

BI Hochstraße Halle an der Saale e.V.

"Wir fördern kreative Stadtentwicklung"

Aktionskatalog 2009

<u>Thema</u>	<u>Seite</u>
A) Argumente	1
B) Aktuelle Daten und Verkehrsanalysen	2
C) Möglichkeiten zur Verkehrsvermeidung	2
D) Verkehrsplanung für alternative Verkehrswege	3
E) Notwendiges Handeln	3

*Veröffentlicht am 16. Oktober 2009
in Halle an der Saale*

1. Vorsitzender: Dr. Jens Holger Göttner	Post: c/o Hans-Georg Ungefug Ellen-Weber-Str. 19 D-06120 Halle an der Saale	Kontakt: Fon: 0345-2091-343 Fax: 0345-2091-345 Funk: 0160-90703930 Mail: info@hochstrasse- halle.de www. hochstrasse-halle.de	Bankverbindung: Volksbank Halle BLZ 800 937 84 Konto 1118455
Leitung Beirat: Prof. Dr. Erdmuthe Fikentscher	Vereinsregister Nr.: VR 951 Amtsgericht Stendal		
Arbeitsgruppe Stadt- und Verkehrsentwicklung Sprecher: Ingo Kautz Stv. Sprecher: Dieter Lehmann	Steuernummer: 111/140/04199 Finanzamt Halle-Nord		

- Aktionskatalog 2009 -

A) Argumente

1. Langfristig muss die Hochstraße aufgrund der Verkehrsbelastungen mit hohem finanziellem Aufwand neu gebaut oder total saniert werden, was mit entsprechenden Kosten verbunden ist.
2. Alternative Verkehrsplanungen zur Hochstraße ermöglichen erst die Realisierung neuer Verkehrswege.
3. Die Konzeption und Entwicklung von verkehrstechnischen Lösungen nach der Beseitigung der Hochstraße muss das Ziel haben, vorbehaltlos alle Alternativen zu prüfen und nicht durch Selbstbeschränkung bestimmte Varianten auszuklammern.
4. Eine Entscheidung für eine bestimmte Variante kann erst dann erfolgen, wenn prüffähige Alternativen auf dem Tisch liegen.
5. Eine verkehrsgerechte Verknüpfung der Stadtteile beiderseits der Saale ist nach dem bautechnischen Ende der Nutzungsdauer der Hochstraße spätestens 2020 bis 2030 dann dauerhaft gewährleistet, wenn es sinnvolle Ersatzverkehrswege gibt. Das gilt vor allem für die Erreichbarkeit von Halle-Neustadt.
6. Bestimmender Anlass des Rückbaus sollte allerdings nicht allein das Nutzungsende der Hochstraße sein, sondern vor allem die städtebauliche Herausforderungen. So wird z. B. die langfristige Schrumpfung der Einwohnerzahlen die Neugestaltung der Stadt erfordern, die dann in Stadtgestaltungskonzepten ihren Niederschlag finden.
7. Durch intelligente Konzepte zur Verkehrsvermeidung lassen sich die Fahrzeugmengen auf der Hochstraße und in sonstigen Verkehrsnetz erheblich verringern.
8. Die Meinung, Stadtbelebung durch zusätzlichen innerstädtischen Autoverkehr zu forcieren, ist zu hinterfragen.
9. Als Beispiel zur Verkehrsvermeidung ist Zürich auszuwerten. Seit Jahren reisen Verkehrsplaner aus aller Welt dorthin, um zu erleben, wie eine Stadt mit weniger Autoverkehr und effizientem, optimiertem ÖPNV funktioniert.
10. Optimierung des Busverkehrs aus dem Umland nach Halle gemäß Modell Zürich. Dort werden kleinere Busse mit bis zu 20 Plätzen in hoher Taktdichte an die Endhaltestellen des städtischen ÖPNV herangeführt.
11. Ausweitung von Fußgängerzonen im innerstädtischen Gebiet in den nächsten fünf Jahren auf eine Länge von zehn Kilometern. Umsetzung des Radwegekonzeptes von 1995.

12. Erschließung des Umlandes in einem Radius von fünf Kilometern durch Radwege einschließlich komfortabler Abstellanlagen an ÖPNV-Endhaltestellen.
13. Straßenbahnverkehr von Neustadt in die Innenstadt und zum Bahnhof als Alternative zum PKW optimieren. Die historische Altstadt und die südliche Innenstadt mit ihren vielen Plätzen können so wieder zu einem attraktiven Gesamtareal zusammengefügt werden.
14. Die Chancen, dass die Franckeschen Stiftungen den UNESCO-Weltkulturerbe-Status erreichen, können durch den Rückbau der Hochstraße verbessert werden.
15. Die Anlieger (Krankenhäuser, Schulen, Anwohner) würden von Verkehrslärm und Schadstoffen entlastet werden.
16. Zusammengefasst: Alternativen zur Hochstraße sollen niemand in Halle zu Verlierern machen, sondern alle in der Stadt zu Gewinnern.

