

BESCHLUSSVORLAGE

Beschluss über die Grundsätze der Entwicklung des Hauptstraßennetzes im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans Halle 2025

Inhaltsverzeichnis:

1. Grundlagen zum klassifizierten Hauptstraßennetz
 - 1.1. Technische Grundlagen
 - 1.2. Planerische Grundlagen
 - 1.2.1. Die Netzentwicklung
 - 1.2.2. Die Netzstruktur
 - 1.2.3. Fachziele zum Hauptstraßennetz
2. Vorschlag zum zukünftigen Netz
 - 2.1. Die Untersuchung des Hauptstraßennetzes
 - 2.2. Freihaltetrassen für Saaleübergänge
 - 2.3. Die Zukunft der Hochstraße
 - 2.4. Ortsumgehungen

Anlagenverzeichnis:

1. Vorschlag zum kategorisierten Straßennetz nach RIN 08 auf Basis der Analyse 2014/15
- 2a. Zusätzliche Saalebrücke Variante Nord
- 2b. Zusätzliche Saalebrücke Variante Süd
3. Darstellung der potentiellen Ortsumgehungstrassen (Beschlusslage aus dem Verkehrspolitischen Leitbild sowie den Anlagen zum Flächennutzungsplan)
4. Darstellung der Untersuchungsgebiete für die Ortsumgehungen

1. Grundlagen zum klassifizierten Hauptstraßennetz

1.1 Technische Grundlagen

Die Klassifizierung des Hauptstraßennetzes erfolgte seit den 1990er Jahren nach den „Richtlinien für die Anlagen von Straßen – Teil Netzgestaltung (RAS-N) 88“. Diese soll mit dem vorliegenden Beschluss durch die aktuellen und im Land Sachsen-Anhalt verbindlich für die Fernstraßen eingeführten technischen „Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung (RIN) 08“ abgelöst werden.

Das Straßennetz wird auf Basis der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung - RIN 08 - in

- Kernnetz (VFS II)
- Erweitertes Kernnetz (VFS III)
- Hauptnetz (VFS IV-1)
- Grundnetz (VFS IV-2)

gegliedert (vgl. **Anlage 1**).

(VFS=Verbindungsfunktionsstufe nach RIN-08)

Bundesstraßen behalten nach den RIN 08 auch innerhalb der Ortslage ihre Funktion und sind Bestandteil des eigenständigen Netzes zur Verbindung zentraler Orte untereinander (Kernnetz). Die – auch abschnittsweise – Verlegung einer Bundesstraße innerhalb eines Gemeindegebietes ist möglich. Die Straße sollte jedoch den Ausbauzustand der ihr zugeordneten Kategorie durchgehend behalten. Insoweit wird der Abstimmungsprozess des Entwurfs für das Hauptstraßennetz Halle mit der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt für die Straßenabschnitte, die im Stadtgebiet abweichend von der städtischen Baulast in der Baulast des Landes liegen, geführt werden.

Zu berücksichtigen ist beim Kernnetz die bereits erfolgte Abstufung der B6 nördlich des Desauer Platzes zur L50. Sie entfällt daher bei den Straßen der VFS II. Die Haupterschließungsstraße (HES) im östlichen Stadtgebiet erhält bis zur Fertigstellung der Anbindung an die B100 die VFS III.

Die Straßenkategorisierung wird auch als Grundlage für weitere Satzungen (Stadtrecht), z. B. Erschließungsbeitragssatzung, Straßenreinigungssatzung, Sondernutzungssatzung, die Widmung als öffentliche Straßen und die wegweisende Beschilderung herangezogen.

1.2. Planerische Grundlagen

Der Stadtrat hat am 24.02.2010 beschlossen, einen Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Halle zu erarbeiten. In einer Aussprache zur Verkehrsentwicklungsplanung im Ausschuss für Planungsangelegenheiten am 13.04.2010 wurden Einzelheiten des Vorgehens diskutiert. Dabei wurde das bestehende Verkehrspolitische Leitbild aus dem Jahr 1997 als eine gute und tragfähige Basis für die zukünftige Arbeit angesehen.

