

## **Thesen zum Thema Hochstraße im Rahmen der Diskussion zum VEP 25 am 8.9. 2011**

Der BV Stadtgestaltung Halle möchte mit den folgenden Thesen einen Beitrag zur objektiven Bewertung der Hochstraße als Teil der Infrastruktur leisten:

- Die Errichtung der Hochstraße war kein leichtfertiges Zufallsprodukt sondern Ergebnis bestehender Zwänge und zuvor eingehender Untersuchungen zur Sicherstellung der Verkehrsbewältigung in der Stadt Halle.
- Sie ist nach wie vor auch gegenwärtig unverzichtbar, weil der bestehende Verkehrsstrom von 45.000 – 48.000 Kfz – Einheiten / Tag von West nach Ost und umgekehrt in keiner anderen Weise beherrschbar ist. Wir gehen im übrigen davon aus, dass es wenigstens zur Notwendigkeit einer leistungsfähigen Verbindung über die Saale inzwischen keine unterschiedliche Auffassungen mehr gibt.
- Die Hochstraße ist und bleibt bei Einhaltung der gesetzlich geforderten Unterhaltungs – und Sanierungsarbeiten auf lange Zeit voll funktionsfähig und sichert auf absehbare Zeit die e i n z i g effektive und kostengünstige Verkehrsführung.
- Sie trägt - als städtischer Teil der Bundesstraße 80 – durch Bündelung des Verkehrs - Aufkommens in beträchtlichem Umfang zur Reduzierung des Kfz – Verkehrs in der Innenstadt bei, hält andere Bereiche damit verkehrsarm.
- Die Hochstraße darf – wenn überhaupt – erst n a c h Schaffung und Inbetriebnahme einer anderen, gleich leistungsfähigen Verkehrsführung aufgegeben werden.
- Alle vom BV Stadtgestaltung bewerteten Varianten für einen Ersatz der Hochstraße ergeben einen jeweiligen Finanzbedarf von über 100 Millionen Euro. Es ist schon unwahrscheinlich, dass die Stadt einen entsprechend hohen Betrag für einen Variantenvergleich von Alternativen und anschließender Planung der bestätigten Konzeption bereit stellen kann, ohne vorher den städtischen Haushalt saniert zu haben. Schließlich ginge es um die Beseitigung einer voll funktionierenden Verkehrslösung und eine Neuorientierung aus „Ansichtssache“.
- Aber ganz abgesehen von finanziellen Aspekten, wären Probleme des Grunderwerbs, des Zeitbedarfs für juristische Lösungen mit Flächen - und Immobilieneigentümern und g a n z v o r r a n g i g, des Lärm - und Immissionsschutzes und sonstiger Befindlichkeiten gegenüber dann an anderen Trassen neu betroffenen Anwohnern ganz am Anfang zu klären.
- Schließlich wären auch der gerade erst umgebaute , heute die Verteilfunktionsfunktion des zu 88 % aus Ziel – und Quellverkehr bestehenden Verkehrsaufkommens aus bzw. in Richtung Westen endlich zufriedenstellend wahrnehmende Riebeckplatz und angrenzende Verkehrswege von Änderungen unmittelbar betroffen.

- Zusammenfassend stehen wir auf dem Standpunkt, dass die Hochstraße in der bestehenden Form weiterhin genutzt werden muss und ohne Alternativen auch nach Ablauf der Standzeit in gleicher oder ähnlicher Konstruktion am gleichen Standort die bleibenden Verkehrsaufgaben weiter sichern sollte.

- Bis dahin sollten sich alle Initiativen gemeinsam mit der Stadtplanung auf die Freihaltung von Trassen und Räumen konzentrieren, die für die weitere Entwicklung der Stadt grundsätzlich - und für den Ost – West – Verkehr im Besonderen - wichtig sein könnten.