



HALLÉ ★ Die Stadt

Anfrage

TOP 49
Nummer: III/2002/02055
Datum: 09.01.2002

Wiedervorlage:
Aktz.:
Bezug-Nr.:
Abteilung/Amt/Fraktion: SPD

Prof. Dr. Schuh, Dieter

Beratungsfolge	Termin	Status	Zustimmung	Veränderung	Ablehnung
Stadtrat	30.01.2002	öffentlich zur Kenntnisnahme			

Betreff: Anfrage der SPD-Fraktion - Verbindung zwischen Robert-Franz-Ring und Hallorenring

Beschlussvorschlag/Stellungnahme/Beantwortung:

Gibt es Überlegungen der städtischen Verkehrsplaner, erneut eine beidseitig befahrbare Verbindung zwischen Robert-Franz-Ring und Hallorenring über die Klausbrücke einzurichten?

Welche Argumente sprechen dafür, welche dagegen?

Wie ist der aktuelle Wissensstand?

In welcher Weise sind dabei die künftig zu erwartenden Verkehrsströme berücksichtigt?

Begründung:
erfolgt mündlich.

Finanzielle Auswirkungen:

-

Beraten mit:

Terminvorgabe	Person/Amt	Zuarbeit	Erledigt am

gez. Prof. Dr. Dieter Schuh

Fraktionsvorsitzender

Stellungnahme der Stadtverwaltung:

Die heutige Verkehrsführung beruht auf der Umsetzung des "Vehrkonzeptes Spitze" (Stadtratsbeschluss Nr. 97/I-27/499 vom 29.01.1997). Diese Verkehrsführung wurde eingeführt,

- um das zu erwartende Verkehrsaufkommen infolge der Neubebauung der "Spitze" zu bewältigen,
- um die damals täglichen Rückstaus des Kfz-Verkehrs bis etwa zur AOK, insbesondere ausgehend vom Glauchaer Platz, nicht zur Behinderung des Straßenbahnverkehrs (und des damaligen Busverkehrs) in der Relation Mansfelder Straße, Hallorenring werden zu lassen,
- und um das Gebiet "Spitze" nicht durch eine viel befahrene Straße (Hallorenring) von der Altstadt abzutrennen.

Diese Verkehrsführung hat sich grundsätzlich bewährt. So gelang es, die Behinderungen des Straßenbahnverkehrs auf o. g. Relation weitestgehend abzuschaffen, was heute eine wesentliche Voraussetzung für die Erschließung des Stadtteils Neustadt mit der Straßenbahn ist.

Negativ hat sich ausgewirkt, dass die Wohnungen an der Ankerstraße durch das erhöhte Verkehrsaufkommen zusätzlich belastet werden, was von den Bewohnern teilweise kritisiert wird.

Zu den Einzelheiten der Anfrage:

zu 1. Überlegungen zur Wiederherstellung der Verbindung Robert-Franz-Ring - Hallorenring.

Heute ist der Robert-Franz-Ring zwischen Mansfelder Straße und Ankerstraße Einbahnstraße in Richtung Norden. Der Straßenzug Mansfelder Straße, ab R.-Franz-Ring, über Klausbrücke und Hallorenring wird in beiden Richtungen befahren.

Jedoch besteht die Einschränkung, dass in diesem Straßenzug aus Richtung Ankerstraße nur KFZ-Verkehr einfahren darf, der das Ziel in die Altstadt, insbesondere in die Tiefgarage Händelhaus-Karree hat, bzw. Lieferverkehr mit KFZ bis 7,5 Tonnen werktags in der Zeit von 06:00 bis 12:00 Uhr.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist es nicht Absicht der Stadtverwaltung, die Einbahnstraße im Robert-Franz-Ring aufzuheben, um damit den Gesamtverkehr aus Richtung Norden die Möglichkeit zu bieten, auf der früheren Route über Robert-Franz-Ring, Mansfelder Straße, Klausbrücke, Hallorenring zum Glauchaer Platz zu fahren.

zu 2. Argumente dafür und dagegen

Für eine Öffnung der Einbahnstraße R.-Franz-Ring spricht die dadurch mögliche Entlastung der Ankerstraße.

Gegen diese Öffnung sprechen mehrere Gründe, vor allem:

- die dann wieder zu erwartende Behinderung des Straßenbahnverkehrs,
- die stärkere Trennwirkung des Hallorenringes für die Verbindung Altstadt-”Spitze”,
- und größere verkehrliche Probleme bei der “Hineinführung” des Kfz-Verkehrs von Norden in das Knotensystem Glauchaer Platz.

zu 3. Aktueller Wissensstand

Im Zusammenhang mit den Planungen zur Bebauung “Spitze” wurden umfangreiche Untersuchungen zu den Verkehrsabläufen am Glauchaer Platz durchgeführt, die dann unter Berücksichtigung der Straßenbahnneubaustrecke Mansfelder Straße-Glauchaer Platz ergänzt wurden. Dabei war das Ergebnis, dass das Knotensystem in der Zukunft nur bedingt funktionsfähig sein wird. Deshalb wurde die Empfehlung gegeben, den Verkehrsstrom aus Richtung Norden nicht über Hallorenring zu führen, sondern verträglicher von der Herrenstraße her zum Glauchaer Platz zu führen. Inzwischen haben sich bestimmte Randbedingungen etwas anders entwickelt (Verkehrswirkung der nun realisierten Bebauung “Spitze” (z. B. deutlich geringere Stellplatzzahl), allgemeine Verkehrsentwicklung bedingt durch Einwohner- und Wirtschaftsentwicklung u. a. m.), so dass wir die Ergebnisse der damaligen Untersuchung nochmals prüfen.

zu 4. Berücksichtigung künftig zu erwartender Verkehrsströme

Die Untersuchungen werden auf der Grundlage von Analyse- und Prognosewerten für die Verkehrsbelegung durchgeführt. Auch berücksichtigt werden dabei solche Vorhaben, wie die noch ausstehende Bebauung im Gebiet Spitze.

Tepasse
Beigeordneter
für Planen und Bauen

