VSC Verkehrs-System Consult Halle GmbH, Berliner Str. 140, 06116 Halle (Saale)

Verkehrsuntersuchung

Halle (Saale) – Universitätsklinikum Mobilitätskonzept

Auftraggeber
Universitätsklinikum Halle (Saale)
Stabsstelle Bauprojekte
Weinbergweg 25
06120 Halle (Saale)

Auftragnehmer
Verkehrs-System Consult Halle GmbH
Berliner Straße 140, 06116 Halle (Saale)
Tel: 0345 – 530 39 0
Mail: kontakt@vsc-halle.de
Web: www.vsc-halle.de

Bearbeitung
VSC Halle GmbH – Büro Leipzig
Messe-Allee 2, 04356 Leipzig
Dipl.-Ing. Lena Tröllsch
Tel: 0341 – 678 27526
Mail: troellsch@vsc-halle.de

Auftr.-Nr.: 5378

25.06.2025

Inhaltsverzeichnis Seite 1
Anlagenverzeichnis Seite 2

Inhaltsverzeichnis Seite

1 Allgemeines und Ausgabenstellung ... 3
2 Bestandsaufnahme ... 4
3 Zielstellung ... 7
4 Kfz-Verkehr ... 8
4.1 Erschließung ... 9
4.2 Ruhender Verkehr ... 10
4.3 Logistikstandort Neustadt ... 12
5 Radverkehr ... 15
5.1 Äußere Erschließung ... 16
5.2 Innere Erschließung und ruhender Verkehr ... 17
5.3 Dienstleistungen rund um‘s Fahrrad ... 19
5.4 Weitere Beispiele für erfolgreiche Radverkehrsförderung ... 19
6 ÖPNV und Fußgängerverkehr ... 21
6.1 Bestandsaufnahme ... 21
6.2 Handlungserfordernis ... 22
6.3 Maßnahmen ... 23
7 Alternative Mobilitätsformen ... 25
8 Umsetzung der Maßnahmen ... 28
9 Zusammenfassung und Fazit ... 30

Anlagenverzeichnis **Blatt**

Lageplanskizze „Verflechtungskorridore zur Erschließung …“ 0
Lageplanskizze „Campus-Busringlinie“.....1
Lageplanskizze „UMH-Buslinie (ggf. autonom)“ 2
Lageplanskizze „Einsatzbereich von Fahrrad-/ E-Scooter-Flotten“ .....3.1 – 3.2
Lageplanskizze „Ertüchtigung nördliche Wegebeziehungen …“ 4

- *alle Anlagen sind mit Stand vom 31.03.2025* -

Hinweis:

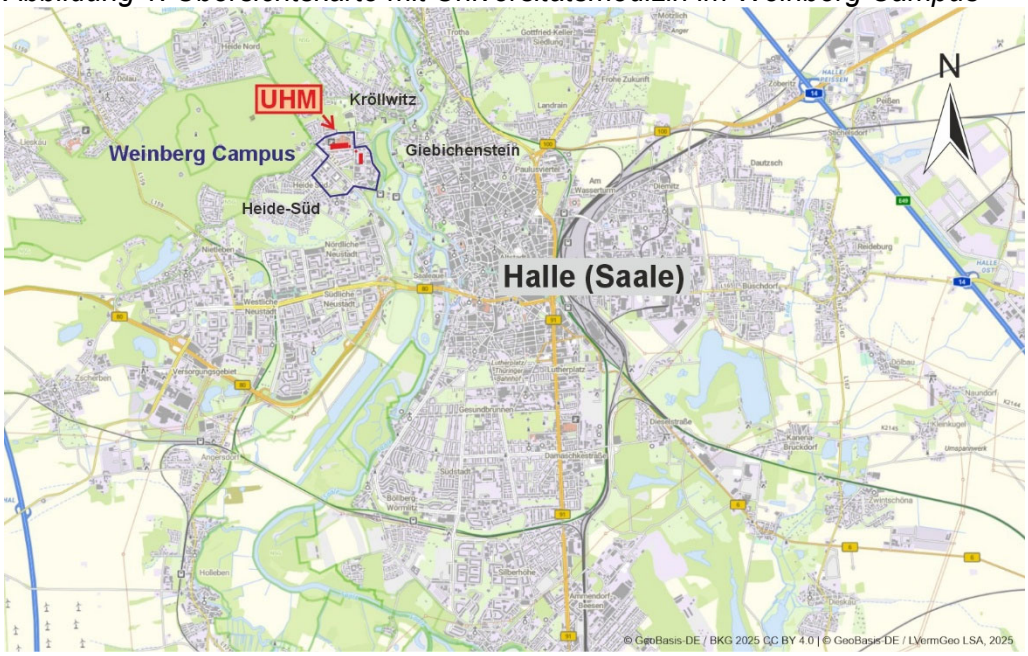
Um den Lesefluss nicht zu beeinträchtigen wird im folgenden Text zwar gelegentlich nur die männliche Form genannt, stets aber die weibliche und andere Formen gleichermaßen mit gemeint.

1 Allgemeines und Ausgabenstellung

Für die zukunftsfähige Entwicklung der Universitätsmedizin Halle und der Gesundheitsversorgung im südlichen Sachsen-Anhalt beabsichtigen das Universitätsklinikum Halle (Saale) (UKH) zusammen mit der Medizinischen Fakultät der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg (MLU) eine ca. 6,5 Hektar große Fläche in unmittelbarer Nähe des Universitätsklinikums auf dem sogenannten Weinberg-Campus zu entwickeln. Die Umsetzung des Projektes wird in mehreren Bausteinen erfolgen. Erster zu realisierender Baustein des neuen Campus wird das Lehr- und Forschungsgebäude „Pandemieresilienzzentrum“ auf zwei Teilflächen in unmittelbarer Nachbarschaft zum Universitätsklinikum am Knotenpunkt Weinbergweg/ Ernst-Grube-Straße sein. Den zweiten Baustein stellt das eigentliche „Theoretikum“ entlang der Kurt-Mothes-Straße als universitäre Infrastruktur für Forschung, Lehre und Kommunikation dar.

Aktuelle Standorte der Lehre im Stadtzentrum (Steintor Campus und Julius-Kühn-Straße) werden hierfür aufgegeben und etwa 2.000 Studierende und 800 Beschäftigte dann zusätzlich den Weinberg Campus ansteuern.

Abbildung 1: Übersichtskarte mit Universitätsmedizin im Weinberg Campus



Mit dieser Nachverdichtung der Universitätsmedizin am Weinberg Campus und dem Wegfall von Kraftfahrzeugstellflächen durch die Errichtung neuer Gebäude wird die verkehrliche Erschließung des Areals für Beschäftigte und Studierende sowie für Patienten und Besucher des Klinikums zur Herausforderung. Dies kann auch Folgen für die Standortattraktivität der Universitätsmedizin in Halle haben, was in Zeiten des Fachkräftemangels zwingend zu verhindern ist. Entscheidender Faktor ist und bleibt natürlich die Erreichbarkeit des Klinikums vor allem für die Notfallversorgung aber auch für den Wirtschaftsverkehr.

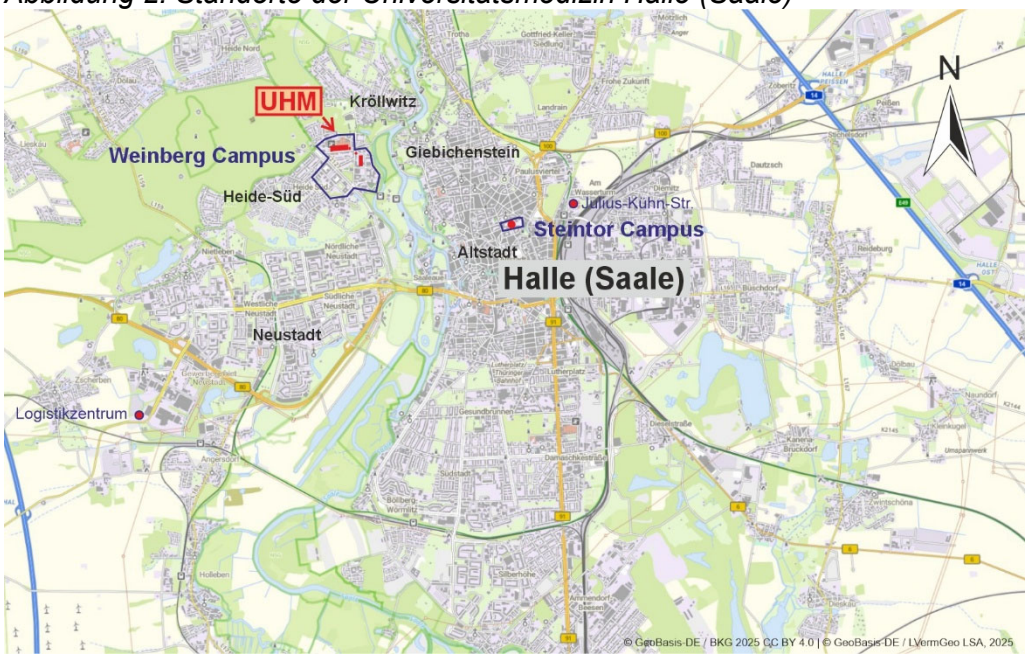
Ziel der Untersuchung ist die Erarbeitung eines quartiersbezogenen Mobilitätskonzeptes für das Universitätsklinikum (Universitätsmedizin) Halle und den Weinbergcampus mit Bewertung der Bestandssituation zur Erschließung des Areals durch alle Verkehrsarten sowie Hinweisen und Vorschlägen zur Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens.

2 Bestandsaufnahme

Das Universitätsklinikum Halle (Saale) gehört zur Medizinischen Fakultät der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg. Es ist das größte Krankenhaus Sachsen-Anhalts, bietet eine Maximalversorgung für schwierige, schwerste und seltene Erkrankungen und Verletzungen. Es umfasst 29 Kliniken, Polikliniken und Departments sowie 17 Institute und vier Profilzentren.

Etwa 5.400 Beschäftigte und 2.200 Studierende zählt die Universitätsmedizin (UMH) Halle derzeit. Diese verteilen sich aktuell auf die Standorte Weinberg Campus (Universitätsklinikum (UKH) mit 4.450 Beschäftigten) und Steintor Campus (Medizincampus mit Zahnklinik) beziehungsweise Julius-Kühn-Straße. Im Mobilitätskonzept soll außerdem der Logistikstandort des UKH im Gewerbegebebiet Neustadt berücksichtigt werden (siehe Abbildung 2).

Abbildung 2: Standorte der Universitätsmedizin Halle (Saale)



Eine Bestandsaufnahme zum Verkehrsverhalten der Beschäftigten des Weinberg Campus kann aus den Ergebnissen einer Analyse für den Technologiepark Weinberg Campus[1] gewonnen werden. Hier hatten sich an einer Bedarfsbefragung zur Mobilität insgesamt 1.473 Beschäftigte beteiligt. Davon waren 531 Beschäftigte von ansässigen Unternehmen bzw. Forschungseinrichtungen, 616 Beschäftigte vom Universitätsklinikum und 326 Beschäftigte von der Universität. Hochgerechnet auf die Gesamtbeschäftigtenzahl (soweit möglich) von 5.370 waren hiervon etwa 20 % in Schichtarbeit beschäftigt. 65 % der Beschäftigten waren zu diesem Zeitpunkt in Halle wohnhaft, 25 % im Umland (Postleizahl 06…) sowie 5 % in Leipzig.

Zu den Beschäftigten wären dann perspektivisch die 2.200 Studierenden hinzuzuzählen, die von den innerstädtischen Lehrstandorten der UMH an den Weinberg Campus ziehen. Hier kann grob angenommen werden, dass 80 % ihren (vorübergehenden) Wohnsitz in Halle haben und 20 % der Studierenden (beispielsweise aus Leipzig oder dem Umland) pendeln werden.

[1] „Struktur- und Bedarfsanalyse Mobilität“, TGZ Halle Technologie- und Gründerzentrum Halle GmbH, Vortragsfolien vom 08.05.2020

Tab. 1: Wohnorte der Beschäftigten und Studierenden am Weinberg Campus

Wohnort	Beschäftigte (aus Befragung)	Studierende (eigene Annahme)	gesamt
Halle (Saale)	3.490	1.760	5.250
Umland (06)	1.340	220	1.560
Leipzig	540	220	760
Summe	5.370	2.200	7.570

Im Ergebnis der Befragung konnte festgestellt werden, das etwa 2.600 Beschäftigte des Technologieparks Weinberg Campus mit dem Kraftfahrzeug zur Arbeit fahren. Bei schlechtem Wetter steigt diese Zahl auf bis zu 3.400. Der Bedarf an öffentlichen Kfz-Stellplätzen liegt daraus abgeleitet bei 1.500 bis 2.100. Dieser Bedarf wird aktuell noch nicht ausreichend gedeckt. Vor allem im Bereich des Universitätsklinikums wird ein Stellplatzmangel beklagt.

1.400 bis zu 2.500 Beschäftigte nutzen das Fahrrad für den Arbeitsweg. Zum Zeitpunkt der Umfrage waren hierunter lediglich 100 Elektrofahrradnutzer. Allerdings gibt es auch hier für mehr als 800 Fahrräder derzeit keine geeignete Sicherungsmöglichkeit wie beispielsweise Radanlehnbügel.

900 Beschäftigte kommen regelmäßig mit dem ÖPNV – bei schlechtem Wetter sind dies knapp 1.200 Beschäftigte. Weitere 800 Beschäftigte nutzen Bus und Bahn gelegentlich für den Arbeitsweg. Hauptgründe gegen eine (regelmäßige) Nutzung sind die zu lange Gesamtfahrtzeit, eine fehlende Flexibilität bei den Bedienungszeiten, eine mangelnde Anbindung zu abendlichen oder nächtlichen Dienstzeiten sowie fehlende Direktverbindungen, die ein häufiges Umsteigen erforderlich machen.

Tabelle 2: angenommene Verkehrsmittelwahl am Weinberg Campus

Verkehrsmittel	Beschäftigte (aus Befragung)		Studierende (eigene Annahme)	
	bei gutem Wetter	bei schlechtem Wetter	bei gutem Wetter	bei schlechtem Wetter
Kraftfahrzeug	2.600	3.400	440	440
Fahrrad	2.500	1.400	590	200
ÖPNV	900	1.200	1.170	1.560

Bei den Studierenden wird angenommen, dass die 80 % in Halle wohnenden zu zwei Dritteln den ÖPNV nutzen und zu einem Drittel das Fahrrad. Bei schlechtem Wetter ist davon auszugehen, dass zwei Drittel der eigentlichen Fahrradnutzer auf den ÖPNV umsteigen. Die aus dem Umland oder Leipzig anreisenden Studierenden werden dies Wetter unabhängig zu je 50 % mit den Auto und dem ÖPNV tun (siehe Tabelle 2 auf der vorherigen Seite).

Die Nutzung von E-Mobilität (E-Bikes und E-Scooter) oder Leihfahrräder für die „letzte Meile“ ist für die Beschäftigten des Technologieparks Weinberg Campus derzeit keine Option. Angesichts fehlender oder unbekannter Angebote hat sich hier noch keine nennenswerte Nachfrage (Bedarf) entwickelt.

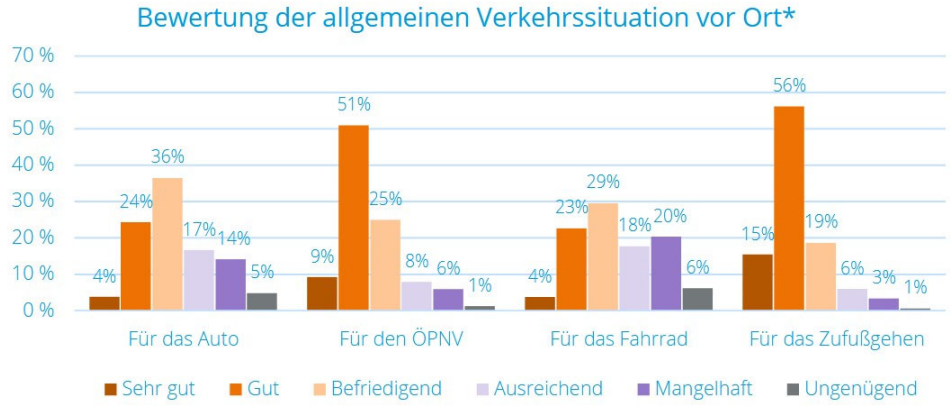
Bei der Frage, warum Kfz-Nutzer nicht den ÖPNV nutzen, wurden vor allem die zu lange Gesamtreisezeit, das erforderliche Umsteigen und die fehlende Flexibilität beziehungsweise das fehlende Angebot zu Spät- und Nachdienstzeiten genannt.

