

### Legende

- Umrang Untersuchungsgebiet Altstadt
- Fußgängerzone (Radfahrer frei) (kein Kfz-Verkehr zugelassen, Lieferverkehr zeitlich eingeschränkt möglich, keine Stellplätze)
- verkehrsberuhigter Bereich (Schnittgeschwindigkeit für Kfz, Stellplätze nur im Seitenraum)
- Straßenbahnbereich (Tempo-20, Radfahrer frei) (kein Kfz-Verkehr zugelassen, Lieferverkehr zeitlich eingeschränkt möglich, keine Stellplätze)
- Fußgängerzone mit Straßenbahn (Radfahrer frei) (kein Kfz-Verkehr zugelassen, Lieferverkehr zeitlich eingeschränkt möglich, keine Stellplätze)
- Zu- und Abfahrtswege der einzelnen Erschließungsquadranten (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, Tempo-20-Zone)
- wegfallende Stellplätze
- Stellplätze für Jedermann (bewirtschaftet)
- Stellplätze nur für Bewohner (mit Bewohnerparkausweis)
- Stellplätze in Mischform für Jedermann (tagsüber) und Bewohner (nachts)
- Privat bewirtschaftete Stellplätze
- Privatstellplätze
- Sonderstellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen und Taxen
- öffentliche Parkplätze und Parkhäuser
- Hauptachsen des Radverkehrs - von und zur Altstadt
- Querungsstellen Radverkehr über den Altstadtring
- Querungsstellen für Fußgänger über den Altstadtring mit Querungshilfe - Lichtsignalanlage - Fußgängerüberweg ("Zebrastrifen") - Mittelinsel
- Zufahrtsbereiche Lieferverkehr (< 12t)
- Lieferzone (beispielhafte Auswahl)
- Standortbereich für Paketstation mit Lieferzone

### Maßnahmen für eine „weitestgehend autofreie Altstadt“ in Halle (Saale)

#### Wegfall der Stellplätze am Fahrbahnrand in den Straßenzügen der historischen Altstadt

- Es ist ein schrittweiser Wegfall der Stellplätze, zunächst in den ausgeprägten Gastronomie- und Einzelhandelsbereichen, später auch in den Wohngebieten vorgesehen.
- Ausnahmen sind für die in sich geschlossenen Wohnbereiche Brunoswarte und Schülershof vorgesehen.
- Ergänzend soll auch das Parken auf dem Jusuener Platz entfallen, da (trotz moderner Bausubstanz) eine Umgestaltung des Platzes in den historisch erhaltenen Straßenzügen vorgesehen ist.
- Der Parkplatz auf dem Friedemann-Bach-Platz soll zunächst erhalten bleiben, bis ein schlüssiges Parkraum- und Umfeldkonzept für die Moritzburg erarbeitet wurde.
- Die Kapazität von Parkierungsanlagen um den Altstadtring herum soll durch Neubau und Erweiterungen gesteigert werden.
- Es sind die rechtlichen Möglichkeiten zu prüfen bzw. darauf einzuwirken, dass öffentliche Stellplätze in privaten Parkierungsanlagen zum Stellplatzkontingent bei der Anwendung des Stellplatzschlüssels für das Bewohnerparken berücksichtigt werden können (Änderung von Verordnungen und Gesetzen). So soll sichergestellt werden, dass das Bewohnerparken auf den verbleibenden Stellplätzen im Straßenraum stattfindet und Besucher der Altstadt (Beschäftigte, Gäste, Kunden, Klienten und Patienten) die Stellplätze in Parkhäusern und Tiefgaragen nutzen.
- Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen sowie Taxistellplätze und Lieferzonen sollen nach wie vor in den Straßenraum der historischen Altstadt integriert werden.

