Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
im Landtag von Sachsen-Anhalt

# Überprüfung Notwendigkeit der Autobahn-Westumfahrung Halle - BAB 143

## Abschlussbericht

**21.11.2013**

**Auftraggeber:** Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
im Landtag von Sachsen-Anhalt

**Auftragnehmer:** Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Stadt - Verkehr - Umwelt, SVU Dresden
Inhaber Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Dr.-Ing. Ditmar Hunger

# Inhalt


**1 VERANLASSUNG UND ZIELSTELLUNG 8**

**2 BESTANDS- UND RAUMANALYSE 9**

**2.1 Siedlungsstruktur 9**

**2.2 Verkehrsnetzstruktur 10**

**2.3 Planungen zur BAB 143 12**

**3 BEWERTUNG DER ANSÄTZE ZUR VERKEHRSENTWICKLUNG 13**

**3.1 Bevölkerungsentwicklung 13**

**3.2 Entwicklung der Mobilität in der Stadt Halle (Saale) 17**

**3.3 Motorisierungsgrad 18**

**3.4 Jahresfahrleistung 20**

**3.5 Energiepreisentwicklung 20**

**3.6 Bisherige Entwicklung der Verkehrsaufkommen 21**

**3.7 Prognostizierte Entwicklung der Verkehrsaufkommen 25**

**3.8 Vorher-Nachher-Vergleich bereits realisiert Neubauvorhaben 27**

**4 BESTANDS- UND KONFLIKTANALYSE 28**

**4.1 Wegstrecken/Fahrzeitvergleich überregionaler Verbindungen 28**

**4.2 Bestandsituation im klassifizierten Straßennetz 32**

**4.3 Regionale Verknüpfungen/Querungsbedarf Saale 35**

**4.4 Bestehende Konflikte in der Stadt Halle (Saale) 37**

**5 BEWERTUNG DER PROGNOSEVERKEHRSAUFKOMMEN 40**

**5.1 Interpretation der Strombündel 40**

**5.2 Verkehrsveränderungen in der Stadt Halle (Saale) 42**

**5.3 Vergleich Straßenverkehrszählung 2010 – Analyse 2009 45**

**5.4 Abschätzung der zu erwartenden Verkehrsmengen 47**

**6 VERKEHRSPLANERISCHE BEWERTUNG 50**

**6.1 Einschätzung der Notwendigkeit der BAB 143 50**

**6.2 Alternativen zur Entlastung der Stadt Halle (Saale) 54**

**6.3 Notwendigkeit einer Verlängerung der bestehenden BAB 143 56**

**6.4 Notwendigkeit Ortsumgehung Salzmünde 58**

**7 ZUSAMMENFASSUNG/FAZIT 59**

**8 LITERATURVERZEICHNIS 61**

**9 ANLAGEN 63**

# Abbildungsverzeichnis


Abb. 1 Übersichtsplan zur geplanten BAB 143 8
Abb. 2 Einwohnerentwicklung Stadt Halle (Saale) 9
Abb. 3 regionale Verkehrsnetzstruktur 11
Abb. 4 vorhandene Bundesstraßenverbindungen zwischen BAB 38 und BAB 14 12
Abb. 5 Bevölkerungsentwicklung im erweiterten Planungsraum der BAB 143 14
Abb. 6 Prognostizierte Veränderung der Altersstruktur in Deutschland 14
Abb. 7 Pendlerverflechtungen in Mitteldeutschland 15
Abb. 8 Veränderung des Modal-Split in der Stadt Halle (Saale) 17
Abb. 9 Entwicklung des Motorisierungsgrades gemäß Verkehrsgutachten zur BAB 143 18
Abb. 10 Entwicklung des Motorisierungsgrades 19
Abb. 11 Entwicklung der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland 19
Abb. 12 Entwicklung der Jahresfahrleistungen (in Mrd. km) 20
Abb. 13 Entwicklung des Ölpreises 21
Abb. 14 Übersichtskarte zur Lage der Dauerzählstellen 22
Abb. 15 Mittelwerte Veränderung der Verkehrsaufkommen Dauerzählstellen BAB 14 27
Abb. 16 Skizzen zum Fahrstreckenvergleich – Relationen 1 und 2 29
Abb. 17 Skizzen zum Fahrstreckenvergleich – Relationen 3 und 4 29
Abb. 18 Übersicht zum Autobahnnetz 32
Abb. 19 Einsatzbereiche der Regelquerschnitte für Autobahnen der EKA 1 gemäß RAA 34
Abb. 20 Beispiel einer temporären Standstreifenfreigabe im Raum München 34
Abb. 21 Übersichtskarte zu den bestehenden Saalequerungen 36
Abb. 22 Übersichtskarte zu den Siedlungsstrukturen nordwestlich der Stadt Halle (Saale) 37
Abb. 23 Ergebnisse der Kennzeichenerfassung der Stadt Halle (Saale) 38
Abb. 24 Innerstädtische Saalequerung – B 80 An der Magistrale 39
Abb. 25 Innerstädtische Saalequerung – Kröllwitzer Straße 39
Abb. 26 Verkehrsaufkommen Strombündel BAB 38 (2009/Nullfall 2025/Planfall 2025) 40
Abb. 27 Verkehrsaufkommen Strombündel BAB 143 (2009/Nullfall 2025/Planfall 2025) 41
Abb. 28 Verkehrsaufkommen Strombündel BAB 14 (2009/Nullfall 2025/Planfall 2025) 41
Abb. 29 Verkehrsaufkommen westliche Stadtzufahrten (2009/Nullfall 2025/Planfall 2025) 43
Abb. 30 Verkehrsaufkommen östliche Stadtzufahrten (2009/Nullfall 2025/Planfall 2025) 44
Abb. 31 Übersichtskarte zum Belegungsvergleich zwischen Analyse 2009 und SVZ 2010 45
Abb. 32 Strombündel BAB 143 im Bereich Saalequerung – Planfall 2025 47
Abb. 33 Strombündel BAB 38 westlich der BAB 143 – Planfall 2025 47
Abb. 33 Einordnung Verkehrsbelegung bezüglich der Einsatzbereiche für Autobahnen 50
Abb. 34 mögliche Umweltverbund-Saalequerung im Bereich Halle-Nord/Halle-Trotha 55
Abb. 35 Verkehrsnetzstruktur nördlich des bestehenden Abschnittes der BAB 143 57
Abb. 36 Übersichtskarte zur geplanten Ortsumgehung Salzmünde 58

