

## **Alternativplanungen zur Hochstraße**

### **Vorbemerkung:**

Nach Ansicht der Interessengruppe Verkehrsplaner Halle verfügt die Stadt Halle bereits über ein weitgehend ausreichendes Hauptstraßennetz, an dem nur wenige qualitative Verbesserungen erforderlich sind. Mit der im Bau befindlichen Osttangente und der geplanten Ortsumgehung Reideburg, der Vollendung des Autobahnringes sowie der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Glauchaer Straße und einer verbesserten Verbindung der A 38 zum Süden der Stadt wäre das Netz den heutigen und künftigen Anforderungen des Straßenverkehrs gerecht.

Weitere Umbaumaßnahmen am Straßenhauptnetz wären jedoch dann erforderlich, wenn aus städtebaulichen und denkmalpflegerischen Gründen die Hochstraße südlich des Stadtzentrums als wichtigste Ost-West-Achse entfallen soll.

Zu der erst in diesem Zusammenhang entstehenden Frage der Möglichkeiten des Ersatzes der Hochstraße (HS) durch alternative Verkehrsanlagen unter gleichzeitiger Berücksichtigung der künftigen Stadtentwicklung nehmen wir ( auch unter Bezug auf unsere Ausarbeitung „Zukunftsvision: Halle ohne Hochstraße B 80 ?“ ) als Grundlage eines Diskussionsbeitrages zum vorgesehenen „Masterplan Verkehr“, dem künftigen Verkehrsentwicklungsplan von Halle, wie folgt Stellung:

### **1. Ausbau Mansfelder Straße**

Durch die Einbeziehung der Mansfelder Straße zwischen Rennbahnkreuz und Klausbrücke in das städtische Hauptstraßennetz sind nur sehr geringe Entlastungseffekte für den Verkehr auf der HS in einer Größenordnung von 1 bis 2% zu erwarten.

Der dafür erforderliche bauliche Aufwand sowie die negativen Begleiterscheinungen eines verstärkten Verkehrsaufkommens in der Mansfelder Straße auf die Belange Wohnen, Erholen, ÖPV stünden in einem sehr ungünstigen Verhältnis zum Nutzen.

Fazit: Keine Weiterverfolgung dieser Idee!

### **2. Vollständiger Abbruch der HS und Verkehrsverlagerung auf die untere Ebene**

Zur ausreichenden Leistungsfähigkeit wäre auf der unteren Ebene ein 4- plus 2streifiger Ausbau erforderlich (4-streifige B 80 neben 2streifigem Innenstadtring Moritzzwinger-Franckeplatz-Waisenhausring). Eine solche Verkehrsanlage würde neben der damit verbundenen städtebaulichen Zäsur (u.a. mit meterhohen Einhausungen für den Lärmschutz) dauerhaft sehr starke Einschränkungen für den ÖPV sowie Fußgänger und Radfahrer bringen. Erhebliche Schwierigkeiten dürften auch in der baulichen Durchführung des Umbaus bei gleichzeitiger Gewährleistung der verkehrlichen Funktionen für alle Verkehrsteilnehmer bestehen.

Gleichermaßen ist auch die Variante eines (Teil-) Rückbaus der Hochstraße im Bereich östlich Glauchaer Platz/Franckeplatz/An der Waisenhausmauer zu bewerten,

wie er als "Lösungsansatz 1" in unserer Dokumentation "Zukunftsvision: Halle ohne Hochstraße B 80?" enthalten ist.

Fazit: Keine Weiterverfolgung dieser Idee!

### **3. Teilabbruch der HS ohne weitere verkehrsbauliche Ersatz- bzw. Entlastungsmaßnahmen**

Grundlage für weitergehende Überlegungen dieser Variante muss eine Berechnung der Verkehrsbelastung auf den verbleibenden Netzbestandteilen unter Berücksichtigung der Gesamtentwicklung der Stadt und ihres Umlandes sein!

Erst das Ergebnis einer künftigen Verkehrsbelastung von höchstens ca. 20 000 Kfz/24h für die HS (heute sind es über 40 000 Kfz/24h) wäre die Basis für weitergehende Überlegungen zur detaillierten Gestaltung des städtischen Raumes zwischen dem Glauchaer Platz und der Waisenhausapotheke unter Beibehaltung einer Richtungsfahrbahn der Hochstraße. Höhere Verkehrsbelastungen würden dazu führen, dass sowohl die untere Ebene als auch andere Teile des Straßenhauptnetzes über ihre Leistungsfähigkeit hinaus belastet würden und somit ohne stadtverträgliche Entlastungsmaßnahmen andere Verkehrsprobleme in Verbindung mit neuen städtebaulichen Schwierigkeiten (Verlärmung bisher weniger betroffener Gebiete) entstünden.

Fazit: Obwohl aus heutiger Sicht keine Halbierung des Verkehrs auf der HS und somit keine realistische Chance für diesen Planfall zu erkennen ist, sollte die Ermittlung der verkehrlichen Entwicklung mit entsprechenden Netzmodellberechnungen als erster Schritt unbedingt erfolgen. Danach wäre gegebenenfalls eine Untersuchung weiterer Maßnahmen zur erforderlichen Umgestaltung des Straßennetzes notwendig.

Bei diesen Untersuchungen muss auch das Problem der Verkehrsabwicklung auf der verbleibenden 2-streifigen HS mit nur 7,00m Fahrbahnbreite berücksichtigt werden (Überholverbot, Rettungsfahrten, Instandhaltung u.a.).

In der o.a. Ausarbeitung „Zukunftsvision: Halle ohne Hochstraße B 80?“ sind aber auch mehrere Lösungsansätze dargestellt, welche den Teilabbruch der Hochstraße mit Entlastungsmaßnahmen umfassen.

### **4. Vollständiger Abbruch der HS nach Verlagerung des Verkehrs auf andere leistungsfähige Trassen**

Dem gegenwärtigen Kenntnisstand entsprechend wäre alternativ zur HS zur Beibehaltung einer leistungsfähigen Ost-West-Verbindung außer der unteren Ebene (Moritzzwinger-Franckeplatz-Waisenhausring) eine weitere der voraussichtlichen Prognosebelastung entsprechende 4-streifige Trasse südlich der Altstadt erforderlich. Wegen der durchgehend vorhandenen dichten Bebauung ist eine solche Trasse nur in der Form eines Tunnels denkbar, der Halle-Neustadt mit dem Riebeckplatz oder der leistungsfähigsten Nord-Süd-Achse Merseburger Straße verbindet (siehe Anlagen 2, 3 und 6 unserer Dokumentation "Zukunftsvision: Halle ohne Hochstraße B 80?")

Folgende Trassen sind in weiteren Untersuchungen zu prüfen:

a) Tunnel zwischen den Saalebrücken und dem Bereich Franckestraße

- b) Neue Saalebrücke und Tunnel im Bereich Torstrasse/Philipp-Müller-Straße
- c) Neue Saalebrücke und Tunnel im Bereich Wohngebiet am Lutherbogen

Fazit: Die verkehrliche Wirksamkeit sowie die bauliche Machbarkeit dieser Trassen ist zu prüfen. Dabei sollte nicht im Vordergrund stehen, dass aus heutiger Sicht die Finanzierbarkeit jedes dieser Vorhaben unrealistisch erscheint. Aufgrund des wahrscheinlich sehr langfristigen Planungsansatzes ist vielmehr bei Nachweis der grundsätzlichen Machbarkeit darauf zu achten, dass weitere städtische Planungen in den nächsten Jahrzehnten ein solches Vorhaben berücksichtigen.