#### Ausweitung von Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen

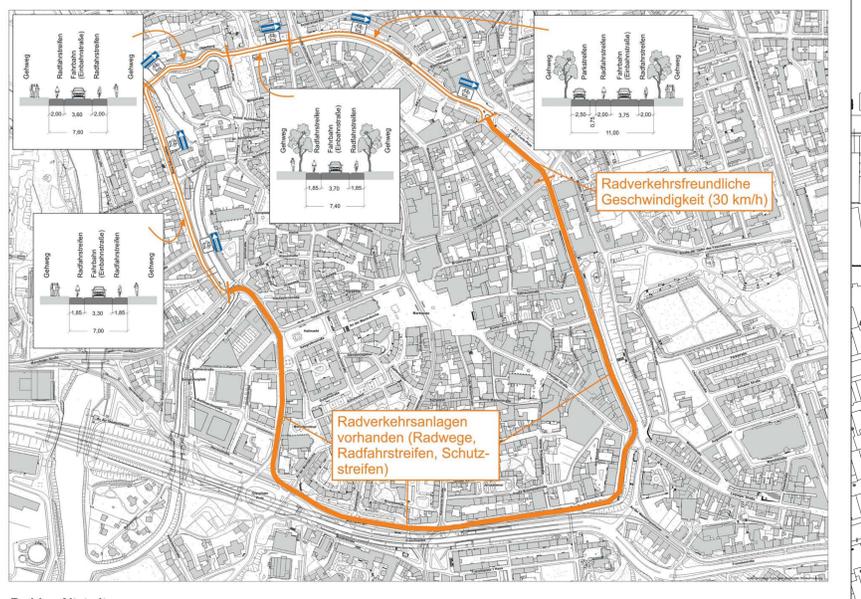
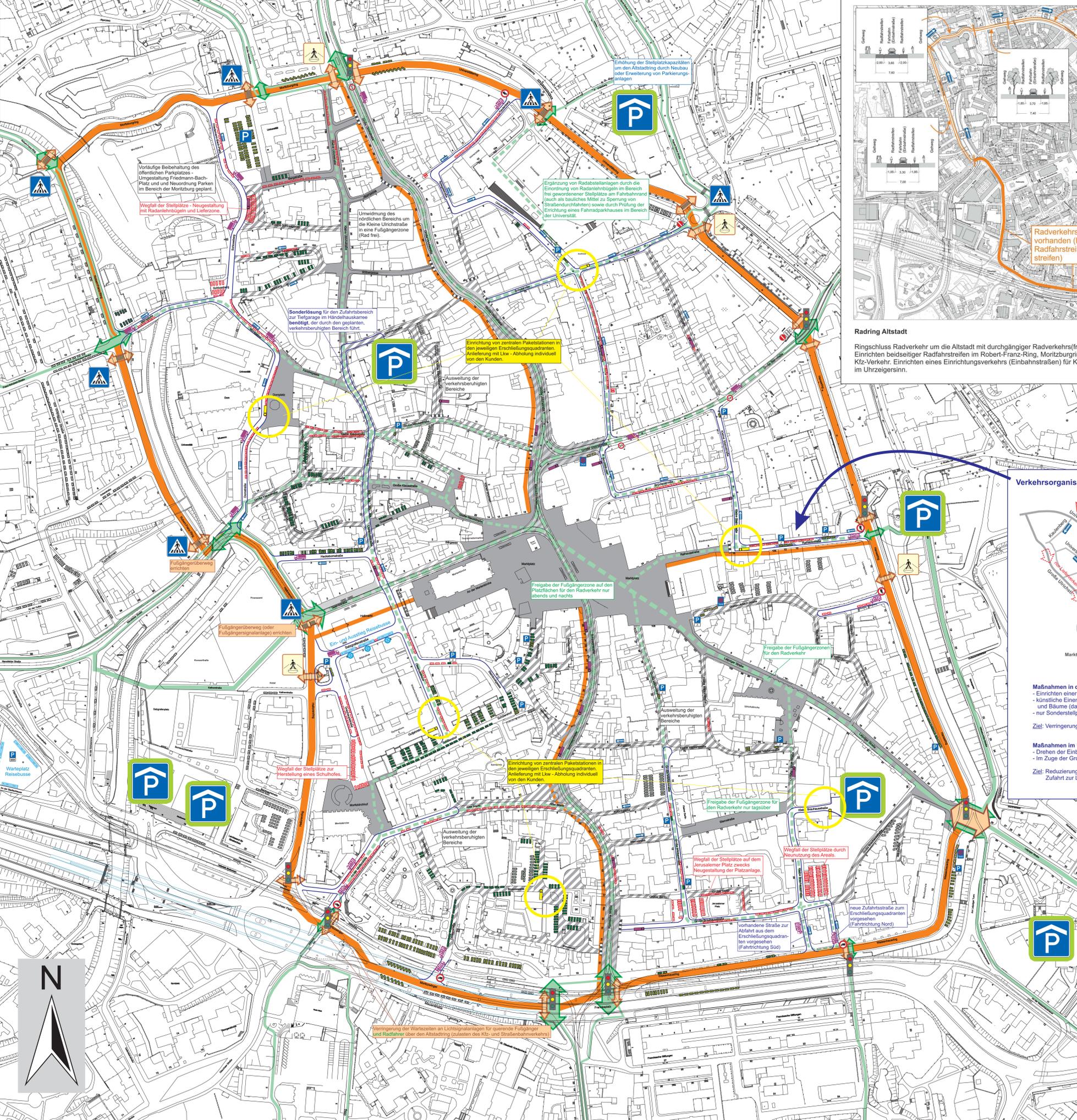
- Im Zuge einer durchgehenden Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und der Moritzburg sind nordwestlich des Marktplatzes die Bereiche Große Klausstraße (zwischen Marktplatz und Oleariusstraße), Kleine Ulrichstraße (zwischen Dachritzstraße und Moritzburgring) und Bergstraße (alternativ Kleine Schlossgasse) als Fußgängerzonen umzuwidmen. Lieferverkehr soll dabei in begrenzten Zeitabschnitten (z. B. vormittags) zugelassen werden. Der Radverkehr soll in den Fußgängerzonen unbeschränkt gestattet werden.
- Da die Oleariusstraße zwischen Hallmarkt und Dachritzstraße für die Erreichbarkeit der Tiefgarage unter dem Handelshauskaree erforderlich ist, muss hier die Befahrbarkeit erhalten bleiben. In diesem Abschnitt sowie in den angrenzenden Nebenstraßen sind verkehrsberuhigte Bereiche einzurichten. Weitere verkehrsberuhigte Bereiche sind südlich der Leipziger Straße vorgesehen.
- Die Erreichbarkeit der Erschließungsquadranten ist durch Zu- und Abfahrtsstraßen sichergestellt, die (wie bisher) als verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche (Tempo-20-Zonen) ausgewiesen sind.

