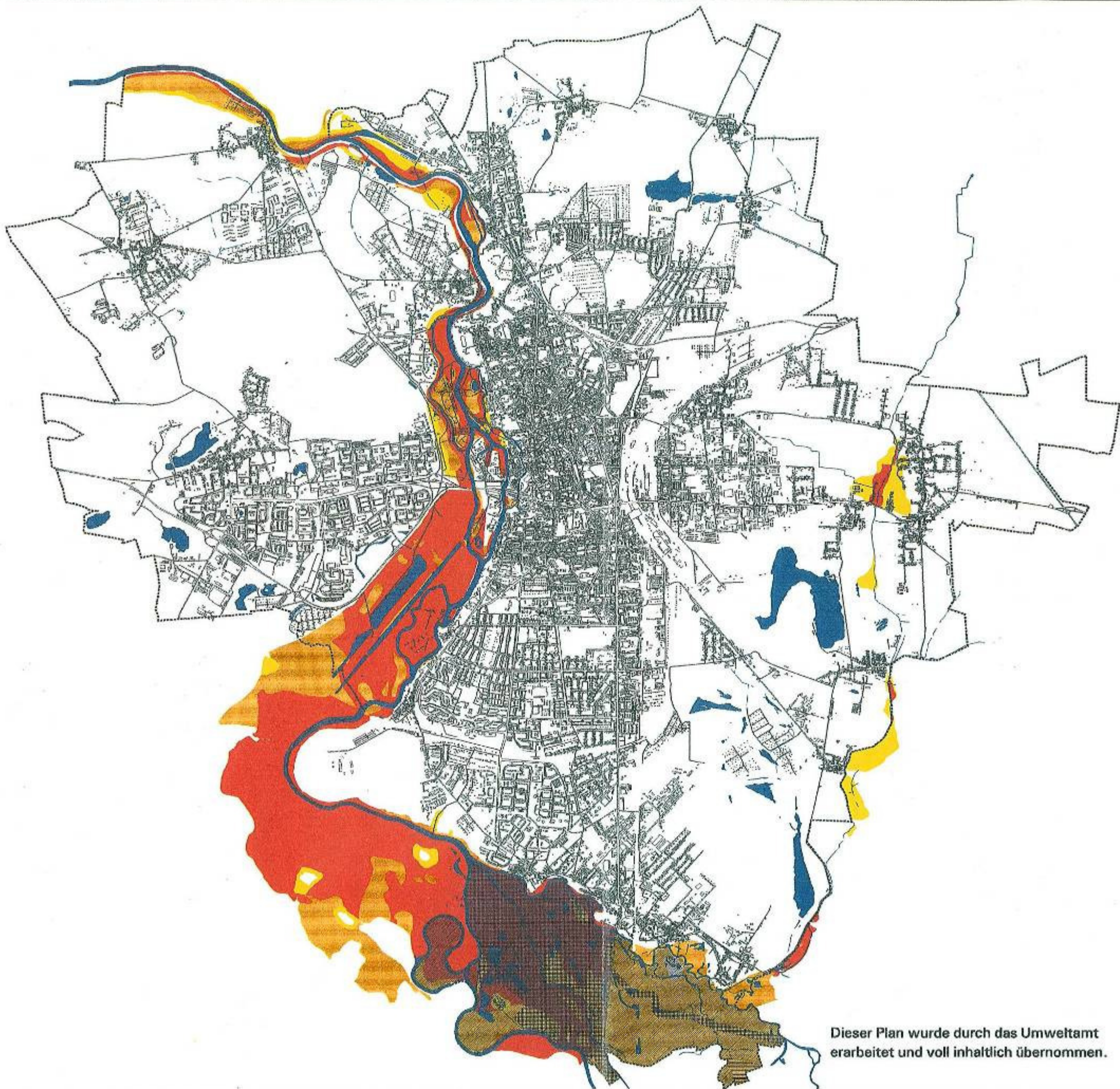
auch im Sinne einer nachhaltigen Verbesserung der Wohnumfeldqualität, allerdings für die Flächen-nutzungsplanung nur sekundär relevant, ist die Verringerung des Versiegelungsgrades im Zusammen-hang mit der Durchsetzung von umfangreichen Dach-, Fassaden- und Hofbegrünungen vor allem in den dicht bebauten Quartieren. Eine Minderung des Überwärmungseffektes und die Förderung des horizontalen wie vertikalen Luftaustausches können desweiteren über kleinräumige Vernetzungen von lufthygienisch wirksamen Grünbereichen, insbesondere solchen, die mit Ventilationsbahnen korres-pondieren, und über die Entwicklung von aufgelockerten, in sich abgestuften, bebauten Bereichen am Siedlungsrand realisiert werden. Eine weitere Absenkung der städtischen Immissionsbelastung ist über Emissionsbegrenzungen bei Betrieben vor allem in dicht bebauten Wohngebieten, über eine Reduzie-rung des Individualverkehrs und über eine Reduzierung der Hausbrandemission zu erreichen.

In den einem großflächigem Wandel unterliegenden Altbau- und Altindustriestandorten, die z.T. voll-ständig beräumt wurden oder werden, können neue, großzügige und klimatisch positiv wirksame Grün-flächen und Parkanlagen geschaffen werden (Beispiel Alter Thüringer Bahnhof).

### **Gewässerschutz**

Wichtige **stadt- und landschaftsgliedernde Elemente** im Außenraum sind Gewässer. Naturnahe Fluß- und Bachauen mit ihren Fließgewässern und einem wiesengenutzten Überschwemmungsgebiet sind wichtige Voraussetzungen für eine hohe biologische und chemische Qualität des abfließenden Wassers. Mit einer hohen naturräumlichen Ausstattung haben Bachauen gerade in zukünftigen Ver-dichtungsräumen eine entscheidende Bedeutung als **Lebensraum** geschützter und stark gefährdeter Pflanzen- und Tierarten, für den Gewässer- und Grundwasserschutz, für die **Erholung der Bevölke-rung** sowie als Identifikationsraum in Verbindung mit angrenzenden Siedlungsräumen. Zur Verringe-rung der **Hochwassergefährdung** bebauter Bereiche sind die noch vorhandenen Überschwem-mungsflächen der Saale, Elster und Reide zu erhalten und von weiteren hochwasserbeeinträchtigen-den Nutzungen freizuhalten.




Abgesehen von Saale und Weißer Elster fehlen im Stadtgebiet gliedernde naturnahe Fließgewässer-systeme weitgehend bzw. sie sind bereits irreversibel geschädigt. Wasserbauliche Maßnahmen im Zusammenwirken mit weiteren Gewässerbelastungen haben zu einer deutlichen Einengung des Le-bensraumspektrums geführt. Anzustreben ist das **Wiederherstellen natürlicher Bachläufe** aus tech-nisch verbauten und verrohrten Fließgewässern. Mit der Wiederherstellung einer natürlichen Fließge-wässerdynamik (naturnaher Rückbau der Gewässerprofile) und der Anlage naturnah gestalteter Re-tentionsmulden in den Bachniederungen werden eine Verstetigung des Ablaufes, die dringend erfor-derliche Wiedervernässung der Randbereiche und die Etablierung standortgerechter Vegetationsstruk-turen erreicht. Alle Maßnahmen an den Bachläufen setzen voraus, daß unzureichend geklärtes



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




**Flächennutzungsplan**  
Erläuterungsplan

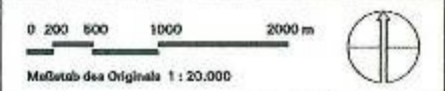
**Hochwassergebiete**

-  HQ5 fünfjähriges Hochwasser
-  HQ10 zehnjähriges Hochwasser
-  HQ100 hundertjähriges Hochw.

**Trinkwasserschutzgebiete**

-  Schutzzone 1
-  Schutzzone 2
-  Schutzzone 3

-  Bruttoabblöcke, Straßen
-  Stadtgrenze
-  Gewässer



Dezernat Planen und Umwelt  
Stadtplanungsamt

Stand: Juni 1998

Abwasser von Gewerbe- und Siedlungsflächen sowie aus dem Straßenbereich nicht mehr wie bisher in die Vorflut eingeleitet wird.

Für folgende Gewässer bzw. Gewässersysteme sind **Renaturierungsmaßnahmen** vorzusehen:

- o Reidebach/Kabelskebach/Diemitzer Graben/Zöberitzer Graben/Dölbauer Graben und weitere Nebengewässer
- o Hechtgraben/Haßgraben/Schachtgraben,
- o Roßgraben,
- o Götsche.
- o Saugraben/Kolonistengraben (im Grünzug südlich Heide-Süd von der Gartenstadt Nietleben bis zur Saale)

Bei stehenden Gewässern, auch bei jenen, die vorrangig einer Erholungsnutzung zugeführt werden sollen (**Hufeisensee**), besteht Handlungsbedarf hinsichtlich der naturnahen, strukturreichen Ufergestaltung in Anbindung an die umgebende Landschaft. Weiterhin steht bei der Renaturierung folgender Flächen die **Rekonstruktion ehemaliger Gewässer** und Feuchtflächen im Mittelpunkt:

- o Fläche des ehemaligen "Munitionslagers" auf dem Pflingstanger,
- o Flächen in der Mittleren Saaleaue,
- o Flächen in der südlichen Saale-Elster-Aue südöstlich des Burgholzes,
- o Gebiet zwischen dem Hochwasserschutzdamm Neustadt und den Kiesseen (Rekonstruktion der Renske).

Die naturnahe Behandlung und Bewirtschaftung von Regenwasser wird angestrebt (dezentrale Sammlung, Versickerung, Ableitung bzw. ggf. auch Nutzung des Regenwassers). Dies dient den Zielen des Hochwasser- und Gewässerschutzes sowie des Naturschutzes. In der Regel läßt sich die Regenwasserbewirtschaftung sinnvoll integrieren in die Grün- und Straßenraumgestaltung.

### **Innerstädtische Freiraumsysteme und Naherholungsgebiete**

Ansatzpunkt für das Konzept eines **gesamtstädtischen Freiraumsystems** ist die Verbindung einzelner, z.T. stark isolierter halbprivater und öffentlicher Freiräume zu einem vernetzten Grünsystem mit differenziertem Übergang zur freien Landschaft. Wohnungsnahe Grün- und Parkanlagen, Stadtplätze, Sport- und Spielanlagen, Mieter- und Kleingärten sind für die Erholung der Menschen attraktiv und stabilisieren die Wohnfunktion auch in den dicht bebauten Stadtteilen. Sie sind zugleich Refugien für Pflanzen und Tiere und haben eine hohe stadtklimatische Bedeutung. Das Spektrum von Grünanlagen

in Halle reicht von intensiv genutzten und gepflegten Grünanlagen und Gärten bis hin zu naturnahen, fast waldartigen Park- und Friedhofsanlagen.

Gemäß dem NatSchG LSA § 2 Abs. 23 sind: "Grünflächen und Grünbestände im Siedlungsbereich zu erhalten und gegebenenfalls zu vermehren." In diesem Sinne müssen alle bestehenden Grünanlagen und naturnahe Areale vor Baumaßnahmen, Aufgrabungen, Versiegelungen o.ä. verschont werden. Besonders städtische Freiräume stehen in starker Konkurrenz zu anderen Flächennutzungsarten, unterliegen einem ständigen Umwidmungsanspruch.

Neben dem Erhalt bestehender städtischer Grün- und Parkanlagen werden Erweiterungsflächen ausgewiesen. Nach den gegenwärtig vorliegenden **statistischen Erhebungen** verfügt die Stadt Halle über ca. 1.000 ha Freiräume (Spiel-, Sport-, Grünanlagen, Freibäder, Kleingärten, Friedhöfe).

Das entspricht einem durchschnittlichen Versorgungsgrad von ca. 41 m<sup>2</sup> pro Einwohner. Entsprechend den allgemein verwendeten, planungsrelevanten Richtwerten für vergleichbare Städte in der BRD besteht somit ein Defizit von ca. 250 ha. Alters- und sozialspezifische Freiraumansprüche, die Erreichbarkeit bzw. Zugänglichkeit sowie die Nutzbarkeit bleiben bei der nachfolgenden groben Bilanzierung unberücksichtigt.

**Tabelle: Flächenbedarf städtische Freiräume**

Freiraumtyp	Bestand (225.000 EW)		Richtwert m <sup>2</sup> /EW	Planung	
	[ha]	m <sup>2</sup> /EW		Bedarf [ha]	Ausweisung Bestand + Planung [ha]
Öffentliche Grün- und Parkanlagen "Grüne Stadtplätze" Sondergärten	210,2	7,5	10	290	522,7
Friedhöfe	98	3,4	3,5-5	100 - 145	117,2
Kleingartenanlagen	669	23	17	-	590
Sportanlagen	190,8	6,6	3,5-6	-	264,3
Freibäder	15	0,5	1-2	30 - 58	44,5
<b>Städtische Freiräume (insgesamt)</b>	<b>1.190,8</b>	<b>41</b>	<b>40-50</b>	<b>250</b>	<b>1.538,7</b>

Die **öffentlichen Parkanlagen** und Stadtplätze bilden das **Grundgerüst der Freiraumstrukturen** einer Stadt. Planungsziel ist zum einen der Aufbau eines flächendeckenden Netzes von gut erreichbaren, benutzbaren und ökologisch wirksamen Grün- und Parkanlagen nach dem **Vorbild des Pestalozziparkes**. Sie sollen allen Bewohnern den Aufenthalt im Freien, in der Natur, und in vertretbarer Entfernung zu ihren Wohnungen ermöglichen. Ihre Größe und Lage im Stadtgebiet ist entscheidend für die Benutzbarkeit und ökologische Wirksamkeit. In Halle gibt es starke **territoriale Differenzen**: Während in großen Teilen von Halle-Neustadt ausreichend Grünräume zur Verfügung stehen, ist das Defizit in den gründerzeitlich geprägten Gebieten sehr groß. Auch in den Neubaugebieten Silberhöhe und Heide-Nord besteht ein großer Nachholebedarf hinsichtlich der Schaffung und Gestaltung öffentlich nutzbarer Freiräume.

Die wichtigsten geplanten **Neuanlagen** sind:

- o der "Grüne" Altstadtring
- o Ost-West-Grünachse: Parkanlage an der Hafenbahn,
- o Ost-West-Grünachse: Südpromenade (Amsterdamer Str. - Mumansker Str.),
- o Süderweiterung Pestalozzipark (Tallinn)
- o Nord-Süd-Grünachse: Südstraße - Lutherplatz,
- o Zentraler Grünzug im Wohngebiet Silberhöhe,
- o Nord-Süd-Grünachse: Ellerngraben - Alte Heerstraße,
- o Ost-West-Grünzug: Parkanlage Heide-Süd,
- o Park auf dem Alten Thüringer Bahnhof

In den gründerzeitlichen **Altbau- und Altindustrievierteln** sollen im Zuge der Wiedernutzung aufgelassener Flächen im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten neue Grünanlagen angelegt werden, um auch und besonders in diesen Gebieten die derzeitigen Grün- und Freiraumdefizite spürbar zu verringern. Auch mit der Umgestaltung von Wohngebieten in **autofreie und autoreduzierte Quartiere** wie auch der Errichtung neuer Wohngebiete für das Wohnen ohne eigenes Auto können Grün- und Freiräume hoher Aufenthaltsqualität und hohen Wohnwerts wiederhergestellt bzw. geschaffen werden.

Die alten **Friedhöfe** der Stadt weisen in der Regel parkartige Bereiche mit hohem Baumbewuchs auf, sind zum Teil faunistisch wie floristisch sehr wertvoll, relativ ungestört und hinsichtlich ihrer Erholungseignung von hoher Bedeutung. Sie sind mitunter wichtige Bestandteile von Grünverbindungen. Auf Grund der prognostischen Überalterung unserer Bevölkerung werden u.a. Erweiterungsflächen zur



langfristigen Entwicklung des Friedhofes Halle-Neustadt und des Gertraudenfriedhofes ausgewiesen. In der Stadt Halle befinden sich mit dem rund 6 ha großen Zoologischen Garten, dem 2,7 ha großen Botanischen Garten, den zwei zentralen Schulgärten in Büschdorf und am Galgenberg sowie den Schulumweltzentren am Galgenberg und an den Angersdorfer Teichen mehrere Sondergärten.

**Klein- und Mietergärten** stellen ein erhebliches Potential zur Eigenversorgung der Bevölkerung mit Obst und Gemüse sowie Erholungspotential gerade im siedlungs- und wohnungsnahen Bereich dar. Sie erfüllen heute wichtige städtebauliche, ökologische und soziale Funktion dar. Eine steigende Anzahl von Bauanträgen und Nutzungsgenehmigungen stellen die Stadt vor die Frage der Umwandlung von Kleingärten zum Wohngebiet. Der Bestand an Kleingärten liegt mit 23 m<sup>2</sup> pro Einwohner historisch bedingt über dem vergleichbaren Richtwert von 17 m<sup>2</sup> pro Einwohner.

Durch die geplanten Baumaßnahmen im Rahmen der Flächennutzungsplanung gehen ca. 33 ha Kleingärten und private Gärten verloren. Auf Grund der zurückgehenden Nachfrage nach Kleingärten und im Einklang mit den anerkannten Flächenrichtwerten wird der verbleibende Bestand an Kleingärten als ausreichend eingeschätzt.

Wohngebietsnahe **Sportanlagen** werden aus Immissionsschutzgründen meist randlich zugeordnet. Neue Sportanlagen sind u.a. in Heide-Nord, in der Silberhöhe und in der Südstadt vorgesehen. Auch die neuen Wohngebiete Heide-Süd, ehemalige Garnison Wörmlitz, Büschdorf, Dörlau u.a. sollen Wohngebiets-sportanlagen erhalten. Die Stadt Halle verfügt über insgesamt 15 ha Freibäder und einen kleinen Campingplatz am Nordbad. Entsprechend dem anzustrebenden Richtwert von 1-2 m<sup>2</sup>/EW und unter Beachtung der vorhandenen und geplanten Einrichtungen im Umland werden ca. 25 ha Fläche für Freibäder vorgesehen (Kalksteinbruch und Hufeisensee).

Die Erhaltung und Entwicklung der Landschaft für die naturbezogene, ruhige **Erholung** widerspricht in aller Regel nicht den Zielen von Naturschutz und Landschaftspflege. Erholung in naturbestimmten Freiräumen ist ein **Grundbedürfnis** und notwendig, um einen physischen und psychischen Ausgleich für die Belastungen zu gewährleisten, denen der Mensch in der heutigen städtischen Wohn- und Arbeitswelt ausgesetzt ist.

Untersuchungen zur **gegenwärtigen** Erholungs- und Freiraumnutzung in der Stadt Halle zeigen, daß die Aufgeschlossenheit der Bürger für die Erholungsnutzung gerade naturbelassener Landschaftsräume in der Stadt oder im Stadtumland gegenwärtig gering ist. Traditionelle Erholungsgebiete, wie die Dörlauer Heide (östlicher Teil) oder die Peißnitz/Ziegelwiese werden ihnen gegenüber meistens vorgezogen. Als Gründe für die Ablehnung anderer Räume werden die Entfernung, die Gefährlichkeit, die z.T. geringe Zugänglichkeit, mangelnde Pflege und Attraktivität genannt. Erholung im "Grünen" bedeu-

tet zudem für fast zwei Drittel der Befragten die **Nutzung eines Kleingartens**. Die häufige Gartennutzung hat eine geringere Nutzung anderer Grünflächen und Erholungsgebiete zur Folge.

Wichtige planerische **Grundsätze und Zielstellungen** sind:

- o der Ausbau und die Ergänzung eines flächendeckenden **Rad- und Wanderwegenetzes** mit möglichst direkten Verbindungen zu den Wohngebieten:  
Die Zugänglichkeit vor allem des mittleren Saaletals im Bereich des Kanals und der Bergbaufolgelandschaft im Halleschen Osten (Hufeisensee, Osendorfer See), die sich für eine Erholungsnutzung eignen, ist zu erleichtern und soll per Rad oder Fuß erlebbar sein.  
Von besonderer Bedeutung ist hierbei der beidseitige, durchgängige Saale-Radwanderweg und der Radwanderweg zum Petersberg ("Bergschenkenweg").
- o die Neuanlage von **speziellen Erholungsgebieten**, für die es im Stadtgebiet Bedarfsdefizite gibt:  
Flächenansprüche für intensive Freizeitnutzungen sind auf geeignete, möglichst zu renaturierende Flächen gezielt zu lenken. So ist z.B. vorgesehen, zwei **neue Freibadkomplexe** mit Campingplätzen (am Kalksteinbruch Neustadt und am Hufeisensee) zu gestalten, **Reitsportzentren** zu entwickeln, **Tennisplatzanlagen** zu errichten und einen **Golfplatz** in der durch Aufschüttung und z.Zt. militärische Nutzung geprägten Braunkohlefolgelandschaft nordöstlich der Hochhalde Ammendorf bei Bedarf zuzulassen.
- o die Ausweisung von Vorranggebieten für die **Naherholung** mit stadtweiter Bedeutung:
  - der östliche Teil der Dölauer Heide,
  - der Heidensee bei Nietleben,
  - der Kalksteinbruch Neustadt,
  - der Große Angersdorfer Teich,
  - die südliche Peißnitzinsel/Ziegelwiese/Sandanger/Pferderrennbahn,
  - der Hufeisensee sowie
  - der Osendorfer See und der Kleingartenpark nördlich des Osendorfer Sees.

Die Saale-Elster-Aue soll demgegenüber vornehmlich aus Gründen des Arten- und Biotopschutzes trotz ihrer hohen landschaftlichen Attraktivität lediglich der stadtteilbezogenen Naherholung für die Bewohner der südlichen Stadtteile dienen.

- o bei der Planung und Gestaltung von Freiräumen und Grünanlagen sind die Bürgerinnen und Bürger umfassend zu Rate zu ziehen und zu beteiligen.

**Abbildung: Vorranggebiete für die Naherholung mit stadtweiter Bedeutung**



#### 8.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Mit der Einführung des § 8a in das Bundesnaturschutzgesetz ist die Einbeziehung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung in der Bauleitplanung bundeseinheitlich neu geregelt worden. Damit ist auch im Abwägungsprozeß auf der Ebene der Flächennutzungsplanung gemäß § 1 BauGB über Flächen zu entscheiden, die dazu dienen, die zu erwartenden Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes durch eine Bebauung auszugleichen bzw. zu ersetzen. Eingriffe in Natur und Landschaft sind nach BNatSchG § 8 Abs. 1 Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen im besiedelten und unbesiedelten Bereich, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbildes erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen.

Im Flächennutzungsplan sind Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft, die zugleich als **Suchräume für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen** zu verstehen sind, dargestellt. Diese Flächenausweisung ersetzt nicht die durch die im Zuge der Bilanzierung von Eingriff und Ersatz auszuweisenden konkreten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungspläne, Vorhaben- und Erschließungspläne). Die Eingriffsintensität der neu ausgewiesenen Bauflächen kann erst mit der verbindlichen Bauleitplanung, die das Maß der baulichen Nutzung und die überbaubaren Flächen festlegt, festgestellt werden. Der Flächennutzungsplan hat vor allem die Aufgabe, Ersatzflächen außerhalb der Baugebiete bereitzustellen und als solche vorzuhalten, die später durch die verbindliche Bauleitplanung herangezogen werden können. Dabei setzt der Flächennutzungsplan im Sinne einer Angebotsplanung einen relativ weiten Rahmen, der voraussichtlich nicht in vollem Umfang in Anspruch genommen werden muß.

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nach Möglichkeit im Eingriffsgebiet vorzusehen. Geht dies nicht, ist ihre Realisierung auch außerhalb der Bebauungs- bzw. Vorhaben- und Erschließungsgebiete möglich. In erster Linie kommen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Flächen mit stark durch den Menschen überformten und veränderten Biotopen in Betracht, die durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu wertvollen Biotopen entwickelt werden können. In Naturschutzgebieten und für die nach § 30 NatSchG LSA unter besonderen Schutz gestellten Biotope sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht durchzuführen. In anderen Schutzgebieten, z.B. Landschaftsschutzgebieten, können sie dagegen sinnvoll sein. Die Schutzgebietsausweisung kann in keinem Fall als Kompensationsmaßnahme gelten.

## 9 TECHNISCHE INFRASTRUKTUR

### 9.1 Ausgangslage

Die technische Infrastruktur bildet einen wichtigen Baustein für die Siedlungsentwicklung einer Stadt. In der Stadt Halle ist der Zustand der technischen Anlagen zum Teil stark **sanierungsbedürftig** bzw. zukünftigen Anforderungen nicht ausreichend gewachsen. Sie besitzen jedoch einen hohen materiellen Wert und sind damit Ausgangspunkt für den Ausbau und die Sanierung der gesamten technischen Infrastruktur. Die zukünftige Entwicklung wird sich daher an den bestehenden Netzen und Anlagen orientieren, um sowohl einen **höheren Auslastungsgrad** zu gewährleisten als auch die erheblichen Aufwendungen für Neuanlagen zu reduzieren. Die bestehenden Anlagen müssen dabei den heutigen **technischen Erfordernissen** angepaßt werden. Die Erschließung neuer Gebiete kann nur in kleinen Teilschritten erfolgen. Dabei müssen Schwerpunkte gesetzt und über einen längeren Zeitraum verfolgt werden. Eine gezielte Planung muß Fehlinvestitionen durch Nichtauslastung der Infrastruktur verhindern, aber auch Reserven bereithalten.

Neben den allgemeinen Rahmenbedingungen hat sich in der Stadt Halle eine organisatorische Neuordnung durch den Aufbau der **Stadtwerke Halle** ergeben. In ihr sind die Versorgungsbetriebe der Stadt vereinigt als eigenständige Betriebe.

### 9.2 Wasserversorgung

Trinkwasser steht in Halle aufgrund der Fertigstellung des neuen **Wasserwerkes Beesen** und vorhandener **Fernwassereinspeisungsmöglichkeiten** ausreichend zur Verfügung. Es wird dabei mit einer maßvollen Steigerung des Wasserbedarfs gerechnet. Die Versorgung beschränkt sich nicht nur auf das Stadtgebiet Halle, es sind auch viele Gemeinden im Saalkreis an das Hallesche Wasserversorgungsnetz angeschlossen.






Die Stadt Halle verfügt seit 1869 über ein Wasserwerk im Süden der Stadt in Beesen, das 1988 bis 1993 umfassend durch Neubau technisch auf den neusten Stand gebracht wurde. Verarbeitet wird im Wasserwerk Beesen Rohwasser, das aus natürlichem Grundwasser, Uferfiltrat der Weißen Elster und der Saale und infiltriertem, vorgereinigtem Saalewasser besteht. Das Saalewasser wird im Pumpwerk Meuschau bei Merseburg gezogen. Das Wasser wird im Süden des Stadtgebietes, in der Saale-Elster-Aue, weiter behandelt, d.h. in Infiltrationsbecken versickert und über 380 Brunnen dem Wasserwerk als Rohwasser zugeführt. Damit befindet sich ein großes **Trinkwassereinzugsgebiet** mit umfangreichen Wasserfassungsanlagen und Hebebrunnen in der Saale-Elster-Aue südlich von Ammendorf.




**Flächennutzungsplan**  
 Erläuterungsplan

**Technische Infrastruktur**  
**Wasserversorgung**

**Standorte**

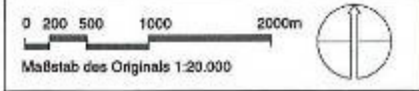
-  Flächen und Anlagen der Wasserversorgung
-  Wasserschutzzonen
  -  Zone I
  -  Zone II
  -  Zone III

**Trassen**

-  Fernwasserleitungen

**Plangrundlage**

-  gewerbliche Bauflächen
-  sonstige Bauflächen
-  Bahnanlagen
-  Gewässer



**Dezernat Planen und Umwelt  
Stadtplanungsamt**

**Stand:** Juni 1998

Die ausgedehnten Trinkwasserschutzzonen I und II lassen in diesem Bereich keine baulichen Nutzungen zu und schränken auch Erholungsnutzungen ein.

Die planfestgestellte Linienführung der Neubaustrecke Erfurt - Halle/Leipzig (ICE) berührt diesen Bereich. Eine Änderung der Grenzen der Schutzzonen steht noch aus.

Das gewonnene Trinkwasser des Wasserwerkes Beesen wird im Pumpwerk Silberhöhe mit Fernwasser gemischt. Nach dem Mischen wird das Wasser zum Verbraucher geleitet.

Die Stadt verfügt über 3 Fernwassereinspeisemöglichkeiten:

- o Ostharz (Rappbode) über den Hammelberghochbehälter
- o Elbaue-Nordring über den Hammelberghochbehälter
- o und Elbaue-Südtring über die Übergabestation Dieskau.

Über einen nördlich und östlich um die Stadt verlaufenden Verteilerring kann die Stadt mit Fernwasser versorgt werden. Die Übergabestation Dieskau dient dabei als Haupteinspeisepunkt für das zur Mischung im Pumpwerk Silberhöhe vorgesehene Fernwasser. Gebiete mit reiner Fernwasserversorgung sind in Halle nur noch die Ortsteile Reideburg und Seeben.

Bis zum Jahr 2000 soll der Trinkwasserverbrauch zu 100 % mit Mischwasser gedeckt werden und damit auch flächendeckend eine einheitliche Qualität haben. Bei einer Steigerung des Verbrauches an Trinkwasser über 110.000 m<sup>3</sup>/d ist das Pumpwerk Ost als 2. Mischpunkt vorgesehen.

Problematisch ist gegenwärtig die Sicherung des Versorgungsdruckes für alle derzeitigen und künftigen Verbraucher. Zum einen bereitet hier das überalterte und störanfällige Wasserversorgungsnetz der Stadt Halle erhebliche Probleme, zum anderen ist das vorhandene Netz in geplanten Entwicklungsgebieten für künftige Entwicklungen unzureichend dimensioniert. Auswechslungen von Trinkwasserleitungen werden erforderlich, die zu umfangreichen Baumaßnahmen führen werden. Dabei ist die Wasserversorgung generell entsprechend den allgemeinen technischen Regeln zu gewährleisten. Das schließt auch die Sicherung der Löschwasserversorgung ein, die im Einzelnen auch private Löschwasserbevorratung notwendig machen kann.

Da die Leitungen in der Regel unterirdisch untergebracht werden, werden sie nicht flächenwirksam im Flächennutzungsplan. Betreiber des gesamten Leitungsnetzes ist die in den Stadtwerken integrierte Hallesche Wasser und Abwasser GmbH.

Von den bestehenden Wassertürmen ist nur noch der Wasserturm Süd technisch genutzt. Der Wasserturm Nord hat keine technische Bedeutung mehr. Er beherbergt nur noch eine Schiebergruppe. Vereinzelt vorhandene Hausbrunnenanlagen spielen für die Trinkwasserversorgung keine Rolle.

### 9.3 Abwasserentsorgung und -behandlung

Das System der Abwasserentsorgung der Stadt Halle baut auf die Kläranlagenstandorte Lettin (KA Nord), Wörlitz (KA Süd) und derzeit noch KA Tafelwerder auf. Diese Anlagen haben eine folgende Kapazität:

	<b>derzeit</b>	<b>nach Ausbau</b>	<b>mögliche Erweiterung bis</b>
<b>KA Süd</b>	85.000 EGW		150.000 EGW
<b>KA Nord</b>	160.000 EGW	300.000 EGW	450.000 EGW
<b>KA Tafelwerder</b>	85.000 EGW	wird rückgebaut	

Erläuterung: EGW = Einwohnergleichwert

Das Abwasser in der KA Tafelwerder und der KA Nord wird derzeit nur mechanisch gereinigt. Lediglich die KA Süd verfügt über eine biologische Reinigungsstufe. Alle 3 Kläranlagen liegen direkt an der Saale und nutzen diese als Vorflut.

In der Perspektive ist vorgesehen, nur noch 2 Kläranlagen im Stadtgebiet zu betreiben. Die Kläranlagen Nord und Süd sind in ihrer Kapazität zu erweitern und durch zusätzliche Reinigungsstufen zu ergänzen. Erst mit Inbetriebnahme der zweiten und dritten Reinigungsstufe werden die Anforderungen des Gewässerschutzes erfüllt werden können. Dadurch wird eine optimale Reinigung des Abwassers erreicht. Nach Abschluß der Rekonstruktion der KA Nord, die einem Neubau gleichkommt, kann die KA Tafelwerder außer Betrieb genommen werden. Das hier über den Hauptsammler ankommende Abwasser wird über einen Düker der KA Nord zugeführt. In der Perspektive sind die Flächen der nicht mehr benötigten KA Tafelwerder für die Errichtung eines Rückhaltebeckens zur Mischwasserbehandlung vorgesehen.

Das Entwässerungssystem verfügt weiterhin über Abwasserpumpwerke unterschiedlicher Größenordnungen. Diese haben die Aufgabe, das Abwasser, entsprechend der Geländesituation zu heben und der Vorflut bzw. der Kläranlage zuzuführen.

Die Stadt Halle wird überwiegend im Mischsystem entwässert. Ausnahmen hiervon sind vor allem Teile von Halle-Neustadt. Diese Gebiete entsorgen im Trennsystem. Derzeit hat das vorhandene Kanalnetz eine Länge von ca. 735 km. Das Netz ist z.T. stark überaltert und dringend sanierungsbedürftig.



Westlich vom Hauptbahnhof verläuft in nord-südlicher Richtung eine oberirdische Wasserscheide, von der aus im natürlichen Gefälle das Oberflächenwasser in westlicher Richtung direkt der Saale, in östlicher Richtung aber indirekt über die Reide und weiter über die Weiße Elster der Saale zugeführt wird. Deshalb muß das Abwasser der Stadtgebiete Dautzsch, Büschdorf und Reideburg über Druckleitungsstrecken zur KA Nord geführt werden. Das unterirdische Einzugsgebiet des Kanalnetzes der Altstadt erstreckt sich im östlichen Bereich bis zur Freiimfelder Straße, in der Planung bis einschließlich Landsberger Straße.

Ergänzende Maßnahmen zum Ausbau der Kläranlagen und der Errichtung von Regenüberlaufbauwerken und Rückstauanlagen sind die wassertechnische Erschließung verschiedener Ortsteile im Stadtgebiet. Vorgesehen sind die Bereiche

- o Dörlau
- o Lettin
- o Kröllwitz
- o Seeben
- o Tornau - Mötzlich
- o Dautzsch
- o Reideburg
- o Kanena - Bruckdorf

Das Schmutzwasser soll künftig den zentralen Kläranlagen dieser Ortsteile zugeführt werden. Für die Behandlung des Regenwassers werden dezentrale Lösungen mit Einleitungen in die öffentlichen Vorfluter geplant.

In Neubaugebieten werden sowohl Misch- als auch Trennkanalisationssysteme eingebaut. In Mötzlich und Tornau ist geplant, das Regenwasser auch im Siedlungsbestand über offene Gräben und Regenrückhaltebecken verzögert den Gewässern zuzuführen. Das in Neubaugebieten anfallende Regenwasser soll grundsätzlich soweit möglich vor Ort versickert (Flächen- oder Muldenversickerung) oder als Brauchwasser genutzt werden (Zisternen). Die Restmengen des Regenwassers sollen möglichst verzögert (über offene Gräben, Rigolen) den Gewässern zugeführt werden, um deren hydraulische Belastung so gering wie möglich zu halten und Fließgewässerrenaturierungen (mit den damit verbundenen Abflußverzögerungen) zu ermöglichen.

Über die Entsorgungssysteme für die in der Stadt anfallenden Abwässer ist auch vorgesehen, Gemeinden und verschiedene Abwasserzweckverbände aus dem Stadtumland an die Kläranlagen der Stadt Halle anzuschließen. Vorgesehen ist die Aufnahme der Abwässer der Zweckverbände

- o Saalkreis Ost
- o Queis - Dölbau
- o Westliche Saaleaue
- o Götschetal

sowie der Gemeinden:

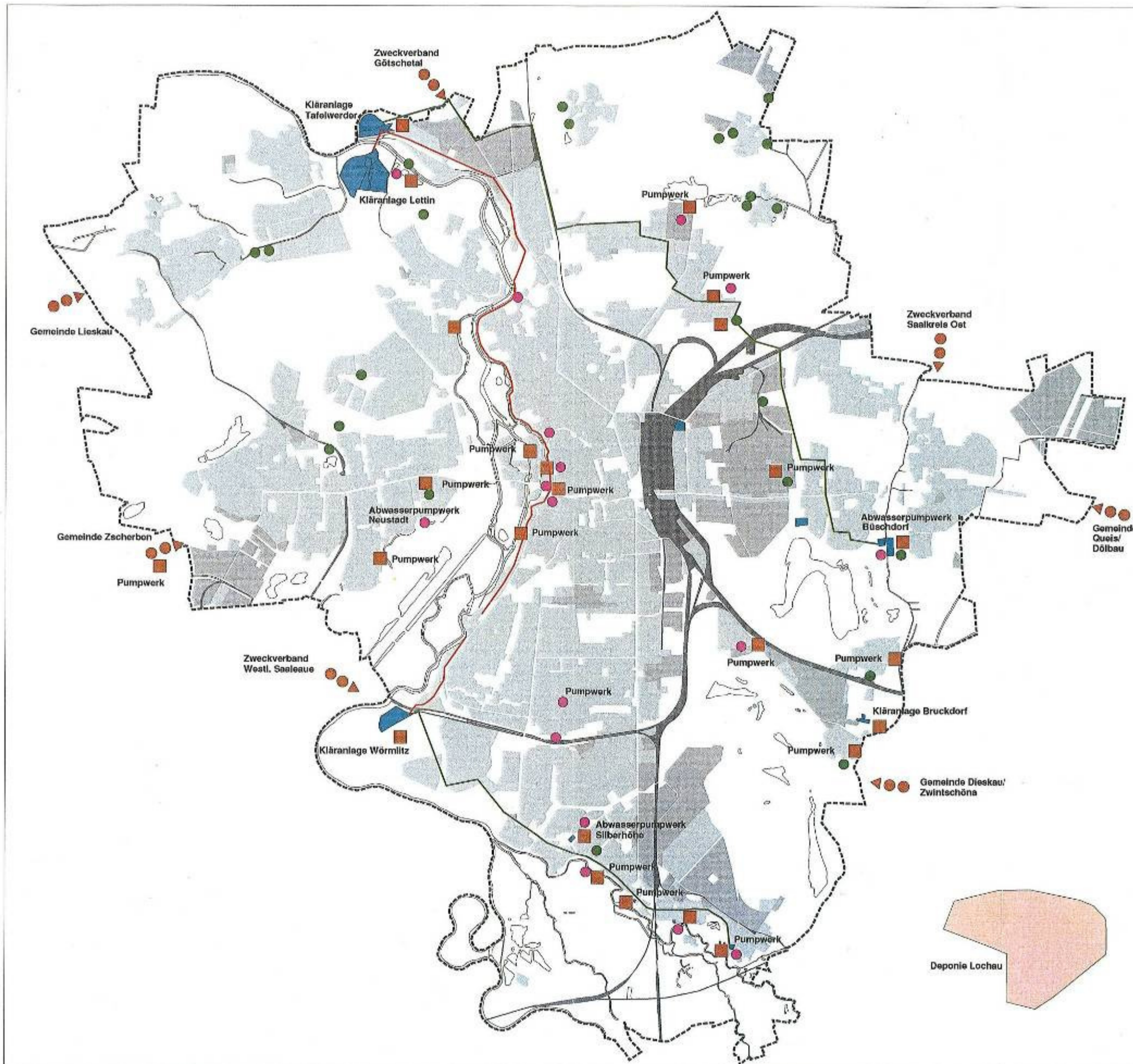
- o Lieskau
- o Dieskau
- o Zscherben

Der **Generalentwässerungsplan Halle-Ost** sieht eine Neuordnung der Entwässerung dieser Gebiete unter Einbeziehung umliegender Siedlungsschwerpunkte vor. Neben kleineren Anlagen stellt hier das neue Abwasserpumpwerk in Büschdorf mit der zugeordneten Regenrückhalteanlage (Polder) den zentralen Baustein dar. Das Abwasser wird dann über ein ca. 14 km langes, im Bau befindliches Abwassersystem der KA Nord zugeführt. Die Inbetriebnahme des 1. BA ist für das Jahr 1998 vorgesehen. Die Leitungsführung lehnt sich in großen Bereichen an geplante Verkehrsstrassen an.