In Abstimmung mit dem Stadtrat erfolgte seit 2011 ein umfassender Diskussionsprozess mit dem begleitenden ehrenamtlichen Arbeitskreis „Verkehrsentwicklungsplan Halle 2025“. In diesem Rahmen wurden auch die grundlegenden Zielstellungen zum Hauptstraßennetz behandelt. Die Ergebnisse sind im Abschlussbericht dokumentiert und veröffentlicht unter www.halle.de.

Die vorliegenden Aussagen zur Entwicklung des Hauptstraßennetzes sind abgestimmt mit den Verkehrspolitischen Leitlinien der Stadt Halle sowie dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK), Fachbeitrag Mobilität und Verkehr.

1.2.1 Die Netzentwicklung

Die Gestalt des Hauptstraßennetzes wurde seit den 1990er Jahren kaum modifiziert. Netzergänzungen wurden im Umfang von 6,5 km Länge neu gebaut (ca. 1% des Gesamtnetzes). Ein großer Anteil öffentlicher Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur floss in den Ausbau von Bestandsstraßen, vorrangig in Straßen mit Straßenbahn. Damit wurde der hohen Bedeutung des öffentlichen Nahverkehrs für die Erschließung des Stadtgebietes, insbesondere der Altstadt, entsprochen.

Im Hauptstraßennetz wurden seit den 1990er Jahren zahlreiche Veränderungen an Strecken und Knoten vorgenommen (z. B. Trothaer Straße, Reilstraße, Ludwig-Wucherer-Straße, Riebeckplatz, Delitzscher Straße, Thüringer Straße, Dieselstraße, Berliner Straße, Leipziger Turm, Prof.-Friedrich-Hoffmann-Straße, Torstraße, Dölauer Straße, Rannischer Platz). Weitere Vorhaben befinden sich in Umsetzung (z. B. Steintor, Böllberger Weg) oder Planung (Joliot-Curie-Platz, Südstadtring, Dessauer Straße, Gimritzer Damm, Merseburger Straße, Thomasiusstraße, Turmstraße).

Die Maßnahmen wurden gemäß dem Ziel des Verkehrspolitischen Leitbildes, die Verkehre auf den leistungsfähigen Hauptachsen des Netzes zu bündeln, geplant. Damit können im Nebennetz Potentiale zur Verkehrsberuhigung und Förderung der Aufenthaltsqualität ausgeschöpft werden.

Die Stadt Halle (Saale) vertritt seit Jahren eine klare Position zur Fertigstellung der A143 und damit zur Fertigstellung des Gesamtsystems des Autobahnringes um Halle und Leipzig. Infolge dessen wurde bei der Untersuchung zu Entwicklungsfragen des Hauptstraßennetzes der Stadt die Fertigstellung dieses Ringes vorausgesetzt.

Mit Hilfe der Betrachtung ohne Lückenschluss des Autobahnringes konnten die Wirkungen einer nicht weiter gebauten A143 für das Hauptstraßennetz der Stadt ermittelt werden. Das Ergebnis bestätigt die Forderung der Stadt zur Fertigstellung der A143.

Durch die Fertigstellung der A143 wird die Kategorisierung des städtischen Hauptstraßennetzes nicht berührt. Im nordwestlichen Stadtgebiet würde jedoch das Vorhandensein einer zusätzlichen Anschlussstelle Entlastungen auf Hauptnetzstraßen erzeugen. Vor allem die Trothaer Straße (mit -10 %) und die Kröllwitzer Brücke (mit -10 %) könnten dadurch entlastet werden.

1.2.2. Die Netzstruktur

Das Hauptstraßennetz weist die zentralen Knoten Riebeckplatz und Rennbahnkreuz auf, die als Achsenkreuze gestaltet sind und als Hauptverkehrsverteiler innerhalb des Hauptstraßennetzes westlich und östlich der Saale dienen. Beide Knoten sind pro 24 Stunden mit bis zu 100.000 Kfz-Fahrten belegt.

Die volle verkehrliche Leistungsfähigkeit dieser Verteiler ist mindestens im Zeitraum bis 2025 unverzichtbar. Die Verkehre werden hier auf die vierstreifigen, teils anbaufrei gestalteten Hauptachsen des städtischen Netzes verteilt und können so die Stadtviertel umwegarm und zügig erreichen.