B) Aktuelle Daten und Verkehrsanalysen für die Hochstraße

1. Ermittlung des Durchgangsverkehrs auf der Hochstraße.
2. Prognose des Durchgangsverkehrs auf der Hochstraße nach Lückenschluss der A 143 (Westumfahrung Halle).
3. Ermittlung des Ziel- und Quellverkehrs auf der Hochstraße in die Innenstadt.
4. Prognose des Ziel- und Quellverkehrs auf der Hochstraße nach Lückenschluss der A 143 (Westumfahrung Halle).
5. Ermittlung gesamtes Verkehrsaufkommen auf der Hochstraße nach Wochentagen und Tageszeiten .
6. Prognose gesamtes Verkehrsaufkommen auf der Hochstraße nach Wochentagen und Tageszeiten nach Lückenschluss der A 143 (Westumfahrung Halle).
7. Recherche sonstiger vorhandener Daten und Verkehrsanalysen bei Stadt, Land, Bund u.a. Institutionen.

C) Möglichkeiten zur Verkehrsvermeidung

1. Durchfahrtsverbot im gesamten Stadtgebiet für nicht innerörtlichen Lkw-Verkehr spätestens nach Lückenschluss des westlichen Autobahnringes (A 143).
2. Weiträumiges Halle-Umfahrungs-Management für nicht innerörtlichen Pkw-Verkehr durch neues regionales Wegeleitsystem.

3. Modernes Mobilitätsmanagement für innerörtlichen Berufs- und Einkaufsverkehr.
4. Verbesserung der Möglichkeiten zur ÖPNV-Nutzung (Ausbau P+R).
5. Autoverkehrsvermeidung in der Innenstadt durch neue Stadtentwicklungsplanung z. B. durch integrierte Nutzung von Freizeiteinrichtungen, Einkaufszentren, Kulturangebot, Grünanlagen etc.
6. Autoverkehrsvermeidung in der Innenstadt durch neue Fahrradwege- und Fußwegeplanung nach dem Vorbild von Münster oder Freiburg.

D) Verkehrsplanung für alternative Verkehrswege

1. Nutzung und Reaktivierung ursprünglicher innerörtlicher und regionaler Verkehrsplanungen aus der Zeit vor dem Bau der Hochstraße.
2. Möglichkeiten einer stadtzentrumsnahen weiteren Saalebrücke untersuchen.
3. Möglichkeiten einer Nutzung der Klausbrücke prüfen.
4. Möglichkeiten einer stadtzentrumsternen weiteren Saalebrücke untersuchen.
5. Möglichkeiten eines Tunnels prüfen.
6. Alle Verkehrsalternativen sind auf Umweltrelevanz, Verkehrseffizienz und Wirtschaftlichkeit hin zu überprüfen

E) Notwendiges Handeln

1. Beteiligte Institutionen (Stadt, Land, Bund, EU, Umweltorganisationen, Wirtschaftsverbände) müssen sich an einem neuen "Runden Tisch Verkehrsplanung Region Halle" über machbare Möglichkeiten verständigen.
2. Fachleute aus Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung sollen zu den einzelnen Aktionsplänen inhaltliche Vorschläge erarbeiten.
3. Der Einwohnerschaft der Stadt und der Region Halle muss eine Mitwirkungsplattform geboten werden, um im Sinne von Basisdemokratie eine breite Akzeptanz der erforderlichen Veränderungen zu befördern.
4. Stadtverwaltung und Stadtrat in Halle müssen sich verpflichten, trotz knapper öffentlicher Budgets Zukunftslösungen für die Verkehrsentwicklung zu konzipieren, damit rechtzeitig auch Fördermittel akquiriert werden können.
5. Die Diskussion um die Hochstraße sowie der planerische Umgang damit muss vorrangig unter dem Gesichtspunkt der Stadtentwicklung und nicht vorrangig unter verkehrstechnischen Gesichtspunkten gesehen werden. Stichwort: Neue Qualitäten für die Stadt.

6. Impulse zu einer breit angelegten Debatte dazu müssen aus dem politischen Raum kommen, d.h. es muss einen klaren und verbindlichen Planungsauftrag des Stadtrates an die Stadtverwaltung geben, Varianten aufzuzeigen, diese zu planen und zu berechnen. Ein solcher Auftrag muss mit einer verbindlichen Fristsetzung erfolgen.
7. Das Stadtplanungsamt ist als federführende und koordinierende Stelle zu benennen, die den Planungsprozess nach den Vorgaben des Rates nicht nur begleitet, sondern aktiv und zielführend vorantreibt.

Halle, 16. Oktober 2009

Für den Vorstand, den Beirat und die Arbeitsgruppe der BI:

Dr. Jens Holger Göttner
(1. Vorsitzender der BI)