Als Gründe für die Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten des Technologieparks Weinberg Campus wurden von Kfz-Nutzer die maximale räumliche und zeitliche Flexibilität für alle Fahrtzwecke sowie die kurze Reisezeit auf langen Strecken genannt. ÖPNV-Nutzende schätzen die Umwelt bewusste und schnelle Fortbewegung auch über längere Distanzen, bei der man entspannen oder auch nebenbei noch arbeiten kann. Dies gilt jedoch vorrangig für Nutzende, die in der Nähe von Haltepunkten des ÖPNV wohnen und auf ihrem Arbeitsweg nicht (oft) umsteigen müssen. Wer mit dem Rad fährt will ebenfalls zeitlich flexibel sein, hat aber in der Regel kürzere Strecken zu bewältigen. Im Vordergrund stehen hier aber auch die direkte und Stau freie Reise, die Schonung der Umwelt und vor allem die Kostenersparnis bei der Mobilität.

Für die Studierenden am Weinberg Campus wird angenommen, dass sie zeitlich nicht so flexibel wie Berufstätige sein müssen, weil in der Regel nicht so viele tägliche Verpflichtungen vorliegen (Kinderbetreuung, Wocheneinkauf usw.). Mit dem Semesterticket ist Mobilität erschwinglich und nur Studierende fernab eines adäquaten ÖPNV-Haltepunkts werden regelmäßig ein Auto nutzen. Noch kostengünstiger und flexibler sind Studierende mit dem Fahrrad unterwegs. Hier – wie bei den Beschäftigten – ist eine Nutzung jedoch auch stark Angebot einer witterungsgeschützten und sicheren Abstellmöglichkeit sowohl am Wohnort als auch am Fahrtziel abhängig.

Im Rahmen der der als System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) konzipierte Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten im Jahr 2023 bewerteten die Hallenser Bürger die Verkehrssituation in ihrer Stadt wie folgt (siehe Abbildung 3).

Abbildung 3: Bewertung der Verkehrssituation im Jahr 2023 in Halle (Saale)



Bildquelle: „SrV 2023, Mobilitätsteckbrief für Halle (Saale)“, TU Dresden 2024

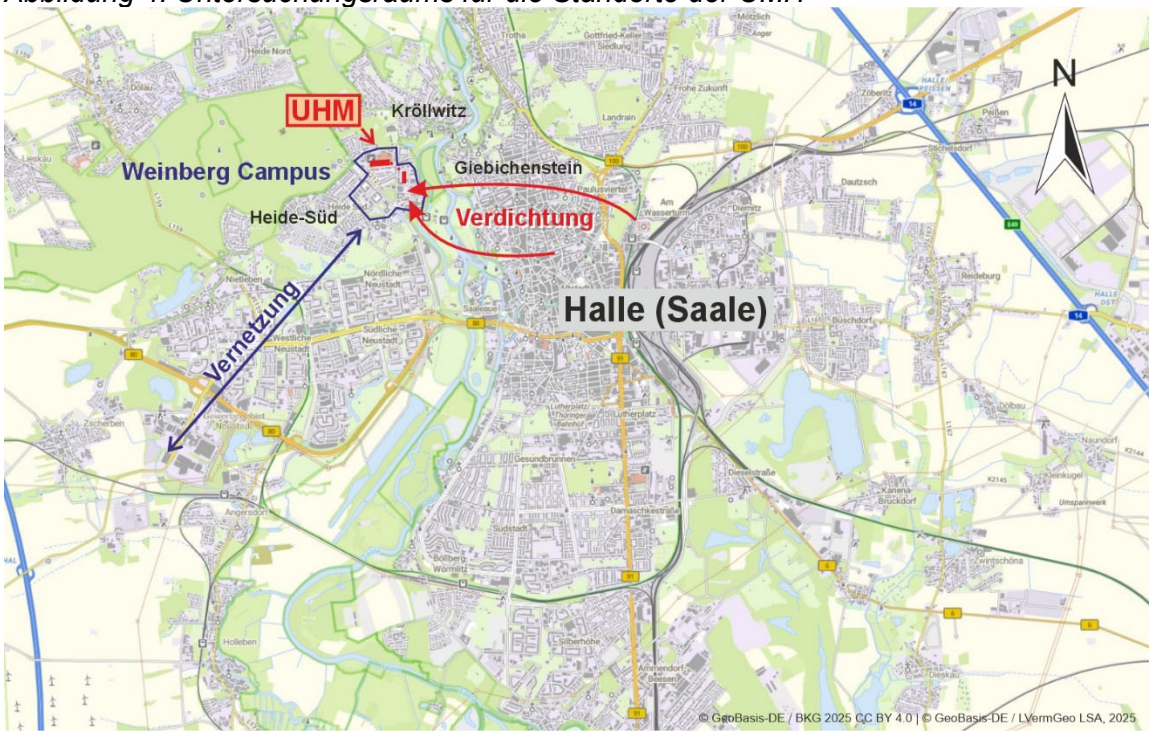
Überwiegend gut wurden die Bedingungen für die Verkehrsarten ÖPNV und Zu Fuß Gehen eingeschätzt. Nur eher befriedigend stellt sich die Situation für den Kfz- und den Radverkehr dar. Hier sieht jeder fünfte beziehungsweise sechste Einwohner sogar deutliche Mängel.

Während sich mangelhafte Bewertungen für den Kfz-Verkehr voraussichtlich an dessen (zum Teil fehlender) Leistungsfähigkeit und möglicherweise noch den Kosten orientieren, zielt die Beurteilung der Radverkehrssituation wahrscheinlich am ehesten auf fehlende oder qualitativ nicht ausreichende Radverkehrsverbindungen im Stadtgebiet sowie fehlende sichere Abstellanlagen im öffentlichen Straßenraum ab.

3 Zielstellung

Die Verdichtung von Versorgung, Forschung und Lehre der UMH am Standort Weinberg Campus erfordert eine Anpassung des Mobilitätsangebots – vor allem für Beschäftigte und Studierende. Hierfür sollen vor allem die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zum Einsatz kommen. Eine Erhöhung des Kfz-Verkehrsaufkommens in den auch durch Wohnbebauung und Naturflächen geprägten Stadtteilen Heide-Süd und Kröllwitz soll vermieden werden. Außerdem sollen vorhandene „Ressourcen“ bestmöglich genutzt werden.

Abbildung 4: Untersuchungsraums für die Standorte der UMH



Das Mobilitätskonzept soll Lösungsansätze zur Bewältigung des Quell- und Zielverkehrs der Beschäftigten, der Studierenden und von Besuchern einerseits und den (betriebs)internen Verkehrszwecken andererseits bieten.

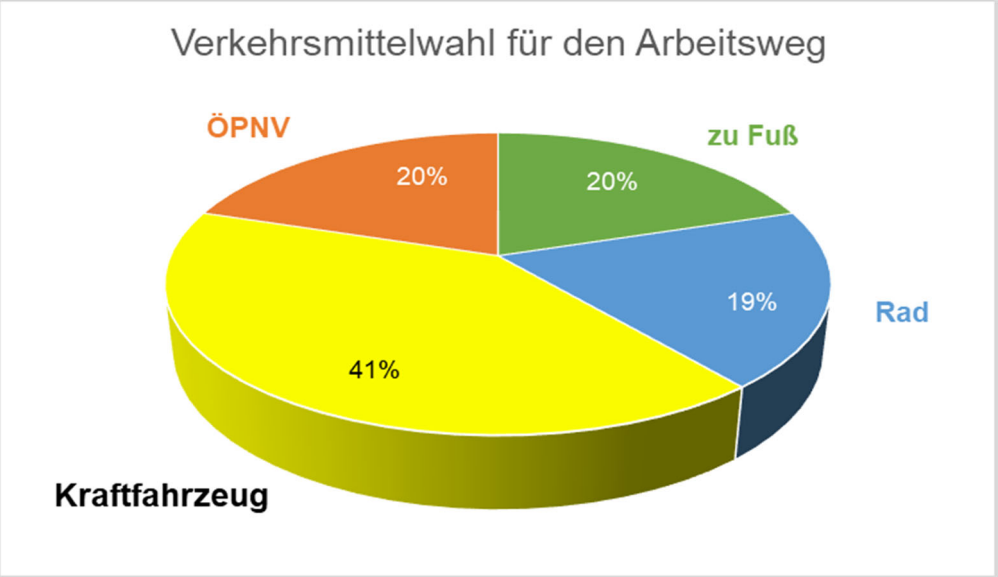
Der Quell- und Zielverkehr vom und zum Weinberg Campus soll dabei vorrangig von einer Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes (ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr) profitieren. Diese kann sich durch Optimierungen im ÖPNV-Angebot seitens der Halleschen Verkehrs AG (HAVAG), der Verbesserung der Geh- und Radwegeinfrastruktur sowie der Angebotserweiterung für Fahrradabstellmöglichkeiten darstellen. Der unvermeidbare Kfz-Verkehr soll die bereits vorhandenen, dezentralen Parkplätze im Campus nutzen. Dabei soll die Elektromobilität gefördert und ein Anschlussangebot zum Erreichen der jeweiligen Ziele im Campus vorgehalten werden.

Betriebsinterne Verkehre innerhalb des Weinberg Campus oder zu den „Außenstellen“ wie beispielsweise dem Logistikstandort im Gewerbegebiet Neustadt sollen vor allem von neuen Mobilitätsangeboten profitieren. Hierzu gehören Routen- und Transportmitteloptimierung im Wirtschaftsverkehr, multimodale Verkehrsmittelnutzung, Gemeinschaftstransporte (Shuttle-Service) und ein Shared-Space-Ansatz zur optimalen Auslastung versiegelter Flächen.

4 Kfz-Verkehr

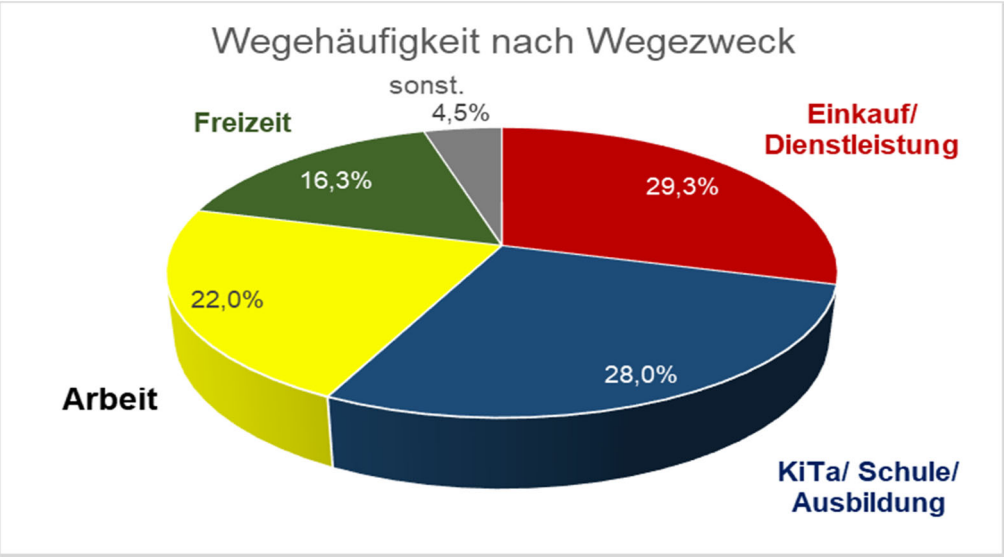
Der Kraftfahrzeugverkehr spielt noch immer eine große Rolle bei der Bewältigung täglicher Wege. Dies gilt insbesondere für die Wege zur Arbeitsstätte und zurück. In Halle werden etwa 41 % aller Arbeitswege (also der Summe der Wege von der Arbeit und zurück, die alle berufstätigen Personen in Halle an einem mittleren Werktag zurücklegen) mit dem Kraftfahrzeug bewältigt.

Abbildung 5: Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg



Im Verhältnis zu allen sonstigen täglichen Wegezwecken wie Ausbildung (auch KiTa und Schule), Einkauf/ Dienstleistungen oder Freizeit betrifft dies 22 % aller in Halle pro Werktag zurück gelegten Wege bei einer mittleren Wegelänge von 8,6 km[2]. Das Kraftfahrzeug ist demnach für den Arbeitsweg nicht gänzlich zu ersetzen – speziell für Beschäftigte, die in weiter entfernten Orten mit nur einfacher ÖPNV-Anbindung wohnen.

Abbildung 6: Wegehäufigkeit nach Wegezweck



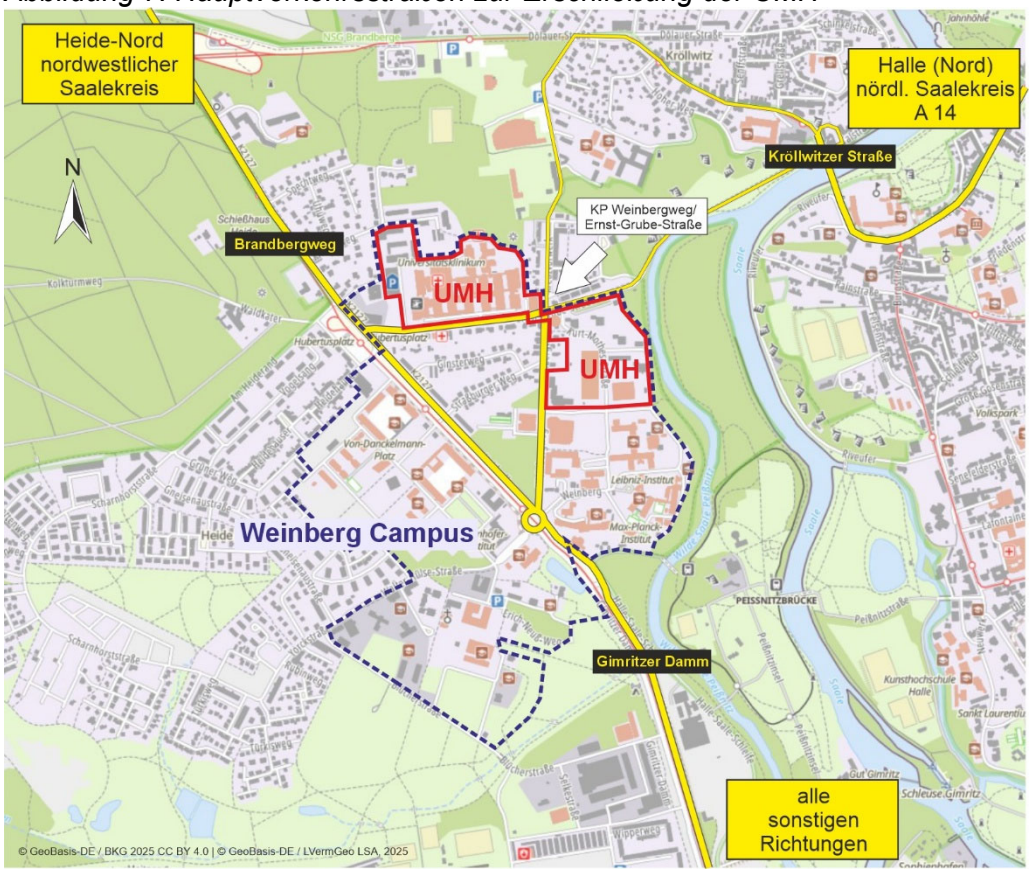
[2] „SrV 2023, Mobilitätsteckbrief für Halle (Saale)“, TU Dresden (Stefan Hubrich, Sebastian Wittig, Frank Ließke, Rico Wittwer, Regina Gerike) im Dezember 2024

Kraftfahrzeuge sind aber auch für den Wirtschaftsverkehr des UKH unverzichtbar. Der flexible, leistungs- und reichweitenstarke Transport von Gütern und Menschen ist mit anderen Verkehrsmitteln nur bedingt möglich.

4.1 Erschließung

Im Nordwesten der Stadt Halle (Saale) gelegen wird das UMH-Gelände auf dem Weinberg Campus vor allem über die Heideallee und den Gimritzer Damm in und aus stadteinwärtiger Richtung erreicht. Hier besteht ab dem Rennbahnkreuz über die B 80 der Anschluss an das Fernstraßennetz sowie in die weiteren Stadtgebiete. Nördlich des Weinberg Campus gelegene Ziele können über den Brandbergweg und die Dölauer Straße (nördliches Stadtgebiet Halles) und die Nordstraße (Heide-Nord, Dölau und nordwestlicher Saalekreis) erreicht werden (siehe Abbildung 7). Die benannten Straßen sind gut ausgebaut und leistungsfähig. Aufgrund der geringen Anzahl an Saalequerungen in und um Halle ist jedoch besonders zu den Spitzenzeiten in und aus östlichen Richtungen regelmäßig mit Verkehrsstockungen zu rechnen.