Die am stärksten belastete Verkehrsachse ist die B80 als direkte Verknüpfung dieser zentralen Verkehrsverteiler. Sie gewährleistet in Verbindung mit der Verkehrsführung über die Hochstraße zwischen Saalebrücke und Leipziger Turm derzeit als einzige Verbindung im Hauptstraßennetz die hochwassersichere Saalequerung.

1.2.3. Fachziele zum Hauptstraßennetz

In Weiterentwicklung der mit dem Arbeitskreis VEP Halle 2025 auf der Basis des Verkehrspolitischen Leitbildes von 1997 diskutierten Ziele für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) und unter Berücksichtigung der realisierten Investitionen sowie der Ergebnisse der aktuellen Untersuchung zu den Entwicklungsfragen des Hauptstraßennetzes werden folgende Fachziele für Ausbau und Unterhaltung des Straßennetzes vorgeschlagen:

a) Erreichbarkeit des Stadtzentrums

Die Erreichbarkeit der Stadt durch die übergeordneten Straßen wird als ausreichend entsprechend ihrer Funktion als Oberzentrum für ein weitgehend zentrenloses Umland im südlichen Sachsen-Anhalt angesehen.

Auswärtige Kfz-Verkehre sollen auf den Hauptnetzstraßen ins Stadtzentrum und zu den dortigen öffentlichen Parkhäusern und Tiefgaragen geführt werden. Wird auf diesen Straßen ein Verkehrsmittel des ÖPNV geführt, soll dieses gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrechtigt werden, um die Attraktivität für Park+Ride zu erhöhen

b) Verkehr prioritär auf dem Hauptnetz abwickeln

Wo im Stadtgebiet anbaufreie Umgehungen dicht besiedelter Teile des Stadtgebietes für den Kfz-Verkehr vorhanden sind, sollen sie auch genutzt werden (z. B. HES, B80, B100, Paracelsusstraße), d. h. die Nutzung soll durch die Gestaltung der umgebenden Hauptnetzstraßen, organisatorische Maßnahmen (z. B. Verkehrsbeschränkungen) und Wegweisung unterstützt werden.

c) Leistungsfähiges Hauptnetz

Zunehmende LKW- und Kleintransporterverkehre für die städtische Versorgung stellen erhöhte Leistungsfähigkeits- und Qualitätsanforderungen an das Straßennetz. Das Hauptstraßennetz soll in die Lage versetzt werden, diese Verkehre aufzunehmen und möglichst stadtverträglich abzuwickeln. Hierzu gehört ein in Bezug auf Bauklasse, Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit anforderungsgerechter Ausbau der Verkehrswege. Konzepte zur Erreichbarkeit der Innenstadt für ausgewählte Verkehrsarten und der Einsatz von IVS (Intelligente Verkehrssysteme) kommen ergänzend hinzu.

d) Erschließungsbedarfe in Neubaugebieten

Neue Erschließungsstraßen sollen auf der kürzest möglichen Distanz an das übergeordnete Straßennetz angebunden werden. Für die Querschnittsgestaltung neuer Erschließungsstraßen zu Wohnstandorten sowie bezüglich verkehrsberuhigter Bereiche kann die Stadt eine eigene Planungsrichtlinie auf Basis des jeweils aktuellen Standes der Technik nach den Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) aufstellen und zugrunde legen. In der Gestaltung des Straßenquerschnittes und bei der Wahl der Straßenbeläge sollen die generationengerechten Anforderungen an die Nahmobilität und die Barrierefreiheit berücksichtigt werden.

e) Straßenraumgestaltung

Im angebauten Hauptnetz, vor allem in bewohnten Bereichen, soll auf städtebauliche Qualität geachtet werden:

- Aufenthaltsqualität,

- Verkehrsgrün,
- vollständige Nebenanlagen,
- gute Querungshilfen für Radfahrer und Fußgänger,
- möglichst an Vollknoten grundsätzlich alle Abbiegebeziehungen ermöglichen (im Einzelfall abwägen),
- soweit möglich auf Umwegfahrten und Einbahnstraßen verzichten.

