

Aufkleber Mappe außen

**Interessengruppe Verkehrsplaner Halle**

**Günter Brosche**

**Hans-Jürgen Kaufmann**

**Aribert Reinicke**

**Volker Schobeß**

**Zukunftsvision : Halle ohne Hochstraße B 80 ?**

**Interessengruppe Verkehrsplaner Halle**  
**Günter Brosche**  
**Hans-Jürgen Kaufmann**  
**Aribert Reinicke**  
**Volker Schobeß**

## **„Zukunftsvision : Halle ohne Hochstraße B 80?**

Hier Bild aus dem Flyer der BI Rückbau Hochstraße B 80  
einkleben [8]

[8]

**Anregungen zur Diskussion zum Thema Rückbau der Hochstraße,  
der Verlagerung der B 80 und damit des über sie geführten  
innerstädtischen und überörtlichen Durchgangsverkehrs heraus  
aus dem Bereich zwischen Altstadt und südlicher Innenstadt**

**Halle August 2009**

Die Interessengruppe Verkehrsplaner Halle  
Ihr gehören an

Dr.-Ing. Günter Brosche	Halle
Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Kaufmann	Lieskau
Dipl.-Ing. Aribert Reinicke	Halle / Leipzig
Dipl.-Ing. Volker Schobeß	Halle

Seit der Ausarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt 1992 bis 1995 (offiziell bezeichnet als Werkstattbericht) als Basis für das noch aktuelle Verkehrspolitische Leitbild der Stadt Halle, beschlossen durch den Stadtrat 1997, sind ca. 15 Jahre vergangen. Inzwischen eingetretene Veränderungen grundsätzlicher Art im Planungsgebiet Halle erfordern eine Fortschreibung und u. E. auch eine Ausdehnung auf den durch die Autobahnschleife um Halle und Merseburg umfassten Raum.

Die zahlreichen inzwischen fertig gestellten oder in Angriff genommenen Straßen- und Straßenbahnvorhaben sind als Gründe dafür zu nennen. Die Diskussionen

- über einen Rückbau der B 80-Hochstraße (initiiert durch eine Bürgerinitiative),
  - über eine 3.Saalebrücke (einschließlich der B 91 sowie der Röpziger Brücke eigentlich 5. Brücke),
  - zum Thema Stadtumbau, besonders geprägt durch einen umfangreichen Rückbau von Wohngebäuden infolge des lang anhaltenden Bevölkerungsrückganges
- drängen auf eine Aktualisierung, Überarbeitung und Weiterentwicklung des verkehrspolitischen, städtebaulich koordinierten Leitbildes.

Als Interessengruppe der Verkehrsplaner Halle sehen wir Themen für Anregungen aus unserer Sicht als Bürger, welche in der Vergangenheit für diese Stadt zu unterschiedlichen Zeiten als Verkehrs- und auch Stadtplaner gewirkt haben.

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>Vorbemerkungen</b>	4
<b>Rückbau der Hochstraße B80 in Halle</b>	
1. Ausgangssituation	5
Zielstellung	
Städtebauliche Situation	
Verkehrliche Situation	
2. Lösungsansätze	6
2.1. Lösungsansatz 1	6
Rückbau der B 80 Hochstraße / Verlegung in	
0-Ebene	6
2.2. Lösungsansatz 2	7
Tunnel im Bereich der Hochstraße	
2.3. Lösungsansatz 3	8
Verlagerung der Bundesstraße B 80 und damit des	
Durchgangsverkehrs Stadtzentrum	
2.4. Lösungsansatz 4	9
2.4.1 A 143 Fertigstellung des Autobahnringes nordwestlich von Halle	9
2.4.2 Beibehaltung der nördlichen Hochstraße	9
2.4.3 Mittlere (stadtnahe) Südtangente über Lutherbogen bis	
Osttangente	10
2.4.4 Autobahnzubringer Osttangente / Halle-Süd bzw. Süd-West	10
2.4.5 Straßenverbindung über die Saale in Halle-Trotha	10
3. Planungs- und Realisierungszeiträume	10
4. Schlussbemerkungen und Ausblick	11
5. Quellennachweis	12
<b><u>Anlagen / Skizzen</u></b>	
Rückbau B 80 Hochstraße / Verlegung in 0-Ebene	Anl. 1
Vorschlag Tunnel vom Glauchaer Platz bis Franckestraße [7]	Anl. 2
Verlagerung B 80 in Tunnel Torstraße / Philipp-Müller-Straße	Anl. 3
Autobahnschleife A 9 / A 14 / A 38 / A 143 um Halle und Merseburg	Anl. 4
Verlagerung nur der West-Ost Hochstraße B 80 in Tunnel Torstraße / Phillipp-Müller-Straße	Anl. 5
Mittlere (stadtnahe) Südtangente über Lutherbogen zur Osttangente	Anl. 6
A 38 – Anbindung Halle in 3 Varianten	Anl. 7
A 38 - Autobahnzubringer Halle Süd und Halle Süd-West	Anl. 8

