



hallesaale<sup>\*</sup>  
HÄNDELSTADT

# VEP 2025

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN 2025  
DER STADT HALLE (SAALE)

Abschlussbericht des Arbeitskreises  
Verkehrsentwicklungsplanung 2025

Auftragnehmer:



Berlin, im Januar 2013

## **Impressum**

Herausgeber: Stadt Halle (Saale) - Der Oberbürgermeister  
V. i. S. d. P.: Pressesprecher Drago Bock  
Redaktion: Team Verkehrsentwicklungsplanung  
Abteilung Verkehrsplanung  
Fachbereich Planen der Stadt Halle (Saale)  
Internet: [www.halle.de](http://www.halle.de)



## Inhalt




1.	Eine zusammenfassende Vorbemerkung .....	5
2.	Altes ist nicht deshalb schlecht, weil es alt ist - Verkehrspolitisches Leitbild der Stadt Halle (Saale) 1997 .....	6
3.	Was beeinflusst das Verkehrsverhalten - Rahmenbedingungen zukünftiger verkehrlicher Entwicklungen .....	8
4.	Auf Bewährtem aufbauen, mit Neuem verbinden - Ansatz einer Verkehrsentwicklungsplanung Halle (Saale) 2025 .....	9
5.	Der Verkehrsarbeitskreis - Beschreibung des Hallenser Wegs der Bürgerbeteiligung.....	11
5.1	Auftaktveranstaltung / Leitbildworkshop.....	11
5.2	Altstadt.....	12
5.3	Öffentlicher Verkehr.....	14
5.4	Sondertermin Hochstraße.....	16
5.5	Straßennetz für Kfz-Verkehr.....	17
5.6	Fußverkehr.....	19
5.7	Radverkehr.....	20
5.8	Wirtschaftsverkehr.....	21
5.9	Stadtumbau / Großwohnsiedlungen.....	22
5.10.	Abschlussveranstaltung.....	24
6.	Was bleibt - Statistische Erkenntnisse und inhaltliche Erfahrungen .....	25
7.	Wohin geht die Reise – Ein Ausblick .....	27
8.	Literatur .....	27

## Legende der Aufzählungszeichen

Verglichen mit dem Verkehrspolitischen Leitbild 1997 wurden die hinter dem jeweiligen Aufzählungszeichen stehenden Maßnahmen bis 2011 / 2012

- +** **umgesetzt**
- **bisher nicht realisiert und für einen VEP 2025 als gegenstandslos erachtet**
- ⊕** **als für einen VEP 2025 weiterhin relevant angesehen**

Hinsichtlich der Voten bedeutet

-  **positiv gevotet**
-  **negativ gevotet**
-  **nicht gevotet**

## 1. Eine zusammenfassende Vorbemerkung

team red wurde 2010 beauftragt, im Rahmen der Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplans für die Stadt Halle (Saale) die begleitenden VEP-Arbeitskreissitzungen in Zusammenarbeit mit der Abteilung Verkehrsplanung der Stadt Halle vorzubereiten, durchzuführen und nachzubereiten.

Arbeitskreis zur Aufstellung des VEP 2025 von 2010 bis 2012

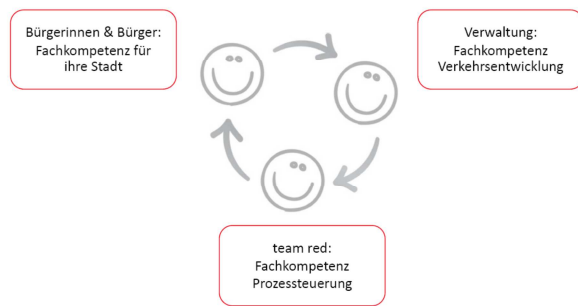


Abbildung 1: Schema des Beteiligungsprozesses

Im Verlauf der drei Jahre mit 13 Arbeitskreissitzungen bildete sich ein Kern an regelmäßigen Teilnehmerinnen und Teilnehmern heraus, der zunehmend sachlich diskutierte und hinsichtlich seiner Voten integriert dachte. Ende des vergangenen Jahres war der Arbeitskreis ein von Fach- und Sachkenntnis geprägtes Kompetenzzentrum für Verkehr in Halle (Saale), was nicht folgenlos blieb. Das Modell „Beteiligungsverfahren VEP Halle“ als Gegenstück etwa zu der Diskussion um Stuttgart 21 fand zunehmend Beachtung in der Fachwelt und wurde durch Veröffentlichung eines Fachartikels entsprechend gewürdigt. In verschiedenen Kreisen spricht man über die „Mitmachbürger“, was in erster Linie der Verdienst der Teilnehmer aus Vereinen und Verbänden, aber auch der Beteiligten aus Verwaltung und Politik ist. Obwohl es sich um einen halböffentlichen Arbeitskreis handelte, war die interessierte Öffentlichkeit jederzeit in der Lage, den Prozess zu verfolgen. Alle Präsentationen und Protokolle finden sich auf der homepage [www.halle.de](http://www.halle.de)

Die vorliegende Broschüre verfolgt zwei Zwecke: Sie soll dokumentieren, zu welchen Ergebnissen die „runden Tische“ gekommen sind und sie stellt ein „gedrucktes Dankeschön“ für die Teilnehmer dar. Mit dieser Broschüre bedanken sich die Organisatoren der Stadt bei allen, die dazu beigetragen haben, die verkehrliche Zukunft Halles im Sinne der Bevölkerung und aller Verkehrsteilnehmer im Konsens weiterzuentwickeln.



Abbildung 2: Impression der AK-Diskussion im Gebäude der Hafen Halle GmbH

In jedem Abschluss liegt eine Chance – die Chance, eine fruchtbare Diskussionskultur in anderen Kreisen fortzusetzen und sich auch zukünftig um die Belange der Stadt nicht nur auf dem Verkehrssektor zu kümmern. Doch nach drei Jahren, in denen der Kern der Teilnehmer sich kennengelernt hatte und einander vertraute, wollte keiner das Ende dieses Arbeitskreises so richtig wahrhaben. Daher erwägt die beteiligte Verwaltung, den Arbeitskreis unregelmäßig zusammenzurufen und ihn an der Verkehrsentwicklungsdiskussion in Halle auch zukünftig teilhaben zu lassen. Eine derartige Vorgehensweise mit einem offenen Ende kann als Muster für die Evolution von ‚Wutbürgern‘ nicht zum Buchstabenaustauschbegriff der ‚Mitbürger‘, sondern zu den erwähnten ‚Mitmachbürgern‘ angesehen werden.

### Redaktionelle Hinweise:

Die vorliegende Broschüre wurde nach bestem Wissen, mehrfacher Abstimmung sowie intensiver Prüfung in Druck gegeben. Sollten die Leserinnen und Leser dennoch Unstimmigkeiten entdecken, bitten wir dies zu entschuldigen.

Zwecks besserer Lesbarkeit wird hin und wieder auf die strikte Einhaltung der weiblichen wie männlichen Schreibweise verzichtet. Außerdem würde ein konsequentes „Gendering“ zu nur schwerlich nachvollziehbaren Wort- und Satzkonstruktionen führen. Wenn das jeweilige Geschlecht nicht ausdrücklich erwähnt wird, sind stets Frauen und Männer gemeint.

Die nachfolgend eingefügten Fotos und Grafiken stammen, falls nicht anders vermerkt, von team red und der Stadt Halle.

Falls nicht anders angegeben wurden die definitiven Zitate in den Textfeldern dem Lexikon ‚Verkehr‘ des Büros für Umweltpädagogik entnommen.

## 2. Altes ist nicht deshalb schlecht, weil es alt ist - Verkehrspolitisches Leitbild der Stadt Halle (Saale) 1997

Die Stadt Halle (Saale) hatte in den 90er Jahren eine für die damalige Zeit neuartige Verkehrskonzeption entwickelt. Nach der Erarbeitung eines umfangreichen planerischen Gesamtpakets mit dem Kern eines neuen Flächennutzungsplans sowie eines Verkehrskonzepts für die Altstadt bezog die Verwaltung neben dem verwaltungsinternen Werkstattbericht auch die Ergebnisse eines bürgerschaftlich geprägten Verkehrsforums mit ein und formulierte als politische Beschlussgrundlage

**Modal Split:** *Inanspruchnahme der Verkehrsmittel (Verkehrsmittelwahl) in Prozent*

ein Verkehrspolitisches Leitbild mit dem Zielhorizont 2010. Das Leitbild benannte stichwortartig raumplanerische Zielaussagen, verkehrliche Oberziele und Grundsätze, orientiert an den Rahmenbedingungen eines fortgesetzten Verkehrswachstums, sowie der parallelen Förderung von motorisiertem Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Verkehr (ÖV, als Teil des sog. Umweltverbunds) bei einem angestrebten Modal Split-Ziel von 66% Umweltverbund zu 34% MIV.

**Umweltverbund:** *begriffliche Zusammenfassung der umweltverträglichen Verkehrsarten Fußverkehr, Fahrradverkehr und alle Formen des öffentlichen Verkehrs*

Am konkretesten waren hierbei die Maßnahmenvorschläge für den motorisierten Verkehr formuliert, da dieser Verkehrszweck den stärksten Zuwachs und die betreffende Infrastruktur den größten Entwicklungsrückstand aufwies. Dies führte zu Aussagen, dass dem Wirtschaftsverkehr im Konfliktfall Vorrang vor dem Radverkehr eingeräumt werden sollte.

Der Rat der Stadt Halle (Saale) beschloss am 8. Januar 1997 dieses verkehrspolitische Leitbild, das von einer breiten gesellschaftlichen Zustimmung getragen wurde. Vorausgegangen war ein intensiver politischer Diskussionsprozess, der noch zu zahlreichen Änderungen gegenüber dem ursprünglichen Verwaltungsvorschlag geführt hatte. 2012, also 15 Jahre später, bleibt festzuhalten, dass das Modal Split Ziel aus 1997 bei der Vorgehensweise des ‚sowohl als auch‘ und den unterschiedlich konkreten Maßnahmen nicht wie geplant erreicht wer-

den konnte. Diese Vorgehensweise bzw. das Fazit stellen jedoch im Vergleich mit anderen VEPs keine Ausnahme dar. Dagegen wurden und werden zahlreiche Zielaussagen bis heute bestätigt, andere Zielaussagen sind dauerhaft zu beachten und manche Handlungsansätze können als erledigt weil realisiert gelten.

**VEP = Verkehrsentwicklungsplan(ung):** *ein in Zusammenarbeit von Verwaltung, Gutachtern und Bürgern erstellter und vom kommunalen Parlament beschlossener Plan zum Bereich Verkehr im Rahmen der gebietsbezogenen Entwicklung*

Einige Oberziele mussten sich inhaltlich verändern – auch weil es Veränderung bei Regelwerken als Darstellung des Standes der Technik gab. Festzuhalten bleibt, dass die Stadt Halle mit dem Ansatz von 1997 ihre verkehrliche Entwicklung strategisch-sachgerecht steuern konnte und es keinen Anlass gab, von dieser Vorgehensweise abzuweichen.

**Flächennutzungsplan (F-Plan)** *stellt als vorbereiteter Bauleitplan die grundsätzliche bzw. generelle Nutzung sämtlicher Flächen innerhalb der Gemarkungsgrenze einer Gemeinde dar*

Eine weitere wesentliche Rahmenbedingung für die Fortschreibung des VEP bildet die finanzielle Situation der Stadt Halle (Saale). Unabhängig von der Sinnhaftigkeit fehlen die entsprechenden Planungsmittel, um einen kompletten VEP mit Bestandsanalyse, Konzepten für die unterschiedlichen Verkehrsarten und einer umfassenden Bürgerbeteiligung extern zu vergeben.