Abb. 37 Bestandssituation im Zuge der Ortsdurchfahrt Salzmünde (L 159) 58

# Tabellenverzeichnis

Tab. 1 Verkehrsaufkommen BAB 9 von Süden nach Norden (Bezugsjahr 2011) 16
Tab. 2 Verkehrsaufkommen BAB 14 von Westen nach Osten (Bezugsjahr 2011) 16
Tab. 3 Entwicklung der Gesamtverkehrsaufkommen an ausgewählten Dauerzählstellen 23
Tab. 4 Entwicklung der Schwerverkehrsaufkommen an ausgewählten Dauerzählstellen 24
Tab. 5 Veränderung der Gesamtverkehrsaufkommen Analyse 2009 – Nullfall 2025 25
Tab. 6 Veränderung der Schwerverkehrsaufkommen Analyse 2009 – Nullfall 2025 26
Tab. 7 Verkehrsaufkommen von Straßenbauprojekten (Prognose/Ist-Belegung 2010) 28
Tab. 8 Fahrtroutenvergleich Relation Hermsdorfer Kreuz – Kreuz Magdeburg 30
Tab. 9 Fahrtroutenvergleich Relation Dreieck Drammetal – Dreieck Nossen 30
Tab. 10 Fahrtroutenvergleich Relation Dreieck Drammetal – Dreieck Potsdam 31
Tab. 11 Fahrtroutenvergleich Relation Kreuz Erfurt – Kreuz Magdeburg 31
Tab. 12 Belegungsvergleich zwischen Analyse 2009 und SVZ 2010 46
Tab. 13 bestandsorientierte Abschätzung der potenziellen Verkehrsaufkommen 49

# Anlagenverzeichnis

Anlage 1 Verkehrsentwicklung an den Dauerzählstellen im Umfeld der geplanten BAB 143

Einschließlich folgender Abbildungen:

Abb. 1 BAB 9 Hermsdorfer Kreuz Nord
Abb. 2 BAB 9 Bad Klosterlausnitz
Abb. 3 BAB 9 Rippachtal Süd
Abb. 4 BAB 9 Bad Dürrenberg Süd
Abb. 5 BAB 9 Günthersdorf
Abb. 6 BAB 9 Leipzig-West
Abb. 7 BAB 9 Schkeuditzer Kreuz-Süd
Abb. 8 BAB 9 Wiedemar
Abb. 9 BAB 14 Plötzkau
Abb. 10 BAB 14 Halle-Throta/Teufelsgrund
Abb. 11 BAB 14 Gröbers
Abb. 12 BAB 14 Schkeuditzer Kreuz Ost
Abb. 13 BAB 14 Radefeld
Abb. 14 BAB 38 Helmetal
Abb. 15 BAB 38 Rohnetal
Abb. 16 BAB 38 Rippachtal West
Abb. 17 BAB 38 Lützen
Abb. 18 BAB 143 Pappelgrund
Abb. 19 B 6 Halle
Abb. 20 B 80 Bennstedt
Abb. 21 B 91 Merseburg (3)
Abb. 22 B 100 Hohenthurm
Abb. 23 B 180 Walbeck

# Abkürzungsverzeichnis

| | |
|---|---|
| Abb. | Abbildung |
| AD | Autobahndreieck |
| ADAC | Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. |
| AS | Anschlussstelle |
| BAB | Bundesautobahn |
| BASt | Bundesanstalt für Straßenwesen |
| BImSchG | Bundesimmissionsschutzgesetz |
| BImSchV | Bundesimmissionsschutzverordnung |
| dB | Dezibel |
| dB (A) | A-bewerteter Schalldruckpegel |
| DTV | durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke in Kfz/24h |
| $DTV_W$ | durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke in Kfz/24h |
| $DTV_{Mo-Sp}$ | durchschnittliche Verkehrsstärke Montag bis Sonntag in Kfz/24h |
| EU | Europäische Union |
| FGSV | Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen |
| Fz | Fahrzeug |
| KBA | Kraftfahrtbundesamt |
| Kfz | Kraftfahrzeug |
| Lkw | Lastkraftwagen |
| MIV | motorisierter Individualverkehr |
| Modal Split | Verteilung des Verkehrs auf die einzelnen Verkehrsarten |
| ÖPNV | öffentlicher Personennahverkehr |
| Pkw | Personenkraftwagen |
| RAA | Richtlinie für die Anlage von Autobahnen |
| SrV | System repräsentativer Verkehrserhebungen |
| SV | Schwerverkehr |
| SVZ | Straßenverkehrszählung |
| Tab. | Tabelle |
| VKE | Verkehrskosteneinheit |
| ZS | Zählstelle |

# Begriffsdefinitionen

**Strombündel:** Ein Strombündel stellt die Verkehrsströme (und nur diese) an einem definierten Querschnitt im Verkehrsnetz dar. Alle anderen Verkehrsbeziehungen werden nicht dargestellt. Demzufolge gilt für die Grafik: Verkehrsmenge am Bezugspunkt des Strombündels = Querschnittsbelegung (DTV). In allen anderen Netzabschnitten werden die Teile des Strombündels dargestellt. An Hand der unterschiedlich „dicken“ Verästelungen können somit die Quell- und Zielräume der Fahrzeuge des Strombündels nachvollzogen werden.