Im Süden der Stadt sieht der **Generalentwässerungsplan-Süd** eine Neuordnung der Bereiche Osendorf, Radewell und Ammendorf vor. Hier sind Standorte für mehrere neu zu errichtende **Pumpwerke und Regenüberlaufbecken** vorgesehen. Weiterhin soll die Speicherkapazität des Regenrückhaltebeckens am Standort Silberhöhe erhöht werden. Die Abwässer des gesamten Systems werden zukünftig in der Kläranlage Süd behandelt. Im ehemaligen Kasernengelände Wörmnitz sind die Entwässerungssysteme gegenwärtig nicht bekannt. Die erforderliche Erschließungskonzeption für diesen Bereich ist mit den Plankonzepten zu erarbeiten. Für Heide-Süd liegt eine Erschließungskonzeption vor.

In den Bereichen **Halle-Altstadt und Halle-Neustadt** werden Lösungen zur Minimierung des Mischwassereintrags bei Starkregen in die Saale notwendig. Dazu werden an verschiedenen Stellen im nahen Umfeld des Hauptsammlers Flächen für die Errichtung von Rückhaltebecken und Stauraumkanälen benötigt. Die Anordnung der Anlagen erfolgt unterirdisch.

Die Einzelstandorte der abwassertechnischen Anlagen wurden, soweit sie bekannt sind, in den Flächennutzungsplan aufgenommen.






**Flächennutzungsplan**

Erläuterungsplan




**Technische Infrastruktur**

**Abwasserentsorgung**

**Standorte**


-  Flächen und Anlagen der Abwasserentsorgung
-  Regenrückhaltebecken (Trennsystem)
-  Regenüberlaufbauwerk (Mischsystem)

**Trassen**

-  Abwasserleitungen der Umlandgemeinden und Zweckverbände
-  Hauptsammler Bestand
-  Hauptsammler Planung

**Abfallentsorgung**

**Standorte**

-  Flächen für die Abfallentsorgung und Abfallbeseitigung

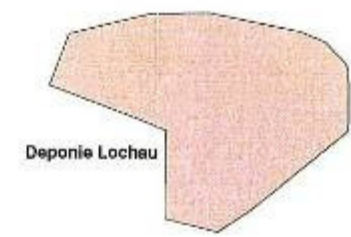
**Plangrundlage**

-  gewerbliche Bauflächen
-  sonstige Bauflächen
-  Bahnanlagen
-  Gewässer

0 200 500 1000 2000m  
 Maßstab des Originals 1:20.000

**Dezernat Planen und Umwelt  
Stadtplanungsamt**

**Stand: Juni 1998**



Neben den von der Halleschen Wasser und Abwasser GmbH betriebenen Abwasseranlagen existieren in der Stadt noch einige **künstliche Wasserhaltungen**, um Grundwasser auf einem bestimmten Niveau zu halten. So befindet sich entlang der B 80 und dem Gimritzer Damm im Bereich Halle-Neustadt eine Brunnengalerie, die zum Schutz der Bebauung des östlichen Stadtgebietes von Neustadt permanent betrieben wird. Des Weiteren werden Pumpstationen zur Wasserhaltung des Graebsees, des Heidesees, des Steinbruchsees, des Hufeisensees und des Osendorfer Sees betrieben.

## 9.4 Energieversorgung

### 9.4.1 Elektroenergieversorgung

Die Energieversorgung der Stadt Halle baut auf einem System von überregionalen Hochspannungstrassen der MEAG als Fremdeinspeiser und einer stadt eigenen Stromerzeugung und -verteilung, die von der Energieversorgung Halle GmbH (EVH) betrieben wird, auf.

Stromerzeuger in der Stadt sind die Heizkraftwerke

- o HKW Dieselstraße mit 56 MW und
- o HKW Trotha mit 80 MW.

Als Übergabepunkte für die Fremdeinspeisung von Elektroenergie fungieren die 4 Umspannwerke:

- o UW Nord
- o UW Ost
- o UW Süd sowie
- o UW West

Eingespeist wird mit einer Spannung von 110 kV aus den 4 Haupthimmelsrichtungen in das Städtetz. Mit EVH-eigenen 110 kV-Leitungen werden zusätzlich 2 weitere Umspannwerke gespeist:

- o UW Zentrum (Halle-Neustadt) vom UW West
- o UW Wörmlitz ebenfalls vom UW West.

Zur Sicherung des Energiebedarfes an Elektroenergie in den Abnahmeschwerpunkten der Altstadt wird vom Betreiber ein Umbau der Schaltstationen zu Umspannwerken (von 110 kV) geplant:

- o UW Klosterstraße und

- o UW Turmstraße (Wasserturm Süd)

Da in der Klosterstraße eine räumliche Erweiterung des bestehenden Standortes aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft der Wohnbebauung nicht möglich ist (einschließlich Schutzbedürftigkeit des Umfeldes), kann aus der Symboldarstellung auch nicht das Recht auf räumliche Erweiterung abgeleitet werden. Mit den Umspannwerken werden die Energieverluste, die durch lange Mittelspannungszuführungen verursacht werden, drastisch reduziert.

Als Versorgungseinrichtungen sind weiter in den Flächennutzungsplan aufgenommen worden, die Schalthäuser:

- o SH Gimritzer Damm (bei Bedarf auch Ausbau als UW möglich)
- o SH Heideallee
- o "UW" Köthener Straße
- o "UW" Wärmespeicher
- o "UW" Landrain sowie
- o "UW" Parkplatz (Riebeckplatz)

Dabei sind die apostrophierten Umspannwerke nur dem Namen nach Umspannwerke, sie dienen als Schaltstationen. Das **Mittelspannungsnetz** der Stadt Halle wird sowohl mit 15 kV als auch mit 20 kV betrieben. Eine generelle Umstellung auf das leistungsfähigere 20 kV-Netz wird angestrebt, aber aus Kostengründen nicht in absehbarer Zeit erfolgen können. Erweiterungen werden aber entsprechend der Möglichkeiten vorrangig im 20 kV- Spannungsbereich durchgeführt.

Ein großer Abnehmerkreis ist mit dem erheblichen Rückgang an gewerblichen Abnehmern weggebrochen und baut sich erst langsam wieder sehr energiebewußt auf. In diesen Gebieten bestehen z.Zt. noch große Reserven im Gesamtnetz. Schwierigkeiten gibt es aber bei der Suche nach versorgungsnotwendigen Standorten für Trafos insbesondere in den dichtbebauten Gründerzeitwohngebieten. Der steigende Energieverbrauch der Haushaltsgeräte hat zu einem zusätzlichen Bedarf an Trafos in den Wohngebieten geführt.

Das Mittelspannungsnetz ist nicht in die Darstellung des Flächennutzungsplanes aufgenommen worden.

Das Stadtgebiet wird neben den für die Stadt direkt zur Versorgung notwendigen Freileitungen noch von mehreren Leitungen anderer Nutzer durchzogen, für die Leitungskorridore freigehalten werden müssen. Freileitungen sind zukünftig gebündelt in Leitungskorridoren zu führen. Von der Freihaltung ist




### Flächennutzungsplan

Erläuterungsplan

### Technische Infrastruktur

#### Elektrizitätsversorgung

Standorte

 Flächen und Anlagen der Elektrizitätsversorgung

Trassen


 Hochspannungsleitungen

Plangrundlage

 gewerbliche Bauflächen

 sonstige Bauflächen

 Bahnanlagen

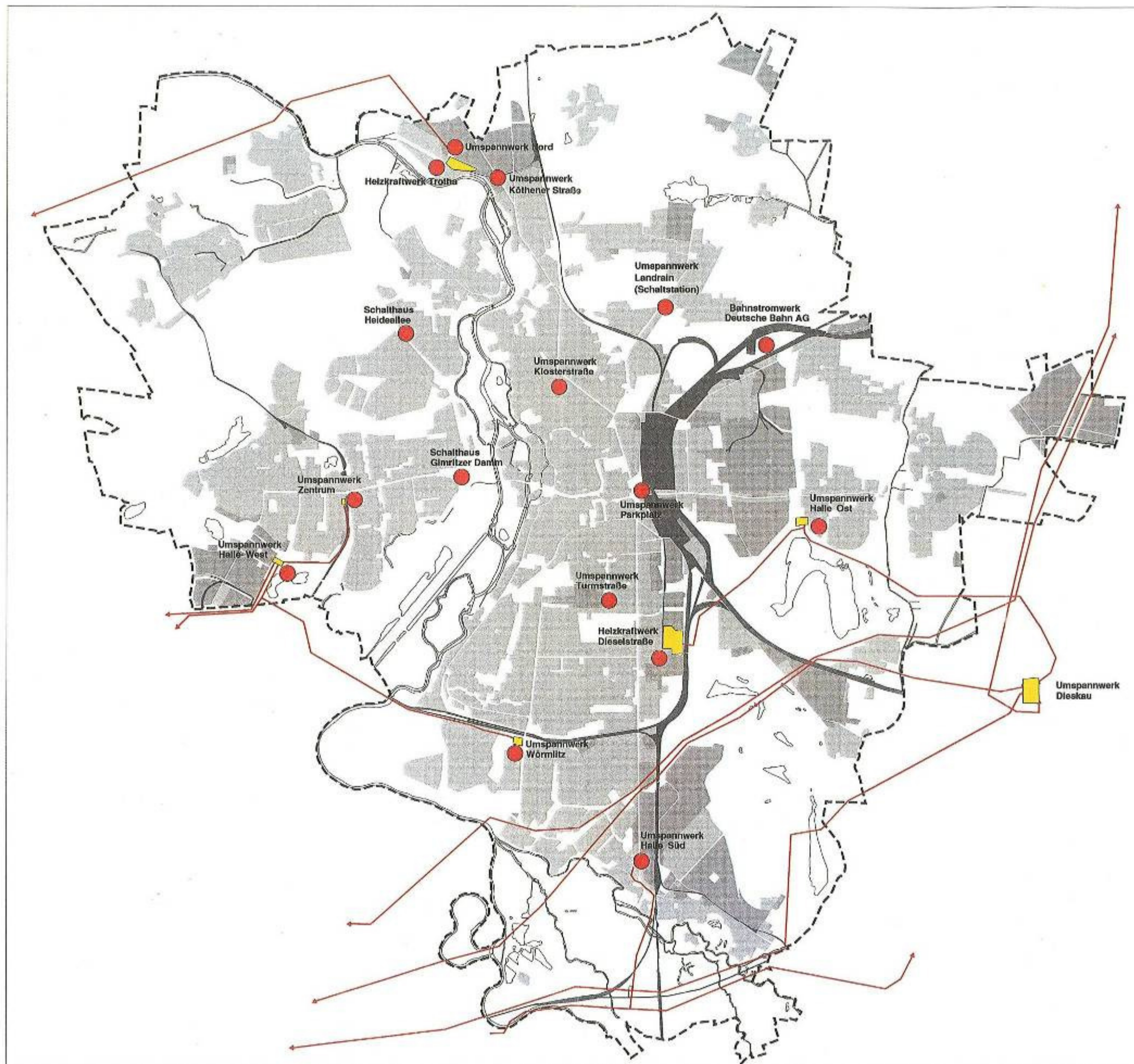
 Gewässer

0 200 500 1000 2000m  
Maßstab des Originals 1:20.000



Dezernat Planen und Umwelt  
Stadtplanungsamt

Stand: Juni 1998



insbesondere der Süden betroffen, der sowohl von 110 kV-Leitungen der MEAG, als auch 220 kV und 380 kV-Leitungen der VEAG durchzogen wird. Im Bereich Silberhöhe verläuft die Trasse direkt durch das Wohngebiet. Langfristig ist aus diesem Bereich eine Umverlegung anzustreben.

Im Stadtgebiet befinden sich noch mehrere **Bahnstromwerke**. Die Deutsche Bahn AG betreibt eine große Anlage am Birkhahnweg, die das Bahnstromnetz der Eisenbahn über das Gebiet der Stadt hinaus speist. Von der HAVAG (Hallesche Verkehrs-Aktien-Gesellschaft) werden mehrere Bahnstromwerke für den Straßenbahnbetrieb im Stadtgebiet betrieben. Letztere sind nicht in den Flächennutzungsplan aufgenommen.

**Alternative bzw. regenerative Stromerzeugungsarten** haben in der Stadt keine wirtschaftliche Bedeutung. Überlegungen zur Wiederinstandsetzung von wassergetriebenen Generatoren bestehen aber zum Beispiel an der Böllberger Mühle. Flächen für Windenergieanlagen konnten im Flächennutzungsplan nicht ausgewiesen werden, da die vorhandenen (ausgewiesenen) Windenergieeignungsflächen der Windpotentialstudie Sachsen-Anhalt (Stand: 1996) bei detaillierter Betrachtung der Randbedingungen wie Abstand und Größe den gesetzten Anforderungen nicht mehr entsprachen.

#### 9.4.2 Fernwärmeversorgung

Die Fernwärmeversorgung der Stadt Halle baut auf ein ausgedehntes **Heißwasserverbundsystem** auf, welches die in den 60er bis 80er Jahren entstandenen Wohngroßsiedlungen beheizt. Damit werden ca. 50% des Wohnbestandes der Stadt Halle mit Fernwärme versorgt.

Die **Hauptversorgungsgebiete** sind:

- o Halle-Neustadt einschließlich Versorgungsgebiet
- o Heide-Nord
- o Südstadt und
- o Silberhöhe

Für diese Gebiete ist über Satzung ein "Anschluß- und Benutzerzwang von Gebäuden und baulichen Anlagen an bestehende Fernwärmeversorgungsanlagen" beschlossen worden und am 10. Mai 1993 in Kraft getreten. Damit strebt die Stadt Halle an, die Belastung durch Luftverunreinigungen in ihrem Stadtgebiet weitgehend zu mindern (§ 1 (1) der Satzung) und räumt deshalb diesem Energieträger in diesen fernwärmeseitig erschlossenen Gebieten den Vorrang ein.

Mit der schrittweisen Sanierung der Wohnungen und ihrer Ausstattung mit Vollwärmeschutz kann von einem Rückgang des Wärmebedarfs von 30 % bei gleichem Versorgungsumfang ausgegangen werden. Die dadurch freigesetzten Kapazitäten lassen eine Vollversorgung durch Fernwärme für diese Gebiete zu. Deshalb setzt die Energieversorgung/Fernwärme strategisch auf eine Vollversorgung mit Fernwärme in den folgenden Trassenbereichen:

- o 11 (Trotha - Halle-Neustadt)
- o 60 (Dieselstraße - Halle-Neustadt)
- o 63 (Dieselstraße - Silberhöhe/Südstadt)

Die Fernwärmetrassen sind vorhanden. Eine Erweiterung des Haupttrassennetzes ist nicht vorgesehen. Die Rekonstruktion des Leitungsnetzes ist erforderlich und wird entsprechend durchgeführt. Durch andere Materialien wird die Lebensdauer der Leitungen erhöht und werden die Wartungszeiten herabgesetzt.

Neben dem von der Energieversorgung Halle GmbH betriebenen Heißwasserverbundsystem existiert noch ein von ihr betriebenes **Dampfversorgungsnetz**, das aber schrittweise auch auf die wirtschaftlichere Betriebsform Heißwasser umgestellt werden soll. Es versorgt noch Teile im Zentrum und Gewerbestandorte im Osten der Stadt.

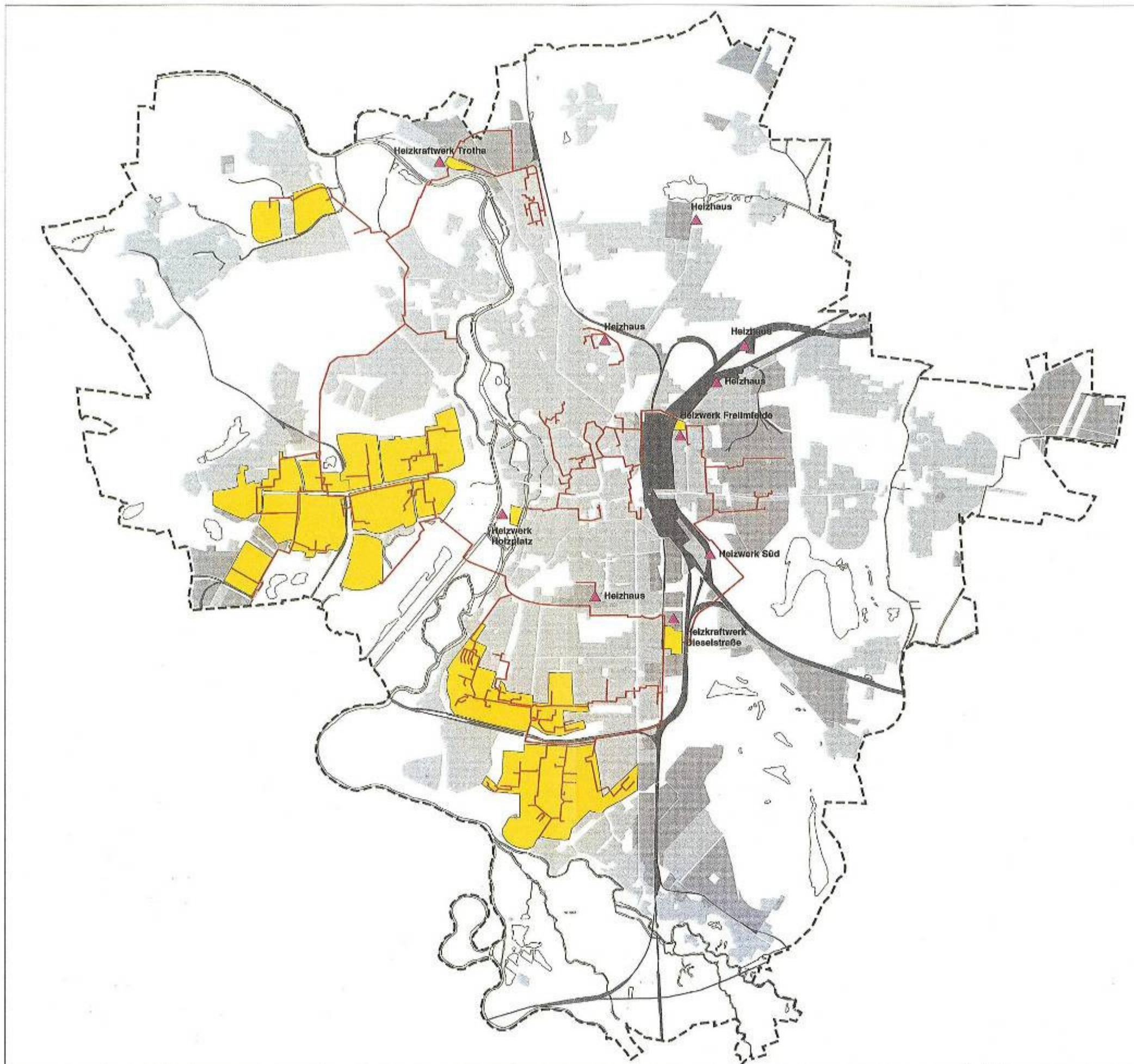
Die Fernwärmeverbundsysteme werden durch folgende **Großheizanlagen** gespeist

:

<b>Anlage</b>	<b>gegenwärtige Kapazität max. Fernwärmeabgabe</b>	<b>max. Stromabgabe</b>
Heizkraftwerk Trotha	120 MW Heißwasser	80 MW Elt.
Heizkraftwerk Dieselstraße	405 MW Heißwasser 30 MW Dampf	56 MW Elt.
Heizwerk Holzplatz	60 MW Dampf	
Heizwerk Freimfelder Straße	28 MW Dampf (seit 01.07.1996)	



Das alte Heizkraftwerk "Rudolf-Breitscheid" in Trotha, welches auf Kohlebasis betrieben wurde, ist durch das mit Erdgas betriebene **Wärmeleistungwerk Trotha** ersetzt worden. In den Jahren 1995 bis 1997 wurde das gesamte Altwerk abgetragen und die Flächen planiert; sie sind als Reserveflächen für ein Kohleheizhaus und als Versorgungsflächen im Flächennutzungsplan dargestellt. In der Zwischenzeit, oder bei Wegfall des Bedarfes für ein neues Heizkraftwerk sind die Flächen wie ein "Sondergebiet Hafen" zu nutzen. Das Hafengebiet Halle-Trotha grenzt unmittelbar an sie an und die Flächen würden damit eine mögliche Erweiterung des Hafengebietes darstellen. Die Hauptversorgungsgebiete des Heizkraftwerkes sind Halle-Neustadt und Trotha.





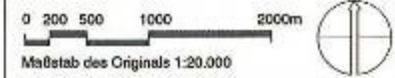
**Flächennutzungsplan**  
 Erläuterungsplan

**Technische Infrastruktur**  
 Fernwärmeversorgung

- Standorte
-  Flächen und Anlagen der Fernwärmeversorgung
  -  Fernwärme Vorranggebiet laut Satzung vom 10.05.93

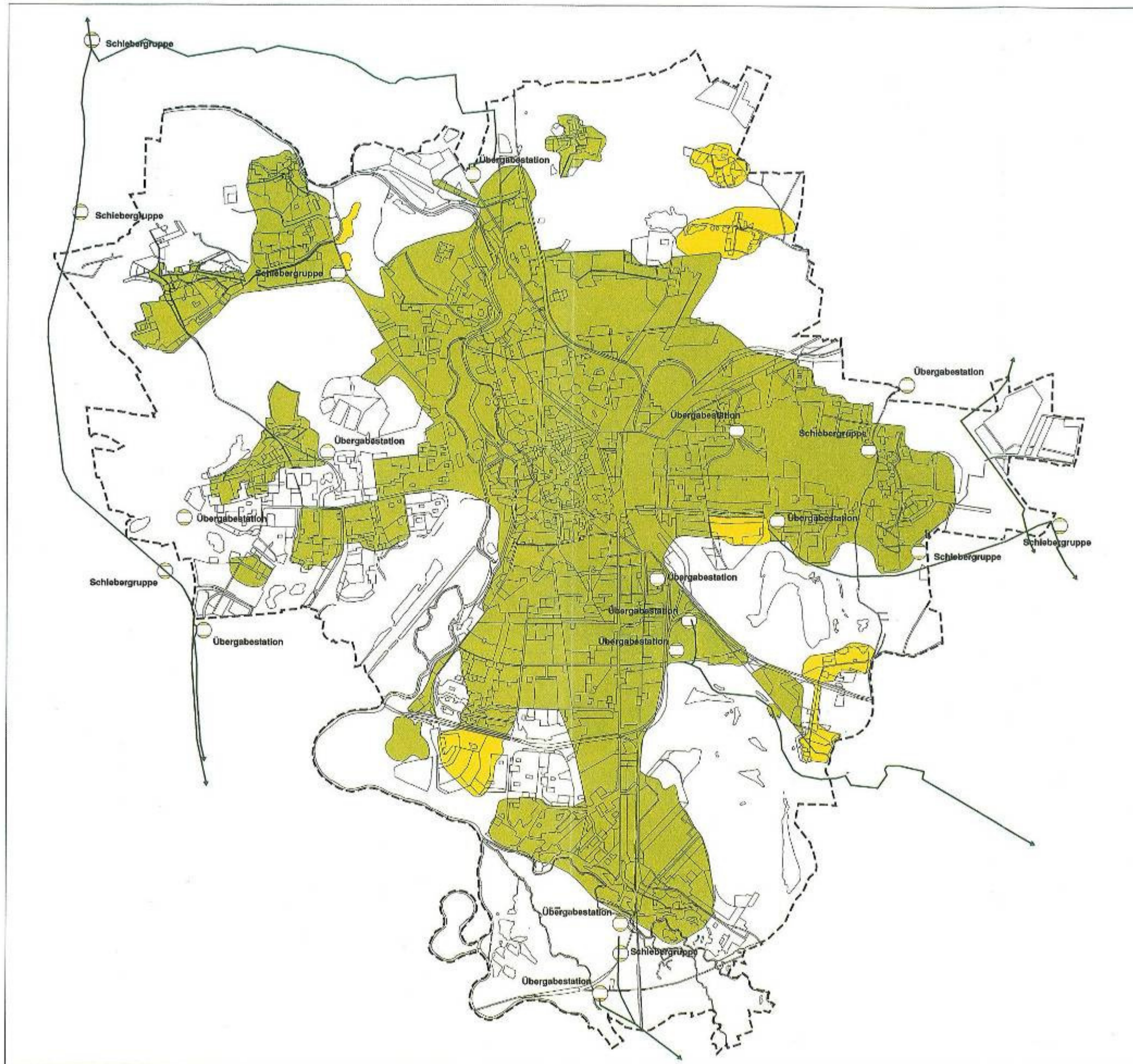
- Trassen
-  Fernwärmeleitungen (EVH) Primär- und Sekundärtrassen

- Plangrundlage
-  gewerbliche Bauflächen
  -  sonstige Bauflächen
  -  Bahnanlagen
  -  Gewässer



**Dezernat Planen und Umwelt**  
**Stadtplanungsamt**

Stand: **Juni 1998**



HALLE (SAALE)  Der Oberbürgermeister

### Flächennutzungsplan

Erläuterungsplan

### Technische Infrastruktur

Gasversorgung

#### Standorte

-  Versorgungsanlage
-  Vorhandene Gasversorgung
-  Geplante Gasversorgung

#### Trassen

-  Gashochdruckleitungen

#### Plangrundlage

-  gewerbliche Bauflächen
-  sonstige Bauflächen
-  Bahnanlagen
-  Gewässer



Dezernat Planen und Umwelt  
Stadtplanungsamt

Stand: Juni 1998

Das **Heizkraftwerk Dieselstraße** wurde von Heizöl auf Erdgas umgestellt und saniert. Damit entfällt in der Zukunft die Belieferung von Heizöl über die Schiene. Eine Umstellung auf feste Brennstoffe ist nicht vorgesehen. Das Heizkraftwerk Dieselstraße ist der größte Wärmeproduzent der Stadt. Vom Heizkraftwerk Dieselstraße werden vor allem die Gebiete Südstadt und Silberhöhe, aber auch Halle-Neustadt mit versorgt. Die Anlagen in der Dieselstraße und in Trotha arbeiten auf der Basis der Kraft-Wärmekopplung und erzeugen damit einen großen Teil des in Halle benötigten Bedarfs an elektrischer Energie selbst.

Das **Heizwerk Holzplatz** liegt auf einer Insel in der Saaleaue am Rande des Stadtzentrums. Es dient der Versorgung des innerstädtischen Bereichs mit Fernwärme. Die Versorgungsnotwendigkeit läßt einen Rückbau in den nächsten 10 bis 15 Jahren noch nicht zu. Betrieben werden die Anlagen mit Erdgas.

Das **Heizwerk Freimfelder Straße** versorgt den Osten von Halle mit Wärme. 1997 wurde auch hier das z.T. noch verwendete schwere Heizöl durch Erdgas abgelöst.

Im Stadtgebiet gibt es neben den 4 großen Wärmeeerzeugeranlagen noch kleinere Anlagen, die als **Nahwärmeinseln** von der Energieversorgung betrieben werden. Von anderen Betreibern geführte kleinere Versorgungsnetze sind von lokaler Bedeutung. Hier sind die Erzeugeranlagen von KSB Halle und Hallesche Baumaschinen AG zu nennen.

#### 9.4.3 Gasversorgung

Die Stadt Halle verfügt über ein ausgedehntes **Niederdruckgasnetz**, mit dem große Teile des Stadtgebietes versorgt werden. Von den dicht bebauten Wohngebieten sind nur Teile der Fernwärmeverranggebiete nicht erschlossen. Gegenwärtig ist die Gasversorgung Halle als Betreiber dabei, die restlichen Ortsteile der Stadt zu erschließen. Damit bleiben nur wenige Inseln im Stadtgebiet, die nicht erschlossen sein werden. Hier spielen Aufwand-Nutzen-Gesichtspunkte eine Rolle. Grundsätzlich ist eine Vollerschließung der Stadt möglich.

Die Umstellung von Stadtgas auf Erdgas ist abgeschlossen. Mit ihr ist die Sanierung des Leitungsnetzes begonnen worden.

Das **Gashochdrucknetz** bildet die Basis für das Gasniederdrucknetz. Es ist entsprechend ausgebaut und wird gegenwärtig schwerpunktmäßig saniert, um es mit höheren Drücken betreiben zu können. Damit erhöht sich auch die Leistungsfähigkeit des Netzes, und es können mehr Abnehmer angeschlossen werden.

Durch die durch Satzung beschlossene Ausweisung von Fernwärmevorranggebieten ist die Nutzung von Erdgas als direkter Energieträger für Wärme eingeschränkt, das Erdgas ist aber wiederum bei der Fernwärmeerzeugung der **Hauptenergieträger**. Die 4 Haupterzeuger von Fernwärme in Halle, die Heizkraftwerke Dieselstraße und Trotha sowie die Heizwerke Holzplatz und Freimfelderstraße, arbeiten vollständig auf Erdgasbasis. Sie besitzen auch zum Teil benutzereigene Übergabestationen. Neben den großen Wärmeerzeugern arbeiten auch viele kleinere Sammelheizanlagen auf Erdgasbasis. Der Rückgang von Feuerungsanlagen auf der Basis fester Brennstoffe sowie von mit schwerem Heizöl betriebenen Anlagen im Stadtgebiet hat wesentlich zur Verringerung des Schadstoffausstoßes in die Luft geführt.

Eingespeist wird das Erdgas in das von der Gasversorgung Halle betriebene Netz aus dem Gashochdrucknetz der Verbundnetz Gas AG. Dafür stehen ringförmig in den Stadtrandgebieten verteilt Übergabestationen. Diese Ringeinspeisung garantiert eine hohe Versorgungssicherheit.

Übergabestationen und Schiebergruppen sind im Flächennutzungsplan als Versorgungsflächen dargestellt. Für die Leitungen sind keine Versorgungskorridore dargestellt, da sie im unterirdischen Freiraum verlaufen. Neben dem Gashochdrucknetz der Verbundnetz Gas AG verläuft zukünftig noch eine neue **Ferngashochdruckleitung** der JAGAL im Stadtgebiet. Sie verbindet Baruth (Brandenburg) mit Rückersdorf (Thüringen).

## 9.5 Telekommunikation/Nachrichtentechnik

Die flächendeckende Versorgung mit Telekommunikationsmöglichkeiten ist in der heutigen Zeit eine wichtige Voraussetzung für die Entwicklung der Wirtschaft einer Stadt und ihres Umlandes.

Anfang der 90er Jahre ist von der Deutschen Telekom AG begonnen worden, das erneuerungsbedürftige Telefonnetz in der Stadt zu sanieren und bedarfsgerecht auszubauen. Der steigende Bedarf an Fernsprecheinrichtungen macht es notwendig, nicht nur das Netz sondern auch die Vermittlungsstationen auszubauen. Alle neu errichteten Stationen sind als digitale Vermittlungsstationen errichtet worden.

Nachfolgende **Ortsvermittlungsstationen** (OVSt), z.T. als Digitale Vermittlungsstation (DiV), befinden sich im Stadtgebiet oder sind in der Planung:


- |   |      |                         |     |                       |
|---|------|-------------------------|-----|-----------------------|
| o | OVSt | Halle - Dessauer Straße | DiV | Dessauer Straße       |
| o | OVSt | Halle-Ost               | DiV | Plößnitzer Straße     |
| o | OVSt | Halle-Mitte 1           | DiV | Ernst-Eckstein-Straße |
| o | OVSt | Halle-Mitte 2           | DiV | Hansering 20          |




**Flächennutzungsplan**  
 Erläuterungsplan

**Technische Infrastruktur**  
 Telekommunikation

Standorte

 Flächen und Anlagen der Telekommunikation

Trassen

 Richtfunkstrecken mit Freihaltekorridoren

Plangrundlage

-  gewerbliche Bauflächen
-  sonstige Bauflächen
-  Bahnanlagen
-  Gewässer

0 200 500 1000 2000m  
 Maßstab des Originals 1:20.000



**Dezernat Planen und Umwelt**  
**Stadtplanungsamt**

**Stand: Juni 1998**

- o OVSt Halle-Süd Paul-Suhr-Straße
- o OVSt Halle-Silberhöhe DiV Freiberger Straße
- o OVSt Heide-Nord DiV Kolkturnweg
- o OVSt Halle-Neustadt im Postamt wird mittelfristig abgelöst

Hinzu kommen folgende **Vermittlungsstationen** (VSt):

- o VSt Halle-Neustadt entfällt in der Zukunft
- o VSt Franzosenweg dient nur als Zwischenlösung und entfällt
- o VSt Robert-Koch-Straße entfällt in der Zukunft

Aufgrund der Aufgliederung der ehemaligen Bundespost in 3 eigenständige Betriebe kommt es auch zur räumlichen Trennung der Einzelbetriebe. So ist der als Erweiterungsbau gedachte Bau der OVSt Mitte nun eine eigenständige Vermittlungsstation geworden. Mittelfristig wird auch die Vermittlungsstation Halle-Neustadt aus dem Postamt ausgelagert werden.

Als **Fernvermittlungsstelle** der Telekom dient der Standort am Bergschenkenweg in Halle-Nordost (Halle O2). Von hier laufen auch diverse **Richtfunkstrecken** der Telekom über das gesamte Gebiet der Stadt. Während die Versorgungsstrassen der Telekom als Kabel, zum Teil stark gebündelt, im Freiraum meist im Gehwegbereich verlaufen und damit nicht gesondert im Flächennutzungsplan ausgewiesen werden brauchen, werden die Richtfunkstrecken flächennutzungsplanwirksam. In den **Korridoren** gelten Höhenbegrenzungen für die zu errichtenden Gebäude. Diese sind bedingt durch die Topographie und die Höhe der Sende- und Empfangsanlagen unterschiedlich. Die Breite der Telekomrichtfunkkorridore beträgt 50 m, d.h. 25 m rechts und links von der Achse werden die Einschränkungen wirksam.

Folgende Richtfunkstrecken der Telekom verlaufen über das Stadtgebiet:

- o Halle 02 - Roitzsch
- o Halle 02 - Brandis 2 (z.Zt. außer Betrieb)
- o Halle 02 - Zwochau 2
- o Halle 02 - Schkeuditz 1
- o Halle 02 - Halle 37
- o Halle 02 - Gröbers 1
- o Halle 02 - Halle (Alter Thüringer Bahnhof)
- o Halle 02 - Teutschenthal
- o Halle 02 - Sennewitz (Bereich nördlich Tafelwerder)
- o Halle 02 - Teicha 2

- o Halle 1.8 E01 (Paracelsusstraße) - Teicha 2
- o Halle 1.5 - (Hochhaus Magdeburger Straße) - Teicha 2
- o Halle 1.8 EO2 (Hochhaus Steg 1) - Halle 14 (Heide-Nord)
- o Halle 41 - (Hochhaus Steg 5) - Holzplatz
- o Halle 41 - (Hochhaus Steg 5) - Halle 3 (Hochhaus Silberhöhe)
- o Hochhaus - Magdeburger Straße - Teicha

Neben den von der Telekom betriebenen Richtfunkstrecken verlaufen nachfolgende Strecken anderer Betreiber auf halleschem Territorium:

- o Richtfunk BASA-Gebäude Alter Thüringer Bahnhof nach Holzweißig  
(Verkehrssicherung Bahnbetrieb der Deutschen Bahn AG)
- o Richtfunk Bad Lauchstädt nach Zwintschöna (betriebsinternes Fernmeldenetz der VEAG)  
Der beanspruchte Korridor beträgt hier 200 m.

Alle Vermittlungsstationen sind im Flächennutzungsplan als Symbol ausgewiesen. Im Gebiet der Stadt werden des weiteren **Mobilfunkanlagen** der unterschiedlichsten Betreiber errichtet, ausgebaut und betrieben. Hierzu zählen die Anlagen des C-Netzes, des D1-Netzes, D2-Netzes und des E-Plus-Netzes. Eine Ausweisung der Standorte der technischen Einrichtungen im Plan erfolgt nur bei flächiger Ausdehnung.

Betriebseigene **Steuerungskabel** der HAVAG und anderer Einrichtungen, sowie Verkabelungen zur innerbetrieblichen Kommunikation von Institutionen und Betrieben sind nicht flächennutzungsplanrelevant und werden auch nicht in den Plan aufgenommen.

Die Verkabelung der **Fernsehprogramme** durch unterschiedliche private Gesellschaften ist in großen Teilen der Stadt erfolgt. Insbesondere in den dicht bewohnten Stadtgebieten ist dieses Angebot bedingt durch die Abnehmerdichte vorhanden.

## 9.6 Abfallwirtschaft

Die Entsorgung des in Halle anfallenden Abfalls in Form von

- o Hausmüll,
- o Bauschutt,
- o Gewerbe- und Industriemüll je nach Genehmigung sowie
- o Sperrmüll

erfolgt in der **Großmülldeponie Lochau**. Der Anteil an Haus- und Gewerbemüll beträgt etwa 50 %.

Die Deponierung erfolgt in einem weitläufigen Restloch eines **ehemaligen Braunkohletagebaues** und liegt ca. 4 km in südöstlicher Richtung vor der Stadtgrenze im Saalkreis. Die Größe beträgt ca. 465 ha. Untersuchungen zu Erweiterungsmöglichkeiten sind vorgenommen worden, weitere 200 ha sind dafür geeignet.

**Betreiber** der Anlage ist die Abfallwirtschaft Halle-Lochau GmbH. Das Unternehmen ist in Besitz der Stadt Halle. Die Deponie wird gegenwärtig entsprechend den Maßgaben des Umweltschutzes ausgebaut. Einschließlich der Erweiterungsflächen wird von einer Aufnahmedauer von ca. 100 Jahren ausgegangen. Damit ist für die Stadt die Abfallbeseitigung für lange Zeit gesichert.

Außer den Siedlungsabfällen der Stadt Halle werden hier auch Abfälle von Gemeinden und Städten aus dem Saalkreis und dem Landkreis Merseburg/Querfurt eingebracht. Neben dem Transport über die Straße ist auch eine Anlieferung über eine von dem ehemaligen Braunkohleabbaubetrieb gebauten Betriebsbahn möglich. Sie bindet im Bahnhof Ammendorf an die Gleise der Deutschen Bahn AG an und verläuft über Lochau bis nach Leuna.

Sonstige Entsorgungseinrichtungen existieren im Stadtgebiet von Halle nicht. Die Deponie Lochau wurde zeichnerisch mit im Beiplan Abwasser dargestellt.

## 9.7 Einrichtungen der Gefahrenabwehr

Gemäß § 2 des Brandschutz- und Hilfeleistungsgesetzes des Landes Sachsen-Anhalt (BrSchG) vom 06.07.1994 (GVBl. LSA S 786 ff) ist die Gemeinde für den abwehrenden Brandschutz und die Hilfeleistung in ihrem Gebiet zuständig.

Im Stadtgebiet von Halle sind nachfolgende Einrichtungen zur Gefahrenabwehr vorhanden:

- 2 Stützpunkte der Berufsfeuerwehr
- 12 Stützpunkte der Freiwilligen Feuerwehr
- 4 Stützpunkte der Rettungswachen
- 8 Krankenhäuser für Notaufnahmen

Hinzu kommen noch Einrichtungen des Landes und des Bundes, die ebenfalls im Stadtgebiet ihren Standort haben:



- 1 Polizeidirektion
- 6 Polizeireviere (einschließlich Revier Saalkreis)
- 1 Polizeibereitschaft
  - Bundesgrenzschutz und Bahnpolizei
  - Bundeswehr-Verteidigungsbezirkskommando
  - Technisches Hilfswerk e. V.
  - Malteser Hilfsdienst e. V.
  - Deutsches Rotes Kreuz Halle/Saalkreis e. V.
  - Deutsche Lebensrettungs-Gesellschaft
  - Arbeiter-Samariter-Bund Halle/Saalkreis

Damit sind für die Stadt Halle die Grundanforderungen des Brandschutz- und Hilfeleistungsgesetzes des Landes Sachsen-Anhalt erfüllt. Verbesserungsbedarf besteht vor allem in der Erreichbarkeit des nördlichen Stadtgebietes für die Berufsfeuerwehr. Daraus resultiert die Forderung nach einem 3. Stützpunkt für die Berufsfeuerwehr im Bereich Trotha (Standortvorschlag: an der geplanten Binnenhafenstraße). Die vorhandenen Stützpunkte der Berufsfeuerwehr sind im FNP dargestellt.