Als Ergebnis aller dieser Überlegungen kristallisierte sich in Umsetzung des Stadtratsbeschlusses vom Februar 2010 ein Vorgehen dergestalt heraus, dass das frühere Leitbild die Basis einer Fortschreibung bis 2025 bilden kann, in deren Mittelpunkt ein halböffentlicher Diskussionsprozess mit Schlüsselpersonen stehen sollte – in gewisser Weise auch in einer Kontinuität des Verkehrsforums der 1990er. Auch wenn der Begriff der Verkehrsentwicklungsplanung als Arbeitstitel eingeführt wurde und daher im Bericht Verwendung findet, entsprach die Vorgehensweise nicht der einer klassischen Verkehrsentwicklungsplanung. Der Begriff „Kommunales Mobilitätskonzept Halle 2025“ (o.ä.) würde dem nachfrageorientierten Ansatz eher entsprechen (vgl. Ausblick in Kapitel 8).



# Stadt Halle (Saale)



1997

## Verkehrspolitisches Leitbild der Stadt Halle (Saale)

Beschlußtext

Stadtplanungsamt

Abbildung 3: Verkehrspolitisches Leitbild der Stadt Halle (Saale) 1997 (Stadt Halle, Stadtplanungsamt)

Wichtige Voraussetzung für eine strategische Diskussion würde sein (bzw. war) die Berücksichtigung zukünftiger Rahmenbedingungen, zunächst unabhängig von der Stadtgestalt.

### 3. Was beeinflusst das Verkehrsverhalten - Rahmenbedingungen zukünftiger verkehrlicher Entwicklungen

Die bundesweit durchgeführte Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ sowie die auf verschiedenen Erhebungen der vergangenen Jahrzehnte basierenden Zeitreihen analysieren die Entwicklung des Verkehrs ab 1976, zwischen 2002 und 2008 und beziehen sich in ihren Aussagen auf die gesamte Bundesrepublik. In Kombination mit dem aktuellen Erhebungsinstrument des so bezeichneten Mobilitätspanels trifft die Verkehrswissenschaft folgende generelle Feststellungen, die grundsätzlich auch auf Halle (Saale) zutreffen:

- tendenziell leichter Zuwachs im Modal Split bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sowie des Fahrrads
- Zunahme der täglichen Wegezahl im Umweltverbund
- generelle Zunahme der multimodalen Nutzung von Verkehrsmitteln
- leichte Abnahme des Hauptverkehrsmittels Pkw als Fahrer
- gleichbleibende Wegezahl von Pkw-Fahrern

Selbstverständlich führen lokale Einflüsse zu Veränderungen bundesweiter Trends. So weicht die Entwicklung des Modal Splits in Halle (Gesamtverkehr) 1991 – 2008 von der Darstellung gesamtdeutscher Entwicklungen in folgenden Punkten ab:

- tendenzielle Abnahme im Modal Split bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sowie beim Fußverkehr
- deutliche Zunahme des Radverkehrsanteils
- Zunahme beim Modal Split des MIV (Fahrer / Mitfahrer)
- Abnahme beim Modal Split des Umweltverbunds

Eine grundsätzliche Trendwende weg von einem stetigen Wachstum des motorisierten Individualverkehrs, der Stagnation der Kfz-Mitfahreranteile, der starken Abnahme des Fußverkehrs und der unstillen, eher stagnierenden Entwicklung der ÖV- und Radverkehrsanteile geschah etwa um die Jahrtausendwende.

Trotz Zunahme der multimodalen Verkehrsmittelnutzer als eine Ursache der Trendwende wirken sich verschiedene gesellschaftliche Entwicklungsstränge zunehmend auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung aus und beeinflussen es in unterschiedlicher Weise.

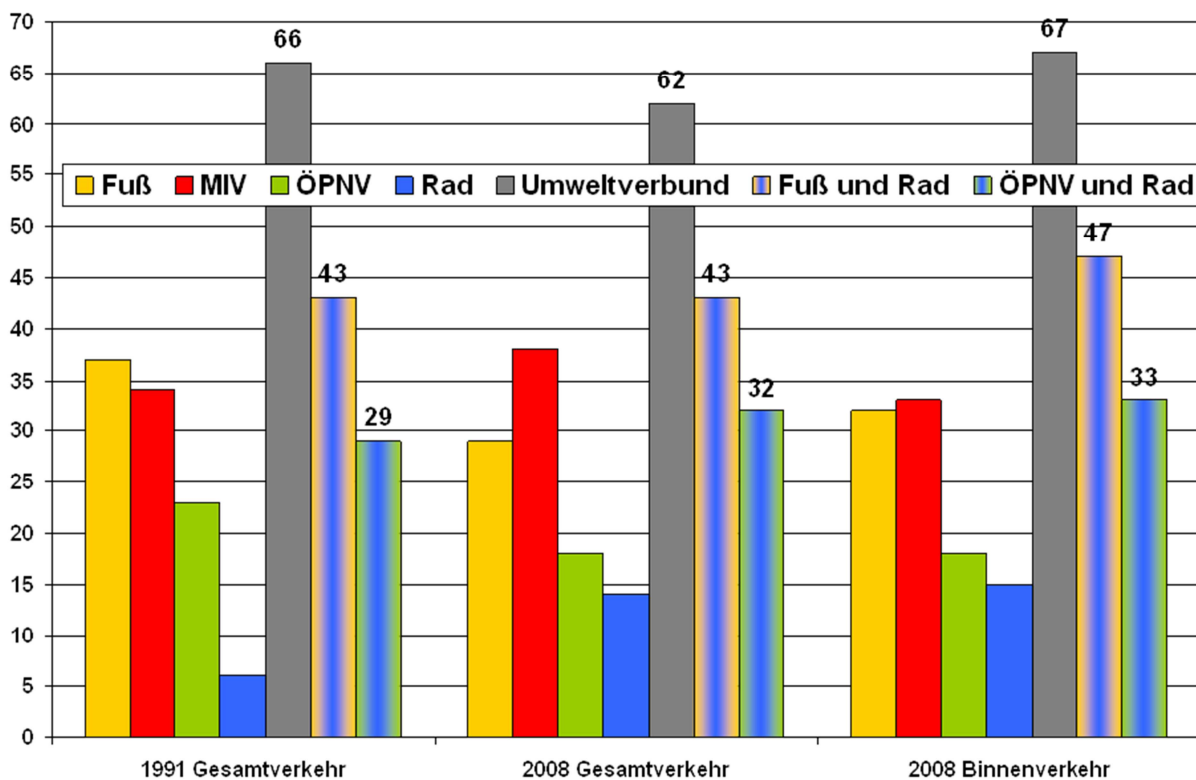


Abbildung 4: Modal Split in Halle (Saale) 1991 - 2008 (Stadt Halle, Abt. Verkehrsplanung)



Zu diesen bundesweiten Trends mit seinen lokalen Ausprägungen zählen

- generelle Bevölkerungsabnahme
- niedrigere Anteile von Kindern und Jugendlichen und – als Kohorteneffekt – auch jungen Erwachsenen
- höhere Anteile junger, mobiler Senioren mit Affinität zur Pkw-Nutzung
- höhere Anteile älterer Senioren und Mobilitätseingeschränkter
- höherer Anteil an Einpersonenhaushalten
- leichter Trend zur verringerten Auto-Affinität
- mehr Fahrradverkehr für alle Verkehrszwecke
- höhere ÖV-Affinität bei stimmigen Angeboten
- Trend zu dezentralen Wegen
- Abnahme von Verkehrsspitzen
- Dualität von Nahraumversorgung und Internet-Shopping mit Lieferservice

Alle Entwicklungsstränge treffen auf Halle (Saale) zu und führen zur Drohkulisse der „Schrumpfenden Städte“ als Damoklesschwert der infrastrukturellen Entwicklung. Dieser in der öffentlichen Diskussion doch eher negativ besetzte Begriff vermag allerdings die lokalen, in Halle kleinräumigen Besonderheiten des Veränderungsprozesses in ihrer Gesamtheit nicht zu fassen. Entscheidender scheinen Stadtentwicklungsstrategien zu sein, welche die Entwicklungsstränge kommunal analysieren, interpretieren und Handlungsansätze u.a. für den Verkehrssektor formulieren. Insofern passt hier wieder der gewählte Ansatz für eine Verkehrsentwicklungs- bzw. Mobilitätsplanung aus Sicht des Nutzers.



Abbildung 5: zusätzliche neue Radabstellanlagen über einer Tiefgarage

#### 4. Auf Bewährtem aufbauen, mit Neuem verbinden - Ansatz einer Verkehrsentwicklungsplanung Halle (Saale) 2025

Ausgangspunkt für die Überlegungen zur verkehrlichen Entwicklung der Stadt Halle (Saale) bildete das Erreichen des im verkehrspolitischen Leitbild formulierten Zieljahrs 2010 und den damit verbundenen politischen Diskussionen, das verkehrspolitische Leitbild im Jahr des Zielhorizonts anzupassen – hauptsächlich aus „Altersgründen“. Im Februar 2010 beschloss der Stadtrat, bis spätestens Ende 2013 dem Stadtrat einen VEP bzw. einen Mobilitätsplan zur Beschlussfassung vorlegen zu lassen und die Halleschen Bürger, Verbände, Vereine und Interessensvertretungen an der Erarbeitung zu beteiligen.



Abbildung 6: Logo VEP Halle 2025

Als Ergebnis der Überlegungen im Stadtplanungsamt der Stadt Halle nach Zustimmung des Planungsausschusses der Stadt kristallisierte sich ein Vorgehen heraus, in dem das frühere Leitbild die Basis einer Fortschreibung bildet und in deren Mittelpunkt ein halböffentlicher Diskussionsprozess mit Schlüsselpersonen stehen sollte. Hierfür wurde eine Liste mit ca. 50 Organisationen zusammengestellt, die ihrerseits Expertinnen und Experten für die Teilnahme benannten. Auch die Themenwahl bzw. die Schwerpunktsetzung wurde in der Planungsausschusssitzung festgelegt und vom Arbeitskreis entsprechend übernommen. Die Ebene der gewählten Themen ist prinzipiell die Zielebene, nicht die Maßnahmenebene.

Dieser als Arbeitskreis bezeichnete „Runde Tisch“ kam in zwei Jahren zu insgesamt 13 Sitzungen mit verschiedenen Themenfeldern sowie dem Sondertermin „Hochstraße“ zusammen. Alle Arbeitskreissitzungen von Oktober 2010 bis November 2012 mit ca. 25 – 40 Anwesenden folgten allgemein akzeptierten Grundmustern:

### Formale Grundstruktur

- gleicher Wochentag
- standardisierte Dauer von drei Stunden mit Beginn am späten Nachmittag (mit einer Ausnahme)
- in der Regel öffentliches Gebäude im Zentrum der Stadt
- Kommunikationspause mit Getränken und Snacks
- festgelegter Teilnehmerkreis mit Vertretungsregelung
- Öffentlichkeit / Presse nicht zugelassen
- Namensschilder zur Vereinfachung der Kommunikation
- rechtzeitiger elektronischer Versand der Einladungen, des Protokolls der vorherigen Sitzung und ggfs. von Arbeitspapieren
- Begrüßung / Verabschiedung durch Dezenten
- externe Moderation / externe Protokollierung
- Diskussionszeit mindestens 60 Min. (angestrebt 80 - 90 Min.) je Arbeitskreissitzung
- allgemein zugängliche Veröffentlichung der Beiträge / der abgestimmten Protokolle auf einer speziellen Internetseite der Stadt Halle (Saale)



Abbildung 7: Podium und Moderation

### Inhaltliche Grundstruktur

- kurze themenspezifische Einführungen („Input“) durch Mitarbeiterin bzw. Mitarbeiter der Stadtverwaltung Halle

- Darstellung der Zielaussagen des Leitbilds 1997 und dessen Umsetzungsstand durch Mitarbeiterin bzw. Mitarbeiter der Stadtverwaltung Halle
- Ergänzung durch Fachvorträge
- schriftliche und mündliche Statements aus dem Teilnehmerkreis möglich / erwünscht
- Verabschiedung so genannter Voten als Hinweise an Verwaltung und Politik



Abbildung 8: Votierung des Arbeitskreises

Die Arbeitsgruppe hatte sich anstelle einer formalen Geschäftsordnung Regeln auferlegt.

