

Bericht zum Thema Straßennetz I (Hauptnetz) im Rahmen der Erarbeitung des neuen Verkehrsentwicklungsplans VEP 2025 Halle (Saale)

02.11.2011, 16:00h bis 19:00h im Tagungsraum der Hafen Halle GmbH
Protokoll: Jörg Thiemann-Linden, team red

Anwesend: 23 Arbeitsgruppenmitglieder, Vertreter der Verwaltung, Auftragnehmer

Begrüßung

Der Geschäftsführer der Hafen Halle GmbH, Herr Lindemann, begrüßt die Anwesenden und stellt die seit 1931 bestehende städtische Hafengesellschaft vor. Er geht besonders auf die Einstufung der Saalewasserstraße und das Saalekanalprojekt ein, für das bereits 2008 das Raumordnungsverfahren abgeschlossen wurde. Der Standort ist auch ohne Schiffsverkehr der umschlagreichste Hafen in der Region und im Bundesland. Für das „Container Terminal Halle Saale (CTHS)“ gibt es Pläne für einen Neubau mit neuem Gleisanschluss.

Der Beigeordnete Herr Stäglin betont ebenfalls die Perspektiven des Containertransports auf Straße und Schiene und sieht weiter die Aktualität der hierzu im verkehrspolitischen Leitbild von 1997 dargestellten Ziele.

Einführung

Der Moderator Herr Dr. Brunsing, team red, ruft das Protokoll des Hochstraßen-Termins am 8. September 2011 auf. Frau Dr. Emsel (BI Reideburg) sieht das Thema des Industrie- und Gewerbeverkehrs in der Vielzahl der Alternativen und Statements zu wenig gewürdigt; dies soll im aktuellen Hauptstraßentermin und später beim Wirtschaftsverkehr stärker betont werden.

Zur konkreten Abgrenzung des Hauptnetzes in der Diskussion wird von der Straßenkategorisierung nach RAS-N 88 ausgegangen, die als Übersichtsplan vorliegt. Die darin noch nicht enthaltene, als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit geplante A 143 (nördliches Teilstück) sowie die HES (Osttangente), die das Hauptnetz ergänzen werden, stehen nicht für den VEP zur Diskussion; es wird von einer Realisierung bis 2025 ausgegangen.

Verkehrsentwicklung

Frau Lange vom Ressort Verkehrsplanung geht einleitend auf die Besonderheiten der Stadt Halle und ihres Straßennetzes ein, u.a. die verhältnismäßig geringe (und sinkende) Fahrzeugdichte in der kompakten Stadt mit relativ kurzen Wegen. Eine recht konstante Entwicklung gibt es auch bei der Reisegeschwindigkeit mit dem Auto in der Stadt (um 30 km/h) und beim Einpendleranteil (um 45% in der Beschäftigtenstatistik nach Arbeitsort). Der Durchgangsverkehr und das Verkehrsaufkommen sind gegenüber 1997 deutlich ab-

gesunken, mit Ausnahme einiger Bereiche um den nördlichen Saaleübergang und die Paracelsusstraße sowie der B 100.

Straßennetzentwicklung

Herr Möbius vom Ressort Verkehrsplanung stellt zunächst das Leitbild zum Straßennetz aus dem Jahr 1963 mit dicht am Stadtzentrum liegenden Tangenten vor, das nur in geringen Teilen umgesetzt wurde. Schon das 1997er Leitbild betont die Priorität der Instandhaltung vor Neubau. Straßenneubau ist die Ausnahme und dient der sektoralen Erschließung der Stadt von außen, d.h. dem Ziel, die Stadtteile umwegarm an das überregionale Netz anzubinden und gleichzeitig möglichst viel Kfz-Verkehr um die Wohngebiete herumzuführen.

Er stellt die umgesetzten und geplanten Straßenneubauprojekte vor, angefangen von der Binnenhafenstraße und der Osttangente bis hin zu planerisch unterschiedlich tief untersuchten Ortsumgehungen und Saaleübergängen. Dabei haben neue Straßen nicht nur entlastende Wirkung, sondern könnten auch (z.B. südlicher Saaleübergang) neue regionale Verkehre in die Stadt ziehen. In Halle-Ost steht ein umfangreiches Straßenausbauprogramm zur Gewerbegebieterschließung an.