## Vorbemerkungen

Die Stadt Halle verfügt über ein weitgehend ausreichendes Hauptstraßennetz, wenn auch teilweise noch eine qualitative Verbesserung erforderlich ist, wie: Delitzscher Straße (in Realisierung) und die Glauchaer Straße (Realisierung offen). Mit der im Bau befindlichen Osttangente erhält die Stadt, besonders aber das Industrie- und Gewerbegebiet im Osten derselben, eine notwendige Netzerweiterung und –verdichtung.

Mit der nach 1995 erfolgten Fortführung der A 14 von Halle-Peißen zur A 2 nach Magdeburg, mit dem Neubau der A 38 zwischen der A 7 bei Göttingen und der A 14 südöstlich von Leipzig sowie der verbindenden, jedoch noch unfertigen A 143 zwischen A 38 und A 14 nördlich von Halle kam die Stadt gemeinsam mit Merseburg in einer in Nord-Süd-Richtung weit ausgedehnten Autobahnschleife zu liegen. Die in gleicher Richtung verlaufende Saale trennt die Stadt. Die B80 übernimmt gegenwärtig als einzige vierstreifige und damit leistungsfähige Hauptverkehrsstraße über die Saale einen hohen Verkehrsanteil zwischen den östlichen und westlichen Stadtteilen, aber auch den Quell- und Zielverkehr zwischen A 38 und dem Gewerbegebiet im Osten von Halle. Sie führt diese Verkehre über die Hochstraße zwischen Altstadt und südlicher Innenstadt, vorbei an den Franckeschen Stiftungen und dem Krankenhaus St. Elisabeth und St. Barbara.

Eine Bürgerinitiative hält diese Hochstraße für einen trennenden, städtebaulichen Faktor und fordert den Rückbau derselben. Wenn auch in Zukunft der Verkehr auf der Hochstraße, abgeleitet u.a. aus der weiter stark sinkenden Einwohnerzahl, zurückgehen kann, so jedoch nicht in einer Dimension, die den Verzicht auf Entlastungsstraßen erlaubt. Auch die Fertigstellung der A 143 bis zur A 14 wird auf ihr keine spürbare Verkehrsentslastung bewirken, wie sie mit Fertigstellung der A 14 in der Trothaer Straße in Halle eintrat.

Die Einführung des Verkehrs der A38 vom Westen über die A 143- Westumfahrung und dann weiter radial über die ca. sieben Kilometer nördlich liegende B80 in das Stadtgebiet ermöglicht nicht die angedachte stärkere Nutzung der Osttangente für diesen Quell- und Zielverkehr. Es bestehen verkehrsrelevante Abhängigkeiten zwischen den Funktionen von A 38, Osttangente und Hochstraße B 80 im Stadtzentrum.

Die in der vorliegenden „Zukunftsvision“ für Halle in Ansätzen skizzierten Lösungen erheben nicht den Anspruch, dass unter ihnen die Lösung als Voraussetzung für den Rückbau der Hochstraße enthalten ist. Es wurden Lösungen skizziert und eingefügt, welche der Osttangente Verkehr zuführen, andererseits die B 80 Hochstraße entlasten können (s. Anl. 6 und Anl. 8). Eine städtebaulich, verkehrsplanerisch und wirtschaftlich optimale Lösung für die veränderte Führung und Gestaltung der B 80 im Stadtgebiet und andere Straßenbaumaßnahmen kann nur Ergebnis entsprechender komplexer stadt- und verkehrsplanerischer Untersuchungen sein.

Die Interessengruppe Verkehrsplaner Halle möchte mit den hier vorgelegten Vorschlägen eine konkret werdende Diskussion anregen, die nicht ausschließlich von dem Thema „Rückbau der Hochstraße B 80“ bestimmt ist.