**Analysefall:** Der Analysefall soll mit Hilfe von Verkehrsmodellierung die bestehende Verkehrsbelegungssituation möglichst genau abbilden. Hierzu werden in der Regel auf Grundlage verschiedener soziodemographischer Daten (Einwohner, Arbeitsplätze etc.) Verkehrsaufkommen modelliert und anhand aktueller Verkehrszählergebnisse kalibriert. Ziel der Kalibrierung ist es im modellierten Netz möglichst geringe Unterschiede zu den Zählwerten sicherzustellen.

**Prognose-Nullfall:** Die zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommen werden ohne Umsetzung der untersuchten Maßnahme (für den Prognosehorizont) dargestellt. In die Betrachtung fließen die derzeit absehbaren bzw. prognostizierten globalen Verkehrsentwicklungen und soziodemographische Trends (Einwohner, Arbeitsplätze etc.) ein. Weiterhin werden andere im Bau bzw. in Planung befindliche Maßnahmen berücksichtigt.

**Prognose-Planfall:** Aufbauend auf dem Prognose-Nullfall (ohne Maßnahme) werden im Prognose-Planfall zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommen mit Umsetzung der untersuchten Maßnahmen dargestellt.

**Globale Verkehrsentwicklung:** Neben den Effekten durch lokale soziodemographische Veränderungen werden im Rahmen der Verkehrsprognose auch Einschätzungen zur zukünftigen globalen Verkehrsentwicklung integriert. Wesentliche Parameter bilden dabei: Motorisierungsgrad, Fahrleistung, Bruttoinlandsprodukt, Einwohnerzahl, Alters- und Erwerbstätigenstruktur, Führerscheinbesitz etc. Wichtige Datenquelle ist hier die Verflechtungsprognose des Bundes.

# 1 Veranlassung und Zielstellung

Im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit ist mit der BAB 143 die Verknüpfung der Autobahnen BAB 38 und BAB 14 westlich von Halle (Saale) geplant (siehe Abb. 1). Die verkehrliche Notwendigkeit dieser Autobahnverknüpfung ist unter Berücksichtigung der bestehenden Siedlungs- und Verkehrsnetzstrukturen überprüfungsbedürftig. Im Verlauf der Trasse ergeben sich erhebliche Eingriffe in den Landschafts- und Naturraum. Zudem ist mit sehr hohen Kosten zu rechnen.