Die Ziele der Teilraumkonzepte des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) sind bei der Maßnahmeplanung zur Ausgestaltung der Straßenräume zu berücksichtigen.

f) Gestaltung des Nebennetzes

In Wohngebieten sind zunächst Straßen als Sammelstraßen mit Tempo 50 zu definieren. Auf ihnen sollen die Fahrwege des ÖPNV liegen. Abseits von diesen Sammelstraßen sollen grundsätzlich Tempo-30-Zonen vorgesehen werden. In diesen Straßen sollen separate Nebenanlagen Vorrang vor der Gestaltung von Mischverkehrsflächen haben.

2. Vorschlag zum zukünftigen Netz

2.1. Die Untersuchung des Hauptstraßennetzes

Zwischen Juni 2014 und Juni 2015 hat das Dresdner Ingenieurbüro IVAS im Auftrag der Stadtverwaltung im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans 2025 eine Untersuchung zu den Entwicklungsfragen des Hauptstraßennetzes durchgeführt. Zunächst erfolgte eine umfangreiche Analyse des Bestandsnetzes. Ausgehend von der Analyse wurde anschließend im rechnergestützten Verkehrsmodell (VISUM) nach verkehrswirksamen Netzergänzungen im Hauptstraßennetz gesucht. Hierbei sollte insbesondere die Frage beantwortet werden, welche Funktionen zusätzliche Saalequerungen haben könnten. Dabei wurden neun räumliche Korridore betrachtet, die den vorhandenen Verkehrsbedarfen am besten entsprechen würden.

Die Untersuchung liegt im vollen Wortlaut in den Geschäftsstellen der Fraktionen vor.

Eine gekürzte Fassung ist im Internet unter

www.halle.de/de/Verwaltung/Stadtentwicklung/Verkehr/Planung/Verkehrsentwicklungs-06624/

einsehbar (Vortrag aus der Bürgerversammlung vom 25.6.2015).

Die Untersuchung kam zu folgendem Ergebnis:

- Das Hauptstraßennetz ist im heutigen Zustand bzw. nach dem Kategorisierungsvorschlag grundsätzlich leistungsfähig für die bis zum Prognosehorizont 2030 ermittelten Verkehrsbedarfe. Die Analyse zeigte Handlungsbedarfe an einzelnen Strecken und Knoten im Bestandsnetz.
- Für den motorisierten Verkehr wurde in der Analyse ein Umwegfaktor (Verhältnis von tatsächlicher Wegstrecke zur Luftlinienentfernung) von 1,73 ermittelt. Jedoch wird dieser recht hohe Wert, der sich u. a. durch die wenigen Saalequerungen ergibt (Qualität nach RIN 08: befriedigend), durch die hohe Nutzungsdichte im Stadtgebiet („Stadt der kurzen Wege“) etwas ausgeglichen, so dass die Qualität des Verkehrsablaufs dennoch mit dem Faktor 1,45 (Qualität nach RIN 08: gut mit Tendenz zu befriedigend) bewertet werden kann.
- Das vorhandene Hauptstraßenkreuz mit Zentrum am Riebeckplatz, das der Bündelung der Verkehre dient, ist ausgelastet, aber nicht überlastet. Durch die kurze, direkte Verbindung zwischen den Verkehrsknoten Rennbahnkreuz westlich und Riebeckplatz östlich der Saale werden die Verkehre effektiv und nachfragegerecht verteilt. Ein Nachteil des Hauptstraßenkreuzes – gegenüber etwa einem System konzentrischer

Ringe um die Innenstadt – besteht darin, dass die unterschiedlichen Verkehre (Durchgangs-, Quell-/Ziel- und Binnenverkehr) gemeinsam auf einer Trasse durch das Zentrum geführt werden. Alternativen fehlen. Dadurch kommt insbesondere der zentralen Ost-West-Achse eine hohe Bedeutung zu (B80/Saalebrücke: ca. 77.000 Fahrzeuge in 24h).

