VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH

Ingenieurbüro Buschmann GmbH

Integriertes Verkehrskonzept

Halberstadt - Innenstadt

Abschlussbericht, September 2019

Auftraggeber:
Stadt Halberstadt,
Fachbereich 4,
Abteilung Stadtplanung

Domplatz 49
38820 Halberstadt

www.halberstadt.de

Auftragnehmer:
Ingenieurbüro Buschmann GmbH

Harnackstraße 7
39104 Magdeburg

und

VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH

Könneritzstraße 31
01067 Dresden

Tel.: +49 .351 .4 82 31-00
Fax: +49 .351 .4 82 31-09
E-Mail: dresden@vcdb.de

Internet: www.vcdb.de

Ansprechpartner:
Christoph Bochmann
E-Mail: c.bochmann@vcdb.de

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung 11
1.1 Ausgangssituation und Zielstellung 11
1.2 Ergebnisse der Bürgerbeteiligung zur Bestandsanalyse 12
1.3 Vorliegende Rahmendokumente sowie Voruntersuchungen und ihre verkehrliche Relevanz 14
2 Untersuchungsgebiet 18
2.1 Lage und Anbindung 18
2.2 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes 20
2.3 Raum- und Bevölkerungsstruktur 21
2.4 Strukturprognose 2030 25
3 Bestandsanalyse und –bewertung 27
3.1 Kfz-Verkehr und Straßennetz 27
3.2 Ruhender Kfz-Verkehr 42
3.3 Öffentlicher Personennahverkehr 45
3.4 Radverkehr 50
3.5 Fußverkehr 61
3.6 Fazit der Analyse 65
4 Planfälle 67
4.1 Verkehrliche Auswirkungen der Umgehungstrassen 67
4.2 Fortbestand der Halberstädter Straßenbahn 68
4.3 Verkehrliche Testrechnungen einer veränderten Verkehrsorganisation 68
5 Handlungsfelder 78

Inhaltsverzeichnis

6 Maßnahmen 84
6.1 Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen 85
6.2 Maßnahmen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs 135
6.3 Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs 143
6.4 Maßnahmen des Fußverkehrs 154
6.5 Maßnahmen des Radverkehrs 167
7 Handlungskonzept 188
Anhangverzeichnis 197

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1.1: Bürgerbeteiligung im Zuge der Bestandsanalyse 12
Abbildung 2.1: Räumliche Lage Halberstadts 19
Abbildung 2.2: Abgrenzung Untersuchungsgebiet 20
Abbildung 2.3: Bevölkerungsdichte in der Innenstadt 22
Abbildung 2.4: Bedeutende Ziele der Halberstädter Innenstadt 23
Abbildung 2.5: Einwohnerentwicklung 2016–2030 25
Abbildung 2.6: prozentuale Änderung der Altersstruktur von 2012 auf 2030 26
Abbildung 3.1: Ausschnitt Kfz-Analysekarte 27
Abbildung 3.2: Ausschnitt Kfz-Verkehrsmengen im Straßennetz 31
Abbildung 3.3: Kfz-Verkehrsmengen im Durchgangsverkehr (werktags, 5–21 Uhr) 34
Abbildung 3.4: Nutzungsansprüche an Straßenräume nach ESG 2011 36
Abbildung 3.5: Straßenraumzustände Röderhofer Straße & Bleichstraße 37
Abbildung 3.6: Straßenraum Westendorf & Voigtei 38
Abbildung 3.7: Straßenraum Grudenberg & Schuhstraße 39
Abbildung 3.8: Beschilderung auf dem Ring (Sternstraße & Schwanebecker Straße) 40
Abbildung 3.9: Unfallentwicklung im Untersuchungsgebiet Halberstadt 41
Abbildung 3.10: Unfallhäufungen 2014-2016 im Halberstädter Zentrum 42
Abbildung 3.11: Lage der Haltestelle Walther-Rathenau-Straße 47
Abbildung 3.12: Haltestelle Torteich (links) / Haltestelle Voigtei (rechts) 48
Abbildung 3.13: Mangelhafte Ausstattung der Haltestelle AMEOS Klinikum 48
Abbildung 3.14: Haltestelle Holzmarkt (links) / Haltestelle Fischmarkt (rechts) 49
Abbildung 3.15: Haltestelle Walther-Rathenau-Straße 50
Abbildung 3.16: empfohlene Einsatzbereiche von Radverkehrsanlagen 52

Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

Abbildung 3.17: Schutzstreifen Heinrich-Julius-Straße stadteinwärts (links), Radweg Schwanebecker Straße (rechts) 55
Abbildung 3.18: Heinrich-Julius-Straße (links) und Am Burcharditor (rechts): fehlender Übergang auf Fahrbahn 56
Abbildung 3.19: Wechselnde Beschilderung auf Schützenstraße (links), Gemeinsamer Rad-/Fußweg auf Huystraße mit farblicher Trennwirkung (rechts) 57
Abbildung 3.20: Aufstellfläche am Knotenpunkt Heinrich-Julius-Straße/ Kühlinger Straße 58
Abbildung 3.21: Knotenpunkt Schützenstraße/Antoniusstraße 58
Abbildung 3.22: Haltestelle Holzmarkt 59
Abbildung 3.23: Beispiele Radabstellanlagen in der Halberstädter Innenstadt 60
Abbildung 3.24: Überdachte Abstellanlage am AMEOS Klinikum 61
Abbildung 3.25: Fehlende Querungsmöglichkeit an der Haltestelle AMEOS Klinikum 63
Abbildung 3.26: links: fehlende Bordabsenkung; rechts: mangelnder Wegezustand 64
Abbildung 4.1: Verkehrsverlagerung Testrechnung Einbahnstraße Westendorf 70
Abbildung 4.2: Verkehrsverlagerung Testrechnung Einbahnstraße Johannesbrunnen 71
Abbildung 4.3: Verkehrsverlagerung Testrechnung Sperrung Johannesbrunnen 72
Abbildung 4.4: Verkehrsverlagerung Testrechnung „Verkehrszellenmodell“ 74
Abbildung 4.5: Verkehrsverlagerung Testrechnung Tempo 30 Sammelstraßen 76
Abbildung 6.1: Vorschlag für die Einrichtung von streckenbezogenem Tempo 30 86
Abbildung 6.2: Vorschlag für die Einrichtung einer Tempo-30-Zone 88
Abbildung 6.3: Querschnitt Hoher Weg 92
Abbildung 6.4: Prinzipskizze Umgestaltung Hoher Weg 93
Abbildung 6.5: Querschnitt Hoher Weg – alternative Überlegung 95
Abbildung 6.6: Maßnahmenskizze Kühlinger Straße – westlicher Abschnitt 98
Abbildung 6.7: Maßnahmenskizze Kühlinger Straße – östlicher Abschnitt 99
Abbildung 6.8: Prinzipskizze Gestaltung Heinrich-Julius-Straße im Bereich Holzmarkt 104

Abbildung 6.9: Prinzipskizze Gestaltung Schutzstreifen Heinrich-Julius-Straße (Richtung Süden) 105
Abbildung 6.10: Prinzipskizze verlängerte Mittelinsel Schmiedestraße 108
Abbildung 6.11: Prinzipskizze Straßenraumumgestaltung Schmiedestraße 108
Abbildung 6.12: Prinzipskizze Straßenraumumgestaltung Westendorf 109
Abbildung 6.13: Verkehrsverlagerung Testrechnung Einbahnstraße Sargstedter Weg 113
Abbildung 6.14: Prinzipskizze Einbahnstraßensystem Sargstedter Weg / Braunschweiger Straße 114
Abbildung 6.15: Planunterlage Stadt Halberstadt, Kreisverkehr Huystraße / Gröperstraße 118
Abbildung 6.16: Prinzipskizze Gestaltungsvorschlag Knotenpunkte Am Siechenhof 120
Abbildung 6.17: Gestaltungsvorschlag Beispielquerschnitt Bleichstraße 124
Abbildung 6.18: Prinzipskizze Einrichtung einer Mittelinsel am AMEOS Klinikum 126
Abbildung 6.19: Prinzipskizze Verkehrsorganisation Knotenpunkt Schützenstraße / Wehrstedter Straße / Dr.-Springorum-Straße 127
Abbildung 6.20: Schematische Darstellung Umgestaltung des Knotenpunkts Woort / Am Kulk / Finckestr. / Georgenstr. 130
Abbildung 6.21: Schematische Darstellung der Gehwegverbreiterung am Knoten Woort/ Gerberstraße/ Antoniusstraße 131
Abbildung 6.22: Prinzipskizze Gestaltungsvorschlag Kreisverkehr am Knotenpunkt L 83 / Huystraße / Wolfsburger Straße 137
Abbildung 6.23: Vorschlag strategische Weiterentwicklung Parkraumbewirtschaftung 139
Abbildung 6.24: Prinzipskizze Möglichkeiten Einordnung einer zentralen Regionalverkehrshaltestelle – Variante 1 149
Abbildung 6.25: Prinzipskizze Möglichkeiten Einordnung einer zentralen Regionalverkehrshaltestelle – Variante 2 150
Abbildung 6.26: Vorhandene Brücke im Park Poetengang über den kleinen See 158
Abbildung 6.27: Bordabsenkungen an Querungsanlagen 165

Abbildung 6.28: Alternativroute Radverkehr Braunschweiger Straße 169
Abbildung 6.29: Übergang Radweg zu Schutzstreifen Schützenstraße Halberstadt 172
Abbildung 6.30: Beispieldarstellung einer für den Radverkehr freigegebenen Fußgängerzone in Offenbach (Main) 184
Abbildung 6.31: Ausbildung von straßenbegleitenden Radwegen im Bereich von Grundstückszufahrten.....186

Tabellenverzeichnis

Tabelle 3.1: Parkgebühren in der Innenstadt 43
Tabelle 6.1: Beispieldarstellung weiterführende Informationen 84

Abkürzungsverzeichnis

A	…	Autobahn
AWZ	…	Aus- und Weiterbildungszentrum GmbH
B	…	Bundesstraße
BAB	…	Bundesautobahn
BGG	…	Behindertengleichstellungsgesetz
BOStrab	…	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
bspw.	…	beispielsweise
BVWP	…	Bundesverkehrswegeplan
bzw.	…	beziehungsweise
cm	…	Zentimeter
DTV_w	…	durchschnittlicher täglicher Kfz-Verkehr an Werktagen
etc.	…	et cetera
ERA	…	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EW	…	Einwohner
FGSV	…	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.
ggf.	…	gegebenenfalls
GmbH	…	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
h	…	Stunde
H BVA	…	Handbuch für barrierefreie Verkehrsanlagen
HVB	…	Harzer Verkehrsbetriebe
HVG	…	Halberstädter Verkehrs-GmbH
i. d. R.	…	in der Regel
ISEK	…	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Kfz	…	Kraftfahrzeug
km	…	Kilometer
LSA	…	Lichtsignalanlage
LSA	…	Land Sachsen-Anhalt
LSBB	…	Landesstraßenbaubehörde
m	…	Meter
MIV	…	motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	…	öffentlicher Personennahverkehr

Abkürzungsverzeichnis

ÖV	…	öffentlicher Verkehr
PBefG	…	Personenbeförderungsgesetz
PKW	…	Personenkraftwagen
QSV	…	Qualitätsstufe des Verkehrs (nach HBS 2015)
Str.	…	Straße
StVO	…	Straßenverkehrs-Ordnung
u. a.	…	unter anderem
UHL	…	Unfallhäufungslinie
UHS	…	Unfallhäufungsstelle
UN	…	united nations
RiLSA	…	Richtlinien für Lichtsignalanlagen
VCDB	…	VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH
v. a.	…	vor allem
vgl.	…	vergleiche
VTO		Verkehrs- und Tarifgemeinschaft Ostharz
VwV	…	Verwaltungsvorschrift
z. B.	…	zum Beispiel
zw	…	zwischen

1 Einleitung

1.1 Ausgangssituation und Zielstellung

Die Halberstädter Innenstadt ist einerseits durch ein altstadttypisches Straßennetz und andererseits durch überdimensionierte Verkehrsräume charakterisiert, die Ursache für eine räumlich-funktionale Trennung Altstadt – Stadtzentrum sind. Weiterhin wird das Zentrum geprägt durch umfangreiche als Fußgängerzone eingerichtete Bereiche am Breiten Weg, Fischmarkt, Holzmarkt und Hinter dem Richthause.

Auf dem Weg zur barrierefreien Kommune und vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und des Klimawandels will sich die Stadt zukunftsfähig ausrichten. Das für eine historische Innenstadt untypisch großzügige Platzangebot soll als Chance genutzt werden, Angebote für eine höhere Aufenthaltsqualität und Nutzungsvielfalt zu schaffen und Maßnahmen zur Begegnung der Folgen des Klimawandels zu ergreifen. Die verbliebene kleinteilige Altstadt mit zum Teil schmalen Straßen und Gassen ist dabei konzeptionell mit dem übrigen System in Einklang zu bringen.

Strategisches Ziel der Stadtentwicklung ist es, die zum Teil durch überdimensionierte Verkehrsräume zerklüftete Innenstadt neu zu ordnen und als attraktive Stadträume neu zu gestalten.

Wesentliches Ziel des Verkehrskonzeptes ist es, Lösungsvorschläge zu folgenden Problembereichen zu erarbeiten:

- Die Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs als gesundheitsfördernde und energiesparende Verkehrsarten
- Berücksichtigung der Belange eines attraktiven ÖPNV-Angebotes mit dem Ziel einer Ausweitung des ÖPNV bzw. eine Erhöhung seines Anteils am Modal Split
- Deutliche Reduzierung des motorisierten Durchgangsverkehrs durch die Innenstadt, dabei Sicherung der Erreichbarkeit der einschlägigen Ziele

- Verlangsamung / Verstetigung des motorisierten Individualverkehrs und damit Reduzierung von Lärm- und Schadstoffbelastung in der Innenstadt
- Aufteilung der Flächen für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer im Sinne einer modernen und nachhaltigen Mobilität sowie eines sparsamen Umganges mit den Ressourcen (Stadt der kurzen Wege)
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Nutzungsvielfalt in den öffentlichen Räumen
- Verbesserung der Barrierefreiheit (Mobilitätseinschränkungen, Sehbehinderungen, Hörschädigungen, Sprachbarrieren)
- Erhöhung der Sicherheit und des Sicherheitsempfindens für alle Verkehrsteilnehmer
- Optimierung des ruhenden Verkehrs und Vorschlag für eine effiziente Parkraumbewirtschaftung als Instrument zur Erreichung der vorher genannten Ziele

Mit Beschluss des Verkehrskonzepts sind die vorgeschlagenen Lösungsvorschläge in anschließenden Planungen zu vertiefen und in der Regel separat zu beschließen.

1.2 Ergebnisse der Bürgerbeteiligung zur Bestandsanalyse

Die Erarbeitung des Verkehrskonzepts basiert auf einer engen Zusammenarbeit von Verwaltung, Fachplanern, Bürgern und der Politik. Mit dem Ziel einen möglichst breiten Konsens zu erzeugen und möglichst viele Vorschläge und Anregungen zu berücksichtigen wurde eine umfangreiche Bürgerbeteiligung zum Beginn des Projekts im Rahmen der Bestandsanalyse durchgeführt (siehe Abbildung 1.1).

Abbildung 1.1: Bürgerbeteiligung im Zuge der Bestandsanalyse

Im großen Ratssaal des Rathauses kamen am 18. Januar 2018 zahlreiche Bürgerinnen und Bürger der Stadt Halberstadt zusammen, um innerhalb von Gruppen über Defizite und Verbesserungsvorschläge zu diskutieren und ihre Ortskenntnisse sowie Anregungen einzubringen. Etwa 120 Beiträge wurden auf Karten im Laufe des Abends notiert und mit einem Fähnchen im Stadtplan verortet. Im Ergebnis konnten wertvolle Anregungen und Vorschläge für die weitere Erarbeitung des Verkehrskonzeptes und der darin zu erstellenden Maßnahmen gewonnen werden. Die Auswertung der Bürgerbeteiligung ist im Anhang 1 hinterlegt. Häufig genannte Aussagen sind nachfolgend aufgeführt:

- In der Innenstadt mangelt es an Aufenthaltsqualität. So fehlen beispielsweise Spielplätze oder Sitzgelegenheiten.
- Fehlende und abrupt endende Radverkehrsanlagen behindern und gefährden Radfahrer.
- Im Allgemeinen wird eine fehlende Unterstützung des Radverkehrs durch die Stadt bemängelt.
- Durch die breite Querschnittsgestaltung des Hohen Wegs, der Kühlinger Straße und der Heinrich-Julius-Straße wird die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs als zu hoch empfunden.
- Die Straße Westendorf wird als zu schmal für Tempo 50 empfunden. Durch diese Geschwindigkeitsregelung kommt es zu Lärmbelastung und schwierigen Ein- und Ausparkvorgängen.
- Die Ampelschaltung für Kfz-Fahrer besonders an den Knotenpunkten des Stadtrings wird kritisiert. Es werden lange Wartezeiten empfunden.
- Der Hohe Weg wird von Fußgängern als schwer überquerbar wahrgenommen.
- Die Kfz-Verkehrsmengen innerhalb des Stadtrings werden als zu hoch empfunden.
- Parkende Reisebusse im Zentrum werden als störend für das Stadtbild empfunden.

Ergänzend zur Bestandsaufnahme erfolgte eine detaillierte gutachterliche verkehrliche Analyse. Die Rahmenbedingungen sowie das bestehende Angebot für folgende Verkehrsarten wurden detailliert erfasst.

- Fließender Kfz-Verkehr
- Ruhender Kfz-Verkehr
- Öffentlicher Personennahverkehr
- Radverkehr

- Fußverkehr

Die Ergebnisse dieser Bestandsanalysen und -bewertungen sind in Kapitel 3 nachzulesen.

1.3 Vorliegende Rahmendokumente sowie Voruntersuchungen und ihre verkehrliche Relevanz

1.3.1 Landesentwicklungsplan (2010)

Gemäß des aktuellen Entwicklungsplans des Landes Sachsen-Anhalt ist die Stadt Halberstadt neben der Hansestadt Stendal als Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums definiert. Halberstadt übernimmt somit aufgrund der Lage im räumlichen Siedlungsgefüge Sachsen-Anhalts und aufgrund von Defiziten in der Erreichbarkeit eines Oberzentrums für die Bevölkerung Teilfunktionen eines Oberzentrums. Für die Bewohner der Regionen Harz, nördliches Harzvorland und Teile der Magdeburger Börde sollen somit einzelne Funktionen eines Oberzentrums in Halberstadt vorgehalten werden. Dies betrifft u. a. Standorte von Hochschulen, obersten und oberen Landesbehörden, Theater und Museen, Musikschulen, Sportstadien und -hallen, ein ausgewogenes Netz von Einkaufszentren, Warenhäusern und Fachgeschäften. Die Lage Halberstadts ist geprägt vom Übergang eines Vorbehaltsgebiets mit starker landwirtschaftlicher Prägung im Norden hin zu einem Gebiet im Süden mit einer wichtigen Funktion für Tourismus und Erholung sowie ökologisch wertvollen Flächen. Dementsprechend ist auch die Funktion der Halberstädter Innenstadt als Zentrum für Verwaltung, Bildung, Handel und Tourismus zu verstehen.

1.3.2 Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Harz (2009)

Folgende für das innerstädtische Verkehrskonzept relevante verkehrliche Ziele sind im regionalen Entwicklungsplan für die Planungsregion Harz (2009) verankert:

- Vorrangstandort für Forschung und Bildung: Hochschule Harz mit Standorten in Wernigerode und Halberstadt
- Vorrangstandort für Kultur und Denkmalpflege: Halberstadt mit historischer Altstadt, Dom und Kirchen
- Weiterentwicklung des Städtetourismus in Halberstadt und Verknüpfung der kulturellen Angebote

- Der Straßenbahnbetrieb in Halberstadt als Teil des innerstädtischen ÖPNV-Systems soll in angemessenem Umfang erhalten bleiben.
- Das Netz der landes- und regionalbedeutsamen Straßen ist durch den Neubau der Ortsumfahrung B 79 Halberstadt-Harsleben und der B 81 Halberstadt in autobahnähnlichem Zustand zu ergänzen.

1.3.3 Verkehrsentwicklungsplan 2002, Aktualisierung der Verkehrsprognosen und Straßennetzkonzeption

Die 2002 geplante Ausbaukonzeption des Straßennetzes im Bereich der Stadt Halberstadt beinhaltete folgende für das innerstädtische Verkehrskonzept wesentliche Elemente:

- Sofortmaßnahme:
  - Neubau des Brückenbauwerkes im Zuge der Magdeburger Straße und Umbau der Anschlussknoten (fertiggestellt)
  - Einrichtung einer Einbahnstraße im Bereich der Bakenstraße zur Entlastung vom Schleichverkehr[1] (Umsetzung bisher nicht erfolgt)
- kurzfristig:
  - weiterer Ausbau des Stadtringes im Bereich Am Burchardianger / Röderhofer Straße / Sargstedter Weg mit Abhängung der Braunschweiger Straße in Richtung Altstadt (Umsetzung bisher nicht erfolgt, Präzisierung in der Maßnahmenentwicklung)
  - Ausbau des nördlichen Abschnittes zum Stadtring mit Neubau der Verbindung Bleichstraße / Huystraße zur weiteren Entlastung der Alt- und Innenstadt (Umsetzung bisher nicht erfolgt)
- mittelfristig:
  - Bau der B 6neu[2] von Bad Harzburg, südlich Halberstadt, bis zum Anschluss an die BAB 14 (Umsetzung erfolgt)
  - weitere verkehrsreduzierende Maßnahmen in der Innenstadt / Altstadt mit Umgestaltung des Eingangsknotens von Westen (Am Burcharditor) in die Altstadt und Rückbau des Hohen Weges mit großflächig angelegten Fußgängerüberquerungen

[1] Aus heutigen Gesichtspunkten ist die Einrichtung einer Einbahnstraße auf der gesamten oder Teilen der Bakenstraße nicht zu empfehlen, da das Fehlen von Gegenverkehr zu potenziell höheren Kfz-Geschwindigkeiten führt und die Erreichbarkeit der Wohnhäuser in diesem Bereich der Altstadt eingeschränkt wird.

[2] Inzwischen zur BAB 36 hochgestuft

zwischen Altstadt und Zentrum (Umsetzung bisher nicht erfolgt, Präzisierung in der Maßnahmenentwicklung)
- Bau einer östlichen Ortsumgehung von der B 81 mit teilweiser Führung über die Osttangente bis zu B 79 (mit abgeänderter Planungsgrundlage derzeit in Bau)

1.3.4 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Halberstadt 2025

Das 2013 aufgestellte integrierte Stadtentwicklungskonzept der Stadt Halberstadt beinhaltet für den Teilbereich Verkehr in Bezug auf die Innenstadt folgende maßgebende Entwicklungsziele:

- Verkehrsentlastung, -beruhigung und -lenkung in der Innenstadt
- Qualifizierung des Innenstadtringes
- Stärkung der Straßenbahn durch prioritäre Entwicklungsachsen entlang der Trassen
- Optimierte Verkehrslenkung von Reisebussen und Touristen
- Stärkung einer nachhaltigen Mobilität durch attraktive ÖPNV-Angebote, Fahrradfreundlichkeit und kurze Wege
- Berücksichtigung barrierearmer Grundsätze

Im Sinne dieser Ziele wird u. a. als Pilotmaßnahme eine Umgestaltung des Hohen Wegs vorgeschlagen, der eine Verringerung der Verkehrsraumausdehnung durch Reduzierung der Fahrspuren, einen Verzicht auf Ampeln und Anordnung von Zebrastreifen, Verkehrsberuhigung mit Tempo-30-Zone und Herstellung einer gemeinsamen Fahrbahn für Fahrrad- und Autoverkehr beinhaltet. Bei Erfolg dieser Maßnahme sollte die Möglichkeit zur Ausweitung dieser Lösung auf die Kühlinger Straße und den oberen Teil der Heinrich-Julius-Straße geprüft werden.

Neben den Maßnahmen des integrierten Verkehrskonzepts Halberstadt-Innenstadt sollen in einem Parkraumkonzept die Handlungsbedarfe zur Optimierung des Stellplatzangebotes und der Parkraumbewirtschaftung in der Kernstadt mit besonderem Fokus auf die Innenstadt und die dort vorhandenen Stellplatzbedarfe für Anwohner konkretisieren. Es werden weiterhin ein Monitoring und Fortschreibung der Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt sowie die Prüfung und Ergänzung eines Parkleitsystems vorgeschlagen.

In Bezug auf die angestrebte Stärkung des Radverkehrs sind vor allem die Hauptverkehrs- und Sammelstraßen durch geeignete Maßnahmen (v. a. Straßenmarkierungen und Beschilderung) für den Radverkehr zu qualifizie-

ren. Auf dem Grünring soll eine durchgängige Fuß- und Radwegeverbindung geschaffen werden. Eine Imagekampagne soll den Radverkehr in der Stadt Halberstadt stärker im Bewusstsein der Bürger verankern. Weiterhin sind die Sicherung und der Ausbau der Angebote des öffentlichen Nahverkehrs von Bedeutung. Neben der Schaffung barrierefreier Zugänge zum ÖPNV ist die bessere Verknüpfung von Verkehrsträgern und -anbietern (Verkehrsverbund Stadt–Umland) eine wichtige Teilmaßnahme.

2 Untersuchungsgebiet

2.1 Lage und Anbindung

Halberstadt als größte Stadt des Landkreises Harz sowie ebenfalls Sitz der Kreisverwaltung befindet sich im westlichen Teil von Sachsen-Anhalt in der Nähe zur Landesgrenze zu Niedersachen (vgl. Abbildung 2.1). Im nördlichen Harzvorland gelegen wird die Stadt auch als „Tor zum Harz“ bezeichnet. Ihre Entfernung zur Landeshauptstadt Magdeburg beträgt etwa 50 Kilometer. Auch die niedersächsische Landeshauptstadt Hannover sowie die sächsische Großstadt Leipzig befinden sich nur ca. 100 Kilometer entfernt.

Die Anbindung Halberstadts an diese sowie weitere überregionale Ziele ist trotz der Lage abseits der Bundesautobahnen als gut zu bezeichnen. Grund hierfür ist u. a. das Aufeinandertreffen der Bundesstraßen B 79 und B 81 im Stadtgebiet. Die Führung der Bundesstraßen über den Innenstadtring belastet diesen einerseits mit regionalem bzw. überregionalem Durchgangsverkehr besonders auf der Relation Magdeburg–Wernigerode und impliziert andererseits folgende Erreichbarkeiten:

- Bundesstraße B 79:
  - In / aus Richtung Braunschweig (Anschluss an A 36)
  - In / aus Richtung Quedlinburg (Anschluss an A 36)
- Bundesstraße B 81:
  - In / aus Richtung Magdeburg (Anschluss an A 14)
  - In / aus Richtung Nordhausen (Richtung A 38)

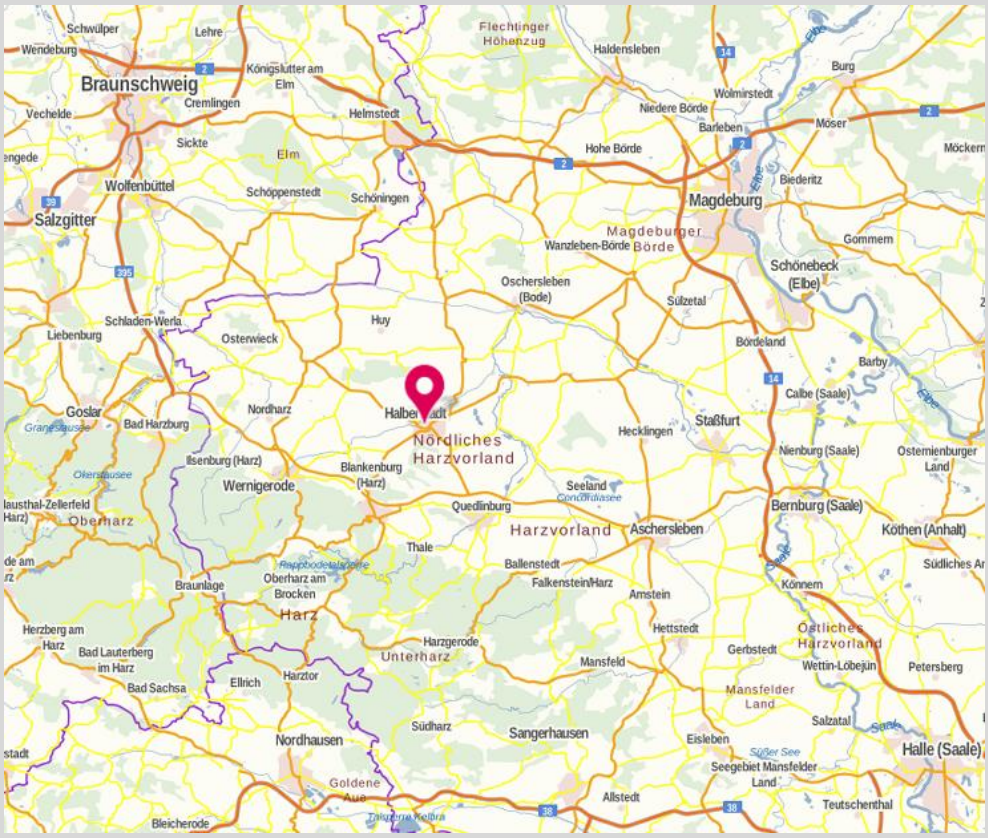

Abbildung 2.1: Räumliche Lage Halberstadts[3]

Halberstadt stellt ebenso im Bahnverkehr einen Knotenpunkt regionaler Strecken dar und besitzt u. a. Direktverbindungen nach Magdeburg, Halle (Saale) und Goslar sowie zu weiteren Orten der Harzregion. Die nächstgelegenen Zugänge zum Fernverkehr der Bahn befinden sich in Magdeburg, Halle, Leipzig, Braunschweig sowie Hannover. Der Hauptbahnhof Halberstadt befindet sich etwa 1,6 Kilometer (ca. 20 Minuten Fußweg) östlich vom Zentrum der Innenstadt entfernt. Diese Entfernung wird durch das an Werktagen viertelstündliche Fahrplanangebot der Straßenbahnlinien 1 und 2 überbrückt, für das ein separater Fahrschein erworben werden muss. Zu Fuß und mit dem Rad ist der Hauptbahnhof von der Innenstadt eher aufwändig zu erreichen.

[3] Quelle | Landesamt für Vermessung und Geoinformation Sachsen-Anhalt: *https://www.lvermgeo.sachsen-anhalt.de/de/startseite_viewer.html*, abgerufen am 26.02.2018

In Halberstadt existieren keine Haltestellen für den Fernbusverkehr. Fernbusse sind ab Quedlinburg und Blankenburg (Harz) erreichbar. Die für Halberstadt nächstgelegenen Großflughäfen liegen in Hannover, Leipzig / Halle und Berlin.

2.2 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes erfolgte in Absprache mit dem Auftraggeber. Bestandteil der zu untersuchenden Fläche ist der Innenstadtbereich von Halberstadt als Kernuntersuchungsgebiet, dargelegt in Abbildung 2.2.

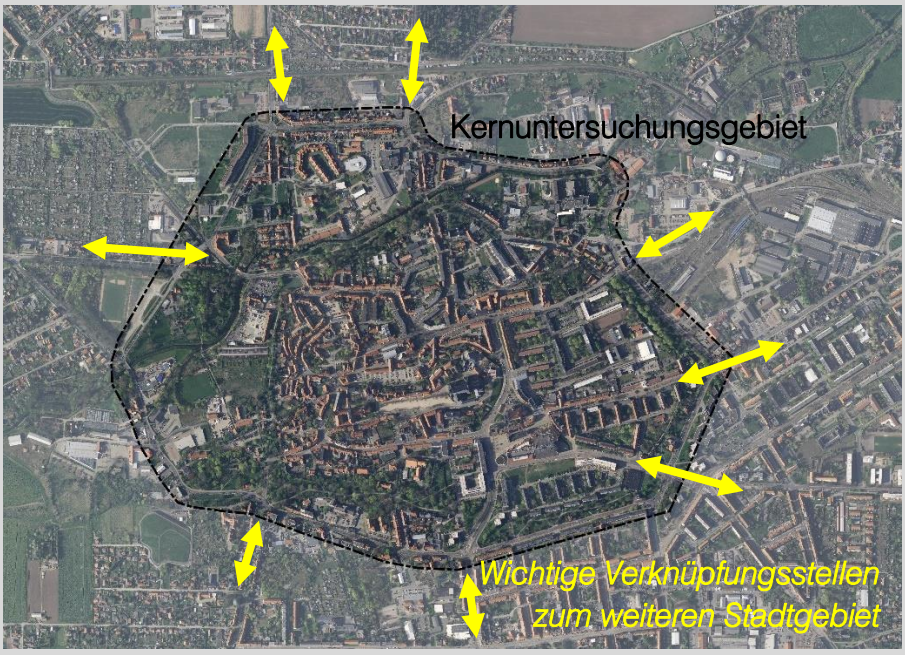

Abbildung 2.2: Abgrenzung Untersuchungsgebiet[4]

Dieses etwa 1,6 Quadratkilometer große Areal wird durch folgende Straßenzüge begrenzt:

- Huystraße sowie Bleichstraße im Norden
- Schützenstraße sowie Schwanebecker Straße im Osten

[4] Kartengrundlage | [DOP / 03/2015] © LVermGeo LSA (*www.lvermgeo.sachsen-anhalt.de*) / A18/1-2006/2010

- Walther-Rathenau-Straße sowie Straße der Opfer des Faschismus im Süden
- Sternstraße, Am Burchardianger sowie Röderhofer Straße im Westen

Darüber hinaus werden die Verknüpfungsstellen zur Herstellung der gesamtstädtischen Verkehrsbeziehungen entlang des Innenstadtrings betrachtet.

2.3 Raum- und Bevölkerungsstruktur

Die Stadt Halberstadt ist mit ca. 40.300 Einwohner[5] die einwohnerstärkste Stadt des Landkreises Harz. Neben der Kernstadt verteilen sich die Einwohner auf die Ortsteile Aspenstedt (ca. 480 EW), Athenstedt (ca. 350 EW), Emersleben (ca. 650 EW), Klein Quenstedt (ca. 630 EW), Langenstein (ca. 1.850 EW), Sargstedt (ca. 660 EW) und Schachdorf Ströbeck (ca. 1.060 EW). Im zu untersuchenden Innenstadtbereich leben etwa 8.500 Bewohner. Diese verteilen sich auf die einzelnen Verkehrsbezirke wie folgt:

- Verkehrsbezirk 01.1: 719 EW
- Verkehrsbezirk 01.2: 772 EW
- Verkehrsbezirk 01.3: 400 EW
- Verkehrsbezirk 02.1: 663 EW
- Verkehrsbezirk 02.2: 623 EW
- Verkehrsbezirk 02.3: 610 EW
- Verkehrsbezirk 02.4: 1.294 EW
- Verkehrsbezirk 02.5: 1.491 EW
- Verkehrsbezirk 03.1: 993 EW
- Verkehrsbezirk 03.2: 366 EW
- Verkehrsbezirk 03.3: 404 EW

Am dichtesten besiedelt ist dabei das Areal zwischen Johannesbrunnen und Georgenstraße (Verkehrsbezirk 02.5) mit etwa 13.000 Einwohner pro Quadratkilometer, gefolgt von den Geschosswohnungsbauten um die Clara-Zetkin-Straße (Verkehrsbezirk 02.4) mit einer Dichte von 7.900 Personen pro Quadratkilometer. Abbildung 2.3 verdeutlicht die Verteilung der Bevölkerung innerhalb des Innenstadtbereichs mit Hilfe der Darstellung der Bevölkerungsdichte je Verkehrsbezirk.

[5] Quelle | Stadt Halberstadt: Stand der Einwohnerdaten am 31.12.2016

Untersuchungsgebiet

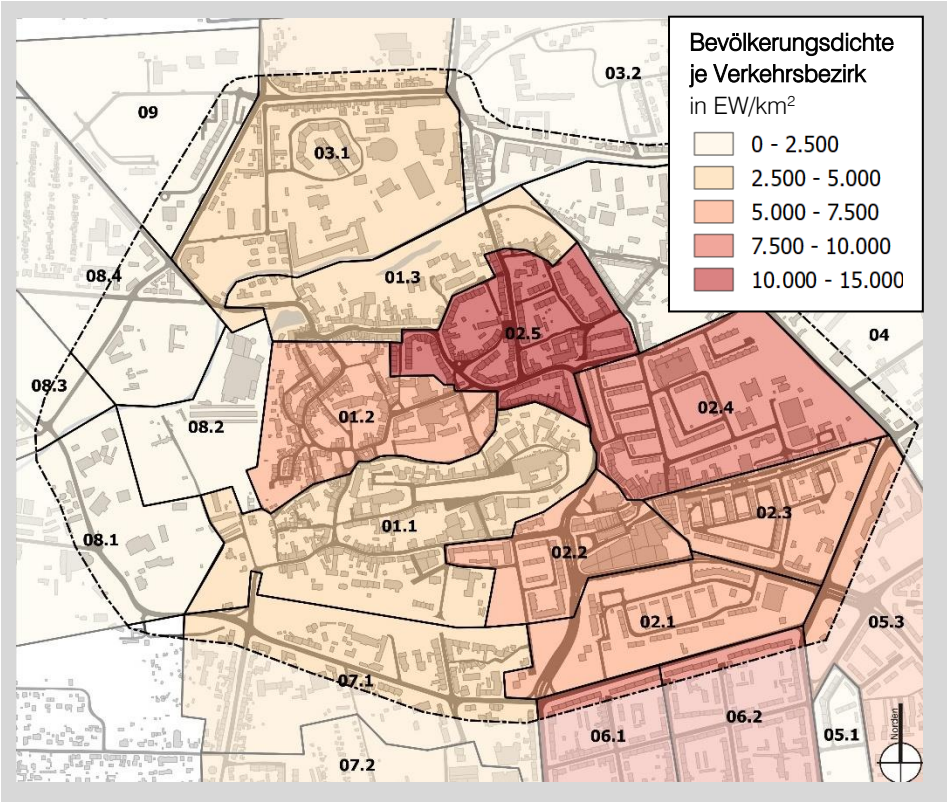

Abbildung 2.3: Bevölkerungsdichte in der Innenstadt

Die Bevölkerungsentwicklung der letzten Jahre verlief überwiegend rückläufig. Durch Eingemeindungen konnte der rückläufigen Bevölkerungsentwicklung jeweils kurzzeitig entgegengewirkt werden, jedoch setzte die Abnahme der Einwohnerzahlen stets wieder ein.

Die Halberstädter Innenstadt besitzt durch die ehemaligen Wallanlagen einen umgebenden Grünzug, der im Osten und Süden durch den Stadtring und im Norden durch die im Harz entspringende Holtemme begrenzt wird. Als natürliche Barriere trennt der Fluss den Bereich nördlich der Holtemme von der historischen Altstadt, in dem sich neben Wohnungsneubauten auch kulturelle und freizeitfunktionelle Angebote wie die Zuckerfabrik befinden. Innerhalb des Grünzugs der ehemaligen Wallanlagen befindet sich die historische Innenstadt Halberstadts, welche sich strukturell in zwei Teilräume gliedern lässt.

Das östliche Gebiet um den Holz- und Fischmarkt sowie der Fußgängerbereich Breiter Weg fungiert vordergründig als Einzelhandels- und Dienstleistungszentrum. Zudem befindet sich ein Teil der Stadtverwaltung

(Rathaus) in diesem Bereich. Das Gebiet umfasst ebenso eine überwiegend durch Zeilenbauweise geprägten flächenintensiven Geschosswohnbebauung der Nachkriegszeit mit entsprechender durchgehender Begrünung der Zwischenräume. In unmittelbarer Nähe zur Holtemme liegt der weiträumige Komplex des Klinikums Halberstadt mit einer Kapazität von etwa 450 Betten.

Westlich der Heinrich-Julius-Straße bzw. des Hohen Wegs schließt sich der durch verwinkelte und enge Gassen geprägte Teilraum der historischen Altstadt rund um den Domplatz mit Dom, Liebfrauenkirche und dem Petershof an. Dieser ist gekennzeichnet von kulturellen und touristischen Angeboten. Die mittelalterlich geprägte Baustruktur wird neben der Wohnnutzung u. a. auch durch das Hotel- und Gastgewerbe, durch Verwaltungsstandorte und als Bildungszentrum (Hochschule Harz) genutzt.

Die bedeutenden Ziele innerhalb der Innenstadt sind in Abbildung 2.4 zusammenfassend dargestellt. Eine vergrößerte Darstellung befindet sich im Anhang 2.

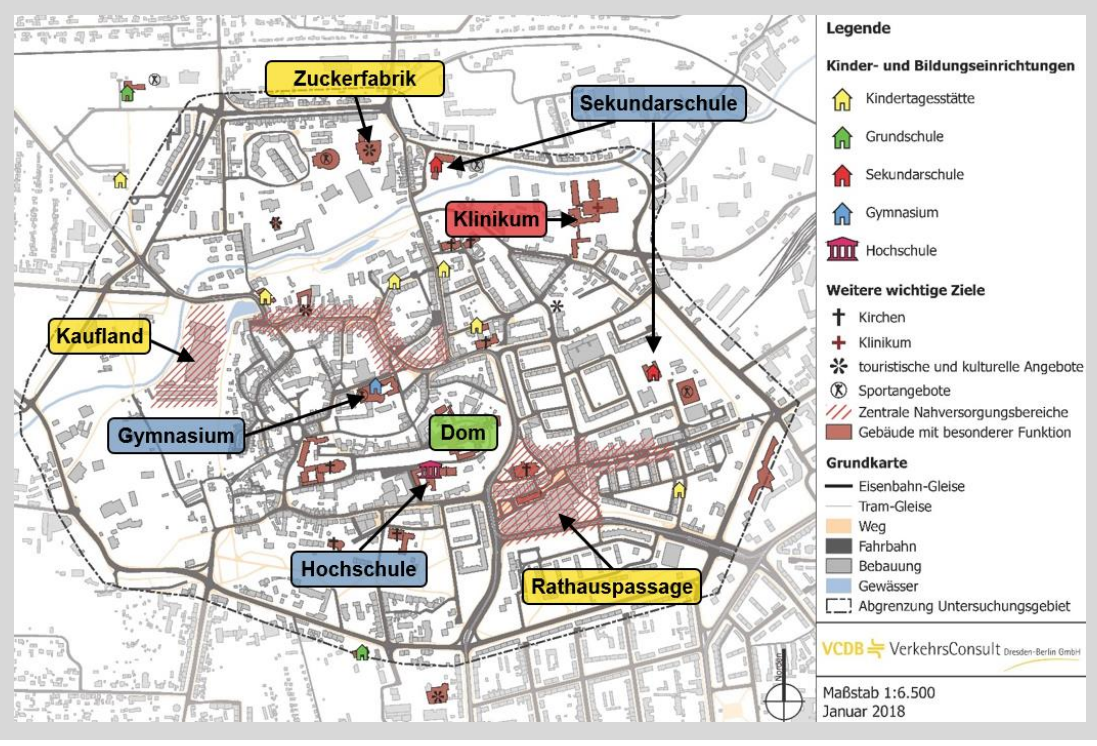

Abbildung 2.4: Bedeutende Ziele der Halberstädter Innenstadt

Untersuchungsgebiet

Die Halberstädter Innenstadt besitzt als Verwaltungsstandort mit überregionaler Bedeutung und dem Sitz der Stadtverwaltung am Domplatz zu berücksichtigen ein hohes Potenzial für Arbeitskräfte. Weitere Ziele mit einem hohen Besucherpotenzial sind die größeren Einkaufsmöglichkeiten der Rathauspassage und des Kauflands an der Braunschweiger Straße. Die Innenstadt ist geprägt durch Unternehmen des Einzelhandels.

In der Halberstädter Innenstadt befindet sich das Gymnasium Martineum [6] sowie die Sekundarschulen Am Gröpertor [7] und Walter Gemm[8]. Des Weiteren besteht in Halberstadt die Möglichkeit eines Studiums an der Hochschule Harz, deren Campus sich am Domplatz befindet.

[6] 752 Schulplätze
[7] 390 Schulplätze
[8] 263 Schulplätze

2.4 Strukturprognose 2030

Wie bereits im Integrierten Stadtentwicklungskonzept Halberstadt 2025 beschrieben, wird auch in der Zukunft von einer rückläufigen Bevölkerungsentwicklung der Stadt ausgegangen.

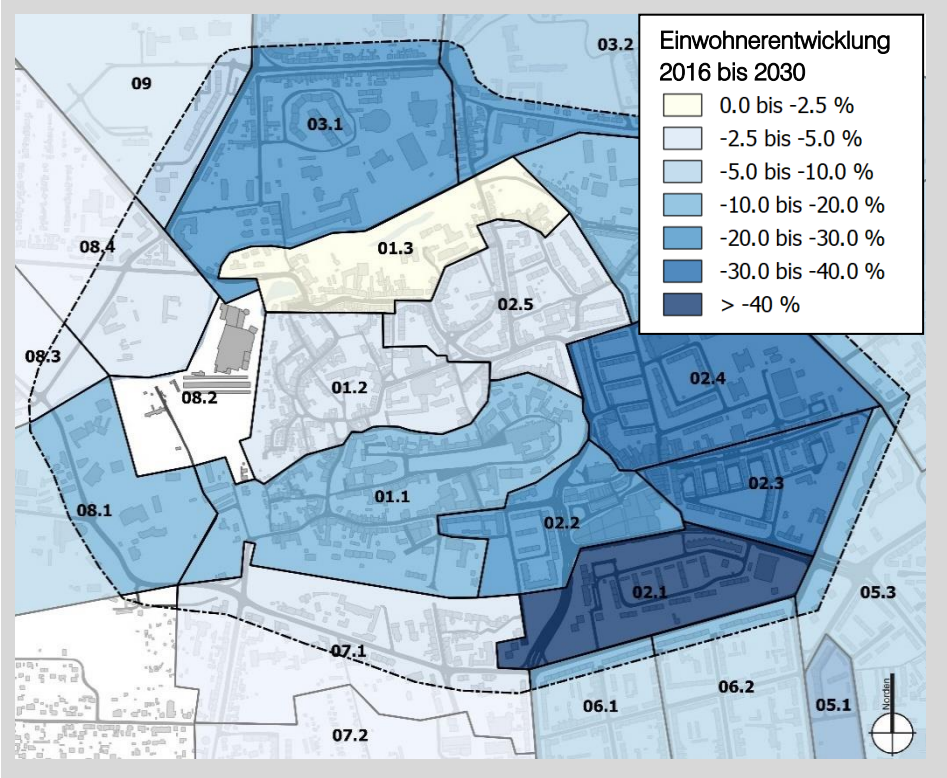

Abbildung 2.5: Einwohnerentwicklung 2016–2030

Im Innenstadtbereich am stärksten betroffen ist das Gebiet um den Lindenweg (Verkehrsbezirk 02.1), für welches eine Bevölkerungsabnahme von 2016 zu 2030 um 41 Prozent prognostiziert wird. Im zentralen Bereich der Innenstadt (Verkehrsbezirke 01.2 & 01.3 & 02.5) mit seiner Nutzungsdurchmischung hingegen liegen die Werte lediglich zwischen -1,8 bis -3,5 Prozent.

Wie zahlreiche andere Kommunen in Deutschland hat auch Halberstadt zukünftig mit den Herausforderungen des bundesweiten Trends des demographischen Wandels und in Konsequenz mit einer alternden Bevölkerung umzugehen (siehe Abbildung 2.6). Dies wird sich einerseits hinsichtlich hoher Ansprüche an Barrierefreiheit und Nahmobilität äußern.

Auch die Bedeutung des Radverkehrs kann sich für diese Bevölkerungsschichten durch die „Elektrisierung des Radelns“ verändern. Weiterhin werden zudem ein hoher Pkw-Besitz und die Nutzung des Kfz von Bedeutung bleiben. Das integrierte Verkehrskonzept wird im Hinblick darauf Maßnahmen berücksichtigen, welche auf die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse einer alternden Gesellschaft eingehen.

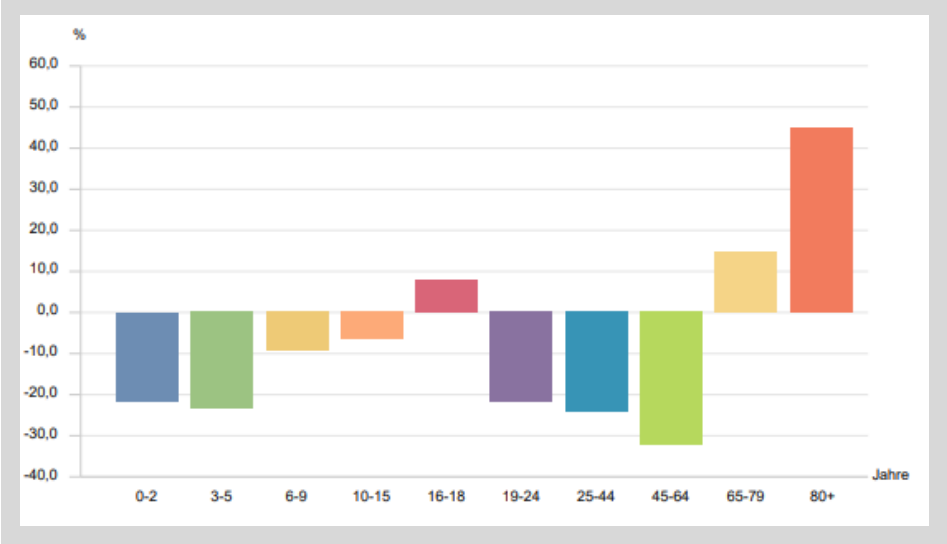

Abbildung 2.6: prozentuale Änderung der Altersstruktur von 2012 auf 2030[9]

[9] Quelle | Bertelsmann Stiftung: Demographiebericht Halberstadt, *https://www.wegweiser-kommune.de/kommunale-berichte/demographiebericht/halberstadt.pdf*, abgerufen am 18.10.2018

3 Bestandsanalyse und –bewertung

3.1 Kfz-Verkehr und Straßennetz

3.1.1 Struktur und Klassierung des Straßennetzes

Ein verkleinerter Ausschnitt aus der Analyse der Verkehrsorganisation des innerstädtischen Straßennetzes ist in folgender Abbildung dargestellt. Das Original der Kfz-Analysekarte befindet sich im Anhang 3.1.

