

Stadt Halle (Saale)



1998

Verkehrskonzeption Altstadt

Beschlußtext

Stadtplanungsamt

Verkehrskonzeption Altstadt

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



HALLE (SAALE) ★ *Stadtplanungsamt*

VORWORT

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

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

Dennoch:

Die Verkehrskonzeption Altstadt ist Ausdruck einer mehrjährigen Zielkontinuität; die wesentlichen Bausteine und Akzente wurden beibehalten trotz notwendiger Kompromisse.

Schließlich wollten wir kein Lehrbuch schreiben, sondern Handlungsgrundlagen formulieren, die tatsächlich umsetzbar sind.

Die Verkehrskonzeption Altstadt verdankt ihren methodischen Aufbau und ihre wesentlichen Inhalte der intensiven Zusammenarbeit des Planungsrings Halle mit der Verwaltung, insbesondere der Vorarbeit des Büros BIS (Bonn), die ihren Niederschlag bereits 1995 in einem Werkstattbericht gefunden hat.

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

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

Ebenso unbestritten ist aber auch, daß es einige gravierende Halle-typische Probleme im Straßen-

verkehr und im ruhenden Verkehr gibt, die allein durch die Stärkung des Umweltverbundes nicht gelöst werden können.

Es ist so schnell gesagt, daß der Verkehr eine dienende Funktion hat und wem er alles zu dienen habe. Entscheidend ist, daß die beabsichtigte Wirkung auch tatsächlich geprüft wird. Deshalb sind die sogenannten Wirkungsanalysen ein entscheidendes Element dieser Leitlinien.

Mit geeigneten Methoden soll analysiert werden, ob verkehrswirksame Projekte die beschlossenen Ziele zur Verkehrsmittelwahl tatsächlich unterstützen oder nicht.

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

Die klassischen Umweltprobleme des Verkehrs, der inzwischen auch in den neuen Bundesländern zum Umweltproblem Nr. 1 geworden ist, werden jedenfalls durch die Liberalisierung des Europäischen Binnenmarktes und die dadurch erzeugte Vermehrung des grenzüberschreitenden Straßen- und Güterverkehrs noch verschärft werden. Die Abgasnormen sind zu weich. Das Verursacher-Prinzip, eigentlich eine tragende Säule bundesdeutscher Umweltpolitik, verschont den motorisierten Individualverkehr – sowohl den ruhenden, wie den fließenden – weitgehend.

Leitragender derartiger Zustände ist u. a. der historische Altstadt kern. Die über Jahrhunderte gewachsene Baustruktur ist hier kaum in der Lage, den Anforderungen einer autogerechten Stadt zu entsprechen.

Für Halle ist dieser Umstand Fluch und Glück zugleich. So verlagert sich einerseits der Einzelhandel verstärkt in die autogerechten Randbereiche, andererseits bleibt das typische Flair einer mitteleuropäischen Altstadt erhalten, was wiederum neue Interessengruppen ansprechen und somit die Negativfolgen kompensieren kann. Um dennoch den

Ansprüchen eines möglichst breiten Klientels an einen modernen Stadtkern gerecht zu werden, soll der Kompromiß einer autoreduzierten Altstadt zum Leitbild werden.

Unsere Verkehrskonzeption Altstadt artikuliert dieses Bemühen. Sie wird jedoch nur dann Frucht tragen, wenn sie gestützt wird von den Bürgern und Verkehrsteilnehmern, von den Politikern aller Ebenen und nicht zuletzt von der durchführenden Verwaltung.

Dr. Busmann
Beigeordneter

Impressum

- Herausgeber: Stadt Halle (Saale)
Dezernat Planen und Umwelt
Stadtplanungsamt
- Fotos: André Geßner, außer
Foto 1: Gudrun Hensling
- Kartengrundlage: Stadtvermessungsamt
- Kartengestaltung: Jo Schaller
- Satz und Druck: Druckerei Heinrich John, Halle

Halle (Saale), 1998

INHALTSVERZEICHNIS	SEITE
1. Planungsleitlinien	7
2. Geschäftsstraßen mit Straßenbahn	8
3. Sektorales Erschließungssystem	10
4. Ruhender Kfz-Verkehr	11
5. Fußgängerverkehr	13
6. Radverkehr	14
Anlagenverzeichnis	
Karte zur Verkehrskonzeption Altstadt	16
Begriffsbestimmungen	17

1. PLANUNGSLEITLINIEN

- Für die **Gewährleistung der Erreichbarkeit** der Altstadt gelten folgende **Grundsätze**:
 - Die Erreichbarkeit des Altstadtkernes mit dem ÖPNV wird verbessert, indem in Straßen mit Straßenbahnverkehr die **Andienung von Geschäften und Betrieben** (z. B. durch Ladezonen oder rückwärtige Erschließung) **so organisiert** wird, daß **Behinderungen der Straßenbahnen so gut wie ausgeschlossen** sind. Die **Kontrollen des ruhenden Kfz-Verkehrs** sind hier zu **verschärfen**. Darüber hinaus dienen die **Neugestaltung des Marktplatzes** und eine **Verlegung der Bushaltestellen zum Hallmarkt** (bis zur Inbetriebnahme der Straßenbahnstrecke in Halle-Neustadt) diesem Ziel.