Dazu zählten:

- aktiv mitarbeiten
- kontinuierliche Teilnahme an den Arbeitskreissitzungen
- einander zuhören
- Redebeiträge kurz halten, damit alle zu Wort kommen
- sorgfältiger Umgang mit der Zeit
- nicht auf eigenen Standpunkten beharren
- sachlich diskutieren
- zielorientiert und konstruktiv arbeiten

Diese Vorgehensweise mit festgelegten Grundstrukturen und Regeln hat sich ausnahmslos bewährt. Sie kann auf andere Themenfelder in der Stadt Halle (Saale) wie auf andere Kommunen übertragen werden.

## 5. Der Verkehrsarbeitskreis - Beschreibung des Hallenser Wegs der Bürgerbeteiligung

Nachfolgend werden die Schwerpunkte und Voten der einzelnen Foren bzw. Arbeitskreissitzungen (Arbeitskreis als spätere und letztliche Bezeichnung) im Ergebnis dargestellt. Sie wurden jeweils bestätigt durch Verabschiedung des jeweiligen Protokolls. Die ausführliche Dokumentation erfolgte in den entsprechenden Veranstaltungsmitschriften, die u.a. auf der homepage der Stadt Halle (Saale) zu finden sind.

Zu Beginn der meisten Arbeitskreissitzungen stellten Vertreter der Stadt Halle (Saale) dar, was aus dem Verkehrspolitischen Leitbild 1997 bis zum Termin (2011 / 2012)

+	umgesetzt wurde
-	bisher nicht realisiert wurde und für einen VEP 2025 als gegenstandslos erachtet wurde
⊕	für einen VEP 2025 weiterhin Bestand haben sollte

Die nachfolgenden Votenangaben beziehen sich auf eine Reihe thematisch-mehrheitlicher Richtungsentscheidungen, ohne eine Gewichtung etwa hinsichtlich der Abstimmungsrelationen berücksich-

**Votum:** Der Begriff „Votum“ hat unterschiedliche Bedeutungen. Gemäß Duden / Neues Deutsches Wörterbuch / Wikipedia steht der Terminus u.a. für

- Gelübde, Gebet, Wunsch (lat.)
- Stimmabgabe, Entscheidung
- Urteil
- gutachterliche Meinungsäußerung
- Empfehlung, Beurteilung

Die Teilnehmer der Arbeitskreissitzungen verstanden ihre Voten als starke, von der Mehrheit ausgesprochene Empfehlung, die im weiteren VEP-Prozess zu berücksichtigen ist

tigt zu haben. Diese Voten ergeben in der Summe kein Gerüst für die Ausrichtung des VEP, sondern signalisieren Verwaltung und den Mandatsträgern für ihre spätere VEP-Diskussion entsprechende thematische Zustimmungen. Sie, aber auch die negativen Voten, ergeben in gewisser Weise ein verkehrspolitisches Mosaik im Selbstverständnis der zivilgesellschaftlich engagierten Bürgerinnen

und Bürger. Mit zunehmender Anzahl an Arbeitskreissitzungen und damit inhärenter Qualifizierung der regelmäßigen Teilnehmer stiegen die Fallzahlen ohne Votum, etwa bei Themen, in denen die Stadt keine Beschlusskompetenz hat, zu denen aktuelle Beschlüsse vorliegen oder die als laufendes Geschäft der Verwaltung angesehen wurden.

### 5.1 Auftaktveranstaltung / Leitbildworkshop (10. Oktober 2010 / 19. Januar 2011)

Nach einer Darstellung der Verkehrsplanung und -entwicklung Halles sowie aktueller, die Verkehrsentwicklung beeinflussender Rahmenbedingungen konnten die inhaltlichen Schwerpunkte der folgenden Veranstaltungen im sogenannten Leitbild-Workshop festgelegt werden.



Abbildung 9: Straßennetzplanung 1963 (Stadt Halle, Abt. Verkehrsplanung)

Da deutlich wurde, dass die Interessierten aus unterschiedlichen Stadtgebieten und Arbeitsbereichen kommen, wurde zu Beginn der zweiten Veranstaltung mit einer Vorstellungsrunde zum gegenseitigen Kennenlernen gestartet. Inhaltlich schloss sie an die rund 120 Statements an, die beim so genannten „Wandelgang“ während der



Auftaktveranstaltung an den Stellwänden angebracht wurden.

„Eine weitere Regel wird nach der Diskussion hinzugefügt: *Der Arbeitskreis bezieht sich auf die Politik der Stadt Halle.* D.h.: VEP-Gegenstand für den Ratsbeschluss sind die eigenen Handlungsmöglichkeiten der Stadt, nicht die Bundes- oder Landespolitik. Dabei wird die Versorgungsfunktion der Stadt für das Umland nicht vergessen und die Funktion des VEP bei der Erläuterung des städtischen Interesses gegenüber Dritten berücksichtigt. Beispielhaftes aus anderen Städten und was als Rahmenbedingungen auf die Entscheidungen im Arbeitskreis Auswirkungen hat, kommt bei Bedarf im Arbeitskreis zur Sprache.“ (Protokollauszug vom 19.1.2011)

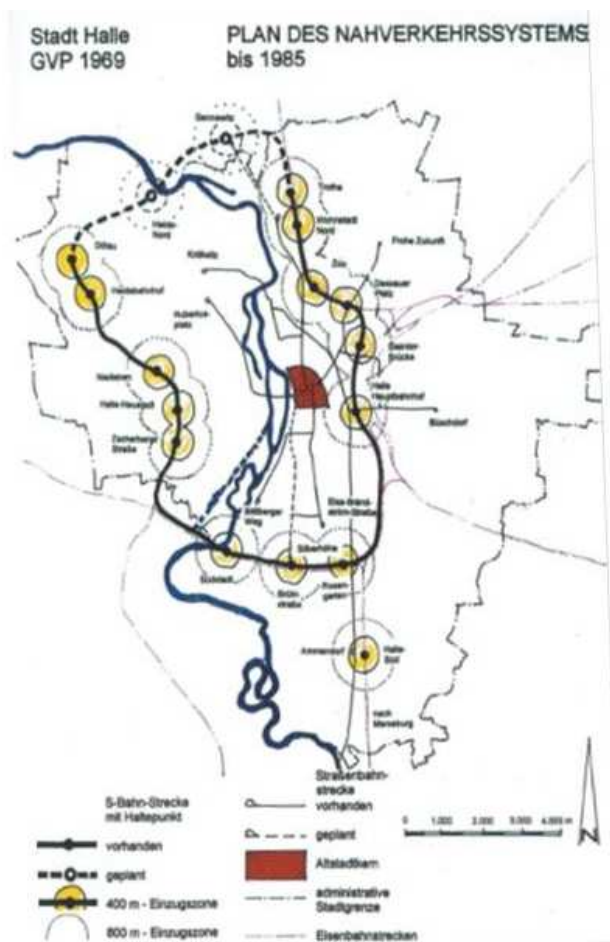


Abbildung 10: Schienennetz GVP 1969 (Stadt Halle, Abt. Verkehrsplanung)

Beide Arbeitskreis-Sitzungen dienten der Basisinformation, der Festlegung von Verhaltensregeln und der ersten Definition eines Themenspektrums für die weitere Diskussion. Insgesamt fanden sich etwa 35 Personen, die an einer Mitarbeit interessiert sind. Die im Protokoll aufgeführten Ziele und Grundsätze bildeten das Gerüst für die folgenden Veranstaltungen, wobei die Altstadt als räumlicher

Kristallisationspunkt eine Ausnahme bildet. Als absehbare Zielkonflikte schälten sich heraus:

- Erreichbarkeit versus Verträglichkeit
- Motorisierter Individualverkehr versus Umweltverbund
- Wohnen versus Wirtschaft
- Zukunft der Hochstraße

Zudem wurden nicht gruppierbare Merkposten festgehalten, die an passender Stelle in die Themensitzungen einbezogen und vertieft werden sollen.

## 5.2 Altstadt (2. März 2011 / 23. März 2011 Ergänzung am 11. Mai 2011)

„Frau Lange (Stadtplanungsamt) führt die Grundzüge des 1997er Altstadtkonzepts in Erinnerung, leitet Funktionen der Altstadt und ihrer Straßen auch aus der Historie ab. Sie charakterisiert unterschiedliche Straßentypen mit ihren spezifischen Anforderungen der Erschließung und Nutzungskonkurrenzen, mit Maßnahmen aus dem Altstadt-Verkehrskonzept wie die Parkraumbewirtschaftung und das Parkleitsystem. Der fußläufig erweiterte Altstadtbereich bietet rund 2500 öffentliche Stellplätze in Tiefgaragen und Parkhäusern sowie rund 2200 weitere bewirtschaftete öffentliche Stellplätze.“ (Protokollauszug vom 2.3.2011)

Rückblickend auf das Leitbild 2010 mit dem Zielhorizont 2010 wurden folgende Ziele und Maßnahmen umgesetzt:

- + Aufenthaltsqualität für Fußgänger verbessern, insbesondere bei der Umgestaltung der Plätze Franckeplatz, Glauchaer Platz, Hallmarkt
- + Überquerbarkeit des Altstadttringes verbessern
- + Zugangsbedingungen zur Straßenbahn an der Haltestelle Marktplatz verbessern
- + bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs etwa im Zugang zum Universitätsplatz
- + dynamisches Parkleitsystem

**dynamisches Parkleitsystem:** Rechnerunterstütztes System, das Autofahrern mit Hilfe von veränderbaren Anzeigen zu freien Parkplätzen leiten soll

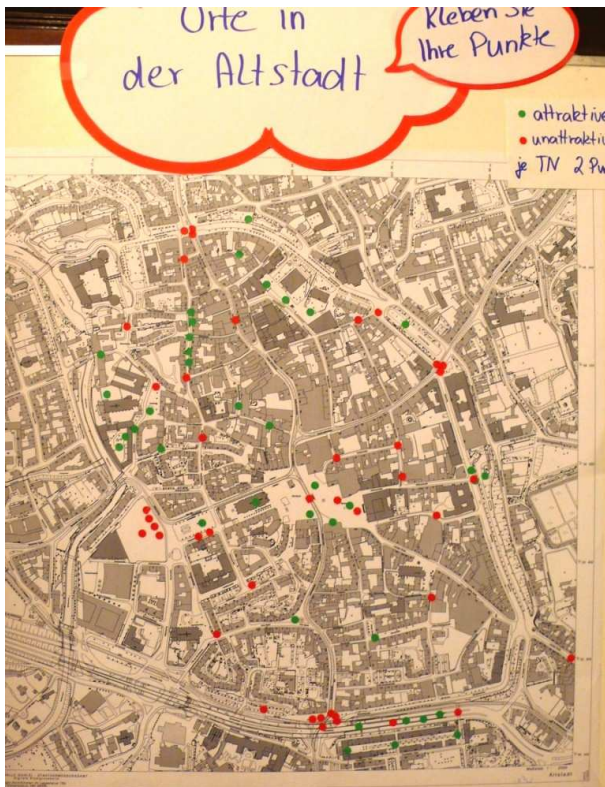


Abbildung 11: Bewertung von Orten/ Situationen in der Altstadt

- + Konzept für Fahrradabstellanlagen
- + Busverkehr von Halle-Neustadt zur Altstadt einstellen
- + bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs (größtenteils umgesetzt)
- ⊕ innerstädtische Buslinie einrichten
- ⊕ Beibehaltung der Beschränkungsgebiete
- ⊕ vertragliches Miteinander der Verkehrsarten
- ⊕ Straßenbahn soll unbehindert (d.h. mit ca. 20 km/h) durch die Altstadt fahren können
- ⊕ autoarme Altstadt
- ⊕ für Kfz-Verkehr sektorale Erschließung vom Altstadtring aus
- ⊕ Geschwindigkeitsbeschränkungen
- ⊕ Tonnagebegrenzung für Lkw auf max. 7,5t
- ⊕ Besucher- und Kundengaragen außerhalb der Altstadt
- ⊕ Parkraumbewirtschaftung
- ⊕ Quartiersgaragen

- ⊕ Radrouten mit Priorisierung (bislang nicht komplett umgesetzt)
- ⊕ Befahrbarkeit von Pflastersteinen (bislang nicht komplett umgesetzt)
- ⊕ Einbahnstraßen für den Radverkehr öffnen
- ⊕ Fahrradstraßen (bislang nicht komplett umgesetzt)
- ⊕ Fahrradverkehr in Fußgängerbereichen zeitlich differenziert freigeben (bislang nicht komplett umgesetzt)
- ⊕ Radverkehrsanlagen einrichten (bislang nicht komplett umgesetzt)

An beiden Terminen votierten die Anwesenden; bei der ersten Veranstaltung eher über grundsätzliche Fragen, bei der zweiten (und zu Beginn der ersten Veranstaltung zum öffentlichen Verkehr) über besondere kernstädtische Fragestellungen einzelner Verkehrsarten.



