

Verkehrspolitisches Leitbild Stadt Halle 1997
Stadtplanungsamt Halle, Stadtratsbeschluss 8. Januar 1997

Für die Hochstraße relevante, sinngemäße Auszüge aus dem Beschlusstext:

Ausgewählte Stadtratsbeschlüsse:
Gesamtverkehrskonzeption und Verkehrspolitisches Leitbild (Sept. 1991)
Verkehrsentwicklungsplan Teil II MIV (Dez. 1992)

B 80 Saaleübergang:
Infolge seiner Lage unmittelbar südwestlich der Altstadt trennt dieser Übergang mit der Hochstraße als seiner Fortsetzung in Richtung Riebeckplatz die Altstadt von der südlichen Innenstadt.

Autobahnring um Halle:
Für den Fall, dass die Vorhaben der Bundesverkehrswegeplanung realisiert und die Bewohner Halles zu einer häufigeren Nutzung des Umweltverbundes gewonnen werden können, wird die anteilige Verringerung des Durchgangsverkehrsanteils von 12 % auf 5 % (25.000 Fahrten pro Tag) sowie des Binnenverkehrs von 63 % auf 35 % (175.000 Fahrten pro Tag) prognostiziert.

Oberziele:
Orts- und stadtverträglich bezeichnet den Anspruch an Gestaltung der Stadträume und die Identifikation der Bürger mit ihrem Umfeld. Das heißt, dass die Stadt, den Stadtteilen und Straßen Grenzen hinsichtlich der Aufnahmefähigkeit für den Kfz-Verkehr gesetzt sind und der Straßen- und Parkplatzbau daran zu orientieren ist.

Für den MIV heißt das:
Ausbau der Straßeninfrastruktur mit dem vorrangigen Ziel, den Durchgangsverkehr um Kernstadt und Ortskerne herumzuleiten.

Straßenneubauten:
Schaffung von leistungsfähigen Tangenten zur Umfahrung der Stadt und der einzelnen Stadtteile. Einfahrt in die Stadt bzw. Stadtteile direkt von demjenigen Abschnitt der Tangente aus, der dem Ziel am Nächsten gelegen ist, d.h. möglichst umwegarme Erschließung der Stadtsektoren. Bestmögliche Entlastung der auf das Stadtzentrum zuführenden Radialstraßen und des Achsenkreuzes Riebeckplatz vom Durchgangsverkehr und zum Teil auch vom Quell- und Zielverkehr. Das System der sektoralen Erschließung besteht daher aus folgenden Komponenten: Schaffung von tangentialen Straßenverbindungen um die Stadt herum, Schaffung von Ortsumgehungen für hochbelastete Teilbereiche der Stadt, sektorale Erschließung der Altstadt über den Altstadtring.

Maßnahmen zur Umsetzung der Ziele:
Osttangente – ihr kommt eine zentrale Bedeutung zu, da sie sowohl eine Umfahrungsmöglichkeit innerstädtischer Streckenabschnitte und Knotenpunkte bietet als auch die Erschließung der Gewerbe- und Wohngebiete östlich der Innenstadt entscheidend verbessert.
Gimritzer Damm – der durchgehend vierstreifige Ausbau dient der Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr und der Anbindung des Entwicklungsgebietes Heide-Süd.

Höchste Priorität für die Umsetzung der Straßenbauvorhaben besitzen die Osttangente, die Binnenhafenstraße, der Gimritzer Damm und die Verbindung zwischen der Philipp-Müller-Straße und der Franckestraße. Die Ortsumfahrungen und die Eisenbahnstraße bilden den weiteren Bedarf. Für die Südtangente wird zunächst Trassensicherung betrieben.

Begleitende Maßnahmen:

Car-Sharing

Vermittlung von Fahrgemeinschaften

Wohnen ohne eigenes Auto bzw. autoreduziertes Wohnen

Mobilitätsberatung.