Bild 1: Bushaltestelle am Hallmarkt

- Die Erreichbarkeit des Altstadtkernes für Fußgänger und Fahrradfahrer wird verbessert, indem **sichere und attraktive Querungsanlagen über den Ring** hinweg geschaffen werden und

die **zuführenden Wege und Routen angenehm gestaltet** und weitestgehend **vom ruhenden Kfz-Verkehr freigehalten** werden.

- **Der ruhende und fließende Kfz-Verkehr** bleibt auf ein **nutzungsverträgliches Maß beschränkt**, und zwar durch verkehrslenkende und verkehrsberuhigende Maßnahmen sowie Zufahrtsbeschränkungen.
- **Garagen für Kunden und Besucher** werden in der **Umgebung der Altstadt** angeboten; diese liegen dann in einem Entfernungsbereich zwischen 300 m und 500 m vom Marktplatz, also bei Gehzeiten von 4 bis 7 Minuten, die auch vom Handel als akzeptabel angesehen werden. Der **Altstadtring** soll **von Parksuchverkehr freigehalten** werden. Mittels **Verkehrslenkung** wird der Kfz-Verkehr mit dem Ziel Innenstadt **auf die Parkgelegenheiten in der Umgebung geleitet**.
- Die **Kfz-Zufahrtsmöglichkeiten** zur „autoarmen“ Altstadt werden für **Anwohner und andere Nutzer mit Ausnahmegenehmigungen offengehalten**.
- Diese Planungsgrundsätze sind durch **verkehrslenkende und verkehrstechnische Maßnahmen** umzusetzen. Wichtig ist, **daß darüber** hinaus alle Maßnahmen zur **Gestaltung der Straßen, Wege und Plätze** in der Altstadt diese Zielsetzung **unterstützen** müssen. Die „**Gestaltungsgrundsätze**“ für die Altstadt sind Gegenstand einer **besonderen Beschlußfassung**, sie berücksichtigen die hier genannten Grundsätze und die nachfolgenden Vorschläge für Maßnahmen.

2. GESCHÄFTSSTRASSEN MIT STRASSENBAHN

- **Die Straßenbahnen durchfahren** auf ihrer Fahrt durch die Altstadt die **wichtigsten Geschäftsstraßen** der Altstadt. Dies sind die Straßen
 - Große Ulrichstraße/Kleinschmieden,
 - Große Steinstraße,
 - Schmeerstraße/Rannische Straße
 - Talamtstraße.

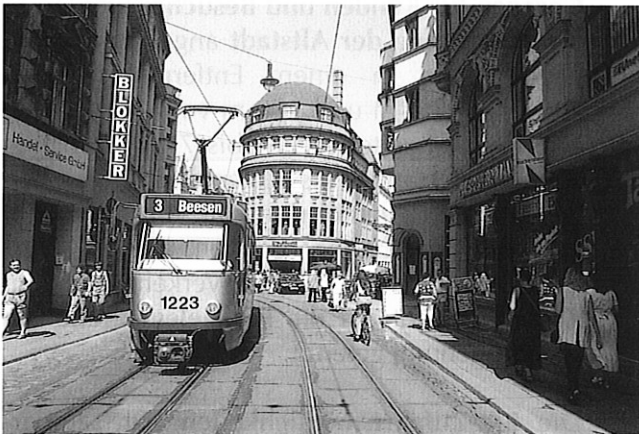


Bild 2: Straßenbahn, Fußgänger und Radfahrer in der Großen Ulrichstraße

Auf diesen Straßen konzentrieren sich **viele Nutzungsanforderungen**: ein zügiges Vorankommen der Straßenbahn, attraktive Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer und die Belieferung der Geschäfte. Es gilt also, das **verträgliche Miteinander** dieser Verkehrsarten zu gestalten:

1. Für den **Fußgänger** muß die **Aufenthaltsqualität** in diesen Straßen deutlich **erhöht** werden. Das bedeutet: Mehr Gestaltqualität, bequemere Begebarkeit, Sicherheit für den Fußgänger.
2. Die **Straßenbahn** soll **ungehindert fahren** können (zwischen 20 und 30 km/h).
3. Der **Anlieferverkehr** hat **Vorrang vor anderen Kfz-Verkehren**. Er darf aber die **Straßenbahnen nicht behindern**.
4. **Zufahrtsrechte** sollen für diejenigen **Anlieger** gelten, die **über Grundstückszufahrten verfügen**. Das **Parken auf den Straßen** ist **nicht zulässig**.