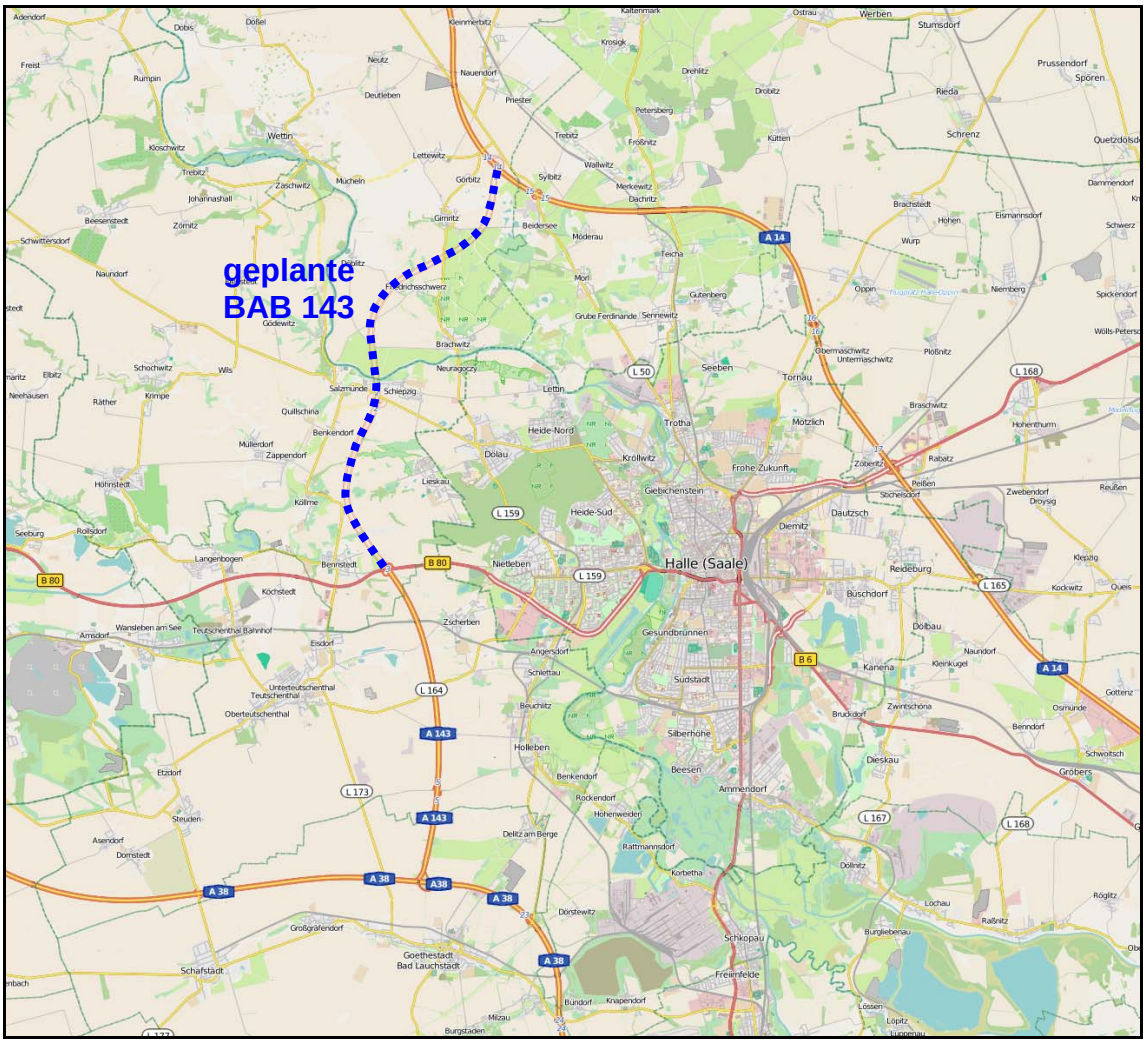


**Abb. 1** Übersichtsplan zur geplanten BAB 143
Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
http://www.openstreetmap.org/ bzw. http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/

Daher soll im Rahmen des zu erarbeitenden Verkehrsgutachtens die bestehende Verkehrsuntersuchung zur BAB 143[1] analysiert und kritisch hinterfragt werden. Hierbei sind auch die globalen Berechnungsansätze der Verflechtungsprognose mit einzubeziehen.

[1] PTV AG, BAB A 143 AD Halle-Nord bis AD Halle-Süd VKE 4224, Unterlage 15.1C, Verkehrsplanerische Untersuchung

Des Weiteren sollen die Effekte des Projektes für die Stadt Halle (Saale) herausgearbeitet und potenzielle Alternativen aufgezeigt werden.

# 2 Bestands- und Raumanalyse

## 2.1 Siedlungsstruktur

Die Stadt Halle (Saale) bildet als Oberzentrum einen wesentlichen Wohn-, Versorgungs- und Dienstleistungsschwerpunkt im Südosten des Land Sachsen-Anhalt. Aktuell leben 232.535 Menschen in der Stadt (Stand 2012). Gemeinsam mit der ca. 32 km entfernt liegenden sächsischen Nachbarstadt Leipzig bildet die Stadt Halle (Saale) einen wichtigen Ballungsraum in Mitteldeutschland.

Seit 1990 sind die Bevölkerungszahlen, bedingt durch Abwanderung, Suburbanisierung sowie der demographischen Entwicklung von 309.406 auf 232.535 Einwohner im Jahr 2012 abgesunken (siehe Abb. 2). Nach deutlichen Rückgängen in den 90iger Jahren haben sich die Einwohnerzahlen mittlerweile stabilisiert und sind 2011 und 2012 sogar wieder leicht angestiegen. Im Bereich Halle-Neustadt war der Bevölkerungsrückgang stärker als für die Gesamtstadt. Hier haben sich die Einwohnerzahlen seit 1990 etwa halbiert.

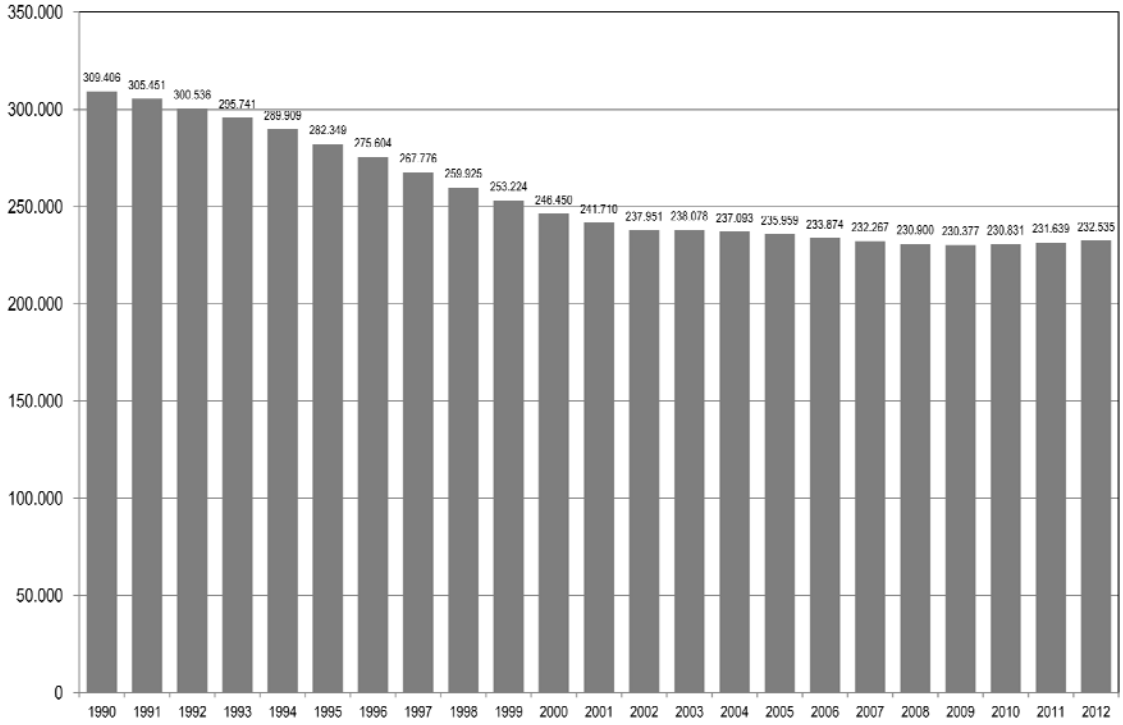


**Abb. 2** Einwohnerentwicklung Stadt Halle (Saale)
Datenquelle: http://www.halle.de Bevölkerungsentwicklung für ausgewählte Jahre