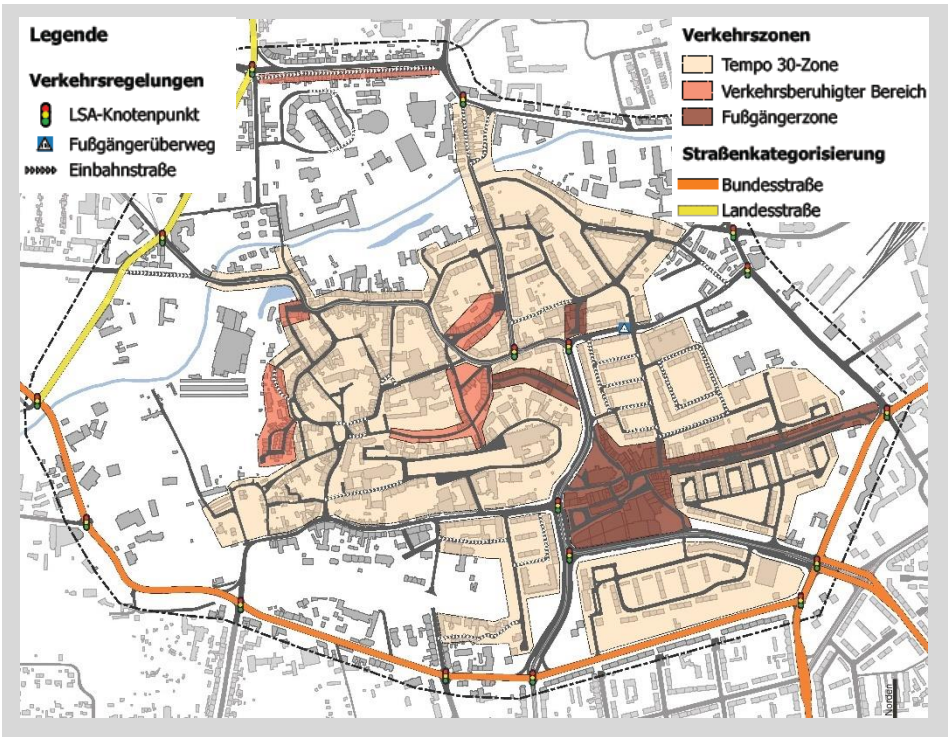

Abbildung 3.1: Ausschnitt Kfz-Analysekarte[10]

Die Halberstädter Innenstadt ist von einem Straßenring umschlossen, der durchgehend in beiden Richtungen mit einer zulässigen Geschwindigkeit

[10] Eine vergrößerte Darstellung befindet sich im Anhang 3.1

von 50 km/h befahrbar ist. Auf der südlichen Ringhälfte berühren die Bundesstraßen 79 und 81 die zentrale Innenstadt. Den westlichen Teil des Stadtrings stellt die Landesstraße 83 mit der Verbindung von/nach Dingelstedt dar. Somit befinden sich etwa zwei Drittel des Stadtrings nicht in Baulastträgerschaft der Stadt Halberstadt. Vorgesehene Änderungen an diesen Straßen bzw. betreffenden Knotenpunkten bedürfen der Abstimmung mit den verantwortlichen Behörden und unterliegen veränderter Rahmenbedingungen. Die Straßenzüge Huy-, Bleich- und Schützenstraße bilden den nördlichen und östlichen Abschnitt des Stadtrings und befinden sich dagegen in Baulastträgerschaft der Stadt Halberstadt.

Ausgehend vom Stadtring verlaufen in radialer Form folgende Straßenzüge zum Zentrum der Innenstadt (und vereinigen sich auf dem Hohen Weg):

- Braunschweiger Straße / Voigtei / Johannesbrunnen
- Gröperstraße
- Antoniusstraße / Gerberstraße
- Kühlinger Straße
- Heinrich-Julius-Straße
- Westendorf / Schmiedestraße

Diese Straßenzüge lassen sich im Wesentlichen als Sammelstraße charakterisieren, die einen maßgeblichen Teil der Kfz-Quell- und -Zielverkehre mit Bezug auf die Innenstadt bündeln sollen. Der Hohe Weg stellt in diesem System die wichtigste innerstädtische Achse dar, die die radialen Sammelstraßen miteinander verbindet. Im Regelfall sind diese Sammelstraßen mit Tempo 50 befahrbar; wobei die Gröperstraße, Braunschweiger Straße, Voigtei und Johannesbrunnen aufgrund der dicht angebauten straßenräumlichen Situation derzeit mit Tempo 30 beschildert sind. Mit Ausnahme der Gerberstraße, Antoniusstraße, Schmiedestraße und Westendorf verkehrt in all diesen Straßenzügen des Sammelstraßennetzes die Halberstädter Straßenbahn, die Zwangspunkte durch die Gleislage und lichte Breiten setzt.

Das nachgeordnete Netz dient vorrangig Erschließungszwecken und ist fast[11] durchgehend als Tempo-30-Zone oder als verkehrsberuhigter Bereich gestaltet. Die Fußgängerzone der Innenstadt mit einer Vielzahl an Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten befindet sich auf dem Breiten Weg

[11] Ausnahmen mit einer (theoretisch) zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h befinden sich im Umfeld der Gleimstraße / Dr.-Springorum-Straße und Buchardistraße / Küchengarten.

und im Umkreis des Fischmarkts. Kurze Straßenabschnitte, die als Fußgängerzone für den Kfz-Verkehr gesperrt sind, stellen der Lichtengraben und die Verbindung Hoher Weg – Am Kulk dar.

Einbahnstraßenstraßenregelungen finden sich in der Halberstädter Innenstadt hauptsächlich im Netz der Erschließungsstraßen. So sind einige Straßen in den Wohngebieten aufgrund der zur Verfügung stehenden Breite durch dichte Bebauung[12] oder durch ruhenden Verkehr[13] nur in einer Richtung durch den Kfz-Verkehr befahrbar. Mit Ausnahme der Gröper- und Hospitalstraße im Bereich der Bleichstraße, die durch die eingleisige Führung der Straßenbahn auf der Gröperstraße einen Einbahnstraßenbetrieb erfordern, ist das höherwertige Netz (Sammel- und Hauptverkehrsstraßen) durchgängig und unterbrechungsfrei für den Kfz-Verkehr befahrbar.

3.1.2 Gegenwärtige Verkehrsmengen und Verkehrsqualitäten

Folgende Zählungen stellen die wesentlichen Eingangs- und Vergleichsdaten für den Analysefall 2017 des städtischen Verkehrsmodells dar:

- Automatische Verkehrszähldaten des städtischen Verkehrsrechners vom 22.-24.08.2017
- Automatische Zählung des innerstädtischen Verkehrsmengen und des Durchgangsverkehrs über Kennzeichenerfassung vom 14.09.2017
- Manuelle Zählung der Verkehrsbeziehungen vom 14.09.2017 an den Knotenpunkten (vor der Durchführung der Straßenbaumaßnahme im Bereich der Magdeburger Straße 2017/2018)
  - Schwanebecker Str. / Kühlinger Str. / Quedlinburger Str.
  - Schwanebecker Str. / Schützenstr. / Magdeburger Str. / Am Breiten Tor
- Manuelle Zählung der Verkehrsbeziehungen zur Spitzenstunde am 05.09.2018 an den Knotenpunkten[14]
  - Kühlinger Str. / Heinrich-Julius-Str.
  - Röderhofer Str. / Wolfsburger Str. / Huylandstr. / Huystr.
  - Gröperstr. / Huystr. / Bleichstr. / Hospitalstr.

[12] z. B. Domplatz (Katzenplan) und Katharinenstraße
[13] z. B. Schuhstraße und Clara-Zetkin-Straße
[14] vgl. Anhang 3.4

Tägliche Verkehrsmengen

Ein verkleinerter Ausschnitt aus der Kfz-Verkehrsmengenkarte des innerstädtischen Straßennetzes ist in Abbildung 3.2 dargestellt. Das Original befindet sich im Anhang 3.2.

Entlang des Innenstadtrings stellt sich die Kfz-Verkehrsbelastung sehr unterschiedlich dar. Die höchsten Werte im Untersuchungsgebiet liegen im Verflechtungsbereich der B 81 / B 79 (Schwanebecker Straße) und auf der Sternstraße (B 79) mit einem durchschnittlichen täglichen Kfz-Verkehr an Werktagen (DTV_w) von etwa 13.000–14.000 Kfz pro Tag. Trotz der hohen Belastung stellen diese Werte nicht die Kapazitätsgrenze für einen einspurigen Straßenquerschnitt dar – vielmehr wird die Kapazität des Stadtrings von den einzelnen Knotenpunkten mit vergleichsweise starken querenden und abbiegenden Verkehren (Kfz-Verkehr und Straßenbahn) sowie längeren Räumzeiten an den größeren Knotenpunkten begrenzt.

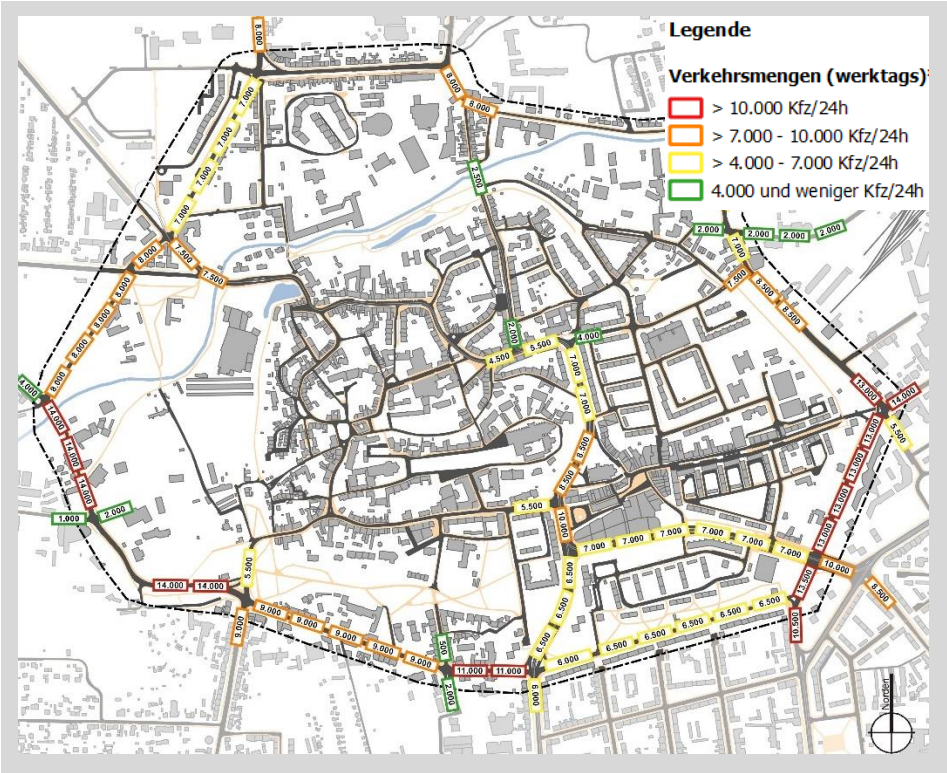

Abbildung 3.2: Ausschnitt Kfz-Verkehrsmengen im Straßennetz[15]

Auf den restlichen Abschnitten des als Bundesstraße klassifizierten südlichen Stadtrings befindet sich die tägliche Kfz-Verkehrsbelastung meist unter 10.000 Kfz/24h. Besonders an der Verkehrsbelastung der Walther-Rathenau-Straße ist eine starke Orientierung der Verkehre auf das Halberstädter Zentrum zu erkennen. Hier sind die zum Zentrum führenden Sammelstraßen[16] und die „Umfahrungsstrecke“ Walther-Rathenau-Straße mit bis zu 7.000 Kfz/24h etwa gleich belastet.

Auf den nicht als Bundesstraße klassifizierten nördlichen Abschnitten des Innenstadtrings liegt die tägliche Verkehrsbelastung mit einem DTV_w zwischen 6.000 Kfz/24h und 9.000 Kfz/24h. In vielen Abschnitten des nördlichen Innenstadtrings sind nach einer Optimierung der Knotenpunkte und der Straßenräume Potenziale für eine weitere Bündelung der Kfz-Verkehre vorhanden.

[15] Eine vergrößerte Darstellung befindet sich im Anhang 3.2
[16] Kühlinger Straße und Heinrich-Julius-Straße

Am südlichen Ende der Schützenstraße in Höhe des Knotenpunkts mit der B 81 und der Straße Am Breiten Tor wird nach der manuellen Zählung im September 2017 eine Kfz-Verkehrsbelastung von bis zu 13.000 Kfz/24h erreicht, der mit einem großzügigen Ausbau der Schützenstraße in diesem Bereich Rechnung getragen wird. Nach Norden hin nehmen die täglichen Kfz-Verkehrsbelastungen jedoch ab. So sind der weitere Verlauf der Schützenstraße und die Bleichstraße mit jeweils 6.000–7.000 Kfz/24h belastet. Eine höhere Belastung durch Bündelung der Kfz-Verkehre ist in diesem Abschnitt aus Gründen der Leistungsfähigkeit als unkritisch zu bewerten. Am Knotenpunktbereich in Höhe des Siechenhofs liegt die werktägliche Kfz-Verkehrsbelastung durch die einmündende Gröper- und Hospitalstraße mit ca. 8.000 Kfz/24h etwas höher. Eine detaillierte Analyse der Kfz-Leistungsfähigkeit erfolgt im Zuge der Maßnahmenentwicklung (vgl. Abschnitt 6.1.7). Auch auf den Landesstraßen Röderhofer Straße und Am Burchardianger beträgt die tägliche Kfz-Verkehrsbelastung 7.000–8.000 Kfz/24h. Aufgrund der fehlenden Linksabbiegestreifen und der Verkehrsbelastung des Sargstedter Wegs auf einem ähnlichen Niveau in Höhe von ca. 7.500 Kfz/24h ist am Knotenpunkt Röderhofer Straße / Am Burchardianger / Sargstedter ohne Veränderung dieses Kreuzungsbereichs eine weitere Bündelung der Kfz-Verkehre auf dem westlichen Stadtring nicht umzusetzen. Es besteht bereits eine Planung zum Umbau des Knotenpunktes, welche sich in der Planfeststellung befindet. Gegen diese wurde allerdings eine Klage gerichtet, sodass vor den nächsten Schritten gegenwärtig der Ausgang der Verhandlungen abgewartet werden muss.

Die meisten Sammelstraßen innerhalb des Stadtrings mit täglichen Verkehrsstärken von 4.000–8.000 Kfz/24h[17] lassen sich im Kontext ihrer Lage unmittelbar innerhalb des historischen Zentrums und der teils sehr nah anstehenden historischen Bebauung als stark belastet einschätzen. Dies betrifft weniger die Antonius- und Gröperstraße, deren Ausbauzustand und täglichen Verkehrsbelastung mit der umliegenden Nutzung im Wesentlichen vereinbar ist. Im Falle der dicht und wertvoll angebauten Straßenzüge Johannesbrunnen – Voigtei und Westendorf führen tägliche Kfz-Verkehre von bis zu 5.500 Kfz/24h in Spitzenzeiten zu einer Überprägung durch den Kfz-Verkehr, die für Lärm- und Schadstoffprobleme sorgt und angrenzende Nutzungen beeinträchtigt. So fallen die angrenzenden Gehwege auf dem Westendorf aufgrund des noch zur Verfügung stehenden Platzes sehr schmal aus und auf dem Straßenzug Johannesbrunnen – Voigtei können

[17] Im Falle des Verflechtungsbereichs an der Haltestelle Holzmarkt bis zu 10.000 Kfz/24h

die Potenziale dieses städtebaulich wertvollen Straßenzugs durch eine verminderte Aufenthaltsqualität nicht voll ausgeschöpft werden.

Abbildung 3.3: Platzverhältnisse Westendorf & Voigtei

Die mit einem breiten Straßenquerschnitt angelegten Straßen Heinrich-Julius-Straße, Kühlinger Straße und Hoher Weg bieten aufgrund ihres Ausbauzustands eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt auf dem kürzesten Wege. Der primär der Kfz-Verkehrsqualität dienende Ausbauzustand dieser Straßen bietet derzeit eher Anreize die Innenstadt auf dem kürzesten Weg zu durchfahren und nicht die Umfahrung über den Stadtring zu nutzen. Die somit entstehende hohe Verkehrsbelastung führt zu einer hohen Trennwirkung für querende Fußgänger oder Radfahrer und mindert die Aufenthaltsqualität in zentralen Bereichen der Innenstadt.

Das Netz der Erschließungsstraßen ist dagegen durch eine größtenteils wirkungsvolle verkehrsberuhigende Organisation vom Kfz-Verkehr wenig belastet. Der Grudenberg und die Bakenstraße zeigen mit Kfz-Verkehrsstärken von bis zu 3.000 Kfz/24h Tendenzen einer Sammelfunktion für das Gebiet der westlichen Innenstadt. Zum Teil lässt sich dies mit der hohen Anzahl an kostenlosen Parkflächen für den ruhenden Verkehr in diesem Teil der Innenstadt begründen, die ein attraktives Ziel für Kfz-Verkehre sind. Durch den historischen Straßenbelag und die dargestellte Verkehrsbelastung sind Defizite durch Lärmbelästigung auf diesen Straßen zu verzeichnen.

Auswertung der Durchgangsverkehre

Der Anteil des unmittelbaren Durchgangsverkehrs ohne Stopp in der Innenstadt liegt an den Zufahrtsstraßen bei maximal 22 %. Die folgenden Durchfahrtsrelationen weisen dabei die eine Belastung von mehr als 300 Kfz/Tag auf:

- Braunschweiger Straße – Antoniusstraße
- Heinrich-Julius-Straße – Antoniusstraße
- Braunschweiger Straße – Kühlinger Straße

Nach Umlegung der einzelnen Durchfahrtsrelationen auf die relevanten Straßenzüge und Routen ergeben sich folgende querschnittsbezogene tägliche Kfz-Belastungen im Durchgangsverkehr:

- Braunschweiger Straße / Voigtei / Johannesbrunnen: ca. 1.000 Kfz/24h
- Gerberstraße / Antoniusstraße: ca. 1.100 Kfz/24h
- Hoher Weg: ca. 1.900 Kfz/24h
- Westendorf / Schmiedestraße: ca. 700 Kfz/24h
- Heinrich-Julius-Straße: ca. 1.400 Kfz/24h
- Kühlinger Straße: ca. 1.100 Kfz/24h

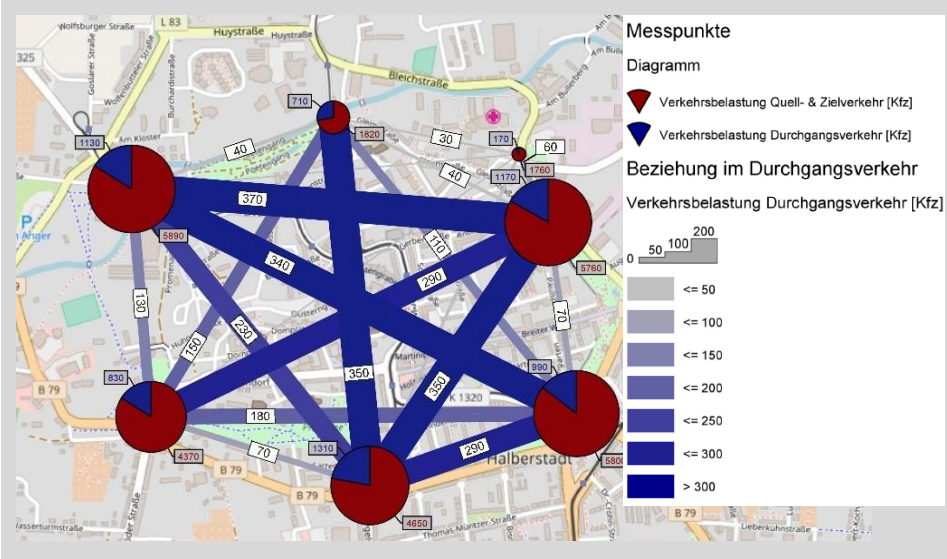

Abbildung 3.3: Kfz-Verkehrsmengen im Durchgangsverkehr (werktags, 5–21 Uhr)[18]

Vereinfacht lässt sich somit ableiten, dass der Anteil des auf die Innenstadt bezogenen Durchgangsverkehrs auf den Sammelstraßen innerhalb des Stadtrings in einem Bereich von 15 bis 25 % liegt. Dieser Wertebereich entspricht auch dem unmittelbaren Verkehrsreduzierungspotenzial falls die Attraktivität der Innenstadt für Abkürzungsverkehre bedeutend gemindert würde. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, dass auch Verkehre, die ihr Ziel

[18] Eine vergrößerte Darstellung befindet sich im Anhang 3.3

oder ihre Quelle in der Innenstadt besitzen, ihre Routenwahl verändern. So ist es denkbar, dass Kfz-Verkehre nach einer Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Stadtrings nicht mehr den kürzesten Weg durch die Innenstadt wählen.

Knotenpunktzählungen im Verflechtungsbereich B 79 / B 81

Die detaillierten Strombelastungspläne der Kfz-Knotenpunktzählungen sind im Anhang 3.4 hinterlegt.

Neben der der hohen Kfz-Belastung von bis zu 10.000 Kfz/24h entlang der Bundesstraßen (Magdeburger Straße / Schwanebecker Straße) wurde in den Knotenpunktzählungen die Stärke der kreuzenden und einmündenden Verkehrsströme ermittelt. So ist der kreuzende Verkehrsstrom Kühlinger Straße – Quedlinburger Straße mit ca. 4.500 Kfz/24h belastet. Die Fahrtrichtung entlang des Stadtrings über die Schwanebecker Straße und Schützenstraße ist mit ca. 3.500 Kfz/24h weniger genutzt. Im Vergleich der Morgenspitze und Nachmittagsspitze lässt sich keine wesentliche Lastrichtung (stadtein- bzw. stadtauswärts) feststellen. Im Erhebungszeitraum haben etwa 1.900 Fußgänger und ca. 1.000 Radfahrer die Furten am Knotenpunkt Schwanebecker Straße / Schützenstraße / Magdeburger Straße / Am Breiten Tor überquert.

Auffallend sind jedoch die hohen Schwerverkehrsanteile entlang der Bundesstraßen – diese liegen mit 9–10 % in einem hohen und für den Straßenraum prägenden Bereich. Die Schwerverkehrsanteile in den untergeordneten Knotenpunktzufahrten betragen dagegen 2–5 % und stellen sich stadtverträglicher dar. Besonders auf den Bundesstraßen sollte nach Fertigstellung der Umgehungstrasse Ost (Halberstadt / Harsleben) ein Monitoring in Bezug auf eine mögliche Reduzierung des Schwerverkehrs erfolgen.

3.1.3 Knoten- und Straßenraumgestaltung

Besonders innerstädtische Hauptverkehrs- und Sammelstraßen weisen hohe Anforderungen an die Gestaltung des Straßenraumes auf. Neben den funktionalen Nutzungsansprüchen und somit der Herstellung eines Straßenraums, den alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt nutzen können, prägen innerstädtische Straßen in hohem Maß den Charakter einer Stadt. Diese Straßen sind im besten Fall Lebensmittelpunkt der Anwohner. Die soziale Brauchbarkeit einer solchen Straße wird durch Faktoren wie

der Gestaltung von Verweilmöglichkeiten, der Durchgrünung des Straßenraums und einer optisch ansprechenden sowie charakteristischen Gestaltung bestimmt. Als Orte von Geschäftslokalen und Dienstleistungen besitzen sie darüber hinaus auch eine wirtschaftliche Bedeutung (vgl. Abbildung 3.4).

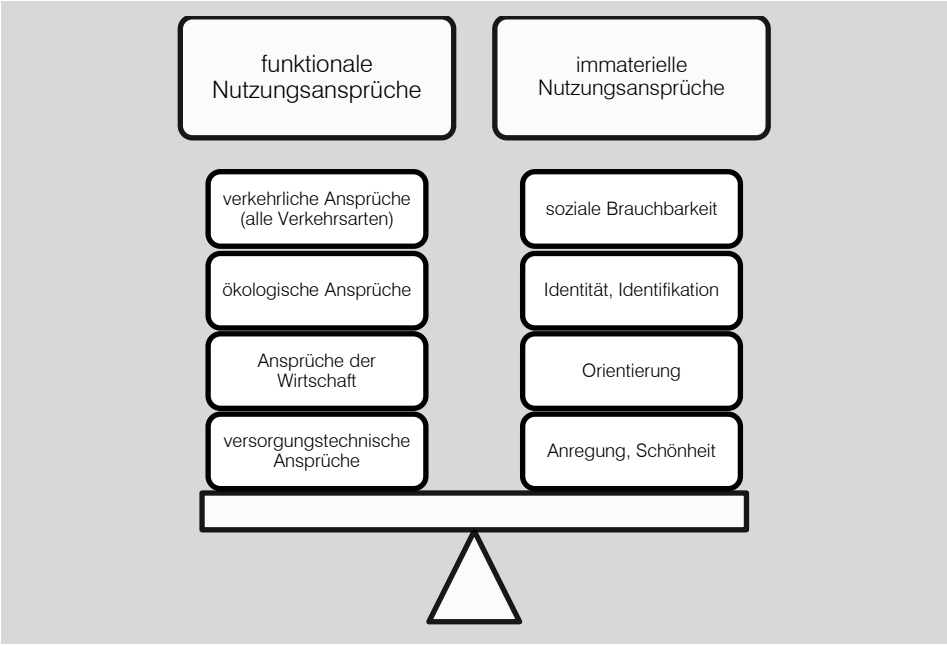

Abbildung 3.4: Nutzungsansprüche an Straßenräume nach ESG 2011[19]

Die Gestaltung des Straßenraumes und der anliegenden Knotenpunkte hat einen wesentlichen Einfluss auf das Fahrverhalten der Kfz-Fahrer. Einerseits bestehen Wechselwirkungen zwischen Straßenraumeindruck, Geschwindigkeitsniveau und der Verkehrsbelastung. Andererseits werden durch die Flächenaufteilung bzw. baulich gestaltete Nutzungsmischungen die Rahmenbedingungen für die einzelnen Verkehrsarten, sowie bezüglich der Anforderungen im Seitenraum gesetzt.

Entlang des Stadtrings wurden mit der Sanierung der Walther-Rathenau-Straße und der Schwanebecker Straße Querschnitte gewählt, die Fußgängern und Radfahrern (zumindest auf der südlichen Straßenseite) einen grundsätzlich breiten und richtlinienkonformen Seitenraum bieten und über Fahrbahnversätze z. B. im Zuge von Mittelinseln Aspekte der Geschwin-

[19] Quelle | Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG), Ausgabe 2011, Forschungsgruppe für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Juni 2011

digkeitsreduzierung beinhalten. Die Abschnitte der Röderhofer Straße, Bleichstraße und Schützenstraße nördlich der Antoniusstraße befinden sich in einem sanierungsbedürftigen Zustand (vgl. Abbildung 3.5). Zusätzlich zur unkomfortablen Oberfläche der Fahrbahn sind hier die Seitenräume der Straßen nicht geordnet und die Nutzung der Fußwege ist nur eingeschränkt barrierefrei möglich. Die Herstellung eines für alle Verkehrsteilnehmer komfortabel zu nutzenden Ringabschnitts stellt ein wichtiges Element in der Akzeptanz des gesamten Stadtrings und der Reduzierung von Kfz-Fahrten durch die Innenstadt dar.

Abbildung 3.5: Straßenraumzustände Röderhofer Straße & Bleichstraße

Die Knotenpunkte entlang des Stadtrings wickeln häufig hohe Kfz- und Schwerverkehrsmengen, sowie an vier Knotenpunkten die querende Straßenbahn, ab. Aus diesen Gründen lässt sich die grundsätzliche Steuerungsform mit Lichtsignalanlagen und Ausbauzustand der Knotenpunkte als adäquat zur Verkehrssituation bezeichnen. Alle lichtsignalgesteuerten Knotenpunkte entlang des Stadtrings sind an den zentralen Verkehrsrechner der Stadt Halberstadt angeschlossen, der das Signalprogramm dynamisch auf die jeweilige Verkehrssituation anpasst. Dem System liegen Steuerungsvorgaben wie die Bevorrechtigung des ÖPNV oder des Kfz-Verkehrs auf den Bundesstraßen zugrunde. Das Verkehrsrechner-System der Stadt Halberstadt eignet sich gut, um auch in der Zukunft auf veränderte Verkehrsströme und Ansprüche, bspw. von Radfahrern, reagieren zu können.

Die Sammelstraßen, die der Erreichbarkeit der Halberstädter Innenstadt dienen, weisen je nach Lage und angrenzender Bebauung einen sehr unterschiedlichen Ausbauzustand auf. So sind der Hohe Weg, die Kühlinger Straße und die Heinrich-Julius-Straße durch eine breite Fahrbahn gekennzeichnet, die eine überhöhte Geschwindigkeit der Kfz-Fahrer nach sich

ziehen kann. Der Straßenzug Westendorf ist durch die Enge der anstehenden Bebauung und der Gewährleistung der Befahrbarkeit in beiden Richtungen durch teils sehr enge Gehweganlagen und eine Überprägung durch den Kfz-Verkehr gekennzeichnet. Die Straßenräume Johannesbrunnen, Voigtei, Braunschweiger Straße und Gröperstraße stellen einen Kompromiss aus der städtebaulich wertvollen Situation und der Funktion als Sammelstraße und der Nutzung durch die Straßenbahn dar. Die Gestaltung der Fahrbahnen und der Seitenräume ist im Wesentlichen qualitätsvoll – jedoch weist insbesondere die durch Besucher und Anwohner empfundene zu hohe Kfz-Geschwindigkeit und -Verkehrsbelastung Verbesserungspotenziale auf (vgl. Abbildung 3.6).

Abbildung 3.6: Straßenraum Westendorf & Voigtei

Folgende Knotenpunkte des Sammelstraßennetzes sind durch auffallend lange Abbiegestreifen und einen hohen Flächenverbrauch gekennzeichnet:

- Dominikanerstraße / Gerberstraße / Hoher Weg
- Schmiedestraße / Hoher Weg
- Hoher Weg / Kühlinger Straße / Heinrich-Julius-Straße

Das Netz der Erschließungsstraßen im Umkreis des Domplatzes wurde denkmalschutzgerecht saniert und die entstandenen Straßenräume bieten ein ansprechendes städtebauliches Bild. Durch die Wahl des Kopfsteinpflasterbelags sind diese Straßenräume für den Radverkehr jedoch schwerer befahrbar (siehe Kap. 3.4.3) und bezüglich der Lärmentwicklung bei höheren Verkehrsbelastungen nicht unproblematisch.

Aufgrund der Lage der Erschließungsstraßen in Wohngebieten sind diese häufig durch parkende Fahrzeuge geprägt (vgl. Abbildung 3.7). Daraus

ergeben sich an einzelnen Stellen Defizite in der Übersichtlichkeit der Straßenräume und der Sicherheit beim Überqueren für Fußgänger.

Abbildung 3.7: Straßenraum Grudenberg & Schuhstraße

3.1.4 Wegweisung und Leitsysteme

Innerhalb des Stadtrings ist eine Vielzahl von Flächen als Parkplätze ausgewiesen. Das Parkhaus Rathauspassagen im gleichnamigen Einkaufszentrum ist als einziges durch ein Leitsystem vom Stadtring ausgewiesen. Die Möglichkeiten einer Lenkung der Kfz-Besucherströme durch eine differenzierte Führung zu den Parkmöglichkeiten werden somit nicht voll ausgeschöpft. Ein dynamisches Parkleitsystem ist in Halberstadt nicht vorhanden.

Zudem sind einige touristische Ziele vom Innenstadtring aus beschildert. An den Knotenpunkten des Rings mit den wichtigsten Sammelstraßen sind grundsätzlich das Zentrum und eine Informationsstelle für Touristen oder, auf dem nördlichen Ring, die Altstadt ausgewiesen. Zusätzlich gibt es eine Wegweisung zum Domplatz bzw. den Museen vom Ring aus und weiter über die Heinrich-Julius-Straße und Westendorf bis zum Dom. Der Ring selbst ist ebenfalls durch ein Symbol gekennzeichnet, welches an den Knotenpunkten verwendet wird. Außerdem besteht eine Beschilderung zum Krankenhaus im nordwestlichen Innenstadtbereich sowie lokal zum Burchardikloster und dem Theater an den entsprechenden Erschließungsstraßen am Ring.

Abbildung 3.8: Beschilderung auf dem Ring (Sternstraße & Schwanebecker Straße)

3.1.5 Unfallanalyse

Im Kernuntersuchungsgebiet Halberstadt kam es im Jahr 2016 zu einem leichten Rückgang der Unfallzahlen im Vergleich zum Vorjahr (-2,5 %). Dies entspricht grundsätzlich auch der langfristigen Tendenz, sowohl im umgebenden Landkreis Harz als auch im Bundesland Sachsen-Anhalt. Auch bei den Verletzten und Schwerverletzten ist für 2016 eine Verringerung zu verzeichnen. Abbildung 3.9 beschreibt die Unfallzahlen im Untersuchungsgebiet im Zeitraum von 2014 bis 2016.

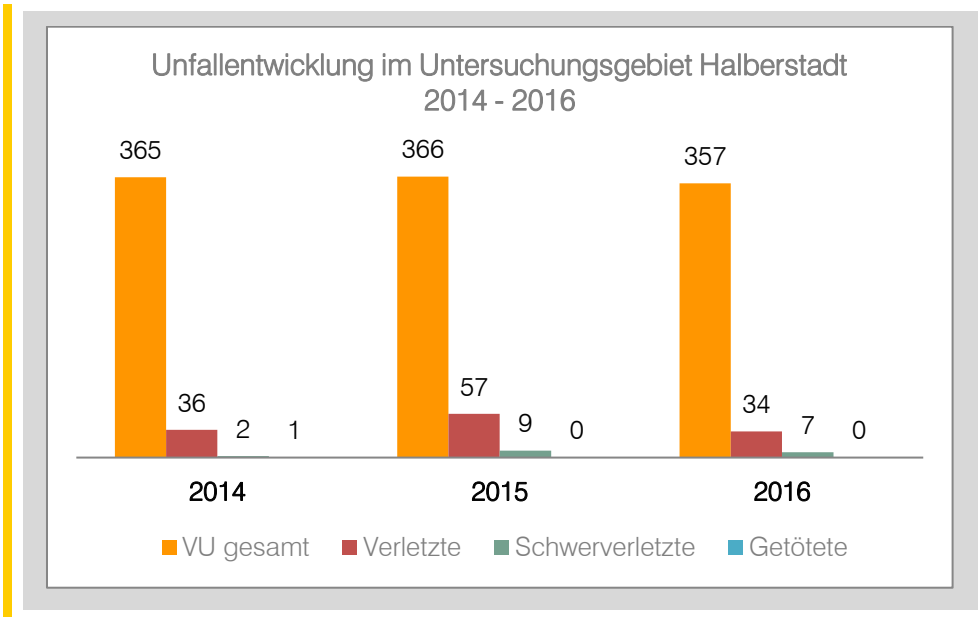

Abbildung 3.9: Unfallentwicklung im Untersuchungsgebiet Halberstadt

Trotz des rückläufigen Trends der Unfall- und Verletztenzahlen in Halberstadt waren zwischen 2014 und 2016 insgesamt 18 Schwerverletzte zu verzeichnen. Der Anteil an Unfällen mit Radfahrern und Fußgängern betrug dabei 78 % (14 Schwerverletzte). Daher sollte bei Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der nichtmotorisierte Verkehr Priorität besitzen. Insgesamt wurden im Untersuchungszeitraum 127 Verletzte und eine getötete Person registriert. Häufigster Unfalltyp in der Innenstadt sind Unfälle mit ruhendem Verkehr; auf dem Ring hingegen dominiert der Unfall im Längsverkehr.

Im Bereich des Innenstadtrings bestehen sechs unfallauffällige Bereiche. Dabei handelt es sich um fünf Unfallhäufungsstellen (UHS) und eine Unfallhäufungslinie (UHL) im Bereich der Schützenstraße, Schwanebecker Straße und Walther-Rathenau-Straße. Hier befindet sich mit fünf Schwerverletzten und 15 Leichtverletzten zudem ein Schwerpunkt der Unfälle mit Personenschaden. Nach Fertigstellung der Baumaßnahmen in diesem Bereich im Jahr 2019 sollte eine Neubewertung der Unfallsituation erfolgen. In Abbildung 3.10 sind die unfallauffälligen Bereiche gekennzeichnet und mit dem vorherrschenden Unfalltyp beschriftet. Bei auffälliger Gefährdung von Radfahrern oder Fußgängern ist dies ebenfalls markiert.

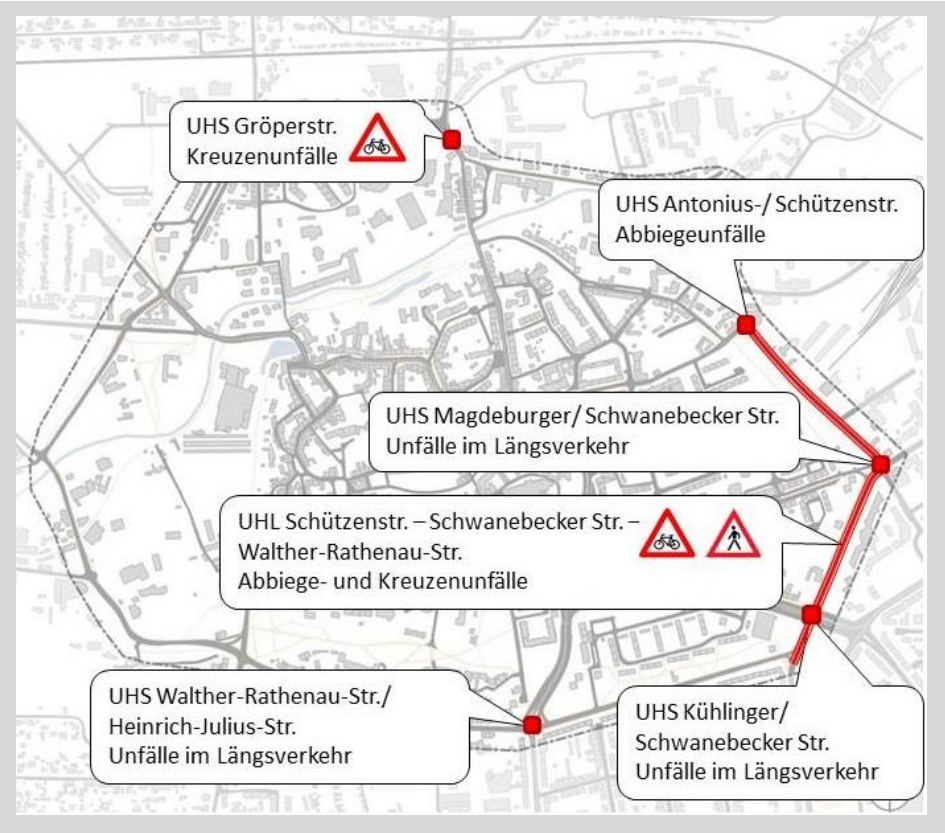

Abbildung 3.10: Unfallhäufungen 2014-2016 im Halberstädter Zentrum

3.2 Ruhender Kfz-Verkehr

3.2.1 Stellplatzbestand und Bewirtschaftungsformen

In der zentralen Innenstadt Halberstadt steht eine Vielzahl bewirtschafteter und unbewirtschafteter Parkflächen den Besuchern und Anwohnern zur Verfügung. Die wichtigsten zentralen Parkierungsanlagen in der Innenstadt mit einer Gesamtkapazität von ca. 800 Stellplätzen bilden:

- Parkhaus Rathauspassage
- Parkplatz Düsterngraben (kostenloses Parken, keine Zeitbeschränkung)
- Parkplatz Hugenottenstraße
- Parkplatz Bakenstraße (Abtshof)
- Parkpalette am Paulsplan (kostenloses Parken, bis zu 2 Stunden)

Eine private Bewirtschaftung mit Kostenpflicht erfolgt auf den 470 Stellplätzen im Parkhaus Rathauspassage und den ca. 140 Stellplätzen auf den Parkplätzen an der Baken- und Hugenottenstraße. Durch die Stadt Halberstadt werden etwa 290 Stellplätze kostenpflichtig bewirtschaftet. Diese sind untergliedert in zwei Parkbereiche, die mit Parkscheinautomaten ausgestattet sind und sich unmittelbar am Domplatz bzw. im Stadtzentrum im Umkreis der Rathauspassage befinden. Ein Überblick über die einzelnen Parkgebühren der bewirtschafteten Parkplätze ist in Tabelle 3.1 dargestellt.

Parkfläche	Parkgebühr (pro Stunde)	Tagesgebühr
Parkhaus Rathauspassage	2,00 €	4,00 €
Parkplatz Hugenottenstraße	Kein Stundensatz angeboten	2,00 €
Parkplatz Bakenstraße (Abtshof)	1,50 € / 1,00 €	9,50 €
Städtische Parkplätze (Parkraumbewirtschaftungsbereich I)	1,00 €	6,00 €
Städtische Parkplätze (Parkraumbewirtschaftungsbereich II)	1,00 €	Keine Tagesbenutzung möglich

Tabelle 3.1: Parkgebühren in der Innenstadt

Die Anzahl der kostenfreien Stellplätze in der Innenstadt übersteigt die der kostenpflichtigen Stellplätze. So sind bspw. am Düsterngraben in unmittelbarer Nähe zum Domplatz etwa 190 Parkplätze ohne Bewirtschaftung. Darüber hinaus existieren noch eine Vielzahl weiterer kleinteiliger öffentlicher sowie zusätzlich teilöffentliche und private Parkmöglichkeiten. Besonders entlang der Sammelstraßen Gröperstraße, Westendorf, Dominikanerstraße, Johannesbrunnen und Voigtei ist das Parken mit Parkscheibe werktags überwiegend auf eine Stunde beschränkt, auf letztgenannter teilweise auch auf zwei Stunden. In den Wohnstraßen Lichtwerstraße, Paulsplan, Weingarten und Franziskanerstraße gilt werktags ebenfalls eine zweistündige Zeitbeschränkung, zudem ist in der Clara-Zetkin-Straße von Montag bis Freitag tagsüber ein 30-minütiges Parken mit Parkscheibe gestattet. Vorwiegend in den östlichen Wohngebieten Schulstraße / Lichtwerstraße, Weingarten und Lindenweg befinden sich Parkplätze, welche vermietet werden und ausschließlich für Bewohner zur Verfügung stehen. Anwohnerparkplätze sind z. B. auf dem Lindenweg, im Weingarten oder auf der Clara-Zetkin-Straße vorhanden.

3.2.2 Auslastungen sowie bestehende Problem- und Konfliktbereiche

Zur Bestimmung der Parkraumkapazität und Auslastung wurden am 11. April 2018 in einem großen Teil der Innenstadt Erhebungen durchgeführt. Diese beschränkten sich auf die kostenlosen Parkflächen sowie die beiden privaten Parkplätze an der Bakenstraße (Abtshof) und an der Hugenottenstraße. Die Ergebnisse der Parkraumerhebungen sind im Anhang 3.5 dargestellt.

Bezogen auf die Innenstadt als Gesamtgebiet ist festzustellen, dass ausreichende Stellplatzkapazitäten existieren, um die bestehende Nachfrage abzudecken. Auch zu den Zeiten mit der höchsten Auslastung (Mittagszeit zwischen 12 und 14 Uhr) sind noch Stellplatzreserven vorhanden. Diese betrug bspw. im westlichen Erhebungsgebiet 144 kostenlose Stellplätze und im östlichen Erhebungsgebiet 121 kostenlose Stellplätze. Das bestehende Grundsystem zur Organisation des ruhenden Verkehrs weist somit aus Sicht des Kfz-Verkehrs genügend Reserven auf und entspricht der Bedeutung Halberstadt als regionales Mittelzentrum.

Das Parkraumangebot stellt sich dabei als sehr zersplittert und dispers dar. Einer geringen Anzahl größerer Parkierungsanlagen stehen viele kleinere Parkplätze und straßenbegleitende Parkmöglichkeiten gegenüber. Deutliche Unterschiede bestehen somit hinsichtlich der Konfliktpotenziale und Nutzungsüberlagerungen in Bezug auf die Zu- und Abfahrtswege. Verschiedene Parkierungseinrichtungen können ausgehend vom Stadtring direkt erreicht werden. Die Erschließung erfolgt über wenig sensible Straßenabschnitte. Dies trifft beispielsweise auf die Parkplätze im Zuge der Kühlinger Straße und auf das Parkhaus Rathauspassage zu. Andere Parkierungsstandorte sind nur über Straßen erreichbar, wo durch den Kfz-Verkehr deutliche Beeinträchtigungen für andere Nutzungen entstehen. Die Erschließung des großen Parkplatzes Düsterngraben erfolgt hauptsächlich über den Grudenberg oder die Bakenstraße. Auch die Schuhstraße wird durch den Erschließungsverkehr verschiedener innerstädtischer Parkierungseinrichtungen mit genutzt.

Die Auslastung der kostenpflichtigen durch die Stadt bewirtschafteten Stellflächen wurde bei einer stichprobenhaften Erhebung am 16.05.2018 um 12–13 Uhr ermittelt. Die Stellflächen am Domplatz und entlang der Schmiedestraße und Heinrich-Julius-Straße waren nur bis zu 30 % ausgelastet. Eine mittlere Auslastung zwischen 45–55 % wurde auf den Stellflächen entlang des Hohen Wegs, der Schuhstraße, der Kühlinger Straße West und am Martiniplan erfasst. Die einzigen, mit ca. 85 % hoch ausge-

lasteten, Stellflächen sind die Schrägparkstände an der Kühlinger Straße Ost.

In der Innenstadt bestehen unterschiedliche zeitliche bzw. örtliche Nachfrage- und Auslastungsspitzen. Diese können in Teilgebieten oder auf einzelnen Stellplatzanlagen zu hohen Auslastungen sowie temporär auch zu kleinteiligen Überlastungen führen. Betroffen sind hiervon in den Mittagsstunden (12–14 Uhr) beispielsweise die Parkflächen im Bereich Grudenberg und Bakenstraße, aber auch im Bereich der Franziskanerstraße und Gerhart-Hauptmann-Straße. Diese Parkflächen werden intensiv durch Pendler über den Tag genutzt. In den Abendstunden (20–22 Uhr) sind die Parkflächen an der Bakenstraße weiterhin stark ausgelastet – zu diesen Zeiten hauptsächlich durch Bewohner.

Besonders in den Gebieten westlich des Domplatzes bestehen Nutzungsüberlagerungen zwischen Bewohner- und Besucherparken. Die Möglichkeiten der Bewirtschaftung werden derzeit in diesen stark ausgelasteten Parkbereichen nicht ausgereizt. Eine flächendeckendere Bewirtschaftung liefert einen wichtigen Beitrag zur Vermeidung unnötiger Binnen- und Parksuchverkehre und damit auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie Stadt-, Aufenthalts- und Wohnqualität in der zentralen Innenstadt.

3.3 Öffentlicher Personennahverkehr

3.3.1 Erschließung und Bedienung

Der Stadtverkehr in Halberstadt wird durch die Halberstädter Verkehrs-GmbH (HVG) bedient. Diese betreibt ein dichtes Netz von zwei Straßenbahnlinien und sechs Stadtbuslinien. An der zentralen Umstiegshaltestelle Holzmarkt treffen sich alle acht Stadtverkehrslinien.

Im Anhang 3.6 befinden sich die Karten der ÖPNV-Erschließung in Halberstadts Innenstadtbereich des Stadtverkehrs sowie Regionalbusverkehrs.

Die Straßenbahnlinien 1 und 2 verkehren Mo.–Fr. von 5:30 bis etwa 17:30 Uhr im 15-Minuten-Takt[20]. Die nördlichen Straßenbahnendhaltestellen „Sargstedter Weg“ und „Friedhof“ befinden sich jeweils in der Nähe des Stadtrings am Rand der Innenstadt. Durch die Überlagerung der Straßenbahnlinien auf dem Abschnitt Hoher Weg – Holzmarkt ergibt sich hier

[20] Danach bis Betriebsschluss um etwa 19 Uhr im 30-Minuten-Takt

ein dichter 7/8-Minuten-Takt und eine Fahrtenfrequenz von somit 8 Straßenbahnen pro Stunde und Richtung.

Die Erschließungswirkung durch die Straßenbahn in der Innenstadt lässt sich als sehr gut bezeichnen. So sind etwa 80 % des bebauten Untersuchungsgebiets durch eine bis zu 300 Meter entfernte Straßenbahnhaltestelle erschlossen. Die Bereiche um das AMEOS Klinikum und die Grundschule „Walter Gemm“ sowie im Südwesten um die Straßenzüge Grudenberg / Westendorf weisen längere Haltestellenzugangswege zur Straßenbahn auf und werden durch den Stadtbusverkehr erschlossen.

Im Untersuchungsgebiet verkehren die sechs städtischen Buslinien (Linien 11–16) in der Regel Mo.–Fr. im 60-Minuten-Takt. An den Haltestellen Antoniusstraße, AMEOS Klinikum und Bleichstraße bedienen die Linien 13 und 14 den Bereich am Klinikum bestenfalls im 60-Minuten-Takt. Der südwestliche Bereich um die Straßenzüge Grudenberg / Westendorf wird an den Haltestellen „Westendorf“ und „Am Berge“ durch Linie 13 mit einer Ringfahrt Mo.–Fr. im 60-Minuten-Takt bedient. Fahrgäste, die bspw. von der Haltestelle „Am Berge“ in Richtung Holzmarkt oder Klinikum fahren wollen, müssen einen Umweg über die Florian-Geyer-Straße in Kauf nehmen.

Das Angebot der Straßenbahn und Stadtbus in der Halberstädter Innenstadt weist somit einen großen Qualitätsunterschied auf. Fahrgäste aus Stadtbereichen, die zu weit von den Haltestellen der Straßenbahn entfernt liegen, sind somit auf einen wesentlich dünneren Takt angewiesen. Im Falle des AMEOS Klinikums, einem wichtigen Ziel im ÖPNV ist ein 60-Minuten-Takt als zu niedrig einzustufen. Weiterhin werden aus den durch die Stadtbuslinien erschlossenen Bereichen keine umsteigefreien Verbindungen zum Hauptbahnhof angeboten. Ein Umstieg in die Straßenbahn am Holzmarkt ist zwingend erforderlich.

Das Angebot der Regionalbuslinien bedient die Halberstädter Innenstadt nur am Rande (vgl. Karte „Erschließung Regionalbusverkehr“ im Anhang 3.6). So verkehren alle Regionalbusverkehre über den Stadtring in Richtung Hauptbahnhof. Als bedeutend für die Innenstadt ist derzeit die Haltestelle Walther-Rathenau-Straße einzustufen, die von verschiedenen Regionalverkehrslinien bedient wird. Die Haltestelle ist mit einem Fahrgastunterstand ausgestattet, in der näheren Umgebung befinden sich jedoch keine weiteren Annehmlichkeiten für wartende Fahrgäste. Vom Stadtzentrum aus ist die Haltestelle in etwa 300 Metern Fußweg durch ein Wohngebiet zu erreichen. Für potenzielle Nutzer des Regionalbusses liegt

diese Haltestelle zu versteckt und für mobilitätseingeschränkte Nutzer zu weit weg von den Zielen in der Innenstadt. Dementsprechend steigen Mobilitätseingeschränkte häufig am Hauptbahnhof in die Straßenbahn um, was einen Zusatzaufwand von mindestens 15 Minuten bedeutet.

