

Entwicklungsfragen des Hauptstraßennetzes Halle

Sachstand für den Stadtentwicklungsausschuss am 10.06.2015

IVAS - Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden
dresden@ivas-ingenieure.de, www.ivas-ingenieure.de

Hintergrund und Ziel der Untersuchung

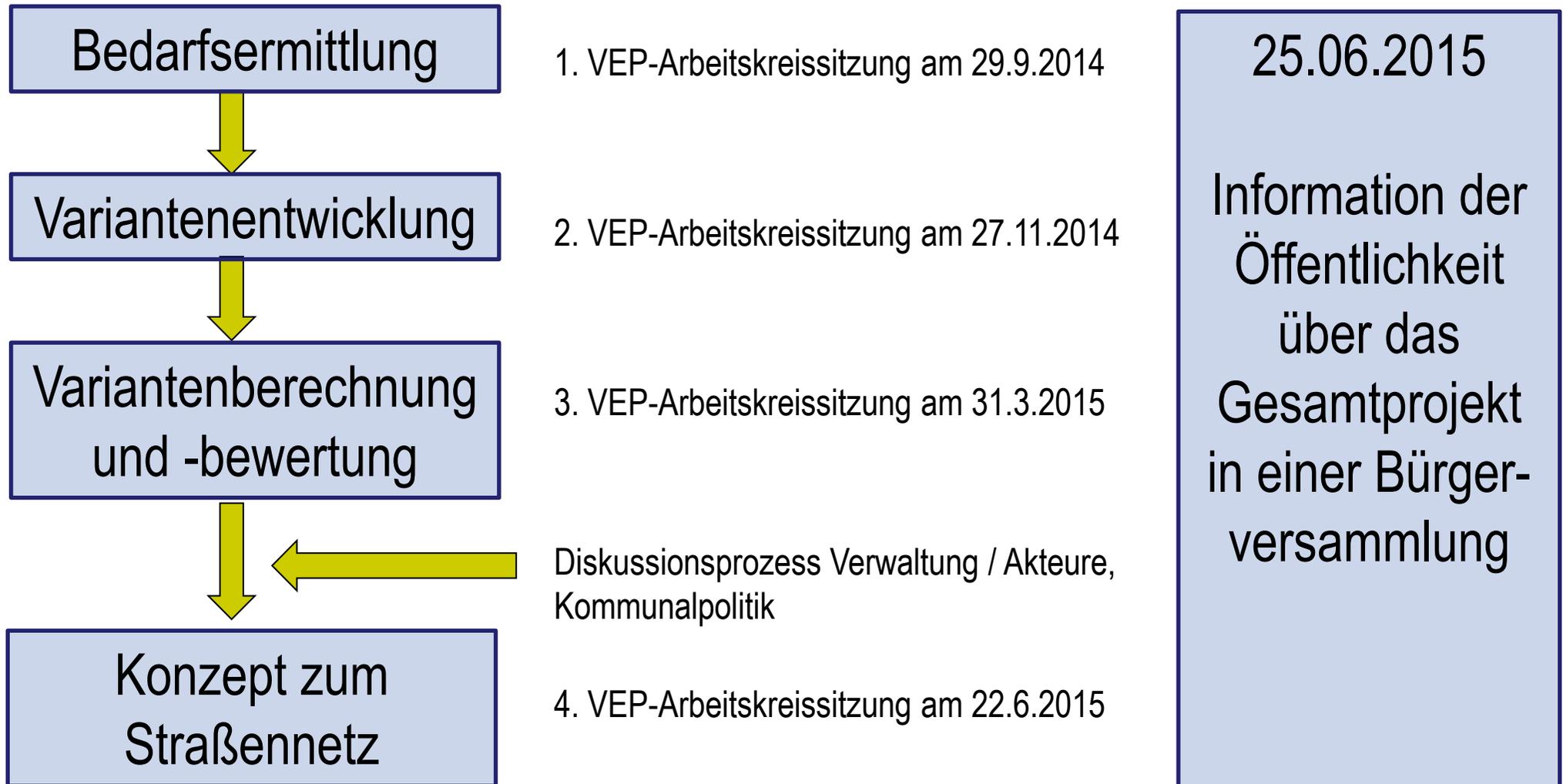
Ziel:

