

Ein Dienst von [www.halle.de](http://www.halle.de)

## Bericht vom Sondertermin zum Thema Hochstraße im Rahmen der Erarbeitung des neuen Verkehrsentwicklungsplans VEP 2025 Halle (Saale)

---

Am 08.09.2011, 16:00 h bis 19:00 h im Stadthaus

Protokoll: Jörg Thiemann-Linden, team red

*anwesend: erweiterter Personenkreis des VEP-Arbeitskreises (zus. 48 Personen)*

### **Einführung**

Der neue Beigeordnete, Herr Stäglin, begrüßt die Anwesenden zum Hochstraßen-Sondertermin. Er sei gleich zu Beginn seiner Tätigkeit mit diesem Thema konfrontiert worden. Gegenwärtig ständen Problemstellungen wie die HES und die Umsetzung des Stadtbahnprogramms im Vordergrund. Er werde das Thema zukünftig jedoch wieder aufgreifen.

Herr Lunebach ruft das Protokoll der letzten VEP-AK Sitzung (ÖPNV Teil 2) auf. Mit der Korrektur, dass sich das Votum zur Beibehaltung der Straßenbahn-Trassenvorsorge nur auf die Diskussion Heide-Nord bezieht, kann das Protokoll auf der städtischen Website veröffentlicht werden.

Der Moderator Herr Dr. Brunsing, team red, führt in den Ablauf der Sitzung ein und erläutert für die zusätzlichen Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Arbeitsweisen und „Spielregeln“ des Arbeitskreises, wobei zum heutigen Thema ein gemeinsames Votum nicht vorgesehen ist.

Frau Lange, Ressort Verkehrsplanung der Stadt Halle, stellt die verkehrsplanerische Ausgangslage sowie die Genese der Hochstraße dar (siehe Foliensatz). Als Hochstraße wird in dieser Diskussion der Straßenraum zwischen Waisenhausapotheke und Glauchaer Platz verstanden.

### **Verschiedene Positionen der beiden bürgerschaftlichen Initiativen zur Hochstraße**

Für den **Bürgerverein Stadtgestaltung Halle** (i.F. Bürgerverein) stellt Herr Halle die Argumente für den Erhalt der Hochstraße vor. Er möchte mit seinem Beitrag zur objektiven Bewertung der Hochstraße als Teil der städtischen Infrastruktur beitragen.

Die Hochstraße als Ost-West-Achse mit täglich 45.000 – 48.000 Kfz-Einheiten lasse sich einfach nutzen (und im Hinblick auf den Geländesprung lärmindernd in einem hohen Gang). Der Bau der Hochstraße war also kein leichtfertiges Zufallsprodukt, sondern das Ergebnis bestehender Zwänge. Die Hochstraße sei und bleibe bei Einhaltung der gesetzlich geforderten Erhaltungsarbeiten auf lange Zeit die voll funktionsfähige und kostengünstige Verkehrsführung. Die zwischenzeitlich

## Ein Dienst von [www.halle.de](http://www.halle.de)

diskutierte Halbierung (Abriss der südlichen Brücke auf der Seite der Franckeschen Stiftungen) biete nicht die nötigen Standards für Unfallrettung und Feuerwehreinsatz.

Der Bürgerverein habe alle Alternativen im Zusammenspiel von Umsetzungsaufwand und Verträglichkeit für die Stadtentwicklung bewertet. Ein paralleler Tunnel für 170 Mio. € weise zusätzliche Risiken beim Baugrund und bei den Steigungsmaßen angesichts der Topographie auf. Die sog. Mitteltrasse müsste durch dicht bewohnte Gebiete gebrochen werden. Die wenig leistungsfähige Mansfelder Straße war Ausgangspunkt für die Planung der Hochstraße, könne allerdings nicht als die Lösung gelten.

Fazit: Die „Nebenwirkungen“ aller Alternativen seien zu groß. Die Hochstraße sei vorhanden und notwendig, sie verbinde alt und neu. Sie trenne nicht, sondern verbinde die Doppelstadt und ermögliche städtisches Leben am Franckeplatz.

Für die **BI Hochstraße Halle an der Saale e.V.** („Wir fördern kreative Stadtentwicklung“) (i.F. BI) stellen Herr Kautz und Herr Ungefug die Argumente für einen langfristig vorzusehenden Abbruch der Hochstraße vor. Sie erinnern daran, dass es die aktuelle Diskussion ohne das Wirken der Bürgerinitiative nicht gäbe.

