

Hochstraße Franckeplatz Halle/Saale

Konzeptioneller Vorschlag für eine alternative Führung der B80 (Franckeplatz) in Halle/Saale

Der Autor geht davon aus, dass großräumliche Neubaulösungen weder finanziell darstellbar, noch den betroffenen Anwohnern und Bürgern sinnig vermittelbar wären. Dennoch ist die heutige städtebauliche Situation der Hochstraße untragbar. Aus diesem Grund wird folgend eine Variante vorgeschlagen, welche ähnlich dem Vorschlag funktioniert, bei welchem nur eine Hälfte der Hochstraße erhalten bleibt und den Verkehr in beide Richtungen aufnimmt. Die Haupt(Bau-)last der folgenden Variante sollen die Hauptnutznieser eines Hochstraßenrückbaus – Franckesche Stiftungen und Elisabethkrankenhaus – tragen.

„Übereckverbindung“ Halle-Süd, Halle-Neustadt (Planfarbe grün)

Um am Glauchaerplatz und in der Glauchaerstraße entsprechend Kapazitäten für eine neue Führung der B 80 zu gewinnen, wird eine völlig veränderte Linienführung der „Übereckverbindung“ zwischen Halle-Süd und Halle-Neustadt vorgeschlagen. Von Süden her kommend soll der Verkehr über eine neue, 2-spurige Saalebrücke zwischen der Glauchaer Brauerei und dem Autohaus auf die Salineninsel geführt werden. Die Gemsner Brücke soll für diese Verkehrsführung nicht genutzt werden, da vermutlich nicht ausreichend tragend. Im Zuge der Salineninsel wird eine direkte 2-spurige Verbindung vom Autohaus zur Unterführung unter der B 80 in Höhe des Möbelhauses vorgeschlagen. Eine Auf- und Abfahrt zur B 80 am Möbelhaus wird nicht vorgesehen. Vom Parkplatz des Möbelhauses entlang der Mansfelder Straße nördlich an das Rennbahnkreuz anschließend, ggf. wird eine Verbreiterung der Elisabethbrücke nach Süden notwendig. Die Straßenbahnstrecke in der Mansfelder Straße wird nicht gequert, diese verbleibt auf eigenständigen Bahnkörper nördlich der Straße.

Diese neue „Übereckverbindung“ zwischen Halle-Süd und Halle-Neustadt wäre ein innenstadtnaher, dritter Saaleübergang, welcher unabhängig von der B 80 funktioniert. Lediglich der Bau der neuen 2-spurigen Saalebrücke in Höhe der Glauchaer Brauerei stellt einen gewissen Aufwand dar. Entweder man greift in die straßenseitigen Nebengebäude der Brauerei ein oder man sieht den Rückbau von zwei Hochhäusern in diesem Bereich vor. Das markante saaleseitige Gebäude der Glauchaer Brauerei ist zu erhalten. Der Autor geht davon aus, dass die Salineninsel einen gewissen Verkehr problemlos aufnehmen kann und die vorgeschlagene Trasse eine Belebung der Salineninsel nach sich zieht. Die Salineninsel ist die einzige der großen Saaleinseln, welche bebaut ist und so zum städtischen Leben zwischen Alt- und Neustadt entscheidend beiträgt. Der Hochwasserproblematik ist durch bauliche Vorkehrungen entsprechend Rechnung zu tragen. Dem Neubau einer 2-spurigen Saalebrücke in Höhe der Glauchaer Brauerei steht an anderer Stelle dieses Konzepts der ersatzlose Rückbau der nördlichen, 2-spurigen Schleusenbrücke im Zuge der B 80 gegenüber.

B 80 Hochstraße (Planfarbe Gelb)

Die B 80 soll aus der heute 4-spurigen Hochstraße in zwei getrennte 2-spurige Straßen gesplittet werden. Ein dieser 2-spurigen Straßen wird im weiteren Verlauf der Konzeptentwicklung mit dem Altstadtring zu einer neuen 4-spurigen Straße zwischen (Rennbahnkreuz)-Glauchaerplatz und Waisenhausapotheke verschmelzen.