#### Stärkung alternativer Mobilitätsformen im Bereich der Altstadt

- Im Bereich der Altstadt ist das Angebot alternativer Mobilitätsformen zu erhöhen. Hierfür sind die Fußgängerzonen für den Radverkehr freizugeben, um die wichtigsten Radverkehrsachsen zu stärken und aufzuwerten.
- Mit dem Wegfall öffentlicher Pkw-Stellplätze sind vermehrt Fahrradabstellanlagen vorzusehen (z. B. Radanlehnbügel), die auch als bauliche Elemente zur Sperrung oder künstlichen Einengung von Straßen dienen können. Der Standort eines Fahrradparkhauses im Bereich der Universität ist zu prüfen.
- Im Bereich der Großen Steinstraße, sollen nur Kraftfahrzeuge im Lieferverkehr (und Radfahrer) auf den Gleisen gestattet werden, um Behinderungen für die Straßenbahnen (z. B. durch den Rückstau wartender Kfz an der Lichtsignalanlage) zu vermeiden. Pkw können dann nur über die Schulstraße das Altstadtdareal verlassen.
- An Querungsstellen für Fußgänger und Radfahrer über den Altstadtring ist sicherzustellen, dass die vorgegebenen Wartezeiten von 60 Sekunden nicht überschritten werden und geteilte Furten in einem Zug überquert werden können. Dies ist jedoch nur zulasten des Kfz- und Straßenbahnverkehrs möglich.
- Um den Lieferverkehr in der Altstadt zu reduzieren, sollen private Kunden ihre bestellte Ware nicht mehr zwangsläufig direkt zugestellt bekommen, sondern von zentralen Paketstationen innerhalb der einzelnen Erschließungsquadranten abholen müssen. Hierfür sollte der Service von Lastenfahrrädern eingerichtet werden, die man entweder ausleihen kann oder samt Fahrer für die Hauszustellung buchen kann. Bei den Standorten der Paketstationen ist auf die Integration der Anlagen in das historische Stadtbild zu achten (Denkmalschutz), weshalb sich Einrichtungen in Gebäuden eignen.
- In Straßen, in denen keine Verkehrsberuhigung umsetzbar bzw. zu empfehlen ist, sollen durch die Straßenraumgestaltung und verkehrsorganisatorische Maßnahmen das Verkehrsaufkommen sowie die Fahrgeschwindigkeit wirksam verringert werden. Am Beispiel der Rathausstraße soll dokumentiert werden, welche Möglichkeiten sich speziell für den nördöstlichen Erschließungsquadranten ergeben, um unnötigen Park- oder Schleichverkehr zu vermeiden (z. B. Einbahnstraße mit wechselseitig baulicher Einordnung von Sonderstellplätzen).

