

Ende Mai dieses Jahres trat der Vorstandsvorsitzende des Weinbergcampus an mich heran, mit der Bitte, den Auftrag für eine verkehrstechnische Untersuchung des Gebietes rund um Gimritzer Damm, Heideallee und Weinbergweg in Halle zu übernehmen.

Nun will ich hier keine Haarspaltereie betreiben, aber, so wie ich die Dinge sehe, gibt es einen Unterschied zwischen Verkehrsplanung und Verkehrstechnik.

Das möchte ich zum besseren Verständnis meiner Ausführungen am besten an einem Beispiel kurz erläutern:

Die in letzter Zeit wieder viel diskutierte Hochstraße über den Glauchaer- und den Franckeplatz in Halle.

Weil sich die verantwortlichen Verkehrsplaner für den Aufbau der 100.000 EW-Stadt Halle-Neustadt wider besseres Wissen in den 60-iger Jahren des vorigen Jahrhunderts einem sogenannten Verbesserungsvorschlag beugen mußten, der aus der vorgesehenen Verbindung zwischen Halle und Halle-Neustadt mit zwei Trassen à je 4 Fahrstreifen = 8 Fahrstreifen nur eine Verbindung mit 2x3=6 Fahrstreifen vorsah und der vom Geld- und Auftraggeber vor allem aus Kostengründen dann zur Ausführung bestätigt wurde, ist die jetzige sogenannte Magistrale mit mindestens der doppelten Belegung einer durchschnittlichen Bundesautobahn entstanden.

Verkehrsplanerisch (und auch städtebaulich!) ein Monstrum, da so fast der gesamte Verkehr des westlichen Umlandes nach Halle mit dem Verkehr zwischen zwei unmittelbar benachbarten Städten zusammengelegt wurde.

Verkehrstechnisch wurde es aber dann eine Meisterleistung, weil man durch die Hochstraße den Geländeunterschied bestens ausglich, was Treibstoffverbrauch und Abgase minimierte und wo ne-

ben zahlreichen Parkflächen unbegrenzte Querungsmöglichkeiten für alle Verkehrsarten entstanden.

Ich habe dieses Beispiel auch gewählt, weil es auch heute auf die mir gestellte Aufgabe noch Einfluß hat.

Mit meinem Auftraggeber habe ich mich dann so verständigt, daß ich im Wesentlichen verkehrsplanerische und erst in zweiter Linie verkehrstechnische Probleme betrachten werde.

Mit der Vollendung der sog. Südharzautobahn kommt unweigerlich ein zusätzlicher starker Verkehrsstrom mit hohem Anteil schwerer LKW von Westen her auf das hallesche Stadtgebiet zu. Das zeigen die Zahlen der mir vorliegenden Dauerzählstellen (Pegel) in dem in frage kommenden Bereich sehr deutlich (Steigerung des Schwerverkehrs auf bis zum Anderthalbfachen innerhalb eines Jahres). Bis zur Fertigstellung des westlichen Teils der sog. Halleschen Schleife wird dieser Strom über die B 80 am Knoten Rennbahnkreuz auf das hallische Hauptstraßennetz treffen.

Hier kann der Verkehr, der nach Norden und Nordosten bzw. zur Magdeburger Autobahn will nur den Gimritzer Damm und den Weinbergweg nützen, wenn er nicht über Riebeckplatz und Volkmannstraße gelenkt wird (falls er sich lenken läßt!).

Diese Entwicklung ließe sich nur etwas entschärfen, wenn das leidige Problem des rapide steigenden Güterverkehrs auf der Straße durch gegensteuernde Maßnahmen der Transportplanung angegangen werden könnte. Ich hätte dazu persönlich einen Vorschlag parat, der aber nur politisch ausführbar wäre - doch das würde hier zu weit vom eigentlichen Thema wegführen - vielleicht in der Diskussion dazu mehr.

Trotzdem hier noch ein kurzer Blick auf die Frage: Weshalb ist der Bau von Autobahnen so wichtig?