Abbildung 12: Themensammlung Altstadt

Positiv abgestimmt wurde über

- ↳ die sogenannte autoarme Altstadt
- ↳ grundsätzlicher Vorrang der Straßenbahn



- ☞ städtebauliche Aufwertung des Altstadtrings bei Erhalt ausreichender Kfz-Leistungsfähigkeit zur Altstadtanbindung
- ☞ Vorrang der verkehrlichen Funktion des Altstadtrings unter Beibehaltung von Tempo 50
- ☞ innere Altstadt als Tempo 20-Zone



Abbildung 13: Einrichtung der Tempo 20-Zone Altstadt

- ☞ begrenztes Zeitfenster für den Lade- und Lieferverkehr
- ☞ Anwohnerparken im Straßenraum
- ☞ Ausbau und qualitative Verbesserung der Fahrradverbindungen in / durch die Altstadt
- ☞ Ausbau und qualitative Verbesserung der Fahrradabstellanlagen
- ☞ Sektorenerschließung u.a. zur Verbesserung des Anwohnerparkens
- ☞ denkmalgerechte Gestaltungsphilosophie
- ☞ Erweiterung des Mischprinzips statt Ausdehnung reiner Fußgängerzonen
- ☞ mehr Bänke u.a. für Fußgänger, Verbesserung des Zugangs zur Altstadt für Fußgänger u.a. durch Querungshilfen

Keine Mehrheit fand

- ☞ eine neue Zufahrt/Wegweisung zum Parkhaus Händelhauscarrée
- ☞ eine farbliche Kennzeichnung der Altstadtsektoren auf Tafeln zur besseren Information über Parkmöglichkeiten in der Altstadt

### 5.3 Öffentlicher Verkehr (11. Mai 2011 / 1. Juni 2011)

Rückblickend auf das Leitbild 2010 wurden folgende Ziele und Maßnahmen umgesetzt:

- ⊕ Erhöhung der Erschließungsdichte des Straßenbahn- und Busnetzes
- ⊕ Verbesserung der Bedienungshäufigkeit
- ⊕ Schaffung einer S-Bahn von Halle nach Leipzig
- ⊕ Schaffung einer direkten Schnellverkehrsanbindung an den Flughafen Leipzig-Halle
- ⊕ zahlreiche Gleisrekonstruktionen und Umbauten von Umsteigepunkten sowie P&R-Anlagen
- ⊕ Netzverbesserungen



Abbildung 14: Kiss and Ride Halle Hauptbahnhof



- ⊕ Aufbau eines Rechnergestützten Betriebsleit-systems (RBL)
- ⊕ Aufbau eines Verkehrsleit- und Informations-systems
- ⊕ Firmen- und Jobtickets
- ⊕ Gründung des MDV
- ⊕ Abbau von Behinderungen des ÖPNV
- ⊕ Verbesserung der Erreichbarkeit von Halte-stellen, insbesondere für mobilitätsbehinderte Personen
- ⊕ Schaffung von Verknüpfungspunkten mit dem Radverkehr (B&R), mit dem Pkw-Verkehr (P&R) und zwischen den verschiedenen Ver-kehrsträgern des ÖPNV
- ⊕ Verbesserung der Bedienungsqualität
- ⊕ Koordinierung von Angeboten, Tarifen und Marketing mit dem Nahverkehr im Umland im Rahmen des MDV
- ⊕ Steuerung des ÖV an weiteren LSA
- ⊕ Verknüpfung von RBL und Verkehrsleitsystem
- ⊕ Verknüpfung von Parkscheinen und Fahr-scheinen
- Neubaustrecken und Trassenfreihaltungen

„Zentral ist in der Diskussion der Befund, dass der ÖPNV in der aktuellen Quantität und Qualität für die Stadt bezahlbar bleiben muss, auch wenn die ökonomischen Aspekte in der Diskussion nicht be-zifferbar sind. Fahrgeldeinnahmen decken nur et-wa die Hälfte der Betriebskosten (ohne Investitio-nen) ab. HAVAG und Stadt reagiert darauf mit ei-nem Querverbund von Überschuss und Defizit in-nerhalb der Stadtwerke sowie durch Investitionen ins ÖPNV-System.“ (Protokollauszug vom 1.6.2011)

Aufgrund der ausführlichen Nachlese des 2. Ter-mins ‚Altstadt‘ einschließlich zahlreicher Voten wurde am ersten Termin nicht abgestimmt.

Voten wurden ausgesprochen für

- ☞ flexiblen Ressourceneinsatz bei anzustrebender Option eines 10-Minutentaktes (in Abhängigkeit von Nachfrage und Fahrzeugkapazität)
- ☞ Vorrang der Straßenbahn an Knoten

Zudem gab es ein Votum gegen

- ☞ Trassenfreihaltung für Stadtbahn- / Straßen-bahn-Linienverlängerungen.

## Linienverkehr der HAVAG

beförderte Personen (über 50 Mio.) Bus und Tram

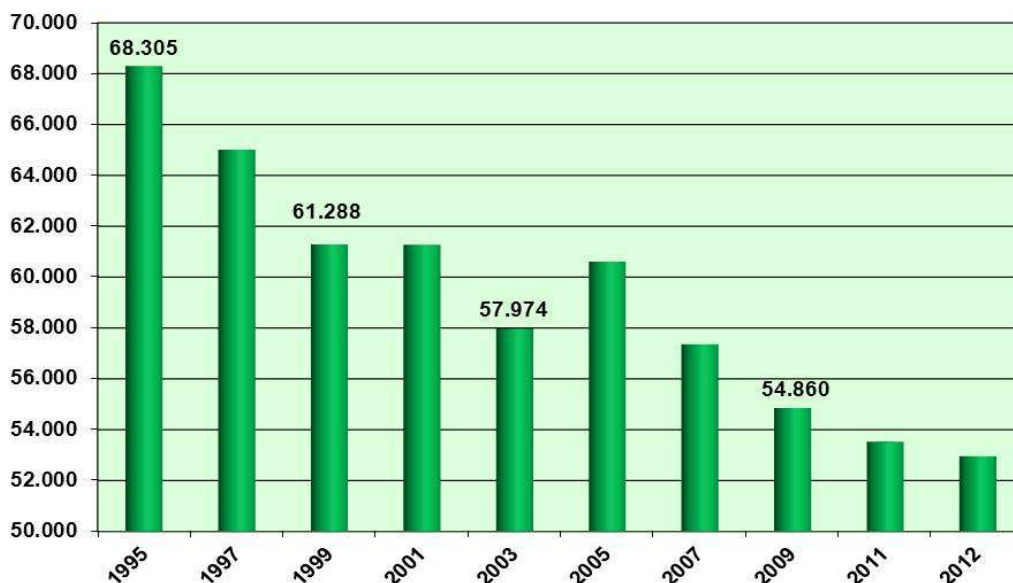


Abbildung 15: Beförderte Personen im Linienverkehr der Halleschen Verkehrs AG (HAVAG)

### 5.4 Sondertermin Hochstraße (8. September 2011)



Abbildung 16: Verkehrssystem Hochstraße (Stadt Halle, Abt. Verkehrsplanung)

Um mit der Diskussion über die Zukunft der sogenannten ‚Hochstraße‘ (korrekt ausgedrückt: B 80 zwischen Saale und Franckestr.) die übrigen Arbeitskreis-Sitzungen nicht zu überfrachten, einigte sich der Arbeitskreis mit der Verwaltung, einen Sondertermin anzusetzen. Da zu Beginn festgelegt wurde, dass bei diesem Thema nicht gevotet wird, werden die konsensualen Diskussionsergebnisse angeführt.

„Herr Thiemann-Linden, *team red*, fasst die Diskussion zusammen: **Konsens** ist die aktuelle Verkehrsbedeutung der Hochstraße als ein zweckmäßiges Ingenieurbauwerk - auch im Hinblick auf einen ununterbrochenen Betrieb der Ost-West-Achse für alle alternativen Überlegungen. Es steht kein kurzfristiger Abriss an. Auch das Interesse der Franckeschen Stiftungen an einem ansprechenderen Umfeld wird allseits anerkannt. Kein Widerspruch besteht über die Berechtigung des Nachdenkens über langfristige Alternativen; dabei wird eine Tunnellösung wegen der Kosten als problematisch eingeschätzt. Dank der guten Datenlage ist auch die verkehrliche Ausgangslage als solche nicht strittig. Als **Alternativen** werden neben einem Ersatz durch einen Tunnel auch weitere Saaleübergänge zur Entlastung, die stärkere Nutzung der Mansfelder Straße, der Abriss (bzw. die Umnutzung) der Nordbrücke sowie eine „kleine Troglösung“ am Franckeplatz als Ersatzbauwerk diskutiert. Die leicht nutzbare Anbindung von Halle-Neustadt

hat zudem einen hohen symbolischen Wert. Die **Lebensdauer** der Infrastruktur wird möglicherweise unterschätzt, damit auch der Reparaturbedarf. Dabei ist auch eine Vorstudie zur Haltbarkeit im VEP 2025 in Bezug auf die begrenzten **Gutachter-/ Planungsmittel** für vertiefende Prüfaufträge problematisch. Über den Horizont des Jahres 2025, d.h. über die prognostizierte Lebensdauer der Hochstraße hinaus, gehen die **Visionen für 2050** auseinander: sowohl zur langfristigen Entwicklung der Kfz-Menge (Stichworte Ölpreis, Klimaschutz, Bedeutung des Umweltverbands, E-Mobilität) als auch zu der Frage, ob eine stärkere Abnahme des Kfz-Verkehrs wünschenswert ist.“ (Protokollauszug vom 8.9.2011)

Fußverkehr	i. R. Süden	3.786 Fg/ 16 Std
	i. R. Norden	4.360 Fg/ 16 Std
	Σ	8.146 Fg/ 16 Std
Radverkehr		2.600 Radfahrer/ Tag
Straßenbahn	N-S-N	6 Linien entspr. 24 Fahrten pro Std/ Ri
	W-O-W	2 Linien entspr. 8 Fahrten pro Std/ Ri
	Σ	8 Linien entspr. 32 Fahrten pro Std/ Ri
		→ d. h. 64 Straßenbahnen befahren in einer Stunde den Franckeplatz
Fahrgäste		37.000 als Durchfahrer
		13.000 als Einsteiger
		13.000 als Aussteiger
		63.000 Fahrgäste pro Tag
Autoverkehr		12.815 Kfz/ 16 Std entspr. 28,4 % der Hochstraßenbelegung (bei 45.084)

Abbildung 17: Daten zum Verkehrsaufkommen am Franckeplatz 2009 (Stadt Halle, Abt. Verkehrsplanung)

Die Anwesenden waren sich einig, dass gegenwärtig eine Verkehrsbedeutung der Hochstraße gegeben ist und somit kein kurzfristiger Gesamtabriss erfolgen kann. Dennoch kann über Alternativen nachgedacht werden, wie eine Tunnellösung, weitere Saaleübergänge zur Entlastung der B 80, der Abriss des Südteils der Hochstraßenbrücke (auch „Südbrücke“ genannt), eine kleine Troglösung am Franckeplatz. Hinsichtlich der unklaren Entwicklung des Kfz-Verkehrs bis 2050 sind derartige Visionen gegenwärtig nicht abschätzbar.

