

Stellungnahme der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zur Zukunft der Hochstraße im Rahmen der Diskussion zum Verkehrsentwicklungsplan 2025

05.09.2011

Die Stadtratsfraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sieht die Hochstraße als große „Wunde“ mitten in unserer Altstadt. Ein Verzicht auf die Hochstraße (nach der Querung der Saale, also etwa ab Glauchaer Platz) würde in unseren Augen einen erheblichen gesundheitlichen (Reduktion von Lärm und Schadstoffausstoß), ästhetischen (Herausstellung des kulturellen Erbes „Franckesche Stiftungen“) und stadtplanerischen (Überwindung der wahrgenommenen Trennung zwischen Altstadt und Glaucha) Gewinn für unsere Stadt mit sich bringen.

Doch in Anbetracht der Auslastungszahlen (ca. 40.000 Fahrzeuge am Tag), der momentan etablierten innerstädtischen Verkehrsströme und des individuellen Mobilitätsverhaltens der Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt ist es problematisch, im zeitlichen Betrachtungshorizont der Verkehrsentwicklungsplanung 2025 Alternativen zu finden, die geeignet und durch die Stadt finanzierbar wären. Auch die mögliche Fertigstellung der HES Ost (Osttangente) oder der A143, wird an der der Verkehrsbelegung in den nächsten Jahren nichts ändern.

Jedoch: Auch wenn die grüne Fraktion derzeit keine machbare Alternative zur Hochstraße sieht, so teilen wir keinesfalls die Auffassung, dass dieses Bauwerk auch auf lange Sicht unverzichtbar ist. Zudem gilt: Die Entscheidung über Art und Umfang der Zwischensanierung bis 2025 dürfte eine präjudizierende Wirkung auf das langfristige Schicksal der Hochstraße, weit über den aktuellen Betrachtungshorizont hinaus, entfalten. Würden in den nächsten Jahren beide Brückenhälften teilsaniert, würde es späteren Verantwortlichen deutlich schwerer fallen, die Brücke noch grundsätzlich in Frage zu stellen. Dieses Signal der Affirmation des Status quo wollen wir nicht.

In der bisherigen Diskussion zum VEP 2025 ist deutlich geworden, dass ein Teil der Diskussionsteilnehmerinnen und -teilnehmer nur ausgesprochen ungern über die Richtung nachdenken will, in die sich mittel- bis langfristig das (Auto)Mobilitätsverhalten in unserer Gesellschaft und unserer Stadt entwickelt. Doch für die Beantwortung der Frage, ob wirklich ein langfristiger Bedarf für die Hochstraße bestehen bleibt, ist genau dies erforderlich. Denn zumindest sollten wir in diesem Diskussionszusammenhang aus den Fehlern der Vergangenheit lernen und nicht alte Fehlentscheidungen teuer in die Zukunft hinein zementieren – wir sollten uns als Stadt da im wahrsten Sinne des Wortes nichts verbauen. Nicht zuletzt, um zu entscheiden, ob wir in wenigen Jahren wirklich noch beide Hochstraßenbrücken werden zwischensanieren müssen. Einziges Kriterium für einen Erhalt kann nur die Zahl der sie noch unbedingt benötigenden Fahrzeuge sein. Im Jahr 2025 genauso wie bspw. im Jahr 2045.

Dabei sind die Trends und Signale in der aktuellen, mehrfachen Mobilitäts-Umbruchsituation nicht immer eindeutig, teilweise sogar widersprüchlich. Beispielhaft sei erwähnt:

- der Erdölpreis wird allein schon angesichts sinkender Fördermenge und global steigender Nachfrage weiter steigen, sodass der bisherige motorisierte Individualverkehr für immer breitere Bevölkerungsschichten immer teurer werden dürfte
- die dringend gebotene Begrenzung der Klimawandelfolgen dürfte ebenfalls kaum ohne substanzielle Reduktion des erdölbasierten Verkehrs-Sektors möglich sein

- die Entwicklung der (individuellen) E-Mobilität steckt noch in den Kinderschuhen, aber dies dürfte dennoch die einzige vielversprechende Entwicklungsperspektive für die Automobilindustrie darstellen – mit unbekanntem Ausgang
- das Mobilitätsverhalten größerer Bevölkerungsschichten ändert sich, ein eigener PKW wird insbesondere für junge Städter immer verzichtbarer, für sie steht zunehmend die Verfügbarkeit vielfältiger Alternativen im Vordergrund
- die demographische Entwicklung in Sachsen-Anhalt und die Schrumpfung von Stadtgebieten werden wohl zu einer Reduktion der MIV-Nutzerinnen und -Nutzer führen und die Stadt Halle noch vor große Herausforderungen stellen
- für einen Großteil der Pendler in die Stadt hinein und aus ihr heraus scheint der eigene PKW hingegen nach wie vor unverzichtbar
- und auch im Bereich des Wirtschaftsverkehrs scheint der Vorrang des straßengebundenen Verkehrs noch immer ungebrochen, die Schiene gewinnt nicht gerade Marktanteile hinzu

Genau, die Zukunft betreffende, Prognosen sind bekanntlich schwer, doch ziemlich sicher dürfte der deutliche Rückgang an CO₂-emittierenden Fahrzeugen sein. Dass für eine bündnisgrüne Ratsfraktion ein möglicher Rückgang dieses lauten und umweltschädlichen Verkehrs kein besonderes Problem darstellt, dürfte nicht sonderlich verwundern. Viel entscheidender für die Frage der Entwicklung einer zukunftsfähigen Mobilitätsstruktur ist unsere Meinung nach, in der Stadt Halle weiterhin Sorge für bezahlbare, ökologisch vorteilhaftere Alternativen wie bessere ÖPNV-Angebote zu tragen. Ob zu diesen Alternativen eine zahlenmäßig signifikante E-Mobilität gehören wird, bleibt noch offen.