Von Westen kommend wird am Rennbahnkreuz die heute 6-spurige B 80 in eine 2-spurige Straße (gelb) und eine 4-spurige Straße (hellblau) geteilt, sogenannte unechte Doppelspur oder Parallelfahrt. Am Glauchaerplatz wird die 2-spurige Straße (gelb) direkt nach Süden abgelenkt ohne den Kreisverkehr Glauchaerplatz zu nutzen, über das freigeräumte Baufeld der ehemaligen Steghochhäuser bis nördlich zur Glauchaerschule geführt und dabei wird über Rampen (es stehen ca. 180 bis 200 m zur Verfügung) die -1 Ebene erreicht. Ab der Heinrich-Pera-Straße schließt sich in -1 Ebene ein ca. 500 m langer, 2-spuriger Tunnel (weitgehend offene Bauweise) bis zur Willy-Brandt-Straße an. Vom östlichen Tunnelportal in Höhe der heutigen Turnhallen steht eine ausreichend lange Strecke für die Tunnelrampe (nördlich und parallel zur Willy-Brandt-Straße) bis zur Kreuzung der Willy-Brandt-Straße mit der Prof.-Hoffmann-Straße zur Verfügung. Ab dieser Kreuzung

über eine 4-spurige ausgebaute Prof.-Hoffmann-Straße zurück zur Franckestraße und zum Riebeckplatz. Im Nebenanschluss kann über die weiterführende Willy-Brandt-Straße das nördliche Ende der Merseburger-Straße bzw. die B 6 direkt erreicht werden.

In Abhängigkeit der technischen Möglichkeiten beim Bau des Tunnels sind punktuelle Gebäuderückbauten notwendig. Davon betroffen wären: Die Wohnbebauung nördlich der Heinrich-Pera-Straße (Plattenbau), Kindergarten Taubenhaus, beidseitige Bebauung Steinweg (postmoderne Plattenbauten bzw. Gründerzeithaus, gesamt ca. 3-5 Häuser), temporäre Inanspruchnahme des Sportplatz Franckesche Stiftungen, zwei Turnhallen und ein Hochhaus an der Voßstraße/Willy-Brandt-Straße. Bezüglich der Plattenbauten Heinrich-Pera-Straße und Voßstraße kann ein Erhalt geprüft werden, alternativ können entsprechende Ersatzneubauten im unmittelbaren Umfeld durch Lückenschluss in den gründerzeitlichen Blockrändern generiert werden. Der Kindergarten und die Turnhallen lassen sich ebenfalls ortsnah neu errichten. Der Kindergarten wird aktuell als PPP Projekt (bis 2035) geführt. Lediglich die Steinwegquerung stellt einen erheblichen Eingriff in das städtebauliche Gefüge dar. Es ist zu prüfen, ob die Gebäude während des Baus nur geräumt und anschließend in teiloffener und bergmännischer Bauweise unterfahren werden können oder ob ein vollständiger Rückbau bei anschließender originalgetreuer Rekonstruktion der gründerzeitlichen Fassaden erfolgen muss. Für alle rückzubauenden Gebäude werden Entschädigungen fällig. Diese Kosten sind dem eigentlichen Tunnelbau hinzuzurechnen. Der Aufwand ist sicherlich hoch aber im Vergleich z.B. bei einer vollständig neuen Ost-West-Trasse durch die südliche Innenstadt, verhältnismäßig überschaubar.

Hochwasserschutz: Aus den Erfahrungen des Hochwassers 2013 ist der Glauchaerplatz grundsätzlich auf seine Hochwassersicherheit zu überprüfen, ggf. zu verbessern um eine erneute Überflutung zu verhindern.

Verbindung Altstadt-Neustadt und Anbindung Altstadtring (Planfarbe hellblau bzw. dunkelblau)

Wie bereits zuvor erwähnt, soll die heute 6-spurige B 80 ab dem Rennbahnkreuz in eine 2-spurige Straße (gelb) und eine 4-spurige Straße (hellblau) geteilt werden. Vom Rennbahnkreuz kommend wird ab der Schleusenbrücke, den vorhandenen Auf- und Abfahrtsrampen folgend, der Glauchaerplatz in +/- Nullebene erreicht und an den dort vorhandenen Kreisverkehr angebunden. Die Verbindung zum Franckeplatz wird 4-spurige erweitert, ebenso die Auf- und Abfahrt an den Franckeschen Stiftungen bis zur Waisenhausapotheke. Die hellblaue Straße übernimmt zwei Funktionen: 1. Stellt Sie die direkte Verbindung zwischen Alt- und Neustadt her und bindet den Altstadtring an. Und 2. Die zusätzlichen zwei Fahrspuren zwischen Glauchaerplatz, Franckeplatz und Waisenhausapotheke dienen der Kapazitätssteigerung der B 80 im Berufsverkehr. Die nördliche Schleusenbrücke (heutige Auffahrt vom Glauchaerplatz in Richtung Neustadt) kann entfallen.

Die dunkelblau dargestellten Straßen zeigen die Anbindung des Altstadtrings. Im Bereich zwischen St. Georgen und der Saalklinik kommt es zu einer Kreuzung mit der 2-spurigen B 80. Im Einzelfall ist zu prüfen, ob diese Kreuzung in +/- Nullebene mittels Ampeln erfolgen kann oder die Glauchaerstraße in -1 Ebene geführt werden muss.