Abbildung 3.11: Lage der Haltestelle Walther-Rathenau-Straße[21]

3.3.2 Haltestelleninfrastruktur

Zur Sicherung eines attraktiven ÖPNV-Angebotes gehören neben Fragen der Erreichbarkeit, der Bedienung und des Übergangs auch weitere Ansprüche an die Benutzerfreundlichkeit sowie Barrierefreiheit. Wichtige Anforderungen an benutzerfreundliche Haltestellen sind somit folgende Aspekte:

- Gewährleistung einer angemessenen Aufenthaltsqualität für wartende Fahrgäste (Sitzmöbel, Sauberkeit etc.)
- Kurze, barrierefreie Wege (bei Umstiegen)
- Übersichtlichkeit und Sicherheit

Die Erreichbarkeit und die Ausstattung einer Haltestelle tragen unmittelbar zur Attraktivität des Gesamtsystems in Halberstadt bei. Eine schlecht erreichbare Haltestelle kann bspw. den Nutzer davon abhalten, überhaupt den ÖPNV für einen Weg zu wählen. Von der Beschaffenheit des Bordsteins und des Bodenbelages hängt darüber hinaus ab, ob ein barrierefreier Einstieg in das Fahrzeug gewährleistet werden kann.

[21] Kartengrundlage | [DOP / 03/2015] © LVermGeo LSA (*www.lvermgeo.sachsen-anhalt.de*) / A18/1-2006/2010

Die Haltestellen in der Halberstädter Innenstadt verfügen über eine unterschiedliche Ausstattungsqualität. Teilweise existiert nur auf einer Seite eine benutzerfreundliche Ausstattung mit Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten, Aushangfahrplan und Mülleimer (siehe Abbildung 3.12)

In der Innenstadt befinden sich jedoch auch Haltestellen, deren Ausstattung als mangelhaft zu bezeichnen ist. Zu nennen wäre beispielsweise die Haltestelle AMEOS Klinikum, welche lediglich über ein Bushaltestellen-Schild sowie einen Fahrplanaushang verfügt (siehe Abbildung 3.13). Diese Haltestelle ist außerdem nicht barrierefrei.

Abbildung 3.12: Haltestelle Torteich (links) / Haltestelle Voigtei (rechts)

Abbildung 3.13: Mangelhafte Ausstattung der Haltestelle AMEOS Klinikum

Mangelhaft hinsichtlich der Barrierefreiheit ist weiterhin der Ausbauzustand der Haltestelle Hoher Weg und als nur einseitig barrierefrei sind die Haltestellen Voigtei (siehe Abbildung 3.12), Johannesbrunnen und Gröperstraße zu nennen. An den letztgenannten Haltestellen fehlen darüber hinaus Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten und Mülleimer.

Ein weiterer Punkt der Benutzerfreundlichkeit und Sicherheit betrifft die Breite der Haltestellen. Laut Empfehlungen für die Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ 2013) sollte die nutzbare Breite an Haltestellen mindestens 2,50 Meter betragen. Von der Bahnsteigkante aus sollte eine Breite von mindestens 1,50 Meter frei von festen Einbauten für die Fahrgäste vorhanden sein. Bei der Haltestelle Holzmarkt steht eine nutzbare Breite von ca. 1,50 Meter zur Verfügung, während der Abstand von der Bahnsteigkante zu festen Einbauten nur ca. 1,10 Meter beträgt (siehe Abbildung 3.14). Diese Werte unterschreiten deutlich die in der EAÖ (Ausgabe 2013) empfohlenen Abmaße. Ähnlich verhält es sich auch mit den Haltestellen Fischmarkt und Kühlinger Straße.

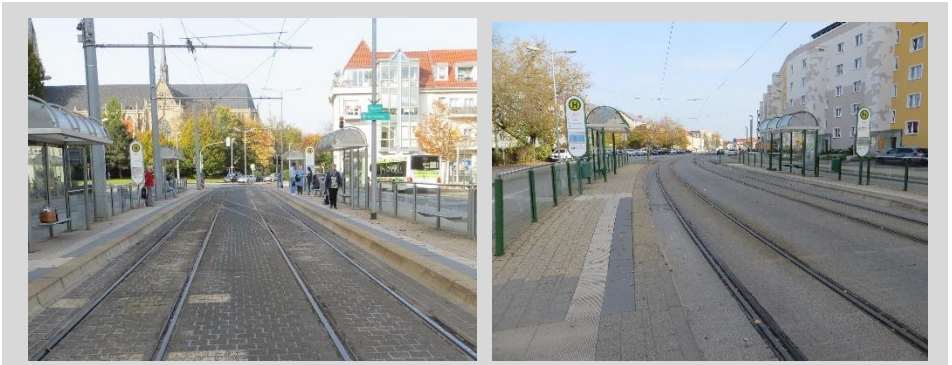

Abbildung 3.14: Haltestelle Holzmarkt (links) / Haltestelle Fischmarkt (rechts)

Des Weiteren ist eine sichere und direkte Erreichbarkeit der Haltestellen für die Fahrgäste von zentraler Bedeutung. Generell ist die Zuwegung der Haltestellen der Halberstädter Innenstadt gewährleistet. Ausnahme dabei ist die Haltestelle Walther-Rathenau-Straße. Diese ist von der Innenstadt kommend über die Grünanlage zwischen Lindenweg und Walther-Rathenau-Straße zu erreichen. Auf der südlichen Straßenseite existiert eine Mittelinsel, welche als Zugang zur Haltestelle genutzt werden kann. Problematisch ist hier jedoch, dass auf der nördlichen Straßenseite nur ein Radweg und kein straßenbegleitender Gehweg existiert. Fußgänger müssen auf dieser Straßenseite somit die abseits gelegenen, parallelverlaufenden Parkwege nutzen.

Abbildung 3.15: Haltestelle Walther-Rathenau-Straße

3.4 Radverkehr

Die Nutzung des Fahrrades wird durch verschiedene Aspekte und Rahmenbedingungen beeinflusst. Einerseits sind dies die generellen siedlungsstrukturellen und topographischen Vorrausetzungen. Weiterhin hat auch die Radverkehrsinfrastruktur eine hohe Bedeutung für die Radverkehrsnachfrage. Darüber hinaus spielen auch weiche Faktoren, wie die Wahrnehmung und das Radverkehrsklima insgesamt in einer Kommune, eine wichtige Rolle.

In den nachfolgenden Unterkapiteln wird die Bestandssituation des Radverkehrs in der Innenstadt von Halberstadt im Einzelnen bewertet.

3.4.1 Strukturelle und topographische Rahmenbedingungen

Die siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen für den Radverkehr sind in der Halberstädter Innenstadt grundsätzlich als günstig einzuschätzen. Die geringe flächenmäßige Ausdehnung der Innenstadt von maximal 1,4 km in Nord-Süd-Richtung und 1,8 km in Ost-West-Richtung, aber auch die Ausdehnung der Kernstadt Halberstadt von etwa 4x4 Kilometern, stellen ideale Reiseweiten für den Rad- aber auch für den Fußverkehr dar. Die Innenstadt wie auch die Kernstadt von Halberstadt sind insgesamt durch ein topographisch flaches Profil geprägt. In der Innenstadt existieren leichte kurze Steigungen am Domplatz. Größtenteils ist die Halberstädter Innenstadt durch Radverkehrsanlagen entlang den zur Innenstadt einfallenden Hauptverkehrsstraßen gut erreichbar, wobei die Übergänge an einzelnen Knotenpunkten des Stadtringes Optimierungsbedarf aufweisen (siehe Kapitel 3.4.5).

Neben den Radverkehrsanlagen an Straßen können in der Halberstädter Innenstadt auch gemeinsame Fuß- / Radwege durch Parkanalgen genutzt werden. Durch die Parkanlagen Plantage, Promenade und Poetengang werden somit bedeutende und attraktive Radverkehrsverbindungen abgebildet.

3.4.2 Angebots- bzw. Netzlücken

Die generelle Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen lässt sich auf Grundlage der Verkehrsaufkommen sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ableiten. In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)[22] werden hierfür die empfohlenen Einsatzbereiche zusammengefasst (siehe Abbildung 3.16). Dabei wird in folgende grundsätzliche Führungsformen unterschieden:

- Mischen: Es erfolgt eine gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn.
- Teilseparation: Für den Radverkehr wird auf der Fahrbahn ein Schutzstreifen markiert. Alternativ oder parallel ist eine Freigabe der Benutzung des Seitenraumes als Gehweg „Rad frei“ oder als anderer Radweg (ohne Benutzungspflicht) möglich.
- Separation: Der Radverkehr wird getrennt vom motorisierten Verkehr im Optimalfall auf eigenen Anlagen (Radfahrstreifen, Radweg) geführt. Es besteht Benutzungspflicht.

[22] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, Forschungsgruppe für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Dezember 2010

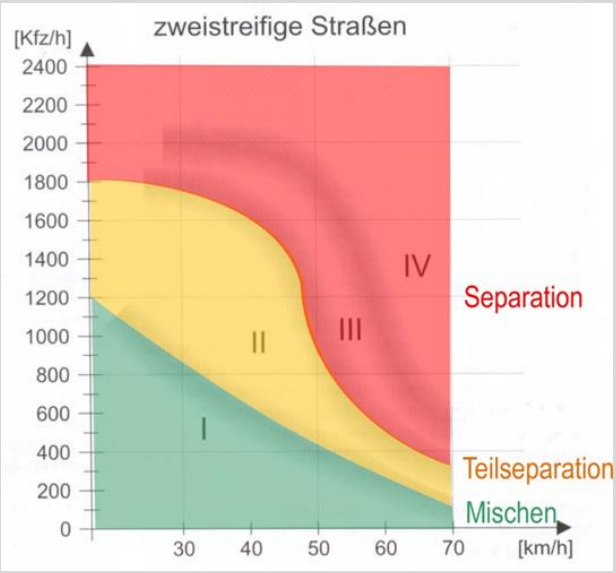

Abbildung 3.16: empfohlene Einsatzbereiche von Radverkehrsanlagen

Die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn im Mischverkehr ist gemäß der ERA bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bis zu einem Verkehrsaufkommen von ca. 400 Fahrzeugen pro Stunde (entspricht ca. 4.000–5.000 Kfz/24 h) als verträglich einzuschätzen. Bei höheren Verkehrsmengen wird eine Teilseparation, bei deutlich höheren Verkehrsmengen eine Separation des Radverkehrs empfohlen. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erweitert sich der Anwendungsbereich für den Mischverkehr bis zu einem Verkehrsaufkommen von ca. 800 Fahrzeugen pro Stunde.

Neben den Kfz-Verkehrsaufkommen sind bei der Wahl einer geeigneten Führungsform für den Radverkehr auch die Schwerverkehrsanteile, die Nutzungsanforderungen im Seitenraum sowie die topographischen Rahmenbedingungen zu beachten.

Wird das Straßennetz anhand der empfohlenen Einsatzbereiche in Abbildung 3.16 überprüft, so sind für verschiedene Hauptnetzabschnitte Angebots- bzw. Netzlücken festzustellen, bei denen keine gesonderte Radverkehrsanlage existiert und der Radverkehr somit auf der Fahrbahn geführt wird.

- Straße der Opfer des Faschismus
  - Mischverkehr zwischen Wernigeröder Straße und Theaterpassage
  - Fehlen eines Radwegs oder Radfahrstreifens
- Heinrich-Julius-Straße stadtauswärts
  - Mischverkehr zwischen Kühlinger Straße und Straße der Opfer des Faschismus
  - zwischen Schmiedestraße und Kühlinger Straße nur schmaler Gehweg mit Zusatzzeichen „Rad frei“, der gleichzeitig als Aufstellfläche für wartende Fahrgäste dient (weiteres Hindernis durch Stufen in diesem Bereich)
  - Fehlen eines Schutzstreifens stadtauswärts
- Bleichstraße / Schützenstraße
  - Mischverkehr zwischen Gröperstraße und Antoniusstraße
  - auf nördlicher Seite Bleichstraße zwischen Brücke Holtemme und Gröperstraße Gehweg mit „Rad frei“
  - Fehlen eines Schutzstreifens
- Röderhofer Straße
  - Mischverkehr auf östlicher Straßenseite sowie auf westlicher Straßenseite zwischen Röderhofer Straße 3 und Sargstedter Weg
  - Fehlen eines Schutzstreifens auf östlicher Seite, Fehlen eines kurzen Schutzstreifens auf westlicher Seite
- Kühlinger Straße
  - Mischverkehr
  - Fehlen eines Schutzstreifens / Radverkehrsstreifen

Die im Anhang 3.7 hinterlegte Analysekarte bildet die Radverkehrssituation im Innenstadtbereich Halberstadts ab.

Die Fußgängerzone Breiter Weg / Fischmarkt ist als Netzlücke des Radverkehrs zu bezeichnen, da diese aufgrund ihrer Verbindungsfunktion in Richtung Hauptbahnhof eine bedeutende Radverkehrsverbindung darstellt und lediglich zwischen 19:00 Uhr und 8:00 Uhr für Radfahrer freigegeben ist. Die Fußgängerzone ist mit ihren zahlreichen Geschäften zugleich ein wichtiges Ziel täglicher Erledigungen. Die auf dem Breiten Weg häufig angelegten breiten Hochbeete stellen Einengungen der insgesamt breit bemessenen Fußgängerzone dar. Im Zusammenhang mit einer geplanten Umgestaltung des Breiten Weges könnte die Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr als Chance für eine zunehmende Belebung angesehen werden.

Außerdem ist das Straßennetz an einigen Stellen aufgrund von Einbahnstraßenregelungen für den Radverkehr nicht durchlässig. Dies betrifft insbesondere die Schuhstraße und die Hospitalstraße sowie die Braunschweiger Straße zwischen Am Burchardianger und Sargstedter Weg. Hier besteht Handlungsbedarf hinsichtlich einer systematischen Prüfung der Straßenabschnitte zur Einbahnstraßenfreigabe für den Radverkehr.

3.4.3 Oberflächenbeschaffenheit

Die Oberflächenbeschaffenheit einer Verkehrsanlage hat einen wesentlichen Einfluss auf die Nutzungsqualität und den Fahrkomfort im Radverkehrsnetz. In der Halberstädter Innenstadt ist aus Gründen des Denkmalschutzes teilweise Kopfsteinpflaster verbaut, welches für eine Einschränkung der Nutzungsqualität sorgt. Allerdings sind hier die Nutzungsanforderungen des Radverkehrs mit den städtebaulichen und gestalterischen Zielstellungen abzuwägen. Gewisse Einschränkungen für den Radverkehr sind daher hinzunehmen. Zumeist sind ohnehin nur kurze Abschnitte betroffen, die zudem häufig vorrangig Erschließungsfunktionen haben. Generell sollte auf eine Ebenflächigkeit der Pflasteroberflächen geachtet werden. Dies ist vor allem dort wichtig, wo neben der Erschließungs- auch Verbindungsfunktionen gewährleistet werden.

Entlang des Straßenzugs Braunschweiger Straße – Voigtei – Johannesbrunnen stellt das größtenteils verlegte[23] graue runde Kopfsteinpflaster mit einer teils welligen Oberfläche und größeren Fugen zwischen den einzelnen Pflastersteinen ein großes Hindernis für den Radverkehr dar. Eine bessere Befahrbarkeit für den Radverkehr weist der mit einem geschliffenen Kleinpflaster hergestellte Straßenabschnitt der Voigtei zwischen Bakenstraße und Trillgasse auf. Darüber hinaus besteht für den Radverkehr aufgrund der Straßenbahngleise ein erhöhtes Unfallrisiko im Falle des Hineinrutschens der Reifen in die Gleise.

3.4.4 Radverkehrsführung / Problemstellen entlang der Strecke

Die vorhandenen Radverkehrsanlagen sind in unterschiedlichen Zeiträumen entstanden bzw. erneuert und angepasst worden. Seitdem haben

[23] entlang der Braunschweiger Straße (Sargstedter Weg bis Voigtei), Voigtei (Braunschweiger Straße bis Bakenstraße sowie in Richtung Westen zwischen Trillgasse und Johannesbrunnen) und Johannesbrunnen

sich teilweise die Empfehlungen zur Gestaltung von Radverkehrsanlagen sowie die verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen (46. Änderungsnovelle zur StVO sowie die parallele Anpassung der zugehörige VwV-StVO im Jahr 2009, sowie StVO-Anpassung 2013) grundlegend geändert. Ziel einer modernen Radverkehrsförderung ist eine möglichst fahrbahnnahe Radverkehrsführung im Blickfeld des Kfz-Verkehrs. Diese reduziert die Konfliktpotenziale sowohl mit ab- und einbiegenden Fahrzeugen als auch mit dem Fußverkehr.

In der Regel sind in der Halberstädter Innenstadt gemeinsame oder getrennte Rad- / Fußwege sowie Fußwege mit dem Zusatzschild „Rad frei“ vorzufinden (vgl. Analysekarte im Anhang 3.7). Diese konzentrieren sich hauptsächlich auf die Hauptverkehrs- und Sammelstraßen, da aufgrund der Tempo-30-Zonen im nachgeordneten Netz kein Separieren notwendig ist. Hier fährt der Radfahrer meist im Mischverkehr.

Auf der Heinrich-Julius-Straße wurde stadteinwärts bereits eine moderne Radverkehrsanalage in Form eines Schutzstreifens angelegt, die als Teilseparation aus einem der zwei Fahrstreifen ausgebildet wurde. Darüber hinaus wurde entlang der Schwanebecker Straße ein moderner getrennter Rad-/Fußweg angelegt (siehe Abbildung 3.17).

Abbildung 3.17: Schutzstreifen Heinrich-Julius-Straße stadteinwärts (links), Radweg Schwanebecker Straße (rechts)

Generell sind an einigen Stellen im Netz Mängel im Übergang von endenden Radverkehrsanlagen auf die Fahrbahn festzustellen. So zum Beispiel

auf der Heinrich-Julius-Straße stadtauswärts am Knotenpunkt Heinrich-Julius-Straße / Kühlinger Straße. Auf dem Hohen Weg ist der Gehweg für Radfahrer freigegeben. Die Freigabe endet auf Höhe Kühlinger Straße und es existiert kein gesicherter Übergang auf die Fahrbahn der Heinrich-Julius-Straße. Ebenso verhält es sich mit dem stadteinwärts verlaufenden gemeinsamen Rad- / Fußweg an der Braunschweiger Straße, welcher für stadteinwärts fahrende Radfahrer abrupt am Burcharditor endet.

Abbildung 3.18: Heinrich-Julius-Straße (links) und Am Burcharditor (rechts): fehlender Übergang auf Fahrbahn

Bei der Radverkehrsführung ist darauf zu achten, dass für einen Straßenabschnitt jeweils nur eine Führungsform (z. B. getrennter Rad-/Fußweg) mit einheitlicher Ausweisung gewählt wird. Wechselnde Beschilderungen wie z. B. auf der westlichen Seite der Schützenstraße zwischen Radweg und gemeinsamem Rad- / Fußweg sind stets zu vermeiden. Des Weiteren ist festzustellen, dass die farblich optische Ausgestaltung der gemeinsamen Rad-/Fußwege häufig nicht zur Beschilderung passt. Hier suggeriert die rote bzw. graue Pflasterung, dass es sich um einen getrennten Rad- / Fußweg handelt (Beispiel siehe Abbildung 3.19). Von dieser optisch irritierenden Gestaltung sind folgende Straßen betroffen:

- Huystraße
- Braunschweiger Straße
- Sternstraße
- Straße der Opfer des Faschismus (zwischen Theaterpassage und Spiegelstraße)

- Hoher Weg
- Heinrich-Julius-Straße (zwischen Kühlinger Straße und Martiniplan)
- Schützenstraße (zwischen Antoniusstraße und Dr.-Springorum-Straße sowie zwischen Augustenstraße und Schwanebecker Straße existiert Mittelmarkierung)

Abbildung 3.19: Wechselnde Beschilderung auf Schützenstraße (links), Gemeinsamer Rad-/Fußweg auf Huystraße mit farblicher Trennwirkung (rechts)

3.4.5 Radverkehrsführung an Knotenpunkten und Haltestellen

Noch wichtiger als auf der freien Strecke ist eine Führung des Radverkehrs im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs an Knotenpunkten. Hier bestehen die höchsten Konfliktpotenziale. Bordseitige Radverkehrsangebote sollten deshalb im Knotenpunktbereich rechtzeitig an die Kfz-Fahrbahn heran verschwenkt sowie auf Fahrbahnniveau überführt werden. Bei untergeordneten Einmündungen ist alternativ die Umgestaltung in eine Gehwegüberfahrt möglich.

Eine moderne Knotenpunktlösung findet sich in Halberstadt in der Zufahrt Heinrich-Julius-Straße stadteinwärts am Knotenpunkt Heinrich-Julius-Straße / Kühlinger Straße (siehe Abbildung 3.20). Hier existiert eine große Aufstellfläche im Sichtfeld der Kfz-Fahrer auf der Fahrbahn. Optimierungsbedarf besteht hier in den Zufahrten der restlichen Knotenpunktarme sowie im Übergang in das weiterführende Radverkehrsnetz.

Abbildung 3.20: Aufstellfläche am Knotenpunkt Heinrich-Julius-Straße/ Kühlinger Straße

Am Knotenpunkt Schützenstraße/ Antoniusstraße befindet sich der Radfahrer zwar im Sichtfeld des Kfz-Fahrers, jedoch endet hier die Radverkehrsanlage. Auch nach dem Knotenpunkt existiert Schützenstraße keine Radverkehrsanalage. Im Knotenpunktbereich kann es daher zu gefährlichen Situationen zwischen Kfz- und Radverkehr kommen.

Abbildung 3.21: Knotenpunkt Schützenstraße/Antoniusstraße

Außerdem weist der Knotenpunkt Sargstedter Weg / Röderhofer Straße / Am Burchardianger bezüglich der Radverkehrsführung Optimierungsbedarf auf. Der von der Bahntrasse her kommende einseitige Zweirichtungs-

radweg endet an der Straßenbahngleisschleife. Für stadteinwärts fahrende Radfahrer fehlen ein gesicherter Übergang zum gegenüberliegenden Radweg sowie eine Bordabsenkung desgleichen. Weiterhin fehlt für den stadteinwärts fahrenden Radfahrer eine Radverkehrsanlage nach dem oben benannten Knotenpunkt auf der Braunschweiger Straße. An diesem Knotenpunkt wurden gefährliche Situationen beobachtet. Für den Stadtauswärtsfahrenden Radfahrer ist die bestehende Wegeführung über die Gleisschleife und Umlaufsperren hinderlich und umwegig. Der zwischen Gleisschleife und Sargstedter Weg entstandene Trampelpfad signalisiert hier Handlungsbedarf.

Des Weiteren bestehen Defizite in der Weiterführung des Radweges am Knotenpunkt Heinrich-Julius-Straße / Straße der Opfer des Faschismus / Walther-Rathenau-Straße / Spiegelstraße. Der stadtauswärts fahrende Radfahrer wird auf der Heinrich-Julius-Straße auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Am Knotenpunkt ist die Führung zum gemeinsamen Fuß- / Radweg zur Spiegelstraße unklar bzw. fehlt hier eine Bordabsenkung auf der Heinrich-Julius-Straße, um die LSA-Furten im westlichen Knotenpunktbereich nutzen zu können.

Die Führung des Radverkehrs an Haltestellen weist vor allem bei hohen Fahrgastzahlen ein erhöhtes Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Fußverkehr auf. Daher ist hier eine adäquate, sichere Radverkehrsführung von großer Bedeutung. Speziell an der stark frequentierten zentralen Haltestelle Holzmarkt sind hier besonders bei Fahrgastwechsel Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr zu erwarten (siehe Abbildung 3.22).

Abbildung 3.22: Haltestelle Holzmarkt

3.4.6 Radabstellanlagen

Fahrradabstellanlagen bilden einen wichtigen Bestandteil der Fahrradinfrastruktur und sind in allen wichtigen Quell- und Zielbereichen des Rad-

verkehrs notwendig. Öffentliche bzw. private Radabstellanlagen sollten vor allem an Einzelhandelsstandorten, an öffentlichen und touristischen Einrichtungen, Freizeiteinrichtungen sowie an Bildungsstandorten ausreichend vorhanden sein und über eine ansprechende Qualität und Nutzerfreundlichkeit verfügen.

Hinsichtlich Nutzerfreundlichkeit der öffentlichen Radabstellanlagen in der Halberstädter Innenstadt ist ein mittelmäßiges Qualitätsniveau zu verzeichnen. Es existieren viele in der Form unterschiedliche Radabstellanlagen (siehe Abbildung 3.23). Zum Teil handelt es sich um Anlehnbügel oder ähnliche Abstelleinrichtungen, die ein bequemes und sicheres Abstellen und Anschließen der Fahrräder ermöglichen. Dennoch besteht hinsichtlich der Anzahl der Radabstellmöglichkeiten weiterer Anpassungsbedarf. Neben der Stadt Halberstadt sind hier jedoch auch die Gewerbetreibenden gefordert, zur Verbesserung der Bestandssituation beizutragen.

Abbildung 3.23: Beispiele Radabstellanlagen in der Halberstädter Innenstadt

Darüber hinaus bestehen weitere Verbesserungspotenziale an öffentlichen Einrichtungen, Betrieben, Bildungs- und Einzelhandelseinrichtungen sowie innerhalb der Wohngebiete. Hier besteht sowohl hinsichtlich der Qualität als auch bezüglich der Quantität weiterer Bedarf. Gerade im privaten Bereich kommen häufig noch sogenannte „Felgenklemmer“ zum Einsatz. Zudem sollten dort, wo länger geparkt wird, überdachte Abstellmöglichkeiten angeboten werden, wie es beispielsweise am AMEOS Klinikum für

Mitarbeiter bereits der Fall ist (siehe Abbildung 3.24). In Verbindung mit der steigenden Anzahl hochwertiger Elektrofahrräder steigt zukünftig auch der Bedarf nach abschließbaren Radabstellmöglichkeiten.

Abbildung 3.24: Überdachte Abstellanlage am AMEOS Klinikum

3.5 Fußverkehr

So gut wie jede Mobilitätskette startet und endet zu Fuß. Der Fußverkehr bildet entsprechend das Fundament bzw. die „Basismobilität“ der Fortbewegung in einer Stadt. Es bestehen keine sozialen Zugangsbarrieren. Zu Fuß gehen ist gesund und umweltfreundlich. Gute Bedingungen für den Fußverkehr bilden daher ein zentrales Merkmal von Städten mit einer hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität.

Wichtige Vorrausetzungen bilden attraktive Fußwegverbindungen, die Schaffung ausreichender Räume in den Seitenbereichen sowie die Sicherung attraktiver Querungsmöglichkeiten und möglichst barrierefreier Verkehrsanlagen. In der Innenstadt Halberstadt als das „Tor zum Harz“ besitzt der Fußverkehr auch eine touristische Bedeutung.

3.5.1 Strukturelle und topographische Rahmenbedingungen

Wie auch beim Radverkehr sind die strukturellen und topographischen Rahmenbedingungen für den Fußverkehr von wichtiger Bedeutung. Die kompakten Stadtstrukturen in der Halberstädter Innenstadt bieten für den Fußverkehr positive strukturelle Rahmenbedingungen.

Neben den straßenbegleitenden Fußwegen existieren in der Halberstädter Innenstadt auch zahlreiche attraktive Wegeverbindungen durch Parkanlagen, wie der Plantage, Promenade und Poetengang sowie entlang der Schützenstraße, Schwanebecker Straße und Walther-Rathenau-Straße.

Eine wichtige Achse für den Fußverkehr bildet die Fußgängerzone Breiter Weg / Fischmarkt und Domplatz. Die Bedeutung dieser zentralen Achse wird auch im Integrierten Stadtentwicklungskonzept der Stadt Halberstadt wiedergespiegelt. Diese Achse wird jedoch durch die breite und verhältnismäßig stark belastete Straße Hoher Weg unterbrochen, wodurch es an dieser Stelle zu einer Trennwirkung kommt.

Eine Analysekarte zur Abbildung der Situation des Fußverkehrs befindet sich im Anhang 3.8.

3.5.2 Querungsmöglichkeiten

Die Querungsmöglichkeiten in der Halberstädter Innenstadt sind differenziert zu bewerten. Grundsätzlich sind die Querungsbedingungen im Zuge von Hauptstraßen häufig eingeschränkt. Dies wird einerseits durch die Breite der zu querenden Fahrbahnflächen, anderseits durch die hohen Verkehrsaufkommen verursacht. Wichtig ist daher, dass in regelmäßigen Abständen sowie an wichtigen Verflechtungspunkten bzw. Gehwegachsen sichere Querungsmöglichkeiten angeboten werden.

Die mit einem breiten Straßenquerschnitt angelegten Straßen Heinrich-Julius-Straße, Kühlinger Straße und Hoher Weg erzeugen aufgrund ihres Ausbauzustands und ihrer hohen Verkehrsbelastung eine hohe Trennwirkung für querende Fußgänger sowie für Radfahrer, die im zentralen Innenstadtbereich kritisch zu bewerten ist. In der Halberstädter Innenstadt fehlen derzeit speziell auf dem Hohen Weg und auf dem nördlichen Stadtring an der Schützenstraße, Bleichstraße und Huystraße Querungsmöglichkeiten.

Am LSA-Knotenpunkt Hoher Weg / Gerberstraße / Dominikanerstraße fehlt auf dem Hohen Weg eine Furt bzw. eine Signalisierung für Fußgänger oder Radfahrer zur Querung des Hohen Weges in Ost-West-Richtung. Ebenso verhält es sich am Knotenpunkt Wilhelm-Külz-Straße / Theaterpassage / Straße der Opfer des Faschismus. Hier fehlt eine LSA-Fußgängerfurt auf östlicher Knotenpunktseite zum direkten Queren der Straße der Opfer des Faschismus. Derzeit ist dies nur auf westlicher Knotenpunktseite möglich.

Auf der Schützenstraße wird aufgrund des Klinikums bzw. durch die Haltestelle und dem auf der Klinik gegenüberliegenden Straßenseite befindlichen Parkplatz Querungsbedarf erzeugt (siehe Abbildung 3.25). An diesen Stellen ist die Einrichtung von sicheren Querungsanlagen zu prüfen (vgl. Analysekarte im Anhang 3.8).

Ebenso besteht Querungsbedarf auf der Kühlinger Straße in Höhe der Rathauspassage. Hier wurde auf südlicher Seite der Kühlinger Straße der Seitenraum vorgezogen, um die Sichtverhältnisse für Fußgänger zu gewährleisten. Aufgrund der Straßenbahngleise kann hier keine Mittelinsel integriert werden.

Abbildung 3.25: Fehlende Querungsmöglichkeit an der Haltestelle AMEOS Klinikum

3.5.3 Barrierefreiheit

Entsprechend des Diskriminierungsverbotes im Artikel 3 Absatz 3 des Grundgesetzes darf niemand wegen seiner Behinderung benachteiligt werden. Dies muss im Rahmen jeglicher Verkehrsraumgestaltung durch ein „Design für Alle“ bzw. eine barrierefreie Gestaltung berücksichtigt werden.

Barrierefreiheit wird dabei im Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) im § 4 wie folgt definiert:

- *„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne*

besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind."

Im Bestand sind die Fortbewegungsmöglichkeiten für verschiedene Nutzergruppen in der Halberstädter Innenstadt zum Teil eingeschränkt. Barrierefreie Verkehrsanlagen existieren bisher nicht durchgängig. Betroffen sind neben mobilitätseingeschränkten Personen im eigentlichen Sinne[24] auch ältere Menschen sowie Kinder. Des Weiteren fehlen taktile Bodenelemente für Sehbehinderte bisher im allgemeinen Straßenbild der Halberstädter Innenstadt. Diese sollten entsprechend des Behindertengleichstellungsgesetzes speziell an stark belasteten Knotenpunkten und Haltestellen nachgerüstet werden.

Des Weiteren sind Bordabsenkungen an Knotenpunkten ein wesentliches Element für das barrierefreie Queren von Straßen. Diese Bordabsenkungen fehlen an verschiedenen Knotenpunkten der Halberstädter Innenstadt, wie z. B. an der Straße der Opfer des Faschismus/Seminarstraße (siehe Abbildung 3.26 links). Darüber hinaus erschwert zum Teil eine mangelhafte Oberflächenbeschaffenheit der Fußwege wie z.B. durch den Verbau von grobem, fugenreichem Pflaster das Vorankommen speziell mobilitätseingeschränkter Personen (siehe Abbildung 3.26 rechts).

An einigen Stellen wie z. B. auf der Straße Westendorf weisen die Gehwege deutlich geringere Abmaße als in den Regelwerken (RASt 06) empfohlen auf, wodurch Rollstuhlfahrer oder auch Kinderwagen speziell in Begegnungsfällen nicht passieren können.

Abbildung 3.26: links: fehlende Bordabsenkung; rechts: mangelnder Wegezustand

[24] Zu dieser Gruppe gehören Menschen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen sowie Körperbehinderte, Sehgeschädigte, Hörbehinderte, Sprachbehinderte und psychisch behinderte Menschen.

3.6 Fazit der Analyse

Die im Anhang 3.9 hinterlegte Mängelkarte fasst die Schwerpunkte der innerhalb der Bestandsanalyse identifizierten (verortbaren und wichtigsten) Defizite zusammen und gibt einen Überblick über deren räumliche Verteilung im Innenstadtgebiet. Sie erweist sich zudem als hilfreich, um einen räumlichen Bezug zu den im Kapitel 6 dargelegten Maßnahmen herzustellen. So wird jedes Defizit durch einen Maßnahmenvorschlag abgedeckt.

Der um die Halberstädter Innenstadt verlaufende Stadtring bietet in seiner grundsätzlichen Anlage gute Chancen, die Innenstadt vom Kfz-Verkehr zu entlasten. Die Ausstattung der meisten Knotenpunkte mit verkehrsabhängigen LSA-Steuerungen ist geeignet, um auf veränderte Kfz-Ströme zu reagieren und eine Priorisierung der Kfz-Verkehre voranzutreiben. Demgegenüber steht der Ausbauzustand des Stadtrings, besonders an den Abschnitten, die nicht als Bundesstraße klassifiziert sind. Eine zügige Sanierung und Modernisierung der Verkehrsanlagen schafft wesentliche Grundlagen für die Erreichung der Ziele des Verkehrskonzepts.

Innerhalb des Stadtrings bieten die oft mit Tempo 50 befahrbaren Sammelstraßen nicht genügend Widerstand, damit unnötige Kfz-Verkehre die Innenstadt meiden. Eine Fahrt durch die Innenstadt ist (außerhalb der Spitzenzeiten) meistens genauso schnell wie die Fahrt über den Stadtring. Grundsätzlich gilt es hier, den Ausbauzustand der Sammelstraßen mit einer niedrigeren angestrebten Geschwindigkeit in Einklang zu bringen.

Das Angebot an kostenlosen Parkplätzen ist in der Halberstädter Innenstadt verhältnismäßig groß. Besonders in der westlichen Innenstadt wird dieses Angebot auch durch Voll- über Überbelegung der Parkplätze genutzt – verbunden mit den damit entstehenden Nachteilen für Bewohner, die auf einen Parkplatz angewiesen sind. Die behutsame Einführung bzw. Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung in der westlichen Innenstadt stellt somit ein wichtiges Mittel zur Steuerung der Kfz-Verkehre dar.

Die Innenstadt wird durch die Straßenbahn sehr gut bedient und etwa zu 80 % erschlossen. In den Gebieten außerhalb dieser direkten Erschließung ist der starke Qualitätsunterschied des Stadtbusses in Bezug auf Bedienungsdichte spürbar. Weiterhin stellt sich die Anbindung der Halberstädter Innenstadt an die Regionalbuslinien nicht optimal dar.

Insgesamt wird deutlich, dass in der Halberstädter Innenstadt trotz guter struktureller Rahmenbedingungen noch deutliche Potenziale zur Verbesse-

rung des Radverkehrsangebots existieren. Mit den bereits erfolgten Veränderungen im Zuge der Heinrich-Julius-Straße oder der Schwanebecker Straße wurden hierzu bereits erste wesentliche Impulse gesetzt. Diese gilt es im Sinne einer konsequenten Schaffung und Vernetzung von Radverkehrsangeboten zu nutzen.

Die Gestaltung des Fußverkehrs spielt für die Entwicklung der Nahmobilität und des touristischen Erlebens der Halberstädter Innenstadt eine elementare Rolle. Dieser Bedeutung wird die Ausstattung vieler Verkehrsanlagen an Knotenpunkten und an Hauptverkehrs- sowie Sammelstraßen noch nicht gerecht. Trennwirkungen durch fehlende Querungsmöglichkeiten über Straßenzüge oder längere Wartezeiten an Fußgängerampeln sowie fehlende bzw. zu schmale Gehwege sollten konsequent bei Ausbaumaßnahmen behoben werden.

4 Planfälle

4.1 Verkehrliche Auswirkungen der Umgehungstrassen

Derzeit befinden sich zwei Umgehungstrassen um die Stadt Halberstadt bereits in Bau bzw. im vordringlichen Bedarf des aktuellen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030. In den Nutzen-Kosten-Analysen des BVWP werden für die Bauprojekte folgende Nutzungsdaten ausgewiesen:

- Ortsumgehung Ost[25] (B 79 – OU Harsleben – OU Halberstadt-Ost – B 81):
  - Abschnitt zwischen B 79 – B 81 mit künftiger mittlerer Verkehrsbelastung im Planfall 2015 von 7.000 Kfz/24h[26]
- Ortsumgehung Nord (B 81 – Huylandstraße – B 79 – B 81):
  - Künftige mittlere Verkehrsbelastung im Planfall 2030 von 11.000 Kfz/24h
  - Abnahme der Verkehrsbelastung auf der B 81 um 6.000–7.000 Kfz/24h
  - Abnahme der Verkehrsbelastung auf dem südlichen Stadtring (B 79) um 5.000 Kfz/24h

Die Belastungszahl von bis zu 7.000 Kfz/24h auf dem nördlichen Abschnitt der **Ortsumgehung Ost (Halberstadt / Harsleben)** kann nach einem Test im städtischen Verkehrsmodell bestätigt werden. Es ist davon auszugehen, dass dieser Abschnitt der Umgehungsstraße zusätzlich zu den Kfz-Verkehren auf der Relation B 81 (Magdeburg) – B 79 (Quedlinburg) durch die unmittelbare Anbindung an die BAB 36 Kfz-Verkehre der Relation entlang der B 81 (Magdeburg–Blankenburg) aufnehmen wird.

Wesentlich niedrigere Verkehrsmengen werden jedoch hauptsächlich entlang der Osttangente erwartet; es ist zu erwarten, dass die B 81 und B 79 in der Innenstadt nur moderat entlastet werden.

[25] Fertigstellung Ende 2019 / Anfang 2020
[26] Quelle | Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur: Bundesverkehrswegeplan 2003

Die künftige Kfz-Verkehrsbelastung von bis zu 11.000 Kfz/24h auf der Trasse der Ortsumgehung Nord („Helm-Variante") sollte nach der Freigabe der Ortsumgehung Ost (Halberstadt / Harsleben) nochmals prognostiziert werden. Es ist eine Bündelungswirkung der Ortsumgehung Ost (Harsleben) auch für die Relation der B 81 (Magdeburg – Blankenburg) zu erwarten. So ist denkbar, dass Kfz-Fahrer anstatt der Fahrt durch Halberstadt die Trasse der Ortsumgehung und die BAB 36 nutzen.

Die Auswirkungen der Ortsumgehungen auf die Maßnahmenentwicklung im innerstädtischen Bereich sind als nicht entscheidend bezüglich der grundsätzlichen Ausrichtung der zu entwickelnden Maßnahmen zu bewerten. Dort wo angebracht, wird in den Maßnahmen auf die grundlegenden Möglichkeiten einer Verkehrsreduzierung durch die Ortsumgehungen hingewiesen.

4.2 Fortbestand der Halberstädter Straßenbahn

Laut regionalem Entwicklungsplan für die Planungsregion Harz (2009) soll „der Straßenbahnbetrieb in Halberstadt als Teil des innerstädtischen ÖPNV-Systems in angemessenem Umfang erhalten bleiben". Diesem Ziel widmet sich auch der aktuelle Nahverkehrsplan des Landkreises Harz (2016) und sieht keine wesentlichen Angebotsänderungen im Halberstädter Straßenbahnnetz vor. Auch aus Sicht der verkehrlichen Entwicklungsziele der Halberstädter Innenstadt sind die starken Straßenbahnachsen ausdrücklich zu begrüßen.

Aus diesem Grund wird für die folgende Entwicklung von Handlungsfeldern und Maßnahmen von einem Weiterbetrieb der Straßenbahn mit einem dem Ist-Zustand ähnlichen Fahrtenangebot ausgegangen. Um den Investitionsbedarf in Bezug auf das Netz der Straßenbahn (Gleisanlagen, Haltestellenlagen) gering zu halten, wird weiterhin von einer grundlegenden Unveränderlichkeit der Gleis- sowie Haltestellenlagen ausgegangen.

4.3 Verkehrliche Testrechnungen einer veränderten Verkehrsorganisation

In einem Schritt vor der Maßnahmenfindung wurden Testrechnungen für stärkere verkehrsorganisatorische Einschnitte im städtischen Verkehrsmodell durchgeführt und folgend ausgewertet.

Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung in der Straße Westendorf

Der schmale Straßenraum des Westendorfs würde von einer Reduzierung der Fahrbahnbreite profitieren. So könnten frei werdende Flächen für eine Verbreitung von Gehwegen, für Auslagen von Gastronomie und Einzelhandel sowie für Begrünung genutzt werden.

Aufgrund dieser Potenziale wurde in einer Testrechnung der Straßenzug Westendorf in östlicher Fahrtrichtung zwischen Grudenberg und Franziskanerstraße für den Kfz-Verkehr gesperrt (vgl. Abbildung 4.1). Um Schleichverkehr über den Domplatz zu vermeiden, wurde der Richtungssinn der östlichen Auffahrt umgedreht.

Folgende Effekte können im Rahmen der Testrechnung ausgewiesen werden:

- Verkehrsrückgang auf der Wernigeröder Straße um bis zu 1.100 Kfz/24h und auf der Straße Westendorf um bis zu 2.700 Kfz/24h
- Verlagerung des Zielverkehrs von der B 81 (Blankenburg) in die Innenstadt (ca. 1.100 Kfz/24h) über die Straßenzüge Harmoniestraße, Spiegelstraße, Heinrich-Julius-Straße
- Verlagerung eines Teils des Zielverkehrs zum Domplatz (ca. 500 Kfz/h) hin zur Zufahrt über Braunschweiger Straße, Voigtei, Böddcherstraße
- Großräumigere Verlagerung des überregionalen Zielverkehrs aus Süden in die Innenstadt (ca. 500 Kfz/24h) über Quedlinburger Straße, Kühlinger Straße

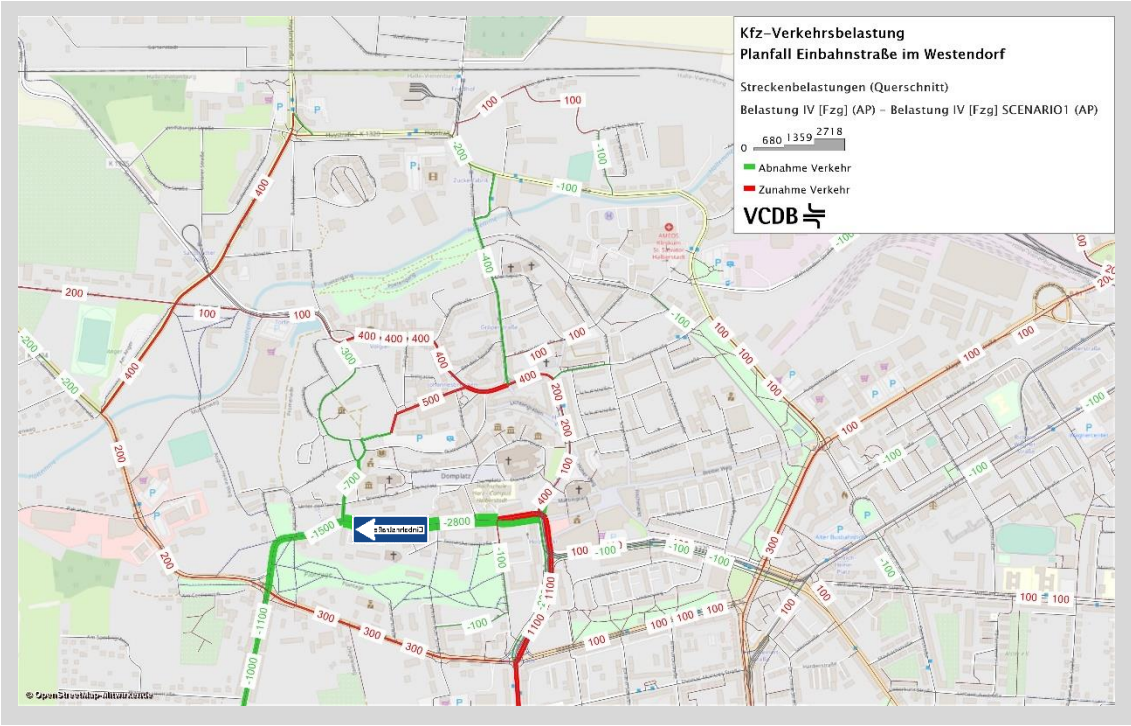

Abbildung 4.1: Verkehrsverlagerung Testrechnung Einbahnstraße Westendorf

Begrüßenswerter Effekt dieser Testrechnung ist die Verlagerung eines Teils des Verkehrs auf stärker ausgebaute Sammelstraßen wie die Heinrich-Julius-Straße oder Kühlinger Straße. Aufgrund der Einschränkung der Zufahrtsmöglichkeit zur westlichen Innenstadt werden jedoch die Knotenpunkte nördlich und südlich der Haltestelle Holzmarkt wesentlich stärker belastet. Weiterhin ist die höher belastete Zufahrt zur westlichen Innenstadt aus Richtung Nordwesten (über die Voigtei) als kritisch und kontraproduktiv zu bewerten.

Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung in der Straße Johannesbrunnen

Um die Kfz-Verkehrsbelastung des Straßenzugs Braunschweiger Straße, Voigtei, Johannesbrunnen zu reduzieren, wurde im städtischen Verkehrsmodell die Straße Johannesbrunnen zwischen Bödcher- und Taubenstraße nur in westlicher Fahrtrichtung für den Kfz-Verkehr freigegeben (vgl. Abbildung 4.2). Unklar ist, inwieweit die Sperrung einer Kfz-Fahrtrichtung in diesem Bereich zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität führen würde, da die Straßenbahn weiterhin in beiden Richtungen durch diesen Straßenraum verkehren würde.

Folgende Effekte können im Rahmen der Testrechnung ausgewiesen werden:

- Verkehrsrückgang auf den Straßen Voigtei und Johannesbrunnen um bis zu 1.500 Kfz/24h und auf der Dominikanerstraße und Hoher Weg um bis zu 800 Kfz/24h
- Leichte Bündelungswirkung entlang des Stadtrings (bis zu 500 Kfz/24h) – u. a. durch Wegfall der kürzesten Route durch die Innenstadt
- Schleichverkehr (ca. 500 Kfz/24h) über Bakenstraße, Grudenberg, Westendorf zur Erreichung der Innenstadt
- Leichte Zunahme des Kfz-Verkehrs (ca. 200 Kfz/24h) auf der Gröperstraße und angrenzender Straßenzüge
- Großräumigere Verlagerung des überregionalen Zielverkehrs aus Süden in die Innenstadt (ca. 500 Kfz/24h) über Quedlinburger Straße, Kühlinger Straße

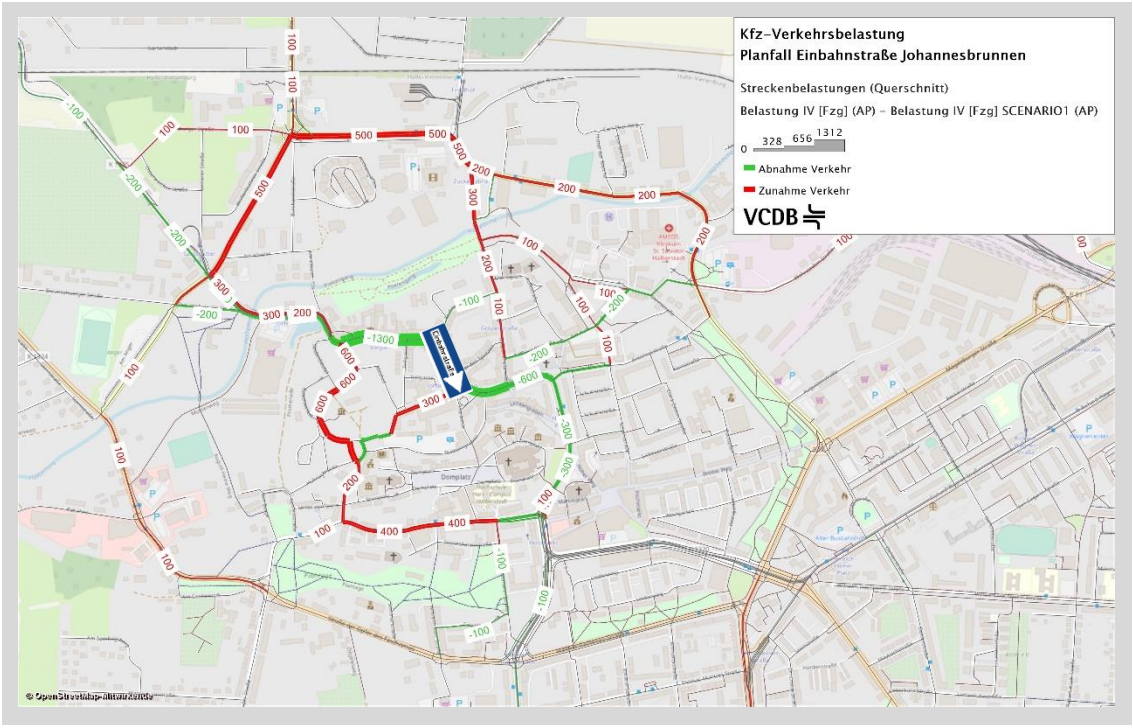

Abbildung 4.2: Verkehrsverlagerung Testrechnung Einbahnstraße Johannesbrunnen

Eine Einbahnstraßenregelung auf der Straße Johannesbrunnen erzeugt somit, trotz Ansätzen für eine stärkere Bündelung des Kfz-Verkehrs auf dem Stadtring, hauptsächlich Risiken für eine Steigerung des „Schleich-

verkehrs“ über nachgeordnete Straßenzüge in den Bereichen der westlichen Innenstadt und im Umfeld der Gröperstraße.