- Ein weiterer Nachteil der Struktur des Hauptstraßennetzes besteht darin, dass der LKW-Durchgangsverkehr auf angebauten Straßen geführt werden muss. Auf einem Abschnitt der Paracelsusstraße treten durch Überlagerungen von Landes- und Bundesstraßenführungen bis zum Dessauer Platz nicht stadtverträgliche Verkehrsstärken auf (ca. 52.000 Fahrzeuge in 24h). An der hier lokalisierten Messstation des Landesamtes für Umweltschutz wurden die Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid in den vergangenen Jahren überschritten. Da aufgrund der Netzstruktur keine Anbau-freiheit hergestellt werden kann, wird in Abstimmung mit den übergeordneten Behörden und dem Saalekreis für das neu kategorisierte Netz die abschnittsweise Anord-nung von einschränkenden Regelungen für den LKW-Verkehr angestrebt, um die Lärm- und Schadstoffbelastung zu mindern (in Abhängigkeit der Fertigstellungstermi-ne von HES und A143).
- Die Netzcharakteristik der starken Bündelung des Kfz-Verkehrs auf wenigen Haupt-achsen und das eher niedrig eingestufte nachgeordnete Netz in der gewachsenen Stadtstruktur werden jedoch auch nach dem neuen System der Kategorisierung er-halten bleiben, da die spezifischen Gegebenheiten der Stadtstruktur berücksichtigt werden müssen. Das wenig strukturierte Hauptstraßennetz weist generell kaum Re-dundanzen auf. Bei Blockierungen im Hauptstraßennetz fehlen Routen, auf denen der Verkehr alternativ in vergleichbarer Leistungsfähigkeit die Ziele erreichen kann.

2.2. Freihaltetrassen für Saaleübergänge

Bei Blockierung der Saalebrücke der B80 und/oder der Kröllwitzer Brücke, über die die Hauptverkehrsströme im Stadtgebiet die Saale queren, kann der Verkehr nicht umgeleitet werden, ohne dass Staus auftreten, die vor allem auch die Hauptstraßen in Nord-Süd-Richtung betreffen und damit die Verkehrsabläufe im gesamten Netz beeinträchtigen.

Durch eine zusätzliche Saalequerung würde erreicht, dass bei Unterhaltungsarbeiten und im Havariefall auf der zentralen Verkehrsachse B80, auf der Kröllwitzer Brücke oder auf den zuführenden Hauptverkehrsstraßen eine Alternative vorhanden wäre.

Bei der Suche nach verkehrswirksamen Trassen im Verkehrsmodell VISUM wurde deutlich, dass sich neue Brücken als zweistreifige Straßen mit Nebenanlagen gut in das Hauptstra-ßensystem einfügen.

Für alle im Verkehrsmodell VISUM auf der Basis der Verkehrsnachfrage ermittelten mögli-chen Saalequerungen müssen die Belange der städtebaulichen Integration und der Umwelt-schutzgüter in vertieften Untersuchungen genauer geprüft werden, da alle Trassen durch die sensible Saaleaue verlaufen, die abschnittsweise den höchsten Schutzstatus der EU als FFH-Gebiete besitzt.

Im Verlauf des Arbeitsprozesses im Arbeitskreis VEP wurde eine intensive Auseinanderset-zung über die Notwendigkeit weiterer Saaleübergänge geführt. Die Argumente dafür und dagegen sind nachfolgend aufgeführt.

Nein, weil....	Ja, weil....
-----------------------	---------------------

<ul style="list-style-type: none"> ▪ die Mittel dafür nicht zur Verfügung stehen ▪ das bestehende Straßennetz seine Aufgaben weitgehend erfüllt ▪ die Verkehrsstärken in Halle insgesamt seit Jahren stagnieren ▪ aufgrund der demografischen Entwicklung auch künftig nicht mit flächenhaften Verkehrszunahmen zu rechnen ist ▪ der Umweltverbund weiter gestärkt werden kann 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ die Zuverlässigkeit des halleschen Straßennetzes erhöht werden sollte ▪ gut eingeordnete Brücke(n) auch die Rahmenbedingungen für den ÖPNV und den Radverkehr verbessern würden ▪ eine ausreichende verkehrswirksame Saalebrücke eine maßgebliche Voraussetzung dafür ist, perspektivisch den Straßenraum entlang der Magistrale ohne Hochstraße zu gestalten
---	---

Im Ergebnis der Diskussion wird empfohlen, zwei Freihaltetrassen für zusätzliche Saaleübergänge in den überarbeiteten Flächennutzungsplan aufzunehmen.