Weiter ungelöste Fragen des Hauptstraßennetzes und der dortigen Umweltbelastung gibt es vor allem in Giebichenstein.

Diskussion und Voten

Herr Stäglin präzisiert die Fragestellung für die Veranstaltung:

- Über welches Projekt besteht Konsens für die planerische Weiterverfolgung?
- Welche Prüfaufträge für die weitere Arbeit ergeben sich daraus, wenn ein Projekt weiterverfolgt werden soll?

Die Diskussion geschieht exemplarisch an der Ortsumgehung **Reideburg**. Die Wirkungen sind erst mit der Fertigstellung der Osttangente genau festzustellen (inwieweit die Funktion von Reideburg als Autobahnzubringer auch bei Lkw-Ausweichverkehren bestehen bleibt). Bei der Trassenführung erscheint eine Führung mit Einbeziehung der Umgehung von Büschdorf (d.h. zwischen Hufeisensee und Ortslage) als die am ehesten für die weitere Diskussion geeignete Variante.

Der hohe gesamtstädtische Durchgangsverkehrsanteil aus der Verkehrsmodellierung wird angezweifelt. Eine Prüfung in der Verwaltung, wie methodisch ein Wert um 30% zustande kommt, ist nötig, um den Ausbaubedarf insgesamt bewerten zu können (IG Verkehrsplaner).

Im Hinblick auf die abnehmenden Verkehrsmengen im Westen und Süden des Stadtgebietes werden die südlichen Saaleübergänge (in Höhe S-Bahn-Trasse bzw. in Böllberg)

kritisch diskutiert, zumal sie weitere Wohngebiete belasten und neue Erreichbarkeitsvorteile mit dem Pkw gegenüber anderen Verkehrsmitteln schaffen würden (VCD).

Über den Saaleübergang der B 80 mit der Hochstraße als Verlängerung sowie den parallelen historischen Korridor der **Mansfelder Straße** wird erneut kontrovers diskutiert. Für eine Öffnung der Mansfelder Straße für Pkw sprechen die ggf. geringeren Kosten einer Ertüchtigung der Elisabethbrücke (im Vergleich zu anderen neuen Saaleübergängen), mehr Kapazität für die Erreichbarkeit des Weinberg-Campus und die Option einer Havariealternative zum Hauptsaaaleübergang B 80 (BI Hochstraße). Gegen die Öffnung für den Pkw-Verkehr stehen die stündlich 48 Straßenbahnzüge (Straßenbahnnutzung zudem als Alternative zu einer gesperrten Hochstraße, etwa im Havariefall), die Beeinträchtigung der Fahrradverbindung aus Halle-Neustadt sowie eine ohnehin recht geringe Entlastungswirkung auf der Hochstraße betreffend Pkw bei einer Öffnung. Eine für den Straßenbahnverkehr störungsfreie Mansfelder Straße (separater Gleiskörper) war ein zentraler Punkt für die finanzielle Förderung dieses Ausbaus (HAVAG). Als weitere Variante wird ein Ausbau der P+R-Kapazität im Bereich der Mansfelder Straße / Holzplatz diskutiert, vor allem für Beschäftigte in der Altstadt. Dies soll jedoch in der Anbindung keinen direkten Pkw-Verkehr zwischen Rennbahnkreuz und Altstadttring über die Mansfelder Straße ermöglichen (DIE LINKE / Hr. Sieber).

Diskussionsbedarf wird bei der Straßenkategorisierung v.a. in der nördlichen Innenstadt mit ihrer zunehmenden Nutzungsdichte gesehen und die Frage gestellt, ob man hier weiter ohne eine ausdrückliche Hauptverkehrsstraße auskommen wird (SPD / H. Müller-Gerberding). Auf die gleich bleibenden Unterhaltungslasten des Straßennetzes für eine abnehmende Einwohnerzahl wird hingewiesen. Um diese spezifische finanzielle Belastung aus dem Straßennetz nicht weiter wachsen zu lassen, sollte das Entwurfsprinzip der Vierstreifigkeit aufgegeben und auch eine Verkleinerung des Straßennetzes erwogen werden (DIE LINKE / Hr. Sieber).