Es geht letzten Endes immer um Menschenleben. Trotz der teilweise sehr schweren Unfälle - die meist im Fernsehen ausführlich gezeigt werden - sind Autobahnen nach wie vor die sichersten Verkehrswege. Das liegt vor allem in ihrem verkehrsplanerischen Konzept begründet, welches die Trennung der Richtungsfahrbahnen durch einen Mittelstreifen, die kreuzungsfreie Gestaltung der Knotenpunkte und das Verbot von Rad- und Fußgängerverkehr beinhaltet.

So lange der Verkehr auf Bundes- oder Landesstraßen und Ortsdurchfahrten abgewickelt werden muß, kostet es Jahr für Jahr zahlreiche Menschenleben. Das sollte bei allen durchaus wichtigen Argumenten für den Schutz von Fledermäusen oder Eulen und ähnlichem Getier nicht vergessen werden und ist sicher neben den bereits genannten verkehrstechnischen Problemen im Bereich Gimritzer Damm/Weinbergweg nach wie vor das stärkste Argument für die schnellstmögliche Fertigstellung der sogenannten mitteldeutschen Schleife (A 138)!

Doch zurück zum Kern des heute zur Diskussion stehenden Problems.

Die Durchlaßfähigkeit des Gimritzer Damms und die Abbiegemöglichkeiten in den Weinbergcampus und das Gebiet der MLU reichen dann in Spitzenzeiten kaum noch aus!

Es gibt daher aus verkehrsplanerischer Sicht zwei grundsätzliche Lösungsmöglichkeiten:

Entweder wird die Westumfahrung von Halle im Autobahnnetz doch noch zeitgleich mit der Fertigstellung der Südharzautobahn in Betrieb gehen können oder es müssen kurzfristig verkehrstechnische Maßnahmen im Bereich Gimritzer Damm, Weinbergweg und Heideallee erfolgen.

Das möchte ich Ihnen an Hand einiger Bilder erläutern: (es folgen die Bilder 1-21 zum Hallischen Netz , zu Belegungen ,dann die Skizzen zu den Anbindungen und den daraus resultierenden Belegungen in Heide-Süd - schließlich noch Skizzen zum Knoten Weinbergweg/Gimritzer Damm/Heideallee als kleiner Kreisel oder als leistungsfähigere Kreuzung

Es gibt also einige mehr oder weniger aufwendige Maßnahmen, aus denen auszuwählen ist.

Das wären im einzelnen:

- Der lange geplante vierstreifige Ausbau des Gimritzer Damm muß sofort in Angriff genommen werden (Pläne dazu liegen seit fast 10 Jahren in zahlreichen Varianten bei der Stadtplanung vor).
- Es müssen Abbiegespuren für von Süden kommende Linksabbieger in mindestens zwei, besser drei Knotenpunkten geschaffen werden
- die fast völlige Verhinderung eines Verkehrs zwischen Halle-Neustadt und Heide-Süd muß - selbstverständlich möglichst umweltverträglich und ohne Anreiz für Durchgangsverkehr - aufgegeben werden
- Es sind kreuzungsfreie Übergänge für Fußgänger und Radfahrer über Gimritzer Damm und Heideallee zu schaffen.
- Der Bau der sogenannten Südtangente über die Passendorfer Wiesen ist umgehend vorzubereiten und in Angriff zu nehmen
-

Zum Schluß erfolgt eine kurze Zusammenfassung am Übersichtsplan - vor allem zur

- zusätzlichen Einfahrt in das Campusgebiet etwa in Höhe der Einmündung der Halle-Saale-Schleife oder in der Nähe der Pumpstation
- Anbindung an die Hallorenstraße
- Anbindung an die Straße am Bruchsee
- evtl. Anbindung der Gartenstadt Nietleben und zur Verbesserung der fußläufigen Verbindung zwischen den Teilen des Weinbergcampus und der MLU über die Heideallee
- über einen Fußgängertunnel mit offenem Teil im Mittelstreifen und Rampen
- über eine Fußgängerbrücke zum Gimritzer Damm oder zwischen zwei Institutsteilen
(wegen doppelter Höhendifferenz nicht so gut wie ein Tunnel, aber nahe Damm evtl. machbar)
- über LZA an den Knoten Weinbergweg und evtl Straßburger Weg
(für Fußgänger gut möglich durch breiten Mittelstreifen)

Dr.-Ing. G. Brode