Sperrung der Straße Johannesbrunnen

Eine komplette Brechung für den Kfz-Verkehr auf der Straße Johannesbrunnen zwischen Bödcher- und Taubenstraße wurde im Rahmen einer zusätzlichen Testrechnung durchgeführt (vgl. Abbildung 4.3). Eine Sperrung dieses Bereichs für den Kfz-Verkehr hätte, neben der Verbesserung der Aufenthaltsqualität, die Verhinderung der Durchfahrt durch die Innenstadt auf der kürzesten Route von Nordwesten zum Ziel.

Folgende Effekte können, ergänzend zur Einrichtung der Einbahnstraße in diesem Bereich, im Rahmen der Testrechnung ausgewiesen werden:

- Kaum verbesserte Bündelungswirkung entlang des Stadtrings
- Zusätzlicher Schleichverkehr (ca. 700 Kfz/24h) über Bakenstraße, Grudenberg, Westendorf zur Erreichung der Innenstadt
- Starke Zunahme des Kfz-Verkehrs (ca. 800 Kfz/24h) auf der Gröperstraße und angrenzenden Straßenzüge

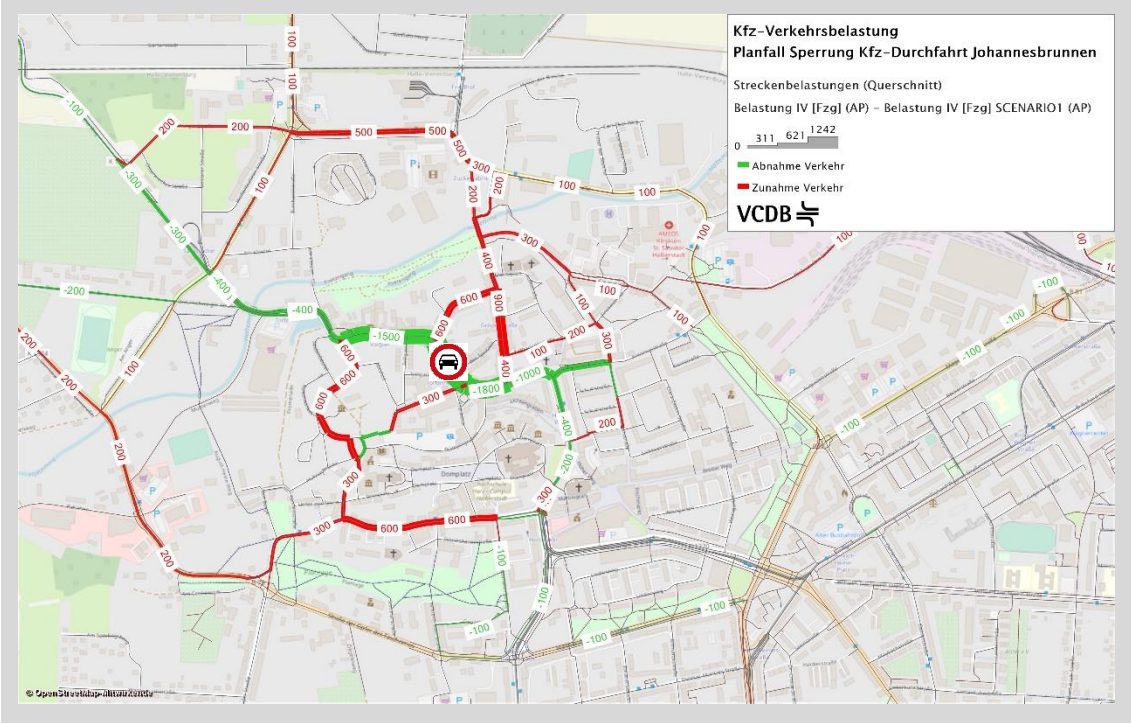

Abbildung 4.3: Verkehrsverlagerung Testrechnung Sperrung Johannesbrunnen

Sperrung der Dominikanerstraße und Bakenstraße (Unterteilung der Innenstadt in Verkehrszellen)

Aufbauend auf den berechneten Ergebnissen der Straßensperrung am Johannesbrunnen wurde die Sperrung der Dominkaner- und Bakenstraße für den Kfz-Verkehr simuliert. Zusätzlich wurde am Knotenpunkt Hoher Weg / Schmiedestraße / Heinrich-Julius-Straße die Relation Hoher Weg – Schmiedestraße für den Kfz-Verkehr durch Abbiegesperren unterbrochen hinterlegt (vgl. Abbildung 4.4).

Eine Umsetzung dieser Maßnahmen hat zum Ziel, wesentliche Kfz-Durchfahrtsbeziehungen in der Innenstadt zu unterbinden und – bei gleichzeitiger Sicherstellung der Erreichbarkeit der einzelnen Ziele in der Innenstadt – die Kfz immer auf dem kürzesten Weg zum Stadtring zu führen. Auf dem Stadtring sollte dann die weitere Verteilung der Kfz-Verkehr erfolgen. Damit verbunden ist das Ziel, innenstadtnahe Sammelstraßen vom Kfz-Verkehr wesentlich zu entlasten und die Aufenthaltsqualität im Halberstädter Zentrum zu erhöhen.

Folgende Effekte können im Rahmen der Testrechnung ausgewiesen werden:

- Verbesserte Bündelungswirkung entlang des Stadtrings (bis zu +2.000 Kfz/24h)
- Verkehrsrückgang auf den Straßen Westendorf, Hoher Weg, Johannesbrunnen und Voigtei um bis zu 2.500 Kfz/24h
- Anstieg der Kfz-Verkehrsmengen auf der Bödcherstraße und am Düsterngraben um bis zu 800 Kfz/24h aufgrund veränderter Erreichbarkeit des Parkplatzes am Düsterngraben
- Erheblicher Anstieg der Kfz-Verkehrsmengen auf der Gleimstraße um bis zu 2.600 Kfz/24h
- Anstieg der Kfz-Verkehrsleistung durch längere Umwege um bis zu 3.000 km/d (entspricht einer Steigerung der Gesamtverkehrsleistung in der Stadt Halberstadt um ca. 4 ‰)

Abbildung 4.4: Verkehrsverlagerung Testrechnung „Verkehrszellenmodell“

Eine Umsetzung des Verkehrszellenmodells würde somit zu einer Vielzahl positiver Effekte führen. Insbesondere die bedeutende verkehrliche Entlastung der dicht angebauten Straßenzüge Westendorf, Voigtei und Bakenstraße führt zu einer deutlichen Aufwertung dieser Bereiche. Auch der Hohe Weg als zentrale, die Innenstadt durchschneidende, Verkehrsachse wird deutlich vom Kfz-Verkehr entlastet. Den Entlastungseffekten in der Innenstadt stehen zusätzliche Verkehrsbelastungen auf dem Innenstadtring gegenüber, die aufgrund der angestrebten Bündelungswirkung dieser Hauptverkehrsstraßen erwünscht sind.

Es treten jedoch auch Verlagerungseffekte auf, die weniger erwünscht sind. So werden die Straßenzüge der Gleim- und Georgenstraße sowie des Woort in den Testrechnungen in einem Maße stärker belastet, dass der Charakter dieser Straßen als Wohnstraßen nicht mehr gewährleistet werden kann. In diesem Bereich ist, bei Weiterverfolgung des „Verkehrszellenmodells“ unbedingt eine vertiefende verkehrskonzeptionelle Betrachtung zu empfehlen, die zum Ziel haben sollte, Schleich- bzw. Umgehungsverkehre unbedingt zu vermeiden.

Weiterhin wird der enge und mit einer Vielzahl von Ansprüchen belegte Bereich der Heinrich-Julius-Straße in Höhe der Haltestelle Holzmarkt vergleichsweise weniger vom Kfz-Verkehr entlastet. So weisen zwar auch die Kühlinger Straße und die Heinrich-Julius-Straße Kfz-Verkehrsdifferenzen von bis zu -900 Kfz/24h auf, aber einzelne Abbiegebeziehungen (bspw. Kühlinger Straße – Heinrich-Julius-Straße Süd) werden sogar etwas mehr belastet.

Der Knotenpunkt Sternstraße (B 79) / Am Burchardianger wird, zusätzlich zur starken Belastung der Bundesstraße, entlang des Stadtrings um bis zu 2.000 Kfz/24h stärker belastet. Beim derzeitigen Ausbauzustand des Knotenpunkts könnte dies dazu führen, dass die Leistungsfähigkeit des Knotens für den Kfz-Verkehr bedeutend sinkt. Ein vertiefendes verkehrstechnisches Gutachten sollte hier klären, ob die Einrichtung von Rechts- oder Linksabbiegestreifen am Knotenpunkt notwendig wäre.

Folgende, im Abschnitt 6 entwickelte, Maßnahmen weisen auf Basis der Umsetzung eines Verkehrszellenmodells teils kritische Abhängigkeiten auf, die auch in der Zusammenfassung der einzelnen Maßnahmen zusätzlich erwähnt werden:

- Maßnahme V6: Umgestaltung der Röderhofer Straße / Am Burchardianger (Braunschweiger Straße – Huystraße)
  - Weitreichende Veränderung der Abbiegeströme am Knoten und besonders Verstärkung der Linksabbieger (z. B. von der Röderhöfer Straße in den Sargstedter Weg)
- Maßnahme V8: Umgestaltung der Bleichstraße / Schützenstraße (Am Bullerberg – Antoniusstraße)
  - stärkere Abbiegeströme in Richtung Gleimstraße erhöhen den Handlungsdruck zur Umsetzung der vorgeschlagenen Veränderung der Verkehrsorganisation am Knotenpunkt Schützenstraße / Wehrstedter Straße / Dr.-Springorum-Straße (Sperrung des Linksabbiegens von der Schützenstraße)
  - Belastung des Straßenraum der Bleichstraße nähert sich der Maßzahl von 800 Kfz in der Spitzenstunde, ab der eine Separierung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr zu empfehlen ist (Anlage von Radverkehrsstreifen oder Radwegen)

Einführung von Tempo 30 auf den Sammelstraßen der Innenstadt

Die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf Tempo 30 in den Sammelstraßen Westendorf, Schmiedestraße, Hoher Weg und Dominika-

nerstraße wird im städtischen Verkehrsmodell mit einer wesentlichen Befolgung der Tempovorgabe durch die Kfz-Verkehre modelliert. In der Realität ist also darauf zu achten, dass niedrige Geschwindigkeitsniveau durch bauliche Maßnahmen zu verdeutlichen.

Eine Rücknahme bzw. Verkürzung der Abbiegespuren am Knotenpunkt Schmiedestraße / Hoher Weg / Heinrich-Julius-Straße sowie Heinrich-Julius-Straße / Kühlinger Straße wird im städtischen Verkehrsmodell mit einer niedrigeren Abbiegekapazität modelliert.

Folgende Effekte können im Rahmen der Testrechnung ausgewiesen werden:

- Verkehrsrückgang auf den Straßen Westendorf und Hoher Weg um bis zu 2.500 Kfz/24h und auf der Kühlinger Straße und Heinrich-Julius-Straße um bis zu 1.000 Kfz/24h
- Verbesserte Bündelungswirkung entlang des Stadtrings (bis zu 1.200 Kfz/24h) – u. a. durch Reduzierung der Attraktivität der Route durch die Innenstadt

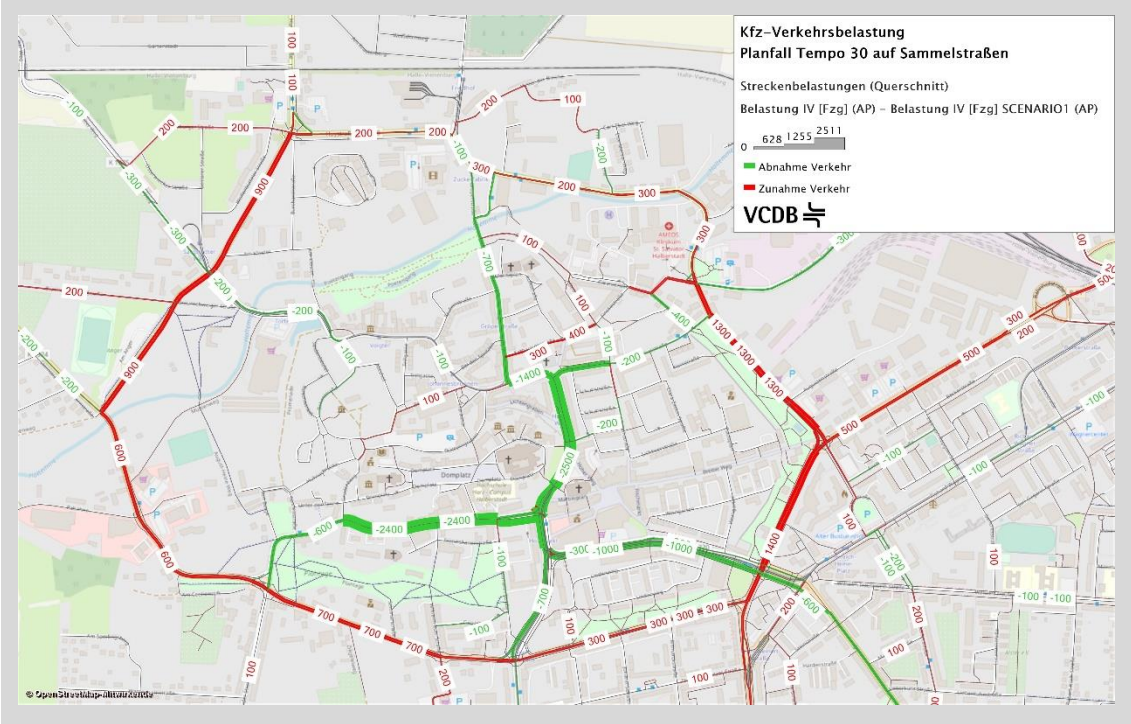

Abbildung 4.5: Verkehrsverlagerung Testrechnung Tempo 30 Sammelstraßen

Die anzustrebende Erhöhung der Reisezeiten innerhalb der Innenstadt führt zu wünschenswerten Bündelungseffekten auf den Abschnitten des Stadtrings. „Harte“ Einschränkungen der Erreichbarkeit werden damit vermieden. Allerdings ist auf Straßenabschnitten, die bereits jetzt mit Tempo 30 beschildert sind, nur eine geringe Entlastungswirkung errechnet worden.

Zusammenfassung

Aus den durchgeführten Testrechnungen ist aufgrund der teils festgestellten kritisch zu bewertenden Wirkungen der Einrichtung von Einbahnstraßen oder einer Sperrung der Durchfahrt für Kfz von einzelnen Straßenzügen keine Maßnahme für das Verkehrskonzept weiterentwickelt worden.

Die modellierte Einschränkung der zulässigen Geschwindigkeit im Netz der Sammelstraßen der Innenstadt und moderate Senkung der Abbiegekapazität an den Knotenpunkten nördlich und südlich der Haltestelle Holzmarkt wird dagegen in den Maßnahmen V1–V5 weiterverfolgt. Die Alternative der Sperrung der Dominikanerstraße und der Bakenstraße mit zusätzlichen Einschränkungen am Knotenpunkt Hoher Weg / Schmiedestraße / Heinrich-Julius-Straße schränkt einerseits die Kfz-Erreichbarkeit der Ziele in der Innenstadt ein – so können bestimmte Ziele nicht mehr auf dem direkten Weg quer durch die Innenstadt erreicht werden. Andererseits führt die Durchsetzung dieses Maßnahmenpakets als „Verkehrszellenmodell“ zu den größtmöglichen gewünschten Verlagerungseffekten im Kfz-Verkehr. Aus diesem Grund kann das „Verkehrszellenmodell“ als zusätzliche grundlegende Handlungsalternative zur Begrenzung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 in der Innenstadt empfohlen werden.

5 Handlungsfelder

Im Ergebnis der Bestandsanalyse und in Ableitung aus den Zielsetzungen der übergeordneten Rahmenplanungen entstanden die folgend aufgeführten Leitziele für die verkehrliche Weiterentwicklung in der Innenstadt, welche die aus der Bestandsanalyse (Kapitel 3) identifizierten wesentlichen Aspekte der Mobilität in Halberstadt beinhalten sowie Grundlage für alle weiteren Maßnahmen bilden. Das heißt, jede Maßnahme des Maßnahmenplans muss sich mindestens einem Handlungsfeld zuordnen lassen.

Förderung des Umweltverbunds / alternative Mobilität

Zur Stärkung und Belebung des Stadtzentrums ist die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel ein wichtiger Baustein. Fuß- und Radverkehr sind die Verkehrsarten für eine „Stadt der kurzen Wege“ – von der besonders die Innenstadt Halberstadts profitieren würde. Für doch nicht ganz so kurze Wege bzw. für mobilitätseingeschränkte Personen stellen die öffentlichen Verkehrsmittel einen nachhaltigen Baustein der Mobilität dar. Die Förderung des Umweltverbunds ist aber auch besonders von der Gestaltung der Rahmenbedingungen des Parkens in der Innenstadt und der daraus resultierenden Anreizwirkung für Kfz-Fahrer, beschrieben im nächsten Handlungsfeld, abhängig.

Bedeutende Beispiele:

- Alle Maßnahmen des ÖPNV, Fuß- und Radverkehrs – Weiterentwicklung der Angebote für die umweltfreundlichen Verkehrsmittel
- V2: Umgestaltung des Hohen Weges – Reduzierung der Trennwirkung des Straßenraums und Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- V6: Umgestaltung der Röderhofer Straße / Am Burchardianger – Schließung von Angebotslücken für Fußgänger und Radfahrer
- V10: Verstärkung der Werbe-Aktivitäten für den Umweltverbund – Schaffung von Bewusstsein und Veränderung des Images umweltfreundlicher Verkehrsmittel

- K4: Förderung der Elektromobilität im privaten Individualverkehr – Förderung neuer Antriebssysteme und damit verbesserter Umweltwirkung

Weitere Ordnung des ruhenden Verkehrs, Vermeidung von Parksuchverkehr

Die Kapazität und das Management der Stellflächen für den Pkw-Verkehr in der Innenstadt – sowie die Leitung des Verkehrs zu diesen Flächen – steht in direktem Zusammenhang mit der Kfz-Verkehrsnachfrage auf den Straßenzügen in der Innenstadt. Dies beeinflusst einerseits Gestaltungsmöglichkeiten für Straßenräume und die Nutzung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Andererseits stellt ein ausreichendes und nachhaltig bewirtschaftetes Angebot an Pkw-Stellflächen einen Standortfaktor für ein Mittelzentrum wie Halberstadt dar. Die Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr ist ein wichtiger Standortfaktor für gewerbliche Nutzungen in der Innenstadt.

Bedeutende Beispiele:

- K2: Weiterführende Strategie zur Parkraumbewirtschaftung – Beschränkung des kostenlosen Parkens in der Innenstadt
- K3: Ordnung des Besucherverkehrs – Angebot für kostenloses Parken in der Peripherie der Innenstadt, um Erreichbarkeit für alle Nutzergruppen weiterhin sicherzustellen
- R5: Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten – zum ruhenden Verkehr gehören auch attraktive Abstellanlagen für Fahrräder

Verkehrsberuhigung konsequent weiterverfolgen

Die Halberstädter Innenstadt verfügt im nachgelagerten Netz der Erschließungsstraßen bereits über eine nahezu flächendeckende verkehrsberuhigende Tempo-30-Zonierung. Mit der Ausweitung des Konzepts der Verkehrsberuhigung auf das Netz der Sammelstraßen sollte der nächste Schritt hin zu einer attraktiven und verkehrlich nachhaltigen Innenstadt unternommen werden. Das beinhaltet eine Senkung der Kfz-Verkehrsstärke und Kfz-Geschwindigkeit auf diesen Straßen. Erreicht werden soll dies mit einer veränderten baulichen Gestaltung sowie einer darauf angepassten Geschwindigkeitsbeschilderung. Weiterhin werden an einzelnen Knotenpunkten Kapazitäten für Kfz-Abbiegevorgänge reduziert, um so bewusst weitergehende Anreize zur Nutzung des Stadtrings zu schaffen.

Bedeutende Beispiele:

- V1: Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 im innerstädtischen Netz – auf den Sammelstraßen Westendorf, Schmiedestraße, Hoher Weg und Gerberstraße / Antoniusstraße wird die Kfz-Geschwindigkeit auf ein stadtverträglicheres Maß reduziert
- V2: Umgestaltung des Hohen Weges – bauliche Umsetzung der verkehrsorganisatorischen Maßgabe von Maßnahme V1
- V3: Umgestaltung der Kühlinger Straße – Reduzierung der Abbiegekapazitäten zugunsten des Radverkehrs
- V4: Umgestaltung der Heinrich-Julius-Straße – Reduzierung der Abbiegekapazitäten an der Heinrich-Julius-Straße in Höhe der Haltestelle Holzmarkt zugunsten des Radverkehrs und wartender Fahrgäste
- V5: Umgestaltung der Schmiedestraße – Reduzierung der Abbiegekapazitäten zur Vermeidung von Durchgangsverkehr

Aufwertung des öffentlichen Raums durch Verkehrsraumgestaltung

Die Gestaltung eines Straßenraums dient nicht nur der Schaffung von Rahmenbedingungen für die Verkehrsteilnehmer. Besonders in der Innenstadt sind die zentralen Straßen auch wichtige Stadträume, die dem Zweck des Aufenthalts dienen sollten. Schon die Rücknahme von Fahrbahnbreiten , die Schaffung breiter Nebenräume an der Fahrbahn oder eine attraktive Grüngestaltung schaffen bessere Voraussetzungen zur Aufwertung des öffentlichen Raums und die Setzung von Anreizen sich ohne Kfz in der Innenstadt fortzubewegen. Gemäß den aktuellen „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ ist dabei grundsätzlich ein Straßenraum von der Bebauungskante hin zur Straßenmitte zu planen.

Bedeutende Beispiele:

- V2: Umgestaltung des Hohen Weges – Gestalterische Aufwertung der wichtigsten innerstädtischen Achse
- V5: Umgestaltung der Schmiedestraße – Gestalterische Aufwertung im Bereich der Achse Holzmarkt – Domplatz
- V6: Umgestaltung der Röderhofer Straße / Am Burchardianger – Sanierung und Aufwertung der Röderhofer Straße schafft Gliederung und attraktive Verkehrsanlagen für alle Verkehrsteilnehmer
- V9: Umgestaltung der Straße Woort – Gliederung eines städtischen Raums im Nebennetz

Leistungsfähigkeit des Hauptverkehrsstraßennetzes

Neben der Anpassung der Straßenräume in der Halberstädter Innenstadt im Sinne der Verkehrsberuhigung und Verkehrsreduzierung ist die Gewährleistung eines leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßennetzes zur Aufnahme verlagerter Kfz-Verkehrsströme ein wichtiger Baustein zur wirkungsvollen Umsetzung der verkehrlichen innerstädtischen Ziele. Der Stadtring sollte somit mit wirkungsvollen Einzelmaßnahmen als Rückgrat der Kfz-Erreichbarkeit der Innenstadt gestärkt werden. Dies betrifft einerseits die Kapazität und Leistungsfähigkeit besonders an Knotenpunkten, andererseits auch Straßenzustand und -gestaltung der einzelnen Abschnitte.

Bedeutende Beispiele:

- V6: Umgestaltung der Röderhofer Straße / Am Burchardianger – Schaffung leistungsfähiger Abbiegemöglichkeiten für den Kfz-Verkehr und Sanierung des Straßenraums der Röderhofer Straße
- V7: Umgestaltung des Knotenpunktbereichs am Siechenhof – attraktive und leistungsfähige Gestaltung des nördlichen Stadtrings bei gleichzeitig moderater Flächeninanspruchnahme des Kfz-Verkehrs
- V8: Umgestaltung der Bleichstraße / Schützenstraße (Am Bullerberg – Antoniusstraße) – Veränderung der Verkehrsorganisation bezüglich des Linksabbiegens in Richtung Klinikum

Behebung von Sicherheitsdefiziten

Trotz der verhältnismäßig niedrigen Unfallzahlen in der Halberstädter Innenstadt weist das Straßen- und Wegenetz in der Innenstadt sicherheitsrelevante Mängel auf. Es ist zu beachten, dass diese Mängel zwar nicht immer zu kritischen Situationen oder Unfällen führen – aber die gefühlte Sicherheit bzw. Unsicherheit im Straßenraum die Nutzung eines Verkehrsmittels beeinflussen. Besonders im Rad- und Fußverkehr sollte sich also konsequent an der Schaffung zeitgemäßer und richtlinienkonformer Verkehrsanlagen orientiert werden.

Bedeutende Beispiele:

- V2: Umgestaltung des Hohen Weges – Senkung der Kfz-Geschwindigkeit führt zu niedrigerem Konfliktpotenzial
- V8: Umgestaltung der Bleichstraße / Schützenstraße (Am Bullerberg – Antoniusstraße) – Behebung der „harten Brüche“ in der Radverkehrsführung
- R3: Überprüfung der Benutzungspflicht / Beschilderung von Radverkehrsanlagen – benutzungspflichtige Anlagen in schmalen Nebenräumen sorgen für hohes Konfliktpotenzial
- R8: Verbesserung des Fahrkomforts auf wichtigen Radverkehrsachsen – ebenere und trockene Oberflächen vermeiden Fahrunfälle

Einfache, sichere und barrierefreie Querung von Straßenräumen

Ein für Fußgänger (und Radfahrer) möglichst einfach und barrierefrei zu überquerendes Straßennetz dient nicht nur Besuchern des Stadtzentrums, sondern fast allen Verkehrsteilnehmern in der Innenstadt. Jeder Weg zum abgestellten Auto oder zur nächsten Haltestelle des ÖPNV ist ein Fußweg. In diesem Sinne sollte einem dichten Netz von Querungsstellen in der Halberstädter Innenstadt eine hohe Bedeutung zugemessen werden.

Bedeutende Beispiele:

- V7: Umgestaltung des Knotenpunktbereichs am Siechenhof – Ergänzung von regelkonformen Querungsmöglichkeiten
- F2: Verbesserung der Querungsbedingungen für Fußgänger – besonders an der Schützenstraße und Heinrich-Julius-Straße
- F3: Barrierefreie Gestaltung von Fußverkehrsanlagen – Erhöhung der Bewegungsmöglichkeiten für alle Nutzergruppen

Netzlücken für Radfahrer schließen

Neben der Behebung von Sicherheitsdefiziten im Radverkehrsnetz der Innenstadt Halberstadts stellt die Schließung von Netzlücken einen weiteren wichtigen Baustein in der Erhöhung des Radverkehrsanteils am Verkehrsgeschehen dar. Entlang der Hauptradrouten des Radverkehrs sollten ausreichend breite, sichere und zeitgemäße Radverkehrsanlagen vorhanden sein. Dort, wo dies nicht möglich ist, sollten begleitende Maßnahmen oder die Attraktivierung von Alternativrouten im Fokus stehen.

Bedeutende Beispiele:

- V3: Umgestaltung der Kühlinger Straße – Schaffung eines durchgehenden Radverkehrsangebots
- V4: Umgestaltung der Heinrich-Julius-Straße – Schaffung eines durchgehenden Radverkehrsangebots
- V6: Umgestaltung der Röderhofer Straße / Am Burchardianger – Weiterführung der Radverkehrsachse von der Sargstedter Siedlung
- V8: Umgestaltung der Bleichstraße / Schützenstraße (Am Bullerberg – Antoniusstraße) – Schaffung eines durchgehenden Radverkehrsangebots
- R1: Schließung von Netzlücken im Radverkehr und Schaffung moderner Radverkehrsanlagen

6 Maßnahmen

Grundsätzliches Ziel des Konzeptes ist es, Maßnahmen zu empfehlen, welche zu einer Verbesserung der verkehrlichen Rahmenbedingungen beitragen, die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse verbessern und die vorhandenen Konflikte abbauen. Auf Grundlage der Bestandsanalyse und der abgestimmten Handlungsfelder wurde ein breites Spektrum von möglichen Maßnahmen entwickelt.

Die Maßnahmenempfehlungen dienen der Behebung von verkehrlichen Schwachstellen sowie sonstiger erkannter Defizite und legen den Grundstein für die zukünftigen Aktivitäten in der Verkehrsplanung. Eine Übersicht zu den Maßnahmen bietet die Maßnahmenliste im Anhang 4.1. Die Nummerierungen der Maßnahmen erfolgten aufgrund redaktioneller Ansätze und stellen keine Prioritätenreihung oder dergleichen dar.

Die Maßnahmen werden nachfolgend übersichtlich nach einem einheitlichen Schema dargestellt:

- Ausgangssituation und Ziele: Wo liegen die Defizite? Wo werden Verbesserungspotenziale gesehen? Was soll erreicht werden?
- Beschreibung und Beurteilung: Was soll wie getan werden? Wie wird die Maßnahme vom Gutachter bewertet?
- Weitere Informationen: Die folgenden Eckdaten jeder Maßnahme werden in einer Tabelle zusammengefasst:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Zuordnung zu einer der drei Kategorien: ▸ innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar ▸ Vorlauf für konkrete Planung erforderlich ▸ komplexe Planung bzw. Grunderwerb notwendig	Wer ist verantwortlich für die Durchführung der Maßnahme?	Mit welchen anderen Maßnahmen bestehen Wechselwirkungen, wo herrschen Abhängigkeiten?

Tabelle 6.1: Beispieldarstellung weiterführende Informationen

Die strukturierte Darlegung erfolgt separat für Einzelmaßnahmen oder – wenn verschiedene Maßnahmen einen inhaltlichen Zusammenhang besitzen, von welchem eine gewisse Abhängigkeit ausgeht – übergreifend als Maßnahmenblock.

6.1 Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen

6.1.1 V1: Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 im innerstädtischen Netz

Herausforderungen:

Die Hauptverkehrsstraßen durchqueren den sensiblen Innenstadtbereich Halberstadts mit hohen Nutzungsansprüchen im Seitenraum (Gastronomie, Einkaufen, Aufenthalt, Ruhender Verkehr) sowie im Fuß- und Radverkehr. Die hohen verkehrlichen Belastungen der Hauptverkehrsstraßen (siehe Kapitel 3.1) erzeugen eine Barriere und trennen Gebiete mit einem hohen funktionalen Zusammenhang sowie nehmen zur Gewährleistung der Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr wertvolle städtische Flächen in Anspruch. Weitere negative Auswirkungen des Verkehrsaufkommens sind die Einschränkung der Wohn- und Aufenthaltsqualität sowie Lärmemissionen im näheren Umfeld.

Ziele und Ansprüche:

Die Maßnahme verfolgt das Ziel einer Verkehrsentlastung im sensiblen Innenstadtbereich in Hinblick auf eine stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs. Die Erreichbarkeit der vielfältigen Ziele in der Innenstadt wird für alle Verkehrsarten gewährleistet. Die Entlastungswirkung soll dabei im Hauptverkehrsstraßennetz nicht durch die Schaffung von zusätzlichen Barrieren für den Kfz-Verkehr, sondern durch die Verlangsamung bzw. Verstetigung des Kfz-Verkehrs und die dadurch veränderte Routenwahl erzielt werden.

Beschreibung und Beurteilung:

Im Sinne der Verkehrsberuhigung sowie Minderung der Lärm- und Schadstoffemission soll auf den Sammelstraßen im Untersuchungsgebiet Westendorf, Schmiedestraße, Hoher Weg, Heinrich-Julius-Straße (zw. Hoher Weg und Kühlinger Str.), Gerberstraße und Antoniusstraße eine strecken-

bezogene Tempo-30-Regelung eingeführt werden. Gleiches gilt für den Streckenabschnitt Sargstedter Weg zwischen Braunschweiger Straße und Knotenpunkt Sargstedter Weg / Röderhofer Straße (siehe Abbildung 6.1). Auf die Geschwindigkeitsregulierung wird mittels des Vorschriftszeichens 274 StVO (zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h) hingewiesen. Eine Überwachung kann mittels Radarkontrollen sowie Tempodisplays erfolgen. Bauliche Gestaltungsmöglichkeiten, welche die Geschwindigkeitsbeschränkung untersetzen, werden in den folgenden Maßnahmen V2 und V5 beschrieben. Auch die Veränderung der benutzungspflichtigen Nebenanlagen für Radfahrer auf der Antoniusstraße in Maßnahme R3 wird von der Einführung von Tempo 30 beeinflusst.

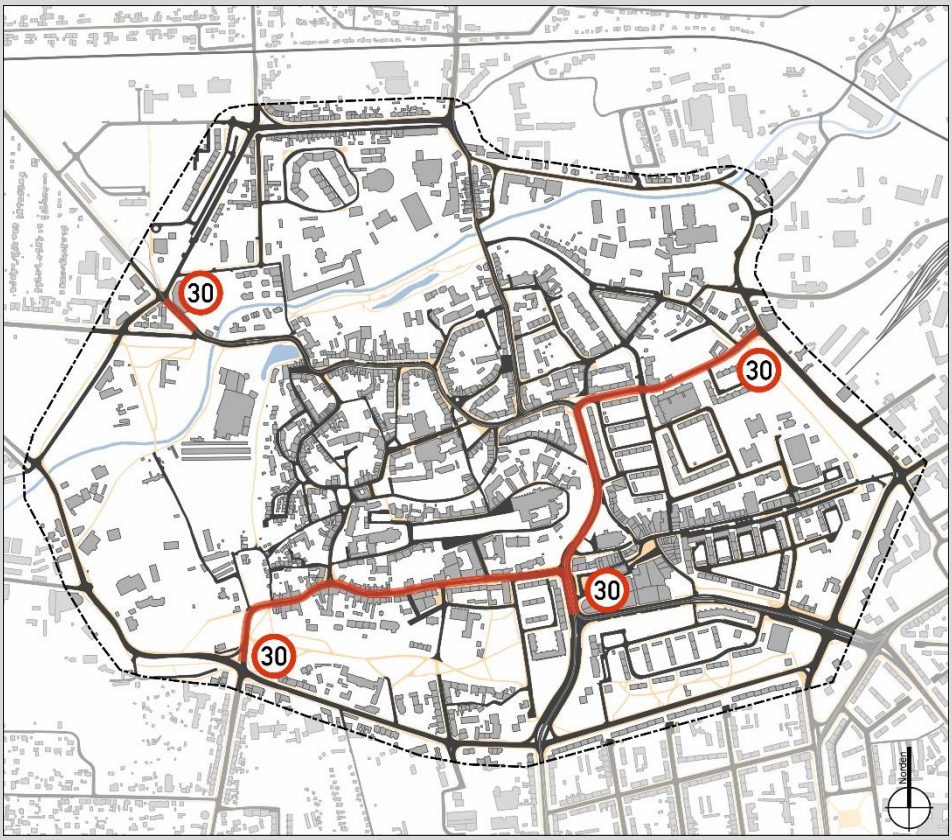

Abbildung 6.1: Vorschlag für die Einrichtung von streckenbezogenem Tempo 30

Durch die Umsetzung der Maßnahme kann eine Vielzahl an positiven Wirkungen erzeugt werden:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Verkehrsberuhigung
- Lärmminderung um 3 dB(A)
- Erhöhung der Stadt-, Wohn- und Aufenthaltsqualität
- Reduzierung von Trennwirkungen
- Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- Verbesserung der Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr

Die Einführung der Tempo-30-Regelung führt entsprechend den Zielen zudem zu einer gewünschten Erhöhung des Durchfahrtwiderstandes für den Kfz-Verkehr durch die historische Innenstadt. Einschränkungen der Erreichbarkeit der Innenstadt bzw. in der Erschließungsfunktion sind durch die Umsetzung der Maßnahme nicht gegeben. Durch die geringeren Reisegeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr entstehen Verkehrsverlagerungseffekte, die bereits in Abbildung 4.5 dargestellt sind. Die Auswirkungen auf die Reisegeschwindigkeit sind, auf Basis einer funktionierenden ÖPNV-Priorisierung an Knotenpunkten als gering zu bewerten. So würde bspw. auf dem Hohen Weg zwischen den Knoten Dominikaner- und Schmiedestraße die Fahrzeit bei Annahme einer konstanten Absenkung der Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h um maximal bis zu 15 Sekunden steigen.

Gemäß § 45 StVO sind Beschränkungen der Regelgeschwindigkeit von 50 km/h durch die Straßenverkehrsbehörde nur aus folgenden Gründen zulässig:

- Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs (trifft auch zu für die Nutzung des Straßenabschnitts durch viele Fußgänger und Radfahrer oder erhöhte Querungsbedarfe)
- zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen (hier wären Detailuntersuchungen sinnvoll)
- zur Erforschung der Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen („Experimentier-Klausel“)

Ausnahmen bilden im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegene Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäuser. An diesen Einrichtungen ist eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf

30 km/h ohne Nachweis einer besonderen Gefahrenlage möglich. Die verkehrsrechtliche Anordnung kann schlussendlich von der Stadt Halberstadt, als zuständige örtliche Straßenverkehrsbehörde, nur auf Grundlage der Straßenverkehrsordnung und der darauf aufbauenden Rechtsprechung erfolgen.

Alternative Überlegung: Einführung einer Tempo-30-Zone

Alternativ zur Einführung von streckenbezogenem Tempo 30 auf den oben genannten Strecken ist es denkbar, die bestehende Tempo-30-Zone der Altstadt auf folgende Straßenzüge auszudehnen (vgl. Abbildung 6.2):

- Hoher Weg (Martiniplan – Gerberstraße)
- Gerberstraße (Hoher Weg – Woort)
- Westendorf (Gerhart-Hauptmann-Straße – Am Berge)

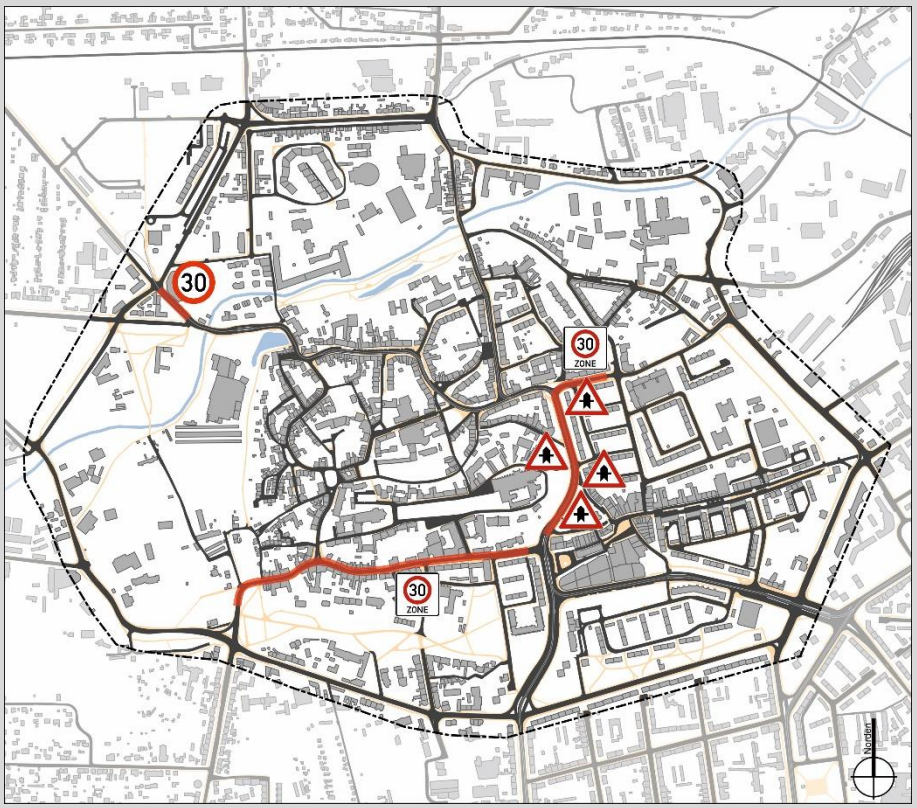

Abbildung 6.2: Vorschlag für die Einrichtung einer Tempo-30-Zone

Der lichtsignalgeregelte Knotenpunkt Hoher Weg / Heinrich-Julius-Straße / Schmiedestraße ist somit nicht Bestandteil der Tempo-30-Zone. Weiterhin gilt, wie im vorherigen Absatz beschrieben, dass bauliche Gestaltungen die Geschwindigkeitsbeschränkung untersetzen müssen. Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen sind in einer Tempo-30-Zone nicht vorgesehen. Aus diesem Grund wird die Benutzungspflicht der Radverkehrsanlagen in Maßnahme V2 und Maßnahme R3 von der Einführung der Tempo 30-Zone beeinflusst.

Die Führung der Straßenbahn auf dem Hohen Weg bedarf trotz generellem „Rechts-vor-Links-Gebots“ einer Bevorrechtigung. Diese kann mithilfe von Verkehrszeichen 301 (Vorfahrt), dass an jeder betreffenden Einmündung oder Knotenpunkt wiederholt werden muss, gewährleistet werden. Die derzeitige Regelung des Knotenpunkts Dominikanerstraße / Hoher Weg / Gerberstraße als abknickende Vorfahrtsstraße mit Lichtsignalanlage muss jedoch ersetzt werden. Es ist zu prüfen, inwieweit die Zufahrt der Gerberstraße mit Abmarkierungen oder Pollern in den Charakter einer Einmündung überführt werden kann, dass wiederum entlang des Hohen Wegs und der Dominikanerstraße das VZ 301 (Vorfahrt) ohne Lichtsignalanlage eingesetzt werden kann.

Auch auf den Straßenzügen Westendorf und Gerberstraße verkehrt ÖPNV (Busverbindungen mit einem dünneren Takt als die Straßenbahn), der grundsätzlich durch die Einrichtung einer Tempo-30-Zone möglichst wenig behindert werden soll. Es ist somit zu prüfen, inwieweit besonders auch entlang der Straße Westendorf die Vorfahrt an den Einmündungen und Knotenpunkten herzustellen ist.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Halberstadt	Reduzierung der Geschwindigkeiten begleitet die Maßnahmen V2, V5; Anpassung der Benutzungspflicht entsprechend R3 auf der Antoniusstraße

6.1.2 V2: Umgestaltung des Hohen Weges

Herausforderungen:

Der Hohe Weg stellt in Halberstadt eine der wichtigsten innerstädtischen Achsen zur Verbindung der radialen Sammelstraßen dar. Der gegenwärtig breite Querschnitt, die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und die für den zentralen Innenstadtbereich hohen Kfz-Verkehrsmengen sind dabei insbesondere für die Fußgängerbeziehung zwischen Domplatz und Fischmarkt bzw. Holzmarkt ein großes Hindernis. Straßenbahn und Bushaltestellen für Touristenbusse erhöhen zusätzlich die Ansprüche an den Straßenraum. Es gilt, die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen und dabei dem städtebaulichen Anspruch für die Halberstädter Innenstadt gerecht zu werden.

Ziele und Ansprüche:

Die Umgestaltung des Hohen Weges zielt vor allem auf die Verkehrsberuhigung und Reduzierung der Trennwirkung des Straßenquerschnittes ab. Insgesamt soll der Flächenverbrauch für die Kfz-Verkehrsflächen verringert werden. Durch zusätzliche Begrünung wird der Verkehrsraum städtebaulich aufgewertet. Gleichzeitig werden die Bedürfnisse an den fließenden und ruhenden Verkehr sowie Rad- und Fußgängerverkehr berücksichtigt.

Beschreibung und Beurteilung:

Integrierter Querschnitt für Straßenbahn und Kfz

In Verbindung mit Maßnahme V1, der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h, wird der Querschnitt entsprechend angepasst. Derzeitig besteht die Straßenfahrbahn aus zwei überbreiten Fahrstreifen mit überfahrbaren Straßenbahngleisen. Gegenwärtig ist der Aufbau des Gleises als Stopfgleis ausgeführt. Die entsprechende Belastbarkeit ist in einem ersten Schritt zu prüfen. Straßenbahn und Kfz-Verkehr bzw. zwei Kfz können nebeneinander fahren. Die Umgestaltung bezweckt die Führung des Kfz- und Straßenbahnverkehrs auf einer gemeinsamen Fahrbahn. Dadurch wird die Fahrbahnbreite von gegenwärtig ca. 10 m auf eine für den innerstädtischen Bereich richtlinienkonforme und wesentlich verträglichere Fahrbahnbreite von 6,50 m reduziert. Angrenzend an die Fahrstreifen befindet sich je Fahrtrichtung ein 2 m breiter Streifen, der für das Parken im Seiten-

raum oder zur Verbesserung der Querungsbedingungen für Fußgänger (Gehwegvorziehung) und zur weiteren Begrünung des Straßenzuges vorgesehen ist. In den Seitenräumen befindet sich ein, den Regelmaßen aus den FGSV-Regelwerken entsprechender, getrennter Geh- und Radweg mit 2,50 m Breite für den Gehweg und 2,75 m Breite für den Radweg. Der benötigte Sicherheitsstreifen von 0,75 m zwischen Radweg und Parkstreifen ist dabei bereits inkludiert. Dieser soll optisch durch eine geeignete Wahl des Belages abgesetzt werden. In den anschließenden Knotenpunktbereichen wird der Radweg als Radschutzstreifen fortgeführt. Laut ERA wäre für den umgestalteten Hohen Weg (Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h, Verkehrsstärke bis 10.000 Kfz/24h) die Führung des Radverkehrs auf einem Schutzstreifen die Regellösung. Da die Maßnahme auf gemeinsame Fahrstreifen für Kfz- und Straßenbahnverkehr ausgerichtet ist ergeben sich allerdings neue Zwangspunkte. Die Markierung eines Schutzstreifens im direkten Gleisbereich hätte zur Folge, dass zwischen Radfahrenden und Straßenbahn keine Überholmöglichkeiten bestünden. Im Sinne des ÖPNV wurde daher auf eine Lösung mit Schutzstreifen verzichtet. Um aber dem Ziel, die flächenhafte Querung des Hohen Weges für Fußgänger deutlich zu verbessern, gerecht zu werden, ist ein selbstständiger Gleiskörper mit nebenliegenden Fahrstreifen für den Kfz- und Radverkehr im Mischverkehr keine Option, da sich somit der zu querende Querschnitt deutlich verbreitern würde. Aus diesen Gründen wurde für die Führung des Radverkehrs auf dem Hohen Weg die Anlage von Radwegen im Seitenraum gewählt.

Mit einer Gesamtbreite von 21,0 m benötigt der erarbeitete Querschnitt weniger Fläche als im Bestand und bietet somit besonders im Seitenraum Platz für städtebauliche und gestalterische Aufwertung. Insbesondere Stadtgrün und -mobiliar können den Straßenzug weiter aufwerten. Abbildung 6.3 zeigt eine beispielhafte Darstellung des Querschnitts.

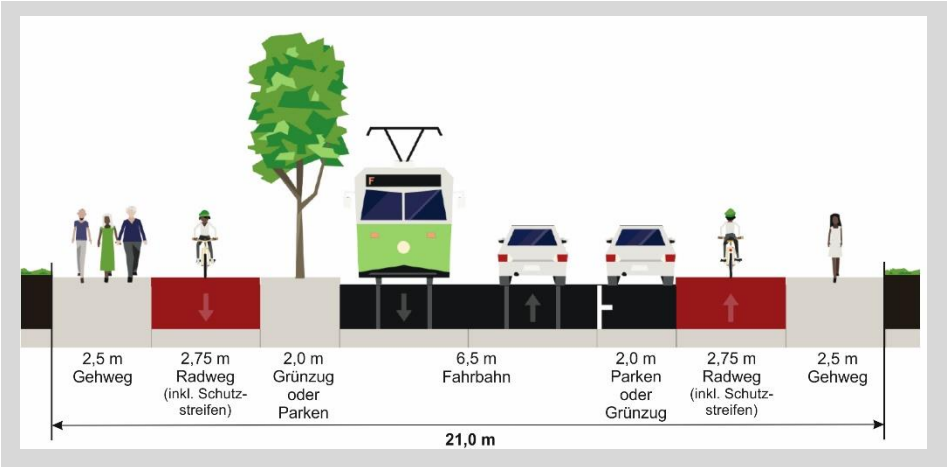

Abbildung 6.3: Querschnitt Hoher Weg[27]

Im südlichen Abschnitt (Abbildung 6.4, rechts) schließt der Hohe Weg durch den signalisierten Knotenpunkt an die Schmiedestraße und Heinrich-Julius-Straße an. In der südlichen Fahrtrichtung befinden sich derzeit am Knotenpunkt für den Kfz-Verkehr eine Geradeaus- sowie eine Geradeaus- und Rechtsabbiegespur. Die Straßenbahn hat eine separate Aufstellfläche, was in der Maßnahme unverändert bleibt, um die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes und insbesondere die Reisezeit des ÖPNV nicht negativ zu beeinflussen.

Die Aufstellstreifen für den Kfz-Verkehr werden hingegen auf einen gemeinsamen Geradeaus- und Rechtsabbiegestreifen reduziert. Aufgrund des weitgehend ungehinderten Abflusses der Rechtsabbieger in die Schmiedestraße kann die Zusammenführung auf einen Aufstellstreifen für den Kfz-Verkehr mit geringem Risiko bezüglich der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes betrachtet werden. Weiterhin entspricht die Rücknahme von Kfz-Fahrspuren an einzelnen Knotenpunkten dem Handlungsfeld „Verkehrsberuhigung konsequent weiterverfolgen“ (vgl. Abschnitt 4).

In dem weiteren Verlauf in südliche Richtung gliedert sich der Abschnitt Heinrich-Julius-Straße mit der Haltestelle Holzmarkt an. In Verbindung mit Maßnahme V4 ist die Zusammenführung der Aufstellstreifen sinnhaft, da mit der Verlegung der Bushaltestelle in den Seitenraum und der Ausbildung als Haltestellenkap ein Fahrstreifen am Holzmarkt entfällt. Dennoch

[27] Quelle | eigene Darstellung mit streetmix.net

ist die Umsetzung der Umgestaltung des Hohen Weges nicht von dieser Maßnahme abhängig, sondern kann auch mit zeitlichem Versatz erfolgen.

Gegenwärtig befinden sich im südlichen Abschnitt des Hohen Wegs vier Bushaltestellen, welche für den touristischen Busbetrieb wie auch als Busparkplatz vorgesehen sind. Stadtgestalterisch ergibt dies ein wenig attraktives Bild der Innenstadt. Zur weiteren Aufwertung des Straßenraums wird die Zahl der Bushaltestellen auf zwei reduziert und die Nutzung als Busparkplatz untersagt. Zu empfehlen ist die Verlagerung der Busparkplätze auf einen weiter außerhalb liegenden kostenfreien Touristenparkplatz (vgl. Maßnahme K3).