Die Stützpunkte der Freiwilligen Feuerwehr wurden nicht in den Flächennutzungsplan aufgenommen, da es sich hier in der Regel nur um Gerätehäuser und Stützpunkte von geringem Flächenausmaß handelt.

## 10 VERKEHR

### 10.1 Ausgangslage

Die Verkehrsentwicklungsplanung wurde zusammen mit der Landschaftsplanung an den Anfang der Flächennutzungsplanung gestellt. Es bot sich somit die Möglichkeit, Flächennutzungsplanung und Verkehrsplanung in einem **iterativen Prozeß** aufeinander abgestimmt zu entwickeln. Dies gilt z.B. für Flächenausweisungen für Wohnen und Gewerbe in Verbindung mit Straßenbahnverlängerungen (z.B. in Büschdorf, Reideburg und Wörmlitz) und für Straßennetzergänzungen bzw. für eine neue Einstufung bestehender Hauptverkehrsstraßen in ihrer Netzfunktion je nach anliegender Nutzung (Wohnen, Gewerbe).

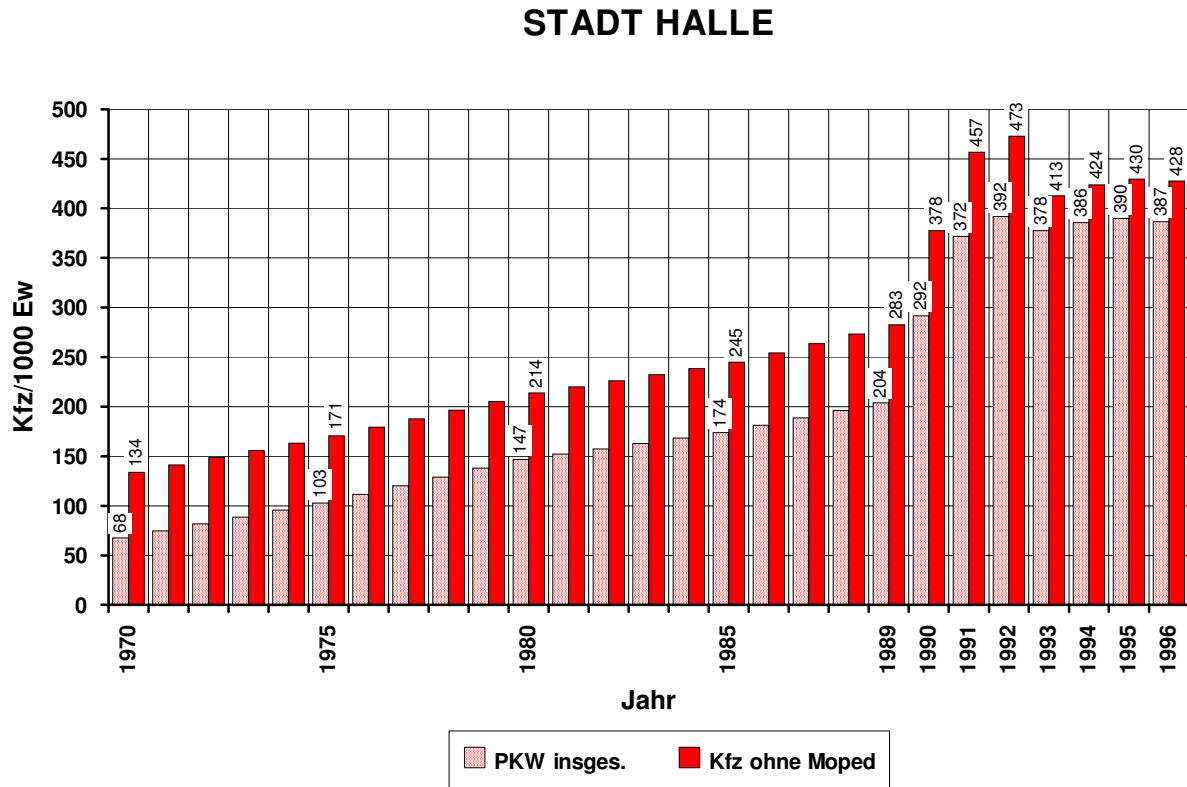
Die konkreten Darstellungen im Flächennutzungsplan zum Verkehr beschränken sich im allgemeinen auf die "**Örtlichen Hauptverkehrszüge**" und die "Flächen für den überörtlichen Verkehr" (§ 5 BauGB). Über den sonst üblichen Rahmen des Flächennutzungsplanes hinaus werden hier die Grundzüge der Verkehrsentwicklungsplanung wiedergegeben.

Das **Verkehrspolitische Leitbild** der Stadt Halle (Beschluß der Stadtrates vom 08.01.1997) geht von einer umweltverträglichen Entwicklung des Stadtverkehrs aus. Verkehrswege sind zwar eine notwendige Daseinsvorsorge, dürfen sich jedoch nicht als Selbstzweck entwickeln, sondern haben dienende Funktion im Sinne einer für alle Belange verträglichen Stadtentwicklung.

Die Verkehrsplanung steht in Halle - wie auch in anderen Städten der neuen Bundesländer - vor einem Grundkonflikt: Im Straßenverkehr ist ein in der Geschichte einmaliger, sprunghafter Zuwachs eingetreten, verursacht durch den angestiegenen Kfz-Besitz, eine verstärkte Kfz-Nutzung zum Arbeitsplatz und im Güterverkehr sowie eine Verlängerung der Fahrten, hervorgerufen durch die wirtschaftliche Verflechtung beider Teile Deutschlands und die Einrichtung des europäischen Binnenmarktes. Entsprechend sind die Ansprüche an ein voll funktionsfähiges Straßennetz gestiegen. Dies zu erfüllen wird aber selbst bei zügiger Realisierung aus Gründen der Finanzierbarkeit und der erforderlichen Planungsverfahren nur langfristig erreichbar sein.

Schon aus diesem Grunde sind die Erfahrungen aus den alten Bundesländern nicht ohne weiteres auf die Verkehrsplanung einer Stadt wie Halle übertragbar. Deshalb sind Maßnahmenbündel von kleineren, dabei aber wirkungsvollen Maßnahmen im Vorlauf bzw. parallel zu kostenaufwendigen größeren Projekten unabdingbar.

Abbildung: Entwicklung der Motorisierungskennziffer der Stadt Halle



Halle ist neben Leipzig Oberzentrum in einem Raum, der arbeitsmarktpolitisch zunächst gravierende Umstrukturierungen zu verkraften hat, aber auch vergleichsweise gute Voraussetzungen für eine Neuorientierung erwarten läßt. Im Raum Halle werden sich bedeutende Schienen- und Straßenachsen im Nord-Süd- und Ost-West-Verkehr kreuzen.

Im Rahmen des **Bundesverkehrswegeplanes 1992** wurden auf Bundesebene vier "Verkehrsprojekte Deutsche Einheit" beschlossen, die unmittelbare Auswirkungen auf den **Fernbahn- und Fernstraßenverkehr** in und um Halle haben werden und die, soweit sie Halle betreffen, als Abstimmung mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung im Flächennutzungsplan übernommen sind:

- o Bahnstrecke Eichenberg - Halle (Projekt-Nr. 6), Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau (inzwischen abgeschlossen)
- o Bahnneu- und -ausbaustrecke Nürnberg - Erfurt - Halle/Leipzig - Berlin (ICE-Verbindung Projekt-Nr. 8)

- o Fernstraßenneubau von der A 7 (Nähe Göttingen) parallel zur B 80 bis zur A 9 südlich Halle (A 38) und bis zur A 14 nördlich Halle (A 143) (Projekt-Nr. 13)
- o Fernstraßenneubau A 14 von Halle-Peißen in Richtung Magdeburg (Projekt-Nr. 14)

Damit entstehen langfristig ein **Schienenkreuz** schneller Fernverbindungen mit Zentrum in Halle und ein leistungsfähiger Autobahn-Halbring um Halle/Merseburg, bzw. ein vollständiger **Ring** um Halle/Merseburg/Leipzig.

Ziele sind der Aufbau des **Schienenschnellverkehrs** zwischen Süd- und Mitteldeutschland und dem Großraum Berlin sowie die besseren Verbindungen zwischen den Großräumen Halle/Leipzig und Rhein/Ruhr auf Schiene und Straße bzw. des Großraumes Halle/Leipzig und der Achse Hannover/Magdeburg/Berlin auf der Straße.

Für die großräumige Verkehrsplanung ist außerdem bedeutsam, daß südlich von Merseburg das Projekt Raffinerie 2000 verwirklicht wird. Dies läßt eine relativ kurzfristige Realisierung einer Entlastungsstraße für den durch Halle fahrenden Nord-Süd-Straßenverkehr (B 91/B 6/B 100) angeraten erscheinen.

Zwischen Bundesfernstraßenplanung und kommunaler Straßennetzplanung bestehen komplizierte Wirkungszusammenhänge. Schwierig wird es, wenn sich hieraus neue, belästigende Auswirkungen ergeben, indem je nach regionaler Routenwahl Teile des Straßennetzes von Halle trotz oder gerade infolge des vorgesehenen Autobahnringes vom Durchgangs(fern)verkehr belastet werden. Der mögliche Realisierungszeitraum wird entscheidend von den zukünftig gesetzten finanziellen Spielräumen des Bundes, des Landes Sachsen-Anhalt und der Stadt Halle sowie von den planerischen und personellen Umsetzbarkeiten abhängen.

Innerhalb des Planungs- und Realisierungszeitraumes können völlig neue umwelt- und verkehrspolitische Zielsetzungen von Bund und Ländern sowie Veränderungen im Verfahren der Projekte zu neuen Rahmenbedingungen auch für die Kommunen führen. Das wird in gewissen Zeitabständen eine Überprüfung der hier vorgeschlagenen Maßnahmen erforderlich machen.

Eine **vorsorgende Verkehrsentwicklungsplanung** steht somit vor der Aufgabe, ohne volle Planungssicherheit der übergeordneten Planungsebenen bereits in einem frühen Planungsstadium die städtische Verkehrsplanung für die einzelnen Verkehrsmittel zu koordinieren und im Sinne des verkehrspolitischen Leitbildes der Stadt zu beeinflussen.

Die gegenwärtige Situation für die einzelnen Verkehrsmittel läßt sich so zusammenfassen:

Beim **Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)** verfügt Halle mit einem im Städtevergleich besonders dichten Streckennetz und Fahrtenangebot über außergewöhnlich **gute Ausgangsbedingungen**. Als Rückgrat des Stadtverkehrs dienen das Straßenbahnnetz, das Busangebot in Halle-Neustadt und eine S-Bahnstrecke zwischen Hauptbahnhof und den neuen Stadtteilen als den Bevölkerungsschwerpunkten. Es fehlt eine adäquate Anbindung von Halle-Neustadt an das Straßenbahnnetz. Die starke Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs hat an vielen Stellen im Stadtgebiet zu Behinderungen im Straßenbahn- und Linienbusverkehr geführt. Dadurch wird die Attraktivität des ÖPNV für die Fahrgäste gemindert, und es entstehen zusätzliche Kosten für die Verkehrsunternehmen.

Gegenwärtig konzentriert sich der **Kfz-Verkehr** in Halle angesichts eines knapp bemessenen Hauptstraßennetzes auf einigen wenigen Ein- und Ausfallstraßen und auf der Hochstraße am Rand des Altstadtkerns.

Dies führt zu hoher Störungsanfälligkeit und zu erheblichen Belastungen für die Anwohner in den entsprechenden Straßenzügen. Abgesehen von der Enge in vielen Innenstadtstraßen wird der Kfz-Verkehr durch Verkehrsregelungen bislang wenig eingeschränkt. Die vorherrschend kompakte Siedlungsweise in Halle (Innenstadt der Gründerzeit, Großwohnsiedlungen) bewirkt eine ausgeprägte Parkraumknappheit auch über das Stadtzentrum hinaus.

Für den **Fahrradverkehr** haben die großen Verkehrsachsen (Hauptverkehrsstraßen, Bahnstrecken) eine trennende Wirkung, hier bestehen nur wenige sichere und komfortable Kreuzungsmöglichkeiten für den Rad- und Fußgängerverkehr. Die vielen einzelnen Radwege an Straßen sind häufig in sanierungsbedürftigem Bauzustand und ergeben noch kein geschlossenes Netz.

**Fußgängern** ermöglichen Fußgängerzonenregelungen und andere Verkehrsbeschränkungen im Altstadtkern und einigen anschließenden Geschäftsstraßen Bewegungsfreiheit beim Gehen. Außerhalb dieser Straßen werden Fußgänger infolge des dichten Kfz-Verkehrs dagegen zunehmend auf den Gehwegen behindert und gefährdet (Sichthindernisse, Falschparker usw. an Kreuzungen und Einmündungen). In den Großwohnsiedlungen bestehen zwar eigenständige Fußwegenetze, sie sind allerdings oft unterbrochen durch schnell befahrene Sammelstraßen oder zugeparkte Anliegerstraßen. Handlungsbedarf besteht bei der Vernetzung der Gehwege über die Fahrbahnen der Hauptstraßen hinweg.

Im **Güterverkehr** hat der Transport auf der Schiene durch die Umbrüche und Zusammenbrüche im produzierenden Gewerbe an Bedeutung verloren. Das angestiegene Lkw-Aufkommen hat infolge des dafür nicht ausgelegten Straßennetzes und im Zusammenhang mit zunehmendem Pkw-Verkehr zu



HALLE (SAALE)  Der Oberbürgermeister

## Flächennutzungsplan

Erläuterungsplan

## Schiennetz

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

0 200 500 1000 2000m

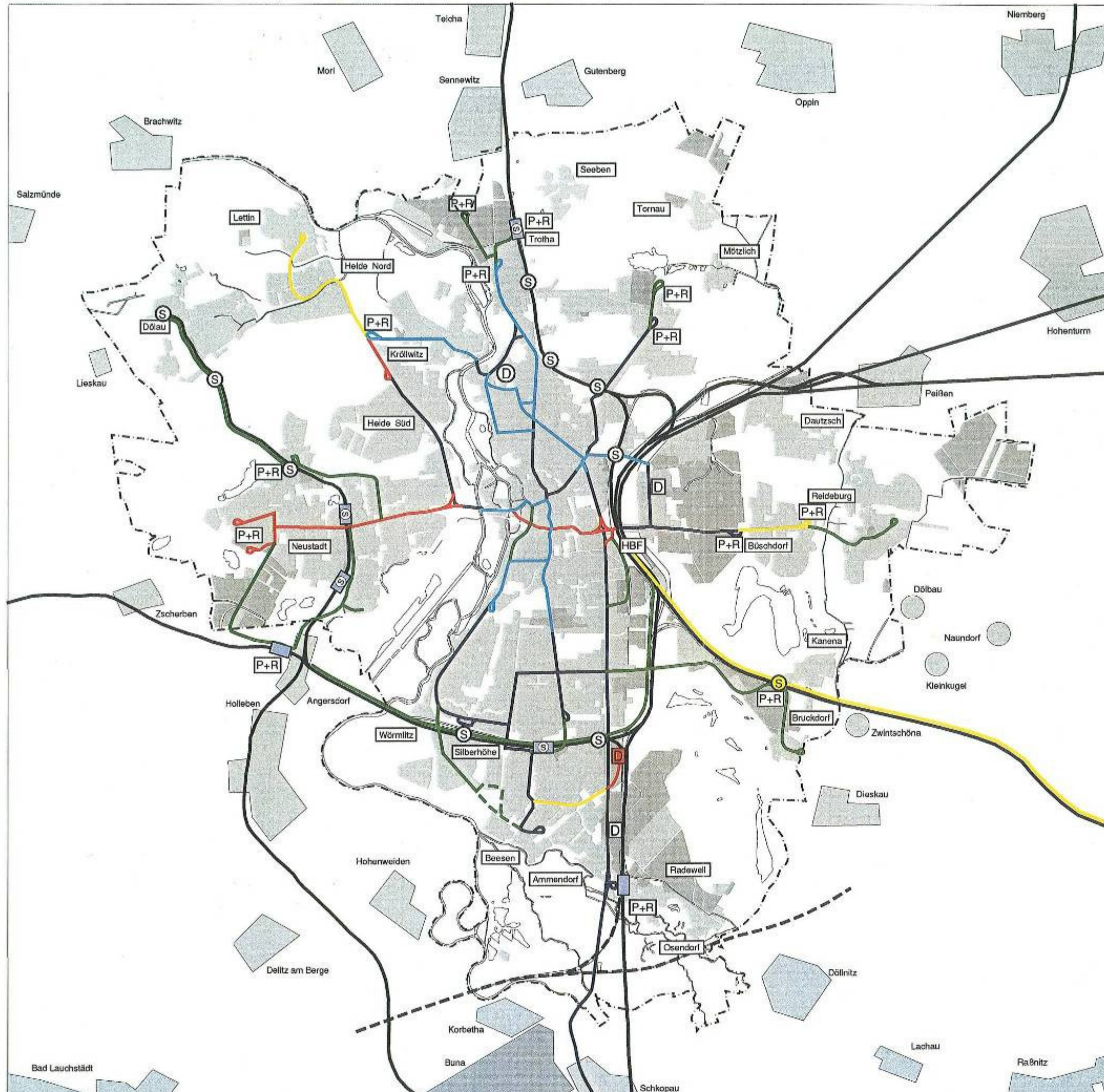
Maßstab des Originals 1:20.000



**Dezernat Planen und Umwelt  
Stadtplanungsamt**

Stand:

**Juni 1998**



Beeinträchtigungen auch des Wirtschaftsverkehrs geführt. Die Schieneninfrastruktur für denkbare neue Organisationsformen eines regionalen Güterverkehrs auf der Schiene ist zwar vorhanden, in vielen Fällen jedoch in einem technisch ungenügenden Zustand. Inzwischen liegen auf den Grundstücken mit Schienenanschluß als potentielle Verloader häufig die "falschen", d.h. weniger bahnbezogenen Branchen.

Nach zwischenzeitlichem Erliegen des Schiffsverkehrs im Hafen ist der Güterumschlag per Schiff in den letzten Jahren wieder angestiegen. 1996 lag der Umschlag bei ca. 50.000 Tonnen pro Jahr.

Die Saale ist bis zum SI-km 124,16 in Bad Dürrenberg im Bundesverkehrswegeplan als Bundeswasserstraße mit langfristig geplantem Anschluß an den noch geplanten Saale-Leipzig-Kanal ausgewiesen und im Landeshafenkonzept von Sachsen-Anhalt als einer von 6 förderungswürdigen Häfen eingeordnet. Die Binnenschifffahrt zwischen Halle-Trotha und der Mündung an der Elbe ist aufgrund unzureichender Tauchtiefen mit zeitweiligen Einschränkungen verbunden. Bei einem entsprechenden Ausbau der Saale auf eine Abladetiefe von 2,50 m könnte die Zuverlässigkeit und Kapazität der Binnenschifffahrt erheblich gesteigert werden. Die Folgewirkungen eines Ausbaus auf die ökologischen Werte sind dabei jedoch sorgfältig gegen die wirtschaftlichen Effekte abzuwägen.

Bei der **Verkehrsmittelwahl** ergab sich 1991 ein im Städtevergleich noch vergleichsweise günstiges Bild hinsichtlich des Gesamtanteils von Gehen, Radfahren, Bus- und Bahnbenutzung, zusammengefaßt unter der Bezeichnung "**Umweltverbund**" von 64 %. Entsprechende Befragungen im Jahr 1995 deuten jedoch auf eine Verlagerung von Verkehrsmittelanteilen auf den motorisierten Individualverkehr vor allem zu Lasten des Fußverkehrs hin.

**Tabelle: Verkehrsmittelanteile Gesamtstadt**

	<b>1991</b>	<b>1996</b>
	[%]	[%]
zu Fuß	34	26
Fahrrad	10	9
PKW	36	46
Öffentlicher Verkehr	20	19

**Verkehrsmittelanteile an den täglichen Wegen der Wohnbevölkerung von Halle 1991/1996** (Quelle: Socialdata-Mobilität in Halle, Band 1 und Band 5, im Auftrag der HAVAG, 1992 und 1996)

Bei den auf die Innenstadt bezogenen Fahrten und Wegen zeigt sich ein sehr hoher Anteil des ÖPNV. Als Ursache hierfür kann die gute Erreichbarkeit der Innenstadt mit der Straßenbahn und die noch geringe Ausstattung mit Parkplätzen gelten. Deutlich macht sich hier jedoch die sprunghafte Abnahme des Fußwege-Anteils bemerkbar.

**Tabelle: Verkehrsmittelanteile mit Ziel Innenstadt**

	1991 [%]	1991 [%]
zu Fuß	36	21
Fahrrad	7	10
PKW	22	33
Öffentlicher Verkehr	35	36

**Verkehrsmittelanteile der Wohnbevölkerung von Halle mit dem Ziel Innenstadt 1991/1994**

(Quelle: Socialdata-Einschätzungen zur Mobilität in Halle, im Auftrag der HAVAG, 1995)

**10.2 Ziele des integrierten Stadtverkehrskonzeptes**

**10.2.1 Grundsätze**

Angesichts des o.g. Grundkonfliktes ist es oberstes Ziel der Verkehrsplanung, unterstützend bei der Entwicklung und Erhaltung attraktiver Wohn- und Wirtschaftsbedingungen, eines funktionsfähigen Naturhaushaltes sowie eines vielfältigen Landschaftsbildes zu wirken.

Hieraus leiten sich folgende Grundsätze bei der Planung der Verkehrsstruktur und -organisation ab:

- Sozialverträglichkeit  
(Bedürfnis nach Verkehrssicherheit und Gewährleistung einer selbständigen Mobilität für alle Bevölkerungsschichten)
- Umweltverträglichkeit  
(Schutz der Natur, Menschen und historischen Bausubstanz vor schädlichen Einwirkungen aus dem Verkehr)
- Orts- und Stadtverträglichkeit  
(Gewährleistung der Erreichbarkeit der Stadt, Anspruch an Gestaltung der Stadträume und Identifikation der Bürger mit ihrem Umfeld)



- Wirtschaftlichkeit  
(sparsamer und effizienter Umgang mit öffentlichen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur)

Um diesen Zielen und Grundsätzen Rechnung zu tragen, ist es erforderlich, die im Vergleich zum aktuellen Verkehrsverhalten relativ günstige Ausgangsposition bei der Verkehrsmittelwahl des Jahres 1991 wiederherzustellen. Dies bedeutet, daß spätestens im Jahr 2010 der Anteil des Umweltverbundes (ÖPNV, Fußgänger, Radfahrer) nicht weniger als 66 % betragen sollte.

**Tabelle: 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 1995)

Verkehrsmittelanteil in %	1991 (KONTIV)	1994 (KONTIV)	Ziel 2002 <sup>1</sup> (Nahverkehrsplan)	Ziel 2010 <sup>1</sup> (Verkehrspolitisches Leitbild)
Bus und Bahn	20	19	20	22
zu Fuß	34	27	27	29
Fahrrad	10	10	13	15
Pkw <sup>2</sup>	36	44	40	34

<sup>1</sup> KONTIV-Design

<sup>2</sup> inkl. mot. Zweirad

Vor dem Hintergrund dieser Zielsetzung ist es erforderlich, daß die Schaffung von neuen Angeboten für den Kfz-Verkehr begleitet werden muß durch Maßnahmen, die auf die Vermeidung und Verlagerung zumindest von Teilen des nicht notwendigen Kfz-Verkehrs zielen. Um einschätzen zu können, ob sich das System Verkehr auf diese Orientierungswerte zubewegt, sollen verkehrswirksame Entscheidungen bereits im Planungsstadium diesbezüglich geprüft werden. Die Ziele des Verkehrssystems werden in den folgenden Abschnitten erläutert.

### 10.2.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- Erhöhung der Erschließungsdichte des Straßenbahn- und Busnetzes
- Verbesserung der Bedienungshäufigkeit
- Abbau von Behinderungen des ÖPNV
- Verbesserung der Zugänglichkeit der Fahrzeuge, insbesondere für mobilitätsbehinderte Personen
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Haltestellen, insbesondere für mobilitätsbehinderte Personen
- Schaffung von Verknüpfungspunkten mit dem Radverkehr (Bike+Ride), PKW-Verkehr (Park+Ride) und zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern des ÖPNV
- Verbesserung der Bedienungsqualität
- Koordinierung von Angebot, Tarif und Marketing mit dem Nahverkehr im Umland im Rahmen des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV)

### 10.2.3 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Die Gestaltung des SPNV ist seit 01.01.1996 Ländersache und wird vermutlich ab dem Jahr 2002 in den Verantwortungsbereich der Kommunen übergehen. Vor diesem Hintergrund werden zunächst unterstützend und später gestaltend folgende Ziele verfolgt:

- Bestmögliche Paßfähigkeit des SPNV in der Region mit den Verkehrsbedürfnissen der Bürger Halles und im Umland
- Verbesserung der Anschlußbeziehungen und Merkbarkeit der Fahrpläne durch Optimierung des Taktverkehrs
- Schaffung einer S-Bahn-Verbindung zwischen Halle und Leipzig mit späterer durchgehender Weiterführung nach Halle-Neustadt sowie Realisierung einer SPNV-Anbindung der Stadt Halle an den Flughafen Leipzig - Halle
- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der S-Bahn-Strecke zwischen Nietleben und Dölau

### 10.2.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

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 Verstärkung 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
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.

### **10.2.5 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.

### **10.2.6 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 Fußgängerbereichen 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

### 10.3 Maßnahmen zur Umsetzung der Ziele

Im Januar 1997 wurde vom Stadtrat der Stadt Halle ein Verkehrspolitisches Leitbild verabschiedet. Dieses faßt die Aktivitäten und Vorhaben zur Gestaltung des Verkehrssystems mit dem Zielhorizont 2010 zusammen.

#### 10.3.1 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Die detaillierte Konzeption für Netz, Angebot und Qualität des ÖPNV in Halle ist im Nahverkehrsplan der Stadt Halle erläutert. Dieser stellt jeweils für 5 Jahre ein Maßnahmenprogramm auf. Schwerpunkte der Aktivitäten der nächsten 10 - 15 Jahre bezüglich des ÖPNV sind:

##### o Netzverbesserung und -erweiterung

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.

Beispiele für Straßenzüge, für die entsprechende Maßnahmen vorgesehen sind, sind die Trothaer Straße/Reilstraße, Dölauer Straße/Kröllwitzer Straße und Böllberger Weg/Torstraße.

Zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen und Erhöhung der Kapazität sollen verschiedene **Umsteigepunkte aus- bzw. umgebaut werden**. Die Knoten Rosengarten, Steintorbrücke und Ammendorf sind hierbei die wichtigsten Knoten für entsprechende Maßnahmen.

Um den Einzugsbereich von Endhaltestellen zu vergrößern und dadurch Einpendler aus dem Umland zum Umsteigen auf den ÖPNV spätestens am Stadtrand zu bewegen, sind Park & Ride-Anlagen (P&R) an verschiedenen Standorten vorgesehen. Voraussetzung für derartige Investitionen ist, daß die P&R-Anlagen neue ÖPNV-Kunden erschließen.

An P&R-Anlagen sind grundsätzlich auch Bike & Ride-Anlagen (B&R) vorgesehen. B&R-Anlagen werden im übrigen flächenhaft in Abhängigkeit von der Bedeutung der Haltestellen, ihrer Zuwegung und den örtlichen Gegebenheiten eingerichtet.

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

#### o **Neubauten**

Für den Planungszeitraum haben beim ÖPNV folgende Maßnahmen Priorität:

- Betriebsbahnhof Rosengarten:

Der Betriebsbahnhof soll den Betriebshof Ammendorf ersetzen und zusätzliche Kapazitäten für Niederflurstraßenbahnen schaffen.

- Heide (Hubertusplatz) - Kröllwitz:

Dieser Lückenschluß hat vor allem als Havarieverbindung für die Neubaustrecke nach 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.

- 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.

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.

- 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 Ausrückefahrten erhebliche Betriebskosten eingespart werden.

- 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.

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.

#### o **Trassenfreihaltungen**

Um auf langfristige Nachfrage- und Siedlungsentwicklungen flexibel reagieren zu können, wird eine Reihe von Trassen durch Freihaltung sichergestellt.

#### o **Organisatorische und koordinierende Maßnahmen**

Durch den Aufbau eines Rechnergestützten Betriebsleitsystemes, die Einrichtung von Lichtsignalanlagen mit ÖPNV-Bevorrechtigung und gezielten Tarifangeboten sollen die Zuverlässigkeit des ÖPNV erhöht und Nutzungsbarrieren abgebaut werden.

Um die Attraktivität des Nahverkehrs in der gesamten Region zu verbessern, wird der Mitteldeutsche Verkehrsverbund gegründet. Unter dessen Dach wird das ÖPNV- und SPNV-Angebot der Städte Halle

und Leipzig sowie der Landkreise Saalkreis, Merseburg-Querfurt, Leipziger Land und Delitzsch koordiniert. Für einen späteren Zeitpunkt soll die Einbeziehung weiterer Umlandkreise möglich sein.

### 10.3.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Einen Teil des oben beschriebenen Tangentensystems stellen die eingangs erläuterten Bundesfernstraßenplanungen dar. Ergänzend sieht die Stadt Halle folgende Komponenten vor:

- **Haupterschließungsstraße für die Gewerbegebiete in Halle-Ost (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. Die volle Funktionstätigkeit 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.

- **Binnenhafenstraße**

Die Verlängerung der derzeit bestehenden Binnenhafenstraße bis zur Magdeburger Chaussee und Köthener Straße verbessert die Erreichbarkeit des Hafens und des Gewerbegebiets 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 Hochstraße**

Die direkte Anbindung der Philipp-Müller-Straße an die Hochstraße 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.








HALLE (SAALE)  Der Oberbürgermeister

## Flächennutzungsplan

Erläuterungsplan

### 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
-  Ausbaumaßnahmen
-  Trassenfreihaltung
-  Varianten
-  Abstufung der Verkehrsbedeutung

0 200 500 1000 2000m

Maßstab des Originals 1:20.000



Dezernat Planen und Umwelt  
Stadtplanungsamt

Stand:

Juni 1998



- Ortsumfahrung Reideburg

Sie entlastet die bestehende Ortsdurchfahrt von Verkehren zwischen der Innenstadt und der Autobahn A14 und zwischen der Innenstadt und dem Gewerbegebiet Halle-Ost/A14. Die bestehende Ortsdurchfahrt wird nach Realisierung der Ortsumfahrung verkehrsberuhigt.

- Ortsumfahrung Radewell

Entlang der Industriebahn ist eine neue Straßenverbindung zwischen Radeweller Straße und Alfred-Reinhardt-Straße erforderlich, die

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

Diese Verbindung soll Bestandteil der Ortsumfahrung Radewell zwischen Hoher Straße und Regensburger Straße bzw. zwischen Industriestraße und Regensburger Straße werden, um auch den Ortskern von Radewell im Zuge der Regensburger Straße zu entlasten.

- Ortsumfahrung Bruckdorf

Mit dem vorgesehenen Ausbau der B6 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 Dörlau 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 Dörlau und Lettin sowie der Salzmünder Straße und Stadtforststraße/Waldstraße. Die Trassenführung ab Schiepziger Straße zur Salzmünder Straße ist durch eine Vorplanung einschließlich Umweltverträglichkeitsprüfung zu klären und mit der Nachbargemeinde Salzmünde abzustimmen. Ansatzpunkte für Trassenvarianten sind im Flächennutzungsplan dargestellt. Verkehrsbelastungen des Ortsteiles Schiepzig und des Wohngebietes „Seepark“ der Gemeinde Salzmünde sind zu vermeiden.

- Südtangente

Die Südtangente (einschließlich des südlichen Saaleüberganges) stellt die Fortsetzung der Haupterschließungsstraße für die Gewerbegebiete in Halle-Ost entlang der Bahnlinie zwischen der

Südstadt und Silberhöhe bis zur B 80 in Halle-Neustadt dar.

Höchste Priorität für die Umsetzung der Straßenbauvorhaben besitzen die Haupterschließungsstraße für die Gewerbegebiete in Halle-Ost, die Binnenhafenstraße, der Gimritzer Damm und die Verbindung zwischen der Philipp-Müller-Straße und der Hochstraße. 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.

### **10.3.3     Wirtschaftsverkehr**

Die Stadt Halle bereitet derzeit ein Güterverkehrskonzept als Baustein für die Verbesserung der Organisation des Wirtschaftsverkehrs in Halle vor. Hierbei werden 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 ermittelt. Die Belange eines stadt- und umweltverträglichen Güterverkehrs sollen im Rahmen einer stufenweise umsetzbaren Handlungsstrategie berücksichtigt werden.

#### 10.3.4 Fußgängerverkehr

Zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußgängerverkehr in Halle wird ein Fußwegekonzept erarbeitet. 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 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.

### 10.3.5 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 Fahrradrouen) 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;
- 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 zur Verbesserung des Angebots an privaten Fahrradabstellplätzen.

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.

### 10.3.6 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 Tiefgaragen "Spitze" realisiert und "Hansering" geplant. Nach Inbetriebnahme dieser Parkhäuser wird im Rahmen einer Wirkungskontrolle geprüft, ob der Bau weiterer Parkhäuser im Umkreis der Altstadt erforderlich und sinnvoll ist.

### 10.3.7 Begleitender Verkehr

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 deutschen Städten. 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 deutschen Städten 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.

**ANHANG**



Tabelle: Flächenbilanz zum Flächennutzungsplan

Vergleich der Angaben aus der Erstbewertung der Flächennutzung/Bestandserfassung (1993), aus den Vorentwurf (März 1994), dem Entwurf (August 1995) und dem FNP (Juni 1998)