Abbildung 7: Hauptverkehrsstraßen zur Erschließung der UMH

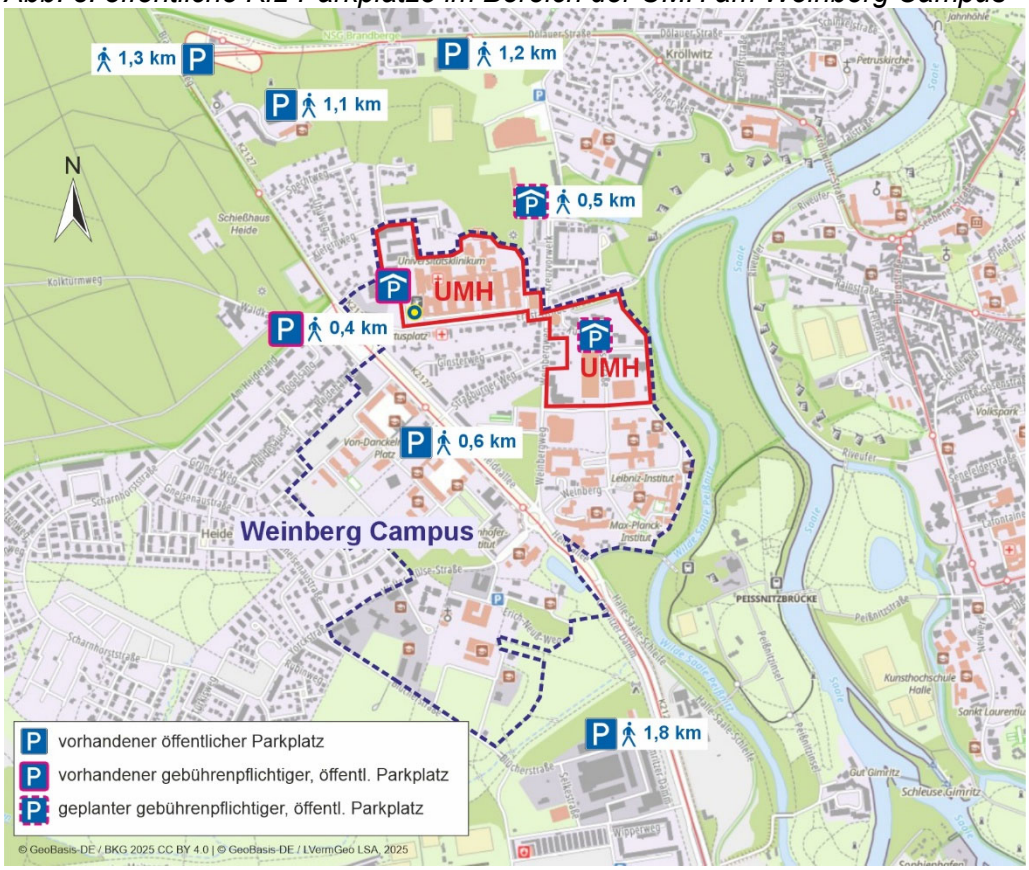


Im Nahbereich des UKH wird der Fahrverkehr vom geplanten Ausbau der Kreuzung Weinbergweg/ Ernst-Grube-Straße profitieren. Hier entsteht ein Kreisverkehrsplatz mit großer Leistungsfähigkeit und hoher Verkehrssicherheit.

4.2 Ruhender Verkehr

Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge gibt es im näheren Umkreis des UMH-Standorts am Weinberg Campus auf öffentlichen Parkplätzen, die zum großen Teil zeitlich uneingeschränkt nutzbar und nicht gebührenpflichtig sind. Diese liegen jedoch – mit Ausnahme des Von-Danckelmann-Platzes im westlichen Campusbereich – fußläufig mehr als einen Kilometer Wegstrecke entfernt. Das direkt am UKH befindliche Parkhaus ist ebenso kostenpflichtig wie der etwa 400m entfernte Parkplatz „Waldkater“, der im Bereich der Haltestelle „Heide-Universitätsklinikum“ gelegen ist (siehe Abbildung 8).

Abb. 8: öffentliche Kfz-Parkplätze im Bereich der UMH am Weinberg Campus



Mit dem Bau des Theoretikums auf dem südöstlichen UMH-Gelände an der Kurt-Mothes-Straße wird ein derzeit gebührenfreier Parkplatz mit mehr als 350 Stellplätzen entfallen. Zwar werden diese Stellplätze sowie der Bedarf für den geplanten Neubau ersetzt, jedoch sollen diese Abstellanlagen bewirtschaftet werden und werden damit höchstwahrscheinlich kostenpflichtig. Potenziell gäbe es außerdem noch die Planung einer Tiefgarage mit 72 Stellplätzen im Bereich am Kreuzvorwerk, die seinerzeit nicht umgesetzt wurde.

Unabhängig von Entfernung und Bewirtschaftung der vorhandenen und geplanten Parkmöglichkeiten wird es mit der Verdichtung des UMH-Standorts auf dem Gelände des Weinberg Campus voraussichtlich nicht ausreichend Kfz-Stellplätze für eine dem aktuellen Kfz-Nutzungsanteil entsprechende Nachfrage von Beschäftigten, Studierenden und Besuchern geben. Ziel muss es daher sein, diese Stellplätze für Kfz-Nutzer anzubieten, die auf den privaten Pkw nicht verzichten können. Dabei sollten Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge geschaffen werden, die effizient für die Nutzung durch Beschäftigte und

Studierende ausgelegt sind. Hier bieten sich Lösungen an, die mit niedriger Leistung eine „sparsame“ Aufladung (mit maximal etwa 5 kW) über einen Zeitraum von mehreren Stunden (Arbeitstag) ermöglichen, so dass das in einiger Entfernung vom Aufenthaltsort entfernt geparkte Fahrzeug nicht umgesetzt werden muss und trotzdem keine ineffektiven Zeiten an der besetzten Ladesäule entstehen. Aber auch Schnellladesäulen für Besucher des UKH sollten im Angebot nicht fehlen.

Wichtig ist andererseits aber auch, dass die Distanz zwischen dem Abstellort des Fahrzeugs und dem Ziel dessen Nutzers im Weinberg Campus möglichst „kurz“ gehalten wird. Fußwege von mehr als 500m Wegstrecke oder 10min Dauer werden besonders im Zu- und Abgang zu und von anderen Verkehrsmitteln (eigenes Auto oder ÖPNV) kaum akzeptiert. Da sich die Parkplätze räumlich nicht näher an die Zielorte im Weinberg Campus heranbringen lassen, muss der Zeitaufwand für die Bewältigung dieses Weges reduziert werden. Hier bieten sich unterschiedliche Mobilitätsformen wie Fahrräder, Elektroroller (sogenannte E-Scooter) oder Shuttlefahrzeuge an, die in den folgenden Abschnitten des Mobilitätskonzepts betrachtet werden.

Abbildung 9: beispielhafte Parkplatzgestaltung für die vorhandene Stellfläche an der Blücherstraße



Mittelfristig könnte auch der Einbau von Ladeinfrastruktur in Straßenbordsteine eine flächendeckende Lösung für E-Mobilität werden. Dabei würde vorhandene städtische Infrastruktur mit Platz sparenden Ladeeinrichtungen verbunden und könnte im sukzessive im gesamten Weinberg Campus eingerichtet werden – beginnend beispielsweise mit dem Gimritzer Damm. Die Einengung von Gehwegen, das Einschränken von Sichtbeziehungen und die Überbauung von Medien im Gehweg entfielen durch den Ladebordstein[3].

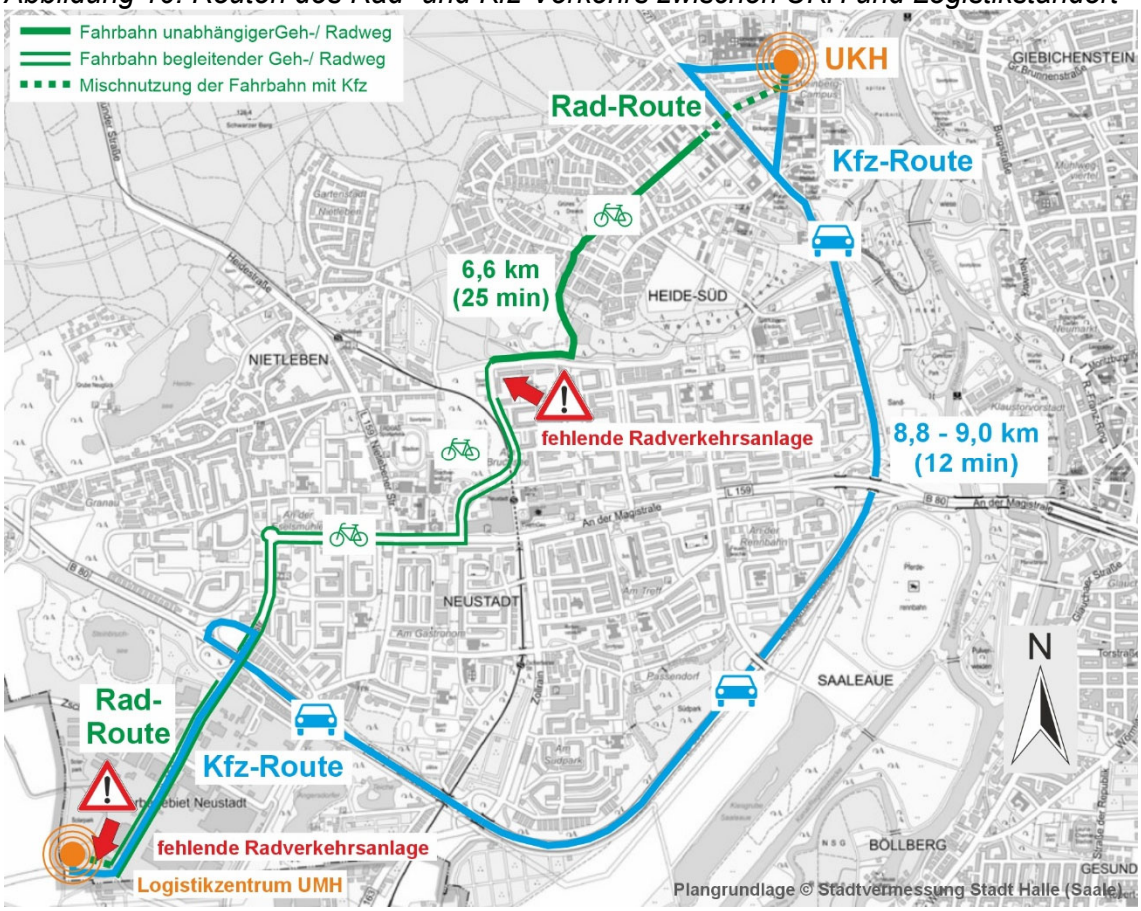
[3] „Steckdosen im Bordstein - Stadt Köln und Projektpartner starten Projekt für Ladebordsteine im öffentlichen Raum“, Stadt Köln - Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit vom 25.04.2024 auf https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse/mitteilungen/26679/index.html, abgerufen am 20.06.2025

4.3 Logistikstandort Neustadt

Im Gewerbegebiet Neustadt – unmittelbar am Autobahnzubringer zur A 143-Anschlussstelle „Teutschenthal“ – betreibt die UMH ein Logistikzentrum (Zentrallager, Patientenküche und Wäscheversorgung). Über diese separate Betriebsstätte wird die Versorgung für einen Großteil des medizinischen und technischen Bedarfs abgedeckt. Aufgrund des fehlenden Platzes auf dem UKH-Gelände am Weinberg Campus wurde diese Auslagerung erforderlich.

Der Liefershuttle der Medical-Logistik verkehrt aktuell bis zu fünf Mal am Tag, um Güter des medizinischen und technischen Bedarfs an das UKH am Standort Ernst-Grube-Straße auszuliefern. Die knapp 9 km lange Route führt dabei von der Weststraße über die Eislebener Chaussee (B 80), das Rennbahnkreuz, den Grimritzer Damm die Heideallee zur Ernst-Grube-Straße (siehe Abbildung 10) und wird bei normaler Verkehrslage in etwa 12 Minuten bewältigt.

Abbildung 10: Routen des Rad- und Kfz-Verkehrs zwischen UKH und Logistikstandort



Da „Massengüter“ wie Essen und Wäsche sowie große Gegenstände wie medizinische Apparaturen oder Büroausstattung alternativlos auf den Transport mit Kraftfahrzeugen angewiesen sind, bliebe zu prüfen, inwieweit eine Komplettumstellung der Transportleistung auf E-Mobilität umsetzbar wäre. Hierfür würden sich Lösungen mit Kleintransportern und zugehörigen Ladesystemen eignen, wie sie beispielsweise bundesweit von der Deutschen Post und unter anderem neuerdings in München von einem großen Versandhändler eingesetzt werden. Die hierzu erforderliche Ladeinfrastruktur sollte sich dabei direkt an den Ladedocks befinden (siehe Abbildung 11 auf der folgenden Seite), um

die beiden erforderlichen Ladevorgänge (Waren und Energie) miteinander zeitsparend zu kombinieren.

Abbildung 11: E-Transporter lädt Strom an der Warenladerampe



Fotoquelle: Osthessen News[4]

Zu prüfen wäre auch, ob kleinere Waren wie Medikamente in noch kleineren Transporteinheiten bewegt werden können. Dann könnten je nach Dringlichkeit auch Lastenfahrräder zum Einsatz kommen, die eine deutlich kürzere Strecke durch die Neustadt und Heide-Süd befahren würden. Hier gäbe es auf der Route Weststraße, An der Magistrale und Am Bruchsee sowie über einen Geh-/Radweg durch die Heide, der an der Westseite den Weinberg Campus (Von-Danckelmann-Platz) wieder auf die Heideallee trifft, eine ideale, separate Trasse für den Radverkehr. Diese wäre in etwa 25 Minuten zu bewältigen. Vor dem Hintergrund steigender E-Mobilität würde diese Option eine umweltfreundliche und Ressourcen schonende Alternative zu einem Pkw-Shuttle darstellen. Diese könnte auch dann auch einen zeitlichen Vorteil bringen, wenn durch eine Überlastung des Straßennetzes in Neustadt (beispielsweise durch Stau auf der B 80 mit Ausweichverkehren durch die Wohngebiete) sich die Kfz-Fahrzeit mehr als verdreifachen könnte.