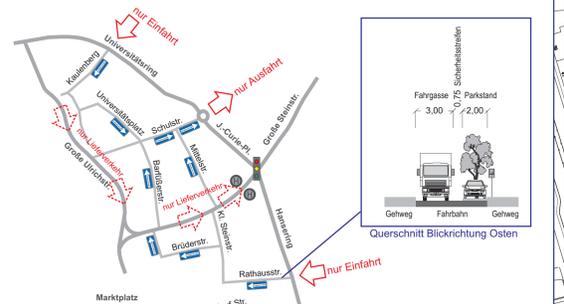
#### Einbahnstraßenverkehr auf den Altstadtring und Schließen des Radrings Altstadt

- Zur Stärkung des Radverkehrs ist der Ringschluss an Radverkehrsanlagen um die Altstadt vorgesehen. Hierfür werden auf dem Robert-Franz-Ring, dem Moritzburgring und dem Universitätsring beidseitig Radfahrstreifen auf den vorhandenen Fahrbahnen angelegt. Für den Kfz-Verkehr verbleibt damit nur noch ein Fahrstreifen, so dass dieser zwischen Mansfelder Straße und Untertberg im Einbahnstraßenverkehr (Einbahnstraße) im Uhrzeigersinn geführt wird.
- Die Einrichtung einer sogenannten „Protected-Bike-Lane“ als Zweirichtungsradweg (vorzugsweise an der „Innenseite“ des Altstadtrings) wird derzeit nicht weiter verfolgt, da in der Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsordnung von der Einordnung innerörtlicher Radwege, auf denen Radfahrer auf der linken Seite entgegen der „eigentlichen“ Verkehrsrichtung fahren, grundsätzlich abgeraten wird!
- Darüber hinaus wird keine bauliche Abtrennung der Radverkehrsanlage aus der Fahrbahn favorisiert, da auf einseitigen Kfz-Fahrbahnen mit geringer Breite nicht gehalten werden kann. Dies betraf vor allem Taxen, Krankentransporte, Lieferfahrzeuge. An havarierten Fahrzeugen könnte nicht vorbeifahren werden.
- Zu beachten ist, dass der „Wegfall“ des nordwestlichen Altstadtrings für den Kfz-Verkehr in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung zu einer entsprechenden Verkehrsverlagerung führen wird, deren Wirkung auf die betreffenden Verkehrsanlagen zu prüfen ist.



**Radring Altstadt**  
Ringschluss Radverkehr um die Altstadt mit durchgängiger Radverkehrs(freundlicher)führung auf und an den Fahrbahnen des Altstadtrings. Einrichten beidseitiger Radfahrstreifen im Robert-Franz-Ring, Moritzburgring und Universitätsring unter Wegfall eines Fahrstreifens für den Kfz-Verkehr. Einrichten eines Einbahnverkehrs (Einbahnstraße) für Kraftfahrzeuge zwischen Mansfelder Straße und Joliot-Curie-Platz im Uhrzeigersinn.

#### Verkehrsorganisation im Altstadtgebiet anhand des Beispiels Rathausstraße



**Maßnahmen in der Rathausstraße:**  
- Einrichten einer Einbahnstraße in Richtung Westen  
- künstliche Einengung des Straßenquerschnitts durch Funktionsbereiche und Bäume (dabei die Befahrbarkeit durch Lkw sicherstellen)  
- nur Sonderstellplätze ausweisen (z.B. für mobilitätseingeschränkte Personen)  
**Ziel:** Verringerung des Verkehrsaufkommens und der Fahrgeschwindigkeit in der Rathausstraße

**Maßnahmen im Umfeld der Rathausstraße:**  
- Drehen der Einbahnstraßeführung in der Mittelstraße  
- Im Zuge der Großen Steinstraße nur Lieferverkehr (sowie Straßenbahnen und Radverkehr) zulassen  
**Ziel:** Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Großen Steinstraße - und hier speziell in der Zufahrt zur Lichtsignalanlage am Joliot-Curie-Platz - zur Beschleunigung des Straßenbahnverkehrs

Kartengrundlage: Stadtgrundkarte Stadt Halle

|               |  |  |       |            |      |         |
|---------------|--|--|-------|------------|------|---------|
| Entwurf:      | <b>VSC HALLE</b><br>Verkehrs-System Consult Halle GmbH | VSC Halle GmbH<br>Berliner Straße 140<br>06116 Halle (Saale)     | Datum | 22.09.2020 | Name | Trotsch |
| Auftraggeber: | <b>hallesaale*</b><br>HANDELSSTADT                     | Stadt Halle (Saale)<br>Fachbereich Plänen<br>Abteilung Mobilität | Datum | 22.09.2020 | Name | Trotsch |
| Vorhaben:     | <b>Weitestgehend autofreie Altstadt Halle (Saale)</b>  |  |       |            |      |         |
| Zeichnung:    | <b>Maßnahmen zur Umsetzung (Entwurfsfassung)</b>       |  |       |            |      |         |