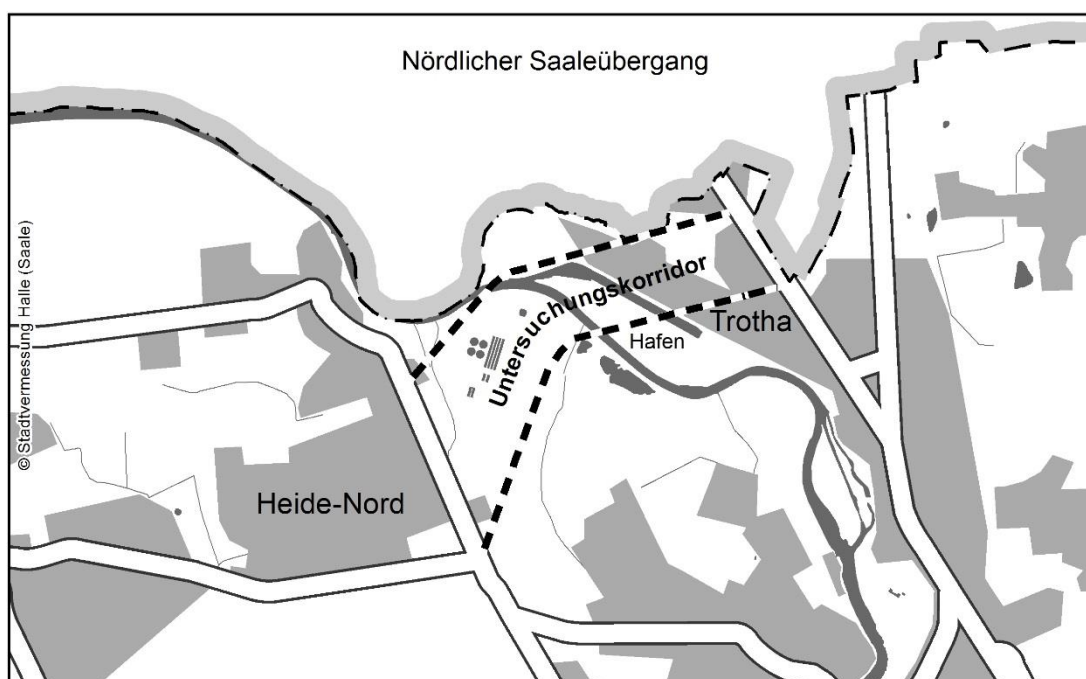
Die Verwaltung schlägt folgende mögliche Netzergänzungen vor:

I. Nördlicher Saaleübergang (Anlage 2a)

Über die planerische Verfolgung dieses Saaleübergangs sollte in Abhängigkeit vom Bau und der konkreten Lage des nördlichen Teilstücks der A143 entschieden werden.

Ohne Anbindung an die Autobahn wird durch den Bau dieses Saaleübergangs die Trothaer Straße um ca. 11% und die Kröllwitzer Brücke um ca. 18% entlastet. Mit Anschluss an das nördliche Teilstück der A 143 würde eine nur etwa halb so hohe Entlastung durch den neuen Saaleübergang an diesen Stellen erwartet werden können.

Durch die Brücke würden Fahrwege für Kfz im nördlichen Stadtgebiet verkürzt, und die Verbindung wäre ein attraktives Angebot für Fuß- und Radverkehr.