5. **Radverkehr** soll in der Altstadt **zeitlich und räumlich differenziert möglich** sein. Wenn die Hauptrouten des Radverkehrs nicht durch die Geschäftsstraßen geführt werden können, müssen sie **auf den parallel laufenden Nebenstraßen** für **beide Richtungen** ermöglicht werden.

Diese auf die Geschäftsstraßen bezogenen Grundsätze können straßenverkehrsrechtlich auf **verschiedene Weise umgesetzt** werden.

- a) Ausweisung als **„Fußgängerbereich“**. Der Fußgänger hat Vorrang im gesamten Straßenraum. Ausnahmegenehmigung für die Straßenbahn sowie für Anlieferverkehr (zeitlich beschränkt, max. 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht).
- b) Ausweisung als **„verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“**. Die Verkehrsarten sind gleichberechtigt, Tempo 30-Zone. Im übrigen wie a).

In vielen Städten wird die Variante a) auch bei starkem Straßenbahnverkehr bevorzugt.

- Die zukünftig noch **wachsende Dichte** von **Geschäften und Dienstleistungseinrichtungen** macht neben der erforderlichen Bedienungshäufigkeit der Haltestellen auch eine **möglichst direkte Erschließung mit geringen fußläufigen Distanzen** zwischen den Haltestellen und den von den Passanten aufgesuchten Einrichtungen notwendig. Dies gilt umso mehr, als die Organisation des ruhenden Kfz-Verkehrs in der historischen Altstadt keine zentralen Parkeinrichtungen für Kunden oder Besucher vorsieht.

Die Kunden sollen die Möglichkeit haben, auch größere Einkäufe auf möglichst kurzen Wegen bis zur nächsten ÖPNV-Haltestelle zu tragen. Als noch akzeptable Distanz gelten hierfür bis 200 Meter. Gegenwärtig wird die historische Altstadt nur durch die Straßenbahnhaltestellen am Ring, auf dem Marktplatz und durch die Bushaltestellen auf dem Busbahnhof Hallorenring erschlossen. Zwischen der zentralen Haltestelle auf dem Marktplatz und den Haltestellen an der Peripherie liegen Fußwegdistanzen von etwa 500 Metern (Ausnahme: Haltestelle Joliot-Curie-Platz etwa 370 Meter).

• Vorgehen in Stufen

1. Stufe

Um die flächige Erschließung der Altstadt durch die Straßenbahn zu verbessern, sind in der **ersten Stufe** folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Durch die Bebauung im Bereich „Spitze“ wird in Abhängigkeit von der Realisierung der einzelnen Teile der **Busbahnhof Hallorenring schrittweise aufgegeben**. Dafür werden **im Hallorenring und auf dem Hallmarkt** ersatzweise **Bushaltestellen errichtet**. Zur Verknüpfung von Straßenbahn- und Buslinien wird in der **Talamtstraße** eine **neue Straßenbahnhaltestelle** errichtet.



Bild 3: Baugebiet Spitze

- Der Abstand der Straßenbahnhaltestelle Moritzburging vom Markt ist unter dem Gesichtspunkt möglichst kurzer Fußwege mit etwa 500 Metern zu groß. Daher wird **in Höhe der Schulstraße zusätzlich eine Haltestelle eingerichtet**. (Dadurch muß allerdings die Haltestelle der Linie 7 in Richtung Steintor am Kleinschmieden aufgegeben werden).

2. Stufe

In der zweiten Stufe wird die **Straßenbahn-Ost-West-Achse** vom Riebeckplatz bis Halle-Neustadt abschnittsweise **gebaut**. Diese neue Straßenbahnstrecke wird mit den **Haltestellen am Glauchaer Platz, am Franckeplatz und im Bereich Am Leipziger Turm/An der Waisenhausmauer (ehem. Rudolf-Breitscheid-Straße)** die Altstadt von der südlichen Randlage her erschließen und direkte Verbindungen sowohl in die Wohngebiete der Neustadt, wie auch in die Gewerbegebiete im Osten und zum Hauptbahnhof anbieten.