# Rückbau der Hochstraße B80 in Halle

## 1. Ausgangssituation

### Zielstellung

- Mit der hier vorgelegten „**Zukunftsvision : Halle ohne Hochstraße B 80?**“ soll die Diskussion zum Rückbau der B 80 Hochstraße in eine konstruktive Ebene gehoben werden.

Die Autoren gehen davon aus, dass im Raum Halle-Merseburg, also innerhalb der Autobahnschleife, auch im Stadtgebiet von Halle, ein in seinen Grundzügen bereits leistungsfähiges Straßennetz vorhanden ist, das aber teilweise vervollständigt werden muss oder einer Umgestaltung, eines Ausbaus bedarf, um künftigen auch qualitativen Anforderungen zu genügen. Dazu zählen u.a.:

- o Schließung des Autobahnringes durch die A 143
- o Ausbau Delitzscher Straße
- o Fortführung und Abschluss Osttangente
- o Ausbau Böllberger Weg (nördlicher Abschnitt) / Glauchaer Platz.

Die aufgezählten und auch skizzierten Ideen sind als Einstiegsanregungen für eine fortführende Planung zu verstehen.

### Städtebauliche Situation

- Die Hochstraße im Zuge der B 80 in Halle zwischen Altstadt und südlicher Innenstadt, gebaut um 1980, ist eine „Sichtbarriere aus Beton, die den städtebaulich empfindlichen Bereich nachhaltig gestalterisch belastet“ [3; Seite 132].
- Die Hochstraße B 80 trennt optisch Altstadt und südliche Innenstadt, sie stört die städtebauliche Situation im Bereich der Franckeschen Stiftungen und des Krankenhauses St. Elisabeth. Sie wird als städtebaulicher Störfaktor betrachtet, hinderlich für die Aufnahme der Franckeschen Stiftungen in die Liste des Weltkulturerbes.
- Der Rückbau der Hochstraße ist deshalb das erklärte Ziel der „Bürgerinitiative Hochstraße Halle an der Saale e.V.“

### Verkehrliche Situation

- Die B 80 mit der Hochstraße stellt die einzige leistungsfähige und verkehrsgünstige Verbindung der westlich der Saale gelegenen Stadtteile und der Region westlich von Halle mit dem Stadtzentrum, dem östlichen Stadt-, Wohn-, Gewerbe- und Industriegebiet von Halle und weiter zu den Verkehrs- und Gewerbegebieten entlang der Autobahn A 14 Richtung Leipzig (Flughafen Leipzig-Halle, Messe Leipzig, Autowerke und u.a.m.) her.
- „Innerstädtischer Durchgangsverkehr“ und „überörtlicher Durchgangsverkehr der Stadt Halle“ überlagern sich auf der Hochstraße. Der „innerstädtische Durchgangsverkehr“ (dazu gehört z.B. Verkehr zwischen Halle-Neustadt und dem Riebeckplatz) hat einen dominierenden Anteil am Verkehr über die Hochstraße
- Durch die Hochstraße wird der Binnenverkehr zwischen der historischen Altstadt und der südlichen Innenstadt getrennt vom „innerstädtischen und überörtlichen Durchgangsverkehr“, dem durchgehenden Verkehr zwischen Rennbahnkreuz westlich der Saale und Knotenpunkt „An der Waisenhausapotheke / Franckestraße“ am östlichen Rand der Altstadt.
- Nur durch die Trennung des Binnenverkehrs von Altstadt und südlicher Innenstadt von den beschriebenen Durchgangsverkehren ist im innerstädtischen Bereich (0-Ebene) eine gerade noch akzeptierbare Abwicklung des Straßenverkehrs gegeben. Die dafür

verfügbaren Straßen (Waisenhausring, Franckeplatz, Moritzzwinger) sind in ihrer Leistungsfähigkeit aus gegebener baulicher Enge auf die Sicherung der notwendigen Fahrbeziehungen begrenzt. Es kommt hier - im Gegensatz zur Hochstraße - zeitweilig zu Stau.

