

SN Halle 13.4.2014

Kampf um Hochstraße eskaliert

Details

Geschrieben von Martin Schramme

Zuletzt aktualisiert: 12. April 2014

Weiter heftiger Streit um Erhalt oder Abriss – Stadt lehnt dritten Saale-Übergang ab



HALLE. Mit allen Mitteln wird der Kampf um die Hochstraße in Halle ausgetragen. Für einige Bürger ist der Streit um das Für und Wider inzwischen ein persönlicher Feldzug geworden, Denunziationen und Gehässigkeiten inklusive. Die Bürgerinitiativen Hochstraße und der Bürgerverein Stadtgestaltung markieren den Frontverlauf. Einer will den anderen am liebsten ausschalten.

Inzwischen wird der Kampf digital geführt. Das soziale Netzwerk Facebook und die Abstimmungsplattform openpetition.de liefern, wenn es gut läuft, die gewünschte Dynamik für harte Attacken gegen unliebsame Gegner. Auf eigenen Internetseiten lagert die Munition; mehr als auf jedes Papier passen würde. Noch aber sind es Stadtrat und Stadtverwaltung, die unter sich ausmachen, wie es mit der Hochstraße weitergeht. Die Richtung gab diese Woche Verkehrsplaner Rainer Möbius vor. Die Stadt will keinen dritten Saale-Übergang im Süden, denn neue Voruntersuchungen ergaben, dass dadurch keine Entlastung zu erwarten ist.

Über berufliche Kontakte haben die Hochstraßen-Gegner derweil mediale Seitenhiebe auf Halle organisiert, wann immer es in dieser Republik um Hochstraßen geht. Was da mitunter verbreitet wird, ist „dumm und einseitig“, sagt Henryk Löhr vom Arbeitskreis Innenstadt, der das Anliegen der BI Hochstraße an sich „ehrenwert“ nennt. Er findet den „Kompromissvorschlag“, auf die Brücke neben den Franckeschen Stiftungen zu verzichten und die „Massivität des Bauwerks“ so zu vermindern, „interessant“. Das sei eine „gefühlsmäßige Einschätzung“, von der er nicht wisse, ob sie verkehrstechnisch funktioniere.

Auch Volker Schobeß, Stadtplaner im Ruhestand, ist sauer, wenn falsche Darstellungen der Stadtentwicklung die Runde machen: „So kommen wir in der Planung nicht weiter!“ Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP), dem die BI Hochstraße zustimmte, liege den Räten zur Entscheidung vor.

Gegenüber der kritischen Öffentlichkeit vermied die BI Hochstraße lange den Begriff Abriss und erklärte, die „kreative Stadtentwicklung“ fördern zu wollen. Im bereits 2010 (vom ersten Vorsitzenden Jens Göttner) unterzeichneten Strategiepapier ist die „Beseitigung der Hochstraße“ das einzige Ziel. Die Hochstraße müsse weg, weil sie die Stadtentwicklung störe, von der SED durchgesetzt worden sei, die benachbarte historische Bausubstanz zerstöre, die Aufnahme der Franckeschen Stiftungen als Unesco-Weltkulturerbe behindere, zu viele Autos in die Stadt führe und allgemein die Lebensqualität mindere.

Zu den betroffenen Anrainern gehört das Krankenhaus St. Elisabeth und St. Barbara Halle. Dessen Kaufmännischer Direktor, Manfred Brümmer, sagte gegenüber SN: „Der Lärm stört den Heilungsprozess, die Aussicht ist unerquicklich und bei geöffnetem Fenster leiden Patienten und Mitarbeiter an Lärm und Abgasen. Die Klinikleitung hatte zu DDR-Zeiten keine Möglichkeiten, das Prestigeobjekt Hochstraße zu verhindern.“ Nach der Wende wurden mit finanzieller Hilfe der Stadt Schallschutzfenster eingebaut und Patienten- und Arbeitszimmer teilweise zur Hofseite verlegt. Die Klinikleitung, verantwortlich für jährlich 23.000 stationäre und 40.000 ambulante Patienten, wirbt daher für andere verkehrstechnische Lösungen und engagiert sich seit Jahren in der BI Hochstraße.