- Entwicklung von Varianten für ein zukunftsfähiges Hauptstraßennetz der Stadt Halle (Saale)

Hintergrund:

- Es soll ein zukunftsfähiges und funktionsfähiges Netz auch nach 2030 und vor dem Hintergrund des gestoppten Bevölkerungsverlustes entwickelt werden.
- Das bestehende Netz weist Mängel auf, die zu beseitigen oder deren negative Wirkungen zu verringern sind. Dazu zählen neben den verkehrlichen Wirkungen auch ökologische und städtebauliche Wirkungen. Ein zentrales Netzelement ist dabei die Hochstraße zwischen Glauchaer Platz und Leipziger Turm.

Arbeitsablauf und Öffentlichkeitsbeteiligung



Bedarfsermittlung – Anforderungen an ein Hauptstraßennetz

- Erfüllung der Verbindungsfunktion für den überörtlichen Verkehr, den Quell- und Zielverkehr der Stadt Halle und den Binnenverkehr zwischen den innerstädtischen Zentren, Gewährleistung der Erreichbarkeit
 - sicher
 - zuverlässig
 - wirtschaftlich
 - mit geringen negativen Umweltwirkungen
 - vereinbar mit allgemeinen Zielen der Stadtentwicklung

Bedarf für Netzanpassungen

Bedarfsermittlung durch:

- Verkehrsstromanalysen (Modellauswertungen, Auswertung von Stromerhebungen)
- Netzanalyse (Befahrung, Ermittlung von Stärken und Schwächen)
 - verkehrliche Kriterien (Funktionalität für Kfz-Verkehr, ÖPV, Rad- und Fußgängerverkehr, Trennwirkung, Verbindungs- und Aufenthaltsfunktion, Sicherheit)
 - ökologische Kriterien (Lärm, Luftschadstoffe, Lage in ökologisch sensiblen Bereichen)
 - städtebauliche Kriterien (Art und Bedeutung der Bebauung, Seitenraumnutzung, Trennwirkung)

Bedarf für Netzanpassungen

- Das Hauptstraßennetz der Stadt Halle ist heute und auch prognostisch (Verkehrsprognose 2030 mit Fertigstellung HES) funktions- und leistungsfähig. Die Hauptachsen des Netzes entsprechen den Verkehrsströmen.
- Handlungsbedarf ergibt sich insbesondere durch folgende Faktoren:
 - Die Konzentration auf wenige Hauptachsen und fehlende Alternativen insbesondere auf der Ost-West-Achse machen das Netz störungsanfällig.
 - Die Konzentration führt trotz teilweise hohen Kapazitäten zu Überlastungen in Spitzenverkehrszeiten (Riebeckplatz, Paracelsusstraße, B100, Trothaer Straße).
 - Die hohen Verkehrsstärken an den Hauptachsen haben negative Folgewirkungen (Überschreitung von Grenzwerten für Lärm und Luftschadstoffe)
 - Das weitere Hauptstraßennetz (außerhalb des Achsenkreuzes) ist wenig strukturiert, besitzt insbesondere in der Altstadt Engstellen mit Kapazitätsproblemen und ist häufig in schlechtem Zustand (Glauchauer Platz, Glauchaer Straße, Große Brunnenstraße, Burgstraße, Große Steinstraße).