- Der Verkehr über die Hochstraße ist und wird größer als der Binnenverkehr der historischen Altstadt bleiben.
- Die Leistungsfähigkeit der Hochstraße ist höher als ihre derzeitige Belastung. In den Jahren seit 2000 hat der Verkehr, wie allgemein in Halle, auch auf ihr abgenommen. Es besteht ein Zusammenhang zwischen Einwohnerrückgang seit 1990 von ca. 311.000 auf 233.000 im Jahr 2008. Die Prognose 2025 weist 206.000 Einwohner aus[9]. Ein weiterer Rückgang danach ist aus den Lebensbäumen für die Stadt Halle und für das Land Sachsen-Anhalt abzuleiten. Als Folge kann auch längerfristig mit einem Rückgang des Straßenverkehrs gerechnet werden, aber nicht auf eine Menge, die etwa dem heutigen Verkehr der 0-Ebene entspricht.
- Bauliche Ersatzmaßnahmen wären als Voraussetzung des Rückbaus der Hochstraße erforderlich. Selbst bei Fertigstellung der A 143 und der dann denkbaren Nutzung des Autobahnringes kann keine ausreichende Verminderung des die Hochstraße benutzenden Verkehrs erreicht werden. Gründe sind der relativ geringe überörtliche Durchgangsverkehr durch die Stadt und die Wegverlängerung zwischen West und Ost von bis zu 20 km!

## **2. Lösungsansätze**

**Ansatz 1:** Rückbau der B 80 Hochstraße / Verlegung in 0-Ebene

**Ansatz 2:** Verlagerung der B 80 und des Verkehrs von der Hochstraße zwischen Saale und Riebeckplatz in einen Tunnel im Bereich der Hochstraße

**Ansatz 3:** Verlagerung der B 80 und des Verkehrs von der Hochstraße zwischen Saale und Riebeckplatz in einen Tunnel im Zuge von Torstraße / Philipp-Müller-Straße

**Ansatz 4:** Teilweise Verlagerung des Verkehrs von der Hochstraße auf mehrere Entlastungstrassen

### **2.1. Lösungsansatz 1** Anlage 1

#### **Rückbau der B 80 Hochstraße / Verlegung in 0-Ebene**

- Als Voraussetzung des Teil-Rückbaus der Hochstraße im Bereich östlich Glauchaer Platz / Franckeplatz / An der Waisenhausmauer ist an einen Ausbau zu denken, der dem Planungszustand vor dem Bau der Hochstraße weitgehend entspricht.
- Der Durchgangsverkehr ist zwischen Glauchaer Platz über den Franckeplatz hinaus bis Waisenhausapotheke konsequent auf zwei zweistreifigen Fahrbahnen vom Binnenverkehr zu trennen. Auf allseitige Verknüpfungen der Fahrbahnen auf dem Franckeplatz ist zu verzichten. Die niveaugleiche Kreuzung der Fahrbahnen des Durchgangsverkehrs (B 80) mit den Straßenbahnen, Radfahrern und Fußgängern am Franckeplatz sind unvermeidlich aber vertretbar.

- Zwischen Glauchaer Platz und Franckestraße ist die mit dem Straßenbahnneubau in den vergangenen Jahren realisierte Verkehrsanlage vollständig umzubauen. Zwischen Glauchaer Platz und Franckeplatz ergibt sich einschließlich Anliegerfahrstreifen ein Straßenquerschnitt mit teilweise bis zu acht Fahrstreifen.
- Die Rampe an der Waisenhausmauer muss vierstreifig ausgebaut werden. Die Steigungsstrecke entlang der Franckeschen Stiftungen hat erhöhte Lärm- und Abgas-Belastungen zur Folge.
- Letztendlich wird die bisherige optische Trennung der Altstadt von der südlichen Innenstadt durch eine verkehrsbedingte Trennung (Fußgänger, Radfahrer, Straßenbahnen, Kraftfahrzeuge) abgelöst.

### **Fazit:**

- **Die derzeitige städtebauliche unbefriedigende Situation bleibt ungelöst. Dieser Lösungsansatz sollte nicht weiter verfolgt werden, da hier die baulich-optische durch die verkehrliche Trennung von Altstadt und südlicher Innenstadt abgelöst wird.**

## **2.2. Lösungsansatz 2** Anlage 2

### **Tunnel im Bereich der Hochstraße**

In der Ausstellung Wandel-Halle anlässlich der 1200-Jahr-Feier wurde 2006 als alternative Vision ein Straßentunnel vom Glauchaer Platz bis zur Franckestraße gezeigt, der das Gelände und teilweise die Gebäude der Franckeschen Stiftung unterquert. Diese mit einem hohen Bau- und Betriebsaufwand verbundene Tunnelalternative ist aber unter Umständen technisch nicht regelkonform realisierbar, da bei einer voraussichtlich anzunehmenden Lage der Tunnelsohle im Bereich der Gebäude der Franckeschen Stiftungen von 20 bis 25m unter Gelände und dem gegebenen Höhenunterschied zwischen Franckeplatz und Franckestraße von über 20m die zulässigen Straßenlängsneigungen für die Tunnelrampen deutlich überschritten werden. Zu dem wäre von einer anderen Lage der Tunnelrampen im Grundriss als in der Ausstellung gezeigt auszugehen, um eine verkehrlich notwendige Unabhängigkeit des Tunnelbaus von der Hochstraße zu ermöglichen (am Glauchaer Platz gespreizte Tunnelrampen).

