

Sehr geehrte Damen und Herren,

der VCD stellt zwei Konzepte für die Hochstraße vor:

1. Konzept beinhaltet die aktuelle realistische Haushaltslage und eine Verlängerung der Lebensdauer/Nutzungsdauer der Hochstraße.
2. Konzept ist ein Wunschkonzept das bei entsprechend bereitstehenden Finanzen umgesetzt werden kann.

Zum aktuellen Zeitpunkt ist es verkehrstechnisch und finanziell vernünftig die Hochstraße stehen zu lassen. Unter Berücksichtigung des baulichen Zustand der Hochstraße, der Schäden durch den LKW und Schwerlastverkehr, dem Verkehrsrückgang und dem Luftreinhalteplan, sowie unter Berücksichtigung der Anwohner ist es sinnvoll eine Trasse für den Kfz Verkehr (2 Spuren) zu betreiben und die zweite Trasse ausschließlich dem Fahrradverkehr als attraktive Schnelltrasse zwischen Neustadt und Bahnhof zu Verfügung zu stellen. In Hauptverkehrszeiten und bei Stau kann eine der beiden Spuren der zweiten Trasse für den ÖPNV (Busspur) freigegeben werden, diese Reservierung für den ÖPNV muss aber technisch (mechanisch) gegen Fremdnutzer geschützt werden. Die Geschwindigkeiten der für den Kfz Verkehr freigegebenen Trasse sollte aus Lärmschutzgründen auf 30 km/h reduziert werden. Bei Schäden nach längerer Nutzungsdauer können die Trassen gewechselt werden.

Als Endlösung ist der Abriss der heutigen Hochstraße unumgänglich. Als Ersatz fordert der VCD eine Absenkung der Straßenbahntrasse am Frankeplatz (keine Tunnellösung) und eine halbohohe Überführung der Trasse von Neustadt zum Riebeckplatz. Die Trasse Neustadt-Riebeckplatz soll fünfspurig ausgeführt werden, in Lage der jetzigen Hochstraße, aber ebenerdig und in Höhe Franckeplatz mit ein halbhohen Überwerfungsbauwerk. Die mittlere Spur soll geschützt durch Wände, dem Fahrradverkehr als schnelle und attraktive Fahrradachse dem Fahrradverkehr dienen, mit Auf- und Abfahrten um in die Innenstadt zu gelangen. Entsprechende Vorbilder ähnlicher Art gibt es in den Niederlanden. Für den Kfz Verkehr stehen die beiden mittleren Fahrspuren (jeweils rechts und links der Fahrradtrasse, welche mittig verläuft) als durchgängige Trasse zu Verfügung und die äußeren Spuren als Zu- und Abfahrten, sowie um in Spitzenzeiten den Verkehr auf zu fangen. Diese Lösung vermutet eine breite Fahrbahn, aber im Vergleich zur heutigen Situation verringert sich der Platzbedarf. Die Sichtachse zu den franckischen Stiftungen bleibt weitgehend frei. Die Städtebauliche Gestaltung kann durch einzelne Streifen und Grünstreifen aufgewertet werden. Für den querenden Verkehr von Kfz, Fußgänger und Fahrrädern sind Überwerfungsbauwerke wie Brücken vorgesehen.

Legt man die Trasse Neustadt-Riebeckplatz in einen Trog, verringert sich der abstrahlende Verkehrslärm und die Überführungsbauwerke (wir nutzen bewußt nicht Brücken), fallen niedriger aus, was weniger störend in den Sichtachsen ist. Städtebaulich können Überführungsbauwerke und die Seiten des Trog mit Bäumen bepflanzt werden. Für die Gestaltung um den Trog herum können Grünflächen mit breiten Fußwegen entstehen.

Auf Grund des zurückgehenden Kfz Verkehr, Steuererhöhungen, steigende Kraftstoffpreise und einer alternden Bevölkerung sehen wir die aktuelle Kapazität der Hochstrasse und der darunter liegenden Straßen für die Zukunft als überdimensioniert an. Bereits heute werden in Städten der Altbundesländer Hauptverkehrsachsen zurück gebaut. Auch die Reduzierung der Magistrale in Halle-Neustadt hat bisher keine negativen Auswirkungen auf den Kfz Verkehr. Der Fahrradverkehr wird zunehmen und um Stadtteile

attraktiv zu machen, auf zu werten und dem MIV (Kfz) eine Alternative zu bieten ist es notwendig schnelle Fahrradtrassen in das Verkehrskonzept der Stadt zu integrieren.

VCD Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Elbe-Saale e.V.
Ortsgruppe Halle (Saale), Jürgen Bruder, Jan Krehl