Vor dem Hintergrund dieser Erwartungen leiten wir die grundsätzliche Forderung ab, uns als städtische Gemeinschaft auf diese Zukunft mit wahrscheinlich deutlich geringerer MIV-Nutzung einzustellen, mindestens aber keine Entscheidungen zu treffen, die die Nutzung der Hochstraße unnötig verlängern.

Vielmehr sollten wir die aktuelle Übergangssituation als Chance begreifen, diesen Wandel in unserem städtischen Mobilitätsverhalten und -angebot zu gestalten. Wir könnten – quasi auf dem Wege einer sich selbst erfüllenden Prophezeiung – die Hochstraße überflüssig machen und die teuren Kosten einer Vollsanierung sparen, indem wir den Verzicht auf den eigenen PKW ermöglichen.

Dabei werden wir uns keinesfalls den unzulässigen Vorwurf gefallen lassen, Halle-Neustadt abhängen zu wollen. Wir wollen vielmehr aufzeigen, dass wir als Gemeinwesen die Wegeverbindungen zwischen den beiden Stadtteilen mit heutigen und zukünftigen Mitteln und Mobilitätserwartungen anders realisieren können, als sich das DDR-Planer vorstellen (konnten).

Für die bündnisgrüne Stadtratsfraktion sind daher die folgenden, in der Debatte angeführten Vorschläge nicht als Option oder Alternative geeignet:

- Ausbau der ÖPNV- sowie Rad- und Fußverkehrsverbindung über Elisabethbrücke, Schieferbrücke, Mansfelder Straße und Klausbrücke zu einer vollwertigen Lösung für den motorisierten Verkehr
- „dritter“ Saale-Übergang im Bereich der Saale-Aue/Pulverweiden
- Ersatz durch Tunnellösung
- kontrafaktisches Hoffen auf Entlastung durch A143

Unter dem skizzierten Gedanken der Schadstoffentlastung der Altstadt zumindest interessant ist die Idee, entlang der S-Bahn-Linie eine neue Straßentrasse aus Neustadt in den Süden zu bauen

und von dort an die HES Ost anzubinden, sofern dafür der Verkehr über die Hochstraße deutlich eingeschränkt würde. Aber diese Idee dürfte schon aufgrund der anzunehmenden hohen Baukosten keine Realisierungschance haben. Ganz zu schweigen von der aufzuwerfenden Frage, ob eine derartige Trasse in 20 oder 30 Jahren wirklich noch benötigt wird.

Kurzum: Die Alternative zur Hochstraße ist kein Tunnel, keine „dritte“ Saalequerung und auch kein Neubau an gleicher Stelle, sondern ein anderes Verständnis von großstädtischer Mobilität. Seien es der Ausbau von Car-Sharing, ein umfangreicheres und komfortableres ÖPNV-Angebot, bessere Bedingungen für Radfahrer oder, oder, oder ... Wenn bspw. in den folgenden Wochen im Stadtrat über das Projekt „Stadtbahn 2025“ diskutiert werden wird, dann könnten wir dieses auch als einen entscheidenden Baustein für solcherart zukunftsfähige Mobilitätsangebote betrachten, nicht nur als „Goldgrube“ für all die Straßenbauwünsche, die sich so angesammelt haben. Wir wollen den Verkehr nicht einfach nur auf andere Strecken verlagern, sondern an dessen substanzieller Reduktion arbeiten.

Zwischenziel Teilabriss

Um diese Alternative aktiv herbeizuführen, sollte als Zwischenlösung für eine gänzlich Hochstraßen-freie Stadt im Rahmen des Zeithorizonts des VEP 2025 der Teilabriss (Südbrücke) angestrebt werden. Solange sich die verkehrliche Sicherheit garantieren lässt, sollte dabei die Südbrücke als Ausweichtrasse für die Teilsanierung der Nordbrücke Verwendung finden, um dann abgerissen zu werden.

Überlegung zu einer Kompromiss-Variante

Ein Kompromiss dazu könnte sein, zwar alles auf einen Ein-Brücken-Betrieb bis 2025 einzurichten, aber die unsanierte Südbrücke nicht sofort nach Fertigstellung der Teilsanierung der Nordbrücke abzureißen, sondern sie im unsanierten, aber gesperrten Zustand für eine Weile vorzuhalten. Um auf diese Weise eine Alternative für den Fall vorzuhalten, dass der Ein-Brücken-Betrieb den verkehrlichen Bedarf nicht abdecken kann. Wobei man als Maßstab dafür sicherlich keinen Zeitraum von nur wenigen Wochen nach der Umstellung heranziehen dürfte – doch wenn auch nach einem halben oder einem ganzen Jahr noch eine deutliche Überlastungssituation der Einzelbrücke feststellbar wäre, könnte man dann versuchen, die Zwischensanierung auch der zweiten Brückenhälfte nachzuholen.

Nachteil einer solchen Rückabwicklung wäre, dass die Stadt für einen Zeitraum von mehreren Jahren mit einer sehr unbefriedigenden und belastenden Verkehrssituation auskommen müsste. Dafür würde man auf diesem Wege definitiv feststellen können, ob mindestens eine Brückenhälfte verzichtbar wäre. Würde dieses Ein-Brücken-Experiment schiefgehen, so stünde der absehbare Bedarf für zwei Brücken unbestreitbar fest.

Finanziell dürfte – sehr grob geschätzt – der Unterschied nicht so groß sein: Entweder benötigt man die geschätzten Millionen für die Zwischensanierung der Brückenhälfte oder für deren Abriss.