### **Fazit:**

- **Ein Tunnel im Bereich der Hochstraße und zum Teil unter dem Gelände der Franckeschen Stiftungen wird städtebaulich, technisch und wirtschaftlich sowie hinsichtlich der zu erwartenden Probleme während des Baus und des Betriebes äußerst schwierig eingeschätzt.**

## 2.3. Lösungsansatz 3 Anlage 3

### Verlagerung Bundesstraße B 80 und des Durchgangsverkehrs aus dem Stadtzentrum in die Torstraße / Philipp-Müller-Straße

- Eine Verlagerung der Bundesstraße B 80 ist in geringst möglicher Entfernung von der jetzigen Lage einzuordnen.
- Für die Lösung wird die Idee eines Tunnels aufgegriffen (Lösungsansatz 2) und die B 80 mit dem innerstädtischen und überörtlichen Durchgangsverkehr aus dem Stadtzentrum in den Bereich Torstraße / Philipp-Müller-Straße verlagert.
- Beide Richtungsfahrbahnen der B 80 verlassen ab Elisabethsaale (Kanal) ihre bisherige Trasse parallel geführt über Holzplatz in Richtung Torstraße. Am Abzweig östlich der Elisabethsaale bietet sich die Gestaltung eines Knotenpunktes an, der es ermöglicht
  - o die Innenstadt nur indirekt über eine Schleifenfahrbahn anzubinden (Vorteil: Verkehr wird von der Altstadt abgewiesen),
  - o die Salineinsel mit Sophienhafen, Mansfelder Straße und Holzplatz erhalten eine vollwertige Anbindung an die B 80 (entlastet Bereich Hallorenring / Ankerstraße).
- Die Hochstraße selbst könnte von der Schleusenbrücke bis zum Knoten An der Waisenhausapotheke / Franckestraße zurückgebaut werden. Die Straßen und Straßenbahnen in der unteren Ebene der Hochstraße (0-Ebene) einschließlich Glauchaer Platz können im derzeitigen Ausbaustand beibehalten werden.
- Der Tunnel in der Torstraße / Philipp-Müller-Straße unter dem Rannischen Platz hat gegenüber dem unter dem Franckeplatz eine Reihe von Vorteilen.
  - o Dieser Tunnel kann ohne Behinderung des Verkehrs der B80 / Hochstraße realisiert werden. Der Straßenverkehr wird im Wesentlichen örtlich umgeleitet. Lediglich für die Straßenbahn ist für die sonst längere Unterbrechung in der Torstraße eine neue Gleisverbindung vom Böllberger Weg / Torstraße zum Glauchaer Platz (dauerhaft) zweckmäßig.
  - o Der Tunnel kann kontinuierlich ansteigend vom westlichen zum östlichen Tunnelportal geführt werden. Es gibt keinen Tiefpunkt innerhalb des Tunnels
  - o Die bestehende Geländesituation im Bereich Torstraße / Philipp-Müller-Straße ergibt eine viel höher liegende Gradienten des Tunnels. So wird die Tunnelsohle am Rannischen Platz etwa in Höhe der Gradienten der vorhandenen Hochstraße am Franckeplatz liegen! Die erforderlichen Rampenneigungen sind realisierbar.
  - o Die westliche Tunneleinfahrt wird von einem niveaugleichen Knoten mit dem Böllberger Weg aus erfolgen müssen (Sicherung Profilverkehr über Schleusen-Saale).
- Das Gebäude Möbelkaufhaus Mansfelder Straße kann erhalten bleiben, nicht aber das Lagergebäude auf der südlichen Seite.
- Eine Zwischenanbindung des Straßennetzes östlich der Saale an die verlegte B 80 ist an der Kreuzung mit dem Böllberger Weg möglich. Damit verkürzt sich die Verbindung Rannischer Platz / Halle-Süd – Saalebrücke / Rennbahnkreuz. Die Glauchaer Straße und der Glauchaer Platz werden entlastet.
- Am östlichen Ende wird der Tunnel über die Professor-Hoffmann-Straße an die Franckestraße angebunden. Über einen Seitenarm ist eine direkte Verbindung zur B 91 und B 6 / **Osttangente** (nur in dieser Richtung; Gegenrichtung über Riebeckplatz) denkbar.
- Die letztendlich zu wählende Lösung wird beeinflusst
  - o durch die allgemeine Verkehrsentwicklung für diesen Straßenzug,
  - o durch die Bebauung des Umfeldes (Stadtumbau, Auswirkungen des Rückbaus von Wohngebäuden),
  - o durch den Stand der Finanzkraft von Stadt, Land und Bund,
  - o durch entlastende Straßenbauten in anderen Bereichen der Stadt u.v.a.m.