3. Stufe

Mit der Inbetriebnahme der Straßenbahnstrecke in Neustadt wird der **Busverkehr von Neustadt an den Rand der Altstadt eingestellt**. Ab diesem Zeitpunkt wäre es denkbar, **neue innerstädtische Buslinien einzurichten**. Eine dazu notwendig Potential- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erfolgt im Rahmen der Erarbeitung des Nahverkehrsplanes.

Folgende **Buslinienführungen** wären u. a. **denkbar**:

- Eine Buslinie könnte am Hallmarkt beginnend auf Waisenhausring und Hansering um die Altstadt verkehren und ab Joliot-Curie-Platz zum Steintor oder über August-Bebel-Straße und Paulusviertel bis zum S-Bahnhof Zoo weitergeführt werden.
- Denkbar wäre auch, diese Buslinie nicht am Hallmarkt, sondern in der südlichen Innenstadt beginnen zu lassen und damit Gebiete wie Lutherplatz und Turmstraße zu erschließen.
- Möglichkeiten eines Busringverkehrs in der Altstadt sollen geprüft werden, um die Erschließungsaufgaben des Altstadttringes vorrangig für Fußgänger zu verbessern.

3. SEKTORALES ERSCHLIESSUNGSSYSTEM

- Die Altstadt wird für den Kfz-Verkehr nach dem Prinzip der **sektoralen Erschließung organisiert**. Jeder Sektor kann nur **vom Altstadtring aus angefahren** werden. Die Sektoren werden **durch die historischen Stadtstrukturen bestimmt**. Die o. g. **Straßen mit Straßenbahnverkehr begrenzen die Sektoren**. Sie sollen möglichst **wenig Kfz-Verkehr aufnehmen** und in der Regel auch **nicht gequert** werden.

Durch die Einteilung der Altstadt nach diesem Prinzip **entstehen folgende Sektoren**:

- Universität
- Rathausstraße
- Gustav-Anlauf-Straße
- Große Brauhausstraße
- Brunoswarte
- Schülershof
- Domplatz

Das sektorale Erschließungssystem der Altstadt verfolgt das o. g. Ziel, die **Altstadt von nicht notwendigem Kfz-Verkehr freizuhalten** und damit die **Bewegungsmöglichkeiten der Anwohner und Gewerbetreibenden** (Wirtschaftsverkehr) zu **sichern**.

- **Einfahrbeschränkung:**

Die Altstadt soll **für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen gesperrt** werden. Als **Ausnahmeregelung** erhalten **Anwohner und Gewerbetreibende auf Antrag** die Genehmigung, in einen Sektor einzufahren. Für den **Lieferverkehr** ist die Einfahrt in die Altstadt zu **bestimmten Zeiten** möglich.



Bild 4: Einfahrt Beschränkungszone Brunos Warte (An der Moritzkirche)

- **Geschwindigkeitsbegrenzung:**

Die Altstadt wird als **Tempo-30-Zone** ausgewiesen.

- **Tonnagebegrenzung:**

Eine **Einschränkung des Lkw-Verkehrs** wird generell auf **Fahrzeuge bis 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht** vorgenommen. **Ausnahmegenehmigungen** zum Einfahren mit höheren Tonnagen werden erteilt für: Einsatzfahrzeuge, Müllabfuhr, Baufahrzeuge und ggf. Lieferfahrzeuge für bestimmte Betriebe (in Abstimmung mit Einzelhandelsverband und IHK).

- **Innere Verkehrsorganisation:**

Die **Verkehrsführung innerhalb der einzelnen Sektoren** soll möglichst **ohne viele Reglementierungen** möglich sein. Grundsätzlich soll die Vorfahrtsregel **„rechts vor links“** zur Anwendung kommen.

- **Veränderungen am Altstadtring:**

Der Altstadtring erfüllt gegenwärtig mehrere Aufgaben. Neben der Erschließung der Altstadt wird er heute abschnittsweise als Teil gesamtstädtischer Ost-West- und Nord-Süd-Verbindungen genutzt. **Zukünftig** soll der **Altstadtring vorrangig Erschließungsaufgaben** haben.



Bild 5: Verkehrssituation am Hansering

Der **Altstadtring** selbst muß über verschiedene Verbindungen **mit dem Hauptstraßennetz** der Stadt **verbunden** bleiben. Hier werden sich mit dem Bau der Straßenbahn-Ost-West-Achse **Veränderungen** ergeben.

Am **Joliot-Curie-Platz** ist eine **Vereinfachung der Verkehrsführung nötig**, um Konflikte der Verkehrsarten untereinander abzubauen. Dazu sind **weitere Untersuchungen** durchzuführen.