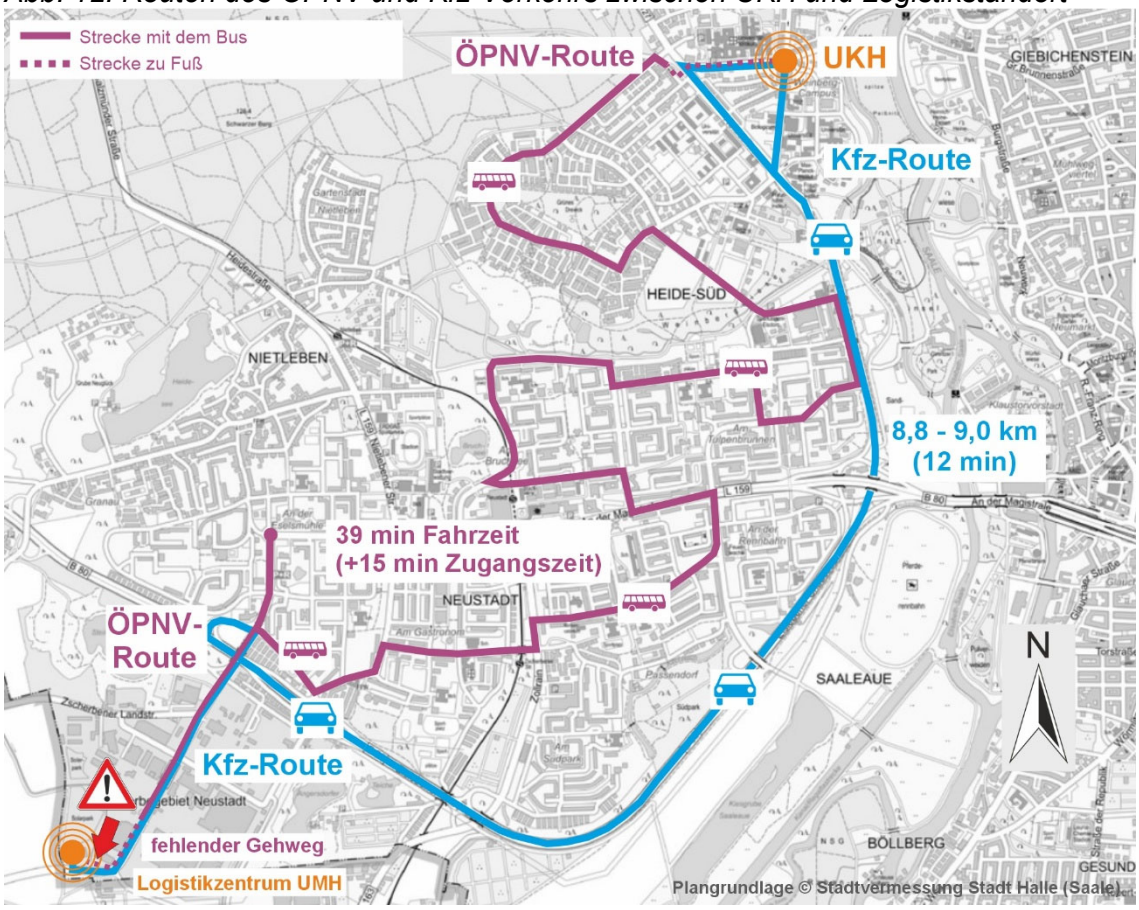
Ansonsten sollte der Logistikfuhrpark im Shuttlebetrieb insgesamt schnellstmöglich auf emissionsarme oder -freie Kraftfahrzeuge umgestellt werden, um die innerstädtischen Belastungen durch die täglichen Transportfahrten auf das unverzichtbare Mindestmaß zu reduzieren. Gleichzeitig würde sich auch die Bündelung der Fahrtzwecke auf den Fahrzeugen anbieten und Beschäftigte könnten sich über die im Intranet einsehbaren Tourenpläne auf den Beifahrersitz einer solchen Fahrt „einbuchen“.

Für die Bewegung von Mitarbeitenden der UMH zwischen den beiden Standorten kann zudem aus der Palette der Verkehrsmittel des Umweltverbundes neben dem Fahrrad, dessen Route auch gleichsam von E-Scootern genutzt werden kann, auch der ÖPNV genutzt werde. Die HAVAG betreibt mit der Buslinie 36 zwischen „Heide-Universitätsklinikum“ und „Zscherben“ eine Direktverbindung zwischen den beiden Standorten. Da diese Fahrt jedoch kreuz

[4] „Deutsche Post eröffnet neuen Zustellstützpunkt neben dem Zuse-Parc“, Medienkontor M. Angelstein GmbH & Co. KG vom 28.06.2023 auf https://osthessen-news.de/n11746876/deutsche-post-eroeffnet-neuen-zustellstuetzpunkt-neben-dem-zuse-parc.html, abgerufen am 20.06.2025

und quer durch Neustadt führt und 27 Haltestellen andient (siehe Abbildung 12), ist die Fahrzeit mit planmäßig 39 Minuten (zuzüglich einer Zu- und Abgangszeit von etwa 15 Minuten) vergleichsweise hoch. Alternativ könnten Straßenbahnverbindungen genutzt werden, die jedoch aufgrund des zweifach erforderlichen Umsteigens keine signifikante Reisezeitverkürzung darstellen würde.

Abb. 12: Routen des ÖPNV und Kfz-Verkehrs zwischen UKH und Logistikstandort



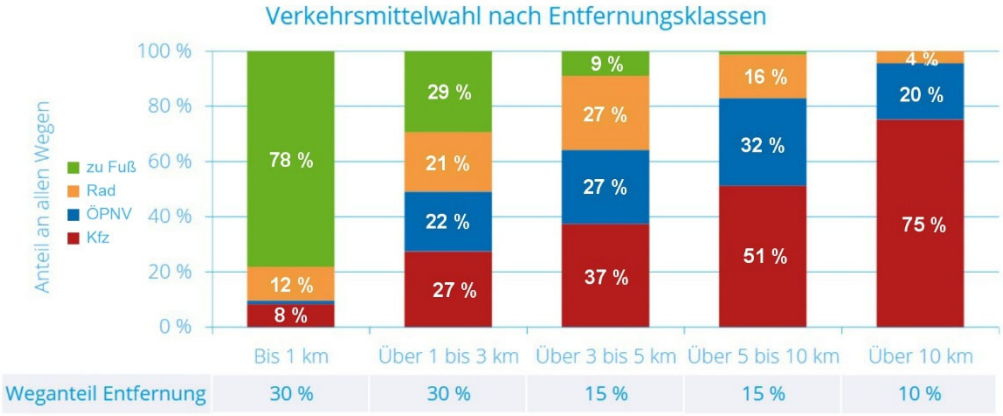
Um die Auslastung von Dienstwagen am Standort zu optimieren, können diese auch Studierenden für Reisen im Rahmen Ihres Studiums (beispielsweise zu Messen, Kongressen oder sonstigen Veranstaltungen) zugänglich gemacht werden. In diesem Fall wäre die gute, „transparente“ Erreichbarkeit des Logistikstandorts für den Erfolg des Angebots ausschlaggebend.

5 Radverkehr

Radfahren liegt im Trend. Immer mehr Menschen nutzen die preisgünstige, umweltfreundliche und gesundheitsfördernde Fortbewegungsmaßnahme, die im Stadtverkehr zu den Spitzenverkehrszeiten gelegentlich auch einen Zeitvorteil gegenüber den anderen Verkehrsarten bei der Bewältigung der Wegstrecke versprechen kann.

In der Stadt Halle (Saale) gibt es durchschnittlich 1,5 Fahrräder pro Haushalt. Fast 10 % davon haben einen Elektroantrieb[5]. Über Distanzen zwischen einem und fünf Kilometer wird jeder vierte bis sechste Weg innerhalb von Halle mit dem Fahrrad bewältigt. Diese Wegstrecken, die fast die Hälfte aller Wege an einem mittleren Werktag ausmachen (siehe Abbildung 13), bieten somit ein sehr großes Potenzial für das Verkehrsmittel Fahrrad.

Abbildung 13: Verkehrsmittelwahl je Wegstrecke mit Wegeanteil



Bildquelle: „SrV 2023, Mobilitätsteckbrief für Halle (Saale)“, TU Dresden 2024

Auch als Teil von multi- oder intermodalen Wegen hat das Fahrrad eine besondere Bedeutung. Multimodal bedeutet in diesem Zusammenhang, dass das Fahrrad wahlweise für einen Weg genutzt wird (beispielsweise für den Fahrtzweck „Freizeit“) während für andere Wege ein anderes Verkehrsmittel (wie „mit dem Auto zum Einkaufen“) den Vorzug erhält. Intermodal hingegen meint die Bewältigung ein und desselben Wegs mit zwei unterschiedlichen Verkehrsmitteln (hierunter könnte die Fahrt mit dem Rad zur Haltestelle und die Weiterfahrt mit dem ÖPNV fallen).

Während multimodale Verkehre – speziell in Bezug auf das Fahrrad, das in fast jedem Haushalt zu finden ist – inzwischen alltäglich sind (ein Drittel der multimodalen Verkehrsteilnehmer in Halle nutzt innerhalb einer Woche auch das Fahrrad), sind für die Intermodalität am Punkt des Verkehrsmittelwechsels die entsprechenden Bedingungen zu schaffen, die die Attraktivität dieser Verkehrswegekombination nicht beeinträchtigt. Neben beispielsweise Park+Ride-Plätzen und optimierten ÖPNV-Anschlüssen wären dies vorrangig quantitativ und qualitativ ansprechende Verkehrs- und Abstellanlagen für den Radverkehr.

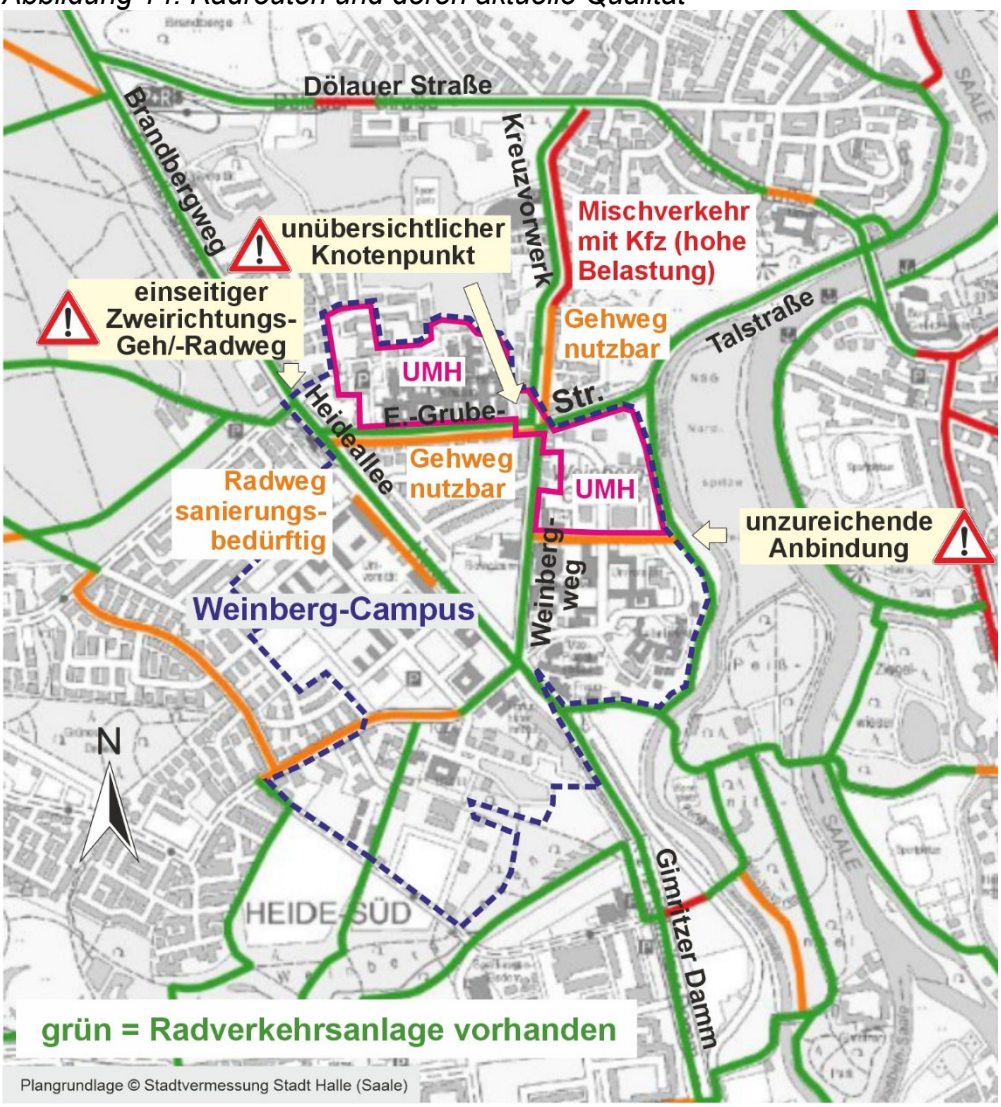
Seit August 2024 haben die Beschäftigten des UKH übrigens die Möglichkeit – in Zusammenarbeit mit der „Deutschen Dienstrad“ – Fahrräder zu leasen.

[5] „SrV 2023, Mobilitätsteckbrief für Halle (Saale)“, TU Dresden (Stefan Hubrich, Sebastian Wittig, Frank Ließke, Rico Wittwer, Regina Gerike) im Dezember 2024

5.1 Äußere Erschließung

Der Weinberg Campus ist für den Radverkehr sehr gut erschlossen. Entlang der Hauptverkehrsstraßen sorgen Radwege oder Radfahrstreifen für eine Trennung vom starken Kfz-Verkehr – dazu gibt es zahlreiche Routen über Wege und Straßen, die nicht oder nur in geringem Maße von Kraftfahrzeugen mitgenutzt werden. Großer Vorteil ist die Nutzbarkeit der Saalequerung über die Peißnitzinsel, die nur dem nichtmotorisierten Verkehr zur Verfügung steht und die eine sehr direkte Verbindung zwischen dem Weinberg Campus und der Altstadt von Halle ist. Außerdem kann das Kreuzvorwerk entgegen der Einbahnstraßenregelung auch in südliche Richtung und die Talstraße nach Nordosten befahren werden.

Abbildung 14: Radrouten und deren aktuelle Qualität

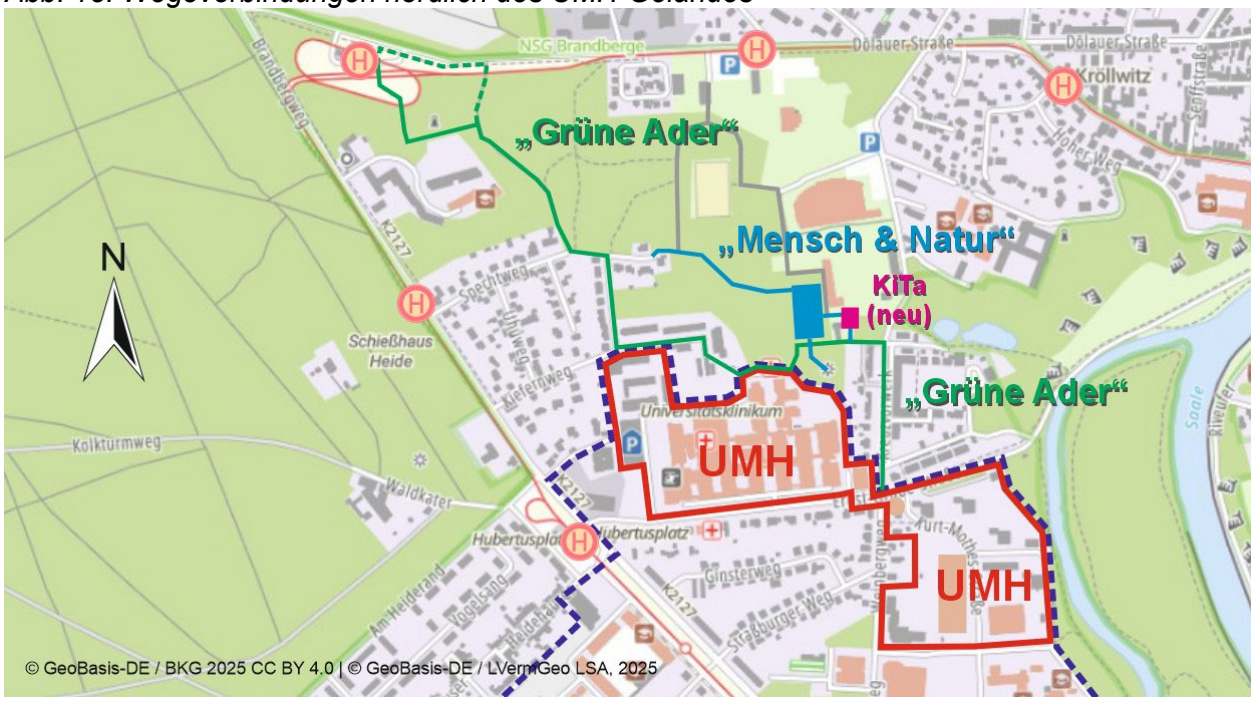


Letztendlich sind es hinsichtlich der Erreichbarkeit der UMH-Standorte im Weinberg Campus nur punktuelle Defizite, die teilweise durch bereits in Vorbereitung befindliche Vorhaben seitens der Stadtverwaltung behoben werden sollen. Hierzu zählen die Umgestaltung des Knotenpunktes Weinbergweg/ Ernst-Grube-Straße und die Errichtung Richtlinien konformer Radverkehrsan-

lagen im Bereich des Hubertusplatzes. Mit der Umsetzung des Bebauungsplans für das Theoretikum ist außerdem der Ausbau einer radverkehrsgeeignete Anbindung an den Saaleradweg vorgesehen.