Im westlichen Nahbereich der Stadt Halle (Saale) bzw. im unmittelbaren Einzugsbereich der geplanten BAB 143 finden sich lediglich kleinere Städte und Gemeinden

< 30.000 Einwohner. Am einwohnerstärksten sind dabei mit deutlichem Abstand die die Lutherstadt Eisleben (ca. 25.300 Einwohner) und die Stadt Sangerhausen (ca. 21.400 Einwohner). Nordwestlich von Halle (Saale) befinden sich im Abstand von mindestens 30 km die Städte Aschersleben, Köthen und Bernburg. Wobei letztere mit (ca. 35.300 Einwohnern am größten ist. Insgesamt ist jedoch festzustellen, dass westlich der Stadt Halle (Saale) kein stark verdichteter Siedlungsraum existiert.

## 2.2 Verkehrsnetzstruktur

Zwischen den Städten Halle (Saale) und Leipzig schneiden sich am Schkeuditzer Kreuz mit der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden BAB 9 und der von Südosten nach Nordwesten führenden BAB 14 zwei wichtige Hauptverkehrstrassen (siehe Abb. 3). Während die BAB 9 in der Nord-Süd-Achse die Hauptverbindung zwischen Berlin und München bzw. Nürnberg darstellt, bildet die BAB 14 als Querspange zwischen BAB 4 und BAB 2 eine wichtige Erschließungsachse in Mitteldeutschland. Sie verbindet Dresden und Magdeburg und bildet gleichzeitig die leistungsfähigste Straßenverbindung zwischen Halle (Saale) und Leipzig. Gleichzeitig dient sie zur Sicherung der Austauschbeziehungen zwischen den genannten sowie weiteren kleineren Städten, wie z. B. Bernburg, Grimma und Döbeln. Die BAB 14 ist seit Ende 2000 zwischen Dresden und Magdeburg durchgängig befahrbar.

Südlich von Leipzig und Halle (Saale) verläuft die BAB 38 als Ost-West-Verbindung zwischen den BAB 14 östlich von Leipzig und BAB 7 im Bereich Göttingen. Ende 2009 wurde der letzte Abschnitt der BAB 38 freigegeben. Im Bereich Sangerhausen bindet die aus Richtung Erfurt kommende BAB 71 an die BAB 38 an. Nördlich des Harzes verläuft parallel zur BAB 38 die autobahnartig ausgebaute Bundesstraße B 6n.

Zirka 20 km westlich der Stadtgrenze von Halle (Saale) verbindet die gut ausgebaute Bundesstraße B 180 die Autobahnen BAB 38 in Höhe Lutherstadt Eisleben über die B 6n im Bereich Aschersleben mit der BAB 14 in Höhe Bernburg (siehe Abb. 4). Abgesehen von der Ortslage Aschersleben wurden im Zuge der Straßenverbindung bereits durchgehend Ortsumgehungen realisiert. Zudem existiert zwischen Hettstedt und Sangerhausen mit der B 86 eine weitere etwas weiter westlich auf die BAB 38 treffende Querspange. Auch im Zuge dieser Trasse wurden bereits einzelne Ortsumgehungen realisiert. Sowohl für die Stadt Aschersleben im Zuge der B 180, als auch für die Ortschaften Annarode, Seibigerode und Mansfeld im Zuge der B 86 ist im Rahmen der Bedarfsanmeldung des Landes Sachsen-Anhalt für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes 2015 die Realisierung von Ortsumgehungen als vordringlicher Bedarf vorgesehen[2]. Bereits mit der Fertigstellung der OU Aschersleben entsteht zwi-

[2] Straßenbauverwaltung des Landes Sachsen-Anhalt Anmeldung von Bundesfernstraßenprojekten für das Land Sachsen-Anhalt, Anlage 1.2 zur Kabinettsvorlage BVWP 2015, Zwischenarbeitsstand Januar 2013

schen BAB 38 und B 6n eine durchgehende Verbindung, welche gänzlich ohne Ortsdurchfahrten auskommt.