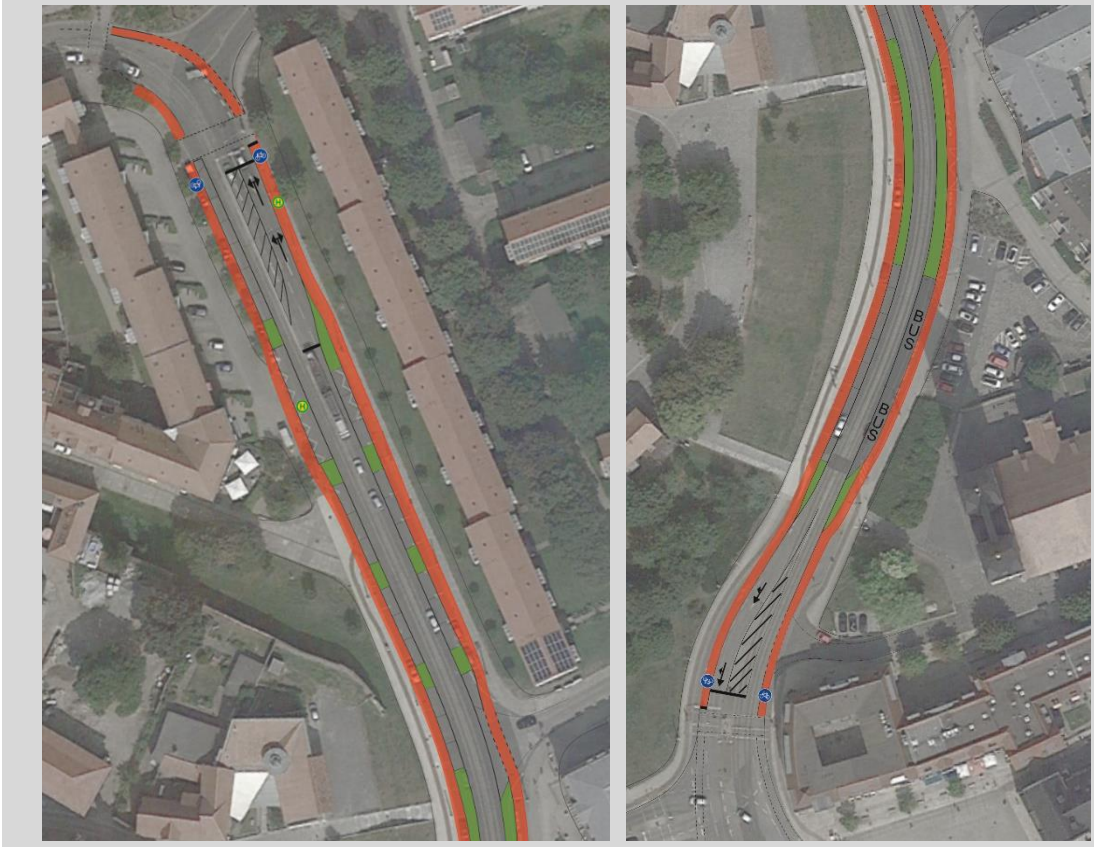

Abbildung 6.4: Prinzipskizze Umgestaltung Hoher Weg[28] [29]

[28] Eine vergrößerte Darstellung befindet sich im Anhang 4.2
[29] Kartengrundlage | © Google Inc.

Im nördlichen Abschnitt des Hohen Wegs (vgl. Abbildung 6.4, links) schließt dieser an den signalisierten Knotenpunkt mit Gerberstraße und Dominikanerstraßen an. Die bisher fehlende Fußgängerfurt auf der Seite des Hohen Wegs wird ergänzt.

Die Haltestelle Hoher Weg wird barrierefrei ausgebaut. In südlicher Fahrtrichtung eignet sich dafür ein Haltestellenkap am Fahrbahnrand, mit der Breite des Seitenbahnsteiges von 3 m. Der Radverkehr kann somit zwischen Haltestellenbereich und Gehweg geführt werden. In nördliche Fahrtrichtung wird am Knotenpunkt ein überfahrbares Haltestellenkap angeordnet. In der Detailplanung ist aus verkehrstechnischer Sicht zu prüfen, ob dies mit einer zweiphasigen LSA (dunkel–rot) zu sichern ist. Ein Vorteil der dargelegten Haltestellenformen ist, dass die Straßenbahn in südliche Richtung als Pulkführer in den Hohen Weg einfährt und somit am folgenden Knoten weniger Behinderung durch den Kfz-Verkehr erfahren wird. In nördliche Richtung kann die Straßenbahn durch eine bevorrechtigte Signalisierung zudem gesichert in die Dominikanerstraße einbiegen.

Die in den Maßnahmenskizzen (vgl. Abbildung 6.4) grün markierten Bereiche stellen Begrünung und Gehwegvorziehung dar. Die konkrete Ausplanung muss im Detail erfolgen. Hinsichtlich der Planung der Gehwegvorziehungen im Sinne von Querungshilfen für den Fußgängerverkehr ist insbesondere darauf zu achten, dass Sichtbeziehungen zwischen Fußgänger- und Kfz-Verkehr weder durch parkende Autos noch durch Begrünung behindert werden.

Alternative Überlegung: Separater Bahnkörper

Eine weitere Überlegung zur Umgestaltung des Querschnittes auf dem Hohen Weg war die Führung des Straßenbahnverkehrs auf einem separaten Bahnkörper (Abbildung 6.5). Diese Variante würde zu folgenden Veränderungen führen:

- Höhere Leistungsfähigkeit für Straßenbahn- und Kfz-Verkehr
- Höherer Flächenverbrauch als der derzeitige Querschnitt
- Erhöhte Trennwirkung: Fahrbahnbreite von mindestens 13,7 m
- Kompromiss für Fuß- und Radverkehr in Form eines gemeinsamen Geh- und Radwegs

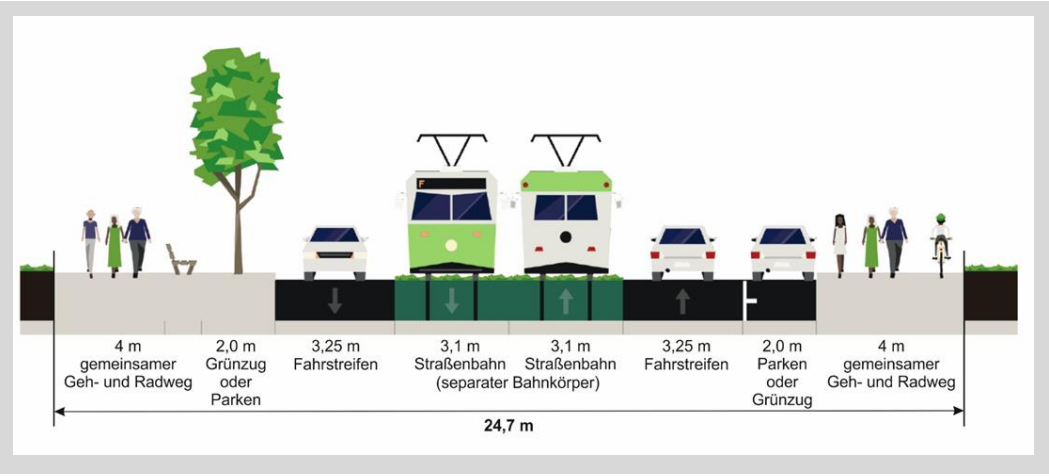

Abbildung 6.5: Querschnitt Hoher Weg – alternative Überlegung[30]

Der Ausbau des Bahnkörpers als separates Gleis bietet den Vorteil der größeren Gestaltungsmöglichkeit, zum Beispiel als Rasengleis, und damit als stadtgestalterisch aufwertendes Merkmal. Allerdings würde somit der Querschnitt im Vergleich zum entwickelten Querschnitt der Maßnahme V2 (vgl. Abbildung 6.3) als auch zum Bestand erheblich verbreitert werden. Insbesondere hinsichtlich der Verbesserung der Querungsbedingungen für Fußgänger wäre kein Nutzen erbracht.

Gemäß BOStrab ist zwar eine Führung der Straßenbahn mit einem unabhängigen oder besonderen Bahnkörper anzustreben – die Verkehrsstärken des Straßenbahn- und Kfz-Verkehrs befinden sich jedoch auf dem Hohen Weg in einer Größenordnung, in der eine getrennte Führung aus verkehrstechnischen Gründen nicht zwingend notwendig ist. Für Fußgänger und Radfahrer hätte diese Variante einen, zwar ausreichend breit dimensionierten, gemeinsamen Geh- und Radweg zur Folge. Dies stellt im Hinblick der Förderung des Radverkehrs lediglich einen Kompromiss dar.

Aus den aufgeführten Gründen wird die alternative Variante nicht weiterverfolgt.

Alternative Überlegung: Hoher Weg in einer Tempo-30-Zone

Ergänzend zu den in Maßnahme V1 aufgeführten Randbedingungen und Empfehlungen darf im Falle der Eingliederung des umgestalteten Hohen

[30] Quelle | eigene Darstellung mit streetmix.net

Wegs in eine Tempo-30-Zone der vorgeschlagene Radweg keine Benutzungspflicht aufweisen. Es wird dann empfohlen, den Radweg nur baulich anzulegen und nicht zu beschildern. Zur Verdeutlichung des Radverkehrsangebots können bspw. Rad-Piktogramme auf den Weg aufgebracht werden. Damit ist es Radfahrern möglich, die Fahrbahn oder den baulich angelegten Radweg zu nutzen.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Halberstadt	Einrichtung einer Tempo-30-Zone (lt. Alternativvorschlag Maßnahme V1) bedingt Aufhebung der Benutzungspflicht des Radwegs

6.1.3 V3: Umgestaltung der Kühlinger Straße

Herausforderungen:

Die Kühlinger Straße verbindet Heinrich-Julius-Straße und Schwanebecker Straße. Beide anliegenden Knotenpunkte haben eine hohe verkehrliche Bedeutung für das Straßennetz in Halberstadt. Auf der Kühlinger Straße verkehrt zudem die Straßenbahn Linie 1 und die Stadtbuslinie 12. Die Lage und Ausgestaltung der Gleisanlagen und Haltestellen bilden laut den Festlegungen in Bezug auf das Straßenbahnnetz in Abschnitt 4.2 eine unveränderliche Rahmenbedingung für die Umgestaltung. Ein erhöhter Querungsbedarf von Fußgängern im Bereich zwischen Heinrich-Julius-Straße und der Haltestelle Fischmarkt lässt sich u.a. aus der Auswertung von Luftbildern erkennen. Insbesondere aus dem Wohngebiet Lindenweg lassen sich Bedarfe feststellen. Mit dem Neubau der Wohnbebauung gegenüber der Rathauspassage werden zudem weitere Querungsbedarfe folgen. Hier entstehen außerdem barrierefreie Wohnungen, die darauf schließen lassen, dass ein erhöhtes Aufkommen an mobilitätseingeschränkten Personen in dem Bereich unterwegs sein wird. Weitere Herausforderung stellt die verträgliche Abwicklung des Lieferverkehrs für die Rathauspassage dar. In der gegenwärtigen Situation wird für die Belieferung der Rathauspassage teilweise der rechte Fahrstreifen durch LKW

blockiert, was für Kfz- wie Radverkehr eine erhebliche Behinderung darstellt.

Ziele und Ansprüche:

Ziel der Umgestaltung der Kühlinger Straße ist es, ansprechende und sichere Fußgängerquerungshilfen sowie Radverkehrsanlagen zu entwickeln, um die bestehenden Lücken im Fuß- und Radverkehrsnetz zu schließen. Die Ansprüche an die verkehrliche Bedeutung des Straßenbahn- und Kfz-Verkehrs sollen dabei berücksichtigt werden. Hinsichtlich der übergeordneten Ziele des integrierten Verkehrskonzepts wird auch auf der Kühlinger Straße eine moderate Rücknahme der Kfz-Verkehrsflächen angestrebt.

Beschreibung und Beurteilung

Im westlichen Abschnitt der Kühlinger Straße (Knotenpunkt Heinrich-Julius-Straße / Kühlinger Straße bis zur Haltestelle Fischmarkt) wird die Aufteilung des Straßenraumes neu strukturiert.

Gegenwärtig bestehen in östlicher Fahrtrichtung bis zur Haltestelle Fischmarkt zwei Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr. Der linke Fahrstreifen wird dabei sowohl von Straßenbahn als auch Kfz-Verkehr verwendet und endet für letzteren abrupt in einem abmarkierten Abbiegestreifen, welcher Aufstellfläche für die Einfahrt in das Parkhaus der Rathauspassage über einen U-Turn darstellt. In westlicher Fahrtrichtung führt ab der Haltestelle Fischmarkt ein zunächst einstreifiger Abschnitt, der nach der Einfahrt in das Parkhaus in einen unechten zweistreifigen Abschnitt übergeht. Die eigentlichen Abbiegestreifen für Links- und Rechtsabbieger in die Heinrich-Julius-Straße bilden sich erst später konkret aus. In der gängigen Praxis weichen insbesondere Linksabbieger bereits kurz nach der Einfahrt zum Parkhaus auf den linken Fahrstreifen aus und teilen sich damit den Fahrstreifen mit der Straßenbahn. Lieferverkehre, welche die Rathauspassage (täglich) beliefern, nutzen den rechten Fahrstreifen der Kühlinger Straße, sodass der fließende Kfz-Verkehr als auch der Radverkehr auf den linken Fahrstreifen ausweichen muss.

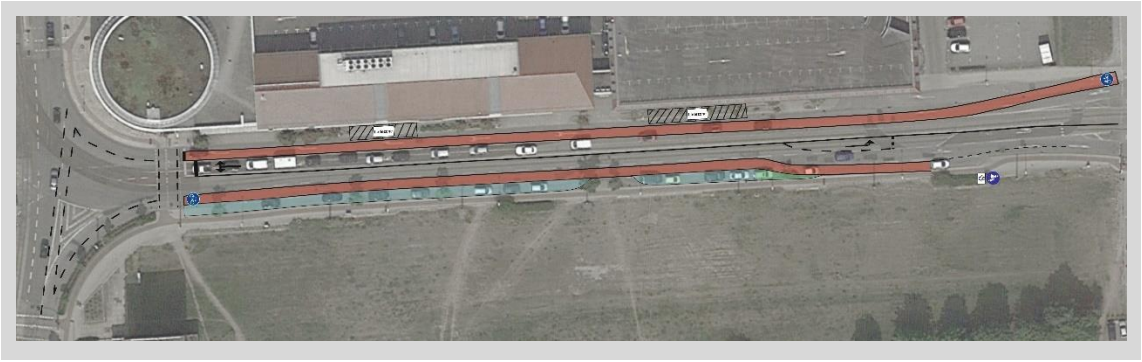

Abbildung 6.6: Maßnahmenskizze Kühlinger Straße – westlicher Abschnitt[31] [32]

Die Umgestaltung des Querschnittes (Abbildung 6.6) in diesem Abschnitt zielt auch darauf ab, die zum Teil für den Verkehrsteilnehmer unklare Führung eindeutig zu strukturieren. In beiden Fahrtrichtungen wird der Kfz-Verkehr auf einem Fahrstreifen gemeinsam mit der Straßenbahn geführt. Zur Schließung der Netzlücke im Radverkehrsnetz und zur Förderung des Radverkehrs wird in beiden Fahrtrichtungen ein Radfahrstreifen mit der Regelbreite von 1,85 m angelegt. Am Knotenpunkt Kühlinger Straße / Heinrich -Julius-Straße kann damit an den bestehenden Schutzstreifen aus der Heinrich-Julius-Straße angeschlossen werden. In Richtung Hoher Weg wird der Radfahrstreifen als Schutzstreifen fortgeführt und im Knotenpunktbereich auf den Schutzstreifen entlang der Haltestelle Holzmarkt angeschlossen.

Die Zufahrt zum Parkhaus mittels eines U-Turns vor der Haltestelle Fischmarkt wird vereinfacht. Der Aufstellstreifen für den U-Turn wird in westliche Richtung verschoben und ein direkter Linksabbieger in die Zufahrt zum Parkhaus eingerichtet. Für die in diesem Bereich benötigte zusätzliche Breite im Querschnitt müssen einige Längsparkplätze von der südlichen Seite entfernt werden.

Am Knotenpunkt Kühlinger Straße / Heinrich-Julius-Straße werden die beiden Abbiegestreifen zu einem gemeinsamen Abbiegestreifen für Rechts- und Linksabbieger zusammengeführt. Trotz der Verkehrsmengen von ca. 7.000 Kfz/24h, der im 15-Minuten-Takt verkehrenden Straßenbahn und der möglichen Führung von zwei Regionalbussen pro Stunde bleibt die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes bei entsprechender Signalisierung be-

[31] Eine vergrößerte Darstellung befindet sich im Anhang 4.3
[32] Kartengrundlage | © Google Inc.

stehen. Die Ergebnisse der durchgeführten Leistungsfähigkeitsbetrachtung sind im Anhang 4.4 hinterlegt. Mögliche geringfügige Erhöhungen der Wartezeiten im Kfz-Verkehr sind gegenüber den übergeordneten Zielen des integrierten Verkehrskonzeptes vertretbar.

Die bestehende Gehwegvorziehung gegenüber dem Seiteneingang der Rathauspassage wird beibehalten und kann im Zuge eines Umbaus gegebenenfalls weiter in den Straßenraum erweitert werden. Durch die Reduzierung der Fahrstreifen auf zwei gemischte Fahrstreifen verringert sich für querende Fußgänger die zu überwindende Breite. Die Querung wird trotz geringen baulichen Aufwands sicherer und komfortabler.

Zur verträglichen Abwicklung des Lieferverkehrs im Bezug auf den Rad- und Kfz-Verkehr werden zwei Lieferbereiche eingerichtet. Diese liegen am nördlichen Fahrbahnrand, zum einen auf der westlichen Seite zwischen der Begrünung für kleinere Transporter und zum anderen zwischen Seiteneingang und Einfahrt zur Tiefgarage für Lastzüge und große Transporte. Für diesen muss die Begrünung, zumindest in Teilen, entfernt werden. In der Abwägung für einen verträglichen Lieferverkehr, welcher weder Rad- noch Kfz-Verkehr behindert ist dies als angemessener Kompromiss einzuschätzen.

Abbildung 6.7: Maßnahmenskizze Kühlinger Straße – östlicher Abschnitt[33] [34]

Im östlichen Abschnitt der Kühlinger Straße befindet sich die Haltestelle Fischmarkt. Aufgrund der fixierten Lage besteht keine Möglichkeit der Fort-

[33] Eine vergrößerte Darstellung befindet sich im Anhang 4.3
[34] Kartengrundlage | © Google Inc.

führung des Radfahrstreifens auf der südlichen Straßenseite. Der anschließende Gehweg wird für Radfahrer freigegeben (siehe Abbildung 6.7). Gleichzeitig werden Radfahrer mittels eines kurzen Schutzstreifens auf die Fahrbahn in den Mischverkehr geführt. Dieser sollte regelkonform so ausgebildet werden, dass Radfahrer neben den Kfz fahren können.

Auf der nördlichen Fahrbahnseite wird ein Radweg angelegt. Dieser schließt im Osten an den bestehenden Radweg ab der Einmündung zum Weingarten an und erstreckt sich zwischen Gehweg und den Schrägparkplätzen bis zur Einmündung Hinter dem Richthause. Weitergeführt wird dieser als Radfahrstreifen (siehe westlicher Abschnitt, Abbildung 6.6). Die Anordnung der Parkplätze am nördlichen Fahrbahnrand kann als Schrägparken beibehalten werden. Durch den breiten Querschnitt in diesem Bereich besteht die Möglichkeit, den fließenden Kfz-Verkehr (zum Teil) auch auf einen gemischten Fahrstreifen mit der Straßenbahn zu führen. Der Linksabbiegestreifen für Linksabbieger in den Lindenweg liegt im Vorlauf bereits auf den Straßenbahngleisen.

Zur sicheren Führung des Kfz-Verkehrs auf einer gemeinsamen Mischfahrbahn mit der Straßenbahn wird in westlicher Fahrtrichtung eine Signalisierung benötigt. Eine einfache und sichere Lösung bietet dabei eine Dunkel-Rot-LSA. Befindet sich eine Straßenbahn in der Haltestelle und der Fahrgastwechsel ist abgewickelt, schaltet sich die LSA auf Rot und gewährt somit der Straßenbahn eine freie und sichere Einfahrt in den westlichen Abschnitt der Kühlinger Straße. Vorteil dieser Signalisierung ist zudem, dass die Straßenbahn als Pulkführer voranfährt und am Knotenpunkt Kühlinger Straße / Heinrich-Julius-Straße mit weniger Rückstau zu rechnen ist.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Halberstadt	

6.1.4 V4: Umgestaltung der Heinrich-Julius-Straße

Herausforderungen:

An der Heinrich-Julius-Straße wurde 2017 im Abschnitt südlich des Holzmarkts in Fahrtrichtung Norden ein Schutzstreifen angelegt, der das Angebot für Radfahrer in die Innenstadt herein bedeutend verbessert und von den Verkehrsteilnehmern gut angenommen wird. Weiterhin bestehen jedoch im Bereich der Haltestelle Holzmarkt und in Fahrtrichtung Süden Lücken im Angebot für den Radverkehr. Insbesondere an der Haltestelle Holzmarkt zeigen sich Probleme durch Flächenkonkurrenzen zwischen Radverkehr, Fußverkehr und wartenden Fahrgästen an der Haltestelle. Der Straßenzug der Heinrich-Julius-Straße weist zudem eine hohe Trennwirkung für Fußgänger auf.

Ziele und Ansprüche:

Im Bereich der Bushaltesteige der Haltestelle Holzmarkt sollten nun Verbesserungen für den Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen erfolgen. Dazu sollte eine veränderte Aufteilung des Raums für Radfahrer, Fußgänger und wartende Fahrgäste an der schmalen Bushaltestelle Holzmarkt geprüft werden. Weiterhin ist ein adäquates Angebot für Radfahrer, auch in südlicher Fahrtrichtung, einzuführen und eine zusätzliche Querungsstelle für Fußgänger über die Heinrich-Julius-Straße zum Abbau der Trennwirkung zu prüfen.

Beschreibung und Beurteilung:

Heinrich-Julius-Straße in Richtung Süden (an der Haltestelle Holzmarkt)

An der westlichen Straßenseite der Heinrich-Julius-Straße wird die Fortführung des Radverkehrsangebots aus Maßnahme V2 vorgeschlagen. In Höhe der Bushaltestelle Holzmarkt wird die Führung des Radverkehrs mit dem Zusatzschild „Rad frei“ auf dem zwei Meter breiten Gehweg direkt vor der Häuserkante aufgehoben. Auf diesem Gehweg befinden sich zusätzlich oft wartende Fahrgäste.

Zur Schaffung eines Radverkehrsstreifens wird die Bushaltestelle in Form einer Busbucht auf den rechten Kfz-Fahrstreifen verlegt. Damit ist die Haltestelle weiterhin für am Holzmarkt wendende Busse ohne Probleme erreichbar. Der Kfz-Linksabbiegestreifen aus der Heinrich-Julius-Straße in

die Kühlinger Straße wird verkürzt und die Zweistreifigkeit der Fahrbahn etwa 30 Meter vor der Haltelinie am Knotenpunkt hergestellt. Für den Radverkehrsstreifen wird, von der Querung der Schmiedestraße kommend, eine Führung auf den Nebenanlagen hinter der Bushaltestelle vorgeschlagen. Weiter südlich kann der Radverkehr im Sichtfeld der Kraftfahrer auf der Fahrbahn der dann nicht mehr genutzten Busbucht geführt werden. Die nördlich der Busbucht vorhandene Grüngestaltung sollte zugunsten der Radverkehrsführung und eines vergrößerten Wartebereichs an der Haltestelle zurückgenommen werden. Zum Linksabbiegen der Radfahrer in die Kühlinger Straße wird eine indirekte Führung über die Furt im südlichen Knotenpunktarm vorgesehen. Um die Wege dafür zu verkürzen wird die Fußgänger- und Radverkehrsfurt weiter in den Knotenpunkt herein verlegt. In diesem Zusammenhang wird der Knotenpunkt auf der südöstlichen Ecke enger gefasst und der Bord weiter in den Knotenpunkt herein verlegt. Die dadurch gewonnene Fläche kann z. B. durch Begrünung zur stadtgestalterischen Aufwertung genutzt werden.

Durch die Reduzierung der Distanzen im Knotenpunktbereich verringern sich die einzuhaltenden Zwischenzeiten im Signalprogramm der LSA und können somit die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes positiv beeinflussen.

Die Kfz-Leistungsfähigkeit der neugestalteten Knotenpunktzufahrt stellt sich mit einer Qualitätsstufe B als leistungsfähig dar (vgl. Anhang 4.4). Jedoch bewirkt die Verkürzung des Linksabbiegestreifens in die Kühlinger Straße eine Einschränkung der Kapazität des Knotenpunkts für geradeausfahrende Kfz, wenn die neu angelegte Bushaltestelle durch haltende Busse belegt ist. Dies geschieht durchschnittlich werktags jedoch nur bis zu sechs Mal pro Stunde[35]. Zu den übrigen Zeiten ist weiterhin die Befahrung des Knotenpunktbereichs auf zwei Fahrstreifen möglich.

Damit es zu Spitzenzeiten trotzdem zu möglichst keinem Rückstau durch Linksabbieger und Geradeausfahrer kommen kann, ist die Signalisierung des nördlichen und südlichen Teilknotens so zu koordinieren, dass im Regelfall aus Richtung Norden in die Heinrich-Julius-Straße einfließende Fahrzeuge in der gleichen Signalphase den Knotenpunkt in Richtung Süden oder Osten (Kühlinger Straße) verlassen können. Somit verbleiben

[35] Beispielhafte Ankünfte & Abfahrten für 16–17 Uhr werktags: 16:10–16:11 (Linie 11); 16:14–16:16 Uhr / 16:44–16:46 Uhr (Linie 12); 16:40–16:42 (Linie 13); 16:41–16:42 (Linie 14); 16:21 Uhr (Linie 16)

zwischen den Signalisierungsphasen möglichst wenige Kfz im Knotenpunktbereich, so dass die Rückstaulänge minimiert wird.

Eine moderate Einschränkung der Kfz-Leistungsfähigkeit und eine Umverteilung der Flächen zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsmittel werden zudem in diesem zentralen Innenstadtbereich als zielführend zur Erreichung der Ziele des Verkehrskonzepts angesehen.

Heinrich-Julius-Straße in Richtung Norden (an der Haltestelle Holzmarkt)

An der östlichen Straßenseite der Heinrich-Julius-Straße besteht derzeit ein gemeinsamer Geh- und Radweg, welcher durch den Wartebereich der Haltestelle führt. Entsprechende Konflikte zwischen Fußgängern, Radfahrern und wartenden Fahrgästen gilt es zu entschärfen.

Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit in diesem Abschnitt, begrenzt durch die Straßenbahnhaltestelle links der Fahrtrichtung und dem Holzmarkt mit der festen Begrünung im Seitenraum rechts der Fahrtrichtung, ist die Einrichtung eines Radfahrstreifens ohne Wegnahme eines Fahrstreifens des Kfz-Verkehrs nicht möglich. Daher wird ein 1,5 Meter breiter Schutzstreifen für den Radverkehr angelegt. Die beiden Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr (Geradeaus und Linksabbieger) werden mit je 3,0 Metern Breite ausgebildet. Um diese Breite im Querschnitt zu erreichen ist es notwendig die Bushaltebucht und den Wartebereich um etwa 1,0 Meter in Richtung Holzmarkt zu verlegen. Dadurch verliert der Gehweg / Wartebereich an Breite, bleibt mit mindestens 2,5 Metern allerdings den Richtlinien entsprechend. Zudem gibt es durch die Verlagerung des Radverkehrs auf den Schutzstreifen keine Konflikte mehr zwischen Radverkehr und Fußgängerverkehr, womit die geringere Breite zu rechtfertigen ist.

Dem linksabbiegenden Radverkehr in die Schmiedestraße bieten sich zwei Möglichkeiten. Entweder das Einordnen auf den Linksabbiegestreifen und das direkte Linksabbiegen im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr, oder das indirekte Linksabbiegen über die Fußgänger- und Radfahrer-LSA am südlichen Ende des Hohen Weges.

Um Konflikte zwischen dem Kfz-Verkehr untereinander und dem Radverkehr auf dem Schutzstreifen zwischen dem Knotenpunkt Heinrich-Julius-Straße / Kühlinger Straße zu vermeiden, wird der Linksabbiegerstreifen erst nach dem Knotenpunktbereich ausgebildet. Kurzfristig kann dies durch eine Abmarkierung verdeutlicht werden (siehe Abbildung 6.8).

Abbildung 6.8: Prinzipskizze Gestaltung Heinrich-Julius-Straße im Bereich Holzmarkt [36] [37]

[36] Eine vergrößerte Darstellung befindet sich im Anhang 4.5
[37] Kartengrundlage | © Google Inc.

Heinrich-Julius-Straße in Richtung Süden (zwischen Kühlinger Straße und B 79)

Zur Weiterführung des Radverkehrs auf der Heinrich-Julius-Straße Richtung Süden wird die Einrichtung eines Schutzstreifens ähnlich der östlichen Straßenseite vorgeschlagen (vgl. Abbildung 6.9). Dieser stellt besonders aufgrund der leicht ansteigenden Straße in Richtung Süden ein wichtiges Angebot für langsamere Radfahrer dar.

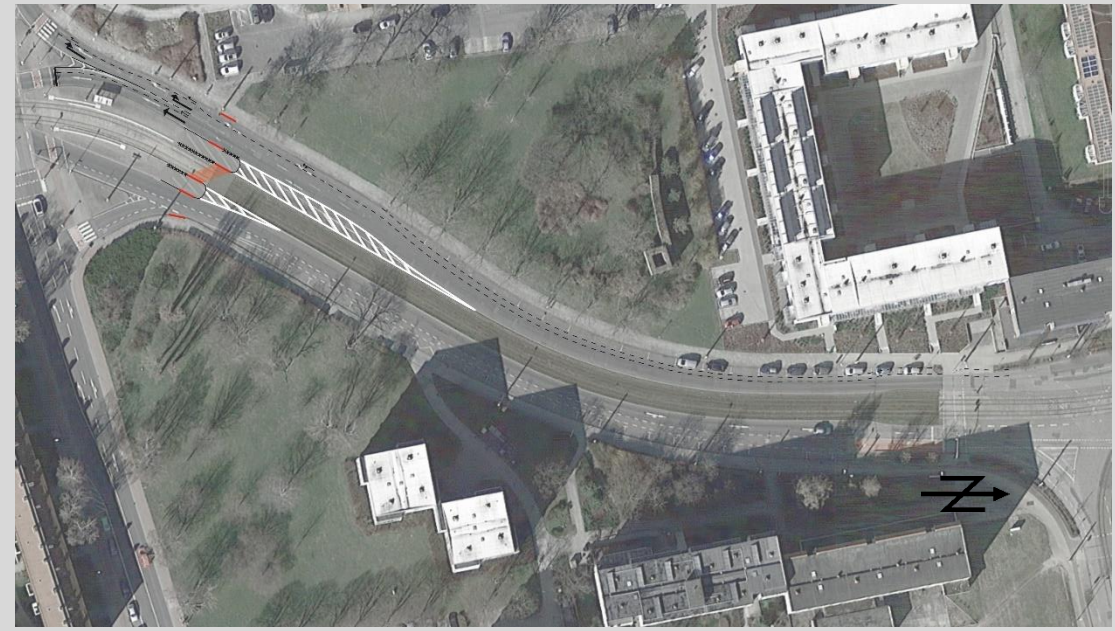

Abbildung 6.9: Prinzipskizze Gestaltung Schutzstreifen Heinrich-Julius-Straße (Richtung Süden)[38] [39]

Mit der Einrichtung einer Radverkehrsanlage an der Heinrich-Julius-Straße entsteht eine wichtige Verbindung der Innenstadt Halberstadts mit den südlich gelegenen Stadtgebieten.

[38] Eine vergrößerte Darstellung befindet sich im Anhang 4.5
[39] Kartengrundlage | © Google Inc.

Querungsmöglichkeit auf Heinrich-Julius-Straße

Die Heinrich-Julius-Straße bewirkt aufgrund ihrer Querschnittsbreite und den in Mittellage befindlichen Straßenbahngleisen eine Trennwirkung. Das gesicherte Queren ist nur an den Knotenpunkten Heinrich-Julius-Straße / Kühlinger Straße und Heinrich-Julius-Straße / Walther-Rathenau-Straße möglich. Um die Trennwirkung zu reduzieren, wird empfohlen, nördlich der Haltestelle Heinrich-Julius-Straße eine zusätzliche Querungsmöglichkeit einzurichten (siehe Abbildung 6.9). Dadurch entsteht eine neue direkte Wegeverbindung zwischen der Gerhart-Hauptmann-Straße und der Walther-Rathenau-Straße.

Dafür werden die beiden Aufstellflächen der Haltestelle Richtung Norden verlängert und durch entsprechende Bordabsenkungen so ein barrierefreies und direktes Queren über den Mittelstreifen ermöglicht. Durch eine Kürzung des überlangen Rechtsabbiegestreifens in die Straße der Opfer des Faschismus kann die Querungsbreite weiter reduziert werden. Weiterhin wird vorgeschlagen, die Querung der Straßenbahngleise gemäß BOStrab eine technische Absicherung der Querungsvorgänge durch versetzte Umlaufgitter umzusetzen (versetzte Querungsfurten).

Durch die Schaffung zusätzlicher sicherer und kleinteiliger Querungsmöglichkeiten wird ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Reduzierung von Trennwirkungen in der Halberstädter Innenstadt geleistet.

Weitere Informationen:

Einzelmaßnahme	Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Heinrich-Julius-Straße (Haltestelle Holzmarkt)	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Halberstadt, HVG	
Heinrich-Julius-Straße (Kühlinger Straße – B 79)	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Halberstadt	
Querungsmöglichkeit an der Haltestelle Heinrich-Julius-Straße	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Halberstadt, HVG	Unter Berücksichtigung des Radschutzstreifens stadtauswärts

6.1.5 V5: Umgestaltung der Schmiedestraße

Herausforderungen:

Die auf den Hohen Weg und die Heinrich-Julius-Straße führende Straße Westendorf und die Schmiedestraße weisen im Abschnitt zwischen der Straße Unter den Zwicken und Hoher Weg einen übermäßig breiten Straßenraum auf. Für die in diesem Bereich häufig querenden Fußgänger (Fußverkehrsbeziehung zwischen Holzmarkt und dem Domplatz) ergibt sich durch diesen breiten Straßenraum eine hohe Trennwirkung. Weiterhin wird die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung des engeren Querschnitts vom Westendorf kommend in diesem Abschnitt aufgehoben.

Ziele und Ansprüche:

Die Straßenräume der Straße Westendorf und der Schmiedestraße sollen im Zuge der Anpassung des Sammelstraßennetzes (siehe auch Maßnahme V1 und V2) schmaler gestaltet werden. Dies kann u. a. durch die Rücknahme des – mit einer Länge von 50 m – überdimensionierten Linksabbiegestreifens erfolgen. Dabei sind Verkehrsflächen, die derzeit vom Kfz-Verkehr genutzt werden, anderen Verkehrsteilnehmern oder Nutzungen zuzuführen.

Beschreibung und Beurteilung:

Kurzfristige Anpassungsmöglichkeit (verbesserte Querungsmöglichkeiten)

Zur verbesserten Querung des Straßenraums Schmiedestraße wird die Einrichtung einer verlängerten Mittelinsel vorgeschlagen, die dem flächenhaften Queren dient. Die querenden Fußgänger werden durch eine Gehwegvorstreckung auf der nördlichen Straßenseite aufgenommen. Der Linksabbiegestreifen in den Hohen Weg wird wesentlich verkürzt. Durch die Rücknahme der Kfz-Verkehrsfläche wirkt die Gestaltung geschwindigkeitsreduzierend. Die Mittelinsel kann auch für eine Übergangsphase mit provisorischen Elementen gestaltet werden.

Abbildung 6.10: Prinzipskizze verlängerte Mittelinsel Schmiedestraße[40]

Längerfristige Anpassungsmöglichkeit (Straßenraumumgestaltung)

Für einen späteren Umsetzungshorizont bietet es sich an, den gesamten Straßenzug Westendorf / Schmiedestraße zwischen der Franziskanerstraße und dem Hohen Weg aufzuwerten. Dabei wird eine Fahrbahnbreite von 6,00 m angestrebt. Es sollte Wert auf eine verkehrsberuhigende Gestaltung gelegt werden, die mithilfe der Belagswahl und der „weicheren" Gestaltung der Bordkanten den zentrumsnahen Charakter dieses Straßenzugs betont. Die Rücknahme des Linksabbiegestreifens ist aufgrund der freien Abflussmöglichkeit der Linksabbieger und der auch derzeit nicht eingerichteten separaten Linksabbiegerphase nach den „Richtlinien für Lichtsignalanlagen" (RiLSA 2015, FGSV) möglich. Die abbiegenden Kfz-Verkehre in der Schmiedestraße teilen sich somit einen Fahrstreifen.

Abbildung 6.11: Prinzipskizze Straßenraumumgestaltung Schmiedestraße[41]

Im Abschnitt zwischen der Straße Unter den Zwicken und Gerhart-Hauptmann-Straße wird die Straße auf 6,00 m verschmälert, in dem die

[40] Kartengrundlage | © Google Inc.
[41] Kartengrundlage | © Google Inc.

südliche Bordkante angepasst wird (vgl. Abbildung 6.12). Es können in diesem Bereich zwei Parkflächen für Kurzzeitparken eingerichtet werden. Zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger wird zwischen der Franziskanerstraße und der Straße Unter den Zwicken die bereits bestehende nördliche Gehwegvorziehung an der Einfahrt durch eine südliche Gehwegvorziehung ergänzt. Dafür muss auf zwei Stellflächen für Kfz verzichtet werden. In Kombination mit dem anzuordnenden Tempo 30 sowie den Gehwegvorziehungen und damit verbundener Verschmälerung der Fahrbahn auf 6,00 m wird dem hohen Querungsbedarf in diesem Abschnitt eine verträgliche Lösung geboten.

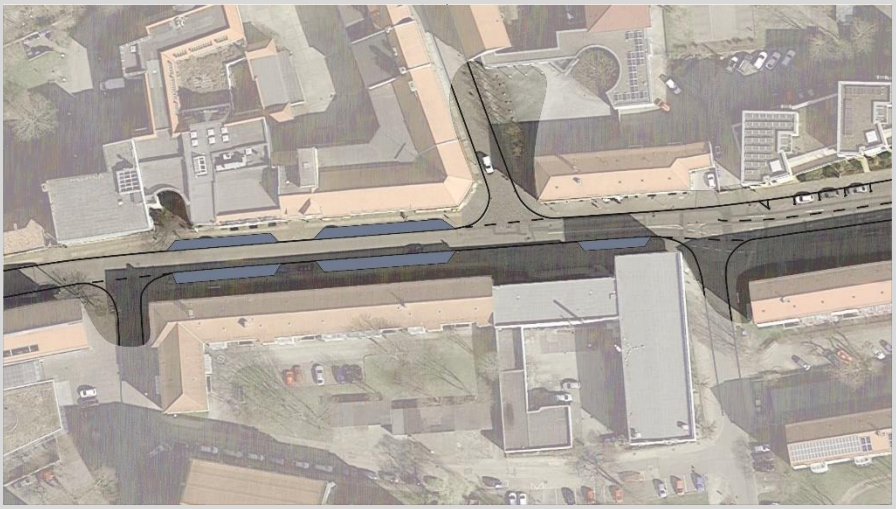

Abbildung 6.12: Prinzipskizze Straßenraumumgestaltung Westendorf[42]

Weitere Informationen:

Einzelmaßnahme	Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Verbesserte Querungsmöglichkeiten für Fußgänger	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Halberstadt	
Umgestaltung des Straßenraums	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Halberstadt	

[42] Kartengrundlage | © Google Inc.

6.1.6 V6: Umgestaltung der Röderhofer Straße / Am Burchardianger (Braunschweiger Straße – Huystraße)

Herausforderungen:

Der Straßenraum der Röderhofer Straße und insbesondere der Knotenpunkt Röderhofer Straße / Sargstedter Weg / Am Burchardianger entsprechen in ihrem Ausbauzustand nicht der gewünschten Funktion des Stadtrings als Umfahrungs- und Entlastungsachse für den innerstädtischen Bereich. So fehlen im Knotenpunktbereich Aufstellbereiche für Linksabbieger in den Sargstedter Weg und der Straßenzustand der Röderhofer Straße stellt sich als stark sanierungsbedürftig dar.

Weiterhin weist der oben genannte Bereich eine Vielzahl von Netzlücken für den Fuß- und Radverkehr auf. So sind ausgehend vom Zweirichtungsradweg in Richtung Sargstedter Siedlung Radverkehrsanlagen entweder nicht vorhanden oder in mangelhafter Breite angelegt. Besonders Fußgänger müssen, durch den nicht vorhandenen Gehweg am Sargstedter Weg mehrere Querungen der Straßenräume in Kauf nehmen. Entlang der Röderhofer Straße ist der Zustand des Gehwegs mit einer ungebundenen Decke nicht akzeptabel. Die teilweise vorhandenen Radwege[43] sind in der Nähe des Knotenpunktbereichs nicht miteinander verbunden; es fehlt an sicheren Querungs- und Verknüpfungsmöglichkeiten.

Ziele und Ansprüche:

Auf dem nordwestlichen Abschnitt des Stadtrings (Am Burchardianger und Röderhofer Straße) sind qualitätsvolle Verkehrsanlagen für alle Verkehrsteilnehmer herzustellen. Dabei ist auch auf eine komfortable Gestaltung der Querungsbedingungen für Fußgänger und Radfahrer über diesen Straßenzug Wert zu legen.

Einen kritischen Punkt zur Ausgestaltung dieser Bedingungen stellt die Frage nach der Notwendigkeit des Grunderwerbs in der Ecke Am Burchardianger / Sargstedter Weg dar. Die Führung der Straßenbahn von der Endhaltestelle Sargstedter Weg über den Knotenpunkt in den Sargstedter Weg wird dabei nicht verändert.

[43] Zweirichtungsradweg an der Straße Am Burchardianger zwischen Stern- und Braunschweiger Straße sowie Geh- und Radweg vor den Geschossbauten an der Röderhofer Straße (westliche Straßenseite)

Beschreibung und Beurteilung:

Straßenraum Röderhofer Straße

Entlang der Röderhofer Straße fehlen vor allem im südlichen Abschnitt Anlagen für den Fuß- und Radverkehr. Ausgehend vom Knotenpunkt Huystraße / Huylandstraße / Wolfsburger Straße / Röderhofer Straße besteht in Fahrtrichtung Sargstedter Weg entlang der Geschossbauten ein getrennter Geh- und Radweg. Dieser ist in einem akzeptablen Zustand. Im weiteren Verlauf bis zum Knotenpunkt Sargstedter Weg / Am Burchardianger / Röderhofer Straße wird der Radverkehr auf einen Schutzstreifen geführt und der Gehweg ausgebaut.

Auf der gegenüberliegenden Straßenseite sollte entlang des gesamten Straßenzuges ein Schutzstreifen für den Radverkehr angelegt werden. Der Gehweg ist neu zu gestalten und mit der Regelbreite von 2,5 m anzulegen.

Die Haltestelle „Röderhofer Straße“ ist barrierefrei auszubauen.

Überführung des Radverkehrs auf der Straße Am Burchardianger

Die zwischen Sternstraße und Braunschweiger Straße auf einem Zweirichtungsradweg verkehrenden Radfahrer müssen in Höhe des Knotenpunkts Am Burchardianger / Braunschweiger Straße auf die jeweils linke oder rechte Straßenseite überführt werden. Im südlichen Knotenpunktarm ist somit die Einrichtung einer Mittelinsel für Radfahrer zu empfehlen – dafür kann der Linksabbiegestreifen in die Braunschweiger Straße bis auf das Mindestmaß von 10 Metern eingekürzt werden.

Knotenpunkt Röderhofer Straße / Sargstedter Weg / Am Burchardianger (Ausbauplanung der Stadt Halberstadt)

Für einen Ausbau des Knotenpunkts Röderhofer Straße / Sargstedter Weg / Am Burchardianger liegt eine Vorplanung vom Mai 2011 vor. Die Planung beinhaltet neben der Sanierung der Verkehrsanlagen folgende verkehrliche Zielstellungen:

- Einfügen von Linksabbiegestreifen in den Knotenpunktzufahrten Röderhofer Straße und Am Burchardianger zur Verbesserung der Kfz-Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts und des Stadtrings
- Einrichtung eines Linksabbiegestreifens von der Röderhofer Straße in die Straße Am Kloster

- Schaffung richtlinienkonformer Gehweganlagen am Sargstedter Weg zwischen Röderhofer und Braunschweiger Straße zur Schließung einer wichtigen Netzlücke im Fußverkehrsnetz
- Integration der Haltestelle Röderhofer Straße in Form von zwei Busbuchten

Zur Schaffung der Platzverhältnisse zum Einfügen der Linksabbiegestreifen und des Gehwegs im Sargstedter Weg ist nach der Vorplanung der Eingriff in zwei bestehende Gebäude mit einem erheblichen baulichen Aufwand notwendig.

Es wird vorgeschlagen, folgende Anpassungen für den Fuß- und Radverkehr in einer Detailplanung vertiefend zu untersuchen:

- Anlage eines Schutzstreifens für den Radverkehr auf der Röderhofer Straße in Fahrtrichtung Nordosten
- Richtlinienkonforme Gestaltung der Querungsanlagen für Fuß- und Radverkehr besonders im Knotenpunktbereich
- Anlage einer Querungshilfe (Mittelinsel) im Bereich der Bushaltestelle aufgrund der wichtigen Verknüpfung zwischen Straßenbahn und Busverkehr

Alternative Überlegung: Einbahnstraßensystem im Bereich Sargstedter Weg / Am Burchardianger / Braunschweiger Straße

Aufgrund des hohen Eingriffs der Vorplanung in Grundstücksflächen und bestehende Gebäude wird als zu prüfende Alternative die Einrichtung eines Einbahnstraßensystems auf dem Sargstedter Weg und in der Braunschweiger Straße vorgeschlagen. Am südöstlichen Knotenpunktarm dürfte nur noch aus der Innenstadt herausgefahren werden. Die Zufahrt zur Innenstadt und zum Kaufland würde über die Braunschweiger Straße gewährleistet werden.

In diesem Sinne ist am Knotenpunkt Am Burchardianger / Braunschweiger Straße ein ausreichend langer Linksabbiegestreifen zu empfehlen. Die genaue Länge der Aufstellbereiche für Linksabbieger in der Straße Am Burchardianger sollte in einem zu erstellenden verkehrstechnischen Gutachten ermittelt werden. Auf der Braunschweiger Straße mit ihrer angrenzenden Wohnbebauung wird eine Zunahme des Kfz-Verkehrs um bis zu 2000 Kfz/24h zu erwarten sein. Zum Schutz der Anwohner sollten dann geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen ergriffen werden. Weiterhin sollte mit einer Verlagerung von bis zu 1000 Kfz/24h auf den Stadtring und

die Gröperstraße gerechnet werden, die Verkehre von der Sargstedter Siedlung nicht mehr direkt in die Innenstadt einfahren können. Die oben vorgestellte Überführung der Radfahrer vom Zweirichtungsradweg entlang der Straße Am Burchardianger sollte auch in diesem Variantenvorschlag umgesetzt werden.

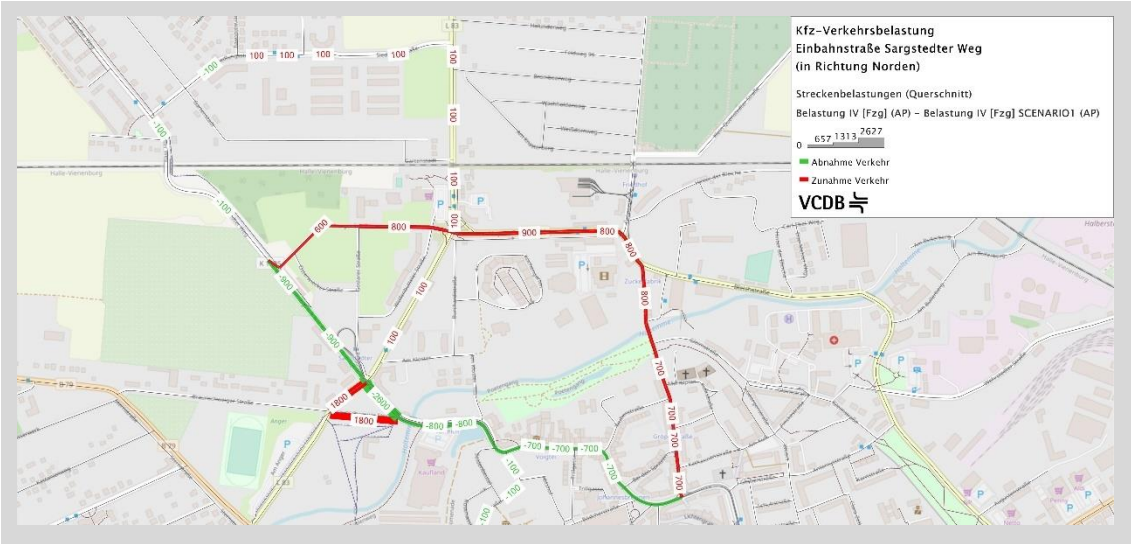

Abbildung 6.13: Verkehrsverlagerung Testrechnung Einbahnstraße Sargstedter Weg

Durch die Sperrung der stadteinwärtigen Fahrtrichtung auf dem Sargstedter Weg lässt sich der bestehende Fahrstreifen für einen Geh- / Radweg nutzen, ohne in Grundstücke einzugreifen. Der Fuß- und Radverkehr zwischen Innenstadt und der Sargstedter Siedlung kann also ohne Umwege die Anlagen entlang des Sargsteder Wegs nutzen. Weiterhin kann auf einen Linksabbiegestreifen in der Röderhofer Straße verzichtet werden.

Abbildung 6.14: Prinzipskizze Einbahnstraßensystem Sargstedter Weg / Braunschweiger Straße[44]

Weitere Informationen:

Einzelmaßnahme	Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Umgestaltung Straßenraum Röderhofer Straße	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Halberstadt, LSBB	Mögliche Verkehrsreduzierungen im Zuge der Umgehungsstraße Nord
Überführung Radverkehr Am Burchardianger	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Halberstadt, LSBB	
Umgestaltung Knotenpunkt Röderhofer Straße / Sargstedter Weg / Am Burchardianger	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Halberstadt, LSBB	▸ Mögliche Verkehrsreduzierungen im Zuge der Umgehungsstraße Nord ▸ Veränderte Rahmenbedingungen bei Umsetzung des „Verkehrszellenmodells“ (vgl. Abschnitt 4.3)
Alternatives Einbahnstraßensystem	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Halberstadt, LSBB	

[44] Kartengrundlage | © Google Inc.