## **Fazit:**

**Die Lösung erscheint technisch realisierbar und muss – falls aufgegriffen - noch viele Konkretisierungen erfahren. Das kann betreffen oder veranlasst werden durch**

- **die konkreten Gestaltungsmöglichkeiten im Bereich Prof.-Fritz-Hoffmann-Straße, durch**
- **die Straßenlage in der 0-Ebene oder durch die**
- **0-Ebene kombiniert mit Unterfahung Rannischer Platz**

**Die Lösung bedarf - falls die Tunnelrampen städtebaulich einzuordnen sind - noch vieler technischer Konkretisierungen besonders in den Bereichen Torstraße und Phillipp-Müller-Straße/Prof.-F.-Hoffmann-Straße.**

## **2.4. Lösungsansätze 4.1 – 4.5** Anlagen 4 bis 8

Die Lösungsansätze 1 und 2 beinhalten aus städtebaulicher bzw. technischer Sicht erhebliche Probleme. Auch für den Lösungsansatz 3 mit einer Tunnellösung bestehen Bedenken hinsichtlich der Realisierbarkeit aus wirtschaftlicher Sicht. Damit wird erkennbar, dass ein vollständiger Rückbau der Hochstraße zumindest aus heutiger Sicht ohne Entlastungsmaßnahmen im weiteren Straßennetz nicht realistisch ist.

Die nachfolgenden Lösungen haben daher das Ziel, einzeln oder kombiniert zur Entlastung der B 80 Hochstraße beizutragen, um unter Abwägung der dann bestehenden gesamten Verkehrssituation den reduzierten Verkehr etwa dem Lösungsansatz 1 entsprechend doch in die 0-Ebene zu verlegen. Möglich ist das aber nur dann, wenn die Querschnittsgestaltung der 0-Ebenenlösung durch spürbare Verkehrsentslastung im Zuge der heutigen B 80 verringert werden kann.

Von entscheidender Bedeutung für die Erarbeitung realistischer Lösungsansätze wird zukünftig sein, welche „Angebote“ aus städtebaulicher Sicht als Folge des „Stadtumbaus“ für die erforderlichen neuen Straßentrassen vorgelegt werden.

### **2.4.1 A 143 Fertigstellung des Autobahnringes im Norden von Halle** Anlage 4

- Es ist zu erwarten, dass die Schließung des Autobahnringes um Halle / Merseburg realisiert wird. Die Autoren gehen aber davon aus, dass durch diesen Ring die Entlastung der Hochstraße sehr gering ausfallen wird. Über die Größenordnung werden Aussagen aus der Verkehrsstromerfassung vom 6. Mai 2009 erwartet.

### **2.4.2 Beibehaltung der nördlichen Hochstraße** Anlage 5

- Kurz- oder längerfristig ist es denkbar und aus verkehrlicher Sicht möglich, den Rückbau der nördlichen Hochstraße zurück zu stellen, den Erhalt ihrer Befahrbarkeit vorausgesetzt. Es besteht zwischen den beiden Brückenbauwerken südliche und nördliche Hochstraße kein baulicher Zusammenhang. Die Gestaltung der 0-Ebene wird dabei vom Brückenrückbau nicht betroffen.
- Die verbleibende nördliche Hochstraße könnte wie bisher in Ost-West-Richtung zweispurig, aber auch in beiden Richtungen je einspurig als B 80 genutzt werden, wenn es gelingt, durch weitere Maßnahmen anderen Orts einen entsprechenden Rückgang des Verkehrs zu erreichen.