Eine spürbare Verbesserung der äußeren Erschließung des UKH ist über die Förderprojekte „Grüne Ader“[6] und „Mensch & Natur“ (siehe Abbildung 15) geplant. Diese sehen eine Aufwertung der Wegebeziehungen zwischen Brandberge (Endstelle „Kröllwitz“) und dem Kreuzvorwerk sowie im Bereich der geplanten KiTa südlich der Sportanlagen vor. Das LEADER/CLLD-Förderprojekt

Abb. 15: Wegeverbindungen nördlich des UMH-Geländes



„Grüne Ader“ wird von der UMH zur Schaffung einer Wegeverbindung in Kröllwitz Süd aufgerufen, um Mitarbeitenden am Klinikum, die ihren Arbeitsplatz ohne Pkw erreichen möchten, eine alternative Erschließungsmöglichkeit anzubieten. Während die derzeit bestehenden Fahrwege in das und aus dem UKH-Gelände vor allem auf die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs zugeschnitten sind, würde eine weitere durchgehende Ost-West-Achse für den Rad- und Fußverkehr die Erreichbarkeit des Klinikums durch Entflechtung der Fahrwege einfacher und sicherer machen. Diese soll nördlich des Areals entstehen und weiterführend auch die Straßenbahn- und Bushaltestelle „Kröllwitz“ an der Dölauer Straße anbinden. Verbunden ist diese Maßnahme mit dem Plan eines größeren Radabstellplatzes an zentraler Stelle im Norden des Klinikums.

5.2 Innere Erschließung und ruhender Verkehr

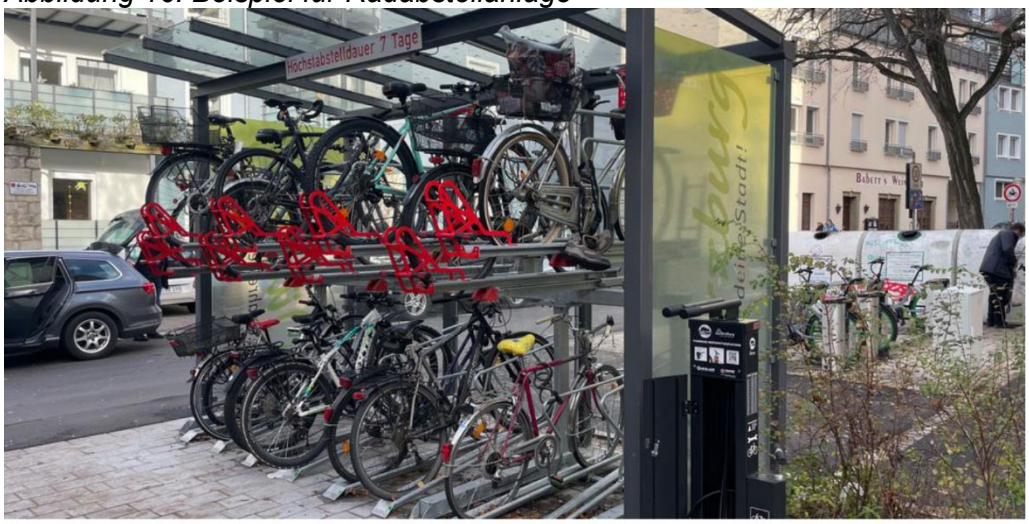
Besondere Beachtung im Rahmen des Mobilitätskonzepts soll die Abwicklung des Radverkehrs auf dem UMH-Gelände finden. Hierzu zählt einerseits die die Eröffnung der Möglichkeit, alle vorhandenen und geplanten Wegeverbindungen auch für den Radverkehr nutzbar zu gestalten (denn Radfahrer sind

[6] Präzisierte Projektidee mit Zuordnung zum EFRE -Fonds zur Bewertung durch die LEADER-Jury der LAG Halle (Saale) – Aufruf vom 25. Juni 2024 – Universitätsklinikum Halle (Stand: 30.08.2024)

genauso „empfindlich“ gegenüber Umwegen wie Fußgänger). Dabei sollten alle Wege eine uneingeschränkt nutzbare Breite von mindestens 3,00m aufweisen – stark frequentierte Trassen des Fußgänger- und Radverkehrssollten deutlich breiter sein. Hierzu gibt es in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“[7] und „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)[8]“ in Abhängigkeit der zu erwartenden Mengen an Verkehrsteilnehmern entsprechende Vorgaben. Darüber hinaus müssen auch alle Straßen innerhalb des UMH-Geländes für den Radverkehr nutzbar sein. Dies müsste sich vor allem darin zeigen, dass es auch auf Zuwegungen zu reinen Kfz-Zielen (Parkhaus, Lieferbereiche usw.) keine „Sackgassen für Radfahrer“ gibt, sondern beispielsweise immer einen Durchlass neben dem Gebäude für den nichtmotorisierten Verkehr gibt.

Den eigentlichen Schwerpunkt des Mobilitätskonzepts stellt jedoch die Bereitstellung einer ausreichenden Menge an geeigneten Radabstellplätzen dar. Dies umfasst nicht nur den klassischen Zielverkehr von Beschäftigten, Studierenden und Besuchern, die mit ihrem eigenen Fahrrad zum Weinberg Campus radeln, sondern auch alle Formen von sogenannten „alternativen“ Mobilitätsformen wie Leihfahrräder, Job-Räder, Diensträder usw. – verbunden mit weiteren Dienstleistungsangeboten rund um das Fahrrad (siehe Abschnitt 5.3).

Abbildung 16: Beispiel für Radabstellanlage



Bildquelle: „Allgemeine Zeitung“ (VRM GmbH & Co. KG), Mainz auf https://www.allgemeine-zeitung.de/lokales/kreis-mainz-bingen/bingen/binger-cdu-will-mobilitaetsstation-schneller-und-preiswerter-3266921

Dabei sollten auch Angebote für die sicherste Form des Fahrradabstellens in einer separaten Fahrradbox berücksichtigt werden, denn aktuell nehmen am UKH viele Beschäftigte aus Angst vor Diebstahl oder Vandalismus ihr Fahrrad mit ins Büro.

Eine große Fahrradgarage könnte konkret auf einer der Freiflächen (die derzeit als Kfz-Parkplätze genutzt werden) im Nordosten des UKH-Geländes errichtet werden. Gegebenenfalls könnten die hierdurch verloren gehenden Kfz-Stellplätze ebenfalls in einem derartigen Gebäude untergebracht werden. Dies

[7] „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Ausgabe 2010
[8] „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)“, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Ausgabe 2002

sollte dann aber nicht in der Erdgeschosszone erfolgen (da diese für den Radverkehr am attraktivsten ist) sondern in Ober- oder Untergeschossen. Mit dieser Strategie könnte auch das vorhandene Parkhaus in Mischnutzung betrieben werden. Hierfür müssten neben der Bereitstellung (eines Teilbereichs) des Erdgeschosses auch die Fahrwege von Kfz- und Radverkehr im Ein- und Ausfahrbereich getrennt werden.

5.3 Dienstleistungen rund um‘s Fahrrad

Neben dem reinen Angebot von (geschützten) Abstellanlagen für Fahrräder können weitere Service-Angebote die Attraktivität des Standorts für den Radverkehr erhöhen. Hierzu gehören beispielsweise Reparaturmöglichkeiten für Fahrräder, die bei kleineren Pannen oder größeren Defekten genutzt werden können. In vielen Städten und vor allem an touristischen Radrouten haben sich bereits Reparaturstelen im öffentlichen Raum etabliert, die kostenlos genutzt werden können. Sie verfügen über gängige Reparaturwerkzeuge und eine Haltevorrichtung für das Fahrrad (siehe Abbildung 17).

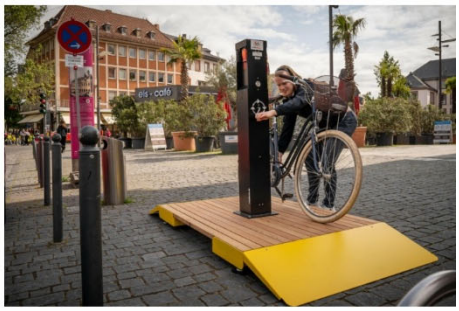
Abbildung 17: Beispiele für Fahrrad-Reparaturstelen



Bildquelle: STOWY GmbH, Viersen auf
https://www.stowy.de/product-page/velotro-reparaturstation



Bildquelle: RASTI GmbH, Groß Ippener auf
https://www.rasti.eu/de/fahrrad/fahrradservice/serviceundreparaturstationen/este



Bildquelle: Wormser Stadtmaganzin auf
https://wo-magazin.de/radsaison-eroeffnet-neue-fahrrad-reparatur-stele-am-marktplatz/

Wer sein Fahrrad nicht selbst reparieren will oder kann – oder auch ein Fahrradverleih – nimmt hingegen die Dienste einer Reparaturwerkstatt in Anspruch. Bei einem größeren Radverkehrsaufkommen wie dem eines Universitätsklinikums kann sich der Betrieb einer solchen Servicestation rentieren, wenn sie von einer großen Kundschaft nachgefragt wird. Diese kann im Gegenzug eine leichte Kundenbindung durch entsprechende Angebote wie Rabatte oder Abonnements sicherstellen. Kombinieren ließe sich der Betrieb einer solchen Werkstatt auch mit Beschäftigungsangeboten für beeinträchtigte Menschen oder als Resozialisierungsmaßnahme ehemaliger Strafgefangener.

5.4 Weitere Beispiele für erfolgreiche Radverkehrsförderung

In Deutschland wurden an Universitätskliniken weitere, interessante Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs für Beschäftigte (und Studierende) etabliert.

Am Universitätsklinikum Schleswig-Holstein in Kiel soll auf einer Grundfläche von 1600m² ein Fahrradparkhaus (Mobilitätsstation) errichtet werden, das Stellplätze für verschiedene Fahrradarten bietet (siehe Abbildung 18 auf der folgenden Seite). Es sind 63 Flächen für Lastenräder sowie 280 Stellplätze mit

E-Lademöglichkeit einschließlich 240 abschließbarer Ladefächer für entnehmbare Akkus vorgesehen. Die Aufladung soll genau wie die Nutzung des Gebäudes für die Mitarbeitenden und Studierenden kostenlos sein. Außerdem sollen 540 Spindschränke sowie ein Serviceraum angeboten werden, der sowohl als Selbsthilfewerkstatt als auch zur Übergabe eines Rades zur Reparatur durch einen Dienstleister dient[9].

Am Universitätsklinikum Hamburg kommen aktuell etwa 30 % der Belegschaft mit dem Fahrrad (ca. 6.000 Räder pro Tag). Hier werden mehr als 2.500 Abstellplätze angeboten - viele davon überdacht. Außerdem gibt es 150 Dienstfahrräder und eine Reparaturwerkstatt mit 30 Euro Rabatt pro Jahr und Selbsthilfebereich. Geplant ist überdies, ein „Identität stiftendes“ Sondermodell UKE-Fahrrad zum Kauf anzubieten – außerdem nimmt das UK Hamburg an der Fahrradinitiative „Mit dem Rad zur Arbeit“ teil.

Abbildung 18: Fahrradparkhaus zur Radverkehrsförderung am UKSH in Kiel



Bildquelle: Thieme kma Online auf
https://www.kma-online.de/aktuelles/klinik-news/detail/uksh-mobilitaetsstation-fahrrad-stellplaetze-e-bikes-kiel-photovoltaik-48852

Am Universitätsklinikum in Dresden wird eine Fahrradwerkstatt als Therapieangebot betrieben. Hier können Jugendliche in Krisensituationen Fahrradreparaturen als Beziehungsarbeit leisten. In Kooperation mit einem Dresdner Fahrradladen erfolgt auch die Instandsetzung und Verkauf gespendeter Fahrräder.

[9] Thieme kma Online auf https://www.kma-online.de/aktuelles/klinik-news/detail/uksh-mobilitaetsstation-fahrrad-stellplaetze-e-bikes-kiel-photovoltaik-48852

6 ÖPNV und Fußgängerverkehr

Anders als für die Verkehrszwecke „Schule“ und „Einkaufen“ spielt bei der Bewältigung der Wege von und zur Arbeitsstätte bzw. Ausbildungs-(hier: Studien-)Stätte das reine Zufußgehen keine signifikante Rolle. Wege zu Fuß gehen vor allem mit der Nutzung des ÖPNV einher, da in der Regel die Ein- und Ausstiegshaltestellen nicht unmittelbar vor dem Eingang der eigenen Wohnung oder dem Arbeitsplatz liegen. Die Betrachtung der Verkehrsmittel „ÖPNV“ und „Fußgängerverkehr“ erfolgen demnach gemeinsam.

6.1 Bestandsaufnahme

Aktuell wird der Weinberg Campus von bis zu 3 Straßenbahnlinien und 4 Buslinien erschlossen. Die Straßenbahnlinien 4 und 5 dienen dabei auf ihrer Fahrtstrecke zur Endstelle „Kröllwitz“ drei weitere Haltestellen („Weinberg Campus“, „Straßburger Weg“ und Heide-Universitätsklinikum“) im Einzugsbereich de UMH an (siehe Abbildung 19). Diese werden werktagsüber im 15-Minutentakt bedient und liegen in maximal 500m Entfernung (Luftlinie) zu den bestehenden und neuen Standorten der UMH.

Abbildung 19: Verdichtung der UMH-Standorte im Liniennetz der HAVAG



Plangrundlage: Auszug aus Tagesnetzplan der HAVAG (Leaflet @ havag.com) auf https://havag.com/fahrinfo/fahrplaene/liniennetz-und-tarifzonenplan

Die Straßenbahnlinie 7 hingegen erreicht über die Dölauer Straße das nähere Einzugsgebiet an der Endstelle „Kröllwitz“, von wo aus es noch etwa 1,5 km ins UKH sind. Gleiches gilt für die Buslinien 21 und 22, die die Endstelle „Kröllwitz“ von Heide-Nord über die Nordstraße erreichen und ebenfalls aller 15 Minuten fahren. Dichter am Weinberg Campus ist die Haltestelle „Heide-Universitätsklinikum“ gelegen, an denen die beiden Buslinien 34 und 36 halten, die über Heide-Süd – jedoch nur im Halbstundentakt verkehren.

Der mit der Verdichtung aufgegebene Lehrstandort am Steintor (und in der Julius-Kühn-Straße) wird derzeit durch insgesamt fünf Straßenbahnlinien erschlossen. Betrachtet man den Standortwechsel für etwa 800 Beschäftigte und 2.200 Studierende wäre zur Gewährleistung einer vergleichbaren Anbindungsqualität durch den ÖPNV eine Angebotserweiterung im Linienverkehr wahrscheinlich erforderlich.

In einer Auswertung von Analysen zur Kundenzufriedenheit und zur Informiertheit über den ÖPNV in Halle (Saale)[10] ergeben sich die folgenden Feststellungen: Überdurchschnittlich zufrieden waren die Kunden mit dem Streckennetz der HAVAG, der Fahrtenhäufigkeit und Fahrzeit der Straßenbahnen tagsüber. Auch Fahrzeugkomfort und persönliche Sicherheit in den Fahrzeugen sowie das Fahrscheinsortiment und die Informationen im Fahrzeug und an den Haltestellen fielen positiv auf. Eher unzufrieden zeigten sich die Kunden über die geringe Fahrtenhäufigkeit der Busse und Straßenbahnen abends/nachts und das Platzangebot in den Fahrzeugen für Gepäck oder Fahrräder. Fehlende, beschädigte oder verdreckte Ausstattungselemente an Haltestellen, nicht funktionierende Fahrkartenautomaten und unzureichende Informationen bei Störungen wurde deutlich negativ bewertet.

Studierende der MLU nutzen das mit den Studiengebühren bereits bezahlte Semesterticket und für Beschäftigte gibt es einen Zuschuss zum Jobticket (in beiden Angeboten erfolgt die Ausgabe des Deutschlandtickets).

6.2 Handlungserfordernis

Gemäß den verkehrspolitische Leitlinien der Stadt Halle (Saale)[11] bildet für den innerstädtischen Verkehr das Mobilitätsangebot des Umweltverbundes, insbesondere der ÖPNV mit dem Ziel einer guten Erreichbarkeit des gesamten Stadtgebietes, den Kernpunkt.