In der Gegenwart – d.h. im Rahmen des VEP 2025 – müsse überlegt werden, was in Zukunft passieren soll. Es gehe also nicht um den sofortigen Abriss eines zweckmäßigen Bauwerks, sondern um das planerische Nachdenken darüber, was mit der Hochstraße geschehen solle, die bis 2025 einen größeren Teil ihrer technischen Lebensdauer hinter sich habe. Beispiele gäbe es zu anderen Hochstraßen, z.B. in Ludwigshafen, Düsseldorf und Hannover. In Halle als einer Nahverkehrsstadt seien die Voraussetzungen für Verkehrsvermeidung und innovative Konzepte (Carsharing) besonders günstig. Die Hochstraße sei eine „weitere Hallesche Störung“. Kreativität von außerhalb der Stadt soll zu einer bestmöglichen Stadtgestaltung im 21. Jahrhundert – ohne Hochstraße – beitragen.

Dem freien Nachdenken über kreative Stadtentwicklung im Zeithorizont des VEP diene auch der ausgelobte Ideenwettbewerb um den „Zukunftspreis für Halle (Saale) 2025“ mit beträchtlichem ehrenamtlichen Geldmitteleinsatz und großer Resonanz von 20 Hochschulgruppen mit zusammen 70 Beteiligten. Die Preisverleihung finde Mitte Dezember statt. Positive Resonanz für den Ansatz eines Abbruchs der Hochstraße gäbe es von vielen Seiten in der Stadt, nicht nur von den direkt betroffenen Franckeschen Stiftungen (z.B. für die Bewerbung zur Aufnahme auf die UNESCO-Welterbeliste).

Der Stadtrat möge sich im Rahmen des VEP 2025 zehn Prüfaufträge zu eigen machen, für deren Beantwortung durch die Verwaltung keine größeren Kosten zu erwarten seien: u.a. zur technischen Restlebensdauer und einer Abschätzung der Unterhaltskosten, zu den Chancen des Weltkulturdenkmalstatus mit und ohne Hochstraße, zur Machbarkeit von Alternativen (Mansfelder Straße, neuer Saaleübergang im Gebiet Pulverweiden, verschiedene Tunnelvarianten).

## Diskussion und weitere Positionen

Weitere Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Arbeitskreises stellen Rückfragen, skizzieren die für sie bestimmenden Aspekte oder präsentieren eigene Gestaltungsideen (u.a. auch ein Hochstraßen-Nachfolgebauwerk am Franckeplatz zur Entflechtung der Verkehrsmittel).

Angesichts der vielen sehr alten Bauten und des Sanierungsstaus im halleschen Straßennetz wurde die Frage gestellt, wie absehbar die Kosten bis zum Ende der Lebensdauer der Hochstraße seien. Wird die Lebensdauer der Hochstraße möglicherweise unterschätzt?

Welche Faktoren reduzieren den Verkehr der Hochstraße? Spielen die Zahl und die Führung der Lkw eine wesentliche Rolle? Welche Rolle spielen dabei über 2025 hinaus der Einwohnerrückgang in Halle-Neustadt und eine sogenannte postfossile Umgestaltung des Stadtverkehrs? Welche Wirkungen können Mobilitätsalternativen des Umweltverbands zur Minderung des Pkw-Verkehrs leisten, so dass die Hochstraße für die Kfz-Frequenz nicht mehr benötigt wird? Lassen sich auch andere Verkehrsarten auf einer begrünten, neu gestalteten Hochstraße führen (als Bus- / Fahrradschnellverbindung)?

Die Stadtentwicklung bis 2025 bietet neue Chancen und Sichtweisen auf die Hochstraße; wäre sie nicht auch als Bestandteil des 20. Jahrhunderts in einem UNESCO-Weltkulturerbe-Ensemble denkbar?

Sind Alternativlösungen bezahlbar, genau so leistungsfähig und genauso sicher? Gibt es dann ebenerdige Alternativen für besseren Kontakt der Franckeschen Stiftungen zur Altstadt, für die Fußwege zwischen Altstadt und südlicher Innenstadt insgesamt? Würden sich bei einer weniger schnellen Verbindung der Ost-West-Achse Mehrbelastungen anderswo durch Verkehrsverlagerung auf andere Stadtgebiete ergeben? Wieweit können wir von anderen Städten lernen (z.B. vom Rückbau von Hochstraßen in Madrid)? Sind Beispiele wie der Abriss der provisorischen stählernen Hochstraße in Hannover ein Referenzfall?

Der aus den Zählungen im Jahr 2009 und 2010 resultierende leichte Anstieg der Verkehrsmenge auf der Hochstraße wird mit der Sperrung der Klausbrücke in Verbindung gebracht. Im Übrigen Hauptstraßennetz sind die Kfz-Mengen aufgrund des Einwohnerverlustes seit ca. 2005 rückläufig. Die Verkehrsplanung sichert zu, in den Folgejahren die verkehrliche Entwicklung an dieser Stelle weiter zu erfassen.