### **2.4.3 Mittlere (stadtnahe) Südtangente über Lutherbogen bis Osttangente** Anlage 6

- Neue Verbindung von der B 80 Südumgehung Halle-Neustadt / An der Feuerwache bis zur Osttangente über Lutherplatz mit Tunnel in diesem Bereich. Die Einordnung eines Tunnels erfolgte aus Gründen des Lärm- und Denkmalschutzes der dortigen Wohnbebauung.
- Aus wirtschaftlicher Sicht ist ein Tunnel ebenso unrealistisch wie alle anderen. Es bleibt die Frage, wie man hier mit dieser Idee umgeht.

### **2.4.4 Autobahnzubringer Halle-Süd bzw. Süd-West** Anlagen 7 und 8

- Hierzu wird detailliert auf die Ausarbeitung „Brosche: Wo braucht Halle eine „3. Saalebrücke!“? [4] und Hoffmann Leichter, Bezug nehmend auf die Ausarbeitung Brosche „Stellungnahme zur Anbindung der A 38 an das Straßennetz der Stadt Halle“ [5] verwiesen.

### **2.4.5 Straßenverbindung über die Saale in Halle-Trotha** keine Anlage

- Hierzu wird auf die Aussagen des „Verkehrspolitischen Leitbildes der Stadt Halle (Saale)“ [1] von 1997 verwiesen.

## **3. Planungs- und Realisierungszeiträume**

- Für die Planung und Realisierung des Rückbaus der Hochstraße sind etwa 15 bis 20 Jahre in der Diskussion. Ähnliche Zeiten nannten Fachleute aus Düsseldorf und Hannover aus Erfahrungen anlässlich der Vorstellung dortiger Umgestaltungs- und Rückbaumaßnahmen. Für die technisch realisierbaren Ersatzlösungen sind vsl. besonders die wirtschaftlichen, d.h. finanziellen Anforderungen das Realisierungskriterium. Mit der Planung erst zu beginnen, wenn Geld für den Bau selbst verfügbar ist, wäre jedoch eindeutig zu spät.
- Erheblichen Einfluss auf die letztendlich zu wählende Gestaltung der verkehrs- und städtebaulichen Maßnahmen werden Faktoren haben wie z.B.
  - o die künftige Bewertung dieser Zielstellung,
  - o der Einwohnerrückgang, damit verbunden
  - o der Rückbau des Wohnungsbestandes und schließlich
  - o die sinkende Finanzkraft der Stadt.
- Die natürliche Bevölkerungsentwicklung der Stadt Halle wird von 232.000 Einwohner 2009 nach [9] bis 2025 auf 206.000 sinken. Es ist zu vermuten, dass Halle in 40 Jahren (2050) deutlich weniger als 200.000 Einwohner haben wird. Der Rückbau zehntausender Wohnungen wird zu einem Umbau der Stadt führen, dessen Auswirkungen heute noch nicht erkennbar sind. Entlang der Hauptverkehrsstraßen ziehen immer mehr Mieter aus. Was bedeutet das für diese Straßenzüge? Welche Chancen bieten sich für erforderlich neue oder auszubauende Straßen im Zusammenhang mit dem Rückbau der Hochstraße? Zukunftsgerechte Veränderungen der Verkehrswege erfordern die „Vorarbeit“ durch vorausschauende städtebauliche Lösungen.

## **4. Schlussbemerkungen mit Ausblick**

Die Bürgerinitiative hat durch Beharrlichkeit in der Zeit ihrer bisherigen Tätigkeit Bewegung in die Hochstraßen-Diskussion gebracht. Über die Zukunft der B80-Hochstraße, über die Zukunft des Stadtzentrums wird in Halle nachgedacht und wurden Aktivitäten in diesem Sinn ausgelöst. Dazu gehört die von der Stadt durchgeführte Verkehrsstromerhebung am 06. Mai 2009 zur Klärung vieler offener Fragen.

Der Rückbau der Hochstraße ist nicht als verkehrsplanerische Aufgabe sondern als „städtebaulich begründetes Vorhaben“ zu behandeln.

Die unterbreiteten verkehrsplanerischen Varianten und Variationen sind als Einstieg in die notwendigen, zeitaufwendigen und sicherlich auch kontrovers geführten Untersuchungen zu verstehen. Sie lassen aber bereits einige erhebliche Probleme erkennen, mit denen sich weiterführende Untersuchungen befassen müssen.