Hierfür ist der städtische ÖPNV im Umweltverbund zu stärken und im Sinne der Attraktivitätssteigerung auszubauen. Ziel ist die vollständige Erschließung der Stadt mit einem guten ÖPNV-Angebot sowie die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (Multimodalität) und attraktive Park+Ride-Angebote für Pendler. Daneben ist aber auch eine verstärkte ÖPNV-Vernetzung in der Region

[10] „HAVAG Marktforschung 2015: Kundenzufriedenheit, Informiertheit, Fahrtenhäufigkeit, Umsteigefaktor, mittlere Reiseweite im Ausbildungsverkehr“, Omnitrend GmbH (Endbericht vom 15.02.2016) und „HAVAG Marktforschung 2016: Kundenzufriedenheit, Fahrtenhäufigkeit, Umsteigefaktor, Reiseweite, Omnitrend GmbH (Jahresbericht vom 17.02.2017) aus „Nahverkehrsplan der Stadt Halle (Saale), Stadtverwaltung Halle (Saale) auf https://halle.de/fileadmin/Binaries/Stadtentwicklung/Verkehrsplanung/NVP2018_220506.pdf, abgerufen am 05.03.2025

[11] „Verkehrspolitische Leitlinien der Stadt Halle (Saale)“, Stadtverwaltung Halle (Saale) auf https://halle.de/fileadmin/Binaries/FB_Mobilitaet/Verkehrspolitische_Leitlinien.pdf, abgerufen am 05.03.2025

und mit dem Saalekreis ein übergeordnetes, wenngleich nicht in Federführung der Stadt Halle stehendes Verkehrsziel.

Neben zahlreichen Maßnahmen zur Netzerweiterung (Linienverlängerung oder Feinerschließung) und Abbau von Nutzungshemmnissen des ÖPNV bei der allgemeinen Bevölkerung steht vor allem die Maßnahme 9 „10-Minuten-Grundtakt im Tagesverkehr“ im Mittelpunkt einer ÖPNV-Angebotsverbesserung für den Weinberg Campus.

Gemäß den im Nahverkehrsplan[12] enthaltenen „geltenden Anforderungen an das Leistungsangebot im Schienen gebundenen ÖPNV“ ist nach Punkt F 5.3.6 bei erheblichen Veränderungen der Nachfrage zu prüfen, ob die bisherige ÖPNV-Bedienung noch ausreichend bzw. erforderlich ist. Eine etwaige Angebotsanpassung ist mit dem Aufgabenträger abzustimmen. Der aktuelle Nahverkehrsplan berücksichtigt in Prognose 2030 das durch das Vorhaben erhöhte Fahrgastaufkommen in Richtung Kröllwitz allerdings noch nicht.

Bei „Alternativen Bedienformen“ im ÖPNV ist als Ersatz für schwach nachgefragte Linienfahrten außerhalb der Spitzenstunden (Mo-Fr 7-16 Uhr) der Einsatz alternativer Bedienformen in Betracht zu ziehen (F 5.3.11). Hierfür kommt vorrangig der in Halle (Saale) bereits eingeführte Rufbus (mit Linien- und Haltestellenbedienung) in Frage. Hierfür ist eine Anmeldung per Anruf oder App-Funktion mindestens 30 min vor Abfahrt erforderlich (es gilt der MDV-Tarif). In den Nachtbussen und generell im Rufbusverkehr ist das „Aussteigen auf Zuruf“ an geeigneten Stellen abseits der Haltestellen weiterhin anzubieten und publik zu machen, um Fahrgästen kürzere Wege zu ihren Zielen zu ermöglichen (F 5.3.13).

Eine Verbesserung der Erschließung ist für die ÖPNV-Haltestellen im Zuge der Dölauer Straße zu empfehlen, um auch über die Linie 7 den Quell- und Zielverkehr der UMH abzuwickeln (und die Linien über die Heideallee zu entlasten). Hier bieten sich die Aufnahme und Weiterführung von Projekten im Bereich der Grün- und Waldfläche zwischen dem UKH und der Dölauer Straße an (siehe Abschnitt 6.3)

6.3 Maßnahmen

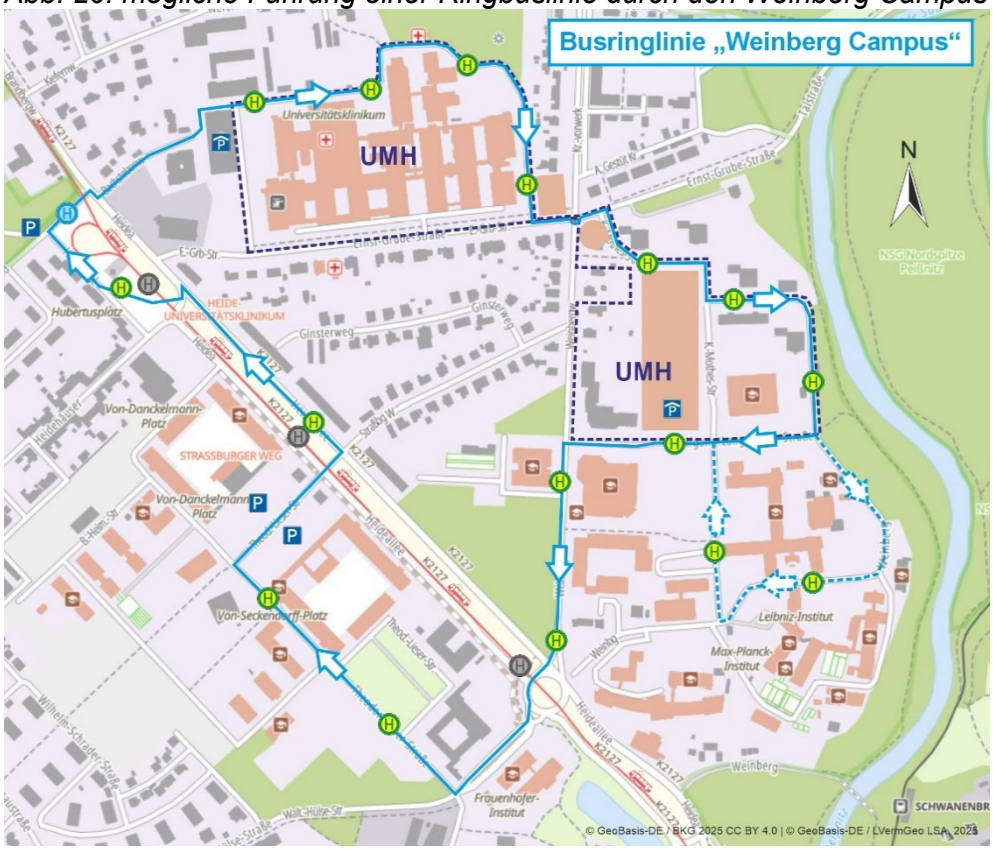
Empfohlen wird eine Anpassung des Bedienungsangebots vom und zum Weinberg Campus im Straßenbahn- und Busverkehr durch größere Transporteinheiten (längere, moderne Straßenbahnzüge) oder eine dichtere Taktung. Die Mitnahme von Fahrrädern sollte kostenfrei ermöglicht werden – in Abhängigkeit der Fahrzeugauslastung zumindest außerhalb der Spitzenverkehrszeiten.

Eine Campus-Busringlinie, die auch nachts zu den Schichtwechselzeiten ein passendes Angebot für kurze, sichere Wege bietet, könnte mit kleineren Fahrzeugen und gegebenenfalls als Bedarfsangebot (mit Anmeldung der Fahrt) bedient werden (siehe Abbildung 20 auf der folgenden Seite). Entsprechende Haltestellen könnten an geeigneten Stellen auf dem Campus eingeordnet werden – gegebenenfalls wären bauliche Maßnahmen zur Sicherstellung der Barrierefreiheit angezeigt. Entlang der Heideallee und am Hubertusplatz wäre der

[12] „Nahverkehrsplan der Stadt Halle (Saale) 2018, Stadtverwaltung Halle (Saale) auf https://halle.de/fileadmin/Binaries/Stadtentwicklung/Verkehrsplanung/NVP2018_220506.pdf, abgerufen am 06.03.2025

Übergang zur Straßenbahn und zum weiteren Busnetz der HAVAG möglich. Hierfür könnten die vorhandenen Haltestellen (beziehungsweise die des SEV) genutzt werden.

Abb. 20: mögliche Führung einer Ringbuslinie durch den Weinberg Campus

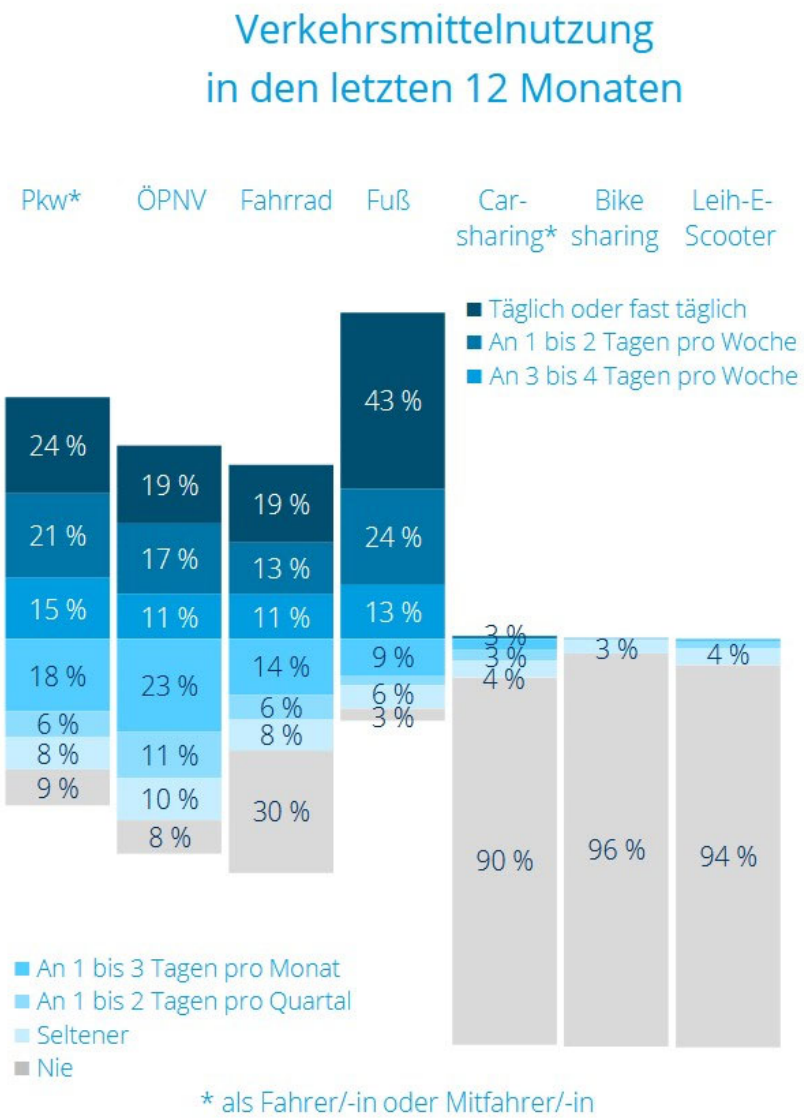


Der Erschließung der ÖPNV-Haltestellen im Zuge der Dölauer Straße für den Fußgänger- und Radverkehr dient außerdem die Umsetzung der Förderprojekte „Grüne Ader“ und „Mensch & Natur“, die eine Aufwertung der Wegebeziehungen zwischen Brandberge (Endstelle „Kröllwitz“) und dem Kreuzvorwerk sowie im Bereich der geplanten KiTa südlich der Sportanlagen vorsehen, (siehe dazu auch Abschnitt 5.1).

7 Alternative Mobilitätsformen

Wie in Abbildung 20 erkennbar wurden im Jahr 2022/ 2023 von meist weniger als 10 % der Halleschen Bevölkerung Mobilitäts-Sharing-Angebote genutzt. Vor allem im regelmäßigen Gebrauch wurden diese Fortbewegungsformen nicht favorisiert (siehe Abbildung 21). Vor allem die Zuverlässigkeit hinsichtlich der Verfügbarkeit des Verkehrsmittels spielt besonders bei den Wegen von und zur Arbeits- oder Bildungsstätte eine große Rolle.

Abbildung 21: Verkehrsmittelnutzung in Halle im Jahr 2022/ 2023



Bildquelle: „SrV 2023, Mobilitätsteckbrief für Halle (Saale)“, TU Dresden 2024

Da ein von der UMH betriebenes klassisches Sharing-Angebot nur in einem begrenzten Raum sinnvoll ist, in dem unter Berücksichtigung aller Quellen und Ziele (hier Wohn- und Arbeitsstätten und umgekehrt) eine ausreichende Flächendeckung frei verfügbarer „Fahrzeuge“ (vor allem Fahrräder und Elektroroller) abgesichert werden kann, wäre ein derartiges Leih-Format vermutlich nur zwischen der UMH und den nächstgelegenen ÖPNV-Haltstellen (besonders „Heide-Universitätsklinikum“ und „Kröllwitz“) zur Überwindung des sogenannten „letzten Kilometers“ zu empfehlen. Während es an den Haltestellen

bei vermutlich begrenztem Platzangebot ausreichen wird, Radbügel, eine Fläche zum Abstellen von E-Scootern und entsprechende Ladevorrichtungen einzuordnen, könnten auf den UMH-Flächen komplette Mobilitätsstationen (wie in Abbildung 22 dargestellt) entstehen. Deren Angebot sollte darüber hinaus das klassische CarSharing und zusätzliche Abstellmöglichkeiten für private Elektro-Fahrräder oder Roller an Ladestationen enthalten.

Abbildung 22: Beispiel für eine „offene“ Mobilitätstation



Bildquelle: KielRegion GmbH auf
https://www.kielregion.de/mobilitaetsregion/mobilitaetsstationen/

In sogenannten geschützten Mobilitätsstationen (siehe Abbildung 23) können außerdem sichere Stellplätze für hochwertige Privaträder und -roller, Sonderfahrzeuge (wie Lastenräder) oder Reparatur- und Serviceleistungen angeboten werden. Des Weiteren könnten Überlegungen zu einem Freefloating-Angebot für Leihräder und -roller mit freier Abstellmöglichkeit im UMH-Gelände angestellt werden. Hierfür wäre jedoch eine entsprechend hochwertige Management-Software erforderlich.

Abbildung 23: Beispiel für eine geschützte Mobilitätstation

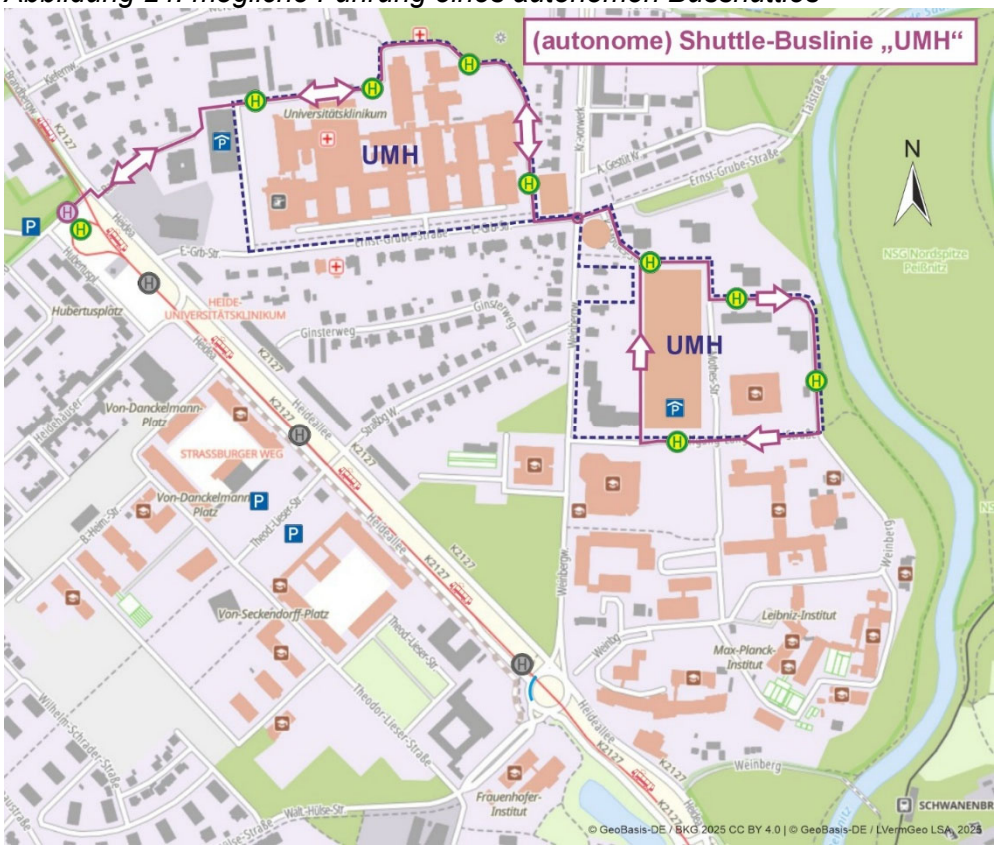


Bildquelle: VCD Verkehrsclub Deutschland e.V., Berlin auf
https://intelligentmobil.de/mobilitaetsloesungen/gwg-mobilitaetsstation

Das beschriebene Mobilitätsangebot könnte dann bei Bedarf perspektivisch auch auf den gesamten Weinberg Campus ausgeweitet werden.