Erarbeitung von Netzvarianten

- Netzergänzungen durch neue Brückenstandorte
- 10 Standorte von nördlich des Hafens bis zur S-Bahn-Brücke im Süden grundlegend eingeordnet und bewertet
- 4 Standorte vertiefend untersucht (Integration in das Verkehrsmodell der Stadt Halle, Berechnung und Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen, Verkehrsentlastungen, Verkehrszunahmen, Auswirkungen auf Reisezeiten und Umwegelängen)
- Standorte:
 - Brücke nördlich des Hafens
 - Zentrale Brücke über die Peißnitzinsel
 - Brücke südlich der Rennbahn
 - Brücke südlich der Rabeninsel

4 Varianten untersucht:

- FNP/Leitbild
- neu

1 Nordstraße - Magdeburger Chaussee

2 Blücherstraße - Mühlweg

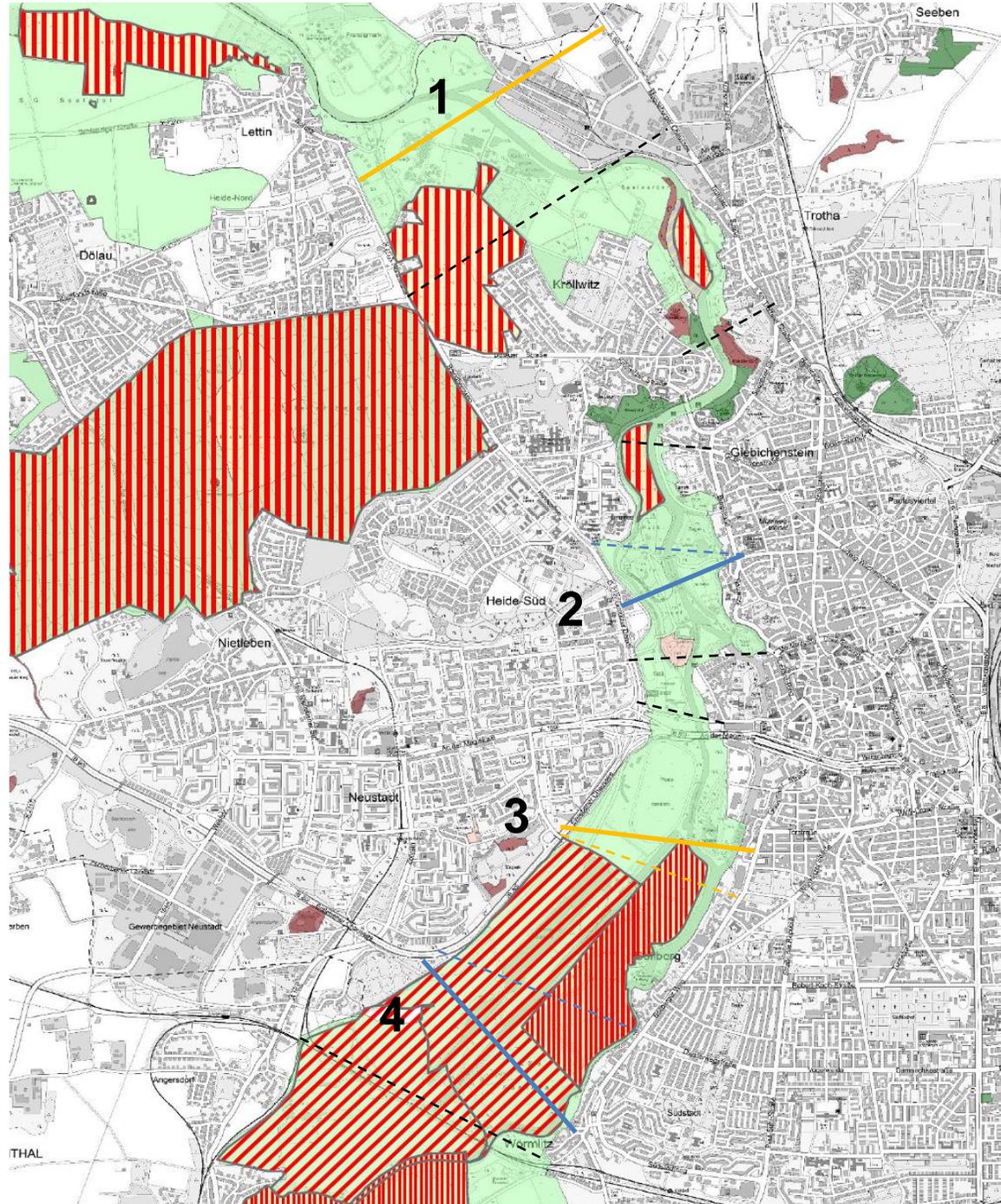
3 An der Feuerwache – Böllberger Weg

4 Eislebener Chaussee – Anglerstraße

Mansfelder Straße

Legende

- FFH- und Vogelschutzrichtlinie
- FFH-Richtlinie
- Vogelschutz-Richtlinie
- NDF - Flächenhafte Naturdenkmale nach §§ 22 bzw. 59 NatSchG LSA
- GLB - Geschützter Landschaftsbestandteil nach § 23 NatSchG LSA
- GP - Geschützter Park
- LSG - Landschaftsschutzgebiet nach § 20 NatSchG LSA
- NSG - Naturschutzgebiet nach § 17 NatSchG LSA
- NSG Schutzzone



Stand Ergebnisse

- Es gibt keine verkehrlich sinnvolle und wirtschaftlich vertretbare Alternative zu der zentralen Ost-West-Achse zwischen dem Rennbahnkreuz und dem Riebeckplatz.
- Eine zusätzliche Brücke stellt eine sinnvolle Netzergänzung dar, die die Zuverlässigkeit des gesamtstädtischen Netzes erhöht und zur Entlastung neuralgischer Netzabschnitte beiträgt. Diese Brücke kann sich sowohl nördlich als auch südlich der B80 befinden.