4. RUHENDER KFZ-VERKEHR

- **Beibehaltung der Beschränkungsbereiche:**

Zielsetzung der Parkraumkonzeption ist die **Festlegung des Angebots** an Stellplätzen auf ein für die **Lebensfähigkeit und die wirtschaftliche Entwicklung der Altstadt angemessenes Maß**. Dies wird als **qualifizierter Stellplatzbedarf** bezeichnet.

Damit der qualifizierte Stellplatzbedarf für eine funktionsgerechte Innenstadt durch Parkhausneubauten nicht überschritten wird, sind für die Altstadt und Teile der angrenzenden Innenstadtquartiere **1992 Beschränkungsbereiche eingeführt** und räumlich abgegrenzt worden.

Unter den gegebenen gesellschaftlichen und gesetzlichen Rahmenbedingungen liegt der als **qualifiziert** anzusehende **Stellplatzbedarf** auf öffentlichen und privaten Flächen für eine funktionsgerechte Altstadt in der Summe **in einer Spanne von 4.000 bis 6.000 Stellplätzen** (mit/ohne Mehrfachnutzung; in der Altstadt einschl. Kunden- und Besucherparkplätzen in unmittelbarer Umgebung der Altstadt).

- **Besucher- und Kundengaragen:**

Allgemein zugängliche Garagen für Kurzzeitparken, Besucher und Kunden der Altstadt und der Umgebung werden **außerhalb des Altstadtkernes** angeboten. Zu diesem Zweck sollen zunächst die Parkhäuser „**Spitze**“ und „**Hansering**“ gebaut werden (insgesamt ca. 1.500 Stellplätze, davon ca. 1.200 Kurzzeitparkplätze). **Danach** ist zu **prüfen**, ob unter Beachtung der o.g. Grundsätze der **Bau weiterer Parkhäuser notwendig** und sinnvoll ist.

- **Parkraumbewirtschaftung:**

Bei Inbetriebnahme dieser Garagen soll in ihrem **Umfeld** ein **differenziertes Anwohnerparken** mit Ausweisung von Ladezonen für Lieferanten und einzelnen Stellplätzen für Behinderte, Handwerker und Besucher eingerichtet werden in Verbindung mit **wirksamen Kontrollen**. Auf diese Weise soll „**wildes Parken**“ **verhindert** und die **Akzeptanz der Garagen erhöht** werden. Dabei sollen die **Gebühren für oberirdisches Parken möglichst nicht niedriger** liegen als die Preise für das Garagenparken.

Die **Stellplätze am Altstadtring** werden in eine **Bewirtschaftung einbezogen**. Diese funktioniert bereits. Für **Anwohner** gibt es auch hier **Sonderrechte**.

Die **Stellplätze in der Altstadt** unterliegen **keiner Parkraumbewirtschaftung**. Ihr **Nutzerkreis** wird **mit der Einfahrgenehmigung** für einen bestimmten Sektor **definiert**. Bestehende Parkplätze in der Altstadt im öffentlichen Verkehrsraum sollen vorrangig erhalten bleiben.

- **Quartiersgaragen:**

In der Altstadt werden z. Z. ca. 4.000 öffentliche und private Stellplätze für alle Zwecke angeboten. Es wird angestrebt, einige Garagen mit **Sammeleinstellplätzen für Quartiere** zu errichten (sog. **Quartiersgaragen**), um vorhandene und zukünftig notwendige Stellplätze konzentriert und städtebaulich verträglich unterzubringen.

Dies kann auf **verschiedene Weise** erfolgen:

- Die für ein **Hochbauprojekt** erforderlichen notwendigen bzw. zulässigen Garagenstellplätze können **um weitere Stellplätze ergänzt** werden, die der Quartiersnutzung dienen. Da die auf diese Weise vergrößerte Garage nicht mehr der Stellplatzbeschränkungssatzung entspricht, muß zwischen Stadt und Bauherrn **vertraglich geregelt** werden (städtebaulicher Vertrag), daß die zusätzlichen Quartiersgaragen-Stellplätze tatsächlich zweckentsprechend genutzt werden. Dies gilt um so mehr, wenn darüber hinaus diese zusätzlichen Stellplätze von der Stadt finanziell gefördert werden (s. unten). Zivilrechtlich und öffentlichrechtlich (Baulasten) ist insbesondere zu sichern, daß diese Stellplätze für die **dauerhafte Nutzung**, d.h. nicht für Kurzzeitparken zur Verfügung gestellt werden.
- **Eigenständige Garagenprojekte** (in der Regel Tiefgarage oder Kellergarage), die in einem Blockinnenbereich errichtet werden. Innerhalb der Altstadt stehen hierfür nur wenige geeignete Flächen zur Verfügung. Vorgeschlagen wurden hierfür insbesondere die Standorte an der Gustav-Anlauf-Straße (Baulücke) und

an der Großen Märkerstraße 11. Auch hierfür gilt: Nutzung überwiegend nur für Dauerparker (Anwohner- und Gewerbetreibende).