6.1.7 V7: Umgestaltung des Knotenpunktbereichs Am Siechenhof

Herausforderungen:

Der aus einer Vielzahl von Einmündungen und der querenden Straßenbahntrasse bestehende Knotenpunktbereich soll im Sinne einer Attraktivierung des nördlichen Stadtrings für alle Verkehrsteilnehmer besser nutzbar sein. So stellen für den Kfz-Verkehr fehlende Aufstellbereiche der Linksabbieger in die Zuckerfabrik und in die Gröperstraße zwar ein Risiko für die Leistungsfähigkeit dar. Der derzeitige Ausbauzustand erzielt jedoch auch in der Spitzenstunde folgende sehr gute Qualitätslevel für den Kfz-Verkehr[45] (vgl. Anhang 4.6):

- Knotenpunkt Huystraße / Gröperstraße:
  - Zufahrt Huystraße: QSV A[46]
  - Zufahrt Gröperstraße Nord: QSV B[47]
  - Zufahrt Gröperstraße Süd: QSV A
- Knotenpunkt Bleichstraße / Hospitalstraße:
  - Zufahrt Bleichstraße West: QSV A
  - Zufahrt Bleichstraße Ost: QSV A
  - Zufahrt Hospitalstraße: QSV A

Besonders die Hauptverkehrsrichtung entlang des Stadtrings verkehrt derzeit weitgehend störungsfrei durch den Knotenpunktbereich. Auch die nachgeordneten Kfz-Zufahrten weisen hohe Qualitätsstufen mit niedrigen durchschnittlichen Wartezeiten auf.

Für den Fußverkehr bedeutet u. a. die Lage des Straßenbahngleises direkt neben der Fahrbahn der Gröperstraße und die breite Gestaltung der Einmündung der Gröperstraße vom Friedhof kommend ein Hindernis in der Überquerung dieses Straßenraums.

Ziele und Ansprüche:

Im Knotenpunktbereich Am Siechenhof soll die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer geprüft werden. Der nördliche

[45] im Folgenden als „QSV“ abgekürzt
[46] Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.
[47] Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.

Stadtring soll dabei als Kfz-Hauptverkehrs- und Entlastungsachse (jedoch abgestuft zum südlichen Stadtring) weiter ausgebaut und attraktiviert werden. Für eine Aufnahme der Umleitungsverkehre aufgrund der zukünftig notwendigen Sanierung der Straße der Opfer des Faschismus (südlicher Stadtring) ist der nördliche Stadtring generell zu ertüchtigen. Der notwendige Ausbaubedarf für den Kfz-Verkehr ist dabei auch immer mit dem jeweiligen Maß an Flächeninanspruchnahme und dem nötigen Grundstückserwerb gegenüber zu stellen, um einer weiteren Auflösung der städtebaulichen Räume in diesem Bereich der Innenstadt entgegen zu wirken. Dazu wird folgend die bestehende Planung (Kreisverkehr) einem Alternativvorschlag gegenübergestellt.

Beschreibung und Beurteilung:

Umbau zum Kreisverkehr

Die bereits geplante Einrichtung eines Kreisverkehrs zur Neuordnung des Knotenpunkts am Siechenhof weist folgende grundsätzliche Eigenschaften auf (vgl. Abbildung 6.15):

- Verlegung der Bleichstraße und Gröperstraße zwischen Hospitalstraße und Huystraße auf eine (zusätzliche) nördlichere Trasse
- Bündelung der maßgeblichen Verkehrsströme an einem Kreisverkehr mit kreuzender Straßenbahntrasse (Huystraße, Gröperstraße Nord, neue Bleichstraße, Gröperstraße Süd mit Hospitalstraße)
- Neuordnung der Einmündungssituation der Erschließungsstraßen Hinter der Bleiche, Nebenfahrbahn Huystraße, Einfahrt zum Cecilienstift
- Zufahrt zur Zuckerfabrik findet nicht mehr von der Hauptfahrbahn des Stadtrings sondern von der nachgeordneten Gröperstraße statt

Die verkehrsorganisatorischen Anpassungen bedingen jedoch einen hohen Aufwand im Grundstückserwerb und damit verbundene hohe Baukosten. Die geplante Verlegung der Bleichstraße ohne einen damit verbundenen Rückbau der alten Trasse führt zu einer Erhöhung der Straßennetzdichte und einer erhöhten Prägung durch den Kfz-Verkehr in diesem Bereich.

Weiterhin ist der geplante Umbau zu einem Kreisverkehr aus den Gesichtspunkten der Kfz-Leistungsfähigkeit an einem normalen Werktag nicht notwendig. Insbesondere können im Kreisverkehr fahrende Nebenströme

aus der Gröperstraße den Verkehrsfluss entlang der Hauptrichtung Huystraße / Bleichstraße stärker als bisher stören. Aufgrund der notwendigen Signalisierung der derzeit vier Mal pro Stunde kreuzenden Straßenbahn ist zudem eine Sperrung aller Fahrtbeziehungen am Kreisverkehr notwendig.

Maßnahmen

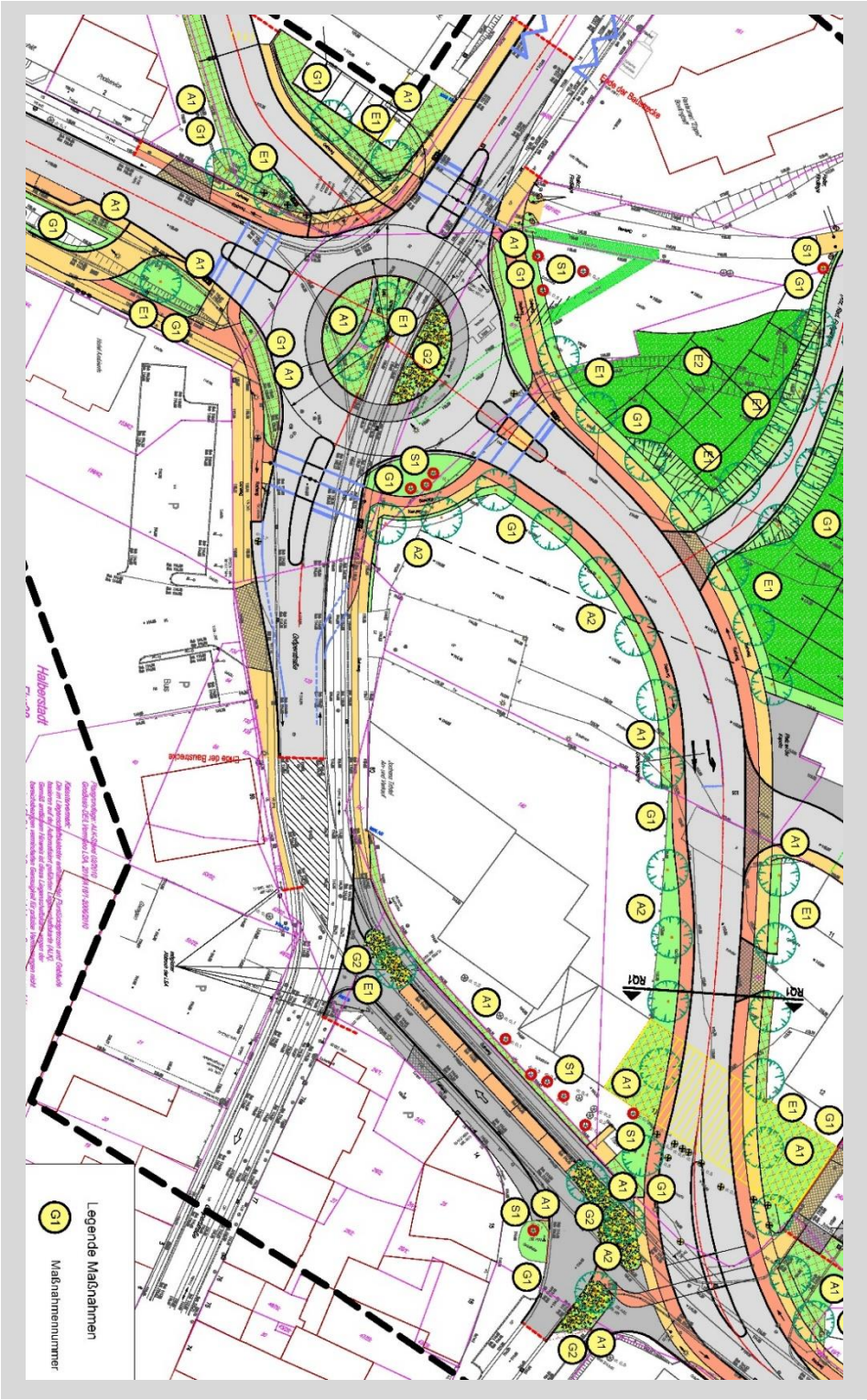

Abbildung 6.15: Planunterlage Stadt Halberstadt, Kreisverkehr Huystraße / Gröperstraße

Alternativer Vorschlag: Kleinteilige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse

Die Zielrichtung einer verbesserten straßenräumlichen Situation im Bereich der Siechenhof-Kreuzung sollte nach den obenstehenden Ergebnissen weniger auf die Erhöhung der Kfz-Leistungsfähigkeit abzielen. Vielmehr sollte die Verbesserung von Querungsbeziehungen des Rad- und Fußverkehrs und die Behebung ungünstiger Sichtbeziehungen an Einmündungen eine Rolle spielen. Zur Behebung der Defizite im Bereich der Siechenhof-Kreuzung wird alternativ zur Planung des Kreisverkehrs folgendes Maßnahmenpaket vorgeschlagen (vgl. Abbildung 6.16):

- Einrichtung von Querungshilfen im Bereich des Knotenpunkts Huystraße / Gröperstraße
- Geschwindigkeitsreduzierende Abkröpfung der Einmündung der Gröperstraße Nord
- Einrichtung eines kurzen Aufstellbereichs für Linksabbieger in das Gelände der Zuckerfabrik
- Einrichtung eines Aufstellbereichs für Linksabbieger in die Gröperstraße
- Verdeutlichung der Fußgängerfurt in der Gröperstraße (in Höhe der Straßenbahnhaltestelle)
- Führung des Radverkehrs im Seitenraum als gemeinsamer Geh- und Radweg (aufgrund beengter Platzverhältnisse)
- Aufgrund geometrischer Anpassungen des Knotenpunkts Überarbeitung des LSA-Steuerung am Knotenpunkt Gröperstraße / Bleichstraße
- Umgestaltung der Einmündung der Nebenfahrbahn Untere Huystraße (Erschließungsstraße zu den Wohnhäusern auf der südlichen Straßenseite) zu einem senkrechten Auftreffen auf die Hauptfahrbahn

Abbildung 6.16: Prinzipskizze Gestaltungsvorschlag Knotenpunkte Am Siechenhof[48] [49]

Zusammenfassung / Vergleich

Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr

- Kreisverkehr:
  Unter den derzeitigen Verkehrsmengen ist keine Steigerung der Leistungsfähigkeit des Gesamtknotens zu erwarten. Ein Risiko stellt die komplette Sperrung des Knotens bei kreuzender Straßenbahn dar. Weiterhin beeinflussen beim Kreisverkehr Verkehre aus den Nebenrichtungen (Gröperstraße) die Hauptrichtung (Huystraße / Bleichstraße) negativ.

- Alternativvorschlag:
  Keine Veränderung der bereits guten derzeitigen Leistungsfähigkeit

[48] Eine vergrößerte Darstellung befindet sich im Anhang 4.7
[49] Kartengrundlage | © Google Inc.

des Gesamtknotens. Die Kapazität für Linksabbieger in die Zuckerfabrik und in die Gröperstraße fällt etwas geringer aus, als über die Abhängung der Gröperstraße von der Bleichstraße in der Umbauplanung – stellt aber trotzdem eine Verbesserung zum Istzustand dar.

Aufnahme von Umleitungsverkehren während einer Sperrung des südlichen Stadtrings (Straße der Opfer des Faschismus)

- Kreisverkehr:
  Der Ausbau des Knotens zu einem Kreisverkehr erhöht die Kapazität der Hauptrichtung (Huystraße – Bleichstraße) nicht und erhöht somit auch die Aufnahmekapazität des gesamten nördlichen Stadtrings nicht. Vielmehr ist vor der Einrichtung einer Umleitungsstrecke auf dem nördlichen Stadtring die Umsetzung der Maßnahmen V6 (Knotenpunkt Röderhofer Straße / Sargstedter Weg / Am Burchardianger) und V8 (Sanierung der Bleichstraße / Schützenstraße) zu realisieren.

- Alternativvorschlag:
  Um bei einer Steigerung des Verkehrsaufkommens auf der Hauptrichtung aufgrund der Einrichtung einer Umleitungsstrecke verkehrssichere Bedingungen herzustellen und eine Abwicklung der Nebenrichtung (Gröperstraße) zu ermöglichen, ist der nördliche Teilknoten mit einer provisorischen Lichtsignalanlage auszustatten.

Angebot für Fußgänger und Radfahrer

- Kreisverkehr:
  Fußgängerquerungen im Bereich der Zufahrten des Kreisverkehrs müssen deutlich gekennzeichnet und richtlinienkonform ausgestaltet sein. Grundsätzlich ist eine Führung der Radfahrer auf der Kreisfahrbahn[50] (im Sichtfeld der Kfz-Fahrer) anzustreben. Weiterhin bestehen durch die großflächige Neuordnung der Verkehrsachsen Möglichkeiten zur Schaffung von ausreichend breiten Geh- und Radverkehrsanlagen. Unter diesen Voraussetzungen ist eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Fußgänger und Radfahrer zu erwarten.

[50] Gemäß „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“ der FGSV ist dies bis zu einer Verkehrsstärke von 15.000 Kfz/24h (Summe aller einfahrenden Kfz-Verkehre am Knotenpunkt) zu empfehlen.

- Alternativvorschlag:
  Durch die Schaffung von Querungshilfen besonders am nördlichen Teilknoten können die Querungsbedingungen für Fußgänger verglichen mit dem Ist-Zustand verbessert werden und bieten ein, der Planung des Kreisverkehrs ähnliches, Qualitätsniveau. Die Führung des Radverkehrs im Seitenraum als gemeinsamer Geh- und Radweg bietet gegenüber der Ausbauplanung zum Kreisverkehr ein geringeres Verbesserungspotenzial.

Entwicklungspotenziale für die Brachflächen

- Kreisverkehr:
  Durch die Verlegung der Bleichstraße kann die große Freifläche am Siechenhof grundsätzlich besser erschlossen werden. Erschließungsstraßen und Grundstückszufahrten können direkt an die neue Bleichstraße anschließen. Gleichzeitig bedeutet aber auch die Teilung der Fläche durch die neue Trasse der Bleichstraße die Schaffung von insgesamt kleineren Flächeneinheiten mit höherer Lärmbetroffenheit und einer erhöhten Prägung des Entwicklungsgebiets durch den Kfz-Verkehr.

- Alternativvorschlag:
  Durch die Beibehaltung der Trasse der Bleichstraße erfolgt keine Zerteilung des großflächigen Grundstücks am Siechenhof. Die Erschließung des Grundstücks am Siechenhof kann aufgrund der Straßenbahn in Seitenlage nicht direkt im Knotenpunktbereich erfolgen.

Kosten

- Kreisverkehr:
  Die Umsetzung der Planung von 2011 ist mit hohen Baukosten vorhanden.

- Alternativvorschlag:
  Die vorgeschlagene kleinteilige Anpassung des Gesamtknotenbereichs kommt mit einer wesentlich geringeren Bausumme aus.

Weitere Informationen:

Einzelmaßnahme	Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Umbau zum Kreisverkehr	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Halberstadt, Landkreis Harz	▸ Umsetzbarkeit der Planung von 2011 mit hohen Baukosten ▸ Mögliche Verkehrsreduzierungen im Zuge der Umgehungsstraße Nord
Alternative: Kleinteilige Maßnahmen	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Halberstadt, Landkreis Harz	▸ Benötigt Aufhebung des Stadtratsbeschlusses ▸ Mögliche Verkehrsreduzierungen im Zuge der Umgehungsstraße Nord

6.1.8 V8: Umgestaltung der Bleichstraße / Schützenstraße (Am Bullerberg – Antoniusstraße)

Herausforderungen:

Der nordöstliche Stadtring (Schützenstraße, Bleichstraße) stellt für alle Verkehrsteilnehmer keine attraktive Verkehrsanlage dar. So ist im Sinne des Kfz-Verkehrs der Straßenzustand zu bemängeln. Für Radfahrer steht trotz der Funktion des Straßenzugs als Hauptverkehrsstraße kein Radverkehrsangebot zur Verfügung. Für Fußgänger bestehen insbesondere an der Schützenstraße nur wenige Querungsmöglichkeiten, so dass, bspw. zur Erreichung des Klinikums, Umwege in Kauf genommen werden müssen.

Ziele und Ansprüche:

Die Straßenräume der Bleich- und Schützenstraße sind im Sinne der angestrebten Entlastungswirkung des Stadtrings umzugestalten und zu sanieren. Im Zuge dieser Maßnahme sollte die Chance genutzt werden, allen Verkehrsteilnehmern eine attraktive und richtlinienkonforme Verkehrsanlage anzubieten.

Beschreibung und Beurteilung:

Querschnittsgestaltung Bleichstraße

Für die Sanierung und den Umbau der Bleichstraße wird die in Abbildung 6.17 dargestellte grundsätzliche Straßenraumaufteilung vorgeschlagen. Je nach zur Verfügung stehender Fläche kann der Gehweg an der Holtemme etwas schmaler (Mindestmaß: 1,50 m) gestaltet werden. Eine für die gegenwärtige Verkehrssituation[51] auf der Bleichstraße passende Führungsform stellt die Einrichtung eines Schutzstreifens für Radfahrer in beiden Richtungen dar. Die Breite des Schutzstreifens sollte i. d. R. 1,50 m und die Restbreite der Fahrbahn 4,50 m betragen.

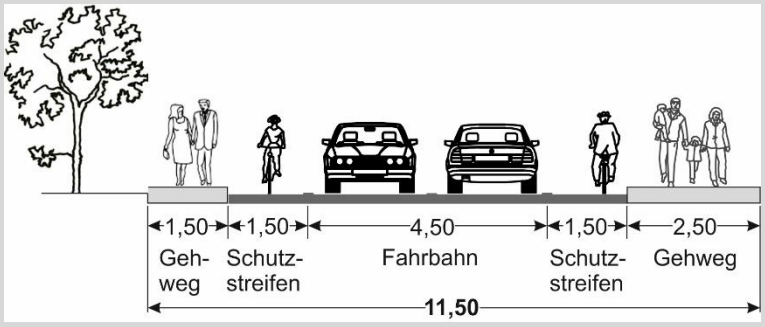

Abbildung 6.17: Gestaltungsvorschlag Beispielquerschnitt Bleichstraße

Die Einrichtung von Schutzstreifen sichert, besonders im schmaleren Straßenraum der Bleichstraße, die Anlage eines komfortablen und sicheren Radverkehrsangebots am Stadtring.

Querung an der Haltestelle Bleichstraße

Die Haltestelle Bleichstraße hat für die Sekundarschule „Am Gröpertor“ eine wichtige Bedeutung im Schülerverkehr. Eine sichere Querungsmöglichkeit über die Fahrbahn der Bleichstraße ist in diesem Bereich nicht vorhanden. Aufgrund der derzeitig beengten Platzverhältnisse ist kurzfristig die Einrichtung einer grundsätzlich zu empfehlenden Mittelinsel nicht möglich. Auch bei der Einrichtung eines Fußgängerüberwegs ist gemäß RASt 2010 mit einer Mittelinsel „das Vorbeifahren am haltenden Bus zuverlässig auszuschließen“.

[51] 6.000–9.000 Kfz/24h; niedriger Schwerverkehrsanteil < 3 %

Somit ist kurzfristig eine Geschwindigkeitsbeschränkung an der Haltestelle auf 30 km/h zu empfehlen und die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit zu überwachen. Alternativ ist eine Verschiebung der Haltestelle hin zur, mit einer bestehenden Fußgänger-LSA geschützten, Furt am Knotenpunkt Gröperstraße / Bleichstraße zu prüfen.

Die verkehrssichere Gestaltung der Querungsbedingungen an der Haltestelle Bleichstraße stellt weiterhin einen integralen Bestandteil der Sanierung und des Ausbaus der Bleichstraße dar.

Querschnittsgestaltung Schützenstraße (Am Bullerberg – Wehrstedter Straße)

Auf der Schützenstraße zwischen dem Anschluss an die Bleichstraße und dem Knotenpunkt am Klinikum in Höhe der Wehrstedter Straße sollte der oben vorgeschlagene Querschnitt für die Bleichstraße grundsätzlich fortgesetzt werden. Aufgrund des höheren Anbaugrads der Schützenstraße ist die Einrichtung von richtlinienkonformen Gehwegbreiten (Regelbreite: 2,50 m) zu empfehlen. Die in der Bleichstraße vorgeschlagenen Schutzstreifen sollten bis zum Knotenpunkt mit der Wehrstedter Straße / Dr.-Springorum-Straße weitergeführt werden. Auch im Bereich der Haltestelle AMEOS Klinikum stellt die Führung des Radverkehrs mit einem Schutzstreifen eine Führungsvariante dar, die für wenige Konflikte zwischen Radverkehr und wartenden Fahrgästen sorgt.

Mittelinseln auf der Schützenstraße

Zwischen dem Klinikum und dem Besucherparkplatz auf der gegenüberliegenden Seite der Schützenstraße besteht Bedarf einer attraktiven Fußwegeverbindung. Um hier ein sicheres Queren zu ermöglichen, sollte eine Mittelinsel eingerichtet werden (siehe Abbildung 6.18).

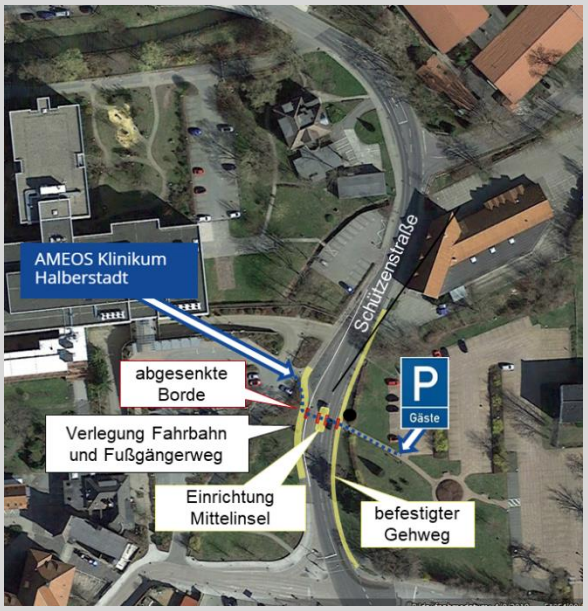

Abbildung 6.18: Prinzipskizze Einrichtung einer Mittelinsel am AMEOS Klinikum[52]

Des Weiteren ist eine Mittelinsel am Knotenpunkt Schützenstraße / Am Bullerberg im Zuge der Sanierung der Schützenstraße zu prüfen, um hier ebenso sicheres Queren zu ermöglichen.

Umgestaltung des Knotenpunkts Schützenstraße / Wehrstedter Straße / Dr.-Springorum-Straße

Der Radverkehr in Fahrtrichtung Norden an diesem Knotenpunkt wird derzeit abrupt und unsicher von einem Radfahrstreifen in den Mischverkehr auf der Fahrbahn überführt. Weiterhin besteht im südlichen Knotenpunktarm lediglich ein Aufstellbereich für linksabbiegenden Kfz-Verkehr, ein separater Aufstellstreifen ist aufgrund der Platzverhältnisse nicht vorhanden. Sich in diesem Knotenpunktarm aufstellender Schwerverkehr blockiert somit den Aufstellbereich und die Kapazität für Linksabbieger.

Um diese Überlagerung von Defiziten im südlichen Knotenpunktarm zu vermeiden, wird empfohlen, eine Verlagerung des Linksabbiegens in Richtung Klinikum an den Knotenpunkt Schützenstraße / Antoniusstraße zu prüfen (vgl. Abbildung 6.19). An diesem Knotenpunkt bestehen ausrei-

[52] Kartengrundlage | © Google Inc.

chende Aufstellmöglichkeiten für Linksabbieger (Länge des Aufstellstreifens ca. 60 m) ohne den geradeausfahrenden Kfz-Verkehr zu beeinträchtigen. Am Knotenpunkt Schützenstraße / Wehrstedter Straße / Dr.-Springorum-Straße wird dann ein Linksabbiegeverbot eingerichtet; das Einfahren in die Dr.-Springorum-Straße aus der nördlichen Schützenstraße und aus der Wehrstedter Straße ist weiterhin möglich. Eine Voraussetzung für die Realisierung dieser Maßnahme ist die Sanierung der Gleimstraße zwischen Antoniusstraße und der Straße Am Neustädter Kirchhof, um den Kfz-Verkehr zum Klinikum und zum Hotel Allegro über die Straßenzüge Gleimstraße und Am Neustädter Kirchhof zu leiten. Die durch diese Maßnahme umzuleitende Kfz-Verkehrsmenge[53] beträgt derzeit weniger als 1.000 Kfz/24h.

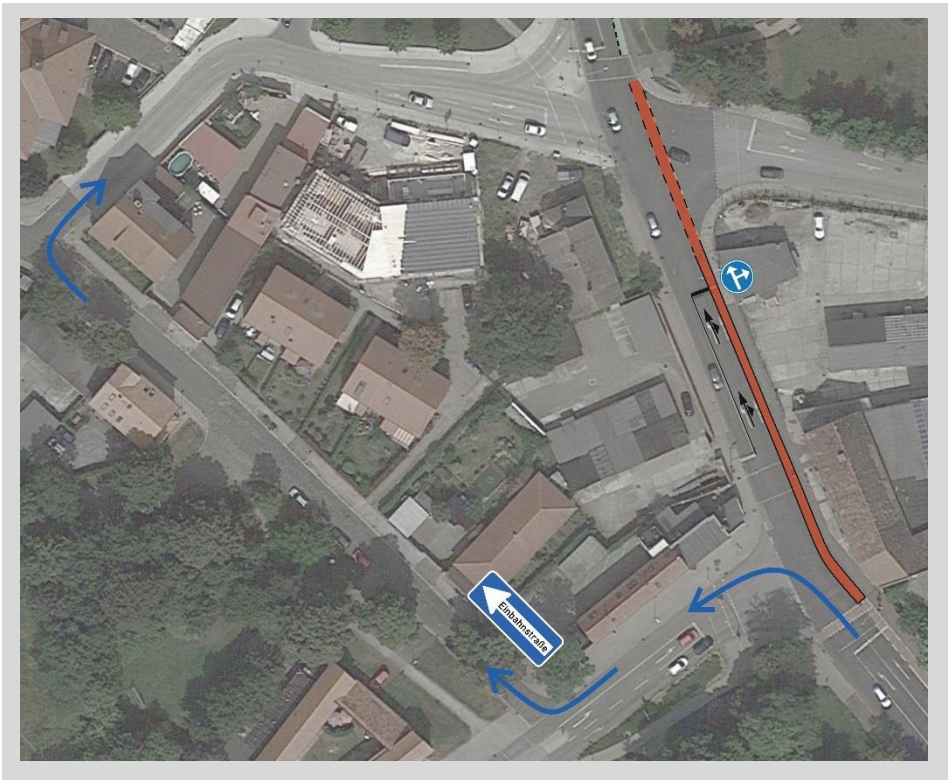

Abbildung 6.19: Prinzipskizze Verkehrsorganisation Knotenpunkt Schützenstraße / Wehrstedter Straße / Dr.-Springorum-Straße[54]

[53] Linksabbieger von der Schützenstraße in die Dr.-Springorum-Straße
[54] Kartengrundlage | © Google Inc.

Maßnahmen

Für den Radverkehr bietet die oben vorgestellte Verlagerung des Kfz-Linkabbiegens die Möglichkeit der Einrichtung eines Radfahrstreifens auf der östlichen Straßenseite, da die für den derzeitigen Aufstellbereich nötigen Breiten für Linksabbieger neuverteilt werden können. Somit ist die Fortführung des Radfahrstreifens aus südlicher Richtung hin zum sich nördlich anschließenden Schutzstreifen auf der Schützen- und Bleichstraße möglich. Es entsteht somit eine unterbrechungsfreie Radverkehrsanlage von der Magdeburger Straße bis zur Gröperstraße. In der gegenüberliegenden südlichen Fahrtrichtung wird der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg beibehalten.

Weitere Informationen:

Einzelmaßnahme	Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Sanierung Bleichstraße / Schützenstraße	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Halberstadt	▸ Umsetzung mit den vorgeschlagenen Querschnittsgestaltungen und den Mittelinseln in der Schützenstraße ▸ Mögliche Verkehrsreduzierungen im Zuge der Umgehungsstraße Nord ▸ Veränderte Rahmenbedingungen bei Umsetzung des „Verkehrszellenmodells“ (vgl. Abschnitt 4.3)
Veränderte Verkehrsorganisation Knotenpunkt Schützenstraße / Wehrstedter Straße / Dr.-Springorum-Straße	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Halberstadt	▸ Sanierung der Gleimstraße ist Voraussetzung für die Neuordnung der linksabbiegenden Kfz-Verkehr ▸ Veränderte Rahmenbedingungen bei Umsetzung des „Verkehrszellenmodells“ (vgl. Abschnitt 4.3)

6.1.9 V9: Umgestaltung der Straße Woort

Herausforderungen:

Derzeit ist am rechts-vor-links-geregelten Knotenpunkt Woort / Am Kulk / Finckestraße / Georgenstraße eine große Fläche für den Kfz-Verkehr eingerichtet. Besonders für Fußgänger bedeutet dies einen geringen Querungskomfort. An der Ecke Woort / Finckestraße führt der befestigte

Gehweg zudem weit um den Knotenpunkt herum, während der unbefestigte Pfad im Bereich der parkenden Fahrzeuge endet.

Am Knotenpunkt Woort / Gerberstraße / Antoniusstraße ist besonders die Knotenpunktzufahrt Woort verhältnismäßig breit gestaltet, da in der Zufahrt zudem zwei Längsparkplätze angeordnet sind, die auch für eine erschwerte Übersicht in diesem Bereich sorgen.

Beschreibung und Beurteilung:

Knotenpunkt Woort / Am Kulk / Finckestraße / Georgenstraße

Bei Umbau des Knotenpunktes wird die Umgestaltung zu einem Minikreisverkehr vorgeschlagen (vgl. Abbildung 6.20). Der Außendurchmesser kann bis zu ca. 16 m betragen (RASt 06). Die Kreisverkehrszufahrten Georgenstraße und Finckestraße können dabei in der Breite deutlich verringert werden, was für Fußgänger einen wesentlich höheren Querungskomfort bedeutet. Abbildung 6.20 zeigt die schematische Darstellung des Minikreisverkehrs.

Abbildung 6.20: Schematische Darstellung Umgestaltung des Knotenpunkts Woort / Am Kulk / Finckestr. / Georgenstr. [55]

[55] Kartengrundlage | © Google Inc.

Knotenpunkt Woort / Gerberstraße / Antoniusstraße / Schuhstraße

Für den Knotenpunkt Woort / Gerberstraße / Antoniusstraße / Schuhstraße wird vorgeschlagen, die Längsparkplätze zu entfernen, den Gehweg an dieser Stelle zu verbreitern und somit die Einmündung insgesamt einzuengen (vgl. Abbildung 6.21). Der Querungskomfort und die Sichtbeziehungen für Fußgänger können somit deutlich verbessert werden. Zudem werden potentiell auftretende überhöhte Abbiegegeschwindigkeiten eingedämmt.

Abbildung 6.21: Schematische Darstellung der Gehwegverbreiterung am Knoten Woort/ Gerberstraße/ Antoniusstraße[56]

[56] Kartengrundlage | © Google Inc.

Weitere Informationen:

Einzelmaßnahme	Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Umbau zum Minikreisverkehr	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Halberstadt	
Einengung am Knoten Woort / Gerberstraße / Antoniusstraße / Schuhstraße	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Halberstadt	

6.1.10 V10: Verstärkung der Werbe-Aktivitäten für den Umweltverbund

Herausforderungen:

Zur Stärkung und Belebung der Innenstadt ist die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel ein wichtiger Baustein. Die Herausforderung besteht darin, der in Halberstadt ausgeprägten Dominanz des Kfz-Verkehrs entgegenzusteuern und den zu gering genutzten Umweltverbund verstärkt zu bewerben.

Ziele und Ansprüche:

Ziel ist es, den Anteil des Umweltverbundes im Modal Split zu erhöhen und zu verstetigen.

Die Maßnahme beinhaltet drei Unterpunkte zur Stärkung der Werbe-Aktivitäten mit jeweils unterschiedlichem Fokus. Dabei ist die Umsetzung aller Unterpunkte zielführend, sie verstehen sich ergänzend und nicht alternativ.

Beschreibung und Beurteilung:

Mobilitätsberatung

Die Mobilitätszentrale Harz (in Trägerschaft der AWZ – Aus- und Weiterbildungszentrum GmbH) direkt am Kulturbahnhof Halberstadt bietet bereits Auskunft und Informationen zu Fahrplänen, Linien, Haltestellen, aktuellen Fahrplanänderungen und weiteren Themen zum ÖPNV-Angebot, insbesondere für Reisende und Touristen Halberstadts sowie der Region Harz.

Darüber hinaus könnte – je nach Bedarf und Entwicklungsstand der multimodalen Mobilität in Halberstadt – eine Weiterentwicklung zu einer allumfassenden Mobilitätszentrale, auch mit Standort in der Innenstadt und Integration von Rad- und Fußangeboten, sinnvoll sein. Ergänzend zu den üblichen Fragestellungen zum ÖPNV gehört hier die individuelle Beratung (nicht nur von Gästen der Stadt) zu multimodalen Angeboten (bspw. zu Carsharing-, Bikesharing-Diensten) und nachhaltiger Mobilität zum Aufgabenspektrum. Mit Hilfe persönlicher Gespräche werden das Mobilitätsverhalten der Interessenten erfasst sowie Bedarfe ermittelt. Anschließend können konkrete Vorschläge für die Nutzung des Umweltverbundes vermittelt werden. Die Berater sollten dementsprechend inhaltlich sowie methodisch qualifiziert sein. Das Angebot könnte mit Aktionen, wie einer Beratung für Halberstädter Neubürger oder der Mobilitätsbildung an Grundschulen, ausgebaut werden. Wichtig ist die öffentliche Wahrnehmung solch einer Mobilitätszentrale. Diese könnte durch die Abholung von Schnupper-Tickets sowie einer Beratung im Rahmen der Neubürgerpakete vor Ort gestärkt werden. Mittels der Integration weiterer Dienste (Bürgerservice, Abholung der Müllsäcke) können zudem weitere Zielgruppen in die Zentrale gelenkt werden.[57]

Informations- und Marketingplattform für klimafreundliche Verkehrsmittel

Mittels einer geeigneten Plattform zur Verbreitung von Informationen und Vermarktung klimafreundlicher Verkehrsmittel sollen die Bürgerinnen und Bürger für den Umweltverbund sensibilisiert werden. Werbemaßnahmen, mit denen die Vorzüge einer klimaschonenden Mobilität erläutert werden, sollen dazu dienen, in Halberstadt eine Kultur des Radfahrens, des zu Fußgehens sowie des Bus- und Straßenbahnfahrens zu etablieren bzw. diese zu stärken. Für die Vermarktung wird ein eigenes Design mit Anfertigung eines eingängigen Logos empfohlen, um den Wiedererkennungseffekt zu stärken. Eine stetige Informationsvermittlung rund um das Thema Umweltverbund verknüpft mit dem Aspekt des Klimaschutzes soll mit Hilfe der Plattform realisiert werden. Denkbar wäre eine Einordnung der Maßnahme in den Aufgabenbereich der lokal-regional agierenden Mobilitätszentrale Harz am Kulturbahnhof Halberstadt. Neben den bereits angebotenen Auskünften zum ÖPNV sowie Informationen zu Halberstadt und rund um den Harz könnten darüber hinaus Angebote für Radfahrer

[57] Quelle | Verkehrsclub Deutschland: Mobilitätsberatung, *https://www.vcd.org/themen/multimodalitaet/schwerpunktthemen/mobilitaetsberatung/*, abgerufen am 20.11.2018

und Fußgänger forciert werden. Aber auch andere Institutionen kämen als Umsetzer der Plattform sowie Impuls- und Ideengeber in Sachen Klimaschutz für die Stadt Halberstadt in Frage.

Weiterführende Aktivitäten / Kampagnen

Weiterführende Aktivitäten und Kampagnen sollen zusätzlichen Ansporn geben, den Umweltverbund zu nutzen und das Auto stehen zu lassen. Dies kann zum Beispiel die Teilnahme der Stadt Halberstadt an der Kampagne „Stadtradeln“ sein. Die verstärkte Präsenz der Stadtverwaltung und des Stadtrates könnte ein gutes Vorbild für Ihre Bürgerinnen und Bürger darstellen. Auch Wettbewerbe, beispielsweise des „fahrradfreundlichsten Arbeitgebers“ (Beispiel aus der Stadt und Region Hannover[58]) bringen das Thema Fahrradfahren vor allem auf Unternehmerseite voran und tragen dazu bei, fahrradfahrende Berufspendler zu unterstützen (z. B. mit Hilfe von Dusch- und Umkleidemöglichkeiten, einem Fahrrad-Wartungsservice, bereitgestellte Regencapes oder Diensträdern). Prämiert werden bei diesem Wettbewerb innovative Ideen, die die Mitarbeiter zum Gebrauch des Fahrrads motivieren.

Weitere Informationen:

Einzelmaßnahme	Notwendiger Zeitvorlauf	Kooperationspartner	Abhängigkeiten
Mobilitätsberatung	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Halberstadt	
Informations- und Marketingplattform für klimafreundliche Verkehrsmittel	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Halberstadt, Mobilitätszentrale Harz, HVB, HVG	
Weiterführende Aktivitäten / Kampagnen	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Halberstadt, HVB, HVG	

[58] Quelle | Bundesdeutscher Arbeitskreis für Umweltbewusstes Management (B.A.U.M.) e.V.: fahrrad-fit, *http://fahrrad-fit.de* , abgerufen am 20.11.2018

6.2 Maßnahmen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs

6.2.1 K1: Einsatz von Kreisverkehren an Knotenpunkten des Hauptverkehrsstraßennetzes

Herausforderungen:

Im Halberstädter Hauptverkehrsstraßennetz stellen Kreisverkehre grundsätzlich eine wirtschaftliche, sichere und gestalterisch wertvolle Alternative zu lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten dar. Die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr ist jedoch von der konkreten Verteilung der Verkehrsmengen in den einzelnen Zufahrten abhängig. So kann es bei einer ausgeprägten Hauptrichtung dazu kommen, dass die einmündenden Nebenrichtungen nicht mehr genügend Zeitlücken vorfinden, um in den Kreisverkehr einzufahren. Die entlang einer Hauptstrecke (bspw. der B 79) geschaltete „Grüne Welle“ wird durch Kreisverkehre erheblich gestört. Weiterhin ist im Falle des Stadtrings die Einordnung kreuzender Straßenbahnlinien in einen Kreisverkehr nur mit einer zusätzlichen Signalisierung machbar. Gemäß „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“ der FGSV erfordert „die Führung von Straßen- und Stadtbahnen über die Mitte der Kreisinsel von Kreisverkehren eine bedarfsgesteuerte signaltechnische Sicherung“. Weiterhin wird die Prüfung der Signalisierung der Fußgängerfurten in den Kreisverkehrszufahrten empfohlen. Die Lichtsignalanlage verringert die Kapazität des Kreisverkehrs für den Kfz-Verkehr. Einen weiteren Problempunkt aus städtebaulicher Sicht stellen Plätze dar, die in starkem Widerspruch zur Kreisform des Knotenpunkts stehen. Auf die Sicherung des Rad- und Fußverkehrs neben der Kreisfahrbahn ist besonderer Wert zu legen.

Ziele und Ansprüche:

Kreisverkehre sollten im Hauptverkehrsstraßennetz der Halberstädter Innenstadt dort angeordnet werden, wo maßgeblich folgende Bedingungen erfüllt sind:

- Verbesserung der Leistungsfähigkeit für alle Verkehrsteilnehmer
- Keine wesentliche Vergrößerung des Flächenverbrauchs
- Verzicht auf Signalisierung möglich

Im folgenden Abschnitt wird ein beispielhafter Standort für die Einordnung eines Kreisverkehrs im Zuge des Stadtrings am Knotenpunkt Huystraße / Röderhofer Straße / Wolfsburger Straße / Huylandstraße untersucht.

Beschreibung und Beurteilung:

Die Umgestaltung des derzeit lichtsignalgesteuerten Knotenpunkts im Nordwesten des Stadtrings zu einem Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 26 Metern kann empfohlen werden (vgl. Abbildung 6.22). So ist die Raumsituation in diesem Bereich unproblematisch und ein Kreisverkehr würde als „Tor zur Innenstadt“ die Einfahrts- und Verknüpfungssituation auf den Stadtring verdeutlichen. Die Baukosten einer Umgestaltung dieses Knotenpunkts können durch Einsparungen in den jährlichen Betriebskosten einer Lichtsignalanlage zumindest teilweise amortisiert werden.

Wie in Anhang 4.8 ersichtlich, stellt sich die Leistungsfähigkeit eines solchen Kreisverkehrs für den Kfz-Verkehr in der Spitzenstunde als sehr gut dar. So besteht in allen Zufahrten des Knotenpunkts die Qualitätsstufe A für den Kfz-Verkehr. Die durchschnittlichen Wartezeiten fallen tendenziell geringer als bei einer Lichtsignalsteuerung aus. Die derzeit bestehenden freien Rechtsabbieger von der Huy- in die Huylandstraße und von der Wolfsburger in die Röderhofer Straße sind aus Kapazitätsgründen nicht notwendig und deren Rückbau bzw. Integration in den Kreisverkehr wird empfohlen. Der Radverkehr ist über im Vorfeld anzuordnende Schutzstreifen in die Kreisfahrbahn zu überführen, da sich eine Führung der Radfahrer im direkten Sichtfeld der Kraftfahrer in Kreisverkehren als am vorteilhaftesten erwiesen hat. Der Vorrang von Fußgängern in den Zu- und Abfahrten sollte durch Fußgängerüberwege explizit ausgewiesen werden.

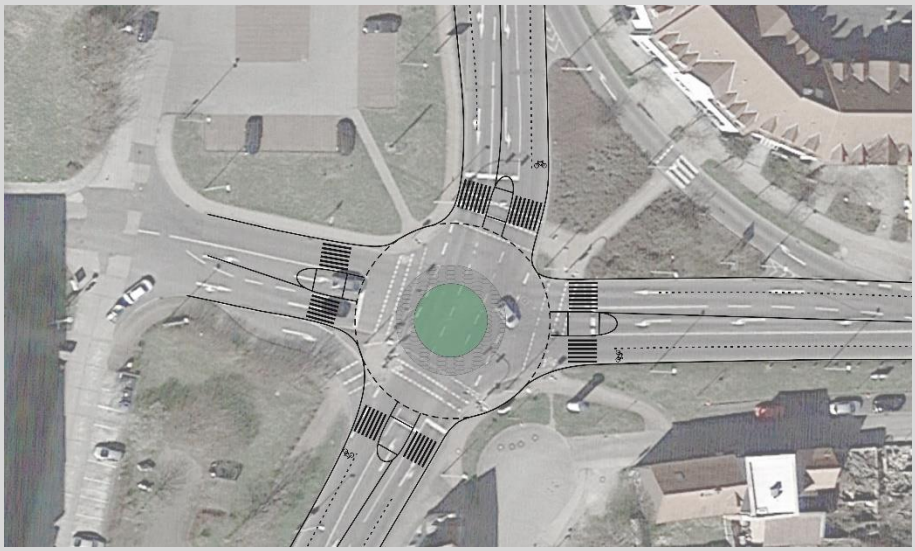

Abbildung 6.22: Prinzipskizze Gestaltungsvorschlag Kreisverkehr am Knotenpunkt L 83 / Huystraße / Wolfsburger Straße[59]

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Halberstadt, LSBB	Mögliche Verkehrsreduzierungen im Zuge der Umgehungsstraße Nord

6.2.2 K2: Weiterführende Strategie zur Parkraumbewirtschaftung

Herausforderungen:

Aus der Analyse (siehe Kapitel 3.2.2) geht hervor, dass die überwiegend nichtbewirtschafteten Parkplätze in der Altstadt von Halberstadt zum Teil über deren Kapazitätsgrenzen ausgelastet sind und bewirtschaftete Parkplätze (zeitlich oder monetär) in der unmittelbaren Nähe deutlich freie Kapazitäten aufweisen. Die bestehende Parkraumbewirtschaftung weist derzeit Lücken auf.

[59] Kartengrundlage | © Google Inc.

Ziele und Ansprüche:

Kostenfreies Parken in der Innenstadt kann dazu führen, dass auch kurze Wege mit dem Auto zurückgelegt werden, da am Zielort keine weitere monetäre Belastung zu erwarten ist und üblicherweise in Halberstadt ein freier kostenloser Parkplatz schnell gefunden ist. Eine zielgerichtete strategische Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt ist daher eine Möglichkeit, das Verkehrsaufkommen nachhaltig zu beeinflussen. Besonders die Entlastung innerstädtischer Erschließungsstraßen, die als Zu- und Abfahrtswege zu Parkplätzen dienen, sollte dabei im Fokus stehen.

In den vom ruhenden Verkehr stark belasteten Straßenräumen und Wohngebieten westlich des Domplatzes bietet eine ausgeweitete Parkraumbewirtschaftung die Möglichkeit der Entzerrung des Besucher- vom Bewohnerparken. Im östlichen Innenstadtbereich ist durch die bereits bestehende Bewirtschaftung mit Kostenpflicht oder Zeitbeschränkung der Handlungsbedarf geringer.

Beschreibung und Beurteilung:

Im westlichen Bereich der Altstadt, mit den derzeitig am höchsten ausgelasteten Parkplätzen, wird empfohlen, eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftungszone einzurichten (vgl. Abbildung 6.23). An den Sammelstraßen Voigtei, Johannesbrunnen sowie Westendorf sollte dabei die derzeitige Regelung des kostenfreien Kurzparkens beibehalten werden, um die unmittelbare Erreichbarkeit des Einzelhandels und der Einrichtungen in diesen Straßen zu gewährleisten. Das Parken im Bereich der Straßenräume Grudenberg, Bakenstraße, Bödcherstraße, der kostenfreien Parkflächen am Domplatz sowie auf dem Parkplatz Düsterngraben sollte dagegen in ein gebührenpflichtiges Bewirtschaftungskonzept aufgenommen werden. Nach der Einführung ist der genaue Gebührensatz im städtischen Kontext abzuwägen. Denkbar ist ein niedrigerer Stunden- und Tagessatz als im Parkraumbewirtschaftungsbereich I. Für Bewohner wird mithilfe von Bewohnerparkausweisen das weiterhin kostenfreie Parken ermöglicht. Im Bereich der Bakenstraße und Judenstraße ist die Umwandlung einiger Stellflächen in ausschließliches Bewohnerparken zu prüfen.

Durch die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung im westlichen Innenstadtbereich werden die Senkung des Verkehrsaufkommens, die Minimierung des Parksuchverkehrs und die bessere Verteilung der Auslastung der Parkplätze angestrebt. Weiterhin führt dies zu einer Stärkung bereits be-

stehender größerer Einrichtungen wie der Parkplatz am Abtshof oder das Parkhaus Rathauspassage.

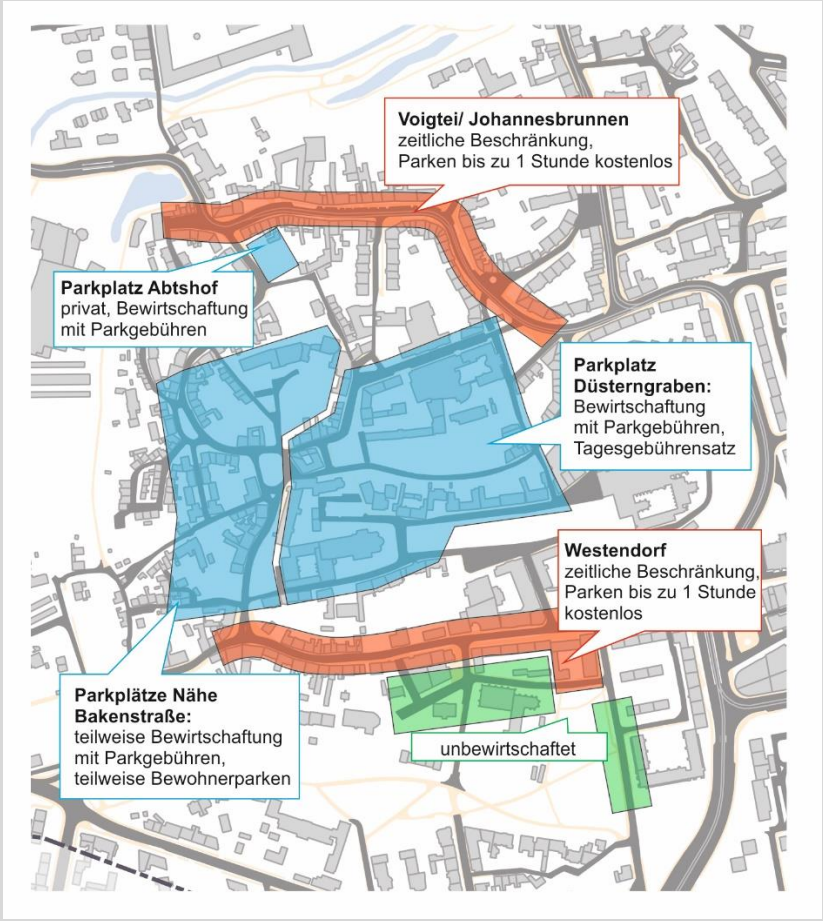

Abbildung 6.23: Vorschlag strategische Weiterentwicklung Parkraumbewirtschaftung

Zur Überprüfung der genauen Veränderungs- und Verbesserungspotenziale ist ein Parkraumkonzept zu erarbeiten, dass die Analyse in Bezug auf Parksuchverkehre, Parkleitsysteme und das derzeitige Parkraumangebot bzw. -nachfrage schärft. Demgegenüber kann aus den Strukturdaten der betreffenden Gebiete der Innenstadt der Parkraumbedarf ermittelt werden, um die vorgeschlagenen weiteren Schritte argumentativ zu untersetzen.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Halberstadt	

6.2.3 K3: Ordnung des Besucherverkehrs

Herausforderungen:

Besuchern wird derzeit in der Halberstädter Innenstadt eine Vielzahl von kostenlosen Parkmöglichkeiten geboten. Im Zuge der vorgeschlagenen Parkraumbewirtschaftung (Maßnahme K2) werden die kostenlosen Parkmöglichkeiten direkt in der zentralen Innenstadt reduziert. Als Alternative für vorwiegend ortsunkundige Besucher sollten kostenlose Parkmöglichkeiten am Rand der Innenstadt gestaltet und beworben werden.

Ziele und Ansprüche:

In Verbindung mit der in Maßnahme K2 empfohlenen Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung wird vorgeschlagen, meist ortsunkundigen Besuchern einen kostenfreien Parkplatz in peripherer Lage zur Innenstadt anzubieten. Besuchern, welche nicht kostenpflichtig im Zentrum parken wollen, wird somit eine kostenfreie Alternative geboten. Um diesen Anspruch mit der angestrebten Belebung der Fußgängerzone Breiter Weg zu kombinieren, sollte ein Standort im Umkreis des östlichen Endes der Fußgängerzone gewählt werden.