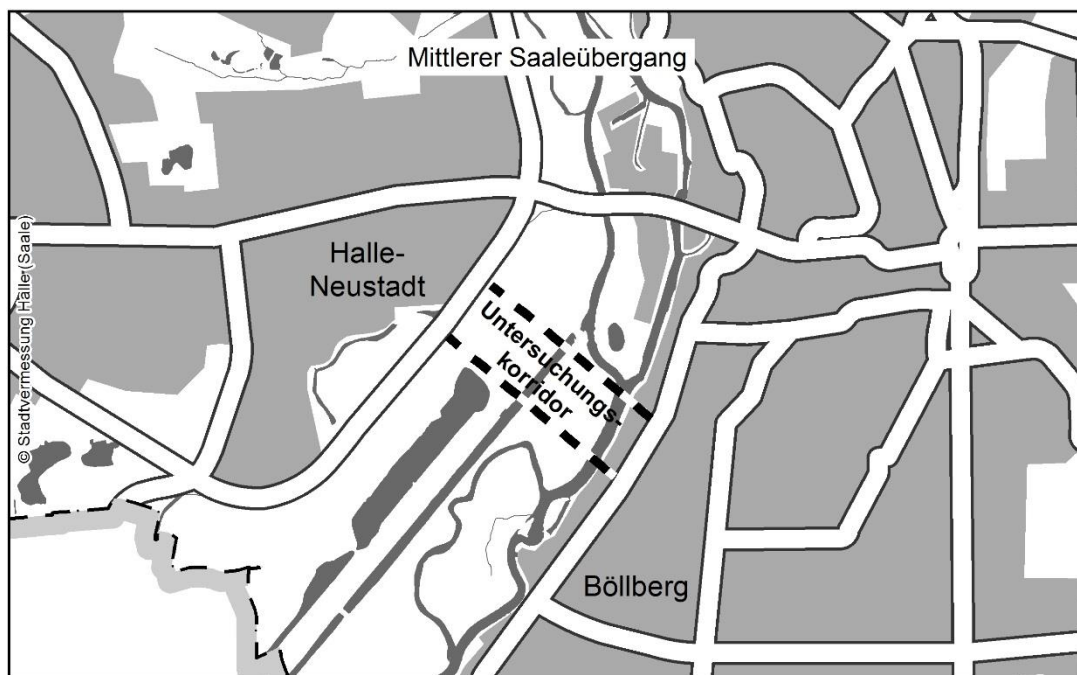


II. Mittlerer Saaleübergang (Anlage 2b)

Ein Saaleübergang zwischen den Straßen An der Feuerwache und dem Böllberger Weg entlastet die B80 um ca. 10% und den Böllberger Weg um ca. 20% (bei unveränderter Kapazität der B80 und Bestand der Hochstraße).

Durch diese Brücke würde die Netzuverlässigkeit im Stadtzentrum verbessert und der Verkehr auf der Hochstraße reduziert. Sie wäre eine Netzergänzung, aber keine Alternative zur Hochstraße und der bestehenden Saalebrücke im Zuge der B80.

Für Radfahrer und ggf. auch den ÖPNV würden neue Wegebeziehungen ermöglicht.



2.3. Die Zukunft der Hochstraße

Unabhängig vom Höhenniveau der Verkehrsanlage im Verlauf der heutigen Hochstraße wird ein leistungsfähiger mehrstreifiger Straßenzug zwischen Saale und Riebeckplatz erforderlich sein. Ob die langfristig noch zu erwartenden Verkehrsströme wie in anderen Städten auch unter Berücksichtigung der dort entlang führenden, zum großen Teil querenden Straßenbahnlinien, sowie der Fußgänger und Radfahrer mit akzeptabler Qualität zu bewältigen wären, kann nur in einer umfassenden Machbarkeitsstudie mit detaillierten Annahmen zur Straßenraum- und Knotengestaltung unter Berücksichtigung des ÖPNV sowie des Fußgänger- und Radverkehrs festgestellt werden.

Weiterhin wären für eine solche Variante neben einem weiteren ergänzenden Brückenstandort auch zusätzliche Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes und Verringerung des MIV-Anteils auf gesamtstädtischer Ebene erforderlich.

2.4. Ortsumgehungen

Innerstädtische Ortsumgehungen sind nur sinnvoll, wenn sich durch ihre Realisierung auf den umfahrenen Straßenabschnitten Vorteile hinsichtlich des Lärmschutzes für die Anlieger ergeben die alleine durch eine Absenkung der Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h nicht zu er-

reichen sind. Die etwaige Herstellung anbaufreier innerstädtischer Umfahrungen soll so gewählt werden, dass diese an die bestehenden anbaufreien Straßen anknüpfen.

