



Anfrage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **V/2011/09592**
Datum: 08.03.2011
Bezug-Nummer.
Kostenstelle/Unterabschnitt:
Verfasser: Scholtyssek,
Andreas

Beratungsfolge	Termin	Status
Stadtrat	30.03.2011	öffentlich Kenntnisnahme

Betreff: Anfrage des Stadtrates Andreas Scholtyssek (CDU) zur Schaffung eines dritten Saaleüberganges

Im Rahmen des derzeit in Überarbeitung befindlichen verkehrspolitischen Leitbildes der Stadt, wurde von einer in der Arbeitsgruppe mitwirkenden Gruppierung der Vorschlag zur Einrichtung eines dauerhaften dritten Saaleüberganges über die Elisabethbrücke unterbreitet. Ich frage die Verwaltung:

- 1. In der Vergangenheit war wiederholt von Tragfähigkeitsproblemen der Elisabethbrücke zu lesen. In welchem Zustand befindet sich die Brücke und welche Lasten kann sie aufnehmen?**
- 2. Welche Kosten würden schätzungsweise entstehen, um den Querschnitt der Brücke so zu erweitern, dass sich Autoverkehr, Straßenbahn und der rege Fahrradverkehr von und nach Halle-Neustadt nicht behindern?**
- 3. Welche Kosten würden schätzungsweise entstehen, um die Anbindung an den Knotenpunkt Halle-Neustadt zu realisieren sowie einen neuen nördlichen Fuß- und Radweg als Ersatz für den bisherigen, dann zur Fahrbahn umfunktionierten Fuß- und Radweg zu schaffen?**
- 4. Welchen verkehrlichen Nutzen misst die Verwaltung einer solchen Anbindung bei?**

gez. Andreas Scholtyssek
Stadtrat

Sitzung des Stadtrates am 30.03.2011

Anfrage des Stadtrates Andreas Scholtyssek (CDU) zur Schaffung eines dritten Saaleüberganges

Vorlage-Nr.: V/2011/09592

TOP: 8.1

Antwort der Verwaltung

zu 1.

An dem Brückenbauwerk wurden im Rahmen der letzten Prüfung im Jahr 2009 Schäden festgestellt, welche kurz- bzw. mittelfristig behoben werden müssen. Der Kostenaufwand dafür beträgt ca. 150.000 €.

Statisch konstruktiv ist das Bauwerk in der Lage, die anfallenden Regellasten auch für „normalen“ Kfz-Verkehr aufzunehmen. Das Bauwerk ist der Brückenklasse 30/30 zugeordnet, d. h. für die Haupt- und Nebenspur kann auf der Brücke eine Gesamtlast von je 30 t angesetzt werden.

zu 2.

Das vorhandene Bauwerk ist in seiner jetzigen Form voraussichtlich nicht erweiterbar. In Abhängigkeit von der Verkehrsführung im Umfeld (Straßenbahn in Mittellage/Seitenlage) wären einseitig oder beidseitig neue Brücken oder ein Ersatzneubau erforderlich. Vor diesem Hintergrund können derzeit keine belastbaren Aussagen zu möglichen Kosten getroffen werden.

zu 3.

Die örtlichen Verhältnisse sind auf Grund der Dammlage und des komplexen Knotens Rennbahnkreuz sehr kompliziert. Außerdem wäre zu klären, in/aus welchen Richtungen entsprechende Fahrbeziehungen realisiert werden sollen bzw. können.

Für eine seriöse Kostenermittlung wäre eine Untersuchung auf Vorplanungsniveau, ggf. mit einer Simulation des Verkehrsablaufes am Rennbahnkreuz erforderlich.

zu 4.

Auf Grund der offensichtlichen Probleme bei der Weiterführung des Vorhabens auf der Ostseite der Elisabethbrücke ist im Normalverkehr keine hohe Verkehrsbelegung zu erwarten. Dies begründet sich auch durch die in unmittelbarer Nähe (ca. 120 m) verlaufende leistungsfähige B 80 mit 2 Anbindungen an den Altstadtring. Als die Elisabethbrücke 2006 im Rahmen der Baumaßnahme Ankerstraßenbrücke mehrere Monate in beiden Richtungen geöffnet war, wurden ca. 2.000 Kfz/24 h gezählt. Das sind nicht einmal 3 % der Belegung der Saalequerung im Zuge der B 80 (2010 ca. 72.500 Kfz/24 h).

Bei Störungen auf der B 80 würde hingegen auch der Straßenbahnverkehr zum Erliegen kommen, da östlich der Elisabethbrücke eine räumliche Trennung der Verkehre auf Grund der baulichen Situation nicht bzw. nur in Teilbereichen möglich ist.

Diese Grobeinschätzung deckt sich auch mit den Ergebnissen der Prüfung der Interessengruppe Verkehr für die BI Hochstraße Halle vom Sommer 2010, die Entlastungseffekte von ca. 1 % bis 2 % prognostiziert hat. Nennenswerte Entlastungswirkungen im Bezug auf die eigentliche Hochstraße im Bereich Franckeplatz sind nicht zu erwarten.

Vor diesem Hintergrund sieht die Verwaltung keinen Nutzen in der Öffnung der Elisabethbrücke für den Kfz-Verkehr. Diese würde eher zu einer Störung von Verkehrsabläufen führen.