Fazit

Der vorgeschlagene Lösungsansatz kommt nicht ohne ein ingenieurtechnisches Sonderbauwerk aus - hier ein ca. 500 m langer, 2-spuriger Tunnel in offener Bauweise, gegenüber der heutigen 4-spurigen und ca. 750 m langen Hochstraße. Man kann somit von einer Reduzierung des ingenieurtechnischen Sonderbauwerks auf 1/3 ausgehen. Es ist im Umkehrschluss aber fast unmöglich, ohne einen gewissen Aufwand zu betreiben, einen einfachen Entfall der Hochstraße auch nur ansatzweise vorzusehen. Mit großräumigen Entlastungsrouten kann nicht gerechnet werden, noch würden diese Entlastungsrouten bei dortigen Anwohnern auf Zustimmung stoßen bzw. wären diese finanzierbar. Außerdem lässt der vorhandene Stadtraum unter der heutigen Hochstraße in der +/- Nullebene nicht die vorhandenen Verkehrsströme zu, ohne dass aus der optischen Barriere der Hochstraße eine richtige Verkehrsbarriere wird.

Das vorgeschlagene Konzept sieht eine sehr differenzierte Splittung der einzelnen Verkehrsbeziehungen vor. Im Nebeneffekt wird mit geringem Aufwand ein weiterer innenstadtnaher Saaleübergang geschaffen, welcher unabhängig von den B 80 Saalebrücken funktioniert und dabei mit minimalen Eingriffen in die Ufer der Saale auskommt. Lediglich der Tunnel und hier insbesondere dessen Kreuzung mit dem Steinweg, sind mit hohem aber aus Sicht des Autors durchaus vertretbarem Aufwand verbunden. Der Tunnel kann unabhängig von der heutigen Hochstraße realisiert werden und würde während der Bauzeit hauptsächlich die Hauptnutznieser eines Hochstraßenrückbaus – Franckesche Stiftungen und Elisabethkrankenhaus – belasten.

Zu erwähnen ist auch, dass die vorgeschlagene neue Infrastruktur etwas weniger leistungsfähig wäre, als der heutige Bestand, da zwischen Rennbahnkreuz und Riebeckplatz lediglich nur zwei Fahrspuren im Zuge der B 80 weitgehend kreuzungsfrei vorgesehen sind. Unabhängig davon stehen weiterhin zwischen Rennbahnkreuz und Riebeckplatz für die B 80 vier Fahrspuren als unechte Doppelspur zur Verfügung. Zusätzlich wird auch eine Verkehrsbeeinflussungsanlage als notwendig erachtet, um die Verkehrsströme zwischen Rennbahnkreuz und Riebeckplatz entsprechend zu verteilen.

Für eine gewisse Übergangszeit wäre auch ein Zwischenmodell denkbar. Nur die nördliche Hochstraße bleibt für den 2-spurigen Verkehr Richtung Neustadt erhalten und der vorgeschlagene Tunnel nimmt 2-spurig den Verkehr von Neustadt zum Riebeckplatz auf, so dass in der Summe eine 4-spurige, nahezu kreuzungsfreie Verbindung zwischen Rennbahnkreuz und Riebeckplatz bestehen bleibt. Es würde somit eine Art Parallelverkehr entstehen und die wuchtige Dominanz der Hochstraße am Franckeplatz wäre durch den Rückbau der Südbrücke gemildert. Langfristig kann dann entschieden werden, ob zum oben vorgeschlagen Lösungsansatz zurückgekehrt werden soll.

Auf den Vorschlag eines 4-spurigen Tunnel unter dem Steinweg wurde absichtlich verzichtet, da weder die Engstelle St. Georgen/Saaleklinik, noch die Willy-Brandt-Straße/Prof.-Hoffmann-Straße entsprechende Kapazitäten hergeben; von den Kosten und dem noch höheren baulichen Aufwand ganz abgesehen. Auch muss sich die Frage gestellt werden, ob 24 Stunden am Tag und 7 Tage die Woche eine Infrastruktur für den maximalen Lastfall – den Berufsverkehr – vorgehalten werden muss oder ob die vorgeschlagene geringfügige Reduzierung der Leistungsfähigkeit durch intelligente Verkehrssteuerung und Verkehrsbeeinfluss kompensiert werden kann.