Wie der Stadtvorsitzende der Grünen, Sebastian Kranich, sagt, schlägt seine Partei vor, bei der anstehenden, 20 Millionen Euro teuren Sanierung der Hochstraße zwischen Franckeplatz und Glauchaer Platz vorerst nur die Nordbrücke anzufassen. Die Freigabe von nur einer Fahrspur pro Richtung könne dabei getestet werden. Je nach Bedarf könne die Südbrücke entlang des genannten Teilstücks dann abgerissen oder saniert werden.

Beim Bau von Halle-Neustadt gab es Planungen für Tangentenlösungen und drei Saalebrücken. Was letztlich gebaut wurde, ergab sich aus dem zunehmenden Verkehr, dem Bau der Neustadt und den ökonomischen Bedingungen, heißt es aus Halles Stadtverwaltung. In den vergangenen zehn Jahren seien eine Tunnellösung im Trassenverlauf und eine Südtrasse entlang der S-Bahn geprüft worden. Die Grenzen des Handelns zeigten die enge Stadtstruktur, geologische Gegebenheiten und der Naturschutz auf.

Zum Abriss erklärt die Stadt unmissverständlich: „Der vollständige Abriss der Hochstraße als einer leistungsfähigen und voll ausgelasteten Straße mit Bundesstraßenfunktion, die die Erreichbarkeit der Innenstadt sicherstellt, stellt kurz und mittelfristig keine planerische Option dar.“ Weil es sich um eine Bundesstraße handelt, könnte die Stadt ohnehin nicht allein entscheiden. Ein Teilabriss wurde bereits diskutiert. Ergebnis: Die 500 Meter lange Brücke benötigt Rettungswege. Ein Teilabriss scheidet aus Sicherheitsgründen aus.

Die Stadt hat auch die Umweltbelastung untersucht: Bei Abgasen ist die Brücke besser entlüftet, als die ebenerdige Straße. Mehrere Lärmschutzgutachten liegen vor, so aus den Jahren 1992, 1993, 2007 und 2012. Laut Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2008 besteht kein Handlungsbedarf, heißt es weiter auf SN-Anfrage.

Im Tagesschnitt queren 45.000 Fahrzeuge die beiden Brückenbauwerke zwischen Altstadt und Neustadt, darunter sind ungefähr 1800 Lkw mit einem Gewicht von über 7,5 Tonnen (zum Vergleich: auf der Paracelsusstraße fahren in 24 Stunden 2500 Lkw). Aus Datenschutzgründen ist die genaue Herkunft der Fahrzeuge nicht bekannt. Bekannt ist aber, dass 17.000 Fahrzeuge (38 Prozent) innerhalb der Stadt unterwegs sind. 23.000 Fahrzeuge (51 Prozent) fahren aus der Stadt oder in die Stadt. Demnach sind elf von 100 Fahrzeugen Transitverkehr, welche die Stadt nicht umleiten will. Vielmehr hofft man auf Entlastung durch den Ausbau der Fernstraßen B 100 und A 143.

Seit 1990 hat es 4,44 Millionen Euro gekostet, die Hochstraße zu erhalten. Wird die Brücke gewartet, kann sie theoretisch bis 2046 halten, sagen Stadtplaner. Aktuell gilt die Zustandsnote 3,4. Schadhafte sind vor allem Kappen und Geländer. Risse und Schadhafte in den Brücken selbst werden seit einiger Zeit schrittweise saniert.

Mit einer „Bürger-Petition zum Erhalt der Lebensader: Hochstraße Halle – Halle-Neustadt“ tritt der Bürgerverein Stadtgestaltung gegen den Abriss auf. Er sagt, wie seine Unterstützer, dass es zur Hochstraße keine Alternative gibt, auch weil andere Brücken am Naturschutz scheitern.