Beschreibung und Beurteilung:

Einen potenziellen Standort stellt der Parkplatz auf dem Gelände des ehemaligen Busbahnhofs an der Theaterstraße / Richard-Wagner-Straße dar. In direkter Nähe zum Stadtring gelegen, stellt dies aus Sicht der verkehrlichen Erschließung eine ideale Fläche dar. Auch hinsichtlich der Erreichbarkeit des Zentrums ist der Standort mit 10–15 Minuten Fußweg über den Breiten Weg gut zu erreichen. Durch die unmittelbare Nähe zur Haltestelle Heinrich-Heine-Platz ist eine Verbindung ins Zentrum mit der Straßenbahn ebenso gewährleistet und sollte mit beworben werden.

Die Fahrbahnaufteilung des ehemaligen Busbahnhofs muss für eine effiziente Nutzung der zur Verfügung stehenden Fläche umgestaltet werden. Nach einer ersten Schätzung ist es möglich, bis zu 220 Stellflächen für Pkw einzurichten. Denkbar ist auch, die Fläche zwischen verschiedenen Parkzwecken aufzuteilen – und so einen Bereich für Beschäftigte der umliegenden Einrichtungen sowie einen Bereich für das Besucherparken einzurichten.

Stellplätze für Busse erweitern die Möglichkeiten der Nutzung. So kann die Anzahl der für Reisebusse vorgehaltenen Haltestellen am Hohen Weg reduziert werden und lediglich für Aus- und Einstiegvorgänge dienen. Die Wartezeit kann dann auf dem vom Hohen Weg gut erreichbaren Touristenparkplatz verbracht werden.

Besucher der Stadt Halberstadt sollten mit einem Ausbau des Parkleitsystems aktiv zu an Hauptverkehrsstraßen naheliegenden Parkmöglichkeiten geführt werden. Es wird vorgeschlagen, mindestens folgende Parkmöglichkeiten in das Parkleitsystem zu integrieren:

- Parkhaus Rathauspassage
- Parkplatz Hugenottenstraße
- Parkplatz Bakenstraße (Abtshof)
- Neu einzurichtender Besucherparkplatz am ehemaligen Busbahnhof

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Halberstadt	

6.2.4 K4: Förderung der Elektromobilität im privaten Individualverkehr

Herausforderungen:

In Halberstadt sind Defizite im Bereich der öffentlichen / halb-öffentlichen Ladeinfrastruktur vorhanden, weshalb die Nachladung von Elektrofahrzeugen für die Bürger in absehbarer Zeit, insbesondere vor dem Hintergrund des voranschreitenden Markthochlaufs von Elektrofahrzeugen, nur eingeschränkt erfolgen kann. Im Innenstadtbereich sind momentan keine Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge auffindbar.

Ziele und Ansprüche:

Ziel ist es, die zukünftigen Bedarfe an Ladeinfrastruktur abzudecken, sodass ein kundenorientiertes Laden im öffentlichen / halb-öffentlichen Raum ermöglicht wird.

Ebenfalls sollen Bürger mit Elektromobilität anhand von elektrifizierten Car- und Bikesharing-Angeboten in Berührung kommen sowie Anreize für eine konsequente Nutzung dieser nachhaltigen elektrifizierten Mobilitätsangebote geschaffen werden.

Zusätzlich wäre eine Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen im öffentlichen Raum zielführend, um die Öffentlichkeitswirksamkeit der Elektromobilität als Anreiz zu nutzen.

Die Maßnahme beinhaltet drei Unterpunkte zur Stärkung der Elektromobilität im privaten Individualverkehr mit jeweils unterschiedlichem Fokus. Dabei ist die Umsetzung aller Unterpunkte zielführend, sie verstehen sich ergänzend und nicht alternativ.

Beschreibung und Beurteilung:

Umsetzung eines Standortkonzepts Ladeinfrastruktur

Anhand eines fundierten Standortkonzeptes für Ladeinfrastruktur im öffentlichen / halb-öffentlichen Bereich soll

- bestehende Ladesäuleninfrastruktur aufgenommen,
- potentielle Standorte für eine Ladesäuleninfrastruktur (Elektroparkplatz) identifiziert und
- mögliche Ladesäulenstandorte bewertet werden.

Etablierung eines E-Sharing-Angebotes

Der bereits seit 1996 aktive Verein „AutoTeilen in Halberstadt“ e.V. setzt erste Impulse für die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen. Die Mitglieder teilen sich gemeinschaftlich zwei Autos in Halberstadt und Neinstedt.

Mittels des Ausbaus des Car- und Bikesharing-Angebotes wird der Einsatz von Elektrofahrzeugen konsequent weitergeführt, das in der Region vor-

handene Wissen in den Alltagsbetrieb überführt und damit ein Anreiz für die Nutzung der Elektromobilität geschaffen.

Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen im öffentlichen Raum

Über eine auszusprechende Ausnahme bei der Parkraumbewirtschaftung für Elektrofahrzeuge hinaus, kann öffentlicher Raum für die ausschließliche Nutzung nachhaltiger und elektrifizierter Mobilität vorgehalten und demzufolge eine Signalwirkung für verkehrspolitische Zwecke ausgesendet werden.

Weitere Informationen:

Einzelmaßnahme	Notwendiger Zeitvorlauf	Kooperationspartner	Abhängigkeiten
Umsetzung eines Standortkonzepts Ladeinfrastruktur	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Halberstadt, Halberstadtwerke?	
Etablierung eines E-Sharing-Angebotes	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Halberstadt, AutoTeilen in Halberstadt e.V.	
Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen im öffentlichen Raum	Innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Halberstadt	

6.3 Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs

6.3.1 Ö1: Barrierefreier Ausbau wichtiger Haltestellen in der Innenstadt

Herausforderungen:

Gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sind die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

Die Anforderung zur Herstellung der Barrierefreiheit gilt nicht nur in baulicher Hinsicht, sondern bezieht sich auch auf alle infrastrukturellen und informativen Bereiche des ÖPNV-Angebotes. Nur in deren Zusammenspiel kann die Barrierefreiheit im ÖPNV auf Basis des Standes der Technik erreicht werden.

Ziele und Ansprüche:

Mit der Herstellung der Barrierefreiheit wird nicht nur dem gesetzgeberischen Anspruch der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes Sachsen-Anhalt (BGG LSA) sowie der UN-Behindertenrechtskonvention Rechnung getragen, sondern auch mehr Komfort und Zugänglichkeit für alle Fahrgäste geschaffen.

Haltestellen und Verknüpfungspunkte sind ein Teil der Systemidentität des ÖPNV. Demzufolge dienen sie als Qualitätsmaßstab für die Verkehrssysteme sowie als Visitenkarte der Verkehrsunternehmen. Für die Grundausrüstung der Haltestellen sind die Verkehrsunternehmen verantwortlich. Die bauliche Ausstattung und die Sauberkeit der Haltestellen liegen im Aufgabenbereich der Stadt Halberstadt.

Beschreibung und Beurteilung:

Entsprechend der Punktebewertung hinsichtlich der Barrierefreiheit der Haltestellen im aktuellen Nahverkehrsplan 2016 des Landkreises Harz sollte an folgenden Haltestellen in der Halberstädter Innenstadt der barrierefreie Ausbau dringend vorangetrieben werden:

- AMEOS Klinikum
  - Anhebung der Bordhöhe auf mind. 16 cm
  - Einrichtung von Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten
  - Vergrößerung der Wartefläche, Befestigung und ebene Gestaltung der Oberfläche sowie Sicherstellung der barrierefreien Erreichbarkeit der Wartefläche
  - Einrichtung von taktilen Hilfen
- Bleichstraße
  - Anhebung der Bordhöhe auf mind. 16 cm
  - Einrichtung von Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten
  - Vergrößerung der Wartefläche sowie Sicherstellung der barrierefreien Erreichbarkeit der Wartefläche (vgl. auch Maßnahme V8)

- Einrichtung von taktilen Hilfen

- Gröperstraße
  - Anhebung der Bordhöhe auf mind. 16 cm (Richtung Norden)
  - Einrichtung von Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten
  - Einrichtung von taktilen Hilfen (Richtung Norden)

- Hoher Weg
  - Siehe Maßnahme V2
  - Anhebung der Bordhöhe auf mind. 16 cm
  - Einrichtung von Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten (Richtung Norden)
  - Sicherstellung der barrierefreien Erreichbarkeit der Wartefläche
  - Einrichtung von taktilen Hilfen

- Johannesbrunnen
  - Anhebung der Bordhöhe auf mind. 16 cm (Richtung Sargstedter Weg)
  - Einrichtung von Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten
  - Einrichtung von taktilen Hilfen

- Röderhofer Straße
  - Siehe Maßnahme Ö3
  - Anhebung der Bordhöhe auf mind. 16 cm
  - Einrichtung von Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten
  - Vergrößerung der Wartefläche, Befestigung und ebene Gestaltung der Oberfläche sowie Sicherstellung der barrierefreien Erreichbarkeit der Wartefläche
  - Einrichtung von taktilen Hilfen

- Sternstraße (stadtauswärtige Richtung)
  - Anhebung der Bordhöhe auf mind. 16 cm
  - Einrichtung von Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten
  - Einrichtung von taktilen Hilfen

- Torteich
  - Einrichtung von Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten (Richtung Sargstedter Weg)
  - Vergrößerung der Wartefläche sowie Sicherstellung der barrierefreien Erreichbarkeit der Wartefläche
  - Einrichtung von taktilen Hilfen

- Voigtei

- Anhebung der Bordhöhe auf mind. 16 cm (Richtung Holzmarkt)
- Einrichtung von Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten
- Einrichtung von taktilen Hilfen

- Westendorf
  - Anhebung der Bordhöhe auf mind. 16 cm
  - Beleuchtung der Haltestelle
  - Einrichtung von Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten
  - Vergrößerung der Wartefläche sowie Sicherstellung der barrierefreien Erreichbarkeit der Wartefläche
  - Einrichtung von taktilen Hilfen

- Zuckerfabrik
  - Anhebung der Bordhöhe auf mind. 16 cm
  - Einrichtung von Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten
  - Vergrößerung der Wartefläche
  - Einrichtung von taktilen Hilfen

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Halberstadt, Landkreis Harz	

6.3.2 Ö2: Neue Direktverbindung zwischen Hauptbahnhof und Klinikum

Herausforderungen:

Die direkt vor dem AMEOS Klinikum gelegene gleichnamige Haltestelle wird durch die Stadtbuslinien 13 und 14 nur in einem groben 60-Minuten-Takt bedient. Diese Linien bieten direkte Verbindungen nach Klein Quenstedt, nach Sargstedt und zur Sargstedter Siedlung sowie zum Holzmarkt, an dem zur Erreichung anderer wichtiger Ziele in die Straßenbahn umgestiegen werden muss. Ein wichtiges Ziel für Besucher und Mitarbeiter des Klinikums stellt der Halberstädter Hauptbahnhof dar, der wichtige SPNV-Verbindungen in die Region gewährt.

Ziele und Ansprüche:

Zur direkten Verbindung des Klinikums mit dem Hauptbahnhof Halberstadt bietet sich eine Verlegung von Fahrten der Regionalbusverkehre an, die ohnehin zum Hauptbahnhof verkehren. Dabei müsste statt der Befahrung des südlichen Abschnitts des Stadtrings der nördliche Teil über die Bleichstraße und Schützenstraße befahren werden.

Beschreibung und Beurteilung:

Es wird vorgeschlagen, die aus Nordwesten in die Stadt einfahrenden Regionalverkehrslinien 214 und 220 (aus Dedeleben, Dingelstedt) über den nördlichen Abschnitt verkehren zu lassen. Dabei könnten folgende Haltestellen auf dem Weg zum Hauptbahnhof bedient werden:

- Huystraße
- Bleichstraße
- AMEOS Klinikum

Eine Bedienung der Haltestellen Sternstraße und Walther-Rathenau-Straße ist mit dieser Linienführung nicht mehr möglich. Zur Erreichung des Käthe-Kollwitz-Gymnasiums für Schüler sollten einzelne Fahrten mit deutlichem Schwerpunkt im Schülerverkehr (beispielsweise am Morgen) weiterhin über den südlichen Stadtring geführt werden. Zudem kann ein Umstieg an der Röderhofer Straße zur Straßenbahn organisiert werden, mit der die Schüler zur Haltestelle Spiegelstraße in Nähe des Schulstandorts weiterfahren können. Zur Erreichung der Innenstadt wird die Prüfung einer zusätzlichen Haltestelle auf der Schützenstraße zwischen Augustenstraße und Magdeburger Straße vorgeschlagen.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Halberstadt, HVB	

6.3.3 Ö3: Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Regionalbusverkehr

Herausforderungen:

Die Erreichbarkeit der Halberstädter Innenstadt mit dem Regionalbusverkehr wird derzeit entweder über die etwas abgelegene Haltestelle Walther-Rathenau-Straße oder über einen Umstieg zur Straßenbahn am Hauptbahnhof gewährleistet. Das Zentrum der Stadt am Holzmarkt wird durch Regionalverkehrslinien nicht bedient (vgl. Kapitel 3.3.1 und Anhang 3.6).

Ziele und Ansprüche:

Zur Stärkung der Nutzung des regionalen ÖPNV und zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Mittelzentrums Halberstadt sollte das Halberstädter Zentrum komfortabler und schneller mit dem Bus erreichbar sein. Der Haltestellenbereich Holzmarkt kann dabei aufgrund der hohen Auslastung durch die Stadtbusverkehre nicht noch zusätzlich durch den Regionalbusverkehr angedient werden.

Beschreibung und Beurteilung:

Neue Haltestelle im Bereich Heinrich-Julius-Straße / Kühlinger Straße

Für entlang der Walther-Rathenau-Straße verkehrende Regionalverkehrslinien bietet sich alternativ die Fahrt über die Heinrich-Julius- und die Kühlinger Straße mit einem geringen Umwegfaktor an. In diesen Straßenabschnitten wird die Einrichtung eines zusätzlichen Halts zur direkten Bedienung des Halberstädter Zentrums vorgeschlagen. Dabei kommen folgende Varianten in Betracht (vgl. Abbildung 6.24 und Abbildung 6.25):

- Variante 1: Haltestelle im südlichen Knotenpunktarm Heinrich-Julius-Straße / Kühlinger Straße

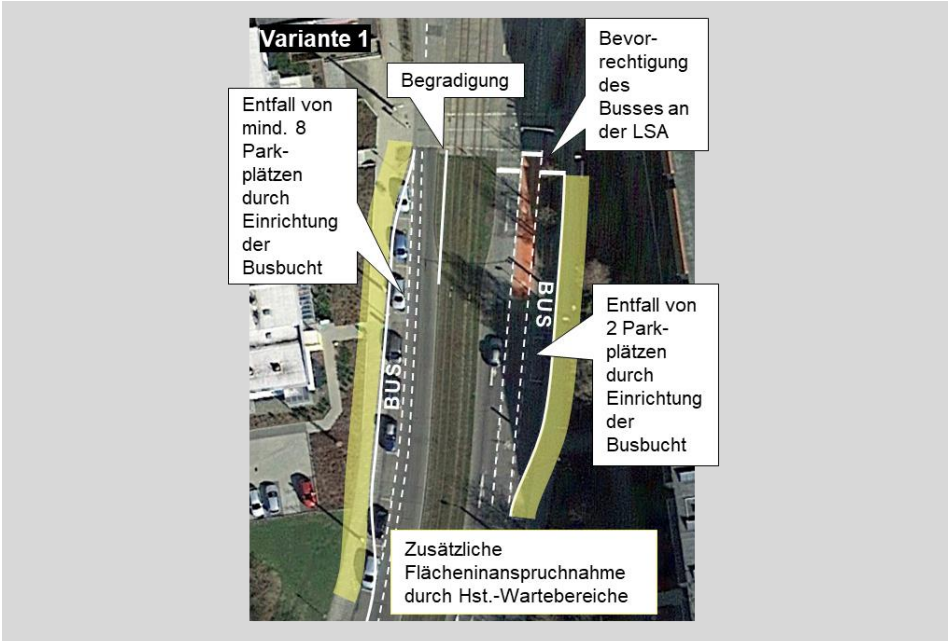

Abbildung 6.24: Prinzipskizze Möglichkeiten Einordnung einer zentralen Regionalverkehrshaltestelle – Variante 1[60]

- Variante 2: Nutzung des Haltestellenbereichs Fischmarkt
  - Variante 2.1: Mitnutzung der Stadtverkehrshaltestelle Fischmarkt
  - Variante 2.2: Einrichtung zusätzlicher Busbuchten in der Nähe der Haltestelle
  - Variante 2.3: Nutzung der Stadtverkehrshaltestelle Fischmarkt in stadteinwärtiger Richtung, Einrichtung einer zusätzlicher Busbucht in stadtauswärtiger Richtung

[60] Kartengrundlage | © Google Inc.

Abbildung 6.25: Prinzipskizze Möglichkeiten Einordnung einer zentralen Regionalverkehrshaltestelle – Variante 2[61]

Der Bau von Variante 1 südlich des Knotenpunkts Heinrich-Julius-Straße / Kühlinger Straße stellt einen Eingriff in Flächen für den ruhenden Verkehr sowie (aufgrund der Einrichtung von Wartebereichen für Fahrgäste) leicht in angrenzende Grundstücke dar.

Die Nutzung des Haltestellenbereichs Fischmarkt (Variante 2.1) ist aufgrund der zu erwartenden längeren Fahrgastwechselzeiten im Regionalbusverkehr kritisch zu bewerten. Aus diesem Grund bietet sich die Einrichtung einer separaten Busbucht für die zeitintensiveren Einsteigevorgänge bei stadtauswärtigen Verkehren an. Diese könnte sich an der nördlichen Straßenseite der Kühlinger Straße in Nähe der Einmündung Hinter dem Richthause befinden (Varianten 2.2, 2.3). Dabei sind die Wechselwirkungen zur in Maßnahme V3 angestrebten Radverkehrsführung in diesem Bereich zu beachten, wobei grundsätzlich für wartende Fahrgäste und für den Radverkehr genügend Breite vorhanden ist, wenn die Parkflächen in Längsaufstellung in diesem Bereich entfallen. Zur vollständigen Trennung vom Stadtverkehr kann auch an der südlichen Straßenseite der Kühlinger Straße (mit Entfall von Parkflächen) eine Busbucht angelegt werden (Variante 2.2).

[61] Kartengrundlage | © Google Inc.

Variante 1 sowie die Varianten 2.1 / 2.2 / 2.3 bedeuten eine wesentliche Verbesserung der Erreichbarkeit des Stadtzentrums aus der Region, da die Haltestellenlagen sich jeweils in unmittelbarer Nähe zum Zentrum befinden. Aus Gründen der Kapazität der Haltestellen und des Straßenraums der Kühlinger Straße (besonders in Verbindung mit Maßnahme V3) sollten nicht alle Regionalbusfahrten auf die Kühlinger Straße verlegt werden. Besonders eignen sich die jeweils im Stundentakt verkehrenden Landesnetz-Linie 210 (Osterwieck, Vienenburg) sowie Linie 231 (Derenburg, Wernigerode).

Ausbau des Verknüpfungspunkts Sargstedter Weg

Die Straßenbahnendhaltestelle Sargstedter Weg (Linie 2) bietet grundsätzlich gute Möglichkeiten der Verknüpfung mit den Regionalverkehrslinien 214 und 220; bei Anpassung des Linienverlaufs auch mit den Linien 210 und 213. Für eine gute Umsteigequalität müssen aus Fahrgastsicht die Fahrplanlagen aufeinander angepasst und Umsteigebeziehungen in den Fahrplänen der HVG und HVB kenntlich gemacht werden. Die Infrastruktur im Bereich der Haltestellen Sargstedter Weg und Röderhofer Straße sollte bedeutend aufgewertet werden. So ist ein überdachter Unterstand an beiden Haltestellen einzurichten und der Umsteigeweg barrierefrei, direkt und attraktiv zu gestalten. Dazu gehört auch eine gesicherte Querungsmöglichkeit über die Röderhofer Straße. Weiterhin ist die Bushaltestelle Röderhofer Straße grundhaft und barrierefrei auszubauen.

Weitere Informationen:

Einzelmaßnahme	Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Neue Haltestelle Heinrich-Julius-Straße (Variante 1)	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Halberstadt, HVB	
Mitbenutzung Haltestelle Fischmarkt (Variante 2.1)	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Halberstadt, HVB	
Erweiterung der Haltestelle Fischmarkt (Varianten 2.2–2.3)	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Halberstadt, HVB	
Ausbau Verknüpfungspunkt Sargstedter Weg	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Halberstadt, LSBB, HVG, HVB	Optimal in Kombination mit dem Ausbau der Röderhofer Straße (Maßnahme V6)

6.3.4 Ö4: Weiterentwicklung betrieblicher Mobilitätsangebote

Herausforderungen:

Halberstädter Unternehmen besitzen bereits die Möglichkeit - durch den von der Verkehrs- und Tarifgemeinschaft "Ostharz" (VTO) bereitgestellten Jobticket-Tarif (entspricht dem HarzAbo) - ihre Mitarbeiter durch ein Jobticket zu unterstützen. Darüber hinaus bestehen weitere Potenziale zur Ausweitung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Halberstädter Stadtverwaltung sowie auch für die ortsansässigen Betriebe.

Ziele und Ansprüche:

Betriebliches Mobilitätsmanagement soll dazu beitragen, Verkehre von Unternehmen (Arbeitswege, Dienstreisen, etc.) effizienter, sicherer und umweltverträglicher abzuwickeln. Betriebe können die Verkehrsmittelwahl ihrer Beschäftigten aktiv mitgestalten, indem sie dafür sorgen, dass die Fahrt mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln für den Beschäftigten attraktiv ist.

Beschreibung und Beurteilung:

Zur Stärkung des Umweltverbundes wird der Stadtverwaltung – als Vorbild für Unternehmen im Stadtgebiet – die Etablierung betrieblicher Mobilitätsangebote empfohlen. Gleichwohl können auch ortsansässige Betriebe folgende Maßnahmenansätze des Mobilitätsmanagements nutzen und davon profitieren. Im folgenden Absatz ist eine Übersicht über relevante Handlungsansätze im betrieblichen Mobilitätsmanagement aufgeführt[62]:

Übergreifende Maßnahmenbereiche:

- Arbeits- und Wegeorganisation
  - Verkehrsvermeidung (z. B. Telearbeit, Wohnungen in der Nähe des Betriebes, Betriebskindergarten)
  - ÖV-Flexibilität (v. a. Abgleich von Fahrplänen und Arbeitszeiten)
- Motivation für eine nachhaltige Mobilität (vgl. Maßnahme V10)
  - Aktionstage / -Maßnahmen
  - Betrieb/ Vorgesetzte als Vorbild
  - Anreize zur Nutzung des Umweltverbundes
  - Mitarbeiterinformation und -beteiligung

Verkehrliche Maßnahmenbereiche:

- Dienstreiseverkehr
  - Buchung von Bahntickets, Diensträder, Carsharing, effizienter Dienstwageneinsatz, Eco-Fahrtraining etc.
- Berufsverkehr
  - ÖPNV: Job Ticket-Angebote, Abstimmung der Arbeits- und Öffnungszeiten mit den ÖV-Fahrplänen, Haltestellen im Betriebsgelände, Bereitstellung von Fahrplaninformationen innerhalb der Betriebe, Verbesserung der ÖV-Angebote, Anfahrtsbeschreibung für Kunden auf Websites etc.
  - Rad und Fuß: Wegenetze, (überdachte) Abstellanlagen, Bereitstellung von Leihrädern (oder Pedelecs), Umkleideräume und Duschen, Zufahrtserlaubnisse, Radgemeinschaft etc.

[62] Erweitert auf Grundlage von | FOPS Projekt 70.657/01: Mobilitätsmanagement-Handbuch - Ziele, Konzepte und Umsetzungsstrategien, 2001

- MIV: Fahrgemeinschaften, Einrichtung einer Mitfahrzentrale, Parkraummanagement, Parkraumbewirtschaftung

- Güterverkehr
  - Radkuriere, Gleisanschlüsse, verbrauchsarme Fahrweisen, Fahrtenbündelung etc.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Kooperationspartner	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Halberstadt, HVB, HVG	

6.4 Maßnahmen des Fußverkehrs

6.4.1 F1: Ergänzung und Aufwertung des Gehwegnetzes

Herausforderungen:

Gehen ist als Grundvoraussetzung der Mobilität anzusehen, da jede Ortsveränderung mit einer Strecke zu Fuß beginnt und endet. Häufig existieren innerhalb eines Weges intermodale Reiseketten, bei denen jeder Wechsel des Verkehrsmittels zu Fuß geschieht. Daher ist jeder Verkehrsteilnehmer auch Fußgänger.

Für einen hohen Fußverkehrsanteil der in Halberstadt zurückgelegten Wege spielt u. a. die Nutzungsstruktur im fußläufigen Einzugsbereich (Nahversorgung) eine große Rolle. Ebenso wichtig ist die Qualität im Hinblick auf die Dimensionierung, Ausstattung, Sicherheit und Aufenthaltsqualität des Fußwegenetzes. Speziell für Menschen mit besonderen Bedürfnissen (mobilitätseingeschränkte Personen) ist es essentiell, eine barrierefreie Gestaltung des Straßenraums und eine barrierefreie direkte Erreichbarkeit öffentlicher Einrichtungen, sowie von Versorge- und Dienstleistungseinrichtungen zu ermöglichen (siehe Maßnahme F3).

Fußgänger sind die umwegempfindlichsten Verkehrsteilnehmer. Daher sind möglichst direkte Wege mit je nach Bedarf vorzuhaltenden Querungshilfen essentiell für die Verkehrssicherheit. Ein Indiz für fehlende befestigte Gehwege sind die in Halberstadt gelegentlich vorzufindenden Trampelpfade. Darüber hinaus können aber auch natürliche Barrieren wie

die Holtemme oder die historisch gewachsene Halberstädter Stadtstruktur bzw. Bebauung kurzen und direkten Wegeverbindungen entgegenstehen. Der konkrete Handlungsbedarf eines attraktiven Gehwegnetzes in der Halberstädter Innenstadt wird im Folgenden beschrieben.

Ziele und Ansprüche

Durch die Ergänzung und Aufwertung des Gehwegnetzes sollen die Rahmenbedingungen für den Fußverkehr verbessert werden. Ziel ist eine kleinteilige Erschließung und Erreichbarkeit mit möglichst geringen Umwegen. Es sollen durchgängige und qualitativ hochwertige Fußverkehrsverbindungen vorhanden sein.

Beschreibung und Beurteilung

Grundsätzlich sollte beim Aus-, Um- und Neubau von Straßen und Wegen die Bedeutung des Fußverkehrs im Netzzusammenhang überprüft werden. Hierzu sind die Schnittstellen mit wichtigen Quelle-Ziel-Beziehungen zu analysieren und die notwendigen Nutzungsanforderungen für den Fußgängerlängs- und -querverkehr abzuleiten.

Zur Aufwertung des Gehwegnetzes sind folgende Einzelmaßnahmen zu prüfen bzw. zu empfehlen:

- Schaffung eines Gehwegs auf der östlichen Straßenseite der Schützenstraße zwischen Wehrstedter Straße und Haltestelle AMEOS Klinikum sowie zwischen Holtemme und Am Bullerberg (siehe Maßnahme V8)
- Schaffung eines Gehwegs direkt am Sargstedter Weg auf der nordöstlichen Straßenseite zwischen Knotenpunkt Sargstedter Weg / Am Burchardianger / Röderhofer Straße und dem Zweirichtungsradweg
- Walther-Rathenau-Straße zwischen Schwanebecker Straße und Heinrich-Julius-Straße auf nördlicher Seite (Gehweg nur im Park vorhanden)
- Schaffung eines Gehwegs auf der östlichen Straßenseite des Grudenbergs
- Schaffung von Wegebeziehungen zwischen Lindenweg und Kühlinger Straße
- Schaffung einer Wegeverbindung zwischen Küchengarten und Taubenstraße

- Aufwertung der Parkwege (Poetengang, Plantage) und Sanierung von Gehwegen

Schützenstraße

Im Zuge der geplanten Sanierung der Schützenstraße sind speziell für die Abschnitte Wehrstedter Straße und Haltestelle AMEOS Klinikum sowie zwischen Holtemme und Am Bullerberg, auf denen durch Trampelpfade Bedarf signalisiert wird, befestigte Gehwege zu schaffen (siehe Maßnahme V8).

Sargstedter Weg

Am Knotenpunkt Sargstedter Weg / Röderhofer Straße / Am Burchardianger existieren Netzlücken für den Fuß- und Radverkehr. Ausgehend vom Zweirichtungsradweg in Richtung Sargstedter Siedlung müssen besonders Fußgänger durch den nicht vorhandenen Gehweg am Sargstedter Weg mehrere Querungen der Straßenräume in Kauf nehmen. Zur Verbesserung der Situation wird empfohlen, zwischen dem Zweirichtungsradweg und dem beschriebenen Knotenpunkt direkt an der Straße Sargstedter Weg einen Gehweg auf nordöstlicher Straßenseite einzurichten. Weiterhin ist die Gehwegsituation direkt am Knotenpunkt zu verbessern (siehe Maßnahme V6).

Walther-Rathenau-Straße

Derzeit besteht an der Walther-Rathenau-Straße zwischen Schwanebecker Straße und Heinrich-Julius-Straße auf nördlicher Seite nur ein Radweg. Fußgänger können auf der nördlichen Straßenseite der Walther-Rathenau-Straße nur die etwas weiter abseits gelegenen Parkwege benutzen. Besonders zwischen Lindenweg und Heinrich-Julius-Straße besteht hier der Bedarf einer Fußwegeverbindung direkt an der Fahrbahn. Es ist zu empfehlen, den vorhandenen 2,50 m breiten Radweg in einen gemeinsamen Geh- / Radweg umzuschildern. Die Regelbreite von 2,50 m für eine gemeinsame Führung ist hier ausreichend. Aufgrund der verlegten roten Pflastersteine sollten zur Verdeutlichung der gemeinsamen Nutzung durch Radfahrer und Fußgänger zusätzliche Piktogramme „Gemeinsamer Geh- / Radweg“ direkt auf den Weg markiert werden.

Lindenweg / Kühlinger Straße

Im Zuge der geplanten Bebauung zwischen Kühlinger Straße und Lindenstraße sollte darauf geachtet werden, dass etwa entsprechend des derzeitigen Trampelpfads eine Wegeverbindung bestehen bleibt bzw. die dort geplante Bebauung für den Fuß- und Radverkehr durchlässig ist.

Küchengarten / Taubenstraße

Zwischen dem Norden der Halberstädter Innenstadt und dem Zentrum der Innenstadt existiert zwischen Gröperstraße und der Straße Am Kloster keine Wegeverbindung. Das bebaute Grundstück zwischen dem Kloster St. Burchardi und der Zuckerfabrik sowie die Holtemme trennen diesen nördlichen Teil rund um das Wohngebiet Küchengarten vom Zentrum ab. Zur Schaffung einer direkten Fußverkehrsverbindung wird empfohlen, die Einrichtung eines Weges zwischen Küchengarten und Taubenstraße zu prüfen. Dabei ist es nötig, die Holtemme durch ein Brückenbauwerk und den daneben liegenden kleinen See über die bereits vorhandene Brücke zu queren (siehe Abbildung 6.26). Zur Schaffung dieser Verbindung sind die Eigentumsverhältnisse zu klären bzw. ist die Umwidmung von Flächen in ein öffentliches Wegerecht zu prüfen. Nach einem Vergleich der Wegelängen, bspw. vom Küchengarten Nr. 18 bis zum Knotenpunkt Voigtei / Taubenstraße, ist diese neu zu schaffende Wegeverbindung etwa nur halb so lang wie über die Burchardistraße, Am Kloster und Voigtei (ca. 400 m statt 800 m).

Abbildung 6.26: Vorhandene Brücke im Park Poetengang über den kleinen See

Parkwege / Sanierung von Gehwegen

Die Parkwege durch den Poetengang und die Plantage bieten bedeutende Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer. Derzeit entstehen hier bei Regenwetter größere Pfützen und matschige Wege, wodurch diese stark an Attraktivität verlieren. Um eine ebene, attraktive und pfützenfreie Begeh- und Befahrbarkeit dieser Wege zu gewährleisten, ist zu empfehlen, bedeutende Parkwege zu sanieren und durch eine wassergebundene Decke mit Deckschichten aus natürlichen Sand-Splitt-Gemischen zu ersetzen. Weiterhin ist besonders entlang dieser Wegeverbindungen auf eine adäquate Beleuchtung zu achten.

Weiterhin ist zu empfehlen, bei einigen bestehenden Gehwegen eine Oberflächensanierung durchzuführen, um so u. a. den Ansprüchen der Barrierefreiheit gerecht zu werden. Dabei gilt es i. d. R. das beschädigte Pflaster durch ein ebenes, hochwertiges Pflaster auszutauschen. Beispielhaft sind hierfür folgende Gehwege zu nennen:

- Heinrich-Julius-Straße
- Straße der Opfer des Faschismus (im Zuge der Straßenraumsanierung, siehe auch Maßnahme R1)
- Am Kloster
- Röderhofer Straße (im Zuge der Straßenraumsanierung, siehe auch Maßnahme V6 und Ö3)

- Franziskanerstraße
- Schützenstraße (im Zuge der Straßenraumsanierung, siehe Maßnahme F2)

Durch die konzipierten Einzelmaßnahmen kann an verschiedenen Stellen in der Halberstädter Innenstadt die kleinteilige Erschließung und Erreichbarkeit für den Fußverkehr gewährleistet und verbessert werden. Für andere Verkehrsteilnehmer ergeben sich daraus keine Einschränkungen.

Weitere Informationen:

Einzelmaßnahme	Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Schützenstraße	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Halberstadt	im Zuge der Straßensanierung
Sargstedter Weg	Vorlauf für konkrete Planungen erforderlich	Stadt Halberstadt, LSBB	im Zuge der Umgestaltung des Knotenpunktes Sargstedter Weg / Röderhofer Straße (Maßnahme V6)
Walther-Rathenau-Straße	Innerhalb von 2 Jahren umsetzbar	Stadt Halberstadt, LSBB	
Lindenweg / Kühlinger Straße	Innerhalb von 2 Jahren umsetzbar	Stadt Halberstadt	im Zusammenhang mit geplanter Bebauung
Küchengarten / Taubenstraße	komplexe Planung bzw. Grunderwerb notwendig	Stadt Halberstadt	Nach Klärung der Eigentumsverhältnisse, des Nutzungskonzepts
Parkwege / Sanierung von Gehwegen	Parkwege innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar; Gehwegsanierung in Etappen umsetzbar	Stadt Halberstadt, LSBB	Gehwegsanierung im Zusammenhang mit geplanten Straßensanierungen

6.4.2 F2: Verbesserung der Querungsbedingungen für Fußgänger

Herausforderungen:

Vor allem im Zuge der Hauptverkehrsstraßen ist, abgesehen von den signalisierten Knotenpunkten, das Queren der Fahrbahn für Fußgänger nur selten möglich und zudem gefährlich. Es bestehen Konflikte, Umwege und lange Wartezeiten. Hauptursache sind zumeist die hohen Verkehrsaufkommen sowie die großen Fahrbahnbreiten für den Kfz-Verkehr. Darüber hinaus bestehen teilweise auch für den Fußgängerlängsverkehr Konflikte im Bereich von Einmündungen sowie Ein- und Ausfahrten. Ähnliche Konflikte sind verschiedentlich auch im nachgeordneten Straßennetz festzustellen.

Ziele und Ansprüche:

Generell sollen die Möglichkeiten für ein sicheres Überqueren der Fahrbahn verbessert werden. Damit wird ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Reduzierung von Trennwirkungen gewährleistet. Dies schließt auch das sichere Queren mobilitätseingeschränkter Personen durch angemessene Freigabezeiten an Lichtsignalanlagen mit ein.

Beschreibung und Beurteilung:

Überall dort, wo signifikante Wegebeziehungen im Fußverkehr existieren, sollten Querungsanlagen geschaffen werden. Folgende Einzelmaßnahmen werden somit vorgeschlagen:

- Einrichtung einer Mittelinsel auf der Huystraße
- Zusätzliche Fußgänger-LSA am Knotenpunkt B 79 / Theaterpassage / Wilhelm-Külz-Straße
- Mittelinseln auf der Schützenstraße (Höhe Klinikum und Am Bullerberg)
- Querungsmöglichkeit auf der Heinrich-Julius-Straße (nördlich der gleichnamigen Haltestelle)

Weiterhin sollten an folgenden bestehenden LSA-Knoten Verbesserungen durchgeführt werden:

- Schaffung einer südlichen Furt am Knotenpunkt Hoher Weg / Dominikanerstraße / Gerberstraße
- Kennzeichnung der Fußgängerfurt am Knotenpunkt Gröperstraße / Bleichstraße über die Gröperstraße

Mittelinsel auf Huystraße

Zum barrierefreien und sicheren Erreichen beider Haltesteige der Haltestelle Huystraße wird empfohlen, zwischen dieser Haltestelle und dem Knotenpunkt Huystraße / Gröperstraße am Beginn des Linksabbiegestreifens eine Mittelinsel zum Queren der Huystraße einzurichten (siehe auch Maßnahme V10).

Zusätzliche Fußgänger-LSA am Knotenpunkt B 79 / Theaterpassage / Wilhelm-Külz-Straße

An diesem signalisierten Knotenpunkt fehlt am östlichen Knotenarm eine Fußgängerfurt, welche im Zuge dieser Maßnahme zu vervollständigen ist. Dadurch wird eine direkte Wegeverbindung zwischen dem Einzelhandelszentrum Theaterpassage und der Innenstadt über die östliche Knotenpunktseite angeboten. Da sich der Gehweg zur Theaterpassage auch auf der östlichen Straßenseite befindet, werden Fußgänger zukünftig direkt und mit nur einer nötigen Querung zur Theaterpassage geführt. Es ist davon auszugehen, dass sich die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes nicht wesentlich ändert – dennoch wird empfohlen, dies in einer Leistungsfähigkeitsuntersuchung im Detail zu prüfen.

Mittelinseln auf Schützenstraße

Zur Schaffung einer direkten Querungsmöglichkeit vom Besucherparkplatz zum Eingang des Klinikums sowie zur Überquerung der Schützenstraße an der Straße Am Bullerberg wird die Einrichtung von Mittelinseln empfohlen und in Maßnahme V8 beschrieben.

Querungsmöglichkeit auf Heinrich-Julius-Straße

Die Veränderungen zur Senkung der Trennwirkung der Heinrich-Julius-Straße in Höhe der Haltestelle Heinrich-Julius-Straße sind in Maßnahme V4 dargestellt.

Freigabezeiten für Fußgänger an LSA-Knoten

Die Mindestfreigabezeiten an LSA-Knoten für Fußgänger sind so zu bemessen, dass ein Fußgänger mit einer Regelgeschwindigkeit von 1,2 m/s bei Freigabe (Grünlicht) bis zur Hälfte der Fahrbahn gelangen kann. Die Räumzeiten berechnen sich anhand der zu querenden Fahrbahnbreite und der Regelgeschwindigkeit (der Fußgänger). An Furten, die überwiegend zum Schutz von mobilitätseingeschränkten Menschen eingerichtet werden, wird die Gehgeschwindigkeit im Regelfall auf 1,0 m/s gesenkt.[63] Darüber hinaus ist zu empfehlen, für mobilitätseingeschränkte Menschen gesonderte Anforderungsknöpfe an den (in Halberstadt meist gelben) Anforderungstastern zu installieren, die bei Betätigung die Freigabezeit anpassen und akustische Signale aussenden.

Weitere Informationen:

Einzelmaßnahme	Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Mittelinsel auf Huystraße	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar erforderlich	Stadt Halberstadt, Landkreis Harz	In Zusammenhang mit Maßnahme V7
Zusätzliche Fußgänger-LSA am Knotenpunkt B 97 / Theaterpassage / Wilhelm-Külz-Straße	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Halberstadt, LSBB	Durchzuführende Leistungsfähigkeitsuntersuchung, mögliche Verkehrsreduzierungen im Zuge der Umgehungsstraße Ost und West
Mittelinseln auf der Schützenstraße	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Halberstadt	In Zusammenhang mit Maßnahme V8
Querungsmöglichkeit auf der Heinrich-Julius-Straße	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Halberstadt, HVG	In Zusammenhang mit Maßnahme V4

[63] Quelle | vgl. RiLSA 2015, S. 25 f.

6.4.3 F3: Barrierefreie Gestaltung von Fußverkehrsanlagen

Herausforderungen:

Gemäß dem im Grundgesetz festgeschriebenen Diskriminierungsverbot[64] darf niemand aufgrund seiner Behinderung benachteiligt werden. Dies bedarf der Berücksichtigung im Rahmen jeglicher Verkehrsraumgestaltung durch ein „Design für Alle“ bzw. einer barrierefreien Gestaltung. Besonders angesichts der zunehmenden Alterung der Bevölkerung bildet die barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen einen zentralen Baustein für eine zukunftsorientierte Verkehrs- und Stadtentwicklung.

Wie bereits in der Bestandsanalyse (vgl. Kapitel 3.5.3) dargelegt, besteht im Innenstadtbereich Halberstadts diesbezüglich Handlungsbedarf. Im Bestand sind die Fortbewegungsmöglichkeiten für verschiedene Nutzergruppen zum Teil eingeschränkt. Barrierefreie Verkehrsanlagen existieren bisher nicht durchgängig.

Ziele und Ansprüche:

Im Vordergrund steht die Sicherung der Teilhabe am Verkehr vor allem auch für die schwächsten Verkehrsteilnehmer - den Kindern und älteren Menschen. Damit wird dem Grundgesetz sowie der UN-Behindertenrechtskonvention Rechnung getragen. Darüber hinaus zielt die Maßnahme auf eine generelle Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr ab.

Beschreibung und Beurteilung:

Im Rahmen von Um-, Aus- und Neubauvorhaben sollen die Zielstellungen der Barrierefreiheit sowie des „Design für Alle“-Gedankens in Halberstadt weiterhin konsequent berücksichtigt werden.

[64] Quelle | Grundgesetz (GG), Artikel 3 Absatz 3

Allgemeine Gestaltungshinweise:

Folgende Grundfunktionen sind dabei nach dem Handbuch für barrierefreie Verkehrsanlagen[65] (H BVA) hinsichtlich einer barrierefreien Gestaltung öffentlicher Räume zu beachten und zu integrieren:

- Zonierung: Trennung öffentlicher Räume in einbau- und hindernisfreie Bereiche für die Fortbewegung und Bereiche für den Aufenthalt, für Möblierung, das Abstellen von Fahrzeugen, Pfosten und Masten sowie Begrünung
- Nivellierung: Gewährleistung möglichst stufenloser Übergänge, generelle Vermeidung von Kanten über 3 cm Höhe
- Linierung (taktile Linienführung): Vorhandensein von Leitlinien für die Orientierung und Gewährleistung einer durchgängigen Ertastbarkeit von Wegen
- Kontrastierung: visuell, taktil und akustisch kontrastierende Gestaltung des Verkehrsraumes, Gewährleistung einer visuellen und taktilen Leit- und Warnfunktion

Die Grundfunktionen sollten dabei gemeinsam und zusammenhängend (konsistent) umgesetzt werden.

Barrierefreie Gestaltung ist dabei weit mehr als der Einbau von kontrastreichen Bodenindikatoren. Diese beginnt bei der Sicherung ausreichend breiter Verkehrsräume u. a. für Personen mit Langstock, Rollator, Rollstuhl, Kinderwagen etc. Weiterhin ergeben sich spezielle Anforderungen an Längs- und Querneigungen von Gehwegen. Vertikale Hindernisse im Straßenraum (z. B. Poller, Geländer) müssen gekennzeichnet und ggf. mit einem Unterlaufschutz ausgestattet werden. Gleiches gilt für Treppen und Kanten. Hier sollten die Vorderkanten der Stufen einen deutlichen visuellen Kontrast aufweisen.

Allgemein sollten die Oberflächen möglichst gut berollbar sein. Das ist prinzipiell auch in denkmalpflegerisch sensiblen Bereichen möglich, u. a. durch die Wahl von geschnittenem Pflaster.

Auch barrierefreie Überquerungsstellen sollten geschaffen werden. Zwar existiert in der Regel ein Zielkonflikt zwischen dem Orientierungsbedarf sehgeschädigter Menschen und der Überrollbarkeit der Bordkante z. B.

[65] Quelle | FGSV: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, 2011

mittels Rollators. Bei gesicherten Querungsstellen (Fußgängerfurt, Fußgängerüberweg) mit einheitlicher Bordhöhe beträgt die Bordhöhe daher 3 cm. Für niveaugleiche Übergänge sind differenzierte Borhöhen anzusetzen. Dabei beträgt die Breite von niveaugleichen Querungsstellen max. 1,00 m und ist durch ein Sperrfeld (aus Rippenstrukturen) abzusichern. Angrenzende Bordabsenkungen sind mit einer Bordhöhe von 6 cm anzulegen. An den Fußgängerfurten/-überwegen sind Auffindestreifen anzuordnen (siehe Abbildung 6.27). Eine Bordhöhe von 3 cm bietet hier einen praktikablen Kompromiss zwischen Ertastbarkeit und Berollbarkeit.[66]

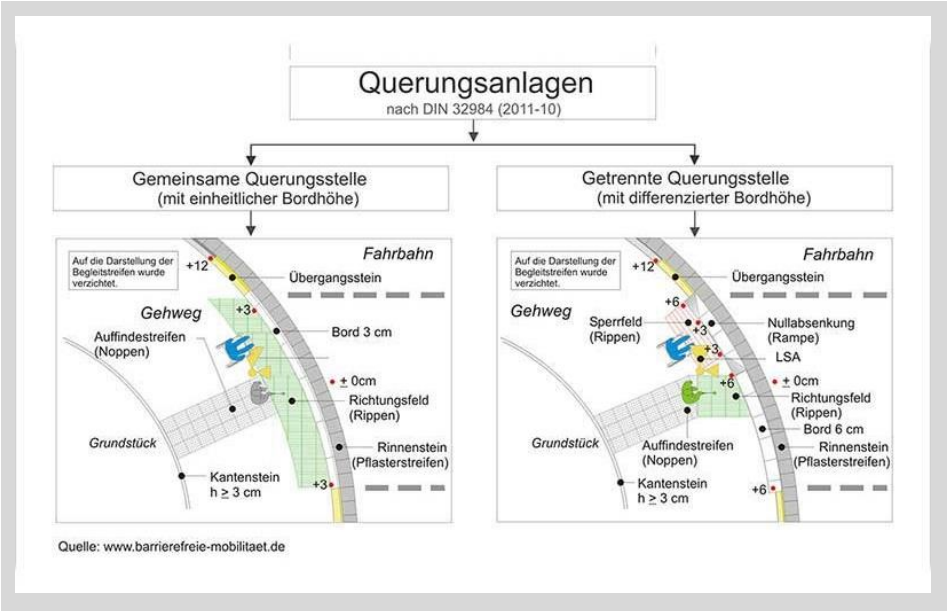

Abbildung 6.27: Bordabsenkungen an Querungsanlagen

Bei der Bauausführung ist auf eine Einhaltung dieser Bordhöhe besonders zu achten. Zudem kann als Alternative auch eine getrennte Querungsstelle (Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe) angewendet werden. Weitere Besonderheiten sind bei der Ausstattung von Lichtsignalanlagen zu beachten.

Neben diesen Aspekten ist noch eine Vielzahl weiterer Anforderungen zu berücksichtigen. Daher sollten bei der Maßnahmenumsetzung möglichst auch eine intensive Abstimmung und ggf. auch ein Praxistest mit den Behindertenverbänden und dem Seniorenbeirat erfolgen.

[66] Quelle | Vgl. DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum, S. 28 ff.

Maßnahmen

Neben den klassischen Themenfeldern der Barrierefreiheit für die mobilitätsbehinderten Personen im eigentlichen Sinne sollten zukünftig auch konkrete Maßnahmen für ältere Personen sowie für Kinder vorgesehen werden. Bei den Senioren steht dabei der Aspekt im Vordergrund, sich einerseits kurz ausruhen zu können, um Kraft für den weiteren Weg zu sammeln. Anderseits werden Orte benötigt, welche die Möglichkeit bieten, sich zu treffen und am öffentlichen Leben teilzunehmen. Dies muss nicht zwingend durch Bänke gewährleistet werden, sondern kann auch durch andere „definitionsoffene" Möblierungs- und sonstige Objekte erfolgen. Diese stellen gleichzeitig auch Spielmöglichkeiten für Kinder dar. Ergänzend kann durch einfache Elemente wie Findlinge sowie Oberflächenmaterialien den Anforderungen von Kindern im Straßenraum besser Rechnung getragen werden.

Spezieller Handlungsbedarf:

Neben den oben vorgestellten allgemeinen Rahmenbedingungen zur Herstellung der Barrierefreiheit, die auch maßgeblich für die im Verkehrskonzept entwickelten Maßnahmen sind, besteht u. a. in folgenden Bereichen spezieller Handlungsbedarf, der in einem separaten Maßnahmenpaket behoben werden sollte:

- Bordabsenkungen im dicht besiedelten Wohngebiet an den Straßenzügen Clara-Zetkin-Straße / Hugenottenstraße / Lichtwerstraße / Paulsplan
- Gehwegbeziehungen im Wendehammer der Gerhart-Hauptmann-Straße (besonders in Verbindung mit der Schaffung einer neuen Querungsmöglichkeit nördlich der Haltestelle Heinrich-Julius-Straße)
- Bordabsenkungen und Befestigung der Gehwege im Bereich der Straßen Am Kloster / Burchardistraße
- Verbesserung und Verdichtung der Stadtmöblierung (Bänke, Aufenthaltsbereiche, Spielbereiche)

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Halberstadt	

6.5 Maßnahmen des Radverkehrs

6.5.1 R1: Schließung von Netzlücken im Radverkehr und Schaffung moderner Radverkehrsanlagen

Herausforderungen:

Das Radverkehrsangebot im Untersuchungsgebiet weist teilweise Angebotslücken und Konfliktpotenziale auf. Verschiedene wichtige Radverkehrsachsen verfügen aktuell noch nicht über durchgehend attraktive Radverkehrsanlagen.

Ziele und Ansprüche:

Durch die Vernetzung der bestehenden Radverkehrsanlagen sowie die Umsetzung moderner Radverkehrsanlagen soll ein durchgehendes und sicheres Radverkehrsangebot in der Halberstädter Innenstadt geschaffen werden. Ziel der Maßnahme ist die Darstellung der dringendsten Handlungsnotwendigkeiten im Innenstadtgebiet. Entsprechend konzentrieren sich die Betrachtungen auf die wichtigsten Verbindungsachsen in der Innenstadt.

Beschreibung und Beurteilung:

Aus den Bestandsanalysen leiten sich u. a. folgende Maßnahmen für die Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes sowie die Schaffung moderner Radverkehrsanlagen ab.

