

## Hallespektrum

15. November 2013 um 07:40 #75440



Enrico Seppelt

Willkommen @mac76, hier dein erster freigeschalteter Beitrag:

*Hallo die Runde,*

*bevor man sich Gedanken über den Abbruch der Hochstraße macht, sollte man nochmals alternative Trassen prüfen. Hier ist aber die Stadt gefordert, welche ihrer hoheitlichen Aufgabe der Planung nachkommen sollte. Persönlich habe ich auch nicht die Superidee, vor allem nicht, wenn es um eine innenstadtnahe Trasse geht. Aber soweit will ich hier nicht ins Detail gehen wollen. Folgend ein Vorschlag für zwei Ost-West bzw. West-Ost Trassen, welche zumindest den Verkehr von und zum Saalekreis aus der Stadt Halle heraushalten könnten, ohne das die Hochstraße gequert werden muss und ohne dass dadurch allzu große Umwege entstehen würden. Leider kann man keine Bilder einfügen, sonst würde ich zwei Karten mit den Trassenverläufen hochladen.*

*Fall 1:*

*B80/A143 (AS Halle-Neustadt) über B80, Rennbahnkreuz, Hochstraße, Riebeckplatz, Volkmanstraße, Dessauerplatz zur B100/A14 (AS Peißen), sozusagen der Klassiker der Ost-West Querung durch Halle. Diese Strecke hat eine Länge von ca. 18 km.*

*Vorschlag: ab B80/A143 (AS Halle-Neustadt), die A143 wird fertiggebaut zur AS Salzmünde, über die im Verkehrsplan der Stadt vorgesehen (geplanten) Straßen im Norden, OU Lettin, Hafnbrücke, B6 bis Bf Halle-Trotha, Zootrasse bis heutiges Ausbauende der Nord-Osttangente, Dessauerplatz, B100 zur AS Peißen. Länge ca. 22 km, somit ein Plus von gerade einmal 4 km. Dafür entfällt die stauanfällige Innendurchfahrt über Riebeckplatz und Volkmanstraße. Größter Schwachpunkt dieser Variante wäre die Realisierung der Zootrasse vom Bf Halle-Trotha zum Ende der heutigen Nord-Osttangente. Die Kosten hierfür wird in absehbarer Zeit niemand aufbringen, für die*

*Anwohner ist die Zootrasse fast nicht zumutbar. OU Lettin, Hafenbrücke und B6 bis Bf Halle-Trotha wären realistisch und zu vertretbaren Kosten umsetzbar aber ohne eine Anbindung zur A14 (AS Peißen) wirkungslos. Daher folgende Untervariante. Ab Bf Halle-Trotha Neubau einer Straße ostwärts über Franzosensteinweg, nördlich am Posthorn und nördlich an Mötzlich vorbei zur Osramstraße. Dort gibt es bereits eine Brücke über die A14. Ausbau dieser Brücke zu einer Teilauffahrt (nur Fahrtbeziehung Peißen-Trotha) auf die A14. Diese Straße (Bf Halle-Trotha, AS Mötzlich/A14) wäre mit deutlich geringeren Aufwand zuzubauen, als die Zootrasse.*

*Die Planung dieser Straße findet man auch in einem Plan von 1935 (siehe Link und dort die Karte von 1935: [http://www.halle.de/push.aspx?s=downloads/de/Leben-Gesellschaft/Verkehr/Planung//Verkehrsentwicklungs-06624/vortrag\\_moebius\\_111102a.pdf](http://www.halle.de/push.aspx?s=downloads/de/Leben-Gesellschaft/Verkehr/Planung//Verkehrsentwicklungs-06624/vortrag_moebius_111102a.pdf)) Die Streckenlänge von der B80/A143 (AS Halle-Neustadt) zur B100/A14 (AS Peißen), über AS Mötzlich beträgt ca. 21 km und ist somit sogar noch kürzer als über die Zootrasse.*

*Fazit: Die Verlängerung der A143 (zumindest bis AS Salzmünde) und der Bau der Hafenbrücke würden auf einmal nicht nur teilräumliche Verbesserungen für Heide-Nord und Trotha bewirken, sondern bis weit ins hallesche Umland wirken und die Hochstraße, Riebeckplatz bzw. die Volkmanstraße vom Ost-West Durchfahrtsverkehr entlasten. Baulich ist bei dieser Variante einiges zu leisten, kann aber als Bau von Autobahnzubringern vom halleschen Norden (Heide-Nord und Lettin zur A143 bzw. Trotha zu A14/As Peißen) gesehen werden. Bis auf die AS Mötzlich, welche bereits im Saalekreis liegen würde, wäre der gesamte Trassenverlauf auf dem Stadtgebiet von Halle, die AS Salzmünde wird im Rahmen der A143 gebaut und kann somit als gegeben angesehen werden.*

*Fall 2:*

*A38/A143 (AD Halle-Süd) über AS Teutschenthal, B80, Rennbahnkreuz, Hochstraße, Riebeckplatz, Volkmanstraße, Dessauerplatz zur B100/A14 (AS Peißen). Diese Strecke hat eine Länge von ca. 23 km und statt über AS Teutschenthal über B80/A143 (AS Halle-Neustadt) eine Länge von 27 km.*

*Vorschlag: ab A38/A143 (AD Halle-Süd) zur AS Bad-Lauchstädt, Neubau einer Straße (parallel zur ICE-Strecke) bis zur OU Korbetha, weiter zur B91 bis Bf Halle-Ammendorf, Ausbau der Eisenbahnstraße (städtische Planung), über Osttangente zur B100/A14 (AS Peißen). Leider wird der 4. BA der Osttangente nur zweispurig, so dass hier als Alternative in*

*Betracht kommt ab Osttangente/B6 zurück zum Riebeckplatz und über Volkmanstraße, Dessauerplatz zur B100/A14 (AS Peißen). Der direkte Weg über den 4. BA Osttangente ist ca. 24 km, ab Osttangente/B6 über Riebeckplatz ca. 26 km lang. Die Streckenlängen sind also ähnlich dem Weg über die B80 und die Hochstraße.*

*Fazit: Eine zweite Ost-West Trasse entsteht, welche die Hochstraße umgehen kann, ohne das ein nennenswerter Umweg entstünde. Die baulichen Maßnahmen fallen im Vergleich zu Fall 1 sehr gering aus, lediglich die neue Straße zwischen der AS Bad-Lauchstädt und der OU Korbetha stellt eine Neuplanung dar, liegt leider außerhalb der Planungshoheit der Stadt Halle. Hier wären Land und Bund gefordert, dass dieser Autobahnzubringer ausgebaut wird. Beim Bau der ICE-Strecke hätte man diese Straße leicht realisieren können. In Halle selber wäre ein Ausbau der Eisenbahnstraße notwendig, welcher jedoch in den städtischen Planungen bereits aufgenommen ist.*

*Gesamtfazit:*

*Im Osten und Westen kommen die Autobahnen der Stadt noch recht nah. Im Norden schwenken A143 und A14 jedoch zu weit nach Norden aus, so dass hier die Autobahnen nicht für innerstädtische Entlastung sorgen können. Im Süd/Osten ist überhaupt keine Autobahn vorhanden. Zusammenfassend kann man sagen, dass Halle mit den beiden von mir vorgeschlagenen Trassen einer nördlichen und eine süd-östlichen Querverbindung so eine Art Außenring bekäme.*