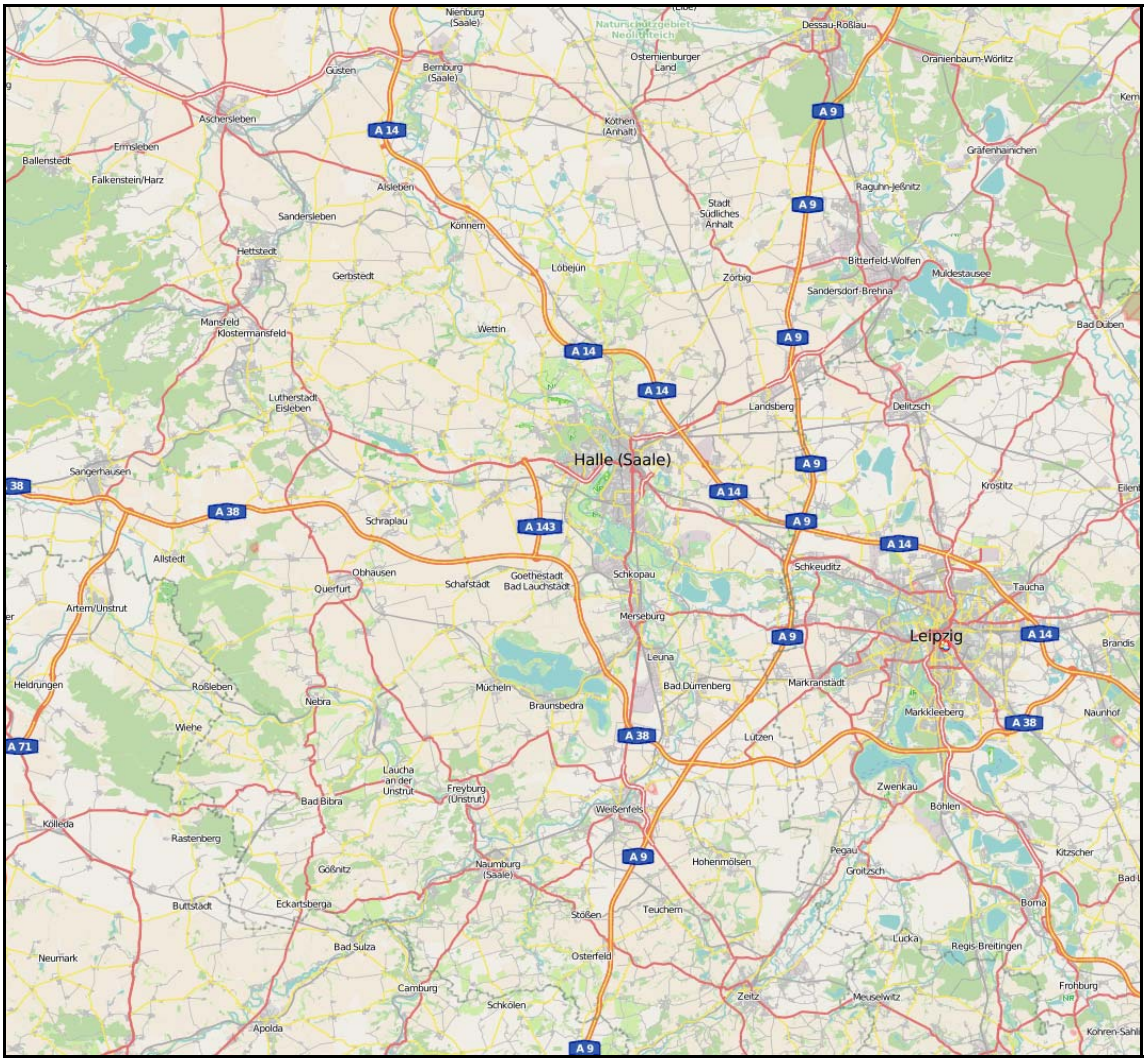


**Abb. 3** regionale Verkehrsnetzstruktur
Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
http://www.openstreetmap.org/ bzw. http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/

Unmittelbar westlich der Stadt Halle (Saale) wurde ein erster ca. 9,4 km langer Teilabschnitt der BAB 143 zwischen BAB 38 und B 180 bereits realisiert. Die B 80 selbst bildet die historische Ost-West-Verbindung zwischen der Lutherstadt Eisleben und Halle (Saale). Im Stadtgebiet sind im Zuge der Bundesstraße hohe Verkehrsaufkommen festzustellen, da die B 80 als eine von lediglich 4 Saalequerungen die Altstadt mit Halle-Neustadt verbindet. Am Altstadtrand und im Bereich der Franckeschen Stiftungen sorgt die Trasse jedoch für erhebliche städtebauliche Konflikte.

Als weitere Saalequerungen stehen im Süden der Stadt die B 91, welche von Halle (Saale) über Schkopau und Merseburg nach Weißenfels führt sowie die K 2151 zur Verfügung. Letztere dient jedoch vorrangig der Sicherung der lokalen Verknüpfungen.

Nördlich der B 80 existiert in der Stadt Halle (Saale) mit der Flussquerung im Zuge der Kröllwitzer Straße lediglich eine weitere Saalebrücke. Speziell in den Zufahrtsbereichen ergeben sich hier erhebliche städtebauliche und verkehrliche Konflikte. Die nächste Brücke findet sich erst ca. 33 km weiter Saaleabwärts bei Könnern. Dazwischen kann der Fluss an 3 Stellen mittels Autofähren gequert werden.