Nutzungsart	Stadtbezirk 1 - Mitte							Stadtbezirk 2 - Nord							Stadtbezirk 3 - Ost						
	Erstbewertung [ha]	Vorentwurf [ha]	Abweichung zu Spalte 2 [%]	Entwurf [ha]	Abweichung zu Spalte 2 [%]	FNP [ha]	Abweichung zu Spalte 2 [%]	Erstbewertung [ha]	Vorentwurf [ha]	Abweichung zu Spalte 9 [%]	Entwurf [ha]	Abweichung zu Spalte 9 [%]	FNP [ha]	Abweichung zu Spalte 9 [%]	Erstbewertung [ha]	Vorentwurf [ha]	Abweichung zu Spalte 16 [%]	Entwurf [ha]	Abweichung zu Spalte 16 [%]	FNP [ha]	Abweichung zu Spalte 16 [%]
<i>Spalte 1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>	<i>11</i>	<i>12</i>	<i>13</i>	<i>14</i>	<i>15</i>	<i>16</i>	<i>17</i>	<i>18</i>	<i>19</i>	<i>20</i>	<i>21</i>	<i>22</i>
1. Wohnbauflächen	159,25	161,24	+ 1,25	165,76	+ 4,09	159,56	+ 0,19	407,48	447,87	+ 9,91	460,58	+ 13,03	447,53	+ 9,83	293,65	480,81	+ 63,74	436,85	+ 48,77	468,51	+ 59,55
2. Gemischte Bauflächen	139,69	148,99	+ 6,66	149,54	+ 7,05	147,54	+ 5,62	46,47	43,45	- 6,50	49,29	+ 6,07	49,09	+ 5,64	62,07	89,73	+ 44,56	101,60	+ 63,69	103,61	+ 66,92
3. Gewerbliche Bauflächen darunter festgelegt: Gewerbegebiete	14,14 c)	2,20	- 84,44	2,20	- 84,44	2,20	- 84,44	173,88 c)	202,20	+ 16,29	159,23 a) 19,11	- 8,43 --	155,21 3,63	- 10,74 --	277,69 c)	407,77	+ 46,84	412,13 105,05	+ 48,41 --	405,39 37,52	+ 45,99 --
4. Sonderbauflächen	33,42 e)	36,34	+ 8,74	36,83	+ 10,20	36,25	+ 8,47	47,04	82,69	+ 75,79	102,32 b)	+ 117,52	89,37	+ 89,98	16,11	73,61	+ 456,92	50,16	+ 211,36	38,13	+ 136,69
5. Gemeinbedarfsflächen	35,02	34,11	- 2,60	32,95	- 5,91	33,44	- 4,51	43,62	32,17	- 26,25	33,43	- 23,36	32,08	- 26,46	16,87	6,16	- 63,49	11,26	- 33,25	8,02	- 52,46
<b>Summe Bauflächen</b>	<b>381,52</b>	<b>382,88</b>	<b>+ 0,36</b>	<b>387,28</b>	<b>+ 1,51</b>	<b>378,99</b>	<b>- 0,66</b>	<b>718,49</b>	<b>808,38</b>	<b>+ 12,51</b>	<b>804,84</b>	<b>+ 12,02</b>	<b>773,28</b>	<b>+ 7,62</b>	<b>666,39</b>	<b>1058,08</b>	<b>+ 58,77</b>	<b>1012,00</b>	<b>+ 51,86</b>	<b>1023,66</b>	<b>+ 53,61</b>
1. Überörtlich u. örtl. Hauptverkehrsstraßen f)	31,59	27,78	- 12,06	25,36	- 19,72	26,27	- 16,84	55,55	59,79	+ 7,63	51,48	- 7,33	52,44	- 5,60	44,72	64,51	+ 44,25	60,04	+ 34,26	60,56	+ 35,42
2. Flächen für den ruhenden Verkehr	0,16	0,06	- 62,50	0,11	31,25	0,11	- 31,25	5,87	2,27	- 61,33	6,39	+ 8,86	4,82	- 17,89	1,40	3,31	+ 136,43	3,31	+ 136,43	1,58	+ 12,86
3. Bahnanlagen	--	0,02	+ 100,00	0,02	+ 100,00	0,02	+ 100,00	21,35	21,35	- 0,00	21,36	+ 0,05	21,36	+ 0,05	190,29	286,31	+ 48,82	217,46	+ 14,28	211,15	+ 10,96
<b>Summe Verkehrsflächen</b>	<b>31,75</b>	<b>27,86</b>	<b>- 12,25</b>	<b>25,49</b>	<b>- 19,72</b>	<b>26,40</b>	<b>- 16,85</b>	<b>82,77</b>	<b>83,41</b>	<b>+ 0,77</b>	<b>79,23</b>	<b>- 4,28</b>	<b>78,62</b>	<b>- 5,01</b>	<b>236,41</b>	<b>286,31</b>	<b>+ 21,11</b>	<b>280,81</b>	<b>+ 18,78</b>	<b>273,29</b>	<b>+ 15,60</b>
<b>Summe Flächen für Versorgungsanlagen und Abfallentsorgung</b>	<b>1,84</b>	<b>--</b>	<b>- 100,00</b>	<b>--</b>	<b>- 100,00</b>	<b>--</b>	<b>- 100,00</b>	<b>58,19</b>	<b>20,38</b>	<b>- 64,98</b>	<b>15,53</b>	<b>- 73,31</b>	<b>16,61</b>	<b>- 71,46</b>	<b>13,97</b>	<b>11,75</b>	<b>- 15,89</b>	<b>11,75</b>	<b>- 15,89</b>	<b>11,75</b>	<b>- 15,89</b>
<b>Summe Brachflächen</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>g)</b>	<b>--</b>	<b>g)</b>	<b>--</b>	<b>94,52</b>	<b>--</b>	<b>- 100,00</b>	<b>g)</b>	<b>--</b>	<b>g)</b>	<b>--</b>	<b>106,61</b>	<b>--</b>	<b>- 100,00</b>	<b>g)</b>	<b>--</b>	<b>g)</b>	<b>--</b>
1. Grünflächen darunter festgelegt: natürliche und natur- nahe Offenlandflächene	49,53 c)	53,89	+ 8,80	51,83	+ 4,64	57,37	+ 15,83	491,84 c)	659,85	+ 34,16	830,13 451,97	+ 68,78 --	774,05 389,59	+ 57,38 --	395,62 c)	854,96	+ 116,11	761,68 528,18	+ 92,53 --	694,34 468,34	+ 75,51 --
2. Wasserflächen	8,46	8,46	- 0,00	8,46	- 0,00	8,48	+ 0,24	49,57	49,49	- 0,16	56,04	+ 13,05	60,63	+ 22,31	92,24	92,24	- 0,00	104,86	+ 13,68	104,17	+ 12,93
3. Flächen für Landwirtschaft	--	--	--	--	--	--	--	967,81	846,29	- 12,56	649,49	- 32,89	725,34	- 25,05	1327,55	517,55	- 38,99	532,82	- 59,86	604,75	- 54,45
4. Flächen für Wald	--	--	--	--	--	--	--	56,43	51,81	- 8,19	84,27	+ 49,34	86,91	+ 54,01	126,24	114,15	+ 14,19	261,07	+ 106,80	262,07	+ 107,60
<b>Summe Freiflächen</b>	<b>57,99</b>	<b>62,35</b>	<b>+ 7,52</b>	<b>60,29</b>	<b>+ 3,97</b>	<b>67,70</b>	<b>+ 16,74</b>	<b>1565,65</b>	<b>1607,44</b>	<b>+ 2,67</b>	<b>1619,93</b>	<b>+ 3,47</b>	<b>1646,94</b>	<b>+ 5,19</b>	<b>1941,65</b>	<b>1608,90</b>	<b>- 17,14</b>	<b>1660,43</b>	<b>- 14,48</b>	<b>1665,33</b>	<b>- 14,23</b>
Mit Verfügung des Regierungspräsidiums Halle vom 27.07.1998 von der Genehmigung ausgenommen Fläche								c)					4,19								
<b>Summe Flächennutzungsplan</b>	<b>473,05</b>	<b>473,09</b>	<b>--</b>	<b>473,06</b>	<b>--</b>	<b>473,09</b>	<b>--</b>	<b>2519,56</b>	<b>2519,62</b>	<b>--</b>	<b>2519,56</b>	<b>--</b>	<b>2519,56</b>	<b>--</b>	<b>2965,03</b>	<b>2965,04</b>	<b>--</b>	<b>2965,00</b>	<b>--</b>	<b>2974,03</b>	<b>--</b>

a) einschließlich 43 ha Sonderbaufläche für gewerbeähnliche Nutzung (SO Hafen)  
b) abzüglich 43 ha Sonderbaufläche für gewerbeähnliche Nutzung (SO Hafen)  
c) in der Erstbewertung nicht gesondert ermittelt

e) darunter festgelegt: Sondergebiete  
f) darunter festgelegt: Autobahnen  
g) Brachflächen nur in der Erstbewertung ermittelt

d) aus den gewerblichen Bauflächen können gem. § 5 (2) Nr. 1 BauGB nach den örtlichen Gegebenheiten des Einzelfalles Gewerbe- und Industriegebiete entwickelt werden

h)

im Stadtbezirk 5 (West) hat eine Änderung der Stadtgrenze stattgefunden

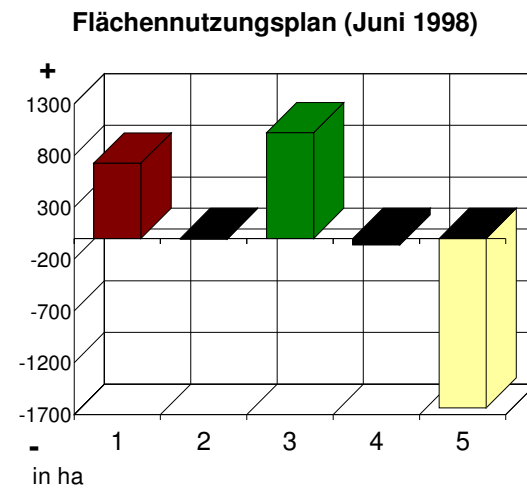
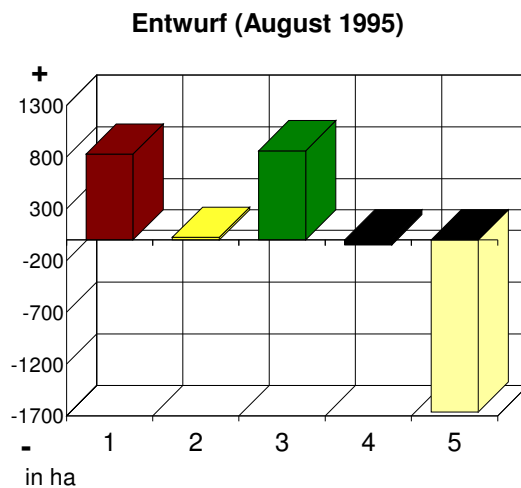
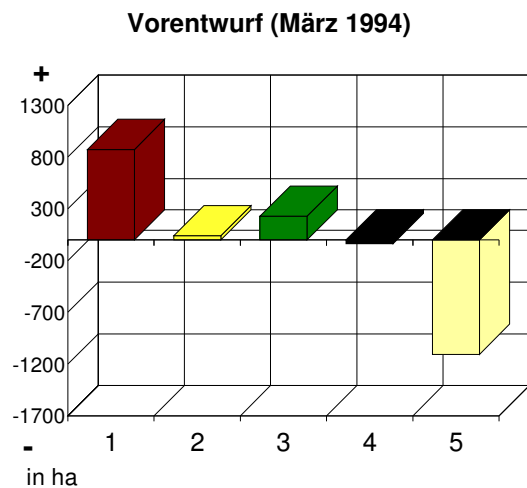
**Tabelle: Flächenbilanz zum Flächennutzungsplan (Fortsetzung)**

Nutzungsart	Stadtbezirk 4 - Süd							Stadtbezirk 5 - West							Stadt gesamt							
	Erstbewertung [ha]	Vorentwurf [ha]	Abweichung zu Spalte 2 [%]	Entwurf [ha]	Abweichung zu Spalte 2 [%]	FNP [ha]	Abweichung zu Spalte 2 [%]	Erstbewertung [ha]	Vorentwurf [ha]	Abweichung zu Spalte 9 [%]	Entwurf [ha]	Abweichung zu Spalte 9 [%]	FNP [ha]	Abweichung zu Spalte 9 [%]	Erstbewertung [ha]	Vorentwurf [ha]	Abweichung zu Spalte 16 [%]	Entwurf [ha]	Abweichung zu Spalte 16 [%]	FNP [ha]	Abweichung zu Spalte 16 [%]	
Spalte 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	
1. Wohnbauflächen	743,20	796,61	+ 7,19	828,59	+ 11,49	820,70	+ 10,43	647,64	897,16	+ 38,57	895,81	+ 38,32	851,04	+ 31,41	2251,22	2783,69	+ 23,65	2787,60	+ 23,83	2747,34	+ 22,04	
2. Gemischte Bauflächen	50,84	78,24	+ 53,89	73,35	+ 44,28	90,95	+ 78,89	46,76	46,04	- 1,54	36,13	- 22,73	43,62	- 6,72	345,83	406,45	+ 17,53	409,90	+ 18,53	434,81	+ 25,73	
3. Gewerbliche Bauflächen darunter festgelegt: Gewerbegebiete	d) c)	301,04	- 0,24	290,28	- 3,81	280,62	- 7,01	131,19	90,22	- 31,23	96,91	- 26,13	100,74	- 23,21	898,67	1003,43	+ 11,66	960,75	+ 6,91	944,16	+ 5,06	
4. Sonderbauflächen	e)	89,34	111,59	+ 24,90	96,02	+ 7,48	78,43	- 12,21	112,45	221,69	+ 97,15	221,44	+ 96,92	200,93	+ 78,68	298,36	525,92	+ 76,27	506,77	+ 69,85	443,11	+ 48,18
5. Gemeinbedarfsflächen		82,58	73,77	- 10,67	75,99	- 7,98	76,33	- 7,57	87,78	68,72	- 21,71	69,17	- 21,20	67,28	- 23,35	265,87	214,93	- 19,16	222,81	- 16,20	217,15	- 18,32
<b>Summe Bauflächen</b>	<b>1267,73</b>	<b>1361,25</b>	<b>+ 7,38</b>	<b>1364,23</b>	<b>+ 7,61</b>	<b>1347,03</b>	<b>+ 6,26</b>	<b>1025,82</b>	<b>1323,83</b>	<b>+ 29,05</b>	<b>1319,46</b>	<b>+ 28,62</b>	<b>1263,61</b>	<b>+ 23,18</b>	<b>4059,95</b>	<b>4934,42</b>	<b>+ 21,54</b>	<b>4887,63</b>	<b>+ 20,39</b>	<b>4786,57</b>	<b>+ 17,87</b>	
1. Überörtlich u. örtl. Hauptverkehrsstraßen f)	63,01	67,91	+ 7,78	79,11	+ 25,55	73,14	+ 16,08	69,63	69,50	- 0,19	54,70	- 21,44	59,48	- 14,58	264,50	289,49	+ 9,45	270,71	+ 2,35	271,89	+ 2,79	
2. Flächen für den ruhenden Verkehr	2,44	3,60	+ 47,54	3,60	+ 47,54	10,7	- 56,15	32,69	21,30	- 34,84	21,51	- 34,20	5,04	- 84,58	42,56	30,54	- 28,24	34,91	- 17,97	12,62	- 70,35	
3. Bahnanlagen	71,36	72,43	+ 1,50	74,71	+ 4,69	72,33	+ 1,36	24,49	22,61	- 7,68	18,85	- 23,03	18,73	- 23,52	307,49	334,90	+ 8,91	332,39	+ 8,10	323,59	+ 5,24	
<b>Summe Verkehrsflächen</b>	<b>136,81</b>	<b>143,94</b>	<b>+ 5,21</b>	<b>157,42</b>	<b>+ 15,06</b>	<b>146,54</b>	<b>+ 7,11</b>	<b>126,81</b>	<b>113,41</b>	<b>- 10,57</b>	<b>95,06</b>	<b>- 25,04</b>	<b>83,25</b>	<b>- 34,35</b>	<b>614,55</b>	<b>654,93</b>	<b>+ 6,57</b>	<b>638,01</b>	<b>+ 3,82</b>	<b>608,10</b>	<b>- 1,05</b>	
<b>Summe Flächen für Versorgungsanlagen und Abfallentsorgung</b>	<b>70,76</b>	<b>66,04</b>	<b>- 6,67</b>	<b>61,97</b>	<b>- 12,42</b>	<b>53,61</b>	<b>- 24,24</b>	<b>26,17</b>	<b>36,04</b>	<b>+ 38,65</b>	<b>33,96</b>	<b>29,77</b>	<b>24,90</b>	<b>- 4,85</b>	<b>170,93</b>	<b>134,21</b>	<b>- 21,48</b>	<b>123,21</b>	<b>- 27,92</b>	<b>106,87</b>	<b>- 37,48</b>	
<b>Summe Brachflächen</b>	<b>268,82</b>	<b>--</b>	<b>- 100,00</b>	<b>g]</b>	<b>--</b>	<b>g]</b>	<b>--</b>	<b>547,33</b>	<b>--</b>	<b>- 100,00</b>	<b>g]</b>	<b>--</b>	<b>g]</b>	<b>--</b>	<b>1017,28</b>	<b>--</b>	<b>- 100,00</b>	<b>g]</b>	<b>--</b>	<b>g]</b>	<b>--</b>	
1. Grünflächen darunter festgelegt: natürliche und naturnahe Offenlandflächene	750,10	981,89	+ 30,90	878,74	+ 17,15	1070,85	+ 42,76	700,54	1043,23	+ 48,92	1176,44	+ 67,93	1217,41	+ 73,78	2387,63	3592,82	+ 50,52	3698,83	+ 54,92	3815,87	+ 59,82	
2. Wasserflächen	131,43	131,03	- 0,30	133,70	+ 1,73	133,71	+ 1,73	143,29	145,43	+ 1,49	154,77	+ 8,01	160,25	+ 11,84	424,99	426,65	+ 0,39	457,84	+ 7,73	467,24	+ 9,94	
3. Flächen für Landwirtschaft	415,78	351,74	- 15,4	255,566	- 38,51	96,80	- 76,72	815,85	705,41	- 13,54	424,67	- 47,95	463,07	- 43,24	3526,99	2420,99	- 31,36	1862,64	- 47,19	1889,96	- 46,41	
4. Flächen für Wald	356,03	361,55	+ 1,55	545,66	+ 53,26	548,90	+ 54,17	800,90	819,33	+ 2,30	982,28	+ 22,65	1001,49	+ 25,05	1339,60	1376,84	+ 2,78	1873,29	+ 39,84	1899,37	- 41,79	
<b>Summe Freiflächen</b>	<b>1653,34</b>	<b>1826,21</b>	<b>+ 10,46</b>	<b>1813,76</b>	<b>+ 9,70</b>	<b>1850,26</b>	<b>+ 11,91</b>	<b>2460,58</b>	<b>2713,40</b>	<b>+ 10,27</b>	<b>2738,16</b>	<b>+ 11,28</b>	<b>2842,18</b>	<b>+ 15,51</b>	<b>7679,21</b>	<b>7818,30</b>	<b>+ 1,81</b>	<b>7892,60</b>	<b>+ 2,78</b>	<b>8072,40</b>	<b>+ 5,12</b>	
Mit Verfügung des Regierungspräsidiums Halle vom 27.07.1998 von der Genehmigung ausgenommen Fläche								c)					4,37	c)						8,56		
<b>Summe Flächennutzungsplan</b>	<b>3397,37</b>	<b>3397,45</b>	<b>--</b>	<b>3397,38</b>	<b>--</b>	<b>3397,44</b>	<b>--</b>	<b>4186,64</b>	<b>4186,69</b>	<b>--</b>	<b>4186,64</b>	<b>--</b>	<b>4218,35</b>	<b>+ 0,76</b>	<b>13541,64</b>	<b>13541,89</b>	<b>--</b>	<b>13541,64</b>	<b>--</b>	<b>13582,54</b>	<b>+ 0,30</b>	

a) einschließlich 43 ha Sonderbaufläche für gewerbeähnliche Nutzung (SO Hafen)  
b) abzüglich 43 ha Sonderbaufläche für gewerbeähnliche Nutzung (SO Hafen)  
c) in der Erstbewertung nicht gesondert ermittelt  
d) aus den gewerblichen Bauflächen können gem. § 5 (2) Nr. 1 BauGB nach den örtlichen Gegebenheiten des Einzelfalles Gewerbe- und Industriegebiete entwickelt werden

e) darunter festgelegt: Sondergebiete  
f) darunter festgelegt: Autobahnen  
g) Brachflächen nur in der Erstbewertung ermittelt  
h) im Stadtbezirk 5 (West) hat eine Änderung der Stadtgrenze stattgefunden

### Differenz der Flächenbilanzen im Vergleich zum Bestand (Erstbewertung der Flächennutzung 1993)



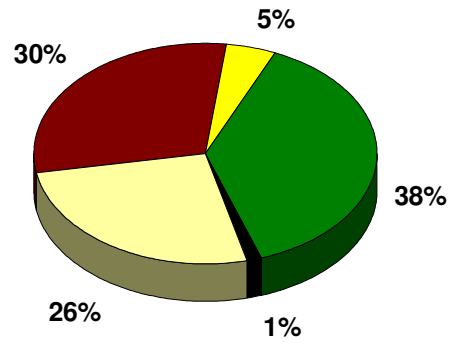
Nutzungsart	Bestand (1993)	Planung Vorentwurf (März 1994)	Differenz	Planung Entwurf (Aug. 1995)	Differenz	Planung FNP (Juni 1998)	Differenz
1 Bauflächen	4060	4934	874	4888	828	4787	727
2 Verkehrsflächen	615	655	40	638	23	608	-6
3 Freiflächen (Grün-, Wasser-, Wald- und Brachflächen*)	5169	5397	228	6030	861	6191	1022
4 Flächen für Versorgungsanlagen, Abfallentsorgung, Abwasserbeseitigung	171	134	-37	123	-48	107	-64
5 Flächen für die Landwirtschaft	3527	2421	-1106	1863	-1664	1890	-1637

\* Brachfläche nur im Bestand (1993)

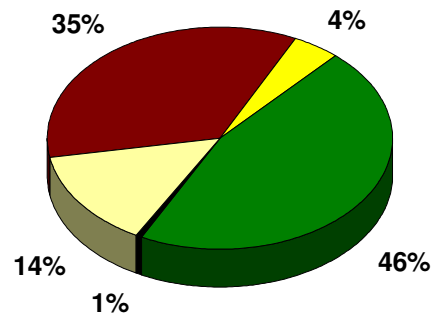
Hinweis: alle Angaben in ha (gerundet)






## Flächenbilanz

**Bestand 1993  
(Erstbewertung)**



**Planung  
(FNP 1998)**



Bestand (ha)	Anteil an Gesamt (%)	Nutzungsart	Anteil an Gesamt (%)	Planung (ha)
4.059,95	30	 Bauflächen	35	4.786,57
614,55	5	 Verkehrsflächen	4	608,10
5.169,22	38	 Freiflächen (Grün-, Wasser-, Wald- und Brachflächen*)	46	6.191,04
170,93	1	 Flächen für Versorgungsanlagen, Abfallentsorgung, Abwasserbeseitigung	1	106,87
3.526,99	26	 Flächen für die Landwirtschaft	14	1.889,96
<b>13.541,64</b>		<b>Stadtfläche Halle gesamt</b>		<b>13.582,54</b>

\* Brachflächen nur im Bestand

<b>TEILRÄUME</b>		<b>Seite</b>
Teilraum 1	Historische Altstadt	171
Teilraum 2	Giebichenstein/Paulusviertel/nördliche Innenstadt/ Saline/Holzplatz	175
Teilraum 3	Gründerzeitquartiere und altindustrielle Standorte der südlichen Innenstadt	179
Teilraum 4	Mötzlich/Tornau/Seeben	185
Teilraum 5	Gottfried-Keller-Siedlung/Frohe Zukunft/Landrain	189
Teilraum 6	Trotha/Trotha-Hafen	193
Teilraum 7	Dautzsch/Reideburg/Büschdorf	197
Teilraum 8	Dessauer Brücke/B 100/Gewerbegebiet Halle-Ost	203
Teilraum 9	Landschaftsraum Hufeisensee/Haldengehölz/ Osendorfer See mit Dorflagen Kanena und Bruckdorf sowie dem Bereich "Deutsche Grube" (Gewerbegebiet) in Halle-Ost	209
Teilraum 10	Halle-Süd mit Gesundbrunnen/Vogelherd/Scholle/Rosen- garten/Bergmannstrost/Dieselstraße/Buna-Siedlung	215
Teilraum 11	Großsiedlungen Südstadt und Silberhöhe	219
Teilraum 12	Saalerandzone mit Dorfkernen Böllberg und Wörmlitz	223
Teilraum 13	Ehemalige Garnison Wörmlitz	227
Teilraum 14	Elsterranddörfer Beesen/Ammendorf/Radewell/ Osendorf mit Waggonbau und Plastwerk	231
Teilraum 15	Saale- und Elsteraue	237
Teilraum 16	Halle-Neustadt/Nietleben/Passendorf/Gewerbegebiet Neustadt	241
Teilraum 17	Kröllwitz/Heide-Süd	245
Teilraum 18	Dörlau/Lettin/Heide-Nord/Dörlauer Heide	249

HISTORISCHE ALTSTADT

---

**Geschichtliche Entwicklung**

Der Altstadtbereich wird umschlossen vom Promenadenring, der im 19. Jahrhundert im Verlauf der niedergelegten mittelalterlichen Stadtmauer angelegt worden ist. Auf diesem von der Saale gegen Osten leicht ansteigenden Gelände entwickelte sich die im Jahre **1064 erstmalig urkundlich erwähnte Stadt Halle**. Entscheidend für das wirtschaftliche Aufblühen der Stadt im Mittelalter war die günstige Lage an der sich in schmale Arme aufteilenden Saale, die zunächst mit Furten und schon ab 1150 mit einer Brücke überquert werden konnte.

Zunächst am Alten Markt, danach auf dem **Marktplatz** in der Stadtmitte liefen die verschiedenen wichtigen Handelsstraßen zusammen, die bis heute das Grundgerüst für die Stadtentwicklung bilden (Große Ulrichstraße, Große Steinstraße, Leipziger Straße, Rannische Straße, Mansfelder Straße). Westlich des Marktplatzes befand sich die tieferliegende "Halle". Auf diesem **Gelände standen die Siedehäuser** der "**Halloren**", in denen aus dem salzhaltigen Quellwasser das verkaufsfertige Salz gewonnen wurde.

Die mittelalterliche Bausubstanz der Handwerker- und Bürgerhäuser sowie der Klöster ist zur Zeit des wirtschaftlichen Aufschwungs seit der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts zu einem großen Teil abgetragen worden, um Platz für größere und repräsentative Wohn- und Geschäftshäuser zu schaffen. Trotz zunehmender Höhe und Dichte der Bebauung wurden jedoch Verlauf und Breite der alten Straßen annähernd beibehalten. Erhalten blieben verschiedene Pfarr- und Klosterkirchen, der Leipziger Turm als Teil der Stadtbefestigung sowie die im Nordwesten des Altstadtgebietes gelegene **Moritzburg**, die um 1500 durch den Erzbischof Ernst errichtet worden war.

Von den Bombardierungen während des Zweiten Weltkrieges blieb die Altstadt weitgehend verschont. Viele historische Gebäude wurden im Zuge der 1964 - 1970 durchgeführten Sanierung "Schülershof" und der Neubebauungen in den Bereichen „Brunoswarte“, Große Klausstraße und Domplatz (1984 - 1990) abgetragen.

## Probleme

- o Aufgrund der **bedeutsamen historischen Bausubstanz** und ihrer langjährigen Vernachlässigung ergibt sich innerhalb des Altstadtringes ein erheblicher Sanierungsaufwand. Durch die Denkmalschutzbelange werden erhöhte Anforderungen gestellt, die teilweise nur durch den Einsatz öffentlicher Mittel erfüllt werden können. Andererseits aber gilt es, das in einer **außergewöhnlichen Geschlossenheit** erhalten gebliebene Kulturgut wiederherzustellen und der Nachwelt zu erhalten.
- o In Teilen des Altstadtgebietes sind die **Eigentumsverhältnisse** gegenwärtig noch ungeklärt, dadurch wird die Sanierung in einzelnen Bereichen erschwert.
- o Die Altstadt steht als Einkaufs- und Versorgungszentrum in **Konkurrenz**, insbesondere im Segment des gehobenen und höheren Bedarfs, zum großflächigen **Einzelhandel auf der "grünen Wiese"** in der Stadt und im Stadtumland mit seiner einseitigen Ausrichtung auf den Fachmarktbereich. Die oberzentrale Funktion als Einzelhandelszentrum für das Hallesche Umland ist deshalb nur eingeschränkt gegeben.

## Ziele

- o Die Entwicklung der **Einzelhandelsfunktion** in den Erdgeschoßzonen entlang der Hauptzugsbeziehungen zum Marktplatz entsprechend des historischen Ansatzes und in Richtung Mansfelder Straße über den neu zu entwickelnden Bereich "Spitze"; Monostrukturierungen sollen vermieden werden und Vernetzungen in die Flächen hinein sind zu schaffen.
- o Die **Erweiterung der Wohnfunktion**, zumindest der Erhalt auf dem heutigen Stand; diese Entwicklung konkurriert jedoch mit der Entwicklung anderer Nutzungsansprüche, vor allem mit der Entwicklung des Dienstleistungs- und Verwaltungssektors.
- o **Erhalt** der kleinmaßstäblichen mittelalterlichen bis gründerzeitlichen Bebauung aufgrund des unter Schutz gestellten **Stadtgrundrisses**.
- o Erhalt und Erweiterung von geisteswissenschaftlichen Einrichtungen und Instituten der **Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg** zur zusätzlichen Belebung der Altstadt; gleiches gilt für andere soziale und kulturelle Einrichtungen.

- o Schaffung von Schwerpunkten **künstlerischer Gestaltung** an Kommunikationsschnittstellen unter Beachtung des Denkmalschutzes, z.B. Marktplatz, Hallmarkt, Universitätsplatz, Altstadt-ring, Leipziger Straße.
- o Herstellung eines soweit als möglich geschlossenen **Grünanlagenringes** im Verlauf der ehemaligen mittelalterlichen Wallanlagen. Dieser grüne Altstadttring ist demnach im Bereich Waisenhausring/Moritzzwinger/Robert-Franz-Ring zu vervollständigen.
- o **Beschränkung des Individualverkehrs** für Kunden und Besucher der Altstadt und Vorrang für öffentliche Verkehrsmittel, Radfahrer und Fußgänger zur Erreichbarkeit der Altstadt.

### **Veränderungen der Ausgangslage**

Zur Unterstützung des Ziels, die **Wohnfunktion** in der Altstadt zu stärken, werden einzelne Mischbauflächen in Wohnbauflächen umgewidmet. Dies gilt vor allem für den Blockbereich zwischen Universitätshauptfläche und Großer Steinstraße, aber auch für den Bereich Domplatz/Residenz, Brunos Warte und Kleiner und Großer Berlin.

Für die **Universität** werden geringfügig Erweiterungsflächen für ein Juridicum und ein Audimax dargestellt. Die **Gemeinbedarfsflächen** im Altstadtbereich werden hinsichtlich ihrer öffentlichen Nutzungen weiter differenziert. (Weitere Steuerungsmöglichkeiten, beispielsweise die geschoßweise Differenzierung von Nutzungen, ergeben sich auf der Planungsebene der Bebauungspläne.)

Zur Umsetzung des Ziels, den grünen Altstadttring zu schließen, werden westlich der Moritzburg und im Bereich Moritzzwinger/Waisenhausring neue **Grünflächen** dargestellt.

### **Prioritäten**

Gegenwärtig werden auf kleinräumiger Ebene **Blockkonzepte** zu einzelnen Bereichen auf Bebauungsplan-Ebene bearbeitet. Dies gilt vor allem für Flächen, die verstärkt der Wohnfunktion zugute kommen sollen.

Die Entwicklung der Altstadt und eines Teils der umgebenden Innenstadt zu einem **A-Zentrum** muß in der Prioritätenfolge an oberster Stelle geführt werden, da ansonsten die starken Einflüsse der Einzelhandelsexpansionen auf der "grünen Wiese" die Entwicklungen in der Innenstadt in extremem Maße hemmen werden. Dieses Ziel muß in abgestimmter Weise mit der **Verkehrerschließung** der Innen-



stadt, der Unterbringung des **ruhenden Verkehrs** und Maßnahmen des Stadtmarketings weiterverfolgt werden.

## Flächenbilanz

Teilraum 1

Historische Altstadt

<b>Flächen</b>	<b>Flächengröße in ha</b>	<b>Anteil in (%)</b>
<b>Wohnbauflächen</b>	13,57	21,43
<b>Gemischte Bauflächen</b>	34,38	54,30
<b>Gewerbliche Bauflächen</b>	-	-
<b>darunter festgelegt:</b>		
<b>(Gewerbegebiete)</b>	( - )	( - )
<b>Sonderbauflächen</b>	3,98	6,28
<b>darunter festgelegt:</b>		
<b>(Sondergebiete)</b>	(3,98)	(6,28)
<b>Gemeinbedarfsflächen</b>	6,02	9,51
<b>Grünflächen</b>	4,41	6,97
<b>darunter festgelegt:</b>		
<b>(natürliche und naturnahe Offenlandflächen)</b>	( - )	( - )
<b>Flächen für Landwirtschaft</b>	-	-
<b>Flächen für Wald</b>	-	-
<b>Überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen, darunter:</b>	0,05	0,08
<b>(Autobahnen)</b>	( - )	( - )
<b>Ruhender Verkehr</b>	-	-
<b>Bahnanlagen</b>	-	-
<b>Flächen für Versorgungsanlagen, Abfallentsorgung</b>	-	-
<b>Wasserflächen</b>	0,91	1,44
<b>Summe</b>	<b>63,32</b>	<b>100,00</b>

**GIEBICHENSTEIN/PAULUSVIERTEL/  
NÖRDLICHE INNENSTADT/SALINE/HOLZPLATZ**

---

### **Geschichtliche Entwicklung**

Das Gebiet zwischen Stadtkern und **Giebichenstein** hat eine lange Siedlungsgeschichte; der Name Halle wird 806, der Ort Giebichenstein 961 erstmals erwähnt.

Grundlage der kontinuierlichen Siedlungsentwicklung waren die Lage an wichtigen Fernhandelsstraßen und Flußüberquerungen sowie die reichen Rohstoffvorkommen Salz, Kohle und Porphyrt. Sie bedingten auch die militärstrategische Bedeutung der Ansiedlung.

Die historische Entwicklung der **nördlichen Innenstadt** hängt eng mit der Entwicklung des engeren Stadtkerns zusammen. Die heutige Grenze zwischen Altstadt und nördlicher Innenstadt wird bestimmt durch die Ringstraßen, die dem Verlauf der Stadtbefestigung aus dem 12. Jh. folgen. Ebenfalls im 12. Jh. wurde nördlich außerhalb der Stadtbefestigung das **Augustinerstift Neuwerk** gegründet, das erheblichen wirtschaftlichen Einfluß besaß und eine geistlich-kulturelle Führungsrolle spielte. Das Ziel der Bürger, daß Halle zur freien Reichsstadt wird, verhinderten Ende des 15. Jh. die Erzbischöfe von Magdeburg, indem sie die Stadt unter Landeshoheit zwangen und zur Sicherung der Landesherrschaft die **Moritzburg** im Norden der Stadtbefestigung errichteten. Durch die spätere Residenz entwickelte sich aber ein reiches kulturelles Leben.

1694 wird die Universität gegründet, die sich bald zu einem Zentrum von Wissenschaft und Kultur entwickelt. Einziges **Universitätsgebäude** blieb jedoch 140 Jahre lang die 'Alte Waage' am Markt, bis seit 1832 mit dem Bau des Hauptgebäudes am Universitätsplatz eine rege Bautätigkeit auch nördlich davon außerhalb der alten Stadtbefestigung einsetzte, in deren Verlauf zahlreiche Institutsgebäude zwischen Stadtgottesacker und Neuwerk entstanden. Diese Entwicklung fiel zusammen mit den Stadterweiterungen des 19. Jh. im Zuge der Industrialisierung, in denen die großen Wohngebiete Mühlwegviertel, Paulusviertel und Charlottenviertel entstanden und mit der Gründerzeit abgeschlossen wurden.

Diese besondere Durchmischung von Wohnen mit zahlreichen Einrichtungen aus Kultur, Wissenschaft und Bildung bestimmt noch heute Struktur und Erscheinungsbild dieses Stadtbereiches. Von besonderem Reiz ist der Randbereich zur Saaleaue.

## Probleme

- o Die **Entlastung für die Altstadt** im Zusammenhang mit dem Umstrukturierungsdruck durch zentralörtlichen Nutzungsbedarf zu Lasten von Nutzungen mit relativ geringer Resistenz (Wohnen, Grünflächen)
- o die relativ geringe Ausstattung mit **Grünflächen** in den öffentlichen und z.T. privaten Räumen
- o die Führung des fließenden **Verkehrs** (Wirtschafts-, Anwohnerverkehr) und das ausreichende Flächenangebot für den ruhenden Verkehr

## Ziele

Die Anforderungen an die Planung und die **Zielsetzung** resultieren aus folgenden Rahmenbedingungen:

- o Der absehbare Entwicklungsbedarf für **zentralörtliche Nutzungen** öffentlicher und privater Art muß die ortsspezifische Nutzungszusammensetzung nach Art und Umfang berücksichtigen, so daß Auswirkungen auf Wohn- und Freiraumsituation begrenzt bleiben.
- o Erhaltung der spezifischen Nutzungsstruktur, insbesondere auch der **Universitätsstandorte**.
- o Die besondere Anforderung durch die benachbarte Lage zur **Saaleaue** und in diesem Zusammenhang die Entwicklung der Salinehalbinsel und des Bereiches Holzplatz.
- o Keine bauliche Entwicklung in die freie Fläche; **Nutzung innerörtlicher Reserveflächen** und Baulücken für Grünflächenentwicklung oder Bebauung.
- o Besonderer **Schutz der Zone Giebichenstein/Burgstraße/Neuwerk/Saaleaue**; Entwicklung und Gestaltung unter besonderen Aspekten der Kultur, Wissenschaft und Bildung sowie Freizeit, Erholung und Landschaft.
- o Gestaltung ausgewählter Standorte durch **Kunst im öffentlichen Raum**.
- o Entwicklung der **Salinehalbinsel** für Freizeit, Kultur, zentrale Einrichtungen unter besonderer Berücksichtigung der landschaftlichen Gestaltung der Saaleaue

- o Entwicklung des Bereiches **Holzplatz** für Wohnen, Freizeit und Kultur unter besonderer Berücksichtigung der landschaftlichen Gestaltung der Saaleaue wie auch der Anforderungen der Altstadtsanierung.

### **Veränderungen der Ausgangslage**

Das **Wohnflächenpotential** beschränkt sich im wesentlichen auf die Leerstände, die vorrangig für Wohnzwecke wiederhergestellt werden sollten, um die Gefahr einer schleichenden Umwandlung zu vermeiden.

Die gewerbliche Nutzung Sophienhafen ist zugunsten **Wohnen, Freizeit, Sport und Landschaftsgestaltung**, die gewerblichen Nutzung im Bereich Holzplatz zugunsten **innenstadtbezogener Nutzungen, Erholung und Landschaftsgestaltung** aufzugeben.

Die Grün- und Freiflächen am Saaleufer im Bereich Sophienhafen und Holzplatz sollen freigelegt und verbreitert werden. Die **innerörtliche Durchgrünung**, insbesondere an den Straßen, ist zu verbessern und auszudehnen.

Träger der **Haupterschließung** sind in Nord-Süd-Richtung Paracelsusstraße und nördliche Verlängerung, Magdeburger Straße/Ludwig-Wucherer-Straße/Reilstraße, in Ost-West-Richtung Wolfensteinstraße/Große Brunnenstraße/Burgstraße/Kröllwitzer Straße/Giebichensteinbrücke.

Die **Innenstadterschließung** ist konzeptionell auf die Altstadt gerichtet. Der Verkehr wird vor dem Altstadtring durch Parkplatzanlagen aufgefangen. Damit fallen dem Plangebiet neben der Aufnahme des Eigenverkehrs zwei Verkehrsaufgaben zu, nämlich die geordnete Heranführung des motorisierten Innenstadtverkehrs an die Stellplatzanlagen und Bereitstellung von Flächen für diese Stellplatzanlagen.

Eine **Straßenbahnverbindung** zwischen Riebeckplatz und Halle-Neustadt ist zu schaffen.

### **Prioritäten**

Vorrangiges Ziel ist die **Instandsetzung der Altbausubstanz** zum Schutz vor weiterem Verfall. Bei Bau- und Entwicklungsmaßnahmen in der Saaleaue, Bereiche Saline, Holzplatz und Sophienhafen ist die Freihaltung bzw. Freilegung der Uferzonen und Rückgewinnung von Flächen für landschaftsgestalterische Maßnahmen von besonderer Bedeutung.

**Flächenbilanz**

Teilraum 2

Giebichenstein/Paulusviertel/Nördliche Innenstadt/Saline/Holzplatz

<b>Flächen</b>	<b>Flächengröße in ha</b>	<b>Anteil in (%)</b>
<b>Wohnbauflächen</b>	193,43	19,06
<b>Gemischte Bauflächen</b>	91,38	9,00
<b>Gewerbliche Bauflächen</b>	2,20	0,22
<b>darunter festgelegt:</b> <b>(Gewerbegebiete)</b>	(2,20)	(0,22)
<b>Sonderbauflächen</b>	58,99	5,81
<b>darunter festgelegt:</b> <b>(Sondergebiete)</b>	(6,20)	(0,61)
<b>Gemeinbedarfsflächen</b>	30,40	3,00
<b>Grünflächen</b>	357,72	35,25
<b>darunter festgelegt:</b> <b>(natürliche und naturnahe Offenlandflächen)</b>	(137,81)	(13,58)
<b>Flächen für Landwirtschaft</b>	92,75	9,14
<b>Flächen für Wald</b>	60,98	6,01
<b>Überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen, darunter:</b> <b>(Autobahnen)</b>	( - )	( - )
<b>Ruhender Verkehr</b>	0,70	0,07
<b>Bahnanlagen</b>	1,97	0,19
<b>Flächen für Versorgungsanlagen, Abfallentsorgung</b>	1,71	0,17
<b>Wasserflächen</b>	88,31	8,70
<b>Summe</b>	<b>1.014,87</b>	<b>100,00</b>

## GRÜNDERZEITQUARTIERE UND ALTINDUSTRIELLE STANDORTE DER SÜDLICHEN INNENSTADT

---

### Geschichtliche Entwicklung

Südwestlich an die Altstadt schließt sich der Stadtteil **Glauchau** an, welcher bis zur Eingemeindung im Jahr 1817 eine eigenständige Stadt mit einem Zentrum in etwa im Bereich der Georgenkirche darstellte.

Unmittelbar südlich der mittelalterlichen Stadtmauer (heutiger Verlauf der Hochstraße) wurden 1694 die **Franckeschen Stiftungen** gegründet und ab 1699 ein Komplex aus Waisenanstalten und Schulen errichtet, mit dem auf die zeitgenössischen sozialen, hygienischen und schulischen Mißstände reagiert wurde.

Mit dem Beginn der Industrialisierung im 19. Jahrhundert siedelten sich hier an der damaligen südlichen Stadtgrenze sowohl an der Saale als auch im Osten in der Nähe der Bahnanlagen die ersten Fabriken an. Der Bereich der heutigen Altindustriestandorte beiderseits der Merseburger Straße stellte gegen Ende des letzten Jahrhunderts einen der städtischen **Industrieschwerpunkte** und somit eine der bedeutsamsten Quellen des städtischen Reichtums dar. In den vergangenen Jahren gaben jedoch die meisten der Industriebetriebe die Produktion vollständig auf, weite Grundstücksflächen wurden bereits bis auf die unter Denkmalschutz stehenden Gebäude beräumt.

In der Mitte des 19. Jahrhunderts begann der **Wohnungsbau** für die Fabrikarbeiter und ihre Familien. Die zumeist in regelmäßigem Raster geführten Straßenzüge umschließen Baublöcke, die eng und dicht bis in die Hinterhöfe überbaut sind.

Eine besondere städtebauliche Situation wurde am Lutherplatz geschaffen, in dem sich zwei gerade Straßenachsen diagonal kreuzen. Auf älteren Fluchtlinien wurde in diesem Gebiet in den 20er und 30er Jahren dieses Jahrhunderts eine gegenüber den gründerzeitlichen Stadterweiterungen aufgelockertere Bebauung errichtet.

Der Teilraum wird somit im wesentlichen geprägt durch die im 19. Jahrhundert angelegte **enge Durchmischung von industrieller Produktion und Wohnen**.

