



Verkehrspolitische Leitlinien der Stadt Halle (Saale)

Die Verkehrspolitischen Leitlinien sind Teil der Mobilitätsstrategie der Stadt Halle (Saale). Sie bilden die Grundsätze der Verkehrspolitik für die nächsten Jahre und damit auch den politischen Rahmen für die Mobilitätsstrategie.

Übergeordnete Verkehrsziele im Interesse, aber nicht in Federführung der Stadt sind:

1. Schließung des Autobahnringes durch Fertigstellung des Nordabschnitts der A 143.
2. Fertigstellung der ICE-Trasse, des Knotens Halle, der Zugbildungseinrichtung und weiterer Investitionen in die Schieneninfrastruktur.
3. ÖPNV-Vernetzung in der Region (z. B. Mitteldeutsches S-Bahnnetz) und mit dem Saalekreis, Verbesserung der Anbindung des Flughafens Leipzig/Halle, Erweiterung des MDV-Gebietes in Sachsen-Anhalt in Richtung Harz und Anhalt-Bitterfeld einschließlich Erweiterung des S-Bahn-Netzes mit Stärkung der Destination Halle.

Kommunale Verkehrsziele sind:

4. Das Grundprinzip der Stadt der kurzen Wege wird beibehalten und unterstützt durch städtebauliche Nutzungsmischung. Im Rahmen der Flächennutzungsplanung und der Bauleitplanung wird darauf geachtet, dass verkehrserzeugende Strukturen weitgehend vermieden werden. Für den innerstädtischen Verkehr bildet das Mobilitätsangebot des Umweltverbundes, insbesondere der ÖPNV, das Grundgerüst. Prämisse ist eine gute Erreichbarkeit des gesamten Stadtgebietes mit allen relevanten Verkehrsmitteln.
5. Die Oberzentrumsfunktion erfordert die Aufrechterhaltung einer guten Erreichbarkeit der Stadt, vor allem der Innenstadt.
6. Der Grundsatz der autoarmen Altstadt wird beibehalten. Hierzu soll der ÖPNV einen wachsenden Beitrag leisten. Zur Unterstützung der Wirtschaftlichkeit der Parkhäuser und Tiefgaragen in der Innenstadt trägt auch die flächenhafte Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken im öffentlichen Raum bei.
7. Im vorhandenen Hauptstraßennetz wird der Verkehr verträglich abgewickelt und dieses für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes ertüchtigt. Bei Umbaumaßnahmen von Straßen wird die Anlage von Kreisverkehren geprüft.
8. Bei der Gestaltung der Straßenräume wird auf Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität geachtet. Die Verkehrsanlagen werden möglichst multifunktional gestaltet, um das Miteinander der langsamen und schnellen Verkehrsarten auf begrenztem Raum zu ermöglichen.



Ein Dienst von www.halle.de

9. Zur Steigerung der Zuverlässigkeit und Verringerung der Störanfälligkeit des Hauptstraßennetzes wird langfristig eine weitere Saalequerung angestrebt. Dafür wird planungsrechtlich Vorsorge mit Trassenfreihaltungen getroffen.
10. Der städtische ÖPNV ist im Umweltverbund zu stärken und im Sinne der Attraktivitätssteigerung auszubauen. Befördert werden sollen die Entwicklung einer vollständigen Erschließung der Stadt mit einem guten ÖPNV-Angebot sowie die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (Multimodalität) einschl. eines optimalen Park&Ride-Angebotes für Pendler. Eine kontinuierliche Finanzierung des ÖPNV soll auch für die Zukunft gesichert werden. Dazu werden auch alternative Finanzierungsformen geprüft. Die Konkretisierungen sind in den Nahverkehrsplan aufzunehmen.
11. Die größte Aufgabe für den Stadtverkehr ist die Sicherung und die qualitative Weiterentwicklung der bestehenden Straßenbahn- und Businfrastruktur mit Herstellung vollständiger Barrierefreiheit. Zentrales Element dafür bildet das „Stadtbahnprogramm Halle“.
12. Für den Wirtschaftsverkehr wird das umwegarme, in das Fernstraßennetz eingebundene und leistungsfähige Hauptstraßennetz beibehalten. Wohngebiete werden so weit wie möglich verkehrlich entlastet. Ohne die Hochstraße im Verlauf der B80 sind diese Ziele derzeit nicht erreichbar.
13. Der Rad- und Fußverkehr wird deutlich gefördert. Der Bau von Radverkehrsanlagen wird bei Neubau und grundhaftem Ausbau von Straßen berücksichtigt. An Zielen im Nahbereich der Wohnungen wird das Angebot von barrierefreien, beleuchteten Gehwegen optimiert.
14. Die Umweltstandards im Verkehr, einschl. der eingesetzten Linienfahrzeuge werden angehoben. Emissionen von Lärm, Schadstoffen, Klimagasen sowie von CO₂ werden durch eine Optimierung der Verkehrsabläufe in Verbindung mit einer Förderung neuer Technologien mit geringeren Schadwirkungen reduziert.
15. Die Bürger werden in Planungsprozesse unmittelbar einbezogen durch Mitarbeit im Arbeitskreis Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Halle 2025, öffentliche Bürgerversammlungen und interaktive Medien.