Straße der Opfer des Faschismus (B 79)

Für die Sanierung des Straßenraums wird, aufgrund der Verkehrsmenge von etwa 9.000 Kfz/24h und der Befahrung der Bundesstraße durch den Schwerverkehr, die Einrichtung separater Radverkehrsanlagen vorgeschlagen. Somit sollten in der Vorplanung die Entwurfselemente Radverkehrsstreifen oder getrennter Geh- und Radweg geprüft werden. Die derzeit sehr breite Kernfahrbahn für den Kfz-Verkehr mit einer Gesamtbreite von etwa 8,00 m sollte im Rahmen des Umbaus auf eine regelkonforme Breite von 6,50 m reduziert werden.

Heinrich-Julius-Straße in Richtung Süden

Die Veränderungen zur Schaffung einer qualitätsvollen und sicheren Radverkehrsanlage auf der Heinrich-Julius-Straße in Richtung Süden sind in Maßnahme V4 dargestellt.

Schützenstraße / Bleichstraße

Entlang des nordöstlichen Stadtrings steht für Radfahrer keine Radverkehrsanlage zur Verfügung. Die für die Einordnung von Radverkehrsanlagen notwendigen Ansätze sind in Maßnahme V8 aufgeführt.

Umfahrung der Braunschweiger Straße

Die Radverkehrsführung zwischen dem Knotenpunkt Braunschweiger Straße / Sargstedter Weg und der Straße Am Burcharditor (im Bereich der Haltestelle Torteich) weist gegenwärtig einen sehr schmalen Radweg auf. Daher sollte grundsätzlich die Benutzungspflicht für diesen Abschnitt aufgehoben werden (vgl. Maßnahme R3). Allerdings ist auch die Fahrbahn der Braunschweiger Straße aufgrund des Kopfsteinpflasters allerdings schlecht zu befahren. Als kurzfristige Lösung für die unkomfortable Befahrungsmöglichkeiten dieses Abschnitts der Braunschweiger Straße wird daher (bis zur Sanierung der Braunschweiger Straße) für die Relation vom Sargstedter Weg in die Innenstadt eine alternative Route vorgeschlagen, welche in Abbildung 6.28 skizziert ist.

Der Radweg entlang des Sargstedter Wegs mündet in der Gleisschleife der Straßenbahn Linie 2. Vorgeschlagen wird die Führung des Radverkehrs entlang südlich des Geschäftes „Reps Autoteile“. Für die Querung der Röderhofer Straße müssen entsprechend Bordabsenkungen vorgesehen werden. Weiter führt die Alternativroute über Am Kloster zur Einmündung Am Burcharditor. Geringfüge bauliche Anpassungen sind notwendig um die Querung der Straßenbahngleise zu ermöglichen. Um die Route auch nicht ortskundigen Radfahrern aufzuzeigen bedarf es einer entsprechenden Beschilderung.

Für Radfahrer ist diese Führung eine attraktive Alternative. Die Führung auf gering belasteten Nebenstraßen bedeutet für Radfahrer ein höheres Sicherheitsempfinden.

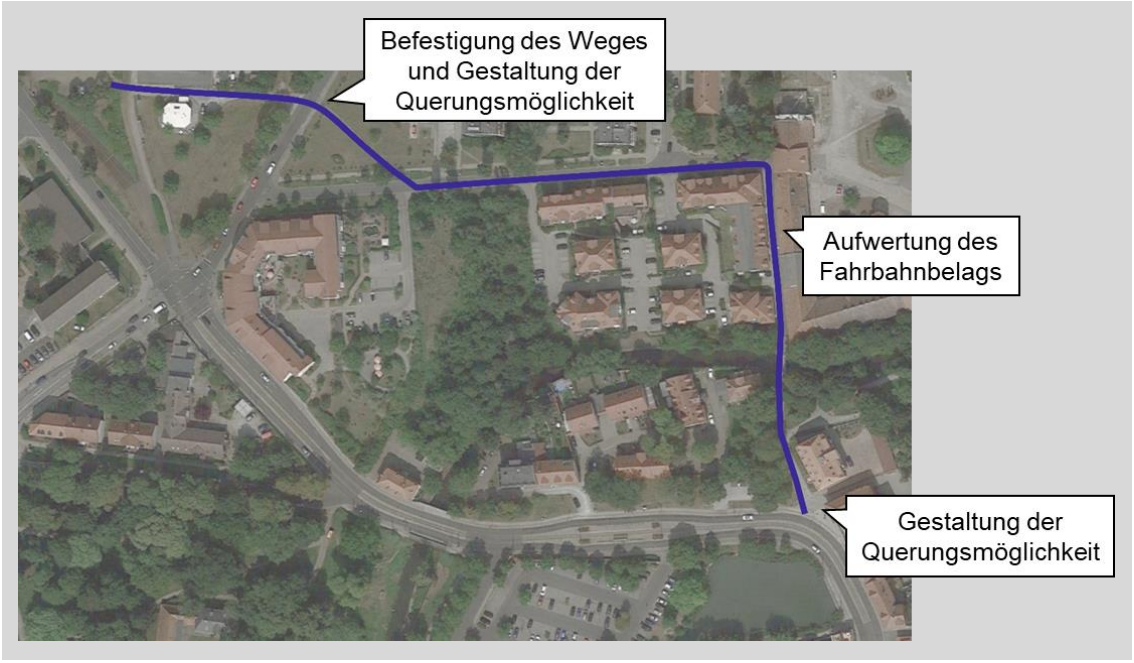

Abbildung 6.28: Alternativroute Radverkehr Braunschweiger Straße[67]

Weitere Informationen:

Einzelmaßnahme	Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Heinrich-Julius-Straße (Haltestelle Holzmarkt)	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Halberstadt, HVG	In Zusammenhang mit Maßnahme V4
Heinrich-Julius-Straße (Kühlinger Straße – B 79)	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Halberstadt	In Zusammenhang mit Maßnahme V4
Schützenstraße / Bleichstraße	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Halberstadt	In Zusammenhang mit Maßnahme V8, Mögliche Verkehrsreduzierungen im Zuge der Umgehungsstraße Nord

[67] Kartengrundlage | © Google Inc.

Einzelmaßnahme	Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Straße der Opfer des Faschismus (B 79)	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Halberstadt, LSBB	Mögliche Verkehrsreduzierungen im Zuge der Umgehungsstraße Nord
Umfahrung Braunschweiger Straße	Innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Halberstadt	

6.5.2 R2: Grundsätze zur sicheren Führung des Radverkehrs

Herausforderungen:

Die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer ist übergeordnetes Ziel. Für den Radverkehr gilt es besonderes Augenmerk auf die sichere Führung zu legen.

Ziele und Ansprüche:

Die sichere Führung des Radverkehrs in Halberstadt ist ausgewiesenes Ziel, um Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern zu vermeiden bzw. zu reduzieren. Neben einer sicheren und funktionierenden Infrastruktur entlang der Straßen zählt dabei auch die Führung des Radverkehrs in Haltestellenbereichen zur Entschärfung von Konfliktsituationen zwischen Fußgängern und Radfahrern und die Schaffung von Übergängen von Radverkehrsanlagen in den Mischverkehr, was dazu beiträgt, Konflikte zwischen Radfahrern und Kraftfahrzeugführern zu minimieren.

Beschreibung und Beurteilung:

Die sichere Führung des Radverkehrs hängt unmittelbar mit der Radverkehrsanlage zusammen. Die Einsatzbedingungen für die jeweiligen Radverkehrsanlagen finden sich in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der FGSV.

Die Führung des Radverkehrs an Haltestellen des ÖPNV stellt eine besondere Herausforderung dar. Je nach Haltestellenform bestehen unterschiedliche Konfliktfelder zwischen den Verkehrsteilnehmern. Wartende sowie ein- und aussteigende Fahrgäste benötigen ausreichend Raum.

Anzustrebendes Ziel bei der Führung des Radverkehrs an Haltestellen ist die Konfliktreduktion. Sofern möglich ist daher eine Separation aller Verkehrsteilnehmer anzustreben. An der Haltestelle Holzmarkt in Richtung Heinrich-Julius-Straße kann durch die Verlegung der Bushaltestelle an den Fahrbahnrand entsprechende Fläche für die Führung des Radverkehrs hinter dem Wartebereich geschaffen werden (vgl. Maßnahme V4). In Richtung Hoher Weg können durch die Führung des Radverkehrs in einem ausreichend breiten Schutzstreifen die Konflikte im Bereich der Bushaltestelle reduziert und dem Radverkehr eine komfortable und schnelle Befahrungsmöglichkeit dieses Bereichs geboten werden (vgl. auch Maßnahme V4).

Weitere Maßnahmen zur Konfliktreduktion in Haltestellenbereichen sind die transparente Gestaltung der Haltestellenausstattung, um gegenseitige Sichtbeziehungen nicht zu behindern sowie die Platzierung der Warteeinrichtungen in der Nähe des Ein- und Ausstiegs der Fahrzeuge um unnötige Konflikte zwischen Fahrgästen und Radfahrern zu vermeiden.

Sichere Übergänge von Radverkehrsanlagen in den Mischverkehr bzw. auf andere Radverkehrsanlagen erhöhen die Verkehrssicherheit für Radfahrer. Im Zuge der Umbaumaßnahmen der Schützenstraße in Halberstadt wurde bereits ein Beispiel für den sicheren Übergang umgesetzt (Abbildung 6.29). Weitere Übergänge sollten an folgenden Standorten folgen:

- Kühlinger Straße westlich der Haltestelle Fischmarkt in Richtung Osten – Übergang von Radfahrstreifen in Mischverkehr (vgl. Maßnahme V3)
- Holzmarkt in Richtung Hoher Weg – Übergang von Radweg auf Radfahrstreifen (vgl. Maßnahme V2)
- Röderhofer Straße – Übergang Radweg zu Schutzstreifen (vgl. Maßnahme V6)

Abbildung 6.29: Übergang Radweg zu Schutzstreifen Schützenstraße Halberstadt

Neben einem lückenlosen Netz an Radinfrastruktur ist auch die Kommunikation zwischen und Information für die Verkehrsteilnehmer ein wichtiger Ansatzpunkt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr. Häufig sind die Regelungen aus der Verwaltungsvorschrift der StVO für Infrastrukturanlagen entweder fehlinterpretiert oder gar unbekannt. Das gilt für alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen. Eine Verkehrserziehung und Kontrolle spielt daher eine wesentliche Rolle zur Verbesserung des Verkehrsklimas zwischen den Verkehrsteilnehmern.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Halberstadt, Polizeirevier Harz, andere Interessensträger	

6.5.3 R3: Überprüfung der Benutzungspflicht / Beschilderung von Radverkehrsanlagen

Herausforderungen:

In der Halberstädter Innenstadt weisen verschiedene benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen im Seitenraum Konfliktpotenziale und Nutzungskon-

flikte mit dem Fußverkehr auf – besonders wenn der empfohlene Mindestbreitenbedarf für Fußgänger und Radfahrer unterschritten wird. Hinzu kommen Konflikte mit dem abbiegenden Kfz-Verkehr an Knotenpunkten sowie Ein- und Ausfahrten.

Ziele und Ansprüche:

Durch die Aufhebung der Benutzungspflicht sollen eine Reduzierung der Konflikte mit dem Fußverkehr sowie eine Berücksichtigung der Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen erreicht werden. Damit einher geht i. d. R. eine Erhöhung von Verkehrssicherheit und Fahrkomfort.

Beschreibung und Beurteilung:

Generell sollte für Radverkehrsanlagen eine Benutzungspflicht nur dort vorgesehen werden, wo ausreichende Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung stehen und wo die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf dies erfordern.

Entsprechend sollte die Benutzungspflicht bestehender Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet überprüft werden. Unter anderem ist für folgende Straßenabschnitte eine Anpassung der Radverkehrsführung zu empfehlen:

- Antoniusstraße: Besonders in Verbindung mit Maßnahme V1 (Tempo 30 auf der Antoniusstraße) und aufgrund der verträglichen Kfz-Verkehrsmengen von 6.000–7.000 Kfz/24h ist die vom Kfz-Verkehr separierte Führung des Radverkehrs nicht unbedingt notwendig. An der Weiterführung in die Gerberstraße enden ohnehin der gemeinsame Geh- und Radweg, so dass Radfahrer sich hier an einem unübersichtlichen Knotenpunkt in die Fahrbahn einsortieren müssen. Aus diesen Gründen sollte statt der bestehenden Benutzungspflicht ein Benutzungsrecht durch eine Beschilderung als Gehweg „Rad frei“ angeordnet werden.
- Braunschweiger Straße (zwischen Röderhofer Straße und Am Kloster): Die gemeinsamen Geh- und Radwege auf der nördlichen und südlichen Straßenseite sind besonders im Bereich der Haltestelle Torteich zu schmal für eine gemeinsame Nutzung durch Radfahrer und Fußgänger. Auch hier sollte aus diesem Grund die bestehende Benutzungspflicht in ein Benutzungsrecht durch eine Beschilderung als Gehweg „Rad frei“ umgewandelt werden.

Mit der Überprüfung der Benutzungspflicht erfolgt eine Umsetzung der Änderungen aus der aktuellen StVO-Novelle. Durch eine stärkere Orientierung auf Nutzungsangebote statt Benutzungspflichten wird den unterschiedlichen Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen Rechnung getragen.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Halberstadt	

6.5.4 R4: Systematische Prüfung der Straßenabschnitte zur Einbahnstraßenfreigabe für den Radverkehr

Herausforderungen:

In der Halberstädter Innenstadt sind einzelne Straßenzüge für den Radverkehr nicht in Gegenrichtung befahrbar. Abschnitte wie die Katharinen-, die Hospital-, die Gleim- oder die Clara-Zetkin-Straße besitzen dabei durchaus eine Netzfunktion im Radverkehr. Durch die fehlende Durchfahrtmöglichkeit ergeben sich Umwege und Nutzungseinschränkungen für den Radverkehr. Gleichzeitig wird teilweise durch die Nutzer in unzulässiger Weise entgegen der Einbahnstraßenrichtung auf die Gehwege ausgewichen. Dies führt wiederum zu Konflikten mit dem Fußverkehr.

Ziele und Ansprüche:

„Grundsätzlich soll der Radverkehr Einbahnstraßen in beiden Richtungen nutzen können, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegensprechen.[68]“ Dies bedeutet, dass Einbahnstraßen ohne Radfreigabe für die Nutzung in der Gegenrichtung die Ausnahme bilden sollten.

Durch die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr verbessert sich die kleinteilige Erreichbarkeit. Damit können Umwege vermieden werden. Weitere Ziele bilden die Senkung des Konfliktpotenzials mit dem Fuß-

[68] Quelle | Forschungsgruppe für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, Dezember 2010

verkehr und die Verbesserung der Wahrnehmung des Radverkehrs durch den Kfz-Verkehr.

Beschreibung und Beurteilung:

Es sollte eine flächendeckende Prüfung der Möglichkeiten zur Freigabe der Einbahnstraßen für den Radverkehr im Innenstadtgebiet erfolgen.

Ob eine Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden kann, wird von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde geprüft. Die Rahmenbedingungen und Regelungen für eine Einbahnstraßenfreigabe sind in der StVO und der ERA festgehalten. Gemäß der derzeit gültigen VwV zur StVO aus dem Jahr 2009 kann der Radverkehr in die Gegenrichtung zugelassen werden, wenn folgende drei Bedingungen erfüllt sind:

- zulässige Höchstgeschwindigkeit max. 30 km/h
- übersichtliche Verkehrsführung (Strecke, Kreuzungen, Einmündungen)
- Schutzraum für Radverkehr vorhanden, wo orts-/ verkehrsbezogen erforderlich

Die genannten drei Rahmenbedingungen können auch explizit vorbereitend auf eine Einbahnstraßenfreigabe geschaffen werden. So können beispielsweise durch einzelne Sperrflächen Lücken im ruhenden Verkehr und somit Begegnungsbereiche zwischen Radfahrer und Kfz-Verkehr geschaffen werden.

Zur Erkennbarkeit einer für den Radverkehr freigegeben Einbahnstraße sind an den nur für Kfz-Fahrer geöffneten Einfahrten ist das Verkehrszeichen „Einbahnstraße“ (Zeichen 220) konsequent mit dem Zusatzzeichen 1000-32 (waagerechte Pfeile) zu ergänzen. An den nur für Radfahrer freigegebenen Zufahrten sind die Verkehrszeichen „Verbot der Einfahrt“ mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ auszustatten.

An Knotenpunkten mit für den Radverkehr freigegebenen Einbahnstraßen empfiehlt es sich, den Kfz-Verkehr auf die neuen Vorfahrtkonstellationen mit Fahrradpiktogrammen hinzuweisen. An Knotenpunkten mit hohem Radverkehrsaufkommen kann auch eine Fahrradpforte (Abmarkierung eines Aufstellbereichs für Radfahrer) markiert werden.

Nachfolgend wird ein erster Vorschlag der Eingliederung der Einbahnstraßen in der Halberstädter Innenstadt in eine der folgenden drei Kategoriengruppen aufgeführt.

Kategorie 1:

Eine Radfreigabe ist ohne zusätzliche bauliche Maßnahmen und ohne wesentliche Einschränkungen für den ruhenden Verkehr mittels Beschilderung und Markierung umsetzbar.

- Erschließungsstraßen an der Schuhstraße
  - sehr geringes Kfz-Aufkommen
  - gute Einsehbarkeit der Straßenabschnitte
- Hugenottenstraße / Kämmekenstraße
  - Fahrgassenbreite von 3,50 m ermöglicht ausreichende Begegnungsbreite

Kategorie 2:

Die Freigabe für den Radverkehr ist durch zusätzliche bauliche oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen zu begleiten bzw. zu ermöglichen.

- Hospitalstraße
  - Fahrgassenbreite von ca. 4,00 m ermöglicht ausreichende Begegnungsbreite
  - Radverkehr ist auf unbedingte Wartepflicht an der Einmündung in die Gröperstraße auf die von rechts kommende Straßenbahn und Kfz-Verkehr hinzuweisen (Prüfung einer Beschilderung mit Stopp-Schild)
- Braunschweiger Straße (zwischen Am Burchardianger und Sargstedter Weg)
  - Fahrgassenbreite von ca. 4,00 m ermöglicht ausreichende Begegnungsbreite
  - Durch Lücken im ruhenden Verkehr ergeben sich immer wieder Begegnungsmöglichkeiten auch bei größeren Fahrzeugen
  - Am Knotenpunkt mit der Straße Am Burchardianger ist ein geschützter Aufstellbereich für Radfahrer außerhalb der Schleppkurve des linksabbiegenden Schwerverkehrs zu schaffen
  - Bei Umsetzung des Einbahnstraßensystems in Maßnahme V6 ist die unmittelbare Freigabe nicht zu empfehlen
- Katharinenstraße

- Engstelle von 40 m bietet durch nicht besetzte Parkstände Lücken zum Ausweichen für Radfahrer
- Aufgrund der Verschwenkung vor der Engstelle sollten Kfz-Fahrer auf entgegenkommenden Radverkehr hingewiesen werden (Piktogramm, Verkehrszeichen)

- Gleimstraße
  - Fahrgassenbreite von ca. 3,70 m
  - Abmarkierung von einzelnen Begegnungsbereichen zum Ausweichen von Radfahrern

Kategorie 3:

Eine Freigabe für den Radverkehr ist (vorerst) nicht möglich.

- Domplatz (Auffahrt an der Liebfrauenkirche)
  - Fahrgassenbreite von ca. 2,80 m ist zu gering für Begegnungen
- Franziskanerstraße
  - Fahrgassenbreite von ca. 3,00 m ist ohne Ausweichflächen zu niedrig für Begegnungen
  - Hoher Parkdruck in diesem Bereich
- Gröperstraße (zwischen Bleichstraße und Hospitalstraße)
  - Fahrgasse zwischen eingleisiger Straßenbahnstrecke nur ca. 3,00 m breit
  - Ausweichmöglichkeiten durch Trasse der Straßenbahn nicht vorhanden

Für Kategorie 1 schlagen wir eine schnellstmögliche Realisierung vor. Die notwendigen Maßnahmen für die Umsetzung von Kategorie 2 sollten parallel vorbereitet und hinsichtlich ihrer Finanzierung geplant werden. Für Kategorie 3 sind die Auswirkungen für den Radverkehr im Einzelnen zu betrachten und ggf. Alternativangebote priorisiert zu verbessern.

Durch die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung können wichtige Netzlücken geschlossen und Umwege vermieden werden. Die Kosten sind oft überschaubar. Häufig sind nur Zusatzschilder erforderlich, manchmal auch Markierungen bzw. ergänzende bauliche Maßnahmen.

Weitere Informationen:

Einzelmaßnahme	Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Maßnahme der Kategorien 1–2	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Halberstadt	

6.5.5 R5: Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten

Herausforderungen:

Fahrradabstellanlagen bilden einen wichtigen Bestandteil der Fahrradinfrastruktur. Die Bedeutung von sicheren und wettergeschützten Radabstellanlagen auch hinsichtlich der Förderung des Radverkehrs nimmt in Zukunft weiter zu, da seit einiger Zeit verstärkt höherwertige Fahrräder in Deutschland gekauft werden (u.a. Pedelecs & E-Bikes). Sie sollten kleinteilig und flächendeckend zur Verfügung stehen. Innerhalb des Stadtgebietes sowie an wichtigen Quellen und Zielen sind teilweise die bestehenden Radabstellanlagen nicht ausreichend bzw. nicht geeignet, ein sicheres Abstellen der Fahrräder zu ermöglichen.

Ziele und Ansprüche:

Durch die Einrichtung kleinteiliger und attraktiver Radabstellanlagen soll die Nutzungsqualität des Radverkehrsangebotes der Stadt Halberstadt verbessert werden.

Beschreibung und Beurteilung:

Die „Hinweise zum Fahrradparken“ der FGSV bieten eine Grundlage der Anforderungen zur Anlage von Fahrradabstellanlagen. Verschiedene Ziele von Radfahrern erfordern verschiedene Ansprüche an die Ausprägung, Gestaltung und Bedarfe von Abstellanlagen. Die Ermittlung der Bedarfe kann anhand von derzeitigen Belegungen (sofern vorhanden) bzw. in der Nähe abgestellten Fahrräder abgeschätzt werden. Zählungen der Belegung von Radabstellanlagen können helfen, Bedarfe genauer zu ermitteln. Es ist zudem zu beachten, dass der Bau von neuen Abstellmöglichkeiten auch potentielle neue Radfahrer anziehen kann und somit bei Neubau/Umgestaltung tendenziell eine größere Kapazität, als der zum Planungszeitpunkt ermittelten, vorzuhalten ist.

Allgemein ist zu beachten, dass Radabstellanlagen die Mindestanforderungen an Standsicherheit und Diebstahlschutz erfüllen, also die Quer- bzw. Längsneigung, im Rahmen der Entwässerung, gering ist und eine Möglichkeit zum Anschließen des Fahrrads am Rahmen gewährleistet ist.

Für die Ausweitung der Radabstellanlagen im Stadtgebiet sind folgende Handlungsebenen zu berücksichtigen.

Wohnumfeld

Im Wohnumfeld sind vor allem die Wohnungsunternehmen und privaten Hauseigentümer in der Pflicht Radabstellanlagen vorzuhalten. Insbesondere am Wohnort bestehen erhöhte Ansprüche an Radabstellanlagen (wetterfest, sicher), da sich am Wohnort in der Regel die längste Abstelldauer befindet. Seitens der Stadt können Informationen zu effektiven und sicheren Radabstellanlagen zur Verfügung gestellt werden. Darüber hinaus können mittels Satzungen Vorgaben, beispielsweise eine Stellplatznachweispflicht für Fahrräder, gemacht werden.

Arbeitsstätten

Radabstellanlagen an Arbeitsstätten sind durch die Unternehmen und Betriebe bereitzustellen. Die Unterstützungsmöglichkeiten der Stadt beschränken sich dabei im Wesentlichen auf das Bereitstellen von Informationen. Ausnahme bilden die Stadtverwaltung sowie die kommunalen Betriebe selbst. Hier bestehen deutlich größere Handlungspotentiale.

Einkaufseinrichtungen

Auch hier bilden die Betreiber bzw. Händler die Hauptakteure. Die Stadt kann lediglich über Informationen bzw. Vorgaben über eine Satzung einwirken. Insbesondere an Einkaufseinrichtungen ist der Einsatz von Anlehnbügeln wichtig. Diese ermöglichen ein sicheres Verladen der Einkäufe und verringern die Gefahr von umkippenden Fahrrädern.

Stadtzentrum

Im Stadtzentrum sollte eine weitere dezentrale und kleinteilige Verdichtung der bestehenden Abstellanlagen erfolgen. Hierbei ist eine intensive Zusammenarbeit zwischen Stadt und Händlern bei der Standortwahl zu empfehlen. Bei einer potentiellen Öffnung der Fußgängerzone Breiter Weg für

den Radverkehr ist auf den erhöhten Bedarf an Radabstellanlagen zu achten.

Bildungseinrichtungen

Die Radabstellanlagen an den städtischen und privaten Bildungseinrichtungen sollten weiter ausgebaut und erweitert werden. Insbesondere im Bereich der Hochschule Harz (Unter den Zwicken) können weitere Radabstellanlagen eingerichtet werden.

Straßenraum

An Nutzungsschwerpunkten kommt zur Schaffung zusätzlicher Radabstellanalagen auch eine Umwandlung von Pkw-Stellplätzen in Frage. Ein Pkw-Stellplatz bietet dabei Platz für bis zu 10 Fahrräder. Die Straßenzüge Vogtei und Johannesbrunnen können potentielle beispielhafte Orte für eine derartige Umsetzung sein.

Weitere Informationen

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Halberstadt, private Träger	

6.5.6 R6: Systematische Förderung des Radverkehrs

Herausforderungen:

Eine systematische Radverkehrsförderung geht über die Bereiche Technik und Planung hinaus. Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit, Angebotsgestaltung sowie finanzielle Anreize für eine kontinuierliche und systematische Radverkehrsförderung sind dringend erforderlich, denn: Radverkehr als System ist mehr als nur Radinfrastruktur.

Ziele und Ansprüche:

Durch die umfassende Förderung des Radverkehrs über einzelne infrastrukturelle Maßnahmen hinaus sollen eine Verbesserung des Fahrradkli-

mas sowie eine Erhöhung der Nutzungsanteile im Modal-Split erreicht werden.

Beschreibung und Beurteilung:

Der Maßnahmenkomplex beinhaltet einerseits verschiedene Bausteine, welche wichtig sind, um die Umsetzung der Maßnahmen im Radverkehr zu unterstützen. Andererseits sind verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrsklimas Bestandteil. Diese haben unterschiedliche Dringlichkeiten. Bestandteil sind kurzfristige Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Angebotsqualität sowie eher perspektivische Handlungsoptionen.

Die Umsetzung folgender Einzelmaßnahmen ist zu empfehlen, sie verstehen sich dabei ergänzend und nicht alternativ:

- Etablierung eines Arbeitskreises Radverkehr
- Etablierung eines eigenen Radverkehrsbudgets im Haushalt
- Umsetzung kleinteiliger Maßnahmen zur Reduzierung von Konflikten, wie z.B.
  - Vermeidung von Einbauten (Pollern, Umlaufsperren etc.) bzw. deren sichere Gestaltung, wenn diese weiterhin zwingend erforderlich sind
  - Weitere Bestandteile sind Maßnahmen zur Verbesserung von Sichtbeziehungen, Ausbesserung punktueller Fahrbahnoberflächenschäden sowie Schaffung zusätzlicher Nutzungsmöglichkeiten für den Radverkehr (Aufhebung von Streckensperrungen)
- Weiterführende zusätzliche Serviceangebote, denkbar sind hierbei
  - öffentliche Luftpump- bzw. Werkzeugstationen, Schlauchautomaten
  - ergänzende Wegweisungselemente, Informationstafeln
  - Radverleihstationen
  - öffentlichkeitswirksame Radzählstationen
  - ggf. Corporate Design für den Radverkehr im Stadtgebiet

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Koopersationspartner	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Halberstadt, zusätzliche private Träger	

6.5.7 R7: Prüfung der Freigabe für den Radverkehr in der Fußgängerzone

Herausforderungen:

Der „Breite Weg“ in Halberstadt verbindet als Fußgängerzone den Knotenpunkt Magdeburger Straße / Schützenstraße mit dem Fischmarkt und stellt auch die kürzeste Verbindung zur Erreichung des Halberstädter Hauptbahnhofs dar. Derzeitig ist Radfahrern die Durchfahrt zwischen 19:00 und 8:00 Uhr erlaubt. Tagsüber sind diese gezwungen eine Alternativroute zu wählen oder ihr Fahrrad zu schieben. Die Alternativroute über die Kühlinger Straße weist derzeit einen Umwegfaktor von 1,4 auf. Laut den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sollte eine Radverbindung nicht mehr als 1,2-fach so lang sein, wie die kürzeste mögliche Verbindung.

Ziele und Ansprüche:

Um große Umwege auf Straßen mit potentiell wenig bzw. mangelhafter Radinfrastruktur zu vermeiden und um Ziele innerhalb der Fußgängerzone Breiter Weg für Radfahrer direkt erreichbar zu machen ist eine generelle Freigabe für Radfahrer zu prüfen.

Beschreibung und Beurteilung:

Eine mögliche Durchführung am Beispiel anderer Städte ist die Öffnung der Fußgängerzone für Radfahrer vorerst für ein Jahr „auf Probe“. In der Einführungsphase ist eine intensive Öffentlichkeitsarbeit zur gegenseitigen Sensibilisierung von Fußgängern und Radfahrern essentiell – Rücksichtnahme und Verständnis müssen kommuniziert werden. Die Öffnung ist aktiv durch intensive Öffentlichkeitsarbeit, Informations- und Imagekampagne (Plakate, Banner, Flyer, etc.) zu begleiten. Eine gemeinsame Führung von Fußgänger- und Radverkehr kann dann erfolgreich eingeführt werden.

Die Gestaltung einer Fußgängerzone ist von vielen Einflüssen, wie z. B. der Zusammensetzung des Einzelhandels und gastronomischer Einrichtungen und deren Anforderungen bzw. Platzansprüche, abhängig. Es ist darauf zu achten, dass trotz Möblierung und Außenaufstellbereiche von Waren eine möglichst geradlinige Fortbewegung durch die Fußgängerzone möglich ist. Linienhafte Verkehrsströme weisen ein geringeres Konfliktpotential auf, da sich Verkehrsteilnehmende berechenbarer verhalten. Als Anhaltswert stellt sich laut den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) bis zu einer Menge von 100 Fußgängern pro Stunde und Meter Straßenbreite i. d. R. eine „vollständige Mischung von Fußgänger- und Radverkehr innerhalb des Straßenraums ein".

Eine bauliche Trennung bzw. die Anlage eines separaten Radfahrstreifens durch die Fußgängerzone ist nicht zu empfehlen, da dies zum einen dem Charakter des „freien Bewegens" für Fußgänger, zumindest in Teilen, entgegenwirkt, und zum anderen zu einem „Revierverhalten" der Radfahrenden führen kann.

In der Praxis hat sich gezeigt, dass sich mit gezielt eingesetzter Oberflächengestaltung eine gewisse Lenkungswirkung erzeugen lässt. Radfahrende präferieren glatte, gut rollende Oberflächen, z. B. einen Plattenbelag in einer sonst gepflasterten Umgebung. Sinnvollerweise wird diese nicht direkt am Rand der Fußgängerzone angelegt, an dem potentielle Konflikte mit Passanten, welche Geschäfte betreten oder verlassen entstehen können, sondern eher zentral. Dies ermöglicht eine Kanalisation der Radfahrer ohne Revierverhalten zu generieren.

Generell sollte sich eine Fußgängerzone gestalterisch von Geh- oder Radwegen abheben. Beispiele zur Ausgestaltung finden sich in einem 2018 erschienenen Planungsleitfaden zur Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr[69]. In diesem finden sich auch weitere Beispiele erfolgter Öffnungen von Fußgängerzonen für den Radverkehr in Deutschland. Eine durch das Forschungsprojekt intensiv begleitete Freigabe für den Radverkehr betrifft die Fußgängerzone in Offenbach (Main), in der trotz einer Straßenraumbreite von teils etwa 14 Metern die Freigabe erfolgreich durchgeführt wurde. Ein weiteres Beispiel einer schon immer praktizierten

[69] Quelle | Fachhochschule Erfurt: Planungsleitfaden Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr, *http://radsam-kampagne.de/wp-content/uploads/2018/03/2018-03-07_Planungsleitfaden_Radsam_Kampagne.pdf*, abgerufen am 03.12.2018

Freigabe befindet sich in Riesa (Elbe), wo die 700 Meter lange Fußgängerzone „Hauptstraße“ für den Radverkehr freigegeben ist.

Abbildung 6.30: Beispieldarstellung einer für den Radverkehr freigegebenen Fußgängerzone in Offenbach (Main)[70]

Die Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr bedeutet eine deutlich attraktivere Route für Radfahrer vom Hauptbahnhof in die Innenstadt bzw. in die Fußgängerzone. Sie legalisiert die ohnehin gängige Praxis vieler Radfahrer mit angepasster Geschwindigkeit den Breiten Weg zu befahren. Durch eine Öffnung der Fußgängerzone für Radfahrer bestehen Chancen den Breiten Weg zu beleben und die Einzelhändler zu stärken. Es wird empfohlen, die Öffnung der Fußgängerzone Breiter Weg auf Probe zunächst ein Jahr lang zu testen. Anschließend sollte dieses Jahr evaluiert werden und danach entschieden werden, ob eine generelle Öffnung bestehen bleiben soll oder nicht.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Halberstadt	

[70] Quelle | Stadt Offenbach, *https://www.offenbach.de/leben-in-of/verkehr-mobilitaet/mit-dem-fahrrad/mit-dem-rad-durch-die-fussgaengerzone.php#*, abgerufen am 14.12.2018

6.5.8 R8: Verbesserung des Fahrkomforts auf wichtigen Radverkehrsachsen

Herausforderungen:

Die Qualität der baulichen Ausführung von Radverkehrsanlage ist wichtig für Verkehrssicherheit sowie Fahrkomfort.

Wie bereits in der Bestandsanalyse, im Kapitel 3.4.3, dargelegt, sind vor allem im historischen Innenstadtbereich, u. a. aus Gründen des Denkmalschutzes, Einschränkungen hinsichtlich der Nutzungsqualität von Radverkehrsanlagen festzustellen.

Ziele und Ansprüche:

Grundsätzlich soll dem Radfahrer in Bezug auf Linienführung, Oberfläche, Gradiente und Freihaltung des Lichtraums unter Berücksichtigung der Geschwindigkeitsanforderungen mindestens die gleiche Qualität angeboten werden, wie sie sich für den Kfz-Verkehr etabliert hat[71]. Dies ist vor allem dort wichtig, wo neben der Erschließungs- auch Verbindungsfunktionen (z.B. auf bedeutsamen Radverkehrsachsen) gewährleistet werden.

Beschreibung und Beurteilung:

An die **Deckschichten** für Radverkehrsanlagen werden gemäß den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“[72] (ERA) folgende grundlegende Anforderungen gestellt:

- dauerhaft ebene Oberfläche mit möglichst geringem Rollwiderstand,
- hohe Griffigkeit, auch bei Nässe und
- Allwettertauglichkeit (gute Entwässerungseigenschaften zur Vermeidung von Pfützenbildung und aufspritzendem Schmutz, Vermeidung von Staubbildung, gute Räumbarkelt bei Schnee).

Auch eine gute **Qualität des Verkehrsablaufs** trägt zum Fahrkomfort bei. Hier sollte auf die unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus der Radfahrer eingegangen werden (Überholmöglichkeiten) sowie der erforderliche Kraftaufwand minimiert und Zeitverluste vermieden werden (zum Beispiel bei Ampelschaltungen). Verschwenkungen an Radwegen sind so herzu-

[71] Quelle | FGSV: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010
[72] Quelle | FGSV: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010

stellen, dass diese ohne eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit befahren werden können. Dazu sind die Verschwenkungen möglichst spitzwinklig (maximal 30°) auszuführen. Durch eine direkte Radverkehrsführung in der Knotenpunktzufahrt werden Umwege, zusätzliche Signalquerungen und damit zusätzliche Wartezeiten, aber auch Unfallrisiken minimiert und zugleich der Fahrkomfort für Radfahrer deutlich erhöht.

An Grundstückszufahrten sind Radwege im Regelfall ohne Unterbrechungen weiterzuführen. Dies dient zum einen dazu, dem Radfahrer einen durchgängigen Fahrkomfort zu gewährleisten. Zum anderen sollen Konflikte mit ein- und ausfahrenden Fahrzeugen vermieden werden (keine Andeutung einer Vorrangsituation für Kfz im Zuge der Grundstückszufahrt). Die Absenkungen sollten, wie in Abbildung 6.31 dargestellt, im Bereich des Sicherheitstrennstreifens angewandt werden.

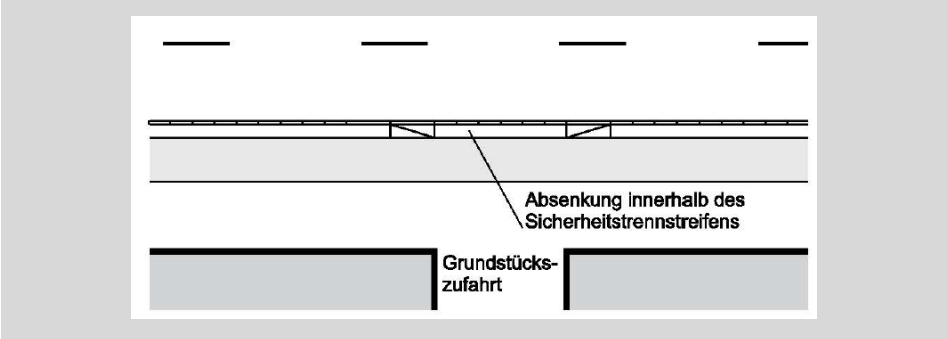

Abbildung 6.31: Ausbildung von straßenbegleitenden Radwegen im Bereich von Grundstückszufahrten[73]

Auf den mit einem Pflasterbelag ausgestatten Sammelstraßen Braunschweiger Straße, Voigtei, Johannesbrunnen und Gröperstraße sollten besonders entlang der älteren Teilabschnitte die Verlegung eines für Radfahrer komfortabel befahrbaren geschliffenen Pflasters geprüft werden. Für die Sturzgefahr an den häufig zu überquerenden Straßenbahngleisen kann bisher noch keine einfache Lösungsmöglichkeit vorgeschlagen werden. Ein Pilotversuch in Zürich mit einer einfach zu befahrenden Gummifüllung in den Rillen der Gleise hat sich bisher durch die nötige Anpassung der

[73] Quelle | FGSV: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010

Gleise und die Instandhaltung des Füllmaterials als sehr kostenintensiv herausgestellt[74].

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Einzelmaßnahmen innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Halberstadt	

[74] Quelle | Nationaler Radverkehrsplan: Fahrradfreundliche Tramgleise – Zwischenbilanz eines Versuchs in Zürich, *https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/fahrradfreundliche-tramgleise-zwischenbilanz-eines*, abgerufen am 02.01.2019

7 Handlungskonzept

Das Handlungskonzept stellt den Ergebniskern der vorangegangenen Kapitel und Untersuchungen dar. Vor dem Hintergrund der Realisierungsmöglichkeiten der Stadt Halberstadt werden die in Kapitel 6 vorgeschlagenen Maßnahmen nach zeitlicher Umsetzbarkeit kategorisiert und mit einer Kostenklasse untersetzt.

Die zeitliche Kategorisierung erfolgte in drei Gruppen unter dem Aspekt des notwendigen Zeitvorlaufs und gliedert sich wie folgt:

- *Geringer Zeitvorlauf*: innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar
- *Mittlerer Zeitvorlauf*: Vorlauf für konkrete Planung erforderlich
- *Hoher Zeitvorlauf*: komplexe Planung bzw. Grunderwerb erforderlich

Vor dem Hintergrund der Finanzierungsmöglichkeit der Stadt Halberstadt erfolgte zudem eine gutachterliche Grobschätzung der Kosten jeder Maßnahme. Für die kostenseitige Zuordnung wurden folgende Kostenklassen (KK) verwendet.

- *1*: 0 bis 10.000 €
- *2*: 10.001 € bis 50.000 €
- *3*: 50.001 € bis 250.000 €
- *4*: 250.001 € bis 1.000.000 €
- *5*: 1.000.001 € bis offen

Nr.	Titel	Notwendiger Zeitverlauf	Kosten-klasse
Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen:			
V1	Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 im innerstädtischen Netz	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	1
V2	Umgestaltung des Hohen Weges	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	4
V3	Umgestaltung der Kühlinger Straße	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	3
V4	Umgestaltung der Heinrich-Julius-Straße		
	▸ Heinrich-Julius-Straße (Haltestelle Holzmarkt)	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	3
	▸ Heinrich-Julius-Straße (Kühlinger Straße – B 79)	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	1
	▸ Querungsmöglichkeit an der Haltestelle Heinrich-Julius-Straße	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	2
V5	Umgestaltung der Schmiedestraße		
	▸ Verbesserung der Querungsbedingungen für Fußgänger	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	1
	▸ Verbesserte Straßenraumgestaltung	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	3
V6	Umgestaltung der Röderhofer Straße / Am Burchardianger (Braunschweiger Straße – Huystraße)		
	▸ Umgestaltung Straßenraum Röderhofer Straße	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	4
	▸ Überführung Radverkehr Am Burchardianger	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	2
	▸ Umgestaltung Knotenpunkt Röderhofer Straße / Sargstedter Weg / Am Burchardianger	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	4

Nr.	Titel	Notwendiger Zeitverlauf	Kosten-klasse
	▸ Alternatives Einbahnstraßensystem	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	3
V7	Umgestaltung des Knotenpunktbereichs Am Siechenhof		
	▸ Umbau zum Kreisverkehr	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	5
	▸ Alternative: Kleinteilige Maßnahmen	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	4
V8	Umgestaltung der Bleichstraße / Schützenstraße (Am Bullerberg – Antoniusstraße)		
	▸ Sanierung Bleichstraße / Schützenstraße	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	5
	▸ Veränderte Verkehrsorganisation Knotenpunkt Schützenstraße / Wehrstedter Straße / Dr.-Springorum-Straße	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	4
V9	Umgestaltung der Straße Woort[75]		
	▸ Umbau zum Minikreisverkehr	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	3
	▸ Einengung am Knoten Woort / Gerberstraße / Antoniusstraße / Schuhstraße	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	1
V10	Verstärkung der Werbe-Aktivitäten für den Umweltverbund		
	▸ Mobilitätsberatung	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	2
	▸ Informations- und Marketingplattform für klimafreundliche Verkehrsmittel	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	2

[75] Maßnahmenwunsch aus der Bürgerbeteiligung zur Bestandsanalyse

Nr.	Titel	Notwendiger Zeitverlauf	Kosten-klasse
	▸ Weiterführende Aktivitäten / Kampagnen	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	1
Maßnahmen des Kfz-Verkehrs:			
K1	Einsatz von Kreisverkehren an Knotenpunkten des Hauptverkehrsstraßennetzes	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	4
K2	Weiterführende Strategie zur Parkraumbewirtschaftung	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	2
K3	Ordnung des Besucherverkehrs	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	2
K4	Förderung der Elektromobilität im privaten Individualverkehr		
	▸ Umsetzung eines Standortkonzepts Ladeinfrastruktur	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	2
	▸ Etablierung eines E-Sharing-Angebotes	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	2
	▸ Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen im öffentlichen Raum	Innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	1
Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs:			
Ö1	Barrierefreier Ausbau wichtiger Haltestellen in der Innenstadt	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	3
Ö2	Neue Direktverbindung zwischen Hauptbahnhof und Klinikum	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	1
Ö3	Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Regionalbusverkehr		
	▸ Neue Haltestelle Heinrich-Julius-Straße (Variante 1)	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	2
	▸ Mitbenutzung Haltestelle Fischmarkt (Variante 2.1)	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	1

Nr.	Titel	Notwendiger Zeitverlauf	Kosten-klasse
	▸ Erweiterung der Haltestelle Fischmarkt (Varianten 2.2–2.3)	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	2
	▸ Ausbau Verknüpfungspunkt Sargstedter Weg	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	2
Ö4	Weiterentwicklung betrieblicher Mobilitätsangebote	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	2
Maßnahmen des Fußverkehrs:			
F1	Ergänzung und Aufwertung des Gehwegnetzes		
	▸ Schützenstraße (mit Straßenraumsanierung gemäß V8)	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	5
	▸ Sargstedter Weg	Vorlauf für konkrete Planungen erforderlich	3
	▸ Walther-Rathenau-Straße	Innerhalb von 2 Jahren umsetzbar	1
	▸ Lindenweg / Kühlinger Straße	Innerhalb von 2 Jahren umsetzbar	2
	▸ Küchengarten / Taubenstraße	komplexe Planung bzw. Grunderwerb notwendig	3
	▸ Parkwege / Sanierung von Gehwegen	Parkwege innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar; Gehwegsanierung in Etappen umsetzbar	2
F2	Verbesserung der Querungsbedingungen für Fußgänger		
	▸ Mittelinsel auf Huystraße	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar erforderlich	2
	▸ Zusätzliche Fußgänger-LSA am Knotenpunkt B 97 / Theaterpassage / Wilhelm-Külz-Straße	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	2

Nr.	Titel	Notwendiger Zeitverlauf	Kosten-klasse
	▸ Mittelinseln auf der Schützenstraße	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	2
	▸ Querungsmöglichkeit auf der Heinrich-Julius-Straße	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	2
F3	Barrierefreie Gestaltung von Fußverkehrsanlagen	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	2
Maßnahmen des Radverkehrs:			
R1	Schließung von Netzlücken im Radverkehr und Schaffung moderner Radverkehrsanlagen		
	▸ Heinrich-Julius-Straße (Haltestelle Holzmarkt)	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	2
	▸ Heinrich-Julius-Straße (Kühlinger Straße – B 79)	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	1
	▸ Schützenstraße / Bleichstraße (mit Straßenraumsanierung gemäß V8)	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	5
	▸ Straße der Opfer des Faschismus (B 79)	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	3
R2	Grundsätze zur sicheren Führung des Radverkehrs	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	2
R3	Überprüfung der Benutzungspflicht, Beschilderung von Radverkehrsanlagen	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	1
R4	Systematische Prüfung der Straßenabschnitte zur Einbahnstraßenfreigabe für den Radverkehr (Maßnahme der Kategorien 1–2)	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	1
R5	Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	2

Handlungskonzept

Nr.	Titel	Notwendiger Zeitverlauf	Kosten-klasse
R6	Systematische Förderung des Radverkehrs	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	2
R7	Prüfung der Freigabe für den Radverkehr in der Fußgänger-zone	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	1
R8	Verbesserung des Fahrkom-forts auf wichtigen Radverkehr-sachsen	Einzelmaßnahmen innerhalb von 2 Jahren nach Be-ginn umsetzbar	1

Besonders Maßnahmen der Umgestaltung von Verkehrs- und Straßenräumen sind erst nach einer vertiefenden Planung umsetzbar. Aus diesen Rahmenbedingungen heraus sollten die einleitenden Schritte für die Realisierung folgender wichtiger Weichenstellungen zur Verkehrsgestaltung in der Innenstadt möglichst zeitnah unternommen werden:

- V1: Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 im innerstädtischen Netz
- V2: Umgestaltung des Hohen Weges
- V4: Umgestaltung der Heinrich-Julius-Straße
- Ö3: Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Regionalbusverkehr

Für einige Maßnahmen, besonders zur Ertüchtigung des nördlichen Stadtrings, liegen bereits Planungen vor, die unter Berücksichtigung der Finanzierungsmöglichkeiten kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden sollten. Die im Gutachten vorgeschlagenen Ergänzungen und Alternativvorschläge sollten dabei Eingang in die Planung und Umsetzung folgender Maßnahmen finden:

- V6: Umgestaltung der Röderhofer Straße / Am Burchardianger (Braunschweiger Straße – Huystraße)
- V7: Umgestaltung des Knotenpunktbereichs Am Siechenhof
- V8: Umgestaltung der Bleichstraße / Schützenstraße (Am Bullerberg – Antoniusstraße)

Für die Umsetzung erster Maßnahmen zur Anpassung des Straßennetzes in der Innenstadt ist die vorherige Umsetzung von allen Maßnahmen entlang des Stadtrings nicht notwendig. Gleichwohl kann mit der zeitnahen Umsetzung einer Pilotmaßnahme zur Ertüchtigung des Stadtrings und zur Anpassung des Straßennetzes in der Innenstadt die verkehrliche Strategie der Stadt Halberstadt besser kommuniziert werden.

Zur Stärkung der Kultur des Radfahrens und des zu Fuß Gehens in Halberstadt sind besonders folgende Maßnahmen als einfache aber wirkungsvolle Maßnahmen mit einem niedrigen Grad an Abhängigkeiten und einem niedrigen notwendigen Zeitvorlauf zu empfehlen:

- Querungsmöglichkeit auf der Heinrich-Julius-Straße (Teil der Maßnahme F2: Verbesserung der Querungsbedingungen für Fußgänger)
- F3: Barrierefreie Gestaltung von Fußverkehrsanlagen
- R3: Überprüfung der Benutzungspflicht / Beschilderung von Radverkehrsanlagen

- R4: Systematische Prüfung der Straßenabschnitte zur Einbahnstraßenfreigabe für den Radverkehr
- R5: Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten
- R7: Prüfung der Freigabe für den Radverkehr in der Fußgängerzone

Anhangverzeichnis

Anhang 1: Auswertung der Bürgerbeteiligung am 18.01.2018
Anhang 2: Wichtige Ziele in der Innenstadt
Anhang 3.1: Kfz-Analysekarte
Anhang 3.2: Kfz-Verkehrsmengenkarte
Anhang 3.3: Kfz-Verkehrsmengenkarte im Durchgangsverkehr
Anhang 3.4: Kfz-Knotenpunktzählungen
Anhang 3.5: Kfz-Parkraumerhebung
Anhang 3.6: ÖPNV-Analysekarten
Anhang 3.7: Radverkehr-Analysekarte
Anhang 3.8: Fußverkehr-Analysekarte
Anhang 3.9: Mängelkarte
Anhang 4.1: Maßnahmenliste
Anhang 4.2: Prinzipskizze Umgestaltung Hoher Weg
Anhang 4.3: Maßnahmenskizzen Kühlinger Straße
Anhang 4.4: Leistungsfähigkeitsbetrachtung KP Kühlinger Straße / Heinrich-Julius-Straße
Anhang 4.5: Prinzipskizze Gestaltung Heinrich-Julius-Straße
Anhang 4.6: Leistungsfähigkeitsbetrachtung KP Am Siechenhof
Anhang 4.7: Prinzipskizze Gestaltung KP Am Siechenhof
Anhang 4.8: Leistungsfähigkeitsbetrachtung Kreisverkehr Huystraße / Röderhofer Straße