Mit Fortschreiten der Technik hinsichtlich des autonomen Fahrens könnte perspektivisch auch eine Buslinie durch das Gelände der UMH geführt werden, die die einzelnen Standorte mit einer ÖPNV-Haltestelle verbindet (siehe Abbildung 24). Die Shuttle-Linie würde idealerweise am Hubertusplatz beginnen, wo wahrscheinlich im Bereich der Straße Am Heiderand ausreichend Platz für eine Aufenthalts- und Ladestation der Fahrzeuge wäre. Der Ein- und Ausstieg würde an der vorhandenen Bushaltestelle erfolgen. Die Linienführung sollte vorwiegend auf Privatgelände erfolgen, was die technischen Umsetzungen vereinfachen würde.

Abbildung 24: mögliche Führung eines autonomen Busshuttles

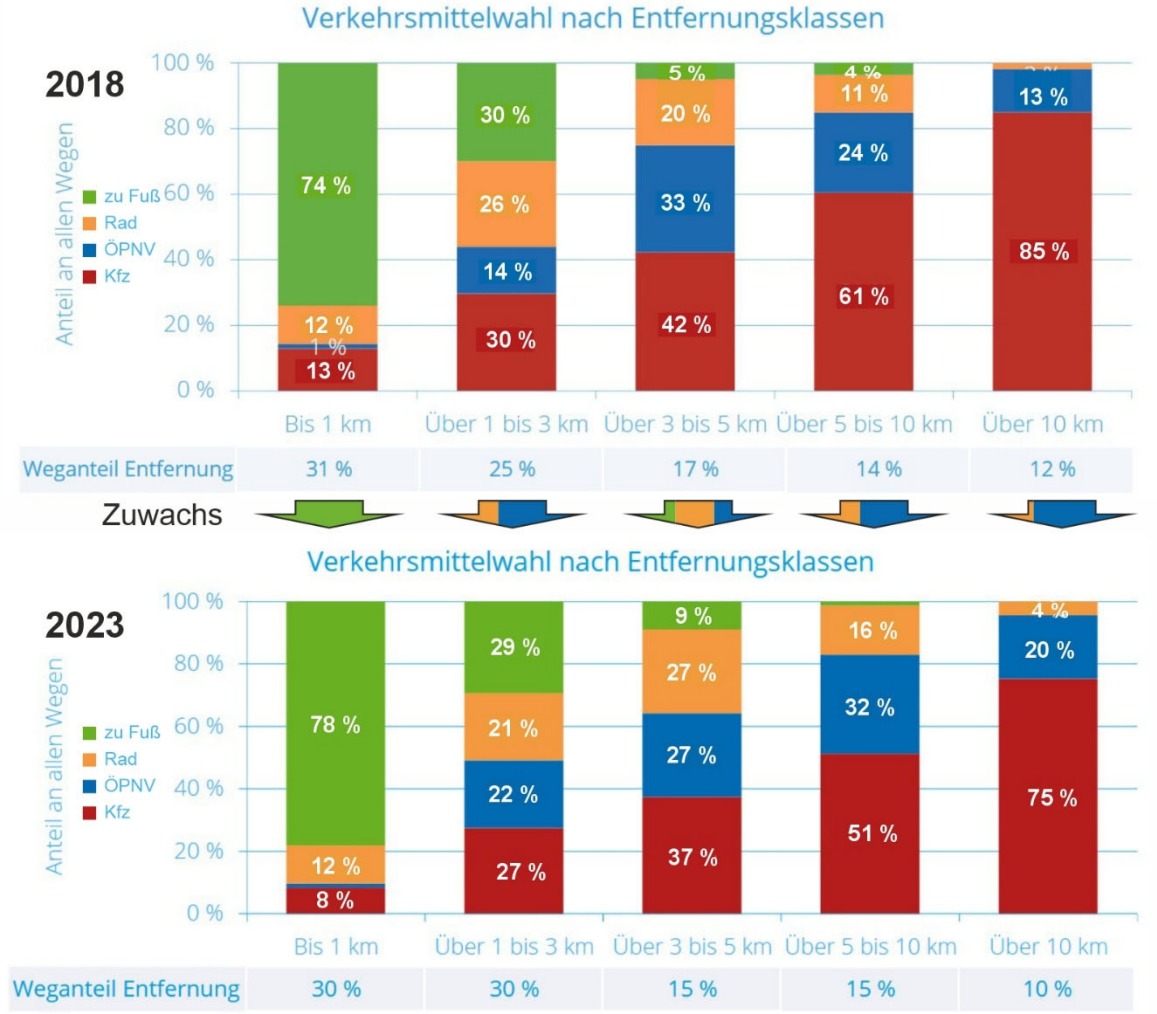


Würden kleine Fahrzeuggrößen (z. B. Minibus oder 6-Sitzer) gewählt, könnte auf den aufwendigen Ausbau von barrierefreien Bushaltestellen verzichtet und auch flexibel auf der Strecke (an sogenannten „virtuellen“ Haltestellen) gehalten werden.

8 Umsetzung der Maßnahmen

In Halle (Saale) absolvieren mobile Personen jeden Tag durchschnittlich 3,7 Wege. Jeder Weg ist dabei im Mittel 5,4 km lang und dauert 21,2 Minuten. Dabei sank die Wegelänge bei gleichbleibender Wegedauer in den letzten fünf Jahren um 0,9 km. Dies wird auch anhand der Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge deutlich, wo in allen Entfernungsklassen die Kfz-Nutzung zurückging. Relative Zuwächse verzeichnen hingegen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (siehe Abbildung 25).

Abbildung 25: Entwicklung der Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge



Bildquellen: oben: „SrV 2018, Mobilitätsteckbrief für Halle (Saale)“, TU Dresden 2019
unten: „SrV 2023, Mobilitätsteckbrief für Halle (Saale)“, TU Dresden 2024

Der Anstieg der ÖPNV-Nutzung auf vergleichsweise kurzen Wegen bis 3 km Länge erklärt sich möglicherweise durch die Einführung des Deutschlandtickets. Während 2018 37 % der Männer und 45 % der Frauen in Halle eine ÖP-Zeitkarte besaßen sind dies im Jahr 2023 bereits 43 % der Männer und 57 % der Frauen. Der Radverkehrsanteil hingegen nimmt vor allem auf Distanzen von 3 km zu – vermutlich auch infolge der steigenden Elektromobilität in diesem Bereich.

Die Bereitschaft zur Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes steigt damit nachweislich, was den Ansatz zur Implementierung nachhaltiger Mobilität stützt.

Aufgrund der guten Planbarkeit des sich lediglich verschiebenden Verkehrsaufkommens von Studierenden und Beschäftigten vom Steintor Campus, sollten die Anpassungen im ÖPNV-Angebot auf den Linien 4, 5 und 7 bedarfsgerecht durch die HAVAG erfolgen. Hierzu wären die entsprechenden Abstimmungen mit der UMH bezüglich des Bau- und Bezugsfortschritts der geplanten Vorhaben erforderlich und mittelfristig umsetzbar.

In der Gebäude- und vor allem in der Freiraumplanung sollte die große Zahl an vor Wetter, Vandalismus und Diebstahl geschützten Radabstellplätzen – sowohl für PRZ und Theoretikum als auch für das UKH – berücksichtigt werden. Auch Servicestationen (Reparaturstelen, Werkstätten usw.) sollten integriert werden. Mobilitätsstationen für weitere Verkehrsmittel wie CarSharing, E-Scooter an strategisch günstige Orten eingeordnet werden – verbunden idealerweise mit Haltestellen des ÖPNV (Ringbus- oder Shuttle-Linie). Wichtig wären auch ausreichend breite und befestigte Wegeverbindungen innerhalb des UMH-Geländes und auf direktem Weg von und zu den ÖPNV-Haltestellen. Zeitlich ließen sich diese Ertüchtigungsmaßnahmen höchstwahrscheinlich mit dem Baufortschritt vom PRZ und Theoretikum synchronisieren, wenn die erwarteten Förderaussichten sich bewahrheiten.

An den Pkw-Parkplätzen im Umfeld der UMH können bereits zeitnah beginnend und sukzessive fortschreitend die Maßnahmen zur Förderung der E-Mobilität (Ladesäulen) sowie die Errichtung von Stellplätzen für Leihfahrräder und -E-Scooter umgesetzt werden.

Der zeitliche Rahmen für die Umsetzung der im Mobilitätskonzept beschriebenen Maßnahmen könnte wie folgt gezogen werden (siehe Tabelle 3):

Tabelle 3: Umsetzung der Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept

Zeitraum	Maßnahme	verantwortlich
Kurzfristig	Schaffung zusätzlicher Radabstellanlagen	UMH
Kurzfristig	Ertüchtigung vorhandener öffentlicher Stellplätze mit Ladesäulen und Abstellanlagen für Fahrräder und ggf. E-Scooter	UMH / Stadtverwaltung
Mittelfristig	Anpassung Bedienungsangebot ÖPNV	HAVAG
Mittelfristig	Berücksichtigung der beschriebenen Erfordernisse für den Fußgänger- und Radverkehr (Wege, Abstellanlagen, Services) bei der Umsetzung der Bauvorhaben (PRZ, Theoretikum, UKH)	UMH
Mittelfristig	Aufwertung Wegeverbindung „Grüne Ader“	UMH / Stadtverwaltung
Langfristig	Erweiterung des ÖPNV-Angebots um Campus-Ringlinie	HAVAG
Langfristig	Einführung eines autonomen Bus-Shuttles für das UMH-Gelände	UMH

9 Zusammenfassung und Fazit

Auf dem Weinberg Campus ist die Verdichtung des Standorts der Universitätsmedizin Halle (UMH) durch den Neubau des Pandemieresilienzzentrums und des Theoretikums vorgesehen. Der hierdurch zu erwartende Mehrverkehr an Beschäftigten und Studierenden kann und soll möglichst vom Kraftfahrzeug auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr) umgelegt werden. Hierzu wurden im Rahmen dieses Mobilitätskonzeptes die Bestandssituation erfasst, das Erfordernis ergänzender oder zusätzlicher Mobilitätsangebote dargestellt sowie ein Rahmen zur Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen beschrieben.

Obwohl unmittelbar auf dem Gelände der UMH keine kostenfreien, öffentlichen Pkw-Stellplätze angeboten werden, stehen beispielsweise Pendlern, die auf ihr Fahrzeug angewiesen sind, ebensolche Plätze in unter einem bis fast zwei Kilometern Entfernung zur Verfügung. Da fußläufige Distanzen von mehr als 500 Metern wenig akzeptiert werden, wird empfohlen, den Zeitbedarf für die Bewältigung der Strecken zwischen Parkplatz und Arbeits- oder Bildungsstätte zu verringern, in dem öffentliche Verkehrsmittel oder Sharing-Angebote (Fahrräder oder E-Scooter) für den sogenannten letzten Kilometer vorgehalten werden.

Vergleichbare Maßnahmen böten sich an, um die im Schnitt etwa 500m langen Zu- und Abgangswege zu und von den Haltestellen des ÖPNV zu bewältigen. Obwohl von unterschiedlichen Standorten auf dem UMH-Gelände die einzelnen Straßenbahn- und Bushaltestellen auf direktem Wege zu erreichen sind, fehlen an wenigen Stelle Querungshilfen für den Fußgängerverkehr. Das Bedienungsangebot im ÖPNV ist mit dem Betrieb der geplanten Nutzungen anzupassen, wobei von einer Verlagerung des vorhandenen Verkehrsaufkommens im Straßenbahn- und Busverkehr vom Steintor Campus zum Weinberg Campus ausgegangen werden kann.

Eine immer stärkere Rolle wird der Radverkehr in der Stadt Halle spielen. Dies wird auch für den UMH-Standort auf dem Weinberg Campus positive Auswirkungen haben, wo infrastrukturelle Defizite in öffentlichen Straßenraum erkannt und perspektivisch behoben werden sollen. Auf dem Gelände der UMH ist dann im Rahmen von Neu- und Umbauten Sorge dafür zu tragen, dass Wegeverbindungen und Radabstellanlagen qualitativ und qualitativ den hohen Anforderungen gerecht werden. Hier sind auch Vorhaben nördlich des Universitätsklinikums (UKH) einzubeziehen, die eine Aufwertung von Wegen im Grün- und Waldgebiet südlich der Dölauer Straße vorsehen.

Alternative Mobilitätsangebote wie Sharing-Angebote mit Fahrrädern oder Rollern oder Ringbuslinien oder Shuttle-Services lassen sich dabei – mit den bereits in der Planung getroffenen Vorkehrungen – sukzessive integrieren und ausweiten.

VSC Halle GmbH, 25.06.2025

- Büro Leipzig -



i. A. Dipl.-Ing. Lena Tröllsch

Anlage

(Stand 15.03.2025)

B-Plan 218

B-Plan 219

B-Plan 92.1

Ernst-Grube-Straße

Weinbergweg

Wolfgang-Langenbeck-Str.

Von-Danckelmann-Platz

Von-Seckendorff-Platz

Kurt-Schumacher-Straße

Magdeburger Straße

Adam-Kuckhoff-Straße

Mary-Somerville-Straße

Weiße Straße

EINGANG

PRZ I
BB (Tor)
ext. Begrünung
Photovoltaik

Technologiezentrum

Forschungszentrum I

Kommunikationszentrum

Forschungszentrum II

Servicezentrum

Kita (Bestand) bzw. Umnutzung

Mensa (Bestand)

Baufeld Erweiterung (Gegfristig)

Dachgarten

Dachgarten Kita

Sporthalle

Erweiterung

TCZ

Haus 2

Haus 3

Haus 4

Nutzung Bestand

Wandelpark

Terrasse

Passage

Cyber Hof

Open Green

Modernisierungsgebäude

Modernisierungsgebäude Hof

Modernisierungsgebäude Flur

Modernisierungsgebäude Foyer

Modernisierungsgebäude Treppe

Modernisierungsgebäude Aufzug

Modernisierungsgebäude Lager

Modernisierungsgebäude Technik

Modernisierungsgebäude Sanitär

Modernisierungsgebäude Büro

Modernisierungsgebäude Seminar

Modernisierungsgebäude Labor

Modernisierungsgebäude Werkstatt

Modernisierungsgebäude Lagerhalle

Modernisierungsgebäude Hörsaal

Modernisierungsgebäude Cafeteria

Modernisierungsgebäude Mensa

Modernisierungsgebäude Küche

Modernisierungsgebäude Bibliothek

Modernisierungsgebäude Archiv

Modernisierungsgebäude Verwaltung

Modernisierungsgebäude Personal

Modernisierungsgebäude Besucher

Modernisierungsgebäude Patient

Modernisierungsgebäude Notfall

Modernisierungsgebäude Intensiv

Modernisierungsgebäude Operation

Modernisierungsgebäude Anästhesie

Modernisierungsgebäude Radiologie

Modernisierungsgebäude Strahlentherapie

Modernisierungsgebäude Nuklearmedizin

Modernisierungsgebäude Pathologie

Modernisierungsgebäude Rechtsmedizin

Modernisierungsgebäude Virologie

Modernisierungsgebäude Mikrobiologie

Modernisierungsgebäude Hygiene

Modernisierungsgebäude Epidemiologie

Modernisierungsgebäude Biometrie

Modernisierungsgebäude Informatik

Modernisierungsgebäude Medizintechnik

Modernisierungsgebäude Biomedizin

Modernisierungsgebäude Biochemie

Modernisierungsgebäude Molekularbiologie

Modernisierungsgebäude Genetik

Modernisierungsgebäude Zellbiologie

Modernisierungsgebäude Immunologie

Modernisierungsgebäude Neurowissenschaften

Modernisierungsgebäude Psychiatrie

Modernisierungsgebäude Psychotherapie

Modernisierungsgebäude Suchtmedizin

Modernisierungsgebäude Forensik

Modernisierungsgebäude Toxikologie

Modernisierungsgebäude Arbeitsmedizin

Modernisierungsgebäude Umweltmedizin

Modernisierungsgebäude Sportmedizin

Modernisierungsgebäude Rehabilitation

Modernisierungsgebäude Physiotherapie

Modernisierungsgebäude Ergotherapie

Modernisierungsgebäude Logopädie

Modernisierungsgebäude Audiologie

Modernisierungsgebäude Ophthalmologie

Modernisierungsgebäude Dermatologie

Modernisierungsgebäude Urologie

Modernisierungsgebäude Gynäkologie

Modernisierungsgebäude Geburtshilfe

Modernisierungsgebäude Pädiatrie

Modernisierungsgebäude Neonatologie

Modernisierungsgebäude Kinderchirurgie

Modernisierungsgebäude Kinderradiologie

Modernisierungsgebäude Kinderpsychiatrie

Modernisierungsgebäude Kinderpsychotherapie

Modernisierungsgebäude Kinderneurologie

Modernisierungsgebäude Kinderonkologie

Modernisierungsgebäude Kinderhämatologie

Modernisierungsgebäude Kinderinfektiologie

Modernisierungsgebäude Kinderimmunologie

Modernisierungsgebäude Kindergenetik

Modernisierungsgebäude Kinderstoffwechsel

Modernisierungsgebäude Kinderendokrinologie

Modernisierungsgebäude Kindergastroenterologie

Modernisierungsgebäude Kindernephrologie

Modernisierungsgebäude Kinderpneumologie

Modernisierungsgebäude Kinderkardiologie

Modernisierungsgebäude Kinderrheumatologie

Modernisierungsgebäude Kinderallergologie

Modernisierungsgebäude Kinderdermatologie

Modernisierungsgebäude Kinderophthalmologie

Modernisierungsgebäude Kinderorthopädie

Modernisierungsgebäude Kinderplastische Chirurgie

Modernisierungsgebäude Kinderurologie

Modernisierungsgebäude Kindergynäkologie

Modernisierungsgebäude Kindergeburtshilfe

Modernisierungsgebäude Kinderpädiatrie

Modernisierungsgebäude Kinderne

Legende

- vorgesehene Buslinienführung mit Fahrtrichtung
- alternative Buslinienführung mit Fahrtrichtung
- Bushaltestelle auf der Ringlinie
- vorhandene Haltestelle der HAVAG
- vorhandener, öffentlich zugänglicher Parkplatz