„Herr Möbius vom Ressort Verkehrsplanung stellt zunächst das Leitbild zum Straßennetz aus dem Jahr 1963 mit dicht am Stadtzentrum verlaufenden geplanten Tangenten vor, die nur in geringen Teilen umgesetzt wurden. Schon das 1997er Leitbild betont die Instandhaltung. Straßenneubau ist die Ausnahme und dient der sektoralen Erschließung der Stadt von außen, d.h. dem Ziel, möglichst viel Verkehr um das Siedlungsgebiet der Stadt herumzuführen. Mit der „Mitteldeutschen Schleife“ um Halle und Leipzig und weiteren radialen Autobahnen entsteht Schritt für Schritt eine neue Straßenstruktur, die neue Voraussetzungen für den Verkehr in der Stadt schafft.“ (Protokollauszug vom 2.11.2011)

**5.5 Straßennetz für Kfz-Verkehr** (Hauptnetz 2. November 2011, Nebennetz / ruhender Kfz-Verkehr 30. November 2011)

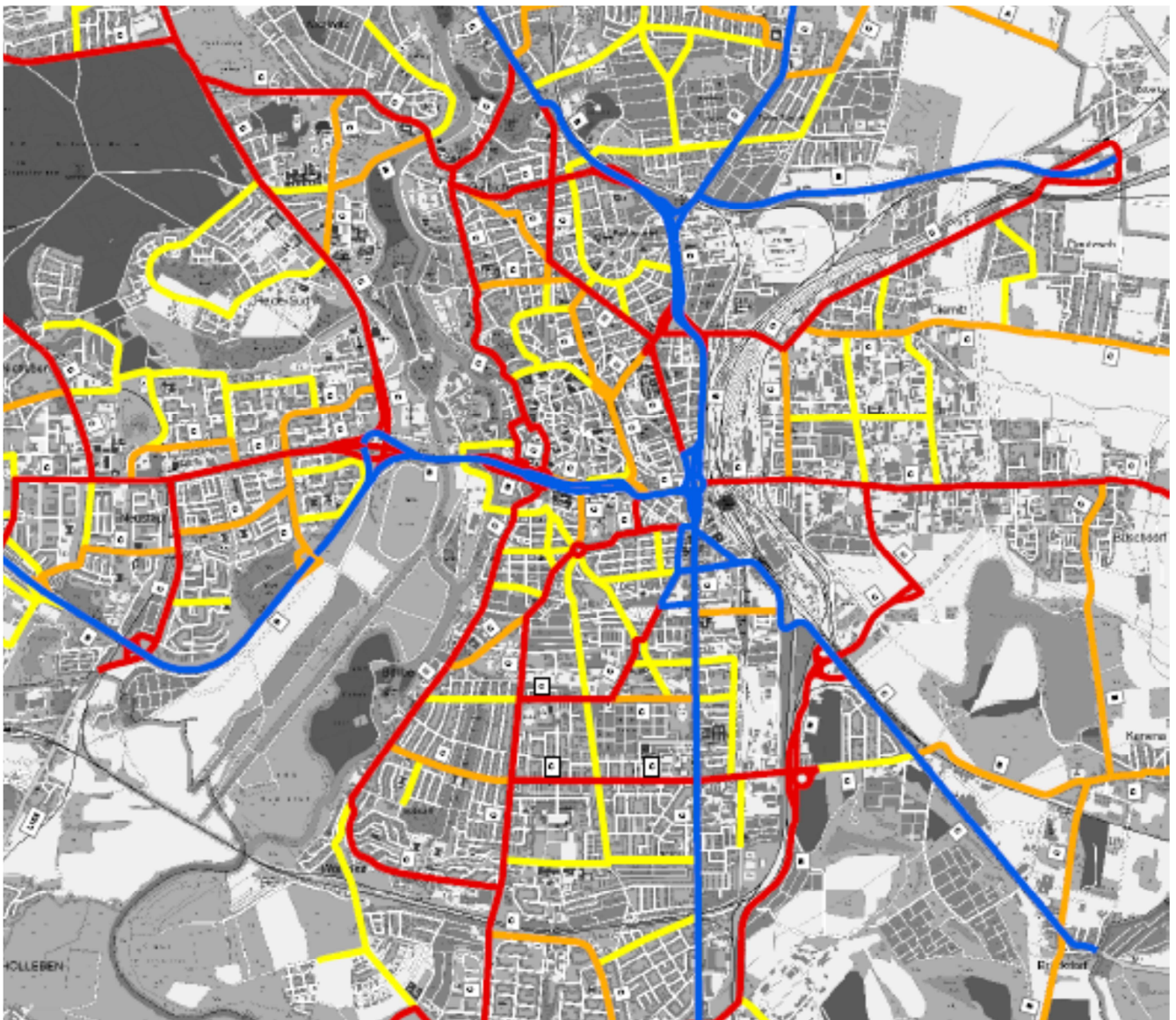


Abbildung 18: Hauptstraßennetz Halle und Kategorisierung (Stadt Halle, Abt. Verkehrsplanung)



Ziele für das Straßennetz im Verkehrspolitischen Leitbild waren:

- + Straßeninfrastruktur erneuern und instand setzen
- + differenziertes System der sektoralen Erschließung aufbauen:
- ⊕ Schaffung von leistungsfähigen Tangenten zur Umfahrung der Stadt und der einzelnen Stadtteile
- ⊕ Einfahrt in die Stadt bzw. die Stadtteile von dem Abschnitt der Tangente aus, der dem Ziel am nächsten gelegen ist
- + Verbesserung der Erreichbarkeit der Stadt als Ganzes und ihrer Teilräume mit dem PKW
- ⊕ Entlastung der auf das Stadtzentrum zuführenden Radialstraßen und des Achsenkreuzes Riebeckplatz vom Durchgangsverkehr und zum Teil auch vom Quell- und Zielverkehr

**Durchgangsverkehr:** Summe der Fahrten und Wege durch ein festgelegtes Gebiet (in der Regel Gemeindegebiet), deren Quellen und Ziele außerhalb dieses Gebiets liegen

- ⊕ Umlenkung des Verkehrs von den Ortsdurchfahrten in den Fällen, in denen andere Maßnahmen keine hinreichende Entlastung herbeiführen können
- + Bündelung des Verkehrs auf den übergeordneten Straßen des kategorisierten Netzes
- ⊕ Verstetigung des Verkehrsflusses, um die Leistungsfähigkeit des bestehenden Netzes zu erhöhen und die Lärm- und Schadstoffbelastung möglichst gering zu halten
- ⊕ Schaffung von zentralen Stellplatzeinrichtungen und damit bessere Erreichbarkeit der Ziele im Stadtzentrum und in den Stadtteilen
- ⊕ Reduzierung des Flächenverbrauches durch den ruhenden Verkehr im öffentlichen Straßenraum
- ⊕ Fahrbahnquerschnitte und Knoten so dimensionieren, dass sie der Verkehrsbedeutung entsprechen, sich aber auch den Grundsätzen der Sozialverträglichkeit, Umweltverträglichkeit, Orts- und Stadtverträglichkeit sowie Wirtschaftlichkeit und städtebaulicher Verträglichkeit orientiert

- ⊕ Orientierung am aktuellen „Stand der Technik“ erarbeitete „Straßengestaltungsgrundsätze der Stadt Halle“ berücksichtigen

Als Arbeitsauftrag an die Verwaltung formulierten die Anwesenden, das Verkehrsmodell dergestalt zu kalibrieren, dass der Durchgangsverkehrsanteil neu bestimmt werden kann, da viele der Arbeitskreis-Mitglieder den in einer früheren Modellrechnung ermittelten hohen Durchgangsverkehrsanteil anzweifeln.

Durch die unterschiedlichen thematischen Schwerpunkte wurde an beiden Veranstaltungstagen abgestimmt. Die Anwesenden votierten für

- ☞ Erhalt des Straßennetzes (und seiner Qualität) vor Ausbau
- ☞ Realisierung eines nördlichen Saaleübergangs für den Fall eines Weiterbauverzichts der A 143
- ☞ mittleren Saaleübergang im Bereich Böllberg
- ☞ planerische Weiterverfolgung der sog. Zootrasse
- ☞ planerische Weiterverfolgung der Ortsumfahrung Reideburg / Büschdorf sowie (bei großer Anzahl Enthaltungen) Bruckdorf und Radewell
- ☞ Ausbau Park&Ride an der Peripherie
- ☞ Umsetzung von Quartiersgaragen
- ☞ Unterstützung von Car-Sharing durch die Stadtverwaltung Halle

Abgelehnt wurden

- ☞ Öffnung der Mansfelder Str. für den Kfz-Verkehr
- ☞ ein südlicher Saaleübergang (Höhe S-Bahn-Trasse)
- ☞ ortsumgehende Straßenverbindung Lettin – Dörlau (Votum umstritten)

Die Gruppe einigte sich darauf, kein Votum abzugeben hinsichtlich

- Intensivierung des Parkens innerhalb des Altstadtrings bzw. speziell auf der Salineninsel (kein Parkhaus)
- Bündelung des Kfz-Verkehrs auf Hauptnetzstraßen
- Ausbau Parkplatz im Bereich Holzplatz (Abstimmungspat)

- Einsatz von Pflasterbelägen
- Mobilitätsberatung als städtische Aufgabe
- Verhinderung des Zuparkens von Knotenpunktsecken
- Maßnahmen zur Durchsetzung von Tempo 30



Abbildung 19: Demonstration des Anhaltewegs bei Tempo 50 / 30

„Herr Stäglin dankt für das ehrenamtliche Engagement im intensiven Diskussionsprozess, als gutes Beispiel für einen VEP, der nicht gutachterlich durch ein externes Büro erstellt, sondern im Rahmen eines kooperativen Diskussionsprozesses erarbeitet wird. Herr Möbius dankt für die kontroverse, aber immer faire Diskussion und die gute Art der Zusammenarbeit. Er berichtet aus einem Gremium des Deutschen Städtetags und dem Respekt der Verkehrsplaner anderer Großstädte für den VEP-Prozess in Halle. Das Vorgehen in Halle nach neuen europäischen Empfehlungen könnte künftig den Weg zu besseren EU-Förderbedingungen ebnen.“ (Protokollauszug vom 30.11.2011)

„Der Referent (Herr Bucher, Ressort Verkehrsplanung) veranschaulicht mit einem bebilderten Rundgang um den Altstadtring die komplexen Verkehrsplanungsthemen aus Fußgängersicht. Dabei wird deutlich, dass gute Bedingungen vor allem dort herrschen, wo grundhafter Straßenausbau betrieben wurde. An einigen Stellen wurden die Querungsbedingungen durch zusätzliche Fußgängerüberwege verbessert, die richtliniengerecht mit einer besonderen Beleuchtung ausgestattet wurden. Problematisch sind und bleiben vor allem die Stellen, wo mit kleineren Maßnahmen kaum Verbesserungen bewirkt werden können (z. B. Joliot-Curie-Platz). Hier sind i.d.R. komplexe Umgestaltungsmaßnahmen erforderlich.“ (Protokollauszug vom 14.3.2012)

Rückblickend auf das Leitbild 2010 wurden folgende Ziele und Maßnahmen formuliert, die teilweise umgesetzt wurden, doch zum Großteil nach wie vor aktuell sind:

- ⊕ Vermeidung unzureichender Fußwegebreiten
- ⊕ sukzessiver Abbau des Parkens auf Fußwegen
- ⊕ Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit von Fahrbahnquerungen
- ⊕ Vermeidung von kombinierten Rad- und Gehwegen mit Benutzungspflicht für Radverkehr
- ⊕ Verbesserung der Attraktivität und Zugänglichkeit der Altstadt
- ⊕ Schaffung von Fußgängerbereichen in Stadt-/ Ortsteilzentren