## Probleme

- o Der Bereich östlich und unmittelbar westlich der Merseburger Straße wird geprägt von **großflächigen Industriebrachen** mit zum Teil sehr wertvollen, jedoch nur schwer umnutzbaren **Industriedenkmalen**. Der Bereich wird gegenwärtig somit insgesamt weder gestalterisch noch funktional seiner zentralen und sehr verkehrsgünstigen Lage, seiner Tradition sowie seiner Bedeutung als Innenstadteingang gerecht.
- o In den Bereichen der gründerzeitlichen Blockbebauung befinden sich zahlreiche **kleinteilige Gemengelagen**. Eine hohe Belastung der Wohnnutzung ergibt sich darüber hinaus durch stark frequentierte **Hauptverkehrsstraßen**. Zum Teil sind dabei gerade besonders empfindlichen Nutzungen wie Altenheime, das Elisabeth-Krankenhaus und eine Universitätsklinik betroffen. Da eine Verlagerung von Betrieben, von denen Emissionen ausgehen könnten, in den nächsten Jahren nicht realisiert werden kann, sind die Wohnbereiche
  - Thüringer Straße
  - Schmiedstraße
  - Lutherplatz/Beethovenstraße
 aufgrund der Gemengelage als belastete Gebiete zu bewerten.
- o In den Wohnquartieren besteht z.T. ein von Dienstleistungsnutzungen ausgehender **Veränderungsdruck**. Wohnraum wird in Büroflächen umgewandelt und geht damit langfristig für die Wohnfunktion verloren. Dies hängt zusammen mit dem hohen Sanierungsaufwand der Gebäude und den sich daraus ergebenden hohen Mietpreisen der sanierten Bausubstanz. Gleichzeitig steht ein hoher Anteil an Wohnungen leer.
- o Daneben bestehen **Defizite in der Versorgung**. Dezentraler Einzelhandel fehlt in weiten Bereichen völlig. Dieses Defizit wird sich noch vergrößern, wenn sanierte Gebäude wieder bezogen werden und sich die Einwohnerzahl des Quartiers erhöht.
- o Eine vergleichbare Problematik besteht in Bezug auf den ruhenden Verkehr. Schon heute besteht ein großes **Defizit an Stellplätzen**, welches sich in Zukunft voraussichtlich noch verschärfen wird.

- o Darüber hinaus besteht ein **Mangel an öffentlich zugänglichen Grün- und Freiflächen**, die als Ergänzung zu den hoch verdichteten Wohnquartieren dringend erforderlich sind.

### Ziele

- o Die traditionellen Wohnquartiere im Westen des Teilraums sollen als **innenstadtnaher Wohnschwerpunkt** gesichert und revitalisiert werden. Durch die Sanierung der in großem Umfang auch denkmalgeschützten Gebäude kann Wohnraum geschaffen werden. Dies ist im Vergleich zur Neuerschließung von Flächen am Stadtrand relativ kurzfristig und kostengünstig möglich.
- o Entlang der Hauptverkehrsstraßen und ÖPNV - Achsen sollen Standorte für **den tertiären Sektor** entwickelt werden.
- o Im Bereich entlang der Merseburger Straße und östlich von ihr soll an die Tradition der gewerblichen und industriellen Nutzung angeknüpft werden. Dabei soll sich unmittelbar an der Merseburger Straße vorrangig der tertiäre Sektor entwickeln, in den abseits der Hauptverkehrsstraßen gelegenen Bereichen ergänzt mit einem gewissen Anteil an Wohnen. In den weiter östlich zu den Bahnanlagen hin gelegenen Bereichen ist vor dem Hintergrund der hier ehemals vorhandenen industriellen Strukturen neben Betrieben des tertiären Sektors überwiegend **nicht störendes Gewerbe** vorgesehen.
- o Von der Anlage eines **Parkes auf dem Gelände des Alten Thüringer Bahnhofs** wird ein bedeutsamer Anstoßeffekt zur Wiederbelebung des heute weitgehend brachliegenden Areals und insgesamt eine entscheidende Aufwertung der Qualität des Quartiers entsprechend seiner hohen Lagegunst für Arbeiten und Wohnen erwartet.
- o Die **Franckeschen Stiftungen** sollen gemäß ihrer Tradition als Ort der Wissenschaft, der kulturellen Auseinandersetzung und sozialen Fürsorge erhalten und ausgebaut werden.
- o Die Versorgung der Wohnquartiere soll kleinteilig in fußläufiger Entfernung gesichert werden. Die bereits bestehenden **Schwerpunkte zur Nahversorgung** am Rannischen Platz und am Lu-



therbogen sollen dazu weiterentwickelt werden. Großflächiger Einzelhandel ist nicht vorgesehen, um keine Konkurrenzsituation zu den Geschäften im Altstadtbereich zu schaffen.

- o Die stadtgestalterisch zerschneidende Wirkung der **Hochstraße** soll langfristig durch Rückbau beseitigt und somit auch die Erreichbarkeit der Altstadt verbessert werden. Wichtige **Sichtachsen und Blickbeziehungen** sollen freigehalten und durch räumliche Fassung betont werden.
- o Die isolierte Lage des **Hauptbahnhofes** soll abgemildert und ein repräsentativerer **Stadteingang** durch Umgestaltung des Riebeckplatzes geschaffen werden. In Verbindung damit soll sich durch die direkte Anbindung an die geplante West-Ost-Straßenbahnlinie Halle-Neustadt - Zentrum - Hauptbahnhof auch die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes mit dem ÖPNV verbessern.
- o Der **Grünanteil** soll durch Erhalt und weitere Schaffung kleinteiliger, dezentraler Grünflächen, auch in Verbindung mit Einrichtungen des Gemeinbedarfs, erhöht werden. Im Bereich des Alten Thüringer Bahnhofes ist die Anlage eines **Stadtteilparkes** beabsichtigt.

### Veränderungen der Ausgangslage

Nördlich der Philipp-Müller-Straße und südöstlich der Wörmitzer Straße ergeben sich Umstufungen heutiger **Mischbauflächen in Wohnbauflächen**, um den **Erhalt der Wohnfunktion als Entwicklungsziel** zu verdeutlichen. Im Bereich des nördlichen Lutherplatzes, im sogenannten Gießereidreieck, sollen Wohnbauflächen in Verbindung mit einem gliedernden Grünzug entwickelt werden, der die Achse Voßstraße - Südstraße - Lutherplatz - Südfriedhof aufnimmt und als wichtiges innerstädtisches Gestaltungselement verdeutlicht.

Die **Grünachse** Johannesplatz - Johanneskirche soll über das Gelände der ehemaligen Maschinenfabrik Halle bis in den Bereich des Alten Thüringer Bahnhofes zu dem dort geplanten **Park** verlängert werden. Wünschenswert ist für die Zukunft eine Fortführung unter den Bahnanlagen hindurch in Richtung Hufeisensee. Entsprechend ist auch die Grünachse Lutherplatz in Richtung Osten mit dem genannten Park zu verbinden.

Gemäß der Zielsetzung, grundsätzlich **erhaltensfähige Betriebe am Standort zu sichern**, werden die Betriebsflächen der KSB (Pumpen und Armaturen) als gewerbliche Bauflächen, allerdings mit eingeschränkter Nutzungsintensität, dargestellt. Mögliche Erweiterungen müssen über die verbindliche Bauleitplanung planungsrechtlich gesichert werden.

Die in den Gebäuden am Riebeckplatz heute vorhandene Wohnnutzung soll langfristig zumindest teilweise durch tertiäre Nutzungen abgelöst werden.

### **Prioritäten**

Als vorrangige Maßnahme gilt die Anlage eines Parkes auf dem Gelände des Alten Thüringer Bahnhofs, da hiervon entscheidende Anstoßeffekte zur Belebung des Quartiers im beabsichtigten Sinne erwartet werden können.

Kurzfristig verfügbar und für eine gewerbliche Nutzung entwickelbar sind die Flächen der ehemaligen Zuckerraffinerie und Kaffeerösterei. Auch die Flächen des Gießereidreieckes sind für die Entwicklung von Wohnbauflächen kurz- bis mittelfristig verfügbar.

In den übrigen, kleinteilig strukturierten Bereichen hängt die Revitalisierung von sehr verschiedenartigen Faktoren ab. Die Bereitschaft der Eigentümer zu Investitionen soll durch Maßnahmen zur Verbesserung der Umfeldqualität erhöht werden.

Für die Entwicklung des tertiären Sektors wird darüber hinaus ein Anstoßeffekt durch die bereits absehbare Konzentration juristischer Einrichtungen im Bereich entlang der Merseburger Straße erwartet.

Die Franckeschen Stiftungen sollen als traditioneller Ort der Wissenschaft, Kultur und sozialen Fürsorge relativ kurzfristig ausgebaut werden.

**Flächenbilanz**

Teilraum 3

Gründerzeitquartiere und altindustrielle Standorte der Südlichen Innenstadt

<b>Flächen</b>	<b>Flächengröße in ha</b>	<b>Anteil in (%)</b>
<b>Wohnbauflächen</b>	142,27	45,28
<b>Gemischte Bauflächen</b>	60,10	19,13
<b>Gewerbliche Bauflächen</b>	36,91	11,75
darunter festgelegt: <b>(Gewerbegebiete)</b>	(8,72)	(2,77)
<b>Sonderbauflächen</b>	6,39	2,04
darunter festgelegt: <b>(Sondergebiete)</b>	(3,04)	(0,97)
<b>Gemeinbedarfsflächen</b>	15,69	4,99
<b>Grünflächen</b>	34,12	10,86
darunter festgelegt: <b>(natürliche und naturnahe Offenlandflächen)</b>	( - )	( - )
<b>Flächen für Landwirtschaft</b>	-	-
<b>Flächen für Wald</b>	-	-
<b>Überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen, darunter: (Autobahnen)</b>	15,38 ( - )	4,89 ( - )
<b>Ruhender Verkehr</b>	0,11	0,03
<b>Bahnanlagen</b>	3,23	1,03
<b>Flächen für Versorgungsanlagen, Abfallentsorgung</b>	-	-
<b>Wasserflächen</b>	-	-
<b>Summe</b>	<b>314,18</b>	<b>100,00</b>

**MÖTZLICH/TORNAU/SEEBEN**

---

**Geschichtliche Entwicklung**

Im nordöstlichen Stadtgebiet Halles liegen drei alte **Dörfer**, die slawischen Ursprungs sind. Seeben im Norden wurde 1229, Tornau östlich davon 1182 und südlich davon Mötzlich 1121 erstmals erwähnt. Seeben wurde im 30-jährigen Krieg vollständig zerstört und dann wieder aufgebaut.

Die Dörfer sind bäuerliche Siedlungen, die aufgrund ihrer Lage von der allgemeinen Siedlungsentwicklung fast unberührt geblieben sind und deren **Haupterwerbszweig in der Landwirtschaft** bestand. Die bäuerlichen Hofanlagen in Mötzlich und Tornau sowie das herrschaftliche Gut Seeben zeugen von dieser Geschichte. Die Ortschaften wurden 1950 im Zuge der Kreisgrenzenreform zur Stadt Halle eingemeindet.

**Probleme**

- o Die Ortschaften bieten insgesamt jeweils ein geschlossenes Siedlungsbild. Die **Ortsränder** sind jedoch im Laufe der Zeit durch bauliche Erweiterungen z.T. erheblich verändert und zergliedert worden.
- o Tornau liegt unmittelbar an der Hauptverbindung Halle-Oppin (Flugplatz) im Zuge der Dessauer Straße/Posthornstraße. Nördlich von Tornau ist ein **Anschluß der Posthornstraße an die A 14** geplant (AAS Tornau).

**Ziele**

- o Vorrangiges Ziel ist die Entwicklung der Ortschaften als **Wohnstandorte** mit kleiner örtlicher Versorgung nach Bedarf. Die Wohnbauflächenentwicklung beschränkt sich entsprechend dem kleinteiligen, ländlich-dörflichen Charakter auf kleinräumige Siedlungs- und Ortsrandabrundungen in angepaßter Bauweise.

- o Nördlich Tornau besteht die Absicht, am geplanten Autobahnanschluß Tornau gegebenenfalls gemeinsam mit Oppin ein **Gewerbegebiet** zu entwickeln, das insbesondere für produzierendes Gewerbe, produktionsorientiertes Gewerbe und für Betriebe des Verkehrswesens geeignet ist. Südlich der Kirschallee ist ein ehemaliges landwirtschaftlich genutztes Gewerbegebiet vorhanden, das zukünftig **Gewerbe und Dienstleistungen** aufnehmen soll.
  
- o Wesentliche Voraussetzung für die Entwicklung der vorgenannten Gewerbeflächen ist die **Anbindung an die A 14**, um einen qualifizierten Anschluß herzustellen und dennoch eine Belastung des empfindlichen Bereiches Mötzlicher Teiche, insbesondere durch Schwerlastverkehr, zu vermeiden.
  
- o Dieser Landschaftsraum als eines der landwirtschaftlichen Schwerpunktgebiete der Stadt soll unbebaut erhalten werden. Eine besondere landschaftspflegerische Bedeutung besitzt der Bereich **Goldberg** als östlicher Stadteingang.

### **Veränderungen der Ausgangslage**

Die **Wohnentwicklungsflächen** sehen Abrundungen der Ortslage, Umwandlung vorhandener Nutzungen (z. B. große Hausgärten und ehemalige landwirtschaftliche Anlagen) sowie eine Erweiterung der Ortslage Mötzlich in südlicher Richtung vor. Die Ausformung muß im einzelnen auf die örtlichen Gegebenheiten, insbesondere der Landschaft, abgestimmt werden und langfristig eine zusammenhängende Bebauung der Ortslagen gewährleisten.

Eine östlich der Ortslage Mötzlich dargestellte Wohnbaufläche ist mit einer überlagernden Signatur „Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen“ (Lärmschutz zur Autobahn A 14) versehen, um auf evtl. erforderliche Konfliktlösungen hinzuweisen.

Die gleiche Signatur ist bei Wohnbauflächen nördlich und östlich der Ortslage Tornau dargestellt.

Überlegungen, die **gewerblichen Flächen** nördlich von Tornau in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Oppin zu entwickeln, sind weiter zu verfolgen.

Mit Ausnahme des Baus und Anschlusses der A 14 an die Posthornstraße sind keine wesentlichen Verkehrsbaumaßnahmen vorgesehen. Zum Schutz des Naturschutzgebietes Mötzlicher Teiche sind Regelungen zur Verkehrsorganisation zu treffen.

**Prioritäten**

Wesentliche Voraussetzung für die **Gewerbeflächenentwicklung** ist die Herstellung des Autobahnanschlusses Tornau.

**Flächenbilanz**

Teilraum 4

Mötzlich/Tornau/Seeben

<b>Flächen</b>	<b>Flächengröße in ha</b>	<b>Anteil in (%)</b>
<b>Wohnbauflächen</b>	69,00	6,86
<b>Gemischte Bauflächen</b>	9,85	0,98
<b>Gewerbliche Bauflächen</b>	34,22	3,40
darunter festgelegt: (Gewerbegebiete)	(2,06)	(0,20)
<b>Sonderbauflächen</b>	-	-
darunter festgelegt: (Sondergebiete)	( - )	( - )
<b>Gemeinbedarfsflächen</b>	0,45	0,04
<b>Grünflächen</b>	255,51	25,41
darunter festgelegt: (natürliche und naturnahe Offenlandflächen)	(197,08)	(19,60)
<b>Flächen für Landwirtschaft</b>	561,83	55,87
<b>Flächen für Wald</b>	40,24	4,00
<b>Überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen, darunter: (Autobahnen)</b>	8,65 (2,90)	0,86 (0,29)
<b>Ruhender Verkehr</b>	-	-
<b>Bahnanlagen</b>	1,76	0,18
<b>Flächen für Versorgungsanlagen, Abfallentsorgung</b>	3,81	0,38
<b>Wasserflächen</b>	16,08	1,60
<b>Summe</b>	<b>1.005,59</b>	<b>100,00</b>



**GOTTFRIED-KELLER-SIEDLUNG/  
FROHE ZUKUNFT/LANDRAIN**

---

**Geschichtliche Entwicklung**

Die Besiedlung dieses Raumes setzt mit den **Stadterweiterungen** zu Beginn dieses Jahrhunderts ein. Die Entwicklungsansätze vor dem ersten Weltkrieg waren der Gertraudenfriedhof und die Gartenstadt-siedlung am Mühlrain. Nach dem ersten Weltkrieg wurden die Siedlungsansätze im Rahmen des **genossenschaftlichen Wohnungsbaus** sukzessive durchgeführt.

Als jüngster Siedlungsbereich entstand die **Gottfried-Keller-Siedlung** zwischen 1955 und 1985 als Eigenheimgebiet. Parallel dazu entwickelten sich mehrere große Kleingartenanlagen, die das Siedlungsbild wesentlich mitbestimmen.

**Probleme**

- o Der **Verkehrsknotenpunkt Dessauer Straße/B 100** ist nach dem gegenwärtigen Ausbauzustand nicht in der Lage, die Verkehrsmengen in angemessener Weise zu bewältigen.
- o Da eine Verlagerung von Betrieben, von denen Emissionen ausgehen könnten, in den nächsten Jahren nicht realisiert werden kann, ist der Wohnbereich **Wilhelm-Busch-Straße** ggf. aufgrund der Gemengelage als belastetes Gebiet zu bewerten.

**Ziele**

- o Bei dem Gebiet handelt es sich um einen Stadtteil, der **historisch gewachsen** eine außergewöhnliche Struktur zeigt. Da das Gebiet strukturell intakt ist, soll der Bereich substantiell erhalten werden.
- o Nutzung innerörtlicher **Baulandreserven**, Verbesserungen in Einzelfällen, z.B. Entwicklung ehemaliger gewerblicher Anlagen als Wohngebiete und behutsame Arrondierung, wie z.B. an der Geschwister-Scholl-Straße sind unproblematisch.



- o Verbesserung der **Leistungsfähigkeit des Knotens** Dessauer Straße/B 100
  
- o Die **Gewerbeflächen** südlich der Mötzlicher Teiche sind so zu entwickeln, daß das Gewerbeverkehrsaufkommen gering bleibt (insbesondere der Schwerlastverkehr), um die Schonung des Gebietes um die Mötzlicher Teiche zu sichern. Im Interesse der Gewässerqualität der Mötzlicher Teiche ist eine Neuordnung des Regenentwässerungssystems erforderlich. Die bisherige direkte und ungedrosselte Einleitung von Regenwasser von den großflächig versiegelten Bereichen kann langfristig nicht geduldet werden.
  
- o Freihaltung einer Trasse östlich und westlich der S-Bahn-Strecke Köthen (**"Zootrasse"**) zur Entlastung der Nordstadt. Der Erforderlichkeitsnachweis ist noch zu führen.

### **Veränderungen der Ausgangslage**

Die Ausweisung von **Wohnbauflächen** erfolgt in den Bereichen Geschwister-Scholl-Straße und Mühlrain/Ecke Landrain (Umnutzung gewerblicher Baufläche).

Bis auf kleinere Brachflächen im Bereich Gertraudenfriedhof, die für Friedhofserweiterungen, Kleingärten und sportliche Zwecke entwickelt werden sollen, bleiben die **Freiflächen** unberührt.

Für den Fall der Realisierung der **"Zootrasse"** sind Eingriffe in Bausubstanz und Freiraum erforderlich. Die entsprechenden Flächen müssen gesichert werden.

**Flächenbilanz**

Teilraum 5

Gottfried-Keller-Siedlung/Frohe Zukunft/Landrain

<b>Flächen</b>	<b>Flächengröße in ha</b>	<b>Anteil in (%)</b>
<b>Wohnbauflächen</b>	164,20	22,59
<b>Gemischte Bauflächen</b>	0,85	0,12
<b>Gewerbliche Bauflächen</b>	22,82	3,14
darunter festgelegt: <b>(Gewerbegebiete)</b>	(1,57)	(0,22)
<b>Sonderbauflächen</b>	14,54	2,00
darunter festgelegt: <b>(Sondergebiete)</b>	( - )	( - )
<b>Gemeinbedarfsflächen</b>	9,96	1,37
<b>Grünflächen</b>	324,49	44,64
darunter festgelegt: <b>(natürliche und naturnahe Offenlandflächen)</b>	(98,43)	(13,54)
<b>Flächen für Landwirtschaft</b>	116,86	16,08
<b>Flächen für Wald</b>	34,74	4,78
<b>Überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen, darunter: (Autobahnen)</b>	( - )	( - )
<b>Ruhender Verkehr</b>	4,12	0,57
<b>Bahnanlagen</b>	6,74	0,93
<b>Flächen für Versorgungsanlagen, Abfallentsorgung</b>	-	-
<b>Wasserflächen</b>	15,42	2,12
<b>Summe</b>	<b>726,85</b>	<b>100,00</b>



**TROTHA/TROTHA-HAFEN**

---

**Geschichtliche Entwicklung**

Siedlungsgeschichtlich ist **Trotha** ursprünglich eine sorbische Gründung. Die Bedeutung des Dorfes beruhte in der Lage an der alten Heerstraße. Im Mittelalter gehörte Trotha zum Besitz des Klosters Neuwerk.

Die Siedlungsentwicklung nach Süden setzt mit dem Bau der **Halberstädter Bahn** im 19. Jahrhundert ein, die Straßenbahn wurde 1892 gebaut.

1900 wurde Trotha nach Halle eingemeindet. Die bauliche Entwicklung nach Norden und Osten wurde mit dem Bau der **Wohnstadt Nord** Anfang der 60er Jahre abgeschlossen. Dort wurde zum erstenmal in Halle die Großplattenbauweise angewendet.

Als Ersatz für den zu klein gewordenen Sophienhafen wurde 1928 der neue **Hafen** in Trotha in Betrieb genommen. Im Gesamtsiedlungsplan für das engere halesche Wirtschaftsgebiet von 1932 war eine Hafenerweiterung nach Norden vorgesehen, die jedoch nicht realisiert ist.

Bis Anfang der 70er Jahre erbrachte der Hafen eine Güterumschlagsleistung von ca. 350.000 t jährlich. Ab Mitte der 70er Jahre sank die Schiffumschlagsleistung auf 10.000-30.000 t jährlich.

**Probleme**

- o Zwischen Saale, Götschebach, S-Bahn-Strecke und Saalebahn ist das Gebiet bestimmt durch eine diffuse Mischung aus Gewerbe/Handel und Dienstleistungen. Der **Hafen** kann zur Zeit seine Hauptaufgabe als Umschlagplatz für Massengüter nur eingeschränkt wahrnehmen und liegt teilweise brach.
- o Beidseits der Köthener Straße befinden sich ausgedehnte **Deponien**, die eine gewerbliche Nutzung stark einschränken.

- o **Gemengelageprobleme** sind im südlichen Randbereich Hans-Dittmar-Straße gegeben.
- o Das Gebiet wird von den beiden **Hauptverkehrszügen** Köthener Straße und der stark belasteten B 6 berührt. Die örtliche Gebietserschließung ist nicht ausreichend und weist in Verbindung mit dem Hauptnetz erhebliche Engpässe, insbesondere im Bereich an der Saalebahn auf.
- o Der nordwestliche Bereich zwischen Köthener Straße und Saale, südlich der Saalebahn, ist durch eine **gewerblich geprägte Mischstruktur** bestimmt, in der eine klare Gliederung fehlt.
- o Das Gebiet wird durchschnitten von der hochbelasteten B 6. Einen **neuralgischen Verkehrsknotenpunkt** stellt die Gabelung B 6/Köthener Straße dar.
- o Da eine Verlagerung von Betrieben, von denen Emissionen ausgehen könnten, in den nächsten Jahren nicht realisiert werden kann, ist der Wohnbereich **Viktor-Klemperer-Straße** ggf. aufgrund der Gemengelage als belastetes Gebiet zu bewerten.

## Ziele

- o Abgestimmt mit der Gemeinde **Sennewitz** soll die Entwicklung des Gewerbegebietes für ein breites Nutzungsspektrum aus produzierendem und verarbeitendem Gewerbe, Handel und Dienstleistung, jedoch unter Ausschluß von Lebensmittelmärkten, die mit dem Versorgungszentrum in Trotha konkurrieren würden, vorangetrieben werden.
- o Die flächenbezogenen und erschließungstechnischen Entwicklungsmöglichkeiten sind planerisch zu sichern.
- o Die **Deponien** an der Köthener Straße sind zu schließen.
- o Die überörtliche und örtliche **Erschließungsstruktur** für MIV und ÖPNV ist zu verbessern (ggf. Verlängerung der Straßenbahnlinie).
- o Eine befriedigende Gestaltung und Bebauung der Magdeburger Chaussee und der Köthener Straße als **nördlicher Städteingang** im Zusammenhang mit der Freihaltung des Götschebachtals ist zu beachten.
- o Die Erhaltung der Grünzonen und der **Saaleaue** ist zu berücksichtigen.

- o Die verkehrliche Situation u.a. durch eine Ortsumgehung (**Zootrasse**), ist weiter zu untersuchen, und die für den Straßenneubau erforderlichen Flächen sind freizuhalten.
- o Die Entwicklung und Gestaltung eines **Versorgungsbereiches** für den Ortsteil Trotha ist von vorrangiger Bedeutung.

### **Veränderungen der Ausgangslage**

Ein Teil des Gebietes südlich der Saalebahn zwischen Köthener Straße und Saale wird als **gemischte Baufläche** dargestellt.

Zwischen dem Hafen und der Bundesstraße B 6 sowie an der Köthener Straße werden entsprechend der Führung der Nordtangente **gewerbliche Bauflächen** ausgewiesen, die sich aufgrund des Abstandes zu immissionsempfindlichen Nutzungen besonders für stärker emittierende Betriebe eignen.

Im Zusammenhang mit der Schließung und Sicherung der Deponien an der Köthener Straße werden diese Bereiche als naturnah zu gestaltende **Grünflächen** ausgewiesen.

Uferstreifen des Götschebachs und des östlichen Saaleufers zwischen Trotha und Hafen sind als **Grünzüge** dargestellt.

### **Prioritäten**

Das Gewerbegebiet Trotha soll in Zukunft für ein breit gefächertes Nutzungsspektrum aus **Gewerbe, Handel und Dienstleistung** zur Verfügung stehen. Ausgeschlossen sollen jedoch Nutzungen sein, die mit der Entwicklung des Ortsteilzentrums Trotha konkurrieren würden, insbesondere SB-Märkte.

Der Bereich Hafen soll vorrangig dem **hafen- und schiffahrtsorientierten Gewerbe** vorbehalten werden. Die Ansiedlung auch sonstiger Gewerbebetriebe sollte dadurch nicht generell ausgeschlossen sein.

Dem **Gestaltungsanspruch** an der städtebaulich wichtigen Magdeburger Chaussee (B 6) sollte dadurch Rechnung getragen werden, daß hier vorrangig solche Unternehmen plaziert werden, die nach Nutzung und baulicher Gestaltung höhere gestalterische Ansprüche stellen bzw. diesen genügen.

**Flächenbilanz**

Teilraum 6

Trotha/Trotha-Hafen

<b>Flächen</b>	<b>Flächengröße in ha</b>	<b>Anteil in (%)</b>
<b>Wohnbauflächen</b>	65,20	16,28
<b>Gemischte Bauflächen</b>	12,81	3,20
<b>Gewerbliche Bauflächen</b>	94,90	23,70
darunter festgelegt: <b>(Gewerbegebiete)</b>	( - )	( - )
<b>Sonderbauflächen</b>	39,35	9,83
darunter festgelegt: <b>(Sondergebiete)</b>	( - )	( - )
<b>Gemeinbedarfsflächen</b>	5,90	1,47
<b>Grünflächen</b>	106,74	26,66
darunter festgelegt: <b>(natürliche und naturnahe Offenlandflächen)</b>	(87,01)	(21,73)
<b>Flächen für Landwirtschaft</b>	10,83	2,70
<b>Flächen für Wald</b>	11,93	2,98
<b>Überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen, darunter: (Autobahnen)</b>	13,71	3,43
<b>Ruhender Verkehr</b>	-	-
<b>Bahnanlagen</b>	3,94	0,98
<b>Flächen für Versorgungsanlagen, Abfallentsorgung</b>	12,80	3,20
<b>Wasserflächen</b>	22,27	5,56
<b>Summe</b>	<b>400,37</b>	<b>100,00</b>

**DAUTZSCH/REIDEBURG/BÜSCHDORF**

---

**Geschichtliche Entwicklung**

Entlang der Reideniederung befinden sich auf dem Stadtgebiet mehrere **ursprünglich selbständige Dörfer**. Östlich der Reide liegen das 1348 erstmals erwähnte Rundangerdorf Sagisdorf; des weiteren Reideburg, dessen Bedeutung sich an der um 1150 errichteten Kirche ablesen läßt, das 1347 erstmals erwähnte Straßendorf Krondorf sowie Schönnewitz. Diese ursprünglich weitgehend eigenständigen Siedlungen bilden heute zusammengefaßt den Stadtteil Reideburg. Westlich der Reide befindet sich das 1228 erstmals erwähnte Platzdorf Büschdorf.

Seit dem 19. Jahrhundert bis noch vor wenigen Jahren besaßen die Dörfer die Funktion von „**Gemüsedörfern**“ zur Versorgung der Stadtbevölkerung. Die Bausubstanz der Ortskerne ist somit von überwiegend **landwirtschaftlichen Baustrukturen** geprägt.

In den 20er und 30er Jahren dieses Jahrhunderts entstanden **Kleinsiedlungsgebiete** im Osten Reideburgs, nordwestlich Büschdorfs und nördlich und östlich des Großen und Kleinen Dautzsch, zweier Erhebungen in der ansonsten weitgehend flachen Landschaft. Der letztgenannte Bereich bildet heute den Stadtteil Dautzsch, der somit im Vergleich zu Reideburg und Büschdorf erst eine sehr kurze Besiedlungsgeschichte besitzt.

**Probleme**

- o Die Ortslagen bestehen aus mehr oder weniger geschlossenen Siedlungsräumen mit oftmals **zergliederten, indifferenten Dorfrändern** und Siedlungsansätzen mit **Splittercharakter**. In den Ortskernen von Reideburg und Büschdorf steht ein Großteil der ehemals landwirtschaftlich genutzten Bausubstanz leer.
- o Kleinere Gewerbe- und Industriebetriebe wirken sich z.T. störend auf die Wohnfunktion aus. Wesentlich gravierender sind jedoch die Beeinträchtigungen entlang der stark belasteten **Berli-**



**ner Straße** und der **Delitzscher Straße**. Hiervon ist der Ortskern Reideburgs in besonderem Umfang betroffen.

- o In der weitgehend **ausgeräumten Kulturlandschaft** fehlen gliedernde Elemente. Auch die **Reide** und die zahlreich vorhandenen **Entwässerungsgräben** werden kaum landschaftsgestaltend wirksam.

### Ziele

- o Der Teilraum soll als **Wohnschwerpunkt** im Halleschen Osten entwickelt werden. Neben kleinteiligeren Siedlungs- und Ortsabrundungen sind somit auch großflächige Siedlungserweiterungen vorgesehen.
- o Aufgrund der vorhandenen hohen Bodengüte und der Tradition der Orte als „Gemüsedörfer“ sollen die noch **vorhandenen landwirtschaftlichen Betriebe erhalten** und größere zusammenhängende Bereiche als Flächen für die Landwirtschaft vorgesehen werden.
- o Der bestehende **Nahversorgungsschwerpunkt** im Ortskern Reideburgs soll weiterentwickelt werden; in Büschdorf ist im Zuge des Ausbaus als Wohnschwerpunkt ein weiterer Nahversorgungsschwerpunkt vorgesehen.
- o Die **Reideaue** soll renaturiert und somit ihre ökologische Bedeutung und landschaftsgliedernde Wirkung erhöht werden. Sie ist von weiterer Bebauung freizuhalten.
- o Die Ortslagen sollen soweit wie möglich vom **Durchgangsverkehr** entlastet werden.

### Veränderungen der Ausgangslage

Die Ausweisung von Wohnbauflächen erfolgt zum großen Teil auf vorher landwirtschaftlich genutzten Flächen. Im Bereich Dautzsch werden die vorhandenen, relativ zergliederten Siedlungsansätze zu einer Einheit verbunden; im Osten und Südosten Reideburgs werden Wohnbauflächen an die vorhandene Ortslage angelagert. In Büschdorf sind aufgrund der guten ÖPNV-Erschließung und der Lage am Hufeisensee im Westen der Ortslage in relativ großem Umfang neue Wohnbauflächen vorgesehen.

Die neuen Wohnbauflächen im Einwirkungsbereich von Verkehrsstrassen östlich der Ortslage Reideburg, nördlich der vorgesehenen Umgehungsstraße Reideburg, in der Ortslage Dautzsch und in Büschdorf nördlich der Delitzscher Straße werden mit einer Signatur „Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen“ (Lärmschutz) versehen, um auf bestehende oder zu erwartende Konflikte hinzuweisen und im Rahmen künftiger Entwicklungen (z. B. verbindlicher Bauleitplanungen) Maßnahmen zur Bewältigung der Konflikte vorzusehen.

Östlich der Autobahn A 14 sind in Abstimmung mit den Gemeinden Queis und Dölbau großflächig **gewerbliche Bauflächen** mit Gütergleis- und Straßenerschließung vorgesehen.

Die vorhandenen **landwirtschaftlichen Betriebe** sollen z.T. über die Darstellung als **Dorfgebiet** planerisch abgesichert werden. Für die übrigen Gemengelage in den Dorfkernen können im Zuge der verbindlichen Bauleitplanung besondere Einzelfallösungen gefunden werden.

Die **Reideaue** und die einmündenden **Gräben** sollen insbesondere durch die Anlage uferbegleitender Gehölzstreifen und extensiv genutzter Retentionsflächen **renaturiert** werden. In der Zukunft ist zu prüfen, ob die Reideniederung von Reideburg bis zur Mündung ggf. als **Landschaftsschutzgebiet** gesichert werden kann.

Neben der geplanten Gewerbegebietserschließungsstraße zwischen B 100 und B 91 (**Osttangente**) als wesentlichem Bestandteil der gesamtstädtischen Verkehrskonzeption wird für Reideburg eine **Ortsumgehung** vorgesehen. Mittelfristig ist die Verlängerung der **Straßenbahn** bis in den Osten Büschdorfs vorgesehen; die Trasse für eine mögliche Verlängerung bis Reideburg soll offengehalten werden.

### **Prioritäten**

Aufgrund der relativen Innenstadtnähe, aber auch eingeleiteter Verfahren, hat die Entwicklung der **Wohnbauflächen im westlichen Teil des Dautzsch** sowie **im Südwesten Büschdorfs** Priorität.

In Reideburg sollen zunächst die innerhalb der bestehenden Ortslage zur Verfügung stehenden Flächen zur Entwicklung von Wohnbauland genutzt werden; mittelfristig kommen die Flächen im Südosten hierfür in Betracht. Aufgrund ihrer hohen Konflikintensität sind die Flächen im Osten erst langfristig entwickelbar.

Weiterhin von vorrangiger Bedeutung ist die Entwicklung der **Gewerbeflächen** östlich der Autobahn A 14.

Die Renaturierung der Reideaue kann möglicherweise in absehbarer Zeit durch die Verknüpfung mit im Zuge des Neubaus der ICE-Strecke, der geplanten Gewerbegebieterschließungsstraße (Osttangente) und den geplanten Gewerbeflächen östlich der A 14 erforderlich werdenden Ersatzmaßnahmen gefördert werden.

**Flächenbilanz**

Teilraum 7

Dautzsch/Reideburg/Büschdorf

<b>Flächen</b>	<b>Flächengröße in ha</b>	<b>Anteil in (%)</b>
<b>Wohnbauflächen</b>	349,50	26,45
<b>Gemischte Bauflächen</b>	36,31	2,75
<b>Gewerbliche Bauflächen</b>	13,97	1,06
darunter festgelegt: <b>(Gewerbegebiete)</b>	(1,04)	(0,08)
<b>Sonderbauflächen</b>	3,20	0,24
darunter festgelegt: <b>(Sondergebiete)</b>	(3,20)	(0,24)
<b>Gemeinbedarfsflächen</b>	4,77	0,36
<b>Grünflächen</b>	284,41	21,52
darunter festgelegt: <b>(natürliche und naturnahe Offenlandflächen)</b>	(236,32)	(17,88)
<b>Flächen für Landwirtschaft</b>	459,52	34,77
<b>Flächen für Wald</b>	17,58	1,33
<b>Überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen, darunter: (Autobahnen)</b>	24,75 (3,44)	1,87 (0,26)
<b>Ruhender Verkehr</b>	-	-
<b>Bahnanlagen</b>	12,42	0,94
<b>Flächen für Versorgungsanlagen, Abfallentsorgung</b>	3,38	0,26
<b>Wasserflächen</b>	11,17	0,85
<b>Summe</b>	<b>1.321,46</b>	<b>100,0</b>



**DESSAUER BRÜCKE/B 100/  
GEWERBEGEBIET HALLE-OST**

---

**Geschichtliche Entwicklung**

Die Gemeinde **Diemitz**, ältester Siedlungsansatz dieses Bereiches, geht auf slawischen Ursprung zurück; der Name wurde 1281 erstmals schriftlich festgehalten. Schon im 15. Jahrhundert gehörte Diemitz zur Stadt Halle; die Stadt mußte jedoch wenige Jahre später ihre Rechte wieder abtreten. Die **industrielle Entwicklung** überprägte das Dorfgebiet.

Östlich der Eisenbahnverbindung (ab 1840) entstand in direkter Nähe des Hauptbahnhofes im 19. Jahrhundert ein Industriegebiet. Trotz der **äußerst verkehrsgünstigen Lage** blieb die Entwicklung bis heute beschränkt, da die Entwässerung über die schmale und nur mit geringem Gefälle fließende Reide problematisch war. Ein **typisches Arbeiterwohngebiet** des ausgehenden 19. Jahrhunderts mit einer engen Verflechtung von Wohnen und Arbeiten befindet sich westlich der Freimfelder Straße. Östlich schließen sich Wohngebiete vor allem der 30er und der frühen 50er Jahre an.

**Probleme**

- o Insbesondere die Bereiche in Diemitz und dem Freimfelde sind durch großräumige **Gemengelagen** geprägt, die sich negativ auf die Wohnfunktion auswirken; dies geht einher mit zu wenigen Grünanteilen, die nur verinselt im Bereich anzutreffen sind.
- o Da eine Verlagerung von Betrieben, von denen Emissionen ausgehen könnten, in den nächsten Jahren nicht realisiert werden kann, sind die Wohnbereiche
  - W.-Berndt-Straße
  - Fritz-Hoffmann-Straße
  - Berliner Straße
  - und die Mischbauflächen Delitzscher Straßeggf. aufgrund der Gemengelage als belastete Gebiete zu bewerten.
- o Neben wieder genutzten Gewerbeflächen sind im gesamten Teilraum **Gewerbebrachen** anzutreffen, die ein Potential an nutzbar zu machenden Flächenreserven sind.

- o Eingeschränkt werden diese Möglichkeiten vor allem durch **Zweckentfremdung von gewerblichen Entwicklungsflächen**, die auch für stärker emittierende Betriebe geeignet wären insbesondere durch Büro- und Einzelhandelsnutzungen.

## Ziele

- o Der Teilraum stellt den bedeutendsten **Flächenschwerpunkt für gewerbliche und industrielle Nutzungen** im Halleschen Stadtgebiet dar. Der Bereich soll auch weiterhin durch neue großflächige Darstellungen diese Funktion behalten und weiter ausgebaut werden.
- o Die Bereiche Dessauer Brücke, Schlachthof, Landsberger Straße und der Verlauf der Delitzscher Straße sollen mit guten ÖPNV-, Nah- und Fernverkehrsanschlüssen als **Cityentlastungsstandort** für den tertiären Sektor entwickelt werden.
- o Konflikte in den **Gemengelagen** der angesprochenen Bereiche sollen durch Nutzungsdifferenzierungen gemildert werden, Gewerbebrachen sollen wieder nutzbar gemacht und als schnell verfügbare Flächenreserve für das produzierende Gewerbe eingesetzt werden.
- o Das **Versuchsfeld der Universität** mit dem biologischen Institut soll am Standort erhalten bleiben. Damit werden gleichfalls auch wichtige Kaltluftverbindungen über den Nordfriedhof zur Innenstadt offengehalten.
- o Auch in stadtgestalterischer Hinsicht müssen beim Thema "**Stadteingang**" wichtige Ziele beachtet werden: dies trifft vor allem auf die Bereiche Dessauer Brücke, B 100/Berliner Straße, Delitzscher Straße, B 6 (Kaffeerösterei, Zuckerraffinerie), Bahngelände zu.
- o Der gesamte Bereich soll durch **gliedernde Grünelemente** gestalterisch und ökologisch aufgewertet werden. Dabei sollen bestehende Grünflächen miteinander vernetzt werden. Dies gilt vor allem im Verlauf der Osttangente für einen großräumigen Grünzug zwischen Hufeisensee, Dautzsch und Goldberg. Die Dauerkleingärten sollen im Sinne ihrer Erholungsfunktion überwiegend erhalten werden.
- o Schneisen für Kaltluftströmungen zu hochbelasteten Bereichen sollen freigehalten werden. Im Bereich Kanenaer Weg soll zudem die Wegeverbindung in den **Erholungsraum Hufeisensee** durch diesen Bereich geführt werden.