vorgesehene Fahrtroute
Streckenlänge = 3,2 km
Fahrzeit (ohne Haltestelleaufnethalt) = 12 min
Anzahl Haltestellen = 14 St
bei Haltestellenaufenthaltszeit von 30s --> Gesamtfahrzeit = 19 min

alternative (erweitere) Fahrtroute
Streckenlänge = 3,8 km
Fahrzeit (ohne Haltestelleaufnethalt) = 14 min
Anzahl Haltestellen = 16 St
bei Haltestellenaufenthaltszeit von 30s --> Gesamtfahrzeit = 22 min

B-Plan 218
B-Plan 219
B-Plan 92.1
EINGANG
Ernst-Grube-Straße
Weinbergweg
Von-Danckelmann-Platz
Von-Seckendorff-Platz
Technologiezentrum
Forschungszentrum I
Kommunikationszentrum
Forschungszentrum II
Mensa (Bestand)
Baufeld Erweiterung (Gegründig)
Kita (Bestand bzw. Umnutzung)
Haus 2
Haus 3
Haus 4
TCZ
Wiese Saale

Karten- und Plangrundlagen

Stadtgrundkarte: „Kartengrundlage: Stadt Halle (Saale), Lagestatus 150 (LS 150), Höhenstatus NHN (DHHN 2016)"
(FB Städtebau und Bauordnung, Abt. Stadtvermessung, Stand 26.10.201)
→ mit eigenen, darstellungsseitigen Anpassungen

Prinzipdarstellung B-Plan 219 (Theoretikum): „Entwicklung des neuen „Medizin-Campus Weinberg" der Universitätsmedizin Halle „Das Theoretikum"" sowie „Das Pandemieresilienzzentrum im neuen „Medizin-Campus-Weinberg"" (Siegerentwürfen aus den städtebaulichen Wettbewerben)
→ mit eigenen, darstellungsseitigen Anpassungen

Prinzipdarstellung B-Plan 218 (Hubertusplatz): „Städtebauliches Konzept Heideallee - HAH Draufsicht" (Keintzel Architekten GmbH, Stand: 20.12.2023)
→ mit eigenen, darstellungsseitigen Anpassungen

Prinzipdarstellung B-Plan 92.1 (Biologicum): „2 - Gebäudeflügel-Alternative/ Tiefgarage" (RWK Architektur, Stand: 22.03.2022)

Darstellung Kreisverkehrsplatz Weinbergweg/ Ernst-Grube-Straße: „Lageplan" (Stork Plan & Control GmbH, Stand: April 2024)

Auftragnehmer:		Datum	Name
VSC Verkehrs-System Consult Halle GmbH	**Verkehrs-System Consult Halle GmbH** **Berliner Straße 140** 06116 Halle (Saale) Tel.: 0345 / 53039 0 Fax: 0345 / 53039 33 E-Mail: kontakt@vsc-halle.de Internet: www.vsc-halle.de	bearbeitet	15.03.2025	Trölsch
		gezeichnet	15.03.2025	Trölsch
		geprüft		

Auftraggeber:
UMH Universitätsmedizin Halle
UKH Universitätsklinikum Halle (Saale)
Ernst-Grube-Straße 40, 06120 Halle (Saale)

Auftr.-Nr.:	5378
Änd.-Nr.:	
Maßstab:	1:1000
Blatt-Nr.:	1

Vorhaben:
Neubau Theoretikum
der Universitätsmedizin Halle (Saale)

Zeichnung:
Lageplanskizze zum Mobilitätskonzept - Vorschlag zur Führung einer Campus-Busringlinie -

Legende

- vorgesehene Buslinienführung mit Fahrtrichtung
- alternative Buslinienführung mit Fahrtrichtung
- Bushaltestelle auf der UKH-Linie
- vorhandene Haltestelle der HAVAG
- vorhandener, öffentlich zugänglicher Parkplatz

B-Plan 218

B-Plan 219

B-Plan 92.1

N

Karten- und Plangrundlagen

Stadtgrundkarte: „Kartengrundlage: Stadt Halle (Saale), Lagestatus 150 (LS 150), Höhenstatus NHN (DHHN 2016)" (FB Städtebau und Bauordnung, Abt. Stadtvermessung, Stand 26.10.2011)
→ mit eigenen, darstellungsseitigen Anpassungen

Prinzipdarstellung B-Plan 219 (Theoretikum): „Entwicklung des neuen „Medizin-Campus Weinberg" der Universitätsmedizin Halle „Das Theoretikum"" sowie „Das Pandemieresilienzzentrum im neuen „Medizin-Campus-Weinberg" (Siegerentwürfen aus den städtebaulichen Wettbewerben)
→ mit eigenen, darstellungsseitigen Anpassungen

Prinzipdarstellung B-Plan 218 (Hubertusplatz): „Städtebauliches Konzept Heideallee - HAH Draufsicht" (Keintzel Architekten GmbH, Stand: 20.12.2023)
→ mit eigenen, darstellungsseitigen Anpassungen

Prinzipdarstellung B-Plan 92.1 (Biologicum): „2 - Gebäudeflügel-Alternative/ Tiefgarage" (RWK Architektur, Stand: 22.03.2022)

Darstellung Kreisverkehrsplatz Weinbergweg/ Ernst-Grube-Straße: „Lageplan" (Stork Plan & Control GmbH, Stand: April 2024)

Auftragnehmer:
Verkehrs-System Consult Halle GmbH
Berliner Straße 140
06116 Halle (Saale)
Tel.: 0345 / 53039 0
Fax: 0345 / 53039 33
E-Mail: kontakt@vsc-halle.de
Internet: www.vsc-halle.de

	Datum	Name
bearbeitet	15.03.2025	Tröltsch
gezeichnet	15.03.2025	Tröltsch
geprüft		

Auftraggeber:
UMH Universitätsmedizin Halle
UKH Universitätsklinikum Halle (Saale)
Ernst-Grube-Straße 40, 06120 Halle (Saale)

Auftr.-Nr.:	5378
Änd.-Nr.:	
Maßstab:	1:1000
Blatt-Nr.:	2

Vorhaben:
Neubau Theoretikum
der Universitätsmedizin Halle (Saale)

Zeichnung:
Lageplanskizze zum Mobilitätskonzept
- Vorschlag z. Führung einer UKH-Buslinie (ggf. autonome Bedienung) -

Legende

- Führung auf separatem Radweg oder im UKH-Gelände
- Führung im Mischverkehr mit Kfz im öffentlichen Straßenraum
- Sammelstation Leih-Fahrräder und -E-Scooter
- Areale in denen das freie Abstellen und Ausleihen der Fahrräder und E-Scooter abseits der Sammenstationen möglich ist

N

Karten- und Plangrundlagen

Stadtgrundkarte: „Kartengrundlage: Stadt Halle (Saale), Lagestatus 150 (LS 150), Höhenstatus NHN (DHHN 2016)"
(FB Städtebau und Bauordnung, Abt. Stadtvermessung, Stand 26.10.201)
→ mit eigenen, darstellungsseitigen Anpassungen

Prinzipdarstellung B-Plan 219 (Theoretikum): „Entwicklung des neuen „Medizin-Campus Weinberg" der Universitätsmedizin Halle „Das Theoretikum" sowie „Das Pandemieresilienzzentrum im neuen „Medizin-Campus-Weinberg" (Siegerentwürfen aus den städtebaulichen Wettbewerben)
→ mit eigenen, darstellungsseitigen Anpassungen

Prinzipdarstellung B-Plan 218 (Hubertusplatz): „Städtebauliches Konzept Heideallee - HAH Draufsicht" (Keintzel Architekten GmbH, Stand: 20.12.2023)
→ mit eigenen, darstellungsseitigen Anpassungen

Prinzipdarstellung B-Plan 92.1 (Biologicum): „2 - Gebäudeflügel-Alternative/ Tiefgarage" (RWK Architektur, Stand: 22.03.2022)

Darstellung Kreisverkehrsplatz Weinbergweg/ Ernst-Grube-Straße: „Lageplan" (Stork Plan & Control GmbH, Stand: April 2024)

Auftragnehmer:	**Verkehrs-System Consult Halle GmbH** **Berliner Straße 140** 06116 Halle (Saale) Tel.: 0345 / 53039 0 Fax: 0345 / 53039 33 E-Mail: kontakt@vsc-halle.de Internet: www.vsc-halle.de		Datum / Name
		bearbeitet	15.03.2025 Trölsch
		gezeichnet	15.03.2025 Trölsch
		geprüft	
Auftraggeber:	Ernst-Grube-Straße 40, 06120 Halle (Saale)	Auftr.-Nr.:	5378
		Änd.-Nr.:	
		Maßstab:	1:1000
Vorhaben:	Neubau Theoretikum der Universitätsmedizin Halle (Saale)	Blatt-Nr.:	3.1
Zeichnung:	Lageplanskizze zum Mobilitätskonzept - Vorschlag für den Einsatzbereich von Fahrrad-/ E-Scooter-Flotten -		

Karten- und Plangrundlagen

Stadtgrundkarte: „Kartengrundlage: Stadt Halle (Saale), Lagestatus 150 (LS 150), Höhenstatus NHN (DHHN 2016)"
(FB Städtebau und Bauordnung, Abt. Stadtvermessung, Stand 26.10.201)
→ mit eigenen, darstellungsseitigen Anpassungen

Prinzipdarstellung B-Plan 219 (Theoretikum): „Entwicklung des neuen „Medizin-Campus Weinberg" der Universitätsmedizin Halle „Das Theoretikum" sowie „Das Pandemieresilienzzentrum im neuen „Medizin-Campus-Weinberg" (Siegerentwürfen aus den städtebaulichen Wettbewerben)
→ mit eigenen, darstellungsseitigen Anpassungen

Prinzipdarstellung B-Plan 218 (Hubertusplatz): „Städtebauliches Konzept Heideallee - HAH Draufsicht" (Keintzel Architekten GmbH, Stand: 20.12.2023)
→ mit eigenen, darstellungsseitigen Anpassungen

Prinzipdarstellung B-Plan 92.1 (Biologicum): „2 - Gebäudeflügel-Alternative/ Tiefgarage" (RWK Architektur, Stand: 22.03.2022)

Darstellung Kreisverkehrsplatz Weinbergweg/ Ernst-Grube-Straße: „Lageplan" (Stork Plan & Control GmbH, Stand: April 2024)

Auftragnehmer:
Verkehrs-System Consult Halle GmbH
Berliner Straße 140
06116 Halle (Saale)
Tel.: 0345 / 53039 0
Fax: 0345 / 53039 33
E-Mail: kontakt@vsc-halle.de
Internet: www.vsc-halle.de

	Datum	Name
bearbeitet	15.03.2025	Trölsch
gezeichnet	15.03.2025	Trölsch
geprüft		

Auftraggeber:
Ernst-Grube-Straße 40, 06120 Halle (Saale)

Auftr.-Nr.:	5378
Änd.-Nr.:	
Maßstab:	1:1000
Blatt-Nr.:	3.2

Vorhaben:
Neubau Theoretikum
der Universitätsmedizin Halle (Saale)

Zeichnung:
Lageplanskizze zum Mobilitätskonzept
- Vorschlag für den Einsatzbereich von Fahrrad-/ E-Scooter-Flotten -

Projekt „Grüne Ader"

Projekt „Grüne Ader"

Projekt „Natur und Mensch"

Projekt „Grüne Ader"

Projekt „Grüne Ader"

Neubau KiTa

Abbruch KiTa

Grabhügel Kröllwitz

Legende

- Führung auf separatem Radweg oder im UKH-Gelände
- Führung im Mischverkehr mit Kfz im öffentlichen Straßenraum
- Sammelstation Leih-Fahrräder und -E-Scooter
- Areale in denen das freie Abstellen und Ausleihen der Fahrräder und E-Scooter abseits der Sammenstationen möglich ist

„Kröllwitz“

„Schwuchtstraße“

Projekt „Grüne Ader“

punktuelle Ausbesserung

Projekt „Grüne Ader“

N

„Spechtstraße“

Projekt „Natur und Mensch“

Neubau KiTa

Projekt „Grüne Ader“

Abriss KiTa

Grabhügel Kröllwitz

Neubau oder grundhafter Ausbau

Projekt „Grüne Ader“

P

Karten- und Plangrundlagen

Stadtgrundkarte: „Kartengrundlage: Stadt Halle (Saale), Lagestatus 150 (LS 150), Höhenstatus NHN (DHHN 2016)“ (FB Städtebau und Bauordnung, Abt. Stadtvermessung, Stand 26.10.201)
→ mit eigenen, darstellungsseitigen Anpassungen

Prinzipdarstellung B-Plan 219 (Theoretikum): „Entwicklung des neuen „Medizin-Campus Weinberg“ der Universitätsmedizin Halle „Das Theoretikum““ sowie „Das Pandemieresilienzzentrum im neuen .Medizin-Campus-Weinberg“ (Siegerentwürfen aus den städtebaulichen Wettbewerben)
→ mit eigenen, darstellungsseitigen Anpassungen

Prinzipdarstellung B-Plan 218 (Hubertusplatz): „Städtebauliches Konzept Heideallee - HAH Draufsicht“ (Keintzel Architekten GmbH, Stand: 20.12.2023)
→ mit eigenen, darstellungsseitigen Anpassungen

Prinzipdarstellung B-Plan 92.1 (Biologicum): „2 - Gebäudeflügel-Alternative/ Tiefgarage“ (RWK Architektur, Stand: 22.03.2022)

Darstellung Kreisverkehrsplatz Weinbergweg/ Ernst-Grube-Straße: „Lageplan“ (Stork Plan & Control GmbH, Stand: April 2024)

Auftragnehmer:
Verkehrs-System Consult Halle GmbH
Berliner Straße 140
06116 Halle (Saale)
Tel.: 0345 / 53039 0
Fax: 0345 / 53039 33
E-Mail: kontakt@vsc-halle.de
Internet: www.vsc-halle.de

	Datum	Name
bearbeitet	15.03.2025	Tröllsch
gezeichnet	15.03.2025	Tröllsch
geprüft		

Auftraggeber:
Universitätsmedizin Halle (Saale)
Universitätsklinikum Halle (Saale)
Ernst-Grube-Straße 40, 06120 Halle (Saale)

Auftr.-Nr.: 5378
Änd.-Nr.:
Maßstab: 1:1000
Blatt-Nr.: 4

Vorhaben:
Neubau Theoretikum
der Universitätsmedizin Halle (Saale)

Zeichnung:
Lageplanskizze zum Mobilitätskonzept
- Ertüchtigung nördliche Wegebeziehungen durch Förderprojekte -