Die **Realisierbarkeit** dieser Garagenprojekte ist in erster Linie eine **Finanzierungsfrage**. Die relativ hohen Investitionskosten der Tiefgaragen (Gründungsprobleme, städtebauliche Anforderungen) können durch die zu erwartenden Mieteinnahmen bei Dauerparkplätzen nicht gedeckt werden. Derartige Projekte sind deshalb **auf eine städtische Finanzierungsförderung angewiesen**.

Entsprechend dem Ratsbeschluß von 1996 soll dies im Prinzip **aus Stellplatz-Ablösemitteln** gewährleistet werden.

- **Parkleitsystem:**

Jeder Tiefgaragenstandort, der überwiegend Kunden- und Besucherfahrzeuge aufnehmen soll, zieht zu bestimmten Tageszeiten sehr viel Parksuchverkehr an, der schnell zu einer Überlastung des Ringes führen kann. Dadurch wird die **Erreichbarkeit** des Altstadtkerns für die Tiefgaragennutzer, aber auch für Fußgänger und Radfahrer wegen der erschwerten Ringüberquerung **unnötig behindert**. Die Einführung eines **dynamischen Parkleitsystems erhöht die Orientierung** bei Kfz-Fahrten und trägt zur **Reduzierung des Parksuchverkehrs** bei. Der Altstadtring soll hierdurch weitgehend entlastet werden, indem die Verkehre möglichst direkt an die Garagenstandorte herangeführt werden.

5. FUSSGÄNGERVERKEHR

Die Verkehrskonzeption für die Altstadt soll in der **Summe aller Einzelmaßnahmen** die **Aufenthaltsqualität** für die Fußgänger entscheidend **verbessern**. **Zusätzlich** zu diesen generellen fußgängerfreundlichen Effekten werden folgende **weitere Maßnahmen** zugunsten der Fußgänger für erforderlich gehalten.

• Überquerbarkeit des Altstadttringes:

Um die Überquerbarkeit des Altstadttringes für Fußgänger (und Radfahrer) und den Zugang zu Straßenbahnhaltestellen zu verbessern, werden folgende Maßnahmen am Altstadttring ergriffen:

– bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs an folgenden Stellen:

- Geiststraße – Große Ulrichstraße
- im Bereich Zugang zum Universitätsplatz
- Nordende und Südende Joliot-Curie-Platz
- zur Verbindung der Wege im Stadtpark mit der Altstadt Querungsstellen im Bereich Rathausstraße und Gustav-Anlauf-Straße
- Querung Waisenhausring und R.-Breit-scheid-Straße zwischen Waisenhausapotheke und Leipziger Turm (Zugang zu zukünftiger Straßenbahn-Haltestelle)
- am Ausgang der Fußgänger-Unterführung An der Waisenhausmauer zur Überquerung des Waisenhausringes Richtung Kleine Brauhausstraße (Zugang zu zukünftiger Straßenbahn-Haltestelle)
- zwischen Baugebiet Spitze und Hallmarkt (ggf. mit neuer Lichtsignalanlage)
- Querung Robert-Franz-Ring an der Klausbrücke



Bild 6: Einkaufsmeile Leipziger Straße, Querung des Altstadttringes

– Im Zuge der Umgestaltung folgender **Plätze** werden die Belange von Fußgängern **stärker berücksichtigt**:

- Franckeplatz
- Glauchaer Platz
- Hallmarkt

– Im Zuge des Neubaus der **Straßenbahnstrecke Riebeckplatz – Neustadt** und des Gebietes „**Spitze**“ sind für Fußgänger **verbesserte Bedingungen** zu schaffen.

• Zugangsbedingungen zur Straßenbahn an der Haltestelle Marktplatz:

Bei der Umgestaltung des Marktes soll die **Anhebung der Wartebereiche** zur Erleichterung des Einstiegs (in Niederflurfahrzeuge) unter Berücksichtigung der Belange der Behinderten und des Stadtbildes **untersucht** werden.

6. RADVERKEHR

Die Radverkehrskonzeption der Stadt Halle beinhaltet ein stadtteilverbindendes Netz von Radrouten.

Als **Radrouten mit besonderer Priorität** werden solche bezeichnet, die **von der Altstadt in alle wesentlichen Stadtgebiete** führen. Damit wird die **Altstadt zum Schnittpunkt** der wichtigsten Radrouten der Stadt. Diese sind umzusetzen (s. Radverkehrskonzeption der Stadt Halle).