- o Die geplante Haupteerschließungsstraße für die Gewerbegebiete Halle-Ost (bisher als Osttangente bezeichnet) als neues bedeutendes Netzelement soll den Durchgangsverkehr zwischen B 100 und B 91 aufnehmen und gleichzeitig als Hauptsammel- und Zubringerstraße für das gesamte Gewerbe dienen. Die neuen Bauflächen sollen indirekt vorrangig über diese Straße erschlossen werden.
- o Der vorhandene **Gleisanschluß** des Gewerbegebietes soll gesichert werden, um Alternativen zu einem Wirtschaftsverkehr nur mit LKW offenzuhalten.
- o Der **Hauptbahnhof** wird in seiner Funktion als Hauptverkehrsknotenpunkt im Fernverkehr durch die ICE-Anbindung aufgewertet. Er muß sich zudem aus seiner isolierten Lage zur Stadt öffnen; dies kann in Zusammenhang mit einer Umgestaltung des gesamten Bahnhofsumfeldes einschließlich des Riebeckplatzes erfolgen.

### **Veränderungen der Ausgangslage**

Der Bereich wird gemäß der vorgegebenen Zielsetzung als Schwerpunkt für das **produzierende Gewerbe** aufgewertet. Dies geschieht durch die Darstellung von weiteren gewerblichen Bauflächen, vor allem entlang der neu zu bauenden Osttangente. Die Gemengelagen zu den Wohnquartieren sollen durch Rückstufungen von gewerblichen Bauflächen in **eingeschränkte Gewerbegebiete** herabgezont werden.

Gleiche Flächendarstellungen kommen zur Anwendung, wenn aus stadtgestalterischen Gründen eine Steuerung der Entwicklung in Richtung **Dienstleistungsnutzung** durch diese Plandarstellung angestrebt wird. Dies gilt vor allem für den Bereich der Dessauer Brücke, der wie die vorab beschriebenen Bereiche als Zentrumsentlastungsstandort für den Dienstleistungssektor definiert wird.

Im Bereich der Delitzscher Straße werden **gemischte Bauflächen** dargestellt, so daß architektonisch hochwertigen Nutzungen (z.B. Hotels) Entwicklungsspielräume eingeräumt werden können. Auch der Bereich des Schlachthofes soll Nutzungen des tertiären Sektors aufnehmen, jedoch aufgrund seiner geschlossenen, weitestgehend unter Denkmalschutz stehenden Sonderform als **Sonderbauflächen** mit einer relativ weit gesteckten Zweckbestimmung.

Im Bereich Birkhahn werden Aufforstungsflächen (Wald) ausgewiesen, um brachliegende Flächen einer neuen Nutzung zuzuführen. Eine landwirtschaftliche Nutzung schließt sich aus Gründen der ungünstigen Flächenzuschnitte und der isolierten Lage aus.



Als neuer Hauptverkehrszug wird die **Osttangente** mit Entlastungsfunktion für den innerstädtischen Durchgangsverkehr und als Erschließungsstraße für das gesamte Gewerbegebiet dargestellt. Dies gilt vor allem für die neuen Bauflächen, hat aber auch entlastende Wirkung auf Bereiche, die stark von der Wohnfunktion geprägt sind. Durch den vorgesehenen Ersatzneubau der Berliner Brücke wird die Leistungsfähigkeit des bestehenden Verkehrsnetzes in bezug auf Querschnittsgestaltung und Tonnagebeschränkung gesteigert.

### **Prioritäten**

Aufgrund der Flächenknappheit für die Neuansiedlung von Gewerbebetrieben, aber auch um Spielräume für Betriebsverlagerungen aus entwicklungshemmenden, meist innenstadtnahen Gemengelagen zu gewinnen, muß die oberste Priorität weiterhin auf ein Angebot von erschlossenen **Gewerbegebieten** gelegt werden. Dies gilt im betrachteten Teilraum primär für die Flächen im Bereich Kanenaer Weg/Grenzstraße.

Bis diese Flächen verfügbar sind, müssen alle Sicherungsinstrumentarien genutzt werden, die entwickelbaren Flächen von Büro- und Handelsnutzungen freizuhalten und die Nutzung in die dafür vorgesehenen Bereiche wie entlang der Landsberger und Delitzscher Straße zu lenken. Hinzu kommen als Flächenreserven der Schlachthof und der Bereich der Dessauer Brücke, der durch den Bau der Landesversicherungsanstalt eine 'Initialzündung' erfahren hat. Der Bau der Haupterschließungsstraße für die Gewerbegebiete Halle-Ost (Osttangente) muß aufgrund der vielfältigen Verbesserungen, die damit erreicht werden können, auch für diesen Teilraum weiterhin mit oberster Priorität weiterverfolgt werden.

**Flächenbilanz**

Teilraum 8

Dessauer Brücke/B 100/Gewerbegebiet Halle-Ost

<b>Flächen</b>	<b>Flächengröße in ha</b>	<b>Anteil in (%)</b>
<b>Wohnbauflächen</b>	40,47	4,71
<b>Gemischte Bauflächen</b>	74,77	8,70
<b>Gewerbliche Bauflächen</b>	230,48	26,81
darunter festgelegt: <b>(Gewerbegebiete)</b>	(9,12)	(1,06)
<b>Sonderbauflächen</b>	46,85	5,45
darunter festgelegt: <b>(Sondergebiete)</b>	(44,19)	(5,14)
<b>Gemeinbedarfsflächen</b>	3,08	0,36
<b>Grünflächen</b>	151,41	17,61
darunter festgelegt: <b>(natürliche und naturnahe Offenlandflächen)</b>	(63,18)	(7,35)
<b>Flächen für Landwirtschaft</b>	100,82	11,73
<b>Flächen für Wald</b>	6,62	0,77
<b>Überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen, darunter: (Autobahnen)</b>	30,85 ( - )	3,59 ( - )
<b>Ruhender Verkehr</b>	1,58	0,18
<b>Bahnanlagen</b>	166,18	19,33
<b>Flächen für Versorgungsanlagen, Abfallentsorgung</b>	6,44	0,75
<b>Wasserflächen</b>	-	-
<b>Summe</b>	<b>859,54</b>	<b>100,00</b>



**LANDSCHAFTSRAUM HUFEISENSEE/HALDENGHÖLZ  
OSENDORFER SEE MIT DORFLAGEN KANENA  
UND BRUCKDORF SOWIE DEM BEREICH "DEUTSCHE GRUBE"  
(GEWERBEGEBIET) IN HALLE-OST**

---

### **Geschichtliche Entwicklung**

In den Reideniederungen liegen die beiden Dörfer Kanena und Bruckdorf. Das Rittergut, aus dem sich Kanena entwickelt hatte, gehörte im 12. Jahrhundert zum Moritzkloster in Halle und wurde nach der Reformation der Verwaltung Giebichensteins unterstellt.

Westlich der Reide wurden im 19. Jahrhundert große **Braunkohlefelder** entdeckt, die bis weit ins 20. Jahrhundert hinein ausgebeutet wurden. Die Gruben wurden nur zum Teil wieder verfüllt. Die Tagbaurestlöcher füllten sich nach Ende des Abbaus mit Grundwasser und bilden heute eine in der Region zuvor völlig unbekannte **Seenlandschaft**. Die Fläche wurde bislang nicht systematisch rekultiviert, aber ab den 70er Jahren teilweise als Kleingartengelände angelegt.

Größere Siedlungsgebiete sind bis auf die überwiegend aus den 20er Jahren stammende Siedlung nördlich der Dieselstraße (sog. "Kompottsiedlung" wegen der entsprechenden Straßenbenennungen) nicht entstanden.

### **Probleme**

- o Die Ortsränder der **Dorflagen** erscheinen in einem zergliederten Bild und lassen keine klaren Grenzen zwischen bebautem Bereich und Landschaftsraum erkennen. In einigen Teilräumen finden sich Siedlungsansätze mit Splittercharakter. Dies betrifft vor allem die Ansätze am Kabelskebach und westlich des Hufeisensees.
- o Im Bereich der altindustriell geprägten "**Deutschen Grube**" befinden sich großflächige Gewerbebrachen, die ein Entwicklungspotential auch für das produzierende Gewerbe darstellen. Allerdings erhält der Standort durch inzwischen angesiedelte Betriebe des großflächigen Einzelhandels auch eine übergeordnete Versorgungsfunktion. Die Gemengelage zu den benachbarten Wohnquartieren müssen planerisch durch Abstufung der Emissionsstärke gelöst werden. Dies gilt gleichfalls für die gewerblichen Ansätze südlich der Dieselstraße.

- o Da eine Verlagerung von Betrieben, von denen Emissionen ausgehen könnten, in den nächsten Jahren nicht realisiert werden kann, sind die Wohnbereiche
  - nördlich der Ortslage Bruckdorf
  - Leuchtturmsiedlung
 ggf. aufgrund der Gemengelage als belastete Gebiete zu bewerten.
- o Der gesamte unbebaute Landschaftsraum stellt einen Bereich dar, der bis in die 80er Jahre vom Braunkohleabbau geprägt war. Einzelne **Renaturierungsmaßnahmen** haben bereits eingesetzt. Zum Teil hat sich die Natur sukzessiv den Raum selbst zurückerobert.
- o Als stärkster verkehrlicher Einschnitt wirkt der Verlauf der B 6 und hier besonders die stark belastete **Ortsdurchfahrt Bruckdorf**.

## Ziele

- o Die ungegliederten Ortsränder der beiden **alten Dorflagen** sollen maßstabsgerecht abgerundet werden. Eingestreuten alten Gehöften sollen auch in Zukunft Entwicklungschancen verbleiben. Dies gilt auch für die leerstehenden **Stallanlagen** außerhalb des Siedlungszusammenhangs. Dort, wo sie sich nicht in das Landschaftsbild einfügen lassen, sollten sie abgetragen werden.
- o Der Bereich der "**Deutschen Grube**" ist wieder für eine gewerbliche Entwicklung nutzbar gemacht worden, z.T. in eingeschränkter Nutzungsintensität gegenüber der Wohnbebauung. Ergänzende Einrichtungen, wie Dienstleistungen, Beherbergungsbetriebe und sport- und freizeitorientierte Einrichtungen können diesem Standort zugeordnet werden.
- o Am westlichen Ufer des **Hufeisensees** ist ein Gebiet zur Entwicklung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen ausgewiesen; ergänzende wasserbezogene Einrichtungen sollen sich zu einem freizeitbezogenen Konzept verbinden. Ähnliche Zielrichtungen werden im Bereich des **Osenderfer Sees** mit extensiveren Nutzungen angestrebt.
- o All diese Ziele sind dem Oberziel zuzuordnen, eine **Erholungslandschaft** im ehemaligen Braunkohleabbaugebiet zu entwickeln. Bereits heute vorhandene Kleingärten sollen erhalten und ergänzt werden. Im Bereich westlich des Osenderfer Sees ist ein Golfplatz auf dem ehemals militärisch genutzten Gelände vorgesehen.

- o Das vorab bereits beschriebene **Reidebachkonzept** soll in diesem Teilraum weitergeführt werden. Neben der Renaturierung einschließlich uferbegleitenden Maßnahmen sollen weiterhin landwirtschaftlich genutzte Flächen gesichert werden.

### **Veränderungen der Ausgangslage**

Die Dorflagen Kanena und Bruckdorf werden an ihren Ortsrändern maßstabsgerecht abgerundet. In den Dorflagen werden die größeren Gehöfte als **Mischbauflächen** dargestellt, um ihnen Entwicklungsspielräume einzuräumen.

Größere Arbeitsplatzdichten u.a. für **produzierendes Gewerbe** sind im Bereich der "Deutschen Grube" angestrebt, wobei die Aufnahmefähigkeit der B 6 und die Baugrundverhältnisse einschränkende Maßgaben nötig werden lassen.

Die Freizeitnutzung westlich des Hufeisensees wird über eine **Grünfläche** mit entsprechender Zweckbestimmung gesichert.

Die maßnahmenbezogenen Aussagen zur **Renaturierung des ehemaligen Tagebaues** lassen sich in folgenden Kategorien beschreiben: Flächen zur Aufforstung und Schutzpflanzungen zu gewerblichen Bauflächen, Darstellung von weiteren Dauerkleingärten, Sukzessionsflächen.

Die Umsetzung des **Reidekonzeptes** in die Kategorien des Flächennutzungsplanes erfolgt ebenfalls differenziert. Der direkte Verlauf des Fließgewässers wird durch uferbegleitende Grünflächen als Bereich für eine Ufervegetation gefaßt. Daran schließen sich die extensiv genutzten Retentionsflächen an, die in die landwirtschaftlich genutzten Flächen übergehen.

Beim Ausbau der Bundesfernstraße 6 wird die nördliche Ortsumgehung vorgeschlagen, die im Vergleich zu der südlichen Trassenvariante als günstiger beurteilt wurde. Die vorgesehenen Wohnbauflächen zwischen Umgehungsstraße und Ortslage werden mit einer Umgrenzungssignatur „Vorkehrungen für den Lärmschutz erforderlich“ versehen, um auf erforderliche Konfliktlösungen hinzuweisen.

Aufgrund der rechnerisch ermittelten hohen Grenzwertüberschreitungen des Lärmschutzes für die neu dargestellte Wohnbaufläche in Bruckdorf-Nord ist mit Beginn der Planung für den Wohnungsbaustandort Bruckdorf-Nord, unter Einbeziehung des Planungsstandes zur nördlichen Ortsumfahrung der B 6, ein aktuelles Schallemissionsgutachten zu erstellen.

Im Zuge des Ausbaues der **S-Bahnverbindung** nach Leipzig wird eine Freihaltezone südlich der bestehenden Bahnanlage dargestellt. Die Bahnanlage zwischen Osendorf und dem Bereich "Deutsche Grube" hat ihre frühere Funktion verloren und wird nicht mehr dargestellt.

### **Prioritäten**

Aufgrund des großen zusammenhängenden Flächenpotentials lassen sich die **gewerblichen Bauflächen** in Kanena und Bruckdorf und vor allem im Bereich des 'Gewerbedreiecks' relativ kurzfristig entwickeln. Die Aufnahmefähigkeit der B 6 im vierstreifig ausgebauten Zustand und der Ausbaustand der Haupteinfahrstraße für die Gewerbegebiete Halle-Ost sowie des ÖPNV-Netzes setzen die Grenzen auch in Bezug auf die schrittweise erreichbare Erhöhung der Arbeitsplatzzahl des Gebietes.

Die **Sonderbaufläche** des großflächigen Einzelhandels ist derzeit im wesentlichen schon entwickelt.

Dem **Ausbau der B 6** muß neben den ersten Bauabschnitten der Haupteinfahrstraße die Gewerbegebiete Halle-Ost eine hohe Priorität eingeräumt werden, nicht zuletzt auch, um den Bereich der "Deutschen Grube" in Zukunft als intensiv genutztes Gebiet ausreichend erschließen zu können. Die nördliche Umgehung der Ortslage Bruckdorf im Zuge der B 6 wird als Vorzugsvariante bewertet.

**Flächenbilanz**

Teilraum 9

Landschaftsraum Hufeisensee/Haldengehölz Osendorfer See mit Dorflagen Kanena und Bruckdorf sowie dem Bereich „Deutsche Grube“ (Gewerbegebiet) in Halle-Ost

<b>Flächen</b>	<b>Flächengröße in ha</b>	<b>Anteil in (%)</b>
<b>Wohnbauflächen</b>	75,77	5,80
<b>Gemischte Bauflächen</b>	7,37	0,56
<b>Gewerbliche Bauflächen</b>	79,43	6,08
darunter festgelegt: <b>(Gewerbegebiete)</b>	(29,24)	(2,24)
<b>Sonderbauflächen</b>	8,49	0,65
darunter festgelegt: <b>(Sondergebiete)</b>	(8,49)	(0,65)
<b>Gemeinbedarfsflächen</b>	4,31	0,33
<b>Grünflächen</b>	422,28	32,32
darunter festgelegt: <b>(natürliche und naturnahe Offenlandflächen)</b>	(209,67)	(16,05)
<b>Flächen für Landwirtschaft</b>	80,45	6,16
<b>Flächen für Wald</b>	458,84	35,12
<b>Überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen, darunter: (Autobahnen)</b>	10,18 ( - )	0,78 ( - )
<b>Ruhender Verkehr</b>	-	-
<b>Bahnanlagen</b>	39,51	3,02
<b>Flächen für Versorgungsanlagen, Abfallentsorgung</b>	1,92	0,15
<b>Wasserflächen</b>	118,08	9,04
<b>Summe</b>	<b>1.306,66</b>	<b>100,00</b>





**HALLE-SÜD MIT GESUNDBRUNNEN/VOGELHERD/SÜD-  
FRIEDHOF/SCHOLLE/ROSENGARTEN/BERGMANNS-  
TROST/DIESELSTRASSE/BUNA-SIEDLUNG**

---

### **Geschichtliche Entwicklung**

Gemäß dem städtebaulichen Ideal, allen Wohnungen ein reichliches Maß an "Licht, Luft und Sonne" zukommen zu lassen, wurde 1926-31 die '**Gartenstadt Gesundbrunnen**' errichtet. Mit dem breiten mittigen Grünzug (Pestalozzipark), der sich ursprünglich bis ins Auengebiet erstrecken sollte, und dem allgemein ausgewogenen Verhältnis von bebauter zu unbebauter Fläche war die Siedlung auch über die Grenzen der Stadt hinaus vorbildlich.

Neben dieser auf 90 ha angelegten zusammenhängenden Siedlung sind in den 20er und 30er Jahren weitere Gebiete vorwiegend mit Einfamilienhäusern, aber auch Geschößwohnungsbauten entstanden. In der Nähe der Bahnlinie und etlicher Industriebetriebe befinden sich überwiegend Zeilenbauten aus den 30er Jahren für die Arbeiter der in dieser Zeit expandierenden Industrie (**Buna-Siedlung**). In Fortführung älterer Pläne wurde nach 1955 südlich der Vogelweide die Wohnstadt Süd I errichtet.

### **Probleme**

- o Es ergeben sich funktionale Konflikte durch die direkte Zuordnung von Wohnen und Gewerbe (**Gemengelagen**). Da eine Verlagerung von Betrieben, von denen Emissionen ausgehen könnten, in den nächsten Jahren nicht realisiert werden kann, sind die Wohnbereiche
  - Huttenstraße
  - Beesener Straße
  - Ringerweg/Bugenhagenstraßeggf. als belastete Gebiete zu bewerten.  
Das gilt auch im Bereich der Wohnquartiere Buna-Siedlung und Siedlung im Bergmannstrost und der Gemengelage am Heizkraftwerk Dieselstraße.
- o Die Wohnfunktion wird zusätzlich eingeschränkt durch die starken **verkehrlichen Belastungen** der Hauptverkehrszüge Merseburger Straße, Paul-Suhr-Straße, Böllberger Weg und Vogelweide/Damaschkestraße.

- o In diesem Teilraum existieren **mindergenutzte Bereiche**, die einer intensiveren Nutzung zugeführt werden können. Im gewerblichen Bereich gilt dies für die Bauflächen südlich der Dieselstraße und die Sonderbauflächen der ehemaligen Kasernen Damaschkestraße und Vogelherd.
- o Unter stadtgestalterischen Gesichtspunkten muß zukünftig vor allem auf die Einfahrtssituation (**Stadttor**) im Bereich der Dieselstraße geachtet werden.

### Ziele

- o Für diesen Raum ergibt sich insgesamt vor allem eine bestandsorientierte Zielsetzung. Vorrang hat die Milderung der Konflikte in den anzutreffenden **Gemengelagen**.
- o Dem Bereich der **Stadteinfahrt Dieselstraße** - von der Haupterschließungsstraße für die Gewerbegebiet Halle-Ost kommend - müssen zur Steuerung in stadtgestalterischer Hinsicht entsprechende Nutzungen zugeordnet werden.
- o Die **Kasernen** an Vogelherd und Damaschkestraße werden zu Standorten vorrangig für den tertiären Sektor entwickelt.
- o Stadtstruktur und **Stadtbild** erfordern die Beachtung der Achsen bzw. Verbindungen Pestalozzipark, Vogelherd/Riebeckstraße und Südstraße/Lutherplatz/Südfriedhof/Am Grünen Feld. Räumliche Querbezüge zur Saaleaue sollen aufgewertet werden (Fuß- und Radwegeverbindungen).
- o Aus grünordnerischer Sicht ist die Verlängerung des **Pestalozziparks**, alte Planungen aufgreifend, von entscheidender Bedeutung. Somit entsteht eine durchgängige Grünverbindung zwischen Gesundbrunnen und Südstadt und Vernetzungen mit den Grünzügen der Südstadt selbst.
- o Für die **Südtangente** soll eine Freihaltetrasse festgeschrieben werden, um den Ringschluß an die B 80 auf der westlichen Saaleseite sicherzustellen. Auf eine stadtverträgliche Einpassung im gesamten Verlauf, insbesondere im Bereich Rosengartensiedlung (Tunnelführung), ist zu achten.
- o Eine Erweiterung des **Südfriedhofes** in östliche Richtung unter Inanspruchnahme des Sportplatzes ist zu untersuchen.
- o Daneben soll das **Straßenbahnnetz** eine sinnvolle Ergänzung zunächst durch Trassenfreihaltung erfahren.

## Veränderungen der Ausgangslage

Die nördlichen, heute mindergenutzten Flächen im Bereich des Heizkraftwerkes Dieselstraße sollen zu **gewerblichen Bauflächen** entwickelt werden. In unmittelbarer Nachbarschaft der Wohngebiete und Kleingartensiedlungen kann dies nur in **eingeschränkter Nutzungsart** erfolgen. Das Heizkraftwerk ist auf Erdgas umgestellt.

Beidseits der Dieselstraße sollen vor allem aus stadtgestalterischen Gründen **gemischte Bauflächen** dargestellt werden, um stadteingangstypische Nutzungen, z.B. des Beherbergungsgewerbes, dort ansiedeln zu können. Im rückwärtigen Bereich sollen ebenfalls gewerbliche Bauflächen mit eingeschränkter Nutzungsintensität entstehen.

Im nördlichen Anschluß an das Heizkraftwerk wird ein **gliedernder Grünzug** dargestellt, der die westlich anschließende Verbindung bis zur Merseburger Straße aufnimmt.

Im südlichen Bereich des Teilraumes wird eine Trasse für die **Südtangente** freigehalten. Die Trasse muß so in den Siedlungszusammenhang eingebunden werden, daß die Wohnfunktion nur in unabdingbarem Maß gestört wird und möglichst keine Bausubstanz verloren geht. Hinsichtlich des ÖPNV sollen mehrere Trassen für die Verlängerung bzw. Ergänzung des Straßenbahnnetzes freigehalten werden.

## Prioritäten

Eine relativ kurzfristige **Erschließung** der Bauflächen entlang der **Dieselstraße** und der **Merseburger Straße** scheint möglich. Die dahinterliegenden Bereiche müssen durch ein Erschließungskonzept neu geordnet werden und stehen eher mittelfristig in leistungsfähigem Zustand zur Verfügung.

Kurzfristig, und das zeigen bereits heute ansässige Betriebe und Einrichtungen, lassen sich die Standorte der **Kasernen Vogelherd und Damaschkestraße** für den tertiären Sektor öffnen.

Vorrangig soll in den nächsten Jahren der Bau der Haupterschließungsstraße für die Gewerbegebiete Halle-Ost (Osttangente - Abschnitt zwischen Brücke Dieselstraße und B 6) vorangetrieben werden.

**Flächenbilanz**

Teilraum 10

Halle-Süd mit Gesundbrunnen/Vogelherd/Südfriedhof/

Scholle/Rosengarten/Bergmannstrost/Dieselstraße/Buna-Siedlung

<b>Flächen</b>	<b>Flächengröße in ha</b>	<b>Anteil in (%)</b>
<b>Wohnbauflächen</b>	272,75	51,10
<b>Gemischte Bauflächen</b>	6,76	1,27
<b>Gewerbliche Bauflächen</b>	35,51	6,66
darunter festgelegt: <b>(Gewerbegebiete)</b>	(22,61)	(4,24)
<b>Sonderbauflächen</b>	44,51	8,34
darunter festgelegt: <b>(Sondergebiete)</b>	(44,51)	(8,34)
<b>Gemeinbedarfsflächen</b>	14,18	2,66
<b>Grünflächen</b>	115,80	21,70
darunter festgelegt: <b>(natürliche und naturnahe Offenlandflächen)</b>	( - )	( - )
<b>Flächen für Landwirtschaft</b>	-	-
<b>Flächen für Wald</b>	-	-
<b>Überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen, darunter: (Autobahnen)</b>	21,30	3,99
<b>Ruhender Verkehr</b>	( - )	( - )
<b>Bahnanlagen</b>	-	-
<b>Bahnanlagen</b>	12,67	2,37
<b>Flächen für Versorgungsanlagen, Abfallentsorgung</b>	10,29	1,93
<b>Wasserflächen</b>	-	-
<b>Summe</b>	<b>533,77</b>	<b>100,00</b>

## GROSZSIEDLUNGEN SÜDSTADT UND SILBERHÖHE

---

### Geschichtliche Entwicklung

In diesem Gebiet, das sich südlich an die **Stadterweiterungen der 20er und 30er Jahre** anschließt, von der Bahnlinie durchschnitten wird und südlich bis an die Mündung der Weißen Elster und der Saale reicht, war schon im Stadtentwicklungsplan von 1932 flächendeckende Wohnbebauung vorgesehen. Als großflächig angelegte **Neubauggebiete** wurden 1972-75 in industrieller Bauweise das Wohngebiet Böllberger Weg, ab 1975 die Wohnstadt Süd II und anschließend die Wohnkomplexe auf der Silberhöhe errichtet.

### Probleme

- o Die Probleme in den beiden **Großsiedlungen** sind hauptsächlich auf Mängel der Bausubstanz, auf eine sehr hohe Einwohnerdichte sowie auf Defizite der Freiraumgestaltung und im Parkplatzangebot zurückzuführen. Des weiteren fehlt es den Siedlungen an einer multifunktional geprägten Mischung mit Arbeitsplätzen ("**Schlafstädte**").

### Ziele

- o An den **S-Bahnhaltepunkten** sind Flächen zur Unterbringung von Arbeitsplätzen vorgesehen (S-Bahn-Haltepunkt Südstadt).
- o Im gesamten Teilraum sollen konzentrierte **Standorte zur Versorgung** der stark verdichteten Wohnkomplexe ausgewiesen werden. Neben Standorten, die gut an das Verkehrsnetz angebunden sind und damit großräumige Ausstrahlung haben, soll auch auf die fußläufige Erreichbarkeit entsprechender Einrichtungen geachtet werden.
- o An geeigneten Stellen sollen **parkartige Grünzüge** entwickelt oder ältere Planungen dieser Art vollendet werden. Im Wohngebiet Silberhöhe sind ausreichende Flächen für Sport- und Freizeiteinrichtungen vorzusehen.

- o Als bedeutendste Maßnahme im verkehrlichen Bereich ist die Freihaltung der Trasse für die **Südtangente** anzusehen.

### **Veränderungen der Ausgangslage**

Im nördlichen Bereich zur Südstadt als Übergang zur Gesundbrunnensiedlung werden **Wohnbauflächen** dargestellt.

In unmittelbarer Nähe zum S-Bahnhaltepunkt Südstadt sollen **Mischbauflächen** dargestellt werden, um diesem Bereich Arbeitsplätze v.a. des tertiären Sektors und Versorgungsfunktionen (Handel) zuzuordnen zu können.

Im Bereich Kasseler Straße/Alte Heerstraße werden zu diesem Zweck eingeschränkte **gewerbliche Bauflächen** dargestellt. Die Darstellung von **Sonderbauflächen** erfolgt vor allem, um die Versorgung des Bereiches sicherzustellen. Sie beziehen sich auf die Bereiche am Südstadt-Ring, im südlichen Teil der Silberhöhe und an der Brauhausstraße.

Wichtige Darstellungen von **Freiflächen** in Form von städtischen Parkanlagen ergeben sich durch die Verlängerung des Pestalozziparks bis in die Südstadt und die Aufnahme des gliedernden Grünzuges im zentralen Bereich der Silberhöhe.

Die Darstellungen zum **Straßen- und Schienennetz** werden aus der Verkehrsentwicklungsplanung übernommen. Sie beziehen sich auf eine Trasse für die Südtangente und für mögliche Ergänzungen des Straßenbahnnetzes in den Straßenzügen Kalininstraße, Elsa-Brandström-Straße und der Brauhausstraße.

### **Prioritäten**

Aufgrund der hohen Wohndichte steht die **Wohnumfeldverbesserung** in der Silberhöhe an oberster Stelle.

**Flächenbilanz**

Teilraum 11

Großsiedlungen Südstadt und Silberhöhe

<b>Flächen</b>	<b>Flächengröße in ha</b>	<b>Anteil in (%)</b>
<b>Wohnbauflächen</b>	206,37	55,06
<b>Gemischte Bauflächen</b>	6,02	1,61
<b>Gewerbliche Bauflächen</b>	4,31	1,15
<b>darunter festgelegt:</b> <b>(Gewerbegebiete)</b>	(4,31)	(1,15)
<b>Sonderbauflächen</b>	12,40	3,31
<b>darunter festgelegt:</b> <b>(Sondergebiete)</b>	(12,40)	(3,31)
<b>Gemeinbedarfsflächen</b>	41,05	10,95
<b>Grünflächen</b>	70,38	19,05
<b>darunter festgelegt:</b> <b>(natürliche und naturnahe Offenlandflächen)</b>	(13,60)	(3,63)
<b>Flächen für Landwirtschaft</b>	-	-
<b>Flächen für Wald</b>	-	-
<b>Überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen, darunter:</b>	14,22	3,80
<b>(Autobahnen)</b>	( - )	( - )
<b>Ruhender Verkehr</b>	-	-
<b>Bahnanlagen</b>	9,65	2,57
<b>Flächen für Versorgungsanlagen, Abfallentsorgung</b>	8,87	2,37
<b>Wasserflächen</b>	0,51	0,13
<b>Summe</b>	<b>374,78</b>	<b>100,00</b>





## SAALERANDZONE MIT DORFKERNEN BÖLLBERG UND WÖRMLITZ

---

### Geschichtliche Entwicklung

Die **Saale** durchfließt dieses Gebiet von Süden nach Norden. Zwischen dem Haupt- und einem Nebenarm befindet sich die **Rabeninsel**. Auf dem östlich ansteigenden und bei Überschwemmungen wenig gefährdeten Gelände liegen die beiden Hauptdörfer Wörmlitz und Böllberg. Das gegenüber der Rabeninsel gelegene Böllberg war Brücken- und Fährsiedlung und hat sich neben einer Wehranlage entwickelt, die diesen Saaleübergang sicherte. Von großer historischer und architektonischer Bedeutung ist die Kirche St. Nikolai aus dem 12. Jahrhundert. Die abwasser- und verkehrstechnisch günstige Lage begründete die Ansiedlung verschiedener großer Fabriken (Brauereien) im 19. Jahrhundert.

### Probleme

- o Im unmittelbaren Saalebereich befinden sich z.T. **stark belastende Betriebe**, die sich störend auf die angrenzende Wohnfunktion wie auf das wertvolle und schützenswerte Landschaftsbild auswirken.
- o Die eigentlichen **Uferbereiche der Saale** sind größtenteils **unzugänglich** oder durch private Nutzungen belegt, so daß der öffentliche Zugang zu diesem, für die Erholung wichtigen Landschaftsteil, nur teilweise möglich ist. Das betrifft nicht nur das östliche Ufer zur Saale, sondern auch Querverbindungen über die Saale hinweg zu den Pulverweiden, den Passendorfer Wiesen mit dem Kanalsystem und der Rabeninsel, die bislang nur über eine kleine Fährverbindung von Hallescher Seite zu erreichen war.

### Ziele

- o Als Oberziel soll der gesamte Teilraum als **Naherholungsbereich** für die angrenzenden, z.T. stark verdichteten Wohnquartiere entwickelt werden. Unter anderem sollen sich hier bauliche Einrichtungen, die den Freizeit- und Erholungsaspekt unterstützen, entwickeln können.

- o Die bestehenden **Gemengelagen** sollen durch Rückstufung der Nutzungsintensität planerisch gelöst werden; bei stark belastenden Betrieben ist eine Verlagerung anzustreben. Betriebe, die nicht wesentlich stören, können am Standort erhalten werden. Vorhandene **landwirtschaftliche Betriebe** sollen über die Darstellung als **Dorfgebiet** planerisch abgesichert werden.
- o Der direkte Uferbereich soll als durchgrünte Verbindung öffentlich nutzbar gemacht werden; Querbezüge zu den Wohnquartieren sollen die Zugänglichkeit sicherstellen. Die westlich anschließenden Landschaftsräume sollen durch Querungsmöglichkeiten der Saale für eine extensive Erholung in Natur und Landschaft zugänglich gemacht werden.
- o Für einen mittleren Straßen-Saaleübergang sind künftig erforderliche Flächen für die Trasse und deren Einbindung in das vorhandene Straßennetz freizuhalten.

### **Veränderungen der Ausgangslage**

Die Wohnfunktion im Bereich 'Weingärten' soll geschützt und planerisch durch die Darstellung von **Wohnbauflächen** geregelt werden. Neue Flächen werden nur im Bereich Unterplan dargestellt.

**Mischbauflächen** werden dort ausgewiesen, wo den bestehenden Gewerbebetrieben gewisse Entwicklungsspielräume eingeräumt werden sollen. Die **Sonderbauflächen** sollen freizeitbezogene bauliche Einrichtungen aufnehmen.

Entlang der Saale soll sich eine **öffentliche Grünfläche** entwickeln. **Querungsmöglichkeiten** zu den Wohngebieten sind in den Abschnitten Torstraße, Kantstraße, Diesterweg und Wörmlitz in die Konzeption mit eingeflossen.

### **Prioritäten**

Das Gelände des Betriebes Habrinol soll als **Wohnbaufläche** für Freizeit, Erholung und Gastronomie entwickelt werden.

Der **Umstrukturierung** des südlichen Brauereigeländes wird mit der Darstellung von Wohnbau- und gemischten Bauflächen entsprochen.

Die **Grünverbindung** entlang der Saale soll sukzessive entwickelt werden, vorrangig zunächst zwischen Böllberg mit der Verbindung zur Rabeninsel bis zur Hafensbahnbrücke als Zugang zu den Pulverweiden.

**Flächenbilanz**

Teilraum 12

Saalerandzone mit Dorfkernen Böllberg und Wörmlitz

<b>Flächen</b>	<b>Flächengröße in ha</b>	<b>Anteil in (%)</b>
<b>Wohnbauflächen</b>	21,89	14,98
<b>Gemischte Bauflächen</b>	14,52	9,94
<b>Gewerbliche Bauflächen</b>	-	-
<b>darunter festgelegt:</b>		
<b>(Gewerbegebiete)</b>	(-)	(-)
<b>Sonderbauflächen</b>	3,15	2,15
<b>darunter festgelegt:</b>		
<b>(Sondergebiete)</b>	(3,15)	(2,15)
<b>Gemeinbedarfsflächen</b>	3,88	2,66
<b>Grünflächen</b>	29,08	19,90
<b>darunter festgelegt:</b>		
<b>(natürliche und naturnahe Offenlandflächen)</b>	(11,00)	(7,53)
<b>Flächen für Landwirtschaft</b>	-	-
<b>Flächen für Wald</b>	43,66	29,88
<b>Überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen, darunter:</b>		
<b>(Autobahnen)</b>	(-)	(-)
<b>Ruhender Verkehr</b>	-	-
<b>Bahnanlagen</b>	1,57	1,08
<b>Flächen für Versorgungsanlagen, Abfallentsorgung</b>	-	-
<b>Wasserflächen</b>	21,32	14,59
<b>Summe</b>	<b>146,11</b>	<b>100,00</b>



## EHEMALIGE GARNISON WÖRMLITZ

---

### Geschichtliche Entwicklung

Das in der **Biegung der Saale** gelegene Gebiet ist überwiegend unbesiedelt geblieben und wurde landwirtschaftlich genutzt. Auf einer relativ ebenen Fläche des ansteigenden Geländes wurde in den 30er Jahren die damals außerhalb des bebauten Stadtgebietes liegende **Kasernenanlage** errichtet.

### Probleme

- o Die Gebäude der **ehemaligen Garnison** Wörmlitz stehen zum größten Teil leer. Die Bausubstanz der meisten Hauptgebäude ist in einem schlechten Bauzustand.
- o Im Norden der Garnison werden Gebäude als Asylantenunterkünfte genutzt, die mittel- bis langfristig verlagert werden müssen, um den Bereich ohne Hemmnisse insbesondere bei der Erschließung entwickeln zu können.
- o Der westlich anschließende Landschaftsraum wurde von den sowjetischen Streitkräften als **Übungsplatz** genutzt und liegt seit dem Abzug der Truppen brach. Militärische Altlasten sind bis jetzt noch nicht detailliert untersucht worden. Der Bereich geht in den saalebegleitenden hochwertigen Landschaftsraum über.

### Ziele

- o Der eigentliche Bereich der Garnison soll vor allem für Wohnungsbau und für den **Dienstleistungssektor** geöffnet werden. Dabei ist u.a. an öffentliche Dienstleister mit wenig Kundenverkehr gedacht. Durch den günstigen ÖPNV-Anschluß (S-Bahn) in fußläufiger Entfernung ergeben sich für den nördlichen Bereich gute Rahmenbedingungen. Eine direkte Verflechtung mit den Wohnstandorten Südstadt und Silberhöhe ist stadtplanerisches Leitbild.

- o Daneben soll sich auch eine **Mischung mit der Wohnfunktion** einstellen. Dies gilt für umzunutzende Garnisonsgebäude sowie vor allem für größere neu zu entwickelnde Flächen, die sich westlich der eigentlichen Garnison anschließen.
- o Der Komplex der Garnison und das neue Wohngebiet sollen durch einen **Grünzug** gegliedert werden, auch um die **prägnante fächerförmige Struktur** der Garnison ablesbar zu halten. In diese Zone lassen sich öffentliche Grünflächen einordnen, die an anderer Stelle verloren gehen.
- o Der ehemalige **Truppenübungsplatz (LSG)**, der den Bereich umgibt, soll landschaftlich entwickelt werden.
- o Der Bereich soll neben dem **S-Bahnanschluß** besser durch den ÖPNV erschlossen werden. Für die leistungsfähige Erschließung mit einer Straßenbahnlinie wird eine Trasse vorgesehen.

### **Veränderungen der Ausgangslage**

Die in der Zielsetzung angesprochenen Bereiche sollen als **Wohn- bzw. Mischbauflächen** dargestellt werden. Dabei handelt sich um ein ausgedehntes Gebiet westlich der Garnison und um den nördlichen und mittleren Bereich der ehemaligen Garnison selbst.

Die dargestellten **Misch- und Sonderbauflächen** im Zusammenhang mit den bestehenden Garnisonsgebäuden und den Flächenerweiterungen im nordwestlichen Anschluß sollen zum überwiegenden Teil Einrichtungen des tertiären Sektors aufnehmen.

Die Darstellung einer **öffentlichen Parkanlage** im Übergangsbereich zwischen neuem Wohnstandort und Garnison soll die Bereiche gliedern und kann auch freiraum-, sport- und freizeitbezogene Nutzungen aufnehmen.