In einem Kurzvortrag stellt Herr Lunebach, Amtsleiter des Stadtplanungsamtes, die **Beurteilungskriterien an ein Verkehrsnetz mit / ohne Hochstraße aus der Perspektive der Stadtentwicklung** vor (siehe Foliensatz). Damit sollen andere als verkehrliche Aspekte in die Diskussion eingebracht werden. Die Stadt solle sich zur Saale hin entwickeln – in allen Funktionen. Dabei stehe der Rückbau von außen nach innen, die Wiederherstellung der kompakten Stadt, im Vordergrund.

## Ein Dienst von [www.halle.de](http://www.halle.de)

- **Gesamtstadt:** z.B. zur Erreichbarkeit des Oberzentrums / des Einzelhandels im multifunktionalen „Kraftzentrum“ Innenstadt; mit Halle-Neustadt als wesentlichem Stadtteil mit aktuell stabilisierter Einwohnerzahl.
- **Quartiere:** Verkehr bündeln, aber keine neuen Barrieren aufbauen! Hauptverkehrsstraßen in Quartierszentren: Wie kann die Funktionsvielfalt erhalten werden (aktuelles Beispiel Ludwig-Wucherer-Straße).
- **Stadtraum:** hier im Wesentlichen zwischen Waisenhausapotheke und Glauchaer Platz (die Brücken bis zur Neustadt sind eine andere Planungsfrage): Wie bekommen wir unter verschiedenen Rahmenbedingungen den Stadtraum so qualitativ nutzbar wie es heute der Hansering ist? Was braucht der ÖPNV-Knoten Franckeplatz?

Herr Thiemann-Linden, team red, fasst die Diskussion zusammen:

- **Konsens** ist die aktuelle Verkehrsbedeutung der Hochstraße als ein zweckmäßiges Ingenieurbauwerk – auch im Hinblick auf einen ununterbrochenen Betrieb der Ost-West-Achse für alle alternativen Überlegungen. Es steht kein kurzfristiger Abriss an. Das Interesse der Franckeschen Stiftungen an einem ansprechenderen Umfeld und guter Erreichbarkeit wird allseits anerkannt. Kein Widerspruch besteht über die Berechtigung des Nachdenkens über langfristige Alternativen; dabei wird eine Tunnellösung wegen der Kosten als problematisch eingeschätzt. Dank der guten Datenlage ist auch die verkehrliche Ausgangslage als solche nicht strittig.
- Als **Alternativen** werden neben einem Ersatz durch einen Tunnel (Tunnelrampensteigung? Verkehrsführung bei Bauzustand?) auch weitere Saaleübergänge zur Entlastung, die stärkere Nutzung der Mansfelder Straße, der Abriss (bzw. die Umnutzung) der Südbrücke sowie eine „kleine Troglösung“ am Franckeplatz als Ersatzbauwerk diskutiert.
- Die **Lebensdauer** der Infrastruktur wird möglicherweise unterschätzt, damit auch der Reparaturbedarf. Dabei ist auch eine Vorstudie zur Haltbarkeit im VEP 2025 im Bezug auf die begrenzten **Gutachter-/Planungsmittel** für vertiefende Prüfaufträge problematisch.
- Über den Horizont des Jahres 2025, d.h. über die prognostizierte Lebensdauer der Hochstraße hinaus, gehen die **Visionen für 2050** auseinander: sowohl zur langfristigen Entwicklung der Kfz-Menge (Stichworte Ölpreis, Klimaschutz, Bedeutung des Umweltverbands, E-Mobilität) als auch zu der Frage, ob eine stärkere Abnahme des Kfz-Verkehrs wünschenswert ist. Wann steht eine Entscheidung über die langfristige Verkehrsentwicklung und die Funktion der Hochstraße tatsächlich an?

Ein Dienst von [www.halle.de](http://www.halle.de)

## ***Ausblick: Arbeitskreissitzungen zum Straßennetz im November***

Als folgende Termine stehen fest.

- Mittwoch, 02. November 2011, 16:00 Uhr
- Mittwoch, 30. November 2011, 16:00 Uhr

Als Ort ist die Hafenvverwaltung in Trotha vorgesehen; für einen Busservice ab Markt wird gesorgt.

## **Abschluss**

Der Beigeordnete Herr Stäglin dankt allen Beteiligten für die ernsthafte, sachliche Diskussion. Die Stadt braucht das bürgerschaftliche Engagement in wichtigen Grundsatzfragen. Er begrüßt Wettbewerbsbeiträge von Studierenden, die ohne Restriktionen Neues denken können.

Im Rahmen der sehr begrenzten Planungsmittel solle bei der Szenarienbetrachtung innerhalb der Verwaltung geprüft werden, welche Fragestellung vertieft analysiert werden sollte. Dabei gehe es weiter gefasst um die Qualität von Netzen, auch der Nebenstraßenproblematik hinsichtlich der Nutzbarkeit für Radfahrer.