- Der Brückenstandort Peißnitzinsel hat die höchste verkehrliche Wirksamkeit und entlastet sowohl die Kröllwitzer Brücke als auch die Brücke B80. Er zieht aber zusätzlichen Kfz-Verkehr in zentrale Innenstadtbereiche. Demgegenüber steht die Förderung des Umweltverbundes, für den es im Zentrum bereits Querungsmöglichkeiten gibt (Brücke für Radfahrer und Fußgänger über die Peißnitzinsel, Brücke Mansfelder Straße, Hafenbahntrasse).

Stand Ergebnisse

- Ein Brücke im Norden entlastet vor allem die Kröllwitzer Brücke und führt auch zu einer Verringerung der Verkehrsstärken im Bereich Giebichenstein (Fährstraße, Seebener Straße, Burgstraße, Großen Brunnenstraße) sowie auf der Trothaer Straße (südlich des neuen Brückenanschlusses). Diese Strecken sind heute durch hohe Lärm- und Luftschadstoffbelastungen gekennzeichnet.
- Eine Brücke im Süden würde die Brücke B80, die Hochstraße und den Riebeckplatz entlasten. Sie könnte als Südtangente fungieren und in Verbindung mit der Osttangente auch Durchgangsverkehr aufnehmen.
- Trotz der Entlastung der B80 mit einem südlichen Brückenstandort werden die höchsten Verkehrsstärken weiterhin auf der zentralen Ost-West-Achse zwischen Rennbahnkreuz und Riebeckplatz zu verzeichnen sein.

Nächste Schritte

Information und Diskussion im nächsten VEP-Arbeitskreis am 22.06.2015

- Darstellung und Bewertung der Varianten im Netzzusammenhang (Bewertung in Verbindung mit in Diskussion befindlichen Ortsumgehungen, Zootrasse, BAB143)
- Vorstellung von strukturierten Hauptnetzvarianten (RIN-Klassifizierung)
- Aufzeigen von Handlungsoptionen zum perspektivischen Verzicht auf die Hochstraße

Bürgerversammlung am 25.06.2015

- Information der allgemeinen Öffentlichkeit über das Gesamtprojekt Hauptstraßennetz und die draus gewonnenen Erkenntnisse
- Vorbereitung internetbasierte Bürgerbeteiligung