Die ehemaligen Flächen des Übungsplatzes (LSG) sollen überwiegend der **Sukzession** überlassen werden als Übergangs- und Schutzzone zwischen den Bauflächen, der Kläranlage Wörmnitz und dem Naturschutzgebiet Pfungstanger. Das ehemalige Munitionsdepot soll renaturiert werden

In zentraler Lage der Garnison wird eine **Trasse für die Straßenbahn** dargestellt.

**Prioritäten**

Ein Teilbereich des dargestellten neuen Wohnstandortes soll kurzfristig baulich entwickelt werden. Ein **Vorhaben- und Erschließungsplan**, der v.a. Eigentumswohnungen in Geschößbauweise vorsieht, ist als Satzung beschlossen.

Der neue Wohnstandort westlich des Garnisonsstandortes mit einem bereits realisierten Teilgebiet soll nach und nach in Abschnitten weiter entwickelt werden.

Das gleiche gilt für die dargestellten gemischten Bauflächen und Sonderbauflächen innerhalb der Garnison, auf denen bereits ein Neubaukomplex der Telekom entstanden ist.



**Flächenbilanz**

Teilraum 13

Ehemalige Garnison Wörlitz

<b>Flächen</b>	<b>Flächengröße in ha</b>	<b>Anteil in (%)</b>
<b>Wohnbauflächen</b>	50,15	13,91
<b>Gemischte Bauflächen</b>	26,65	7,39
<b>Gewerbliche Bauflächen</b>	-	-
<b>darunter festgelegt:</b>		
<b>(Gewerbegebiete)</b>	( - )	( - )
<b>Sonderbauflächen</b>	9,01	2,50
<b>darunter festgelegt:</b>		
<b>(Sondergebiete)</b>	(9,01)	(2,50)
<b>Gemeinbedarfsflächen</b>	3,12	0,87
<b>Grünflächen</b>	178,11	49,42
<b>darunter festgelegt:</b>		
<b>(natürliche und naturnahe Offenlandflächen)</b>	(134,94)	(37,44)
<b>Flächen für Landwirtschaft</b>	14,07	3,90
<b>Flächen für Wald</b>	45,67	12,67
<b>Überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen, darunter:</b>		
<b>(Autobahnen)</b>	( - )	( - )
<b>Ruhender Verkehr</b>	1,07	0,30
<b>Bahnanlagen</b>	4,11	1,14
<b>Flächen für Versorgungsanlagen, Abfallentsorgung</b>	10,38	2,88
<b>Wasserflächen</b>	15,97	4,43
<b>Summe</b>	<b>360,46</b>	<b>100,00</b>

**ELSTERRANDDÖRFER BEESEN/AMMENDORF/  
RADEWELL/OSENDORF MIT WAGGONBAU  
UND PLASTWERK**

---

### **Geschichtliche Entwicklung**

Die nördlich der Weißen Elster gelegenen Dörfer Osendorf, Radewell, Ammendorf und Beesen sind unterschiedlichen Ursprungs: bei Osendorf (1343 erstmals urkundlich erwähnt) handelt es sich um eine slawische Siedlungsgründung; Beesen (1146) entwickelte sich neben einem Rittergut, Radewell (973) neben einer Burg.

Einschneidende Veränderungen ergaben sich im Zuge der **Industrialisierung** im 19. Jh. Direkt nördlich der Dörfer wurden große **Braunkohlevorkommen** entdeckt und bald großtechnisch ausgebeutet. Die Ansiedlung von Industrie (z.B. Waggonbau Ammendorf) wurde durch die günstige Lage an der Weißen Elster und die Anbindung an die 1846 eröffnete Thüringer Eisenbahn zusätzlich gefördert.

Die Entwicklung der Gemeinden zu industriell geprägten Vororten läßt sich auch an den steigenden Einwohnerzahlen ablesen: die Bevölkerung Ammendorfs wuchs von 570 (1865) auf 4000 (1910) Personen. In den 30er Jahren wurde das große Siedlungsgebiet östlich der Bahnlinie ("**Heimstättensiedlung**") neu erschlossen.

### **Probleme**

- o Im gesamten Teilraum bestehen **großflächige Gemengelagen**; z.T. grenzen Wohngebiete direkt an industriell genutzte Bereiche an. Dies gilt in extremem Maße für die "**Heimstättensiedlung**" in direkter Lage zur Waggonfabrik Ammendorf sowie die Bebauung entlang der Merseburger Straße. Im nördlichen Bereich fällt auch der unmittelbare Übergang von industriell genutzten Flächen des Plastwerkes zum Landschaftsraum auf.
  
- o Da eine Verlagerung von Betrieben, von denen Emissionen ausgehen könnten, in den nächsten Jahren nicht realisiert werden kann, sind die Wohnbereiche
  - Regensburger Straße
  - Merseburger Straße
  - Heimstättensiedlung/Brückenstraße

ggf. aufgrund der Gemengelage als belastete Gebiete zu bewerten.

- o Grundsätzlich gilt vor allem für die **Ortslage Ammendorf**, daß hier eine geordnete städtebauliche Entwicklung durch die rasche Industrialisierung des Bereiches nicht erfolgte. Dies trifft in extremem Maße für die Stadteingangssituation im Bereich der Merseburger Straße zu. Die Eingangssituation in der Regensburger Straße ist in dieser Hinsicht weniger gravierend, bedarf jedoch ebenfalls stadtgestalterischer Überlegungen.
- o Im verkehrlichen Bereich sind vor allem die stark belasteten **Ortsdurchfahrten** von Ammendorf, Radewell und Osendorf als Problem anzusprechen.

### Ziele

- o Im Bereich der **Stadteingänge** Merseburger und Regensburger Straße sollen die gewerblichen Bauflächen zugunsten einer eingeschränkten Emissionsintensität zurückgestuft werden. Dabei soll z.T. auch die vorhandene Wohnbebauung überplant werden, um gänzlich unverträgliche Nutzungen stärker zu gliedern. In den Dorflagen sind kleinräumige **Gemengelagen** planerisch durch Umstufung zu mildern. **Landwirtschaftliche Betriebe** sollen durch die Darstellung als **Dorfgebiet** planerisch gesichert werden.
- o Vorhandene gewerbliche Bauflächen sollen abgerundet und durch **Schutzpflanzungen** zur Landschaft hin verträglich gestaltet werden.
- o Im Bereich Ammendorf soll sich ein zentraler **Bereich für die Versorgung** entwickeln, der seinen Einzugsbereich nach Beesen, Radewell und Osendorf erstreckt.
- o Die **Übergangsbereiche zur Saale** sollen weitestgehend von Bebauung freigehalten werden; dabei soll eine landwirtschaftliche Restnutzung verbleiben.
- o Zwischen der Silberhöhe, der Rosengartensiedlung (**Ellerngraben**) und Ammendorf soll ein Grünzug bis in den nordöstlich anschließenden Landschaftsraum entwickelt und mit künstlerischen Mitteln gestaltet werden.
- o Im Bereich der Merseburger Straße ist eine Straßenbahntrasse, die als Querspange zur Silberhöhe fungieren soll (Brauhausstraße), freizuhalten.

- o Im Bereich des alten Wasserwerkes in Beesen wird zur Realisierung eines Freizeit- und Tourismuszentrums mit überregionaler Bedeutung eine Sonderbaufläche dargestellt.

### **Veränderungen der Ausgangslage**

Die Darstellung von **Wohn- und Mischbauflächen** sind von relativ geringer Ausdehnung und haben nur abrundenden Charakter. Im Bereich der Bauschuttdeponie Silberhöhe werden Wohnbauflächen mit einem gliedernden Grünzug dargestellt, der die Verbindung von Ellerngraben und Freibad Ammendorf offenhalten soll.

Die Industrieschwerpunkte werden in ihrem Bestand gesichert. In den Bereichen nördlich des Plastwerkes und nördlich von Radewell und Osendorf (B-Plan Nr. 29) werden neue **gewerbliche Bauflächen** zum Teil in eingeschränkter Nutzungsintensität dargestellt. Das gleiche gilt für die kleinteiligen gewerblichen Einstreuungen in Radewell und für den Übergangsbereich zwischen Heimstättensiedlung und Waggonbauwerk.

Der gesamte Bereich beidseits der Merseburger Straße soll auch unter stadtgestalterischen Gesichtspunkten **eingeschränkte gewerbliche Nutzungen** aufnehmen. Die rückwärtigen Bereiche eignen sich auch für industrielle Nutzungen mit höheren Störwirkungen. Östlich der Merseburger Straße ist eine Fläche für das neue Depot der HAVAG als **Sonderbaufläche** dargestellt. Das Gut Beesen und die Schule der Handwerkskammer an der Straße der Bergarbeiter werden als **Gemeinbedarfsfläche** dargestellt.

Im Bereich des Ellerngrabens und der Hochspannungstrassen sollen sich **Grünzüge** entwickeln, die sich bis in die vorab beschriebenen Bereiche fortsetzen. Im östlichen Gebiet des Teilraumes werden die **Reidebachplanungen** bis in ihren Mündungsbereich in die Weiße Elster in die Kategorien der FNP-Planungen transformiert. Die Darstellungen folgen denen der nördlich anschließenden Teilräume.

Die im Teilraum notwendigen **Umgehungsstraßen** zur Entlastung der Ortsdurchfahrten werden entsprechend der Verkehrsentwicklungsplanung übernommen. Es handelt sich dabei um die Eisenbahnstraße als Ortsumgehung von Ammendorf, Radewell und Osendorf und die Ortsumgehung Ammendorf über die Brauhausstraße. Im ÖPNV-Bereich wird die **Straßenbahntrasse** zwischen dem zentralen Bereich der Silberhöhe und dem neuen Depot dargestellt.

## Prioritäten

Vorrangig sollen in diesem Bereich neue Bauflächen für das **produzierende Gewerbe** erschlossen werden. Dabei sind die Flächen im Zusammenhang mit den Bebauungsplänen Nr. 6 und 29 schon teilweise mit konkreten Planungen belegt. Ebenfalls mit konkretem Hintergrund werden die Flächen des ehemaligen Gutes Beesen beplant, die **Waldorfschule** hat hier ihren Standort erhalten. In verkehrlicher Hinsicht steht vor allem der Ausbau der **Brauhausstraße** in hoher Priorität, da hierdurch eine Entlastung der Ortslage Ammendorf zu erwarten ist. Ähnliches gilt auch für die Ortsumfahrung Radewell, für die in der Plandarstellung noch zwei Alternativen enthalten sind. In gleicher Prioritätsstufe steht aus betrieblichen Gründen die **Straßenbahnquerspange** zwischen Silberhöhe und dem neuen Straßenbahndepot.

**Flächenbilanz**

Teilraum 14

Elsterranddörfer Beesen/Ammendorf/Radewell/Osendorf mit Waggonbau und Plastwerk

<b>Flächen</b>	<b>Flächengröße in ha</b>	<b>Anteil in (%)</b>
<b>Wohnbauflächen</b>	224,18	35,67
<b>Gemischte Bauflächen</b>	8,88	1,41
<b>Gewerbliche Bauflächen</b>	188,09	29,92
darunter festgelegt: <b>(Gewerbegebiete)</b>	(25,33)	(4,03)
<b>Sonderbauflächen</b>	9,37	1,49
darunter festgelegt: <b>(Sondergebiete)</b>	(6,44)	(1,02)
<b>Gemeinbedarfsflächen</b>	9,54	1,52
<b>Grünflächen</b>	121,99	19,41
darunter festgelegt: <b>(natürliche und naturnahe Offenlandflächen)</b>	(75,80)	(12,06)
<b>Flächen für Landwirtschaft</b>	12,27	1,95
<b>Flächen für Wald</b>	1,67	0,27
<b>Überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen, darunter: (Autobahnen)</b>	( - )	( - )
<b>Ruhender Verkehr</b>	-	-
<b>Bahnanlagen</b>	22,69	3,61
<b>Flächen für Versorgungsanlagen, Abfallentsorgung</b>	1,48	0,23
<b>Wasserflächen</b>	8,74	1,39
<b>Summe</b>	<b>628,64</b>	<b>100,00</b>



**SAALE- UND ELSTERAUE**

---

**Geschichtliche Entwicklung**

Der Zwickel im Gebiet zwischen der **Saale und der einmündenden Weißen Elster** ist Überschwemmungsgebiet und daher kaum besiedelt. Die beiden Gassendörfer **Planena und Burg**, die wegen dieser ungünstigen Lage kaum Erweiterungen erfahren haben, sind jedoch schon relativ früh urkundlich erwähnt worden (1184 bzw. 1240). Das Gebiet gehört seit 1950 zur Stadt Halle.

**Probleme**

- o Der weitestgehend landschaftlich geprägte Raum wird heute schon durch die technischen **Einrichtungen der Wasserversorgung** tangiert; insbesondere die teilweise ackerbauliche Nutzung im Überschwemmungsbereich und im Trinkwasserschutzgebiet stellt ein Hauptproblem dar.
- o Durch die **ICE-Planungen**, die diesen bedeutenden Landschaftsraum durchschneiden, werden die zusammenhängenden Teilräume dieses z.T. unter Naturschutz stehenden Landschaftsraumes zerschnitten und in ihrem Landschaftsbild stark verändert, insbesondere durch die technischen Bauwerke, die aufgrund der notwendigen konstruktiven Berücksichtigung und der zeitweisen Überschwemmung dieses Bereiches besonders auffällig ausfallen werden.

**Ziele**

- o Die bedeutenden **Auenbereiche von Saale und Elster** sollen geschützt und in ihrem Erscheinungsbild weiterentwickelt werden. Die Eingriffe durch bauliche Anlagen der Stadttechnik und der Bahntrassierung sind auf das unabdingbare Maß zu reduzieren und an entsprechender Stelle auszugleichen. Dem Gebot der Trassenbündelung kommt in diesem Zusammenhang eine bedeutende Stellung zu.
- o Die heute noch **intensiv genutzten landwirtschaftlichen Flächen** müssen aufgrund des stofflichen Eintrages in die Trinkwasserversorgung extensiv bewirtschaftet oder in wenig belastende Nutzungsarten umgewandelt werden.



- o Planena und Burg werden aufgrund ihres bestehenden Charakters als **Dorfgebiete** gesichert.

### **Veränderungen der Ausgangssituation**

Die Planungen des **ICE-Trassenverlaufes** mit ihren großflächigen Kurvenaufweitungen werden nachrichtlich in die Planung übernommen.

### **Prioritäten**

Die Realisierung der **ICE-Trasse** gehört zu den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit.

**Flächenbilanz**

Teilraum 15

Saale- und Elsteraue

<b>Flächen</b>	<b>Flächengröße in ha</b>	<b>Anteil in (%)</b>
<b>Wohnbauflächen</b>	-	-
<b>Gemischte Bauflächen</b>	4,99	0,60
<b>Gewerbliche Bauflächen</b>	-	-
<b>darunter festgelegt:</b>		
<b>(Gewerbegebiete)</b>	( - )	( - )
<b>Sonderbauflächen</b>	-	-
<b>darunter festgelegt:</b>		
<b>(Sondergebiete)</b>	( - )	( - )
<b>Gemeinbedarfsflächen</b>	-	-
<b>Grünflächen</b>	403,61	48,73
<b>darunter festgelegt:</b>		
<b>(natürliche und naturnahe Offenlandflächen)</b>	(402,27)	(48,57)
<b>Flächen für Landwirtschaft</b>	70,11	8,46
<b>Flächen für Wald</b>	236,75	28,58
<b>Überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen, darunter</b>	6,87	0,83
<b>(Autobahnen)</b>	( - )	( - )
<b>Ruhender Verkehr</b>	-	-
<b>Bahnanlagen</b>	18,41	2,22
<b>Flächen für Versorgungsanlagen, Abfallentsorgung</b>	22,60	2,73
<b>Wasserflächen</b>	64,98	7,84
<b>Summe</b>	<b>828,30</b>	<b>100,00</b>



**HALLE-NEUSTADT/NIETLEBEN/  
PASSENDORF/GEWERBEGEBIET NEUSTADT**

---

### **Geschichtliche Entwicklung**

Die ältesten Siedlungen in diesem Raum sind Nietleben, eine slawische Dorfgründung am Südrand der **Döläuer Heide**, erstmalig erwähnt 1371, und Passendorf, ein altes Fischerdorf an der Saale. Nietleben erlebte zu Beginn des 19. Jh. mit der Industrialisierung und dem Kohleabbau ein starkes Wachstum. Bruchfeldsee und Heidesee sind Relikte der Tagebaue. Die **Gartenstadt Nietleben** entstand in den 30er Jahren dieses Jahrhunderts.

**Passendorf** ist nur noch in einzelnen Bauten erhalten, da das Gemeindegebiet für die neue Wohnstadt Halle-Neustadt beansprucht worden ist. **Halle-Neustadt** ist eine moderne Stadtneugründung nach dem 2. Weltkrieg, die als Chemiarbeiterstadt für 100.000 Einwohner zu Beginn der 60er Jahre geplant und bis Ende der 80er Jahre zu großen Teilen realisiert wurde. Die Gebäude sind durchweg in Plattenbauweise hergestellt. Halle-Neustadt war als Stadt zunächst selbständig und gehört seit 1990 zu Halle; sie hat z.Zt. ca. 75.000 Einwohner (1997).

### **Probleme**

- o Auf der Südseite des Stadtgebietes verläuft die **hochbelastete B 80**, die autobahnähnlich ausgebaut ist.
- o Die Problemstellung in Halle-Neustadt besteht in der starken Überflutung mit fließendem und **ruhendem Verkehr**, sehr breit dimensionierten Haupteerschließungsstraßen (Zerschneidungswirkung), zu geringer qualitativer Freiflächenausstattung für Aufenthalt, Spiel und Erholung im Wohnumfeld und im Zustand und Zuschnitt der Wohngebäude und Wohnungen.
- o Bedingt durch die Konzipierung als **reine Wohnstadt** fehlt ein ausreichendes wohnungsnahes Arbeitsplatzangebot.
- o Einen gravierenden Mangel stellt die **fehlende Straßenbahnanbindung** dar.

- o Nietleben zeigt, bedingt durch die sprunghafte Entwicklung, ein stark zergliedertes, bandartiges Erscheinungsbild. Der Ortskern ist durch diese Bebauung stark überlagert. Zusätzlich wird der Ortskernbereich durch die **südlich hart angrenzenden Hochgeschoßbauten** der Neustadt gestört.

### Ziele

- o Die Schaffung von Arbeitsplätzen und damit eine **Nutzungsmischung** aus Wohnen/Dienstleistung und wohnverträglichem Gewerbe ist anzustreben. In diesem Sinne erhöht die weitere Entwicklung und Erschließung vorhandener gewerblicher Reserveflächen im benachbarten Gewerbegebiet die Zahl der Arbeitsplätze in unmittelbarer Nähe dichter Wohngebiete.
- o Die **Ordnung des ruhenden Verkehrs**, teils durch intensivierte Nutzung der bereits für diese Zwecke beanspruchten Flächen, teils durch Neuausweisung in ohnehin verkehrlich genutzten Restflächen ist von großer Bedeutung.
- o Die Erhaltung und Herstellung von **Grünzügen**, deren interne Vernetzung und ihre Anbindung an angrenzende Landschaftsräume, wie Saaleaue und Dölauer Heide, muß aus Gründen der Verbesserung des Wohnumfeldes als wichtige Zielsetzung angesehen werden.
- o Der Ausbau des **ÖPNV-Netzes**, insbesondere die Anbindung der Neustadt durch die Straßenbahn, steht an vorrangiger Stelle.
- o Bei Erhaltung der vorhandenen **Grundstruktur von Nietleben/Granau** müssen sich bauliche Ergänzungen nach Art und Maß an den örtlichen Strukturen orientieren.
- o Die Ausbildung einer **städtebaulichen Übergangszone** zwischen den kleinteiligen Ortsstrukturen von Nietleben und der Großsiedlung von Halle-Neustadt ist funktional und stadtgestalterisch zu bewältigen.

### Veränderungen der Ausgangslage

Da für den Ortsteil Nietleben die **Wohnentwicklung** vorrangiges Ziel ist, sind die Flächenreserven entsprechend zu nutzen. Dazu zählen innerörtliche Freiflächen und Bereiche, die durch Umwandlung gewonnen werden, u.a. Gartenkolonie mit Tendenzen zum Wohngebiet, Garagenanlagen, Gewerbebetriebsflächen zwischen Eislebener und Soltauer Straße. Neue Wohnbauflächen in Nietleben im Einwirkungsbereich der S-Bahn-Strecke sind mit einer Signatur „Vorkehrungen zum Schutz gegen schäd-

liche Umwelteinwirkungen“ dargestellt, um auf zu erwartende Konflikte hinzuweisen und Lösungen im Rahmen künftiger Entwicklungen vorzusehen.

Im Bereich Granau ist eine **Wohn- und Mischbaufläche** vorgesehen, deren Realisierung nach Maßstab und Bauweise an die Örtlichkeit und den Landschaftsraum anzupassen ist. In Halle-Neustadt sind mit Ausnahme einer Wohnbaufläche an der Straße 'Am Bruchsee' und nach der Umwandlung einiger innerörtlicher Garagenanlagen keine Wohnentwicklungsflächen vorhanden. Zwischen neuer Wohnbaufläche Granauer Berg und Bundesfernstraße ist eine Signatur „Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen“ dargestellt, um auf zu erwartende Konflikte hinzuweisen und Lösungen im Rahmen künftiger Entwicklungen vorzusehen.

Zur Stärkung des Arbeitsplatzangebotes im Wohnstandort Halle-Neustadt sind **Mischbauflächen** insbesondere im Zentrum ausgewiesen. Darüber hinaus werden am Gimritzer Damm **Sonderbauflächen** für spezielle Nutzungen, wie Einrichtungen für Freizeit, Sport und Erholung (z.B. Eissporthalle, Tennishalle), vorgesehen unter Beachtung des Hochwasserschutzbereiches und des Landschaftsschutzes. Eine weitere Stärkung des Arbeitsplatzangebotes ist in der Entwicklung des Gewerbegebietes (früher Versorgungsgebiet) zu sehen und den kleinflächigen **Gewerbeflächenausweisungen** zwischen B 80 und Halle-Neustadt für wohnverträgliches Gewerbe.

Die insbesondere im Gewerbegebiet Neustadt dargestellten **Grünzüge** sind im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung oder Fachplanung entsprechend der Örtlichkeit auszugestalten. Gleiches gilt für die großzügig ausgelegte **Landschafts- und Grünzone** zwischen Halle-Neustadt-West und Wohnentwicklungsbereich Granau.

Bei den Verkehrsentwicklungsmaßnahmen sind der Anschluß der **B 80 an die geplante Südtangente**, die Verbesserung der **Verkehrerschließung** Halle-Neustadt-Nord und der Anschluß Halle-Neustadt an das **Straßenbahnnetz** als Schwerpunkt zu sehen.

### **Prioritäten**

Vordringliche Aufgabe in Halle-Neustadt ist die **Entwicklung des Stadtteilzentrums**, der Anschluß an das Straßenbahnnetz und die baureife Erschließung gewerblicher Entwicklungsflächen sowie die Wohnumfeldverbesserung.

**Flächenbilanz**

Teilraum 16

Halle-Neustadt/Nietleben/Passendorf/Gewerbegebiet Neustadt

<b>Flächen</b>	<b>Flächengröße in ha</b>	<b>Anteil in (%)</b>
<b>Wohnbauflächen</b>	418,59	32,93
<b>Gemischte Bauflächen</b>	30,23	2,38
<b>Gewerbliche Bauflächen</b>	93,74	7,38
<b>darunter festgelegt: (Gewerbegebiete)</b>	(10,76)	(0,85)
<b>Sonderbauflächen</b>	30,46	2,40
<b>darunter festgelegt: (Sondergebiete)</b>	( - )	( - )
<b>Gemeinbedarfsflächen</b>	55,28	4,35
<b>Grünflächen</b>	356,81	28,09
<b>darunter festgelegt: (natürliche und naturnahe Offenlandflächen)</b>	(179,37)	(14,11)
<b>Flächen für Landwirtschaft</b>	59,59	4,69
<b>Flächen für Wald</b>	131,91	10,38
<b>Überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen, darunter: (Autobahnen)</b>	( - )	( - )
<b>Ruhender Verkehr</b>	5,04	0,40
<b>Bahnanlagen</b>	13,57	1,07
<b>Flächen für Versorgungsanlagen, Abfallentsorgung</b>	1,83	0,14
<b>Wasserflächen</b>	38,34	3,01
<b>Summe</b>	<b>1.271,09</b>	<b>100,00</b>

**KRÖLLWITZ/HEIDE-SÜD**

---

**Geschichtliche Entwicklung**

**Kröllwitz** ist im Ursprung ein sorbisches Fischerdorf am Saaleübergang unmittelbar gegenüber von Giebichenstein. Urkundlich wird Kröllwitz 1291 erstmals erwähnt. Im Jahre 1900 wurde der Ort nach Halle eingemeindet und nahm von da an eine Entwicklung als Villen- und Wohnort von Halle in der **romantischen Saalelandschaft**. Der Bereich **Weinbergweg/Heide-Süd** blieb bis ins 19. Jahrhundert unbesiedelt. Die bauliche Entwicklung begann mit dem "Königlichen Gestüt" und der Landeskrankenheilanstalt Mitte des 19. Jahrhundert.

Zwischen den beiden Weltkriegen setzte sich die bauliche Entwicklung mit kleinen Wohnsiedlungen und insbesondere dem großflächigen Garnisonsausbau in **Heide-Süd** Mitte der 30er Jahre fort. Einen weiteren Entwicklungsimpuls erhielt das Gebiet mit der Verlegung von Teilen der **Universität** in den Bereich Weinbergweg/Kreuzvorwerk.

**Probleme**

- o Auffällig ist die Tendenz einer teilweise **ungeordneten Entwicklung der Kleingartenanlagen** westlich von Kröllwitz im Bereich Fuchsbergweg.

**Sondernutzung**

- o Im Bereich Brandberge wird eine größere Teilfläche des festgesetzten Naturschutzgebietes durch die Bundeswehr als Übungsgelände genutzt. Die Bundeswehrfläche wird durch eine Strich-Punkt-Signatur umgrenzt und mit einer Textzeile „SO Bund“ versehen.

**Ziele**

- o Aufgrund der Lage im Stadtgebiet, der Erschließung, der landschaftlichen Qualitäten und der Potentiale der **ehemaligen Garnison** und des Bereiches Weinberg - Kreuzvorwerk bietet das Gebiet günstigste Voraussetzungen, den Bedarf für Wohnen, Universität, Klinik, private und öf-



fentliche Dienstleistungsunternehmen und sonstige zentrale Einrichtungen zu realisieren. Die bauliche Entwicklung muß auf die hochwertigen Landschaftselemente, insbesondere Dölauer Heide, Brandberge, Saaleaue und den naturräumlichen Zusammenhang dieser Elemente Rücksicht nehmen.

- o An geeigneten Stellen sollten **parkartige Grünzüge** entwickelt und **mit künstlerischen Mitteln gestaltet** werden.

### **Veränderungen der Ausgangslage**

Der Wohn- und Kleingartenbereich Lettiner Straße wird in Teilen als **Wohngebiet** entwickelt. Bei Erweiterung des vorhandenen Wohngebietes in der angedachten Weise ist über die evtl. Veränderung der Grenze des Landschaftsschutzgebietes zu befinden. Ebenso wird der Bereich der Mannschaftsunterkünfte in der ehemaligen Garnison Heide-Süd als **allgemeine Wohngebiete** für 5000 -6000 Einwohner mit der entsprechenden Infrastruktur umgewandelt. Die Gliederung des Wohngebietes durch Grünräume ist unter Berücksichtigung ökologischer Belange im Bebauungsplanverfahren weiter zu untersuchen.

Entsprechend der vorgenannten Zielsetzung soll neben dem Wohnschwerpunkt Heide-Süd ein **Arbeitsplatzschwerpunkt** im Bereich Gimritzer Damm/Heideallee und Weinbergweg/E.-Grube-Straße für Wissenschaft, Forschung, Technologie, private und öffentliche Dienstleistungen sowie Sport geschaffen werden. Das Arbeitsplatzpotential liegt in einer Größenordnung bis 5000 Arbeitsplätze.

Die großen Landschaftsräume Dölauer Heide, Brandberge, Saaleaue bleiben unangetastet und werden durch **Grün- und Landschaftszüge** miteinander verbunden. Dies gilt insbesondere für den Landschaftsraum zwischen Heide-Süd und Halle-Neustadt, über den die Saaleaue und der Bereich Bruchsee/Dölauer Heide miteinander verbunden sind. Für die Landschaftszone ist eine differenzierte Nutzung und Gestaltung vorgesehen als Parkanlage, Grünflächen für Sport, Spiel und Erholung und zur naturnahen Vegetation.

Eine weitere **Grünverbindung** zwischen Saaleaue, Brandberge und Dölauer Heide ist im Bereich Talstraße/Kreuzvorwerk/Brandbergweg und Dölauer Straße vorgesehen unter Einbeziehung der zentralen Grün- und Sportanlage nördlich der Klinik Kröllwitz.

Die Verlängerung der **Straßenbahn** zwischen Hubertusplatz und Kröllwitz und später nach Heide-Nord ist vorgesehen.

Eine nördlich der Äußeren Lettiner Straße innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Saale“ dargestellte Wohnbaufläche (etwa 2,6 ha groß) wird zunächst als weiße Fläche dargestellt.

Nach Abschluß der vom Umweltamt eingeleiteten Prüfung der Schutzwürdigkeit dieser Teilfläche ist durch den Stadtrat eine Entscheidung über die künftige Nutzung (Wohnbaufläche oder Grünfläche) zu treffen und die Genehmigung des Regierungspräsidiums Halle dazu einzuholen.

### **Prioritäten**

Der Bereich der Garnison **Heide-Süd** ist als städtebaulicher Entwicklungsbereich gem. § 165 Baugesetzbuch festgelegt. Die städtebauliche, planungsrechtliche und technische Vorbereitung der vorgenannten **Entwicklungsmaßnahmen** ist dringlich, da verschiedene Bedarfsträger bereits Planungen erstellen:

Die **Leichtathletiksporthalle** Kröllwitz/Dölauer Straße wurde 1997 fertiggestellt und in Betrieb genommen.

Die Erweiterung der **Klinik Kröllwitz** wird z.Z. planerisch vorbereitet.

Gebäudekomplexe der ehemaligen **Garnison** an der Heideallee werden z.Zt. für Universitätszwecke saniert.

**Flächenbilanz**

Teilraum 17

Kröllwitz/Heide-Süd

<b>Flächen</b>	<b>Flächengröße in ha</b>	<b>Anteil in (%)</b>
<b>Wohnbauflächen</b>	184,97	28,08
<b>Gemischte Bauflächen</b>	-	-
<b>Gewerbliche Bauflächen</b>	1,98	0,30
<b>darunter festgelegt:</b>		
<b>(Gewerbegebiete)</b>	(1,98)	(0,30)
<b>Sonderbauflächen</b>	111,88	16,98
<b>darunter festgelegt:</b>		
<b>(Sondergebiete)</b>	(1,94)	(0,29)
<b>Gemeinbedarfsflächen</b>	3,35	0,51
<b>Grünflächen</b>	229,90	34,90
<b>darunter festgelegt:</b>		
<b>(natürliche und naturnahe Offenlandflächen)</b>	(132,89)	(20,17)
<b>Flächen für Landwirtschaft</b>	40,05	6,08
<b>Flächen für Wald</b>	57,01	8,65
<b>Überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen, darunter:</b>	8,45	1,28
<b>(Autobahnen)</b>	( - )	( - )
<b>Ruhender Verkehr</b>	-	-
<b>Bahnanlagen</b>	-	-
<b>Flächen für Versorgungsanlagen, Abfallentsorgung</b>	-	-
<b>Wasserflächen</b>	17,70	2,69
<b>Summe</b>	<b>658,72</b>	<b>100,00</b>

## DÖLAU/LETTIN/HEIDE-NORD/DÖLAUER HEIDE

---

### Geschichtliche Entwicklung

In dem Bereich, der sich vom Nordrand der **Döläuer Heide** bis an die Saale erstreckt, befinden sich mit **Dörlau, Lettin und Heide-Nord** drei Siedlungen unterschiedlicher Struktur und Geschichte. Die Besiedlung dieses Raumes in vorgeschichtlicher Zeit wird durch den Menhir in Dörlau ("Steinerne Jungfrau") belegt.

Dörlau und Lettin sind beide Dörfer slawischen Ursprungs. Ihre größte Blüte erlebten sie durch den Steinkohlebergbau. Vor allem Dörlau entwickelte sich seit dem 17./18. Jh. zu einem **Bauern- und Bergmannsdorf**. Durch die landschaftlich reizvolle Lage und die Nähe zu Halle wurde dann Dörlau Ende des 19. Jh. zu einem bevorzugten Wohnstandort, was sich in der **Villenstruktur** am südlichen Rand widerspiegelt. 1950 wurden beide Orte im Zuge der Kreisgrenzenreform nach Halle eingemeindet.

Zwischen Dörlau und Lettin liegt **Heide-Nord**, eine in Plattenbauweise erstellte **Großwohnsiedlung**, die in den 80er Jahren errichtet wurde. Schon in dem "Gesamtsiedlungsplan für das engere Hallesche Wirtschaftsgebiet" von 1932 wird der Bereich des heutigen Heide-Nord als Siedlungsgebiet ausgewiesen. Von den ursprünglich sieben geplanten Wohnkomplexen sind zwei realisiert worden, eine weitere Ausdehnung des Geschoßwohnungsbaus ist nicht vorgesehen.

### Probleme

- o In den Ortskernen der aus Bauerndörfern entstandenen Orte Dörlau und Lettin befinden sich größere Anlagen aus ehemaliger landwirtschaftlicher Nutzung. In diese Gebäude drängen nun **zunehmend gewerbliche Betriebe**, die eine Störung der Wohnfunktion befürchten lassen. Vor allem das Betonwerk in Dörlau stellt eine Beeinträchtigung dar, die für die Entwicklung als bevorzugter Wohnstandort zu lösen ist.

- o Durch Bebauung entlang der ortsauswärts führenden Straßen, wie z.B. in Lettin entlang der Schiepziger Straße und in Dörlau an der Stadtforststraße, sowie die Umstrukturierung von Kleingartenanlagen in Wohngebiete sind die **Ortsränder** erheblich verändert und zergliedert worden.
- o Es fehlen **gestaltete Grünbereiche**, Verkehrsflächen (sowohl für den ruhenden als auch für den fließenden und den fußläufigen Verkehr), Einrichtungen der sozialen und tertiären Infrastruktur sowie sowohl eine verkehrliche als auch landschaftliche Einbindung in die Umgebung. Als problematisch stellt sich der konkurrierende Flächenanspruch von **ruhendem Verkehr** und benötigten Freiflächen dar.

### Ziele

- o Vorrangiges Ziel sowohl für Dörlau als auch für Lettin ist die **Entwicklung als Wohnstandort** mit integrierten örtlichen Versorgungseinrichtungen.
- o Entsprechend des vorhandenen **kleinteiligen, dörflichen Siedlungscharakters** muß sich eine ergänzende Bebauung dieser Strukturen anpassen, wobei die Ortsränder arrondiert und ablesbar werden sollen.
- o Vorhandene **Gemengelagen** sollten durch Umnutzung bzw. Rückstufung der gewerblichen Betriebe aufgehoben werden.
- o Wichtig für die Entwicklung und Gestaltung des Wohnumfeldes der Ortslage Heide-Nord ist die Lösung des Problems für den **ruhenden Verkehr** (ggf. durch Parkhäuser als Quartiersgaragen).
- o Eine weitere Umbauung der **Dörlauer Heide** und eine Verdichtung der Bebauung um diesen Stadtforst durch neue Siedlungen ist zu vermeiden.
- o Zugunsten des Schutzes der Dörlauer Heide durch Verkehrsentslastung der Salzmünder Straße zwischen Dörlau und Nietleben ist eine Ortsumgehung zwischen Lettin und Dörlau im Zuge Nordstraße - nördliche Randstraße - Schiepziger Straße - Salzmünder Straße zu schaffen. Die Trassenführung ab Schiepziger Straße zur Salzmünder Straße ist durch eine Vorplanung einschließlich Umweltverträglichkeitsprüfung zu klären und mit der Nachbargemeinde Salzmünde abzustimmen. Ansatzpunkte für Trassenvarianten sind im Flächennutzungsplan dargestellt. Verkehrsbelastungen des Ortsteiles Schiepzig und des Wohngebietes „Seepark“ der Gemeinde Salzmünde sind zu vermeiden.

## Veränderungen der Ausgangslage

Die Ausweisung von **Wohnbauflächen** erfolgt sowohl in Dörlau als auch in Lettin zum größten Teil auf vorher landwirtschaftlich genutzten Flächen. In Dörlau ist eine Erweiterung und Arrondierung im Osten und Nordwesten des Ortes vorgesehen. Die Wohnbaufläche im Nordwesten der Ortslage ist mit einer überlagernden Signatur „Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen“ (Lärmschutz) versehen, um auf eventuelle erforderliche Konfliktlösungen im Rahmen verbindlicher Bauleitplanungen hinzuweisen. Die Waldsiedlungen im Süden von Dörlau weisen eine charakteristische, sehr lockere Baustruktur auf. Bauliche Nachverdichtungen durch Grundstücksteilungen sollten zur Erhaltung des Gebietscharakters sehr zurückhaltend behandelt werden. Bisherige Wohnbauflächen werden z.T. nachverdichtet oder die sich im Norden befindenden Kleingartenanlagen teilweise in Wohnbauflächen umstrukturiert. Der Schwerpunkt der Wohnbauflächenerweiterung in Lettin liegt im südlichen Bereich, zwischen Schiepziger Straße und Haßgraben.

Eine westlich der Röntgenstraße (Dörlau) vorgesehene kleine Wohnbaufläche wird zunächst als weiße Fläche dargestellt. Sie liegt in einem im Regionalen Entwicklungsprogramm für den Regierungsbezirk Halle ausgewiesenen Vorranggebiet für Natur und Landschaft Dörlauer Heide. Nach Abschluß des beantragten Zielabweichungsverfahrens vom Regionalen Entwicklungsprogramm ist durch den Stadtrat eine Entscheidung über die künftige Nutzung zu treffen und die Genehmigung des Regierungspräsidiums Halle dazu einzuholen.

Das Gelände der ehemaligen Porzellanfabrik wird als Erweiterungsfläche für Gewerbe und als Standort für **Sportanlagen** vorgesehen.

Grundkonzeption für den gesamten Teilraum ist eine Verknüpfung der großen landschaftlich bedeutenden Räume, wie Dörlauer Heide und Saaleaue. Die **Grünzüge** sollen in die Siedlungsräume hineingezogen werden. Die **Renaturierung** der vorhandenen Gräben ist vorgesehen.

Die Bundeswehranlagen in der Dörlauer Heide werden aufgegeben. Die Flächen werden als **Wald** dargestellt.

## Prioritäten

Aufgrund der hohen Wohndichte steht die **Wohnumfeldverbesserung** in Heide-Nord an oberster Stelle.