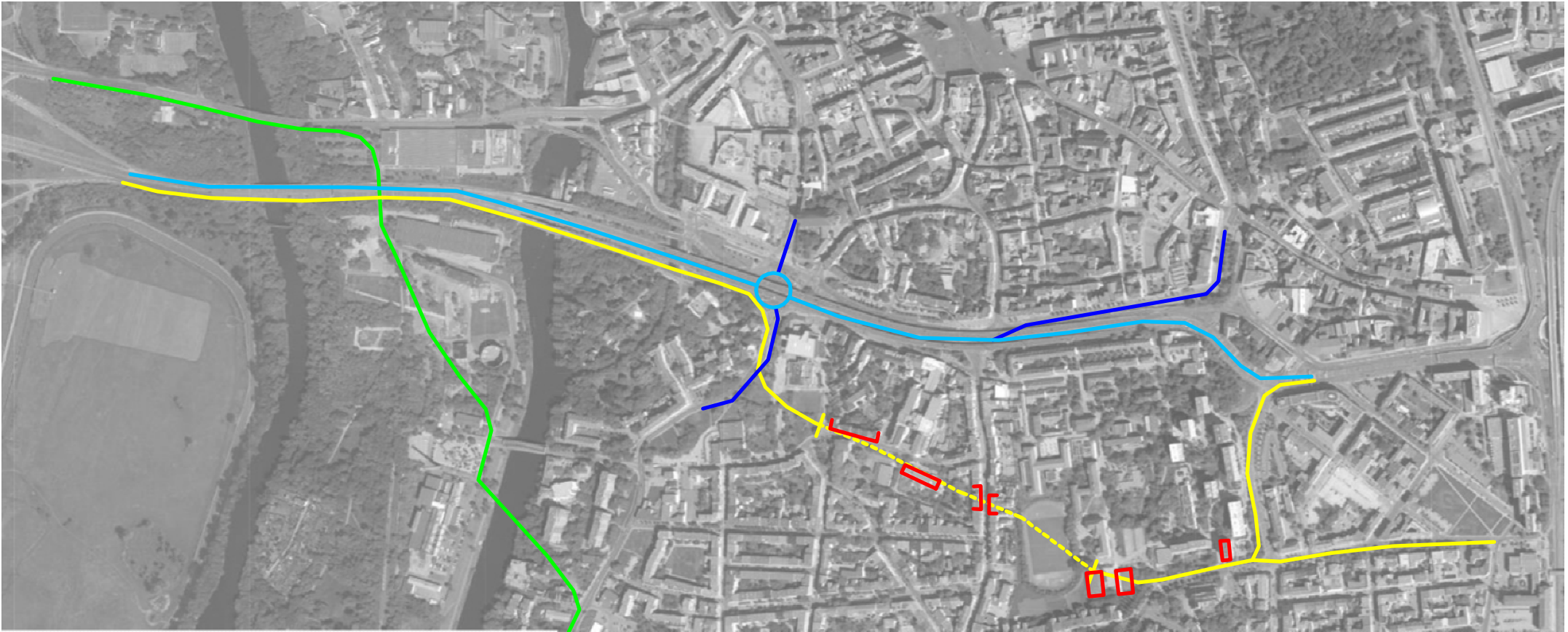
Ein Tunnel unter der Torstraße wird wegen den Belastungen der dortigen Anwohner, der doppelten Länge und den wesentlichen größeren Abbrüchen an der Kreuzung Böllbergerweg mit direktem Durchbruch zur Salineninsel ebenfalls nicht vorgeschlagen. Hier wären Anwohner und Bürger betroffen, welche nicht unmittelbar vom Rückbau der Hochstraße profitieren.

Sollte sich langfristig ein erneutes Einwohnerwachstum der Stadt Halle und des Umlandes abzeichnen, wäre die vorgeschlagene Infrastruktur für einen Ersatz der Hochstraße bei weiten nicht ausreichend. In diesem Fall muss eine zukünftige Generation neu nachdenken und ggf. tatsächlich den „Durchbruch“ in der südlichen Innenstadt oder entlang der Kassler Bahn wagen.

Schlussbemerkungen

Der Autor möchte ausdrücklich darauf hinweisen, dass die hier aufgezeigten Gedankenzüge eine Diskussionsgrundlage auf gesellschaftlicher Ebene darstellen und nicht eine konkrete Ausführungsplanung vorweg genommen wird. Da das Konzept an mehreren Stellen in öffentliche und private Eigentumsrechte eingreift, wird ein längerer Abstimmungsprozess mit den betroffenen Eigentümern, der Bürgerschaft und den öffentlichen Gremien (Stadtrat, Stadtverwaltung) vorausgesetzt.

Luftbild Quelle: Yahoo



- 2- spurig "Übereckverbindung" Halle-Süd, Halle-Neustadt
- 2-spurig B80, mit Tunnel unter dem Steinweg
- 4-spurig Verbindung Altstadt-Neustadt, sowie Rennbahnkreuz-Riebeckplatz
- 2-spurig Anbindungen Altstadttring
- - - Eingriffe in Bestandsgebäude bei Tunnelbau