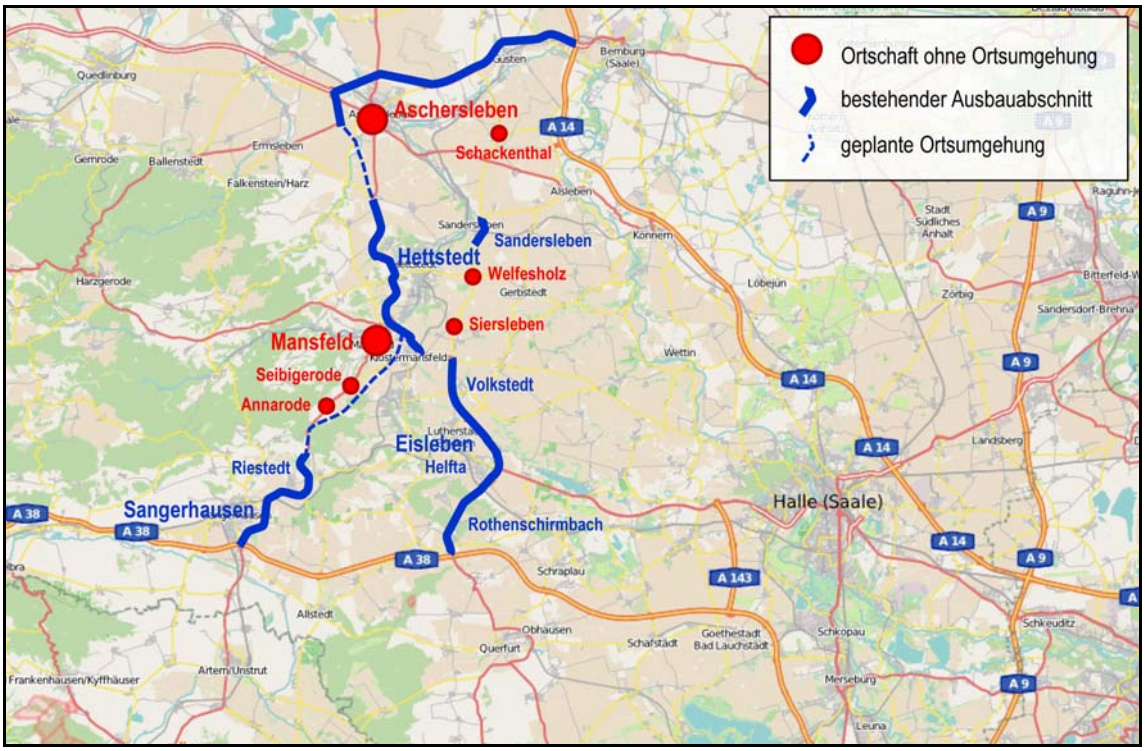


**Abb. 4** vorhandene Bundesstraßenverbindungen zwischen BAB 38 und BAB 14
Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
http://www.openstreetmap.org/ bzw. http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/

Ergänzt wird das Bundesstraßennetz in der Stadt Halle (Saale) durch die parallel zur BAB 14 in Richtung Leipzig verlaufende B 6 sowie die im Bereich Halle (Saale) als Querspange zwischen BAB 14 und BAB 9 fungierende B 100 in Richtung Bitterfeld. Gegenüber der Verbindung über das Schkeuditzer Kreuz sorgt die B 100 für eine Wegeinsparung von ca. 17 km.

## 2.3 Planungen zur BAB 143

Die BAB 143 ist Teil des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE) Nr. 13 „A 38 Göttingen - Halle, A 143 Westumfahrung Halle“ und im Teilabschnitt zwischen BAB 38 und B 80 bereits realisiert.

Weiterhin in Planung ist der Teilabschnitt zwischen B 80 im Süden und BAB 14 im Norden (siehe Abb. 1). Dieser soll wie der bereits existierende Teilabschnitt, vierstreifig mit einem Regelquerschnitt von 29,5 m gebaut werden und beinhaltet u. a. eine ca. 1.175 m lange Saalebrücke.

Entsprechend der Veröffentlichungen des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen Anhalt wird mit dem Ringschluss BAB 38/BAB 143 folgende Zielstellung verfolgt: „Durch die Verknüpfung mit der BAB A 9 und der BAB A 14 sorgt die BAB 38/BAB 143 dafür, dass die Region Halle/Merseburg/Leipzig ihrer wirtschaftlichen Bedeutung entsprechend an das Fernstraßennetz angebunden wird. Eine dichte Aufeinanderfolge von Anschlussstellen (AS) sorgt darüber hinaus auch für eine gute Anbindung kleinerer Städte und Ortschaften im Einzugsbereich. Mit der verbesserten Erreichbarkeit erhöhen sich die Marktchancen der Gewerbetreibenden. Die Standorte werden für neue Investoren attraktiver. Schließlich wird auch die Fremdenverkehrswirtschaft davon profitieren.“[3]

Ergänzend wird in der Verkehrsplanerischen Untersuchung zur BAB 143 zwischen der Autobahndreiecken Halle-Nord und Halle-Süd ausgeführt: „Mit der Vervollständigung der „Mitteldeutschen Schleife“ wird die planerische Zielstellung verbunden, den überörtlichen Verkehr im Ballungsraum Halle/ Leipzig möglichst gleichmäßig zu verteilen.“[4]

In wieweit diese Zielstellungen zielführend bzw. für den Teilabschnitt der BAB 143 zutreffen sind, wird im Weiteren speziell in Kapitel 4.2 und 6.1 näher beleuchtet.

# 3 Bewertung der Ansätze zur Verkehrsentwicklung

Neben den Effekten der Baumaßnahmen BAB 143 auf die Wegewahl im Autobahnnetz sowie innerhalb der Region Halle/Leipzig und der daraus entstehenden Nutzung des Verkehrsweges generieren sich ein großer Anteil der prognostisch für die Neubaustrecke ausgewiesenen Verkehrsaufkommen aus einer generellen Zunahme der Verkehrsbelegungen im Zeitraum zwischen dem Analysefall 2009 und dem Prognosehorizont 2025.

Nachfolgend werden verschiedene für die Entwicklung der Verkehrsaufkommen wichtige Parameter betrachtet und abschließend eine Einschätzung zur Plausibilität der Ansätze zur Verkehrsentwicklung vorgenommen.