Voten des Arbeitskreises

Die zusätzliche Öffnung der Mansfelder Straße wird abgelehnt (bei zwei befürwortenden Stimmen). Über eine Intensivierung des Parkens auf der Salineninsel wird nicht abgestimmt, sondern das Thema zur weiteren Klärung in andere Gremien verwiesen, in denen es u.U. auch unabhängig vom VEP diskutiert werden kann.

Die Voten über neue Saaleübergänge betreffen im Einzelnen sehr komplexe Fragen, daher kann die Arbeitsgruppe nur eine generelle Richtung vorgeben. Befürwortet wird ein nördlicher Saaleübergang als stadtnahe Option für den Fall, dass ein Saaleübergang der A 143 auf Dauer nicht umsetzbar bleibt (12 dafür, wenige dagegen). Auch ein mittlerer Saaleübergang im Bereich südlich der Rennbahn sollte weiterverfolgt werden. Der AK spricht sich mehrheitlich gegen die weitere Planung eines südlichen Saaleübergangs im Bereich der S-Bahn aus (4 dafür, 11 dagegen).

Grundsätzliche Zustimmung in der AG findet die Trassenfreihaltung

- der Zootrasse (12 dafür, 5 dagegen)
- der Ortsumgehung Reideburg / Büschdorf (13 dafür, 4 dagegen).

Mehrheitlich abgelehnt wurde die Ortsumgehungsvariante von Bruckdorf (2 für Trassenfreihaltung, 11 dagegen)

Nicht eindeutig positionierten sich die Anwesenden zur Fertigstellung der Ortsumgehung Radewell (6 für Trassenfreihaltung, 5 dagegen) und zur Verbindung zwischen Lettin und Dölau (5 für Trassenfreihaltung, 7 dagegen)

Der Vorrang der Erhaltung des Straßennetzes vor dem weiteren Ausbau ist Konsens. Weitere Grundsatzfragen zum Hauptstraßennetz werden aus Zeitgründen nicht näher diskutiert. Das betrifft das Repertoire zu Verkehrssicherheit und besseren Verträglichkeit, die Möglichkeiten der Verkehrslenkung durch Verkehrsmanagement sowie die Fragen der Finanzierung der Straßeninfrastruktur (staatliche Förderkulisse, Kommunalabgaben, „Stadsäckel“).

Die Grundsatzfrage der Bündelung von Verkehrsmengen wird nur andiskutiert. Sie ist im Hinblick auf den Umgang mit Umweltgrenzwerten, der Verteilungsgerechtigkeit bei der Lärmbelastung, außerdem je nach räumlichem Maßstab der Betrachtung, nicht pauschal zu diskutieren.

Ausblick auf den zweiten Straßennetz-Termin am 30. November

Frau Lange kündigt eine etwas andere Perspektive als bei den Hauptstraßen an, weil es dann eher um das Nebenstraßennetz geht:

- Wer bewegt sich wie im Straßenraum?
- Wie kann (auch mit Anwendung der neuen technischen Regelwerke) eine hohe Qualität durch eine ausgewogene Platzaufteilung gefunden, d.h. eine Autodominanz vermieden werden?
- Welchen Rahmen setzen die Finanzierungsmechanismen mit Beteiligung der Anlieger?

Herr Thiemann-Linden, team red, fasst die Diskussion zusammen und betont die Breite der Diskussion, d.h. nicht nur aus Autonutzerperspektive. Im folgenden Termin soll das Thema des Pkw-Stellplatzangebots als Komponente der Erreichbarkeit, aber auch unter Verträglichkeitsaspekten des Straßenraums insgesamt betrachtet werden.

Tagungsort ist wiederum die Hafen Halle GmbH, Am Saalehafen 1, ab 16:00 Uhr (mit Busservice um 15:30 Uhr ab Markt, Sondergleis; Rückfahrt um 19:00 Uhr).

Die folgenden Sitzungen des AK VEP Halle 2025 sind für den **15. Februar 2012 (Radverkehr)** und den **14. März 2012 (Fußgänger)** vorgesehen.

Entwicklung Straßennetz der Stadt Halle (Saale)

Gelb: Straßenausbau 1990-2011

Orange: Straßennetzerweiterung 1990-2011

Rot: Straßenausbau nach 2011

Rot gerissen: Straßennetzergänzung nach 2011

Schwarz gepunktet: zu prüfende Netzergänzungen

Blau: übriges Straßenhauptnetz