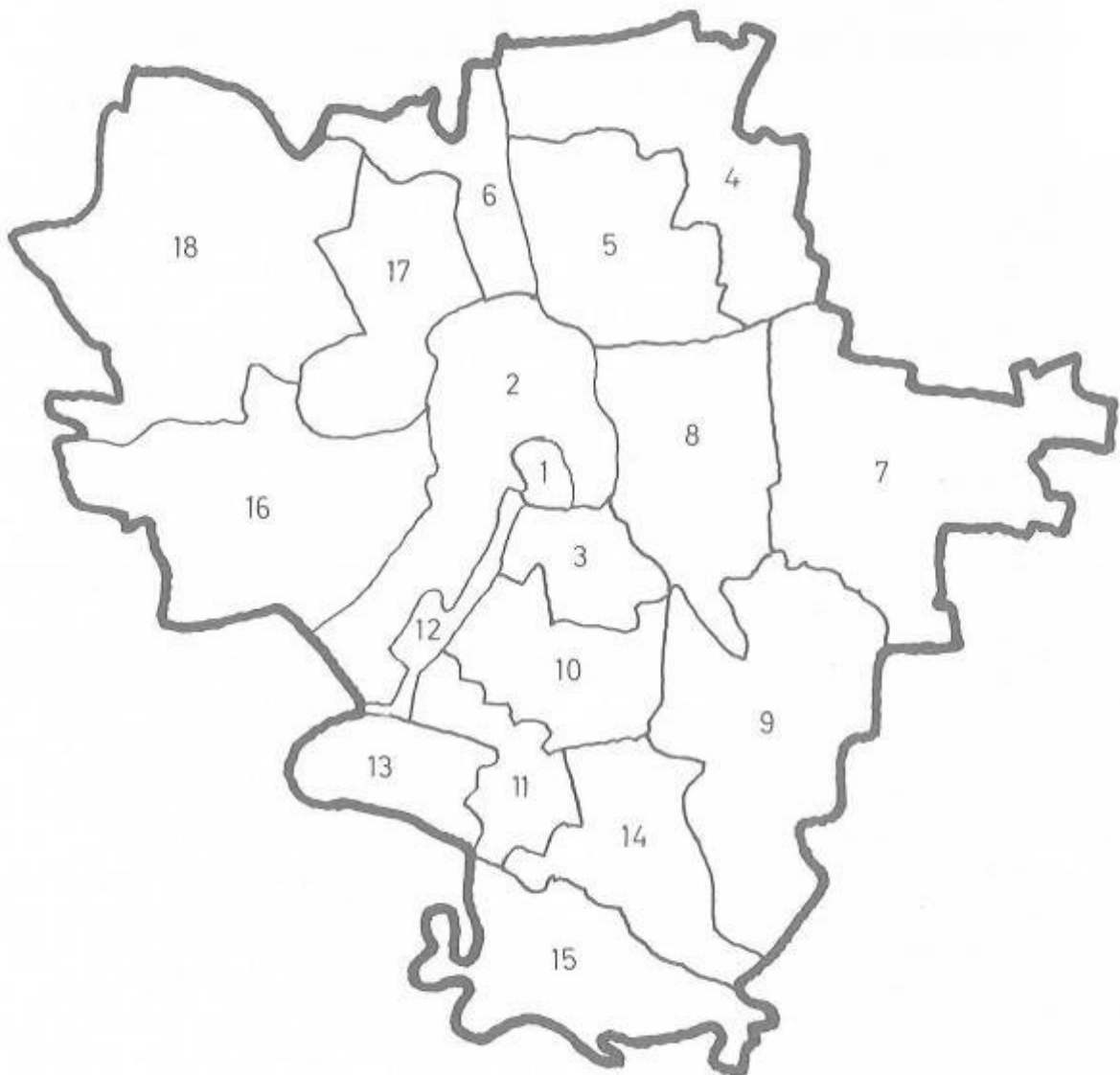
**Flächenbilanz**

Teilraum 18

Dölau/Lettin/Heide-Nord/Dölauer Heide

<b>Flächen</b>	<b>Flächengröße in ha</b>	<b>Anteil in (%)</b>
<b>Wohnbauflächen</b>	245,58	13,98
<b>Gemischte Bauflächen</b>	8,89	0,51
<b>Gewerbliche Bauflächen</b>	5,01	0,28
<b>darunter festgelegt:</b> <b>(Gewerbegebiete)</b>	(1,77)	(0,10)
<b>Sonderbauflächen</b>	40,56	2,30
<b>darunter festgelegt:</b> <b>(Sondergebiete)</b>	(3,60)	(0,20)
<b>Gemeinbedarfsflächen</b>	6,17	0,35
<b>Grünflächen</b>	367,15	20,89
<b>darunter festgelegt:</b> <b>(natürliche und naturnahe Offenlandflächen)</b>	(294,89)	(16,78)
<b>Flächen für Landwirtschaft</b>	270,63	15,40
<b>Flächen für Wald</b>	751,57	42,77
<b>Überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen, darunter:</b> <b>(Autobahnen)</b>	( - )	( - )
<b>Ruhender Verkehr</b>	-	-
<b>Bahnanlagen</b>	5,17	0,29
<b>Flächen für Versorgungsanlagen, Abfallentsorgung</b>	21,36	1,22
<b>Wasserflächen</b>	27,58	1,57
<b>Summe</b>	<b>1.757,18</b>	<b>100,00</b>

## ÜBERSICHTSKARTE DER TEILRÄUME



- |   |   |    |  |
|---|---|----|--|
| 1 | Historische Altstadt                                | 9  | Kanena, Bruckdorf, Hufeisensee           |
| 2 | Giebichenstein, Paulusviertel, nördliche Innenstadt | 10 | Halle-Süd                                |
| 3 | Südliche Innenstadt                                 | 11 | Südstadt und Silberhöhe                  |
| 4 | Mötzlich, Tornau, Seeben                            | 12 | Böllberg, Wörmlitz                       |
| 5 | Gottfried-Keller-Straße, Frohe Zukunft, Landrain    | 13 | Ehemalige Garnison Wörmlitz              |
| 6 | Trotha, Hafen                                       | 14 | Beesen, Ammendorf, Radewell, Osendorf    |
| 7 | Dautsch, Reideburg, Büschdorf                       | 15 | Salle- und Elsteraue                     |
| 8 | Gewerbegebiet Halle-Ost, Dessauer Brücke            | 16 | Halle-Neustadt, Nietleben                |
|   |   | 17 | Heide-Süd, Kröllwitz                     |
|   |   | 18 | Heide-Nord, Dölau, Lettin, Dölauer Heide |



# **Amtliche Bekanntmachung**

## **Genehmigung des Flächennutzungsplanes der Stadt Halle (Saale)**

Der vom Stadtrat der Stadt Halle (Saale) in der 33. Tagung am 16.07.1997 beschlossene Flächennutzungsplan der Stadt Halle wurde mit Verfügung des Regierungspräsidiums Halle vom 18.02.1998, Aktenzeichen Az. 25-21101/02 sowie mit Verfügung vom 27.07.1998, Aktenzeichen Az. 25-21101/02 genehmigt. Ohne Nutzungsdarstellung bleiben Flächen an der Äußeren Lettiner Straße, an der Röntgenstraße und in Möztlich.

Die Erteilung der Genehmigung des Flächennutzungsplanes der Stadt Halle (Saale) wird hiermit bekanntgemacht.

Mit dieser Bekanntmachung wird der Flächennutzungsplan wirksam. Jedermann kann den Flächennutzungsplan und den Erläuterungsbericht dazu im Stadtplanungsamt, Verwaltungsgebäude Hansering 15, 5. Obergeschoß, Zimmer 553, während der Dienstzeiten montags, mittwochs und donnerstags von 9 bis 12 und 13 bis 15 Uhr; dienstags von 9 bis 12 und 13 bis 18 Uhr und freitags von 9 bis 12 Uhr, einsehen und über den Inhalt Auskunft verlangen. Gemäß § 215 Abs. 1 BauGB wird eine Verletzung der in § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr.1 und 2 BauGB bezeichneten Verfahrens- und Formvorschriften und Mängel der Abwägung unbeachtlich, wenn sie nicht innerhalb eines Jahres bzw. bei Mängeln der Abwägung innerhalb von sieben Jahren seit dieser Bekanntmachung schriftlich gegenüber der Stadt geltend gemacht worden sind; der Sachverhalt, der die Verletzung oder den Mangel begründen soll, ist darzulegen.

Halle (Saale), 04. August 1998

**Dr. Klaus Rauen**  
**Oberbürgermeister**

**Amtliche Bekanntmachung  
der Genehmigung des Flächennutzungsplanes der  
Stadt Halle (Saale)  
im Amtsblatt der Stadt Halle am 10. September 1998**

**VERFAHRENSABLAUF DER FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG**

1. Beschluß der Stadtverordnetenversammlung zum Baunutzungsplan der Stadt Halle (Saale) vom 15.08.1990  
Beschluß-Nr. 90/I-05/44
2. Beschluß der Stadtverordnetenversammlung zur Aufstellung eines Flächennutzungsplanes vom 26.09.1990  
Beschluß-Nr. 90/I-07/74
3. Beschluß der Stadtverordnetenversammlung zur Ausarbeitung eines Landschaftsplanes vom 20.02.1991  
Beschluß-Nr. 91/I-13/196
4. Beschluß der Stadtverordnetenversammlung zur Bildung des Planungsrings Halle aus Mitarbeitern der Stadtverwaltung und Planungsbüros verschiedener Fachdisziplinen (Städtebau, Landschaftsplanung, Verkehr) vom 19.02.1992  
Beschluß-Nr. 92/I-24/474
5. Bestätigung der Leitlinien für die Stadtentwicklung im Kollegium der Stadträte unter Leitung des Oberbürgermeisters am 08.05.1992
6. Beschluß der Stadtverordnetenversammlung am 16.12.1992
  - zum Landschaftsplanerischen Leitbild  
(Beschluß-Nr. 92/I-33/698)
  - zur Trassenfreihaltung für den öffentlichen Personennahverkehr / Schiene  
(Beschluß-Nr. 92/I-33/699)
  - zur Trassenfreihaltung für den motorisierten individuellen Verkehr  
(Beschluß-Nr. 92/I-33/700)
7. Strukturkonzept zum Flächennutzungsplan Juli 1993
8. Vorentwürfe des Flächennutzungsplanes und des Landschaftsplanes  
Beschluß der Stadtverordnetenversammlung zur Offenlegung beider Vorentwürfe vom 23.03.1994  
Beschluß-Nr. 94/I-47/1045
9. Frühzeitige Bürgerbeteiligung durch Ausstellung der Planungsunterlagen und durch Informationsveranstaltungen im Ausstellungsraum Roter Turm, Marktplatz, vom 02.05.1994 bis 11.06.1994;  
Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Nachbargemeinden

10. Beschluß des Stadtrates über die Öffentliche Auslegung des Flächennutzungsplan-entwurfes vom 09.08.1995  
Beschluß-Nr. 95/I-11/211
11. Ausstellung des Entwurfes des Flächennutzungsplanes im Roten Turm, Marktplatz, vom 09.10.1995 bis 10.11.1995
12. Veröffentlichung eines „Werkstattberichtes“ zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Halle (Stand: Mai 1995)
13. Entscheidung des Stadtrates über die zum Entwurf des Flächennutzungsplanes vorgebrachten Anregungen und Bedenken (Abwägungsbeschluß) am 16.07.1997  
Beschluß-Nr. 97/I-33/681
14. Benachrichtigung der Einwender über die Stadtratsentscheidungen vom 16.07.1997
15. Antrag der Stadt Halle vom 24.11.1997 an das Regierungspräsidium Halle zur Genehmigung des Flächennutzungsplanes der Stadt Halle (Saale) in der Fassung gemäß Beschluß des Stadtrates vom 16.07.1997
16. Genehmigungsverfügung des Regierungspräsidiums Halle vom 18.02.1998, Aktenzeichen Az 25-21101/02 zum Flächennutzungsplan der Stadt Halle mit Ausnahme von 11 Darstellungen, mit 5 Maßgaben und 1 Auflage
17. Beschluß des Stadtrates zur Abwägung über 11 Entscheidungsvorschläge und zum Beitritt zu den 5 Maßgaben vom 24.06.1998  
Beschluß-Nr. 98/I-43/972
18. Antrag vom 25.06.1998 an das Regierungspräsidium Halle auf Zustimmung zur Bekanntmachung der Genehmigung des Flächennutzungsplanes der Stadt Halle (Saale)
19. Zustimmung des Regierungspräsidiums Halle zur Bekanntmachung der Genehmigung des Flächennutzungsplanes der Stadt Halle (Saale) vom 27. Juli 1998 Aktenzeichen 25-21101/02
20. Amtliche Bekanntmachung der Genehmigung des Flächennutzungsplanes der Stadt Halle (Saale) im Amtsblatt der Stadt Halle (Saale) am 10. September 1998

**QUELLENVERZEICHNIS und Hinweis auf relevante Planungsergebnisse****ALLGEMEINE STRUKTURDATEN**

Borchard: Orientierungswerte in der städtebaulichen Planung, München 1974.

Deutscher Städtetag: Vergleichende Großstadtstatistik, Schnellbericht zum Statistischen Jahrbuch, 3. Quartal 1992, Köln 1992.

Deutscher Städtetag: Statistisches Jahrbuch Deutscher Gemeinden, 77.-81. Jahrgang, Köln 1990-1994.

Deutsches Institut für Urbanistik (DifU): Arbeitshilfen Statistische Kennziffern, Kennziffern westdeutscher Städte, Statistische Angaben zu Infrastruktur, Flächennutzung und Finanzen, Berlin 1991.

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS): Wohnen und Arbeiten, Anwendungsbeispiele und Arbeitshilfen zum Planungserlaß Nordrhein-Westfalen, Bausteine für die Planungspraxis in Nordrhein-Westfalen, Dortmund 1986.

Institut für Strukturpolitik und Wirtschaftsförderung u.a.: Regionalreport Sachsen-Anhalt 1990, Halle 1990.

Institut für Strukturpolitik und Wirtschaftsförderung: Sachsen-Anhalt, Saalkreis, Allgemeine Strukturdaten, Halle o.J.

Institut für Strukturpolitik und Wirtschaftsförderung: Sachsen-Anhalt, Stadt Halle, Allgemeine Strukturdaten, Halle o.J.

Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NW: Berufseinpender und -auspender nach Ziel- und Wohnsitzgemeinden, Familienstand, Altersgruppen und Wirtschaftsabteilungen o.g. Vergleichsstädte, Düsseldorf 1987.

Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NW: Statistische Berichte, Bodenflächen in Nordrhein-Westfalen 1989 nach Nutzungsarten der Vermessungsverwaltung - Ergebnisse der Flächenerhebung - Düsseldorf 1990.

Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NW: Statistisches Jahrbuch Nordrhein-Westfalen 1991, Düsseldorf 1991.

Landesamt Nordrhein-Westfalen: Pendler in Nordrhein-Westfalen, Teil B, Grundlagen und Basisdaten, Düsseldorf 1993.

Raschke, Wolfgang: Prognose der Einwohnerentwicklung in der Stadt Halle (Saale), Halle 1995

Raschke, Wolfgang: Prognose für die Einwohnerentwicklung in der Stadt Halle und in den Gemeinden des Saalkreises bis zum Jahr 2010, Allgemeine Strukturdaten, Halle 1993.

Senat für Stadtentwicklung und Umweltschutz Berlin: Räumliches Strukturkonzept Berlin  
- Grundlagen für die Flächennutzungsplanung -, Berlin 1992.

Statistisches Amt der DDR (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik, Jahrgang 1990, Berlin 1990.

Statistisches Bundesamt: Statistisches Jahrbuch 1992 für das Vereinte Deutschland, Wiesbaden 1992.

Statistisches Jahrbücher 1991 bis 1994 des Landes Sachsen-Anhalt.

## **RAUMORDNUNG**

Akademie für Raumplanung und Landesplanung, Hannover (Hrsg.): Daten zur Raumplanung.  
Zahlen - Richtwerte - Übersichten, Teil B, 1983; Teil C, 1989.

Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Hrsg.): Raumordnung und Bundesverkehrswegeplanung Informationen zur Raumentwicklung, Heft 4, Bonn 1992.

Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau: Raumordnungspolitischer Orientierungsrahmen, Leitbilder für die räumliche Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland, Bonn 1993.

Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung: Regionalbarometer neue Länder, erster zusammenfassender Bericht, Bonn 1993.

Der Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau: Raumordnungsbericht 1991, Bonn 1991.

## **REGION**

Magistrat Halle, Landratsamt Saalkreis: Regionalstudie Halle-Saalkreis-Merseburg, Analyse Zielstellung, Halle 1991.

Magistrat der Stadt Halle, Stadtplanungsamt, Abteilung Stadtentwicklung und Regionalplanung: Liste der "Planungen, Umlandgemeinden Halle", Halle 1993.

Umweltbundesamt (Hrsg.): Ökologische Sanierung und wirtschaftlicher Strukturwandel für die Region Leipzig, Bitterfeld, Halle, Merseburg: Auszüge zur Bevölkerungs- und Erwerbspersonenentwicklung, Berlin 1991.

Vereinigung der Stadt-, Regional- und Landesplaner e.V., Planungswerkstätten in den neuen Bundesländern: Werkstatt Schkeuditz, Halbjahrestagung 1991.

## **STADTGESCHICHTE/STÄDTEBAU**

Albers, Gerhard: Entwicklungslinien im Städtebau. Ideen, Thesen, Aussagen 1875-1945. Wiesbaden 1975.

Albrecht, Timm/Heckmann, Hermann: Halle wie es war. Düsseldorf 1977.

Architekturführer DDR. Bezirk Halle. Bearb. von A. Hoffmann, J. Schulz u.a. Berlin 1977.

Architektur in Halle. Faltblatt hrsg. vom Bund der Architekten der DDR, Bezirksvorstand Halle. Halle 1977.

Brauer, Hartmut: Halle an der Saale. Vergangenes und Gegenwärtiges der Altstadt. Halle (Saale) 1992.

Burghardt, Gotthard: Die Großstadtsiedlung Halle an der Saale. Eine siedlungsgeographische Studie, Halle, Phil. Diss. vom 29.03.1923, 1924.

Das alte Halle. Aus den Schriften von Siegmund von Schultze-Calléra zusammengestellt und hrsg. von Erich Neuß. Leipzig 1969.

Deutschlands Städtebau. Halle an der Saale. Hrsg. vom Magistrat der Stadt Halle. Berlin-Halensee 1923, 1924, 1929.

Halle-Neustadt. Plan und Bau der Chemiarbeiterstadt. Hrsg. vom Büro für Städtebau und Architektur des Rates des Bezirkes Halle. Berlin 1972.

Heilmann, Adolf: Neuzeitlicher Verkehr - neuzeitlicher Straßen- und Brückenbau. In: Heimatkalender für Halle und den Saalkreis 11 (1930), S. 106-112.

Hünicken, Rolf: Halle an der Saale. In: Deutsches Städtebuch, Bd. 2. Stuttgart 1941, S. 529-534.

Jost, Wilhelm: Halle und die mitteldeutsche Wirtschaft. In: Hallische Nachrichten 29 (1925). Sonderbeilage aus Anlaß der Reichs-Reklame-Messe vom 25. April - 3. Mai in Berlin.

Jost, Wilhelm: Wohnungswirtschaftliche und städtebauliche Entwicklung der Stadt Halle nach 1919. In: Wohnungswesen und Städtebau, 1938, S. 20-30.

Kröber, Gerhard: Die städtebauliche Gestaltung des Wohnbezirkes Halle-West. In: Deutsche Architektur 11 (1962), Heft 3, S. 141 ff.

Kröber, Gerhard: Das städtebauliche Leitbild zur Umgestaltung unserer Städte dargestellt am Beispiel der Stadt Halle. Berlin 1980.

Landesplanung im engeren mitteldeutschen Industriebezirk, ihre Grundlagen, Aufgaben und Ergebnisse. Bearbeitung und herausgegeben von der Landesplanung Merseburg. Kartenband, Merseburg 1932.

Ludley, Kurt: Städtebauliche Untersuchung von Groß- und Mittelstädten. Unveröffentlichtes Manuskript, ca. 1980.

Mensch und Architektur im Sozialismus. Faltblatt hrsg. vom Bund der Architekten der DDR, Bezirksgruppe Halle. Halle 1982.

Meyer: 100 Jahre öffentliches Grünflächenwesen in Halle (ohne Quellenangabe, ev. aus: Monatshefte der Verwaltung 1929, S. 63-66, Kopie im Besitz des Grünflächenamtes Halle).

Mrusek, Hans-Joachim: Halle/Saale. Leipzig 1976.

Neuß, Erich: Halle/Saale. In Handbuch der Historischen Stätten, Bd. Sachsen-Anhalt. Hrsg. von Berent Swineköper. Stuttgart 1987, S. 177-192.

Paulick, Richard: Die städtebauliche Planung für den Aufbau der Chemiarbeiterstadt. In: Deutsche Architektur 16 (1967), Heft 4, S. 202 ff.

Schneider, Katja: Burg Giebichenstein. Die Kunstgewerbeschule unter Leitung von Paul Thiersch und Gerhard Marcks 1915 bis 1933. Bonn 1992.

Seeger, Martin/Wastl-Walter, Doris: Die sozialistische Stadt in Mitteleuropa. Der Modellfall Halle a.d. Saale. Zustand und Struktur am Ende einer Epoche. Z. Geographische Rundschau 10/1991.

Stier, Dietrich: Ideenwettbewerb Chemiehochhaus Halle-West. In: Deutsche Architektur 14 (1965), Heft 7, S. 413 ff.

Topfstedt, Thomas: Städtebau in der DDR 1955-1971. Leipzig 1988.

Trauer: Gutachten über die Verkehrsfragen der Stadt Halle an der Saale. Dresden 1945. (Aufbewahrt in: Verwaltungsarchiv der Stadt Halle, Magistrat der Stadt, Straßen- und Brückenbauamt, Sign.-Nr. 660-4-a Nr. 18a).

Walossek, Wolfgang: Die Entwicklung der Standortverteilung der Industrieflächen der Stadt Halle (Saale) von 1945-1975 und Probleme ihrer zukünftigen Planung. In: Hall. Jb. f. Geowiss. Bd. 6 (1981) S. 75-86.

Walossek, Wolfgang: Untersuchung zur rationellen Nutzung der Halleschen Industrieflächen. In: Hall. Jb. f. Geowiss. Bd. 11 (1986), S. 33-47.

Weiner, Gerhard: Das Halle der Zukunft wird noch schöner sein. In: 1000 Jahre Halle. Hrsg. vom Rat der Stadt Halle, Halle 1961, S. 88-91.

Wettbewerb Chemiarbeiterstadt Halle-West. In: Deutsche Architektur 13 (1964), Heft 9, S. 552 ff.

## **WOHNEN**

Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau: Querschnittsanalyse von Modellvorhaben zur Wohnungsprivatisierung in den neuen Bundesländern, Bonn 1993.



Gewos-Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung GmbH. Wohnbauflächenbedarf in Dresden bis zum Jahr 2005, Hamburg 1991.

Institut für Städtebau und Gewerbeplanung (Hrsg.): Ungenutzte Wohnflächen nach Analyseeinheiten, Halle 1990/92.

Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW: Wohnflächen 31.12.1992, Einwohnerstand 30.06.1992.

Prof. Dr. Usbeck: Thesen zur Wohnungssituation und Wohnungsbauentwicklung im Leipziger Umland, unveröff. Manuskript, 1992.

## **INDUSTRIE UND GEWERBE**

Arbeitsgemeinschaft der Stadt Halle/Saale und Bauakademie der DDR: Saaleaue-Süd. Angebotsplanung, Halle 1979.

Arbeitsgemeinschaft Rat der Stadt Halle/Saale und Bauakademie der DDR: Gruppenstandort Halle - Hordorfer Straße. Studie zu Reproduktions- und Entwicklungsbedingungen für Betriebe produktiver Bereiche, Halle 1978.

Forschungsgemeinschaft Rat der Stadt Halle/Saale und Deutsche Bauakademie: Analyse städtischer Funktionsgebiete - Systembeziehungen von Produktionsstätten -, Halle 1970.

Forschungsgemeinschaft Rat der Stadt Halle/Saale und Deutsche Bauakademie: Industriegebiet Halle-Ost. Angebotsplanung zur langfristigen komplexen Rationalisierung des Industriegebietes unter maximaler Nutzung vorhandener Grundfonds, Halle 1971.

Institut für Industrie- und Gewerbeplanung/Halle (Hrsg.): Halle (Saale), Sophienhafen/Salinehalbinsel/Holzplatz/Pulverweiden, Halle 1992.

Institut für Industrie- und Gewerbeplanung Sachsen-Anhalt der Bauakademie und Magistrat der Stadt Halle, Stadtplanungsamt: Angebotsflächen für Arbeitsstätten, Halle 1992.

Roesler: Unterschiedliche Unternehmenstypen als Adressaten von Gewerbepolitik und -planung in: SRL Jahrestagung 1982 in Wuppertal, Gewerbeentwicklung für Stadtentwicklung - Stadtentwicklung für Gewerbeentwicklung, Bochum 1983.

Sozialistische Arbeitsgemeinschaft Rat der Stadt Halle/Saale und Deutsche Bauakademie: Industriegebiet Halle-Nord. Angebotsplanung zur langfristigen Entwicklung, Halle 1972.

Sozialistische Arbeitsgemeinschaft Rat der Stadt Halle/Saale und Bauakademie der DDR: Angebotsplanung Industriegebiet Halle-Süd. Zur langfristigen komplexen Rationalisierung unter maximaler Nutzung vorhandener Grundfonds, Halle 1973.

Sozialistische Arbeitsgemeinschaft Rat der Stadt Halle/Saale und Bauakademie der DDR: Industriegebiet Halle-Nord. Großhandelskomplex Angebotskonzeption, Halle 1976.

Sozialistische Arbeitsgemeinschaft Wirtschaftsrat des Bezirkes Halle und Rat der Stadt Halle/S. sowie Bauakademie der DDR - Inst. für Städtebau und Architektur, Außenstelle Halle - Industriegebiete: Betriebe des Wirtschaftsrates des Bezirkes und der örtlichen Versorgungswirtschaft - Rekonstruktions- und Entwicklungsbedingungen -, Halle 1980.

Sozialistische Arbeitsgemeinschaft Rat der Stadt Halle und Bauakademie der DDR: Energetisch-infrastrukturelle Probleme. Schwerpunkt: Wärmeversorgung von Standorten produktiver Bereiche, Halle 1984.

Sozialistische Arbeitsgemeinschaft Rat der Stadt Halle und Bauakademie der DDR: Produktive Bereiche, Standorte der Betriebe, Halle 1984.

## **BÜROFLÄCHEN**

Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik (IfS): Zwischenbericht zur Prognose der Büroflächen-nachfrage 1989-2005 in der Stadt Dresden, Berlin 1992 in: Dezernat Stadtentwicklung Dresden, Rahmenkonzept Stadtentwicklung, Dresden 1992.

Magistrat der Stadt Halle, Amt für Wirtschaftsförderung: Büroflächen der Stadt Halle (Saale), Halle 1993, 1995.

## **FREMDENERKEHR UND BEHERBERGUNG**

Amt für Wirtschaftsförderung Halle: Hotel/Pensionen, Halle 1993, 1995.

Fremdenverkehrsamt Halle: Hotels/Pensionen/Privatzimmervermittlung, Halle 1992.

Hotel- und Gaststättenverband: Vergleichszahlen aus westdeutschen Städten, Bonn 1991.

Landratsamt Saalkreis: Bettenkapazitäten der bestehenden und in Planung befindlichen Hotels im Saalkreis, Halle 1993.

Stadt Merseburg, Amt für Wirtschaftsförderung: Bestand an Hotels und Planungen in der Stadt Merseburg, 1993.

Stadtplanungsamt Halle: Bestand und Planung von Übernachtungsstätten in Halle, Halle 1992.

## **HANDEL**

Amt für Wirtschaftsförderung Halle: Lebensmitteleinzelhandel, Übersicht der Standorte und Verkaufsflächen in den Bereichen Discounter, Vollversorger, SB-Verbrauchermarkt, Halle 1992.

Amt für Wirtschaftsförderung Halle: Einzelhandelskonzentration im Umland der Stadt Halle, Halle 1993.

Deutsches Handelsinstitut Köln/Gesellschaft für Wettbewerbsforschung und Handelsentwicklung: Konzept für die Entwicklung des Einzelhandels im Oberzentrum Halle/Saale, Köln/Hamburg 1991.

Hauptverband des Deutschen Einzelhandels: Statistiken und sonstige Unterlagen, Köln 1993.

Institut für Gewerbezentren (Prof. Dr. Bernd Falk): Tragfähigkeitsanalyse für das geplante multifunktionale Einkaufszentrum in Halle-Neustadt (B-Zentrum), Bad Urach 1992.

Stadtplanungsamt Halle: Konzeption der räumlichen Stadtentwicklung - städtische Zentren -, Halle 1991.

Stadtplanungsamt Halle, Abteilung Stadtentwicklung und Regionalplanung: Verkaufsflächen in den Stadtteilen und Stadtvierteln von Halle, Halle 1993.

## **FORSCHUNG UND LEHRE**

Ministerium für Wissenschaft und Forschung des Landes Sachsen-Anhalt: Empfehlungen der Hochschulstrukturkommission zur Hochschul- und Wissenschaftsentwicklung des Landes Sachsen-Anhalt, 1992.

**UMWELT**

Altermann, M und J. Mautschke: Zur Kenntnis und Verbreitung der Böden der Umgebung von Halle, Arch. Acker- und Pflanzenanbau und Bodenkunde, Bd. 16, H12, S. 871-886, Berlin 1972

Boching, Selle: Freiräume für die Stadt, Sozial und ökologisch orientierter Umbau von Stadt und Region, Wiesbaden, Berlin 1992.

Griese: ökologische und raumplanerische Anforderungen an die Stilllegungskonzepte landwirtschaftlicher Nutzflächen, Schriftenreihe Landwirtschaft und Umweltforschung, TU Berlin, Fachbereich Landschaftsentwicklung Nr. 74, Berlin 1990.

Institut für Grünplanung und Gartenarchitektur Fachbereich Landesplanung der Universität Hannover: Beiträge zur räumlichen Planung, Hannover 1984.

Krause, Adam, Schäfer: Landschaftsbildanalyse - Methodische Grundlagen, Schriftenreihe für Landschaftspflege und Naturschutz Nr. 25, Bonn 1983.

Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt (Hrsg.): Immissionsbericht 1991, Halle 1992.

Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt (Hrsg.): Lufthygienischer Überwachungsbericht Sachsen-Anhalt - LÜSA - Monatsberichte Januar - März 1992.

Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt (Hrsg.): Lufthygienischer Überwachungsbericht Sachsen-Anhalt - LÜSA - Monatsberichte Juli - September 1992.

Peter Leisen, Prof. Dr. Eberhard Plaßmann, Institut für Umweltschutz und Energietechnik, TÜV Rheinland: Ökologisches Sanierungs- und Entwicklungskonzept Leipzig/Bitterfeld/Halle/Merseburg, im Auftrag des Umweltbundesamtes, Köln 1991.

Magistrat der Stadt Halle (Hrsg.), Dezernat Umweltschutz und Naturschutz: Autorenkollektiv: Konzept zur künftigen Nutzung des Stadtgutes Halle, Halle 1989.

Magistrat der Stadt Halle (Hrsg.), Dezernat Umweltschutz und Naturschutz: Breuste, Selle: Grün- und Erholungsflächen der Stadt Halle/Saale. Nutzung, Akzeptanz, Konflikte, unveröffentlichtes Manuskript, Halle 1993.

Magistrat der Stadt Halle (Hrsg.): Geschützte Natur in Halle, 1991.

Magistrat der Stadt Halle, Dezernat Umweltschutz und Naturschutz, Untere Naturschutzbehörde: Geschützte Natur in Halle/Saale, eine Übersicht zur Behandlung und zum Schutz der gesetzlich gesicherten Flächen und Einzelobjekte, Halle 1991.

Magistrat der Stadt Halle (Hrsg.), Dezernat Umweltschutz und Naturschutz: ILFU Halle/Saale e.V.: Untersuchung zum Erhalt und Integration landwirtschaftlicher Strukturen innerhalb der Großstadt, unveröffentlichtes Manuskript, Halle 1993.

Magistrat der Stadt Halle (Hrsg.), Dezernat Umweltschutz und Naturschutz: Klotz: Karte der aktuellen Vegetation der Stadt Halle, Erläuterungen und Bewertungen der Legendeneinheiten, unveröffentlichtes Manuskript, Halle 1991.

Magistrat der Stadt Halle (Hrsg.), Dezernat Umweltschutz und Naturschutz: Oecocart: Beiträge zum Landschaftsplan der Stadt Halle, unveröffentlichtes Manuskript, Halle 1994.

Magistrat der Stadt Halle (Hrsg.), Dezernat Umweltschutz und Naturschutz: Oecocart: Potentiell-natürliche Vegetation 1850, 1912, 1955 und 1993 für das Stadtgebiet Halle/Saale, unveröffentlichtes Manuskript, Halle 1994.

Magistrat der Stadt Halle (Hrsg.), Dezernat Umweltschutz und Naturschutz: Spacetec GmbH: Abschlußbericht zur Stadtklimauntersuchung Halle/Saale, unveröffentlichtes Manuskript, Halle 1992.

Ministerium für Umwelt und Naturschutz des Landes Sachsen-Anhalt : Landschaftsprogramm des Landes Sachsen- Anhalt, Magdeburg 1994.

Ministerium für Umwelt und Naturschutz des Landes Sachsen-Anhalt (Hrsg.): Umweltbericht 1991, Magdeburg 1991.

Plachter: Naturschutz, Stuttgart, Jena 1991.

Sukopp, Wittig (Hrsg.): Stadtökologie, Stuttgart, Jena, New York 1993.

## **GEOLOGIE, BODENSCHÄTZE, ALTLASTEN**

Magistrat der Stadt Halle, Stadtplanungsamt in Zusammenarbeit mit dem Bergamt Halle: Karte des Altbergbaus und der Bergbauberechtigungen, Halle 1992.

**ENERGIE**

Energieconsulting Heidelberg: Energie- und Umweltkonzept Halle an der Saale.

**VERKEHR**

Apel, D.; Lehmbrock M.: Stadtverträgliche Verkehrsplanung - Chancen zur Steuerung des Autoverkehrs durch Parkraumkonzepte und Bewirtschaftung; Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin 1990.

Büro für Verkehrsplanung des Rates der Stadt Halle (Saale) (Hrsg.): Generalverkehrsplan der Stadt Halle (Saale) - Leitungsdokument -, Halle 1969 und Präzisierung 1983.

Der Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Öffentlicher Personennahverkehr in den neuen Bundesländern, Weg zu einem attraktiven ÖPNV, Bonn.

Der Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Bundesverkehrswegeplan 1992, Bonn.

Der Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Verkehrsprojekt Deutsche Einheit, Bonn 1992

Hallesches Planungs- und Ingenieurbüro - HPI: Verkehrsplanerische Studie Straßenbahnstrecke Halle Hbf.-Riebeckplatz - Halle-Neustadt, im Auftrag des Magistrats - Stadtplanungsamt Halle 1993.

HAVAG: Planung der Entwicklung des ÖPNV in Halle im Rahmen der Gesamtentwicklung der Stadt Halle, Halle 1991.

HAVAG Hallesche Verkehrs-AG (Hrsg.), Socialdata - Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung, Mobilität in Halle, Halle 1992.

Kanzlerski; Lutter; Pütz; Schliebe: Raumordnerische Einschätzung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VPDE) aufgrund von Erreichbarkeitsberechnungen, Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Bonn 1992.

Landesinstitut für Verkehrsplanung Sachsen-Anhalt, Institut für Straßentransport und Personenverkehr GmbH, AUCTOR Beratergruppe Wirtschaft Planung Umwelt, Institut für Strukturpolitik und Wirtschaftsförderung e.V.: Die Erarbeitung eines Konzeptes zur wirtschaftlich und ökologisch effizienten Einbindung von Halle-Neustadt in das innerstädtische Nahverkehrssystem von Halle/S., Halle 1992.

Dr.-Ing. Meewes, Volker: Informationen der Beratungsstelle für Unfallverhütung, HUK-Verband, Geschwindigkeitsverhalten in den neuen Bundesländern. Außerortsstraßen - Ortsdurchfahrten. Zwischenbericht, Köln 1991.

Monheim, Rolf (Hrsg.): Parkraummanagement und Parkraummarketing in Stadtzentren. Reihe: Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung, Heft 75, Bayreuth 1989.

Neumann, Peter: 1840 - 1990. 150 Jahre Eisenbahnen in Halle (S.), 1890 - 1990. 100 Jahre Hauptbahnhof Halle (S.), Halle 1990.

Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit mbH (Hrsg.): Verkehrsprojekt Deutsche Einheit - Schiene Nr. 8: Nürnberg-Erfurt-Halle/Leipzig-Berlin; Neubaustrecke Erfurt-Halle/Leipzig.

Unterlagen zur Landesplanerischen Abstimmung einschließlich Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), Bd. 1: Zusammenfassung der Unterlagen.

Steierwald Schönharring und Partner: Verkehrsuntersuchung A 82 - Göttingen (A 7) - Halle (A 14), Zwischenbericht 1992.

Studiengesellschaft Verkehr mbH, Projektbüro Magdeburg: Erarbeitung eines Mengengerüsts für ÖPNV-Untersuchungen im Raum Halle-Leipzig, Hrsg.: Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr, Magdeburg, 1992.

TÜV Hessen GmbH, Niederlassung Thüringen: Schallimmissionsplan der Stadt Halle/Saale, im Auftrag des Magistrates - Umweltamt, Jena 1993.

Veranstalter: Magistrat der Stadt Halle (S.) sowie Verband Umwelt und Verkehr e.V. (Veranstalter): Parken in der Stadt. 3. Verkehrstagung in Halle (Saale) am 17.10.1992.

## **PROJEKTE**

Magistrat der Stadt Halle, Dezernat Umwelt und Bauwesen (Hrsg.): Entwicklungskonzeption Halle-Kröllwitz, Halle 1992.

Projektgesellschaft mbH am BAUHAUS Dessau: Perspektiven für Halle-Neustadt. Stadterneuerung als demokratischer und kultureller Prozeß. Projektvorschlag, Forschungsvorhaben "Weiterentwicklung großer Neubausiedlungen in den neuen Bundesländern", Dessau 1992.

PRO-Planungsgesellschaft, Erfurt/Stuttgart (Hrsg.): Nutzungskonzeption Peißnitzinsel, Halle 1992.

PRO-Planungsgesellschaft Erfurt/Stuttgart: Ökologische Grundlagenuntersuchung zur Vorbereitung grünordnerischer Festsetzungen in Heide-Süd, Halle 1993.

Stadt Halle, Saalkreis: Dokumentation der Ergebnisse der Projektwerkstatt Halle, Gemeinschaftsprojekt der Stadt Halle, des Saalkreises und der WIBERA AG, 1991/1992.



**ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS**

<b>AAS</b>	Autobahnanschluß
<b>ABfG LSA</b>	Abfallgesetz Land Sachsen-Anhalt
<b>ACTS</b>	Abroll-Container-Transport-Systeme
<b>BauGB</b>	Baugesetzbuches
<b>BImSchG</b>	Bundesimmissionsschutzgesetz
<b>BNatSchG</b>	Bundesnaturschutzgesetz
<b>DiV</b>	digitale Vermittlungsstation
<b>EGW</b>	Einwohnergleichwert
<b>EW</b>	Einwohner
<b>FND</b>	Flächennaturdenkmale
<b>FNP</b>	Flächennutzungsplan
<b>GEe</b>	eingeschränkte Gewerbegebiete
<b>GFZ</b>	Geschoßflächenzahl
<b>GI</b>	Industriegebiete
<b>GLB</b>	Geschützte Landschaftsbestandteile
<b>GP</b>	Geschützter Park
<b>GVZ</b>	Güterverkehrszentrum
<b>HAVAG</b>	Hallesche Verkehrs-Aktien-Gesellschaft
<b>HKW</b>	Heizkraftwerk
<b>IBA</b>	Important Bird Area
<b>IC</b>	Intercity
<b>ICE</b>	Intercity-Express
<b>IR</b>	Interregio
<b>KA</b>	Kläranlage
<b>KiTAG</b>	Gesetzes zur Förderung von Kindern in Tageseinrichtungen (LSA)
<b>LSG</b>	Landschaftsschutzgebiete
<b>MIV</b>	Motorisierter Individualverkehr
<b>NatSchG LSA</b>	Naturschutzgesetz Land Sachsen-Anhalt
<b>NSG</b>	Naturschutzgebiet
<b>ÖPNV</b>	Öffentlicher Personennahverkehr
<b>OVSt</b>	Ortsvermittlungsstationen
<b>PBDE</b>	Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit
<b>UW</b>	Umspannwerk
<b>VEP</b>	Verkehrsentwicklungsplan
<b>VKF</b>	Verkaufsfläche
<b>WHG LSA</b>	Wasserhaushaltsgesetz Land Sachsen-Anhalt