- Die Tunnellösungen und Anlagen für niveaufreie Verkehrsführungen an Knotenpunkten sind sehr bau-, kosten- und flächenintensiv. Ihre zu erwartenden Realisierungschancen sind unter dem Aspekt der Schrumpfung der Einwohner- und Beschäftigtenzahlen und der künftigen Finanzkraft ernsthaft abzuschätzen, ohne sich von vornherein Beschränkungen aufzuerlegen.
- Es sind jetzt unbedingt ergänzende **stadtplanerische** Untersuchungen notwendig mit dem Ziel, in Ost-West-Ost-Richtung eventuell einen zusätzlichen oder neuen Korridor für die Aufnahme der Straßenhauptverbindung B 80 im Zusammenhang mit dem in Halle extrem zu erwartenden Rückbau des Wohnungsbestandes auszuweisen. Diese Problemlösung kann nur abgestimmt zwischen Stadt- und Verkehrsplanung erfolgen.
- Es wurden Lösungsansätze vorgeschlagen, die auch in Kombinationen zu untersuchen sind. Solche können z. B. sein:
  - o Reduzierung des Verkehrs der B 80 Hochstraße durch Maßnahmen anderen Ortes (s. Lösungsansätze 4) auf ein Maß, dass über die dann beizubehaltende (!) zweistreifige nördliche Hochstraße der Verkehr der B 80 in beiden Richtungen geführt werden kann. Oder:
  - o Schaffung eines Einbahnsystems derart, dass auf der beizubehaltenden (!) nördlichen Hochstraße der Ost- West-Verkehr dauerhaft verbleibt. Die West-Ost-Richtung dagegen wird über die Torstraße / Phillipp-Müller-Straße geführt in der
    - . 0 -Ebene oder einem
    - . Tunnel oder in der
    - . 0-Ebene mit Unterfahung des Rannischen Platzes nach vorausgegangenem (teilweisem) Rückbau der Bebauung westlich und östlich des Platzes.
- Es sind die Chancen des Eingriffs in bestimmte sensible Bereiche der Stadt (z.B. Bereich Saaleaue) abzuwägen.
- U.a.m.

### **Wichtig ist:**

- **Zusammenführung von Stadtplanung und Verkehrsplanung**
- **Voll- und eigenverantwortliche Behandlung des Themas durch das Stadtplanungsamt.**
- **Die Stadtverwaltung sollte jetzt unbedingt den Anstoß geben für entsprechende fundierte Komplexuntersuchungen, auch um eine sachliche Diskussionsgrundlage zu ermöglichen.**

## 5. Quellennachweis

- [1] Verkehrspolitisches Leitbild der Stadt Halle (Saale) - Beschlusstext 1997; Stadtplanungsamt
- [2] Schriften zur Stadtentwicklung von Halle (Saale):  
Verkehrsplanung in Halle (Saale) und ihre Umsetzung bis 2001. 2002; Stadt Halle (Saale) . Dezernat Planen und Umwelt;
- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:  
Dresden – Leipzig – Halle – Chemnitz – Erfurt. 2001; Straßen- und Verkehrsgeschichte deutscher Städte nach 1945; Archiv für die Geschichte des Straßen- und Verkehrswesens Heft 16.
- [4] Günter Brosche  
Wo braucht Halle eine „3. Saalebrücke“?  
Alternative – Autobahnzubringer zwischen Halle und A 38 oder 3. Saalebrücke als Teil der Südtangente Halle. März 2004; Studie unveröffentlicht; liegt Stadtplanungsamt vor
- [5] Hoffmann-Leichter, Beratende Ingenieure.  
Stellungnahme zur Anbindung der A 38 an das Straßennetz der Stadt Halle (Saale) [4], Textteil und Abbildungsteil.  
August 2004; im Auftrag der Stadtverwaltung der Stadt Halle (Saale), Fachbereich Stadtentwicklung und –planung  
Unveröffentlicht
- [6] Friedrich Busmann  
Anmerkungen zur Hochstraße in Halle(Saale) und deren nachhaltige Entlastung.  
2007. Ein Beitrag für die neue Bürgerinitiative
- [7] WandelHalle Stadt als Ansichtssache  
Bild- und Textbuch  
Herausgeber Stadt Halle  
Konzeption und Texte Friedrich Busmann
- [8] Bild auf Titelseite aus Flyer 2009 der BI Hochstraße Halle a. d. Saale e.V.
- [9] Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt - Bevölkerungsstatistik  
Internet: <http://www.statistik.sachsen-anhalt.de/bevoelkerung>