• Fahrradverkehr und Straßenbahn:

Die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn durch Radfahrer und Straßenbahn in den nicht sehr breiten Geschäftsstraßen kann problematisch sein. In diesem Fall müssen **in den parallelverlaufenden Nebenstraßen voll funktionsfähige Befahrungsmöglichkeiten für beiden Richtungen gewährleistet** werden. Dies sind:

- die Kleine Ulrichstraße
(für die Große Ulrichstraße)
- die Brüderstraße/Rathausstraße
(für die Große Steinstraße)
- die Große Märkerstraße
(für die Schmeerstraße)

In den Geschäftsstraßen soll der Radverkehr zumindest **außerhalb der Geschäftszeiten zugelassen** werden. Die **generelle, ganztägige Erreichbarkeit** der Geschäftsstraßen bleibt **über die in die Geschäftsstraßen einmündenden Straßen** für den Radverkehr erhalten.

• Befahrbarkeit der Pflasterstraßen:

Die Anforderungen des zügigen Radverkehrs im Zuge der Fahrradrouen sollen mit den **Belangen der Denkmalpflege** verbunden werden, indem auf **besonders ebene Pflasterung** in den wichtigsten Routen Wert gelegt wird. Dies betrifft folgende Straßen:

- Kleine Ulrichstraße – Oleariusstraße –
An der Moritzkirche
- Große Klausstraße
- Große Nikolaistraße – Neunhäuserstraße –
Brüderstraße – Kleine Steinstraße –
Rathausstraße

• Einbahnstraßen/Fahrradstraßen:

Innerhalb der Altstadt ist in Einbahnstraßen **wegen fehlender Breiten die Anlage von Radwegen oder Radfahrstreifen in Gegenrichtung nicht möglich** (Ausnahme: Hallorenring bei Umbau). Diese werden **für Radfahrer in Gegenrichtung nutzbar** gemacht, indem die **Beschilderung als Einbahnstraße aufgehoben** und der **Einrichtungsverkehr für Kfz durch eine andere verkehrsrechtliche Anordnung herbeigeführt** wird. Hierfür bieten sich folgende Möglichkeiten:

- Zeichen 267 (Verbot der Einfahrt) mit dem Zusatz Radfahrer frei und Herstellung einer **unechten Einbahnstraße** durch Verzicht auf Zeichen 220/221 StVO (blaues Einbahnstraßenschild). Wenn Gründe des Denkmalschutzes nicht entgegenstehen, können Angebotsstreifen markiert werden, und an Einmündungen sind besondere Hinweisschilder anzubringen. Dies ermöglicht die Herstellung einer weitgehenden Durchlässigkeit des Altstadt-kerns und bietet die Möglichkeit, die Radfahrer von den Straßenbahntrassen wegzuleiten.
- **Fahrradstraßen**, in denen der zulässige Kfz-Verkehr durch entsprechende Zusatzbeschilderungen nur in einer Richtung fahren darf.

Als **1. Stufe** werden diese Maßnahmen **im Zuge der in der Radverkehrskonzeption beschlossenen Hauptfahrradrouen** vorgenommen, d. h. in:

- Kleine Ulrichstraße – Oleariusstraße –
An der Moritzkirche
- Domstraße (südl. Teil) – Große Klausstraße
- Große Nikolaistraße – Neunhäuserstraße.



Bild 7: Radfahren entgegen der Einbahnstraße (Große Klausstraße)

In der **2. Stufe** werden **für alle übrigen Einbahnstraßen**, die eine Mindestnutzbreite von 3,00 m und genügend Ausweichstellen für die Begegnung mit Lkw aufweisen, Beschilderungsalternativen geschaffen, die Radverkehr in beide Richtungen ermöglichen. Dabei sind gegebenenfalls kostengünstige Markierungen wie Furten und Zufahrtsstreifen in Knotenpunkten und die Ausnahme von Abbiegegebotsen vorzusehen. Wegen des historischen Charakters der Altstadt sind Markierungen auf ein Minimum zu beschränken.

• Fahrradverkehr in Fußgängerbereichen:

In Anlehnung an gute Erfahrungen aus anderen Städten werden auch einzelne vorhandene und geplante **Fußgängerbereiche zeitlich differenziert** für den Fahrradverkehr **freigegeben**:

- **Große Märkerstraße:**
Nordteil: ganztätig
- **Moritzkirchhof:**
ganztätig
- **Leipziger Straße:**
bedarf noch besonderer Prüfung, eventuell außerhalb der Geschäftszeiten
- **Marktplatz:**
bedarf noch besonderer Prüfung im Rahmen des Wettbewerbes Marktplatz

• Altstadttring:

Um die Erreichbarkeit des Altstadtkerns von den umgebenden Stadtquartieren aus zu erleichtern, ist die **Befahrbarkeit in Längsrichtung** und die **Überquerbarkeit des Altstadttrings** für Radverkehr wesentlich zu **verbessern** (vgl. Abschnitt 5).

