

Interessenkreis hallescher Verkehrsplaner

Thesenpapier B 80 - Hochstraße und 3. Saaleübergang (Entwurf 20.02.2009)

Im Zusammenhang mit den seit 2 Jahren in Halle verstärkt geführten Diskussionen über die Zukunft der B80-Hochstraße sowie über die Zweckmäßigkeit und mögliche Lage einer 3. Saalebrücke haben wir erste Thesen für hierzu notwendige Untersuchungen und Planungen langfristiger Maßnahmen formuliert.

Vorbemerkungen

- Die 2007 gebildete Bürgerinitiative "Hochstraße Halle an der Saale e.V." sieht die B80-Hochstraße als städtebaulichen Störfaktor, der die Altstadt zerschneidet und hat als langfristiges Ziel den "Abriss bzw. eine Umgestaltung der Hochstraße zwischen Waisenhausapotheke und Neustadt" erklärt (MZ vom 27.03.2007).
Seitens der Stadt Halle wird ein Verzicht auf die Hochstraße in absehbarer Zukunft offensichtlich nicht für möglich erachtet, wie aus verschiedenen Veröffentlichungen in der MZ zu entnehmen ist.
- Laut MZ vom 09.10.2008 hat sich das Landesverkehrsministerium nochmals "grundsätzlich zu einer Förderung des geplanten zusätzlichen Saaleüberganges bekannt".
- Das Landesverkehrsministerium und die Stadt Halle wollen 2009 gemeinsam ein Verkehrskonzept für Halle erarbeiten, mit dem für wichtige verkehrspolitische Probleme mittel- und langfristige Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt werden sollen. Entsprechend Mitteilung der MZ vom 09.12.08 sollen dabei z.B. "Vor- und Nachteile einer weiteren Saalebrücke sowie die Frage, ob man auf die Hochstraße in absehbarer Zeit verzichten kann" untersucht werden.
- Die stadt- und verkehrsplanerischen Probleme für Halle sollten auch nach Ansicht des Interessenkreises unbedingt Anlass für entsprechende Verkehrsuntersuchungen sein, welche als einen Schwerpunkt u.a. die Zweckmäßigkeit und Lage einer 3. Saalebrücke sowie mögliche Alternativen zur B80-Hochstraße behandeln müssen. Diese Planungsaufgaben sollten aber koordiniert durchgeführt werden mit den langfristigen Planungen zum Stadtumbau im Rahmen des Flächennutzungsplanes.
- Als Anregung zu solchen Untersuchungen liegt bereits eine Ausarbeitung des Verkehrsplaners i.R. Dr. Günter Brosche vom 14. März 2004 vor, welche von ihm an Stadt- und Landesbehörden, auch an Landräte und Bürgermeister betroffener Kreise und Gemeinden übergeben wurde.

Titel:

„Wo braucht Halle eine '3. Saalebrücke' ?“

(Ein erster Vorschlag zum „Autobahnzubringer Halle Süd-West“ aus dem Jahr 2000 ist hier eingearbeitet)

Im Auftrag der Stadtverwaltung Halle wurde dazu im August 2004 die „Stellungnahme zur Anbindung der A 38 an das Straßennetz der Stadt Halle (Saale)“ Textteil und Kartenteil mit 25 Plänen von Netzberechnungen, von Hoffmann-Leichter, 14612 Falkensee erarbeitet.

Planungsthesen

Auf der Grundlage erster Diskussionen wurden vom Interessenkreis folgende Planungsthesen formuliert:

1. Die B80-Hochstraße ist für den Straßenverkehr von Halle mittel- bis langfristig, d.h. für mehrere Jahrzehnte unverzichtbar.
2. Eine leistungsfähige Straßenverbindung zwischen den Saalebrücken "An der Magistrale" und dem Riebeckplatz ist auch für einen Zeitraum nach einem Abriss der Hochstraße unverzichtbar. Hierzu ist ein Rückbau analog der ursprünglichen Planung der 60er Jahre ohne "verlängerte Hochstraße" über den Franckeplatz vorstellbar (d.h. Glauchaer Platz weiterhin planfrei); unter Beachtung vorliegender Verkehrsprognosen sind dabei aber weitere Netzmaßnahmen zur Bewältigung des hohen Verkehrsaufkommens in dieser Ost-West-Relation erforderlich. Die Nachweisführung für eine langfristige Machbarkeit einer plangleichen Ausbildung des Franckeplatzes ohne Hochstraße erfordert umfangreiche verkehrsplanerische und verkehrstechnische Untersuchungen. In welchem Umfang das vorhandene Hochstraßenbauwerk (Spannbetonbrücken) im Bereich Glauchaer Platz zur Realisierung einer „kurzen“ Hochstraße einbezogen werden kann, müsste durch entsprechende brückenbautechnische Untersuchungen geklärt werden.
3. Eine für einen Hochstraßenrückbau zur Diskussion stehende leistungsfähige Ergänzung zur B80-Ost-Westverbindung mit einem 3. Saaleübergang mit deutlicher Entlastungswirkung der Hochstraße erscheint aber netzplanerisch nicht wirksam und nur mit hohem Aufwand realisierbar (komplizierte Bedingungen bei einer netzmäßigen Anbindung an die Osttangente):
 - Eine Südtangente entlang der Bahnstrecke Halle – Sangerhausen entsprechend verkehrspolitischem Leitbild von 1997 wirkt nur eingeschränkt entlastend für die Hochstraße
 - Ein mittlerer stadtnaher Saaleübergang zwischen An der Feuerwache und Böllberger Weg mit nördlicher Tangierung des Landschaftsschutzgebietes "Untere Aue" führt entsprechend Verkehrsentwicklungsplan, Werkstattbericht 1995, zu einer hohen Entlastung der B80-Saalebrücken (ohne Angabe der Entlastung für die Hochstraße). Für eine Fortsetzung dieser Trasse mit Anbindung an die Osttangente liegen Vorstellungen von Dr. Brosche noch hausintern vor (mit Tunnelanordnung auf dem Teilabschnitt Lutherplatz bis Lutherbogen/B91, siehe Skizze auf Seite 4).

4. Die spektakuläre Vision eines rund 800m langen innerstädtischen Entlastungstunnels zwischen Riebeckplatz und Saale unter dem Gelände der Franckeschen Stiftungen, wie sie zur Ausstellung zur Stadtentwicklung anlässlich der 1200-Jahrfeier Halle 2006 gezeigt wurde, sollte deshalb in die Untersuchungen für eine langfristige Alternative zur B80-Hochstraße trotz des für einen solchen Tunnel erheblichen Bau- und Betriebsaufwandes ebenfalls einbezogen werden. Allerdings ist dabei von anderen Tunnelrampenanordnungen als in der Ausstellung gezeigt auszugehen, um eine verkehrlich notwendige Unabhängigkeit des Rückbaus der Hochstraße vom Tunnelbau zu ermöglichen (am Glauchaer Platz gespreizte Tunnelrampen).

5. In die erforderlichen Verkehrsuntersuchungen sollten die bereits vorliegenden Netzuntersuchungen für eine verkehrsgünstigere Anbindung der A38 an das städtische Straßennetz einbezogen werden, welche auf der Grundlage von Anregungen von Dr. Brosche für einen Autobahnzubringer Halle Süd-West bzw. Halle Süd erfolgten (Stellungnahme Hoffmann Leichter Beratende Ingenieure, August 2004).