Die Ortsumgehungen (OU) Bruckdorf, Reideburg, Radewell und Ammendorf, Trotha („Zootrasse“) und Lettin/Dölau sind im Verkehrspolitischen Leitbild aus dem Jahr 1997 enthalten (**Anlage 3**). Realisiert wurde ein Abschnitt der OU Radewell (Chemiestraße/Camillo-Irmscher-Straße). Die Ortsumgehungen weisen unterschiedlich konkrete Planungsstände auf. Dies macht eine Neubetrachtung jeder einzelnen Trasse unter heutigen Bedingungen erforderlich.

Im Rahmen der Untersuchung zum Hauptstraßennetz wurden die Ortsumgehungen auf ihre Wirkung im Netzzusammenhang hin geprüft:

Ortsumgehung Reideburg/Büschdorf

Für die Ortsdurchfahrten Reideburg und Büschdorf sind nach Fertigstellung der Osttangente Entlastungen zu erwarten. Bis dahin wird die Trassenfreihaltung empfohlen. Nach Fertigstellung der Osttangente sollte eine erneute Prüfung erfolgen, ob die erwarteten Entlastungen eingetreten sind und somit auf die Ortsumgehung verzichtet werden kann.

Ortsumgehung Bruckdorf

Diese Trasse ist im Flächennutzungsplan enthalten und wurde aktuell wieder in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Alle planerischen Aktivitäten müssen daher mit dem Land als Verwalter der Bundesverkehrswege abgestimmt werden. Der Ortsumgehung wurde eine hohe städtebauliche Bedeutung bescheinigt, da durch sie zahlreiche Haushalte vom Verkehrslärm entlastet würden.

Radewell/Ammendorf

Für diese Trasse wurde bereits ein B-Plan aufgestellt. Die Notwendigkeit einer Realisierung wird weiterhin gesehen. Ergänzend soll das Vorhaben, die B 91 langfristig direkt an die HES anzubinden, geprüft werden. Weitere Detailuntersuchungen zur Beschreibung der Wirksamkeit und Bauwürdigkeit (Kosten-Nutzen) dieses Projektes sind erforderlich.

Zootrasse

Die Trothaer Straße ist eine Hauptnetzstraße mit vielfältigen Nutzungen im Seitenbereich. Diese sind Quelle und Ziel von einem Teil des Verkehrs, der über die Trothaer Straße führt. Die geplante Zootrasse zur Entlastung der Trothaer Straße würde lediglich in einem Teilstück zu kleinräumigen Verkehrsverlagerungen führen. Quell- und Zielverkehr könnten mit der Zootrasse nicht verlagert werden.

Neben der verkehrlichen Wirkung einer solchen Trasse müssen unbedingt die Aspekte einer möglichen Verschiebung der Lärmbelastung neu geprüft werden, da sich die diesbezügliche Gesetzgebung seit Aufstellung des Verkehrspolitischen Leitbildes von 1997 verändert hat. Die Prüfung soll auf Alternativmaßnahmen ausgedehnt werden.

Nordosttangente

Zusätzlich soll die mögliche Trassenführung einer anbaufreien Straße von der B 100 in Höhe der Anschlussstelle der HES/Osttangente als Nordosttangente zwischen B100 und L50/Hafen untersucht werden.

Die Wirksamkeit einer solchen Tangente im gegenwärtigen Hauptstraßennetz wurde bereits in der Untersuchung zum Hauptstraßennetz 2014/15 mit betrachtet. Jedoch konnten hier die Aspekte des Gewerbe- und Logistikstandortes am Hafen Trotha sowie einer möglichen Ausweisung weiterer Gewerbeflächenpotentiale im nordöstlichen Stadtgebiet nicht berücksichtigt werden.

Mit untersucht werden muss auch, inwieweit eine Kombination mit der Zootrasse sich im verkehrlichen Zusammenhang auswirken würde und ob eine Entlastung der Achse Merseburger Straße – Volkmannstraße – Paracelsusstraße – Trothaer Straße möglich wäre.