## 3.1 Bevölkerungsentwicklung

Grundsätzlich sind bezüglich der allgemeinen sowie regionalen Bevölkerungsentwicklung folgende Trends zu verzeichnen:

- Rückgang der Gesamtbevölkerung in Deutschland (2009 bis 2025 um 3,7 %)

[3] Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt Bundesautobahn A 38 Göttingen - Halle/A 143 Westumfahrung Halle, http://www.sachsen-anhalt.de/index.php?id=742 (zuletzt aufgerufen 19.08.2013)

[4] PTV AG, BAB A 143 AD Halle-Nord bis AD Halle-Süd VKE 4224, Unterlage 15.1C, Verkehrsplanerische Untersuchung, S. 6

- Rückgang der Bevölkerung in Ostdeutschland (Flächenländer ohne Berlin 2009 bis 2025 um 10,9 %)[5]
- Rückgang der Bevölkerung im Land Sachsen-Anhalt (2009 bis 2025 um 17,7 %)[6]
- Rückgang der Bevölkerung im Land Sachsen (2009 bis 2025 um 9,3 %)[7]
- Rückgang der Bevölkerung im Planungsraum der BAB 143 bis zum Jahr 2025 entsprechend Abb. 5 mit Ausnahme der Stadt Leipzig
- demographische Veränderung der Bevölkerungszusammensetzung (Zunahme der Anteile Älterer und Abnahme der jüngeren Bevölkerungsschichten siehe Abb. 6)

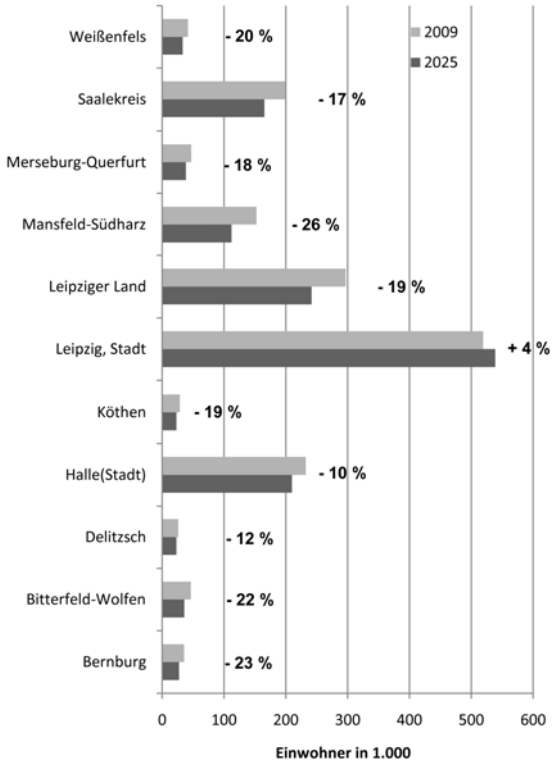


**Abb. 5** Bevölkerungsentwicklung im erweiterten Planungsraum der BAB 143
Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt bzw. Sachsen

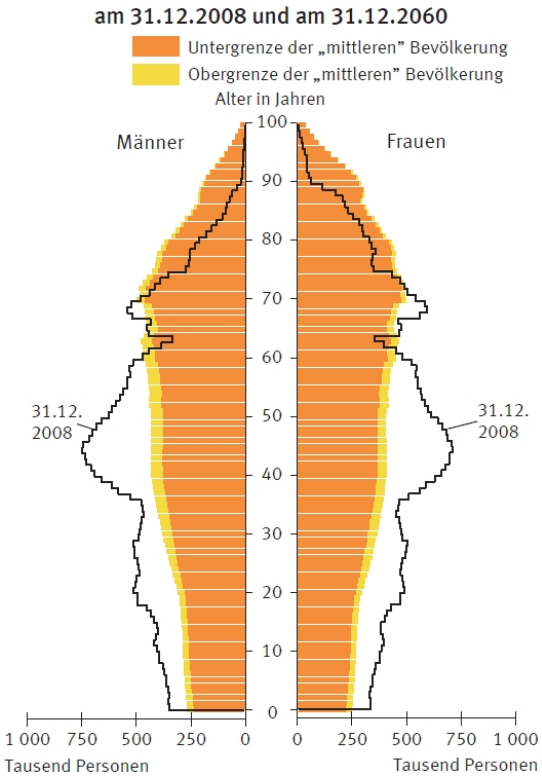


**Abb. 6** Prognostizierte Veränderung der Altersstruktur in Deutschland
Quelle: Statistisches Bundesamt, Bevölkerung Deutschlands bis 2060, 12. Koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung, 2009

Diese Grundlagen werden auch ausführlich im Verkehrsgutachten zur BAB 143 als Ausgangsbasis für die Prognoseberechnungen aufgeführt. Hinsichtlich der Effekte auf die globale Verkehrsentwicklung[8] wird jedoch wie folgt geschlussfolgert:

5 Statistisches Bundesamt, Bevölkerung Deutschlands bis 2060, 12. Koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung, 2009
6 Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt
7 Statistisches Landesamt Sachsen, 5. Regionalisierte Bevölkerungsprognose
8 PTV AG „BAB A143 AD Halle-Nord bis AD Halle-Süd VKE 4224, Planfeststellung", S.32

„Die allgemeinen Trends der demographischen Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland (sinkende Bevölkerungszahlen und steigendes Durchschnittsalter) lassen auf keinen Fall den Schluss zu, dass sich diese auch auf die Verkehrsentwicklung in allen Räumen in ähnlicher Weise niederschlagen werden. Schon alleine die räumliche Verteilung der Wirkungen des demographischen Wandels innerhalb Deutschlands erweist sich als außerordentlich heterogen. Neben Wachstumsregionen insbesondere in Süddeutschland gibt es Schrumpfungsbereiche (z. B. Sachsen-Anhalt) und Bereiche mit stagnierender Einwohnerzahl. Zwischen diesen Großräumen wird es weiterhin einen verkehrlichen Austausch geben, der Vorrangig auf dem Bundesfernstraßennetz abgewickelt wird.“