Für die Straßen des Altstadttringes, die bislang keine Radverkehrsanlagen vorweisen, aber dennoch vom Radverkehr benutzt werden, wird

teilweise die Anlage von **Radfahrstreifen** und dort, wo der Platz dafür nicht ausreicht, von **Angebotsstreifen** (Suggestivstreifen) vorgesehen (vgl. auch Radverkehrskonzeption):

- **Moritzburgring**
zwischen Große Wallstraße und Geiststraße
- **Universitätsring**
- **Hansering**
- **Waisenhausring**
(zwischen Leipziger Turm und Unterführung Franckesche Stiftungen).

Die Angebotsstreifen können bei Bedarf von Kfz überfahren werden und bieten bei beengten Verhältnissen zumindest eine Teilseparationsmöglichkeit für den Radverkehr.

An **Querungsstellen** sind ggf. die **Lichtsignalanlagen** den Belangen des Radverkehrs **anzupassen** (Vorlauf, eigene Signale, etc.) und ggf. **bauliche Maßnahmen** zu treffen.

• Abstellanlagen

Fahrradabstellanlagen im Altstadt kern sollten **nicht in Form von größeren zentralen**, sondern von **dezentralen Anlagen in Kleingruppen oder als Einzelständler** angeboten werden. Wenige größere Anlagen verlängern die Wege zu den Zielen der Radfahrer und werden deshalb weniger gut angenommen. Zur Schaffung eines Systems von Abstellanlagen im Altstadt kern wird zur Zeit ein **eigenes Konzept** erarbeitet (**gesonderter Beschluß** folgt später).

Um die **Errichtung von Fahrradabstellanlagen beim Bau von öffentlichen**, aber auch **privaten Gebäuden** sicherzustellen, wird die geltende **Stellplatzsatzung** noch um die entsprechenden Passagen **ergänzt (Fahrradabstellsatzung)**.

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN**• Altstadt:**

Die Altstadt ist der Teil des Stadtgebietes, welcher durch die Straßen des Altstadtringes:

- Universitätsring
 - Hansering
 - Waisenhausring
 - Moritzzwinger
 - Hallorenring
 - Robert-Franz-Ring
 - Moritzburgring
- begrenzt wird.

• Innenstadtgürtel:

Der Innenstadtgürtel ist der Teil des Stadtgebietes, der die Altstadt umgibt. Er reicht nach „außen“ mindestens an folgende Grenzen:

- Mühlweg
- Ludwig-Wucherer-Straße,
- Magdeburger Straße
- Riebeckplatz
- Ph.-Müller-Straße
- Torstraße
- Verlauf der Saale

• Anwohner:

Anwohner sind nur diejenigen Personen, die in dem in Betracht kommenden Gebiet tatsächlich wohnen und dort amtlich gemeldet sind.

(VwV StVO zu § 45, IX, 1. i. S. d. ruhenden Verkehrs, siehe auch § 45, 1 b, Satz 2)

• Anlieger:

„Ausnahmen auf Grund von Zusatzschildern: Häufigste Ausnahme ist „Anlieger frei“ oder „Anliegerverkehr frei“; es nimmt Fahrzeuge vom Verkehrsverbot aus, deren Führer ernsthaft ein Anwesen oder Grundstück innerhalb der gesperrten Straße – privat oder geschäftlich – aufsuchen wollen (z. B. als Bewohner, Inhaber oder Bediensteter eines Geschäftes, oder einer Praxis, Besucher eines Bewohners, Kunden eines Geschäftes, Hotelgast usw., aber auch zum Aufsuchen eines außerhalb der Straße gelegenen – privaten oder öffentlichen – Parkplatzes, wenn der betreffende Fahrer dort berechtigt parken darf“.

(StVO § 41, Nr. 6., Rd. Nr. 2)

• Lieferverkehr:

„Kfz im Lieferverkehr (das Zusatzschild „Lieferverkehr frei“ berechtigt auch zur Anlieferung oder Abholung von Gegenständen, die einen Transport mit dem Fahrzeug erfordern, durch private Fahrzeuge, also nicht nur im gewerblichen Lieferverkehr; ...“

(StVO § 41 Z, 242, Rd. Nr. 3)