## 5.6 Fußverkehr (14. März 2012)

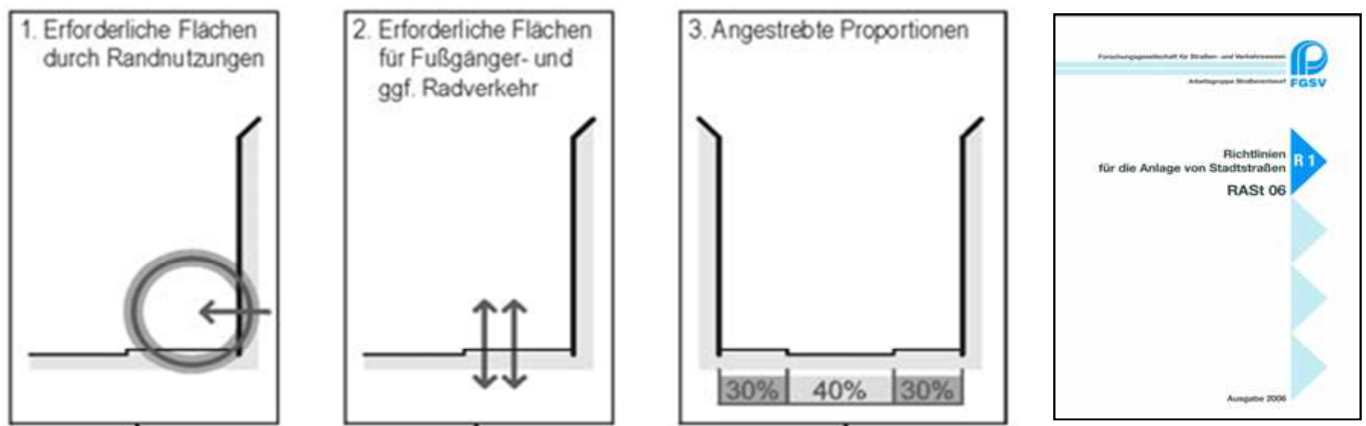


Abbildung 20: Planungsprinzip der RAST 06 – Richtlinie für Stadtstraßen (FGSV 2006)

- ⊕ Verbesserung der sozialen Sicherheit und Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes
- ⊕ Orientierung am jeweils aktuellen Stand der Technik (FGSV) bei der Planung von Straßenräumen
- ⊕ effektive Verkehrsberuhigung
- ⊕ Erarbeitung eines Fußwegekonzepts
- ⊕ Ergänzung des Hauptfußwegenetzes durch Sammel-, Anbindungs-, Erschließungs- und Wohnwege
- ⊕ fußgängerfreundlichere Abwicklung des Kfz-Verkehrs auf innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen mit intensiven Randnutzungen
- ⊕ Abstimmung des Fußwegekonzepts mit vorhandenen Schulwegplänen



Abbildung 21: Aufenthaltsflächen in Fußgängerzone Halle (Saale)

Kontrovers diskutierten die Anwesenden die Frage eines eigenständigen Konzeptpapiers Fußverkehr. Letztlich votierte der Arbeitskreis für ein Strategiepapier Fußverkehr. Nur wenn der VEP das Fußgängerthema nicht umfassend darstellt soll ein eigenes Konzeptpapier erarbeitet werden.

- ☞ Aufstellung eines Extra-Etats im Tiefbausetat für Kleinmaßnahmen der Gehwegerneuerung

Kein Votum gab die Gruppe ab für

- generellen Vorrang des Fußverkehrs vor anderen Verkehrsmitteln
- Ersatz von Lichtsignalanlagen durch Fußgängerüberwege / Mittelinseln
- Instandhaltung von Gehwegen als konkretes Ziel
- durchgehende Barrierefreiheit

## 5.7 Radverkehr (11. April 2012)

Rückblickend auf das Leitbild 2010 wurden folgende Ziele und Maßnahmen die teilweise umgesetzt wurden, doch zum Großteil nach wie vor aktuell sind:

- ⊕ Vermeidung von unzureichenden Radwegbreiten
- ⊕ sukzessiver Abbau des Parkens auf Radwegen
- ⊕ Minimierung der Belastung der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer durch Lärm und Abgase
- ⊕ Schaffung eines differenzierten Systems von Fahrradabstellanlagen

„In der anschließenden Diskussion kamen folgende Aspekte zur Sprache: Der ADFC begrüßte die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht und die damit verbundene Entwidmung von Radwegen zum Einen aus Sicherheitsgründen, zum anderen sei dies gerade mit Blick auf die Haushaltssituation der Stadt Halle sinnvoll.“

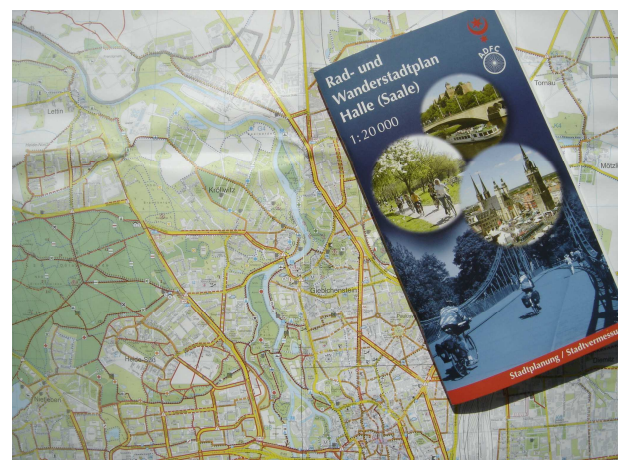


Abbildung 22: Radverkehrsnetz der Stadt Halle



Die Planungen und auch das bestehende Radwegnetz sollten hinsichtlich der geänderten Radwegebenutzungspflicht und der Mindestbreiten überprüft werden. Nur aus zwingenden Gründen sollten separate Radwege erhalten bleiben. Die zunehmende Anzahl von Pedelecs und die Notwendigkeit, ihre Zunahme bei Neuplanungen zu berücksichtigen, wurde unterschiedlich eingeschätzt. Einige waren der Meinung, dass die Zunahme der Pedelecs überbewertet würde, andere verwiesen auf die hohe Zahl der verkauften Elektrofahrräder im vergangenen Jahr und sehen diesen Fahrradtypus als besonders geeignet für ältere Menschen an.“ (Protokollauszug vom 11.4.2012)



Abbildung 23: Votenvorschläge zum Radverkehr

Der Abstimmungsantrag eines konkreten Modal Split Zielwerts für den Radverkehr warf die Frage auf, ob dies nur für den Radverkehr oder für alle Verkehrsarten gelten sollte. Die Arbeitsgruppe einigte sich mehrheitlich darauf, dass diese Frage nochmals im Rahmen der Leitbilddiskussion aufgerufen und erörtert werden sollte.

Es gab positive Voten für

- ☞ Integration statt Separierung des Radverkehrs
- ☞ fahrradfreundliche Gestaltung bei Neu- und Umbaumaßnahmen

- ☞ eigener Haushaltstitel für die Finanzierung von Neu- und Umbaumaßnahmen
- ☞ mehr und sicherere Fahrradabstellanlagen
- ☞ qualitativ hochwertige Beschilderung
- ☞ Einrichtung von Fahrradschnellwegen

Ohne Votum blieben

- Überprüfung der Radwege nach der sogenannten Radverkehrsrevue
- spezielle Maßnahmen zur Förderung des Freizeitradverkehrs

### 5.8 Wirtschaftsverkehr (6. Juni 2012)

Im Verkehrspolitischen Leitbild 1997 waren die Ziele für diese Verkehrsart recht unkonkret formuliert. Vorgeschlagen und durchgeführt wurden folgende Maßnahmen:

- + Güterverkehrskonzept
- + Plattform Wirtschaftsverkehr

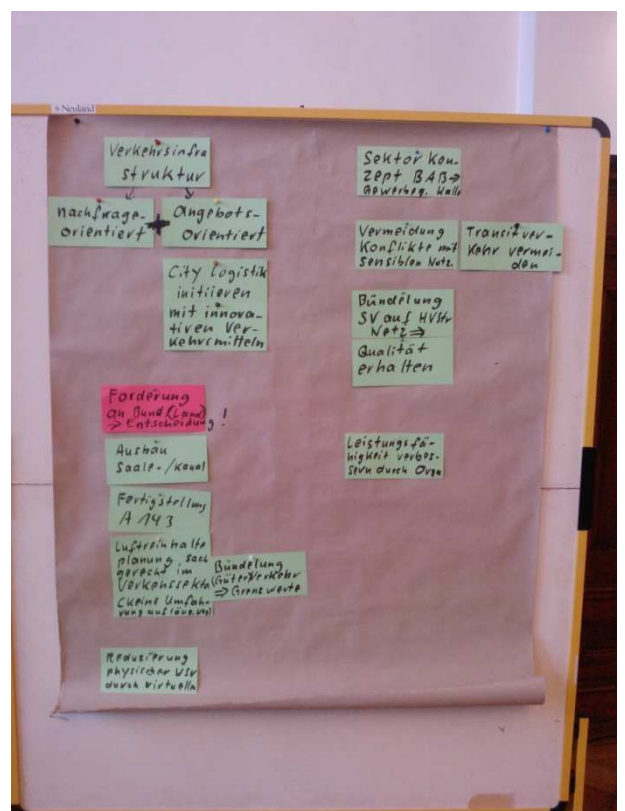


Abbildung 24: Votenvorschläge zum Wirtschaftsverkehr

„Bei der Frage nach einer umweltfreundlicheren Abwicklung des Güterverkehrs kam das Thema Citylogistik auf. Dabei wurde die Frage gestellt, ob die Stadt in diese Richtung initiativ werden sollte. Auch wurde die Frage aufgeworfen, ob die Verkehrsinfrastruktur nachfrageorientiert oder besser angebotsorientiert geplant werden sollte. Herr Müller-Gerberding erläuterte, dass das Planungsrecht zu kompliziert sei, um nachfrageorientiert Infrastruktur vorhalten zu können. Bei bedarfsorientiert vorgehaltener Infrastruktur bestünde allerdings die Gefahr, dass Infrastruktur vorgehalten werde, für die letztendlich keine Bedarfe entstünden. Sinnvoll wäre eine intelligente Verknüpfung von beidem. Diese Anmerkung fand allgemein Zuspruch.“ (Protokollauszug vom 6.6.2012)

Als Ergebnis der Diskussion votierten die Teilnehmer für

- ☞ kommunale Initiierung von City-Logistik

**City-Logistik:** Ziel, durch Bündelung der Andienungsvorgänge das richtige Gut in der richtigen Menge und Beschaffenheit zur richtigen Zeit an den richtigen Ort innerhalb einer Stadt zu bringen

- ☞ Sektorenkonzept für den Lkw-Güterverkehr von Autobahnen / Fernstraßen
- ☞ Transitverkehr vermeiden zwecks Vermeidung von Konflikten mit sensiblen Nutzungen
- ☞ Bündelung des Schwerlastverkehrs auf Hauptverkehrsstraßennetz
- ☞ Verbesserung der Leistungsfähigkeit durch organisatorische Maßnahmen

Kein Votum trafen die Anwesenden hinsichtlich

- Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur (nachfrage- oder angebotsorientiert)
- Reduzierung des physischen Wirtschaftsverkehrs durch eine verbesserte Logistik

In den vorherigen Arbeitskreis-Sitzungen tauchten immer wieder Anregungen und Hinweise an übergeordnete Instanzen (Bundes-/ Landesebene) auf, die folgende Themenfelder umfassen:

- ✓ Ausbau Saale / Saalekanal zur Anbindung des Hafens Halle für Europaschiffe
- ✓ Fertigstellung A 143 / Autobahnring Halle

- ✓ Möglichkeit der Bündelung des Straßengüterverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen ohne Umfahrungen aufgrund von Umweltzonen.

In dieser Sitzung wurde konsensual verabschiedet, dass diesbezüglich auf den politischen Ebenen Entscheidungen einzufordern sind, um möglichst bald kommunal reagieren zu können.

## 5.9 Stadtumbau / Großwohnsiedlungen (4. Juli 2012)

Diese Problematik spielte im Verkehrspolitischen Leitbild 1997 noch keine Rolle, insofern bezog sich der Impuls auf die Entwicklung des Stadtumbaus seit 2002.



Abbildung 25: Hauswand eines HWG-Objekts

„Warum Stadtumbau und was gehört dazu?“ (Dr. Fliegner, Stadt Halle): Seit 2002 läuft erfolgreich das Programm Stadtumbau Ost, während die Stadt die aktuellen Trends weiter genau beobachtet. Denn die Rahmenbedingungen des Leerstands und der Bevölkerungsentwicklung treten im Stadtgebiet sehr unterschiedlich auf und verändern sich ständig. So ist z.B. für Glaucha im Zuge der Erneuerung wieder eine Bevölkerungsverdichtung (mit ggf. mehr Parkdruck) zu erwarten, während sich die Silberhöhe nach dem Leitbild der „Waldstadt“ weiter ausdünn. Seit wenigen Jahren ist die

Einwohnerzahl infolge der Bedeutung der Uni insgesamt konstant. Dramatisch ist jedoch die Verschiebung der Altersstruktur der Bevölkerung mit stark steigendem Anteil Hochbetagter und abnehmender Zahl der Erwerbsbevölkerung. Bei Rückbau des Wohnungsbestands bei möglichst Erhaltung stadtbildprägender Stadteingänge wird es in den kommenden Jahren aufgrund veränderter Eigentümerstrukturen im verbliebenden Bestand eher schwieriger. In Fortschreibung des Integriertes Stadtentwicklungskonzepts ISEK 2007 wird ein neues Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2025 zur Beschlussfassung im Stadtrat Ende 2014 / Anfang 2015 vorbereitet – selbstverständlich nach einer Bürgerbeteiligungsphase.“ (Protokollauszug 4.7.2012).

In der von städtebaulichen Fragen geprägten Arbeitskreis-Sitzung votierte die Mehrheit für eine

- ☞ Schaffung bedarfsgerechter Verkehrsinfrastruktur in Abhängigkeit der Entwicklung einer Siedlung

Kein Votum erhielten die Umsetzungsansätze

- gesetzlich vorgeschriebene Barrierefreiheit im Wohnumfeld
- Sanierung und Erneuerung von Fußwegen
- ausreichender Winterdienst

## Einwohnerentwicklung im Bereich über 200.000 und Prognose

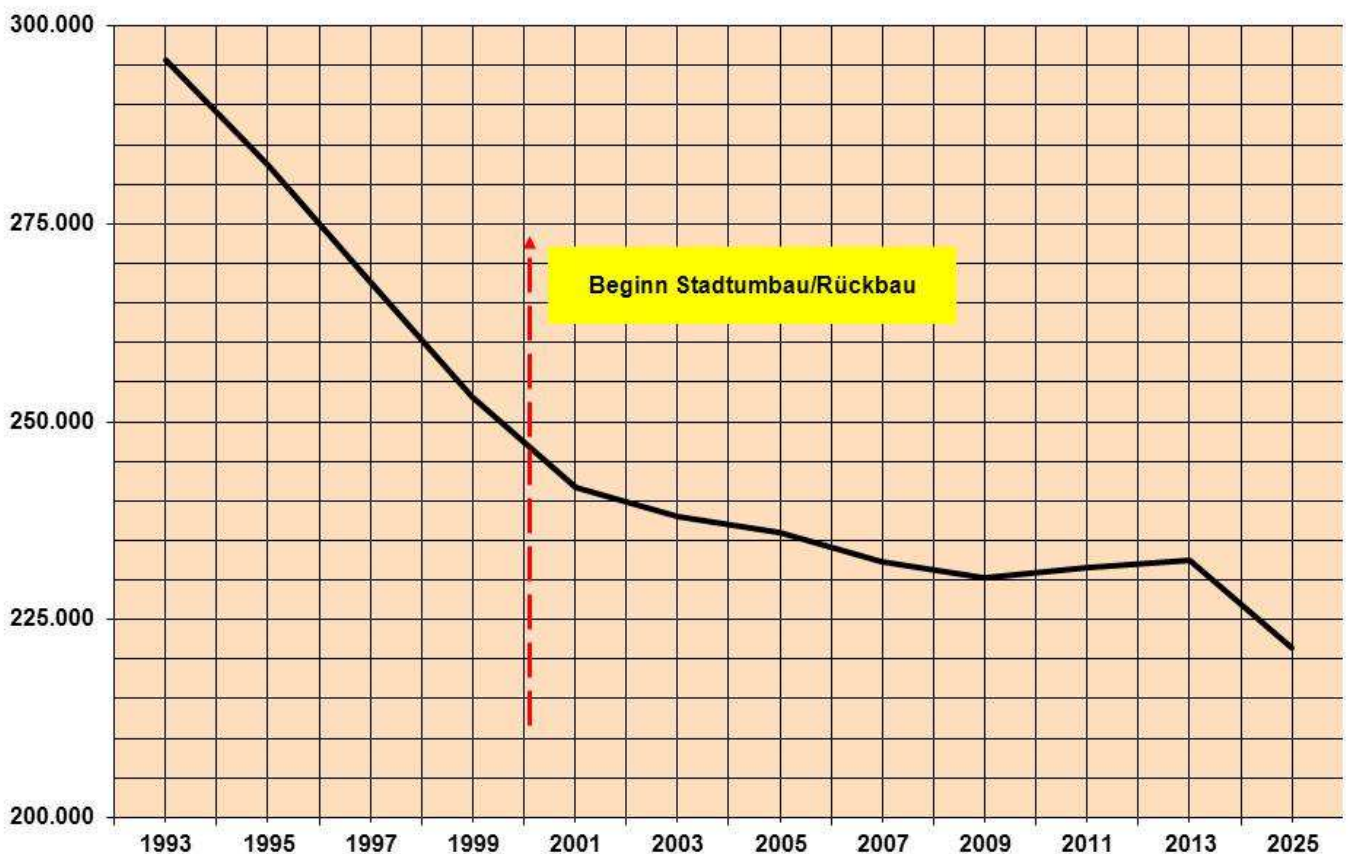


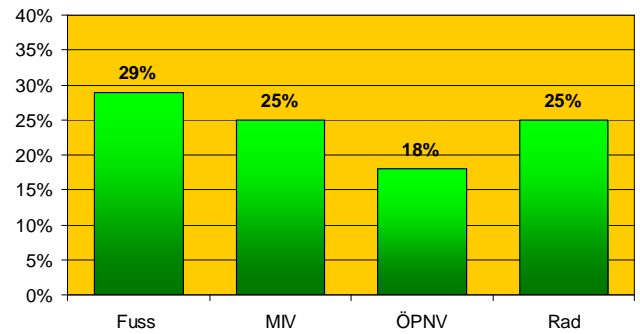
Abbildung 26: Einwohnerentwicklung 1995 – 2012 und Prognosepfad  
(Stadt Halle, Abt. Verkehrsplanung)



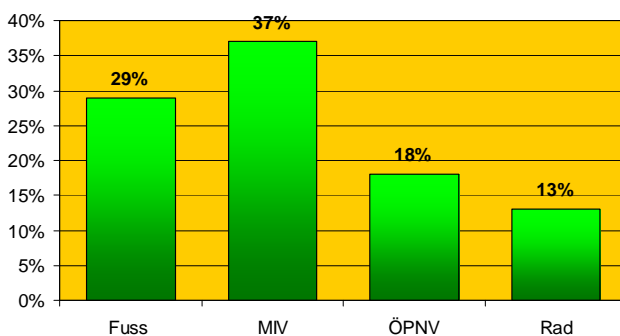
## 5.10 Abschlussveranstaltung (20.11.2012)

Nach den lobenden Worten von Oberbürgermeisterin Dagmar Szabados zum VEP-Prozess mit etwa 1.000 ehrenamtlich geleisteten Arbeitsstunden wurde die aufgeschobene Fragestellung eines festzulegenden Modal Split Werts für eine oder alle Verkehrsarten diskutiert. Modal Split Vorgaben bergen die Gefahr, lediglich einen ‚Papiertiger‘ darzustellen, denn Modal Split Werte sind Prozentwerte und damit keine Angaben für das reale Verkehrsverhalten.

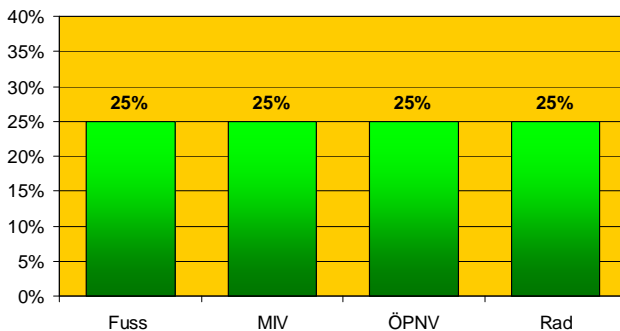
### Modal Split Halle 2025 - Vision 3



### Modal Split Halle 2008



### Modal Split Halle 2025 - Vision 1



### Modal Split Halle 2025 - Vision 2

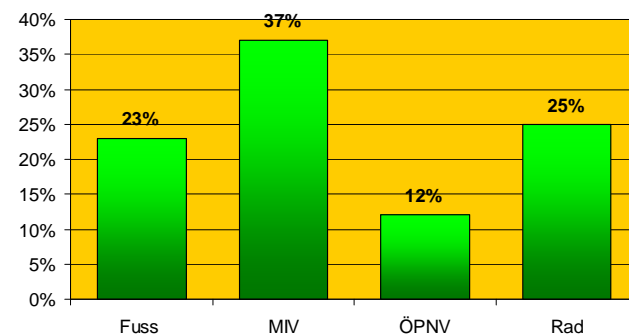


Abbildung 27 a-d: Mögliche Modal Split-Aufteilung auf Grundlage eines Zielwerts für den Radverkehr 2025 von 20 – 25%

Nachdem unter Bezug auf einen Modal Split-Zielwert für den Radverkehr von 20-25% verschiedene Festlegungen für die übrigen Verkehrsarten diskutiert wurden, votierte der Arbeitskreis für folgende Formulierung:

- ☞ Alle Baumaßnahmen sind zu fördern, die dem Umweltverbund nutzen

Somit soll der Umweltverbund gefördert werden, ohne den motorisierten Verkehr einzuschränken.

„Herr Dr. Brunsing fasst die Arbeitsweise und das Bild der Voten in einigen statistischen Kennziffern zusammen und dankt vor allem einem Teilnehmer, der an allen nunmehr 14 Sitzungen mehr als nur teilgenommen hat. Mit zunehmender Arbeitsroutine hat sich der Arbeitskreis zunehmend selbst gesteuert - in der Weise, dass entweder einhellige Voten zustande kamen oder Beschlüsse gefasst wurden, zu einer Frage ausdrücklich keine Empfehlung in Form eines gemeinsamen Votums auszusprechen.“ (Protokollauszug 20.11.2012)



Abbildung 28: Impression von der Abschlussveranstaltung bei der HAVAG

## 6. Was bleibt - Statistische Erkenntnisse und inhaltliche Erfahrungen

In den 13 Arbeitskreis-Sitzungen wurden nach letzter Auszählung 43 Themen geachtet (> 3 Voten je Arbeitskreis-Sitzung, wobei bei vier Sitzungen nicht geachtet wurde). Von den 43 Voten lehnte die Gruppe 6 Votstände ab. 18x kam es in der Regel nach intensiver Aussprache zu keinem Votum. Mit 13 Voten bildete der erste Schwerpunkt, das Querschnittsthema ‚Altstadt‘, als eine Art Mikrokosmos der Gesamtstadt den quantitativen Spitzenreiter. Mit der Anzahl der Arbeitskreis-Sitzungen reduzierten sich Themen, die noch nicht andiskutiert waren. Somit wurde immer häufiger auf frühere Voten verwiesen und kein Votum gefordert, was erkennbar wird an der Anzahl der Voten je Arbeitskreissitzung bzw. an der Anzahl der vorgeschlagenen, aber nicht geachten Themenstellungen. Zu einer Art von generalisierenden (anders ausgedrückt: verwässerten) Voten kam es nicht; stets wurden klare, zumeist strategische Voten eingefordert. Die Teilnehmer hatten stets ‚das Ganze‘ im Auge; Sondervoten wie ein Strategiepapier Fußverkehr oder eine Modal Split-Festlegung zugunsten des Radverkehrs lehnte die Mehrheit stets ab.

Auch wenn es weder Ziel noch Aufgabe der Zusammenfassung aller Arbeitskreis-Sitzungen ist,

inhaltliche Aussagen zu treffen: Die grundsätzliche Stimmung des Arbeitskreises zielte auf eine pragmatische Weiterentwicklung der aktuellen Verkehrsplanung

- pragmatische Vorgehensweise beim MIV
- keine Vernachlässigung des Wirtschaftsverkehrs
- angepasste Förderung des kommunalen ÖV
- deutliche Förderung des Rad- und Fußverkehrs ohne besonderen Vorrang
- Berücksichtigung der Siedlungsstruktur

Die Erkenntnisse und Erfahrungen mit diesem informellen Beteiligungsverfahren sind nach zwei Jahren insgesamt sehr positiv. Das Phänomen des ‚Abbröckelns‘ der Beteiligung aufgrund des langen Zeitraums war nicht feststellbar, was möglicherweise auf den innerstädtischen Tagungsort (und die Pausen mit kleinem Catering als Gelegenheit zum Zwiegespräch) mit zurückzuführen ist.

Die politischen Vertreter der einzelnen Stadtratsfraktionen stellten sich nicht in den Vordergrund, sondern sahen sich als Teil der Gruppe. Ein „politisches Ausschlichten“ der Ergebnisse in dieser Zeit wurde ebenfalls nicht wahrgenommen, was nachträglich die Teilnahme kommunaler Volksvertreter zusätzlich rechtfertigte.

### Beteiligung je AK-Termin

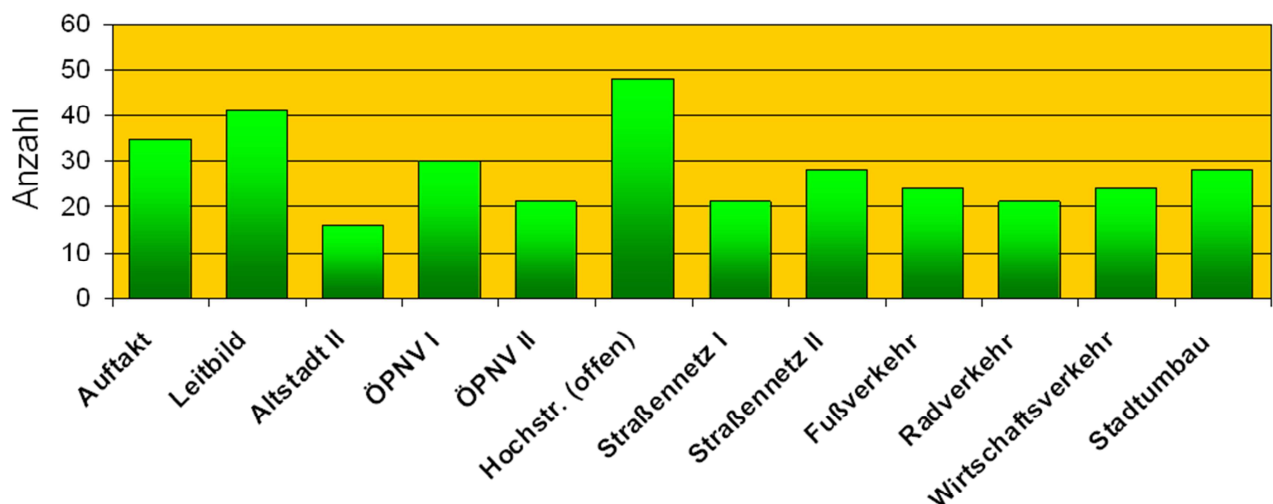


Abbildung 29: Anzahl registrierter Teilnehmer je Arbeitskreis-Termin

Leider kamen neben den „Neugierigen“ (Anwesenheit 0-1x) einzelne Experten bzw. deren Vertreter als „Themeninteressierte“ ausschließlich zu den für sie fachlich relevanten Terminen (Anwesenheit 2-6x). Die „Kerngruppe“ (Anwesenheit 7-12x) gab mit ihren überwiegend eindeutigen Voten Stimmungsbilder mit empfehlendem Charakter, aber auch generelle Hinweise ab, was bei den Teilnehmern jederzeit Anklang fand. Ein Einsatz von grünen und roten Abstimmungskarten erwies sich letztlich als unpraktikabel und wurde nach wenigen Sitzungen eingestellt – Handzeichen ‚dafür / dagegen‘ reichen bei einer Gruppengröße von bis zu 50 Personen völlig aus.

Durch die regelmäßige Anwesenheit von Planungsamtsleiter und/oder Baudezernenten und weiteren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Verwaltung, die nicht nur während der Diskussion, sondern auch in den Veranstaltungspausen für Fragen zur Verfügung standen, wurde die Bedeutung der Veranstaltungen deutlich aufgewertet. So entstand trotz eines Podiumstisches (allerdings auf Fußbodenniveau) kein Eindruck einer ‚Überhöhung‘ von Verwaltung und Moderation. Zur Transparenz dieser geschlossenen Gruppe trug und trägt die Darstellung der Referate wie der Ergebnisse im Internet bei. Der Einsatz eines stringenten, stets neutralen externen Moderators und eines

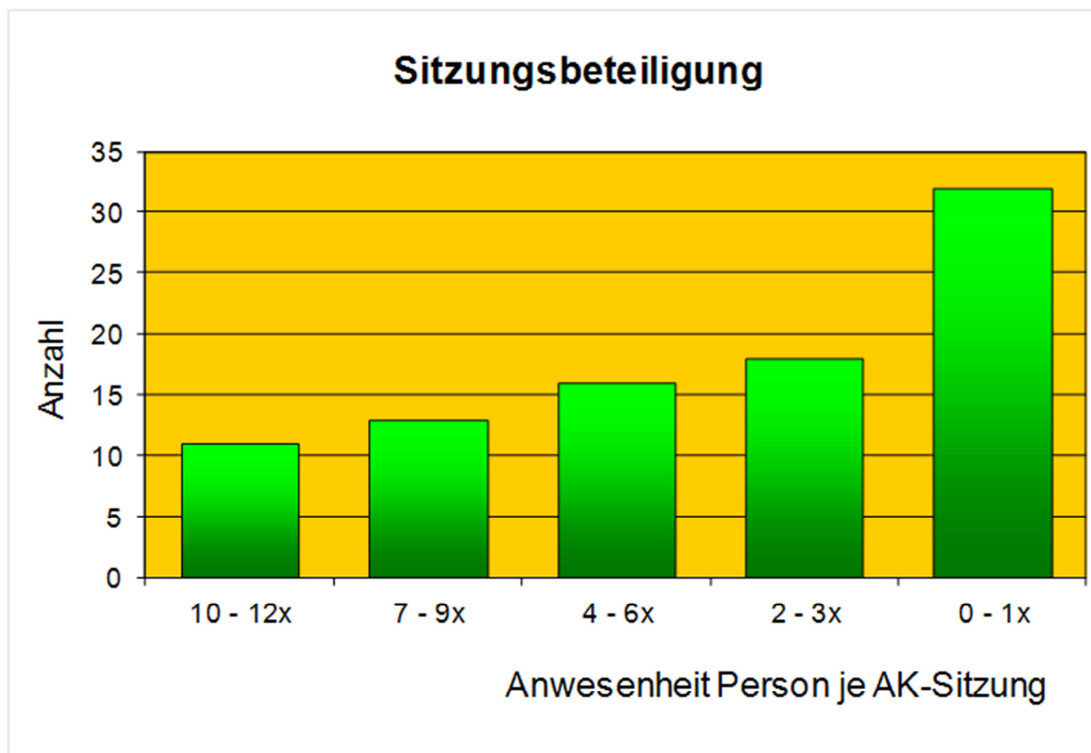


Abbildung 30: Häufigkeit der Beteiligung der Eingeladenen

Die bemerkenswert disziplinierte Diskussionskultur, ein generelles wie in der Breite wachsendes Bewusstsein, dass Verkehrsplanung kein „Wunschkonzert“ ist sowie allgemeine gegenseitige Anerkennung für andere Standpunkte führte letztlich dazu, dass Vertreter von ausgeprägten Interessengruppen bzw. Bürgerinitiativen pro / contra das gemeinsame Ziel für ihre Stadt respektierten, ihre Einwände in Art und Umfang deutlich gemäßiger vortrugen und emotionale Zwischenrufer sich zunehmend zurückhielten. Auch dadurch brauchte die ursprüngliche Festlegung der Teilnahme lediglich eines Vertreters nicht in letzter Konsequenz umgesetzt zu werden.

Protokollanten, die beide auf die ‚Spielregeln‘ achteten und die Einhaltung des zeitlichen Rahmens stets avisierten, rechtfertigte die (verhältnismäßig geringen, aber für eine Stadt in der Haushaltssicherung letztlich dennoch problematischen) finanziellen Ausgaben. Letztlich bildet die Vorgehensweise der Stadt Halle (Saale) für die Fachverwaltung einen Ansatz, das große Expertenpotenzial vor Ort zu nutzen und dieses wiederum als Multiplikator für Sachzwänge und finanzielle Restriktionen zu nutzen. Eine derart zielorientierte Vorgehensweise kann als Muster für die Evolution von „Wutbürgern“ zu „Mitmachbürgern“ gelten. Insofern sollte der Arbeitskreis als Schnittstelle zwischen Verwaltung und Stadtbürgern in anderer Form bestehen bleiben.



## 7. Wohin geht die Reise – Ein Ausblick

Nach Abschluss der Veranstaltungsreihe im November 2012 erschien es angebracht, Überlegungen hinsichtlich des „Ergebnisses“ VEP Halle 2025 anzustellen, wobei die empfehlenden Voten des Arbeitskreises dabei eine Grundlage bilden. Aus verschiedenen Optionen kristallisiert sich nun ein an europäische Ansätze (SUMP) angelehnter „Stadtmobilitätsplan“ Halle heraus, der mit anderen verkehrsbezogenen Plänen (z. B. Nahverkehrs-

**SUMP:** *Sustainable Urban Mobility Plan (nachhaltiger städtischer Mobilitätsplan oder Stadtmobilitätsplan) SUMP gilt als strategischer Plan und wird erarbeitet, um die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und Unternehmen in den Städten und deren Umgebung für eine bessere Lebensqualität zu erfüllen. SUMP basiert auf der bisherigen Planungspraxis und bezieht Vernetzung, Partizipation und Evaluationsgrundsätze ein*

plan, Luftreinhalteplan, Radverkehrskonzept, Altstadt-konzept, Klimaschutzkonzept), mit dem parallel aufzustellenden integrierten Stadtentwicklungskonzept mit seinen Fachplänen sowie der Überarbeitung des Flächennutzungsplanes kombiniert und verknüpft wird. Diese Vorgehensweise hätte den Vorteil eines widerspruchsfreien Verkehrsmosaiks sowie der Einbringung und Integration der Verkehrsbelange in die Stadtentwicklungs- und die Umweltplanung. Durch Anlehnung an europäische Entwicklungen besteht überdies eine große Chance der finanziellen Bezuschussung im Falle entsprechender Finanzierungsregelungen der Europäischen Gemeinschaft. Auch wenn die Vorarbeiten in herausragender Weise durch den Arbeitskreis in den vergangenen drei Jahren geleistet wurden – das letzte Wort haben die politischen Gremien der Stadt.



Abbildung 31: Impression aus einer Arbeitskreissitzung

## 8. Literatur

- BUP – Büro für Umwelt-Pädagogik: Lexikon Verkehr, 5. Auflage; Göttingen 1999
- FGSV e.V. - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06; Köln 2006
- FGSV e.V. - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Erfordernis von Verkehrsentwicklungsplänen, Manuskript; Köln 2012
- Fiedler, Frank; Ohm, Dirk: Wer hat Angst vor der schrumpfenden Stadt? Ausgewählte Befunde und Strategieempfehlungen zum Umgang von Kommunen mit Verkehr und demografischer Schrumpfung, in: vhw Forum Wohneigentum 1/2008, S.15-18; Berlin 2008
- Stadt Halle, Stadtplanungsamt (Hrsg.): Verkehrspolitisches Leitbild der Stadt Halle (Saale), Beschlußtext; Halle (Saale) 1997
- Lange, Katharina; Brunsing, Jürgen: Verkehrsentwicklungsplan Halle 2025 – Erkenntnisse aus dem Beteiligungsverfahren, in Verkehrszeichen 4/2012, S. 31-34
- teamred: Protokolle der Arbeitskreissitzungen; Berlin 2010 - 2012

Präsentationen von Verkehrs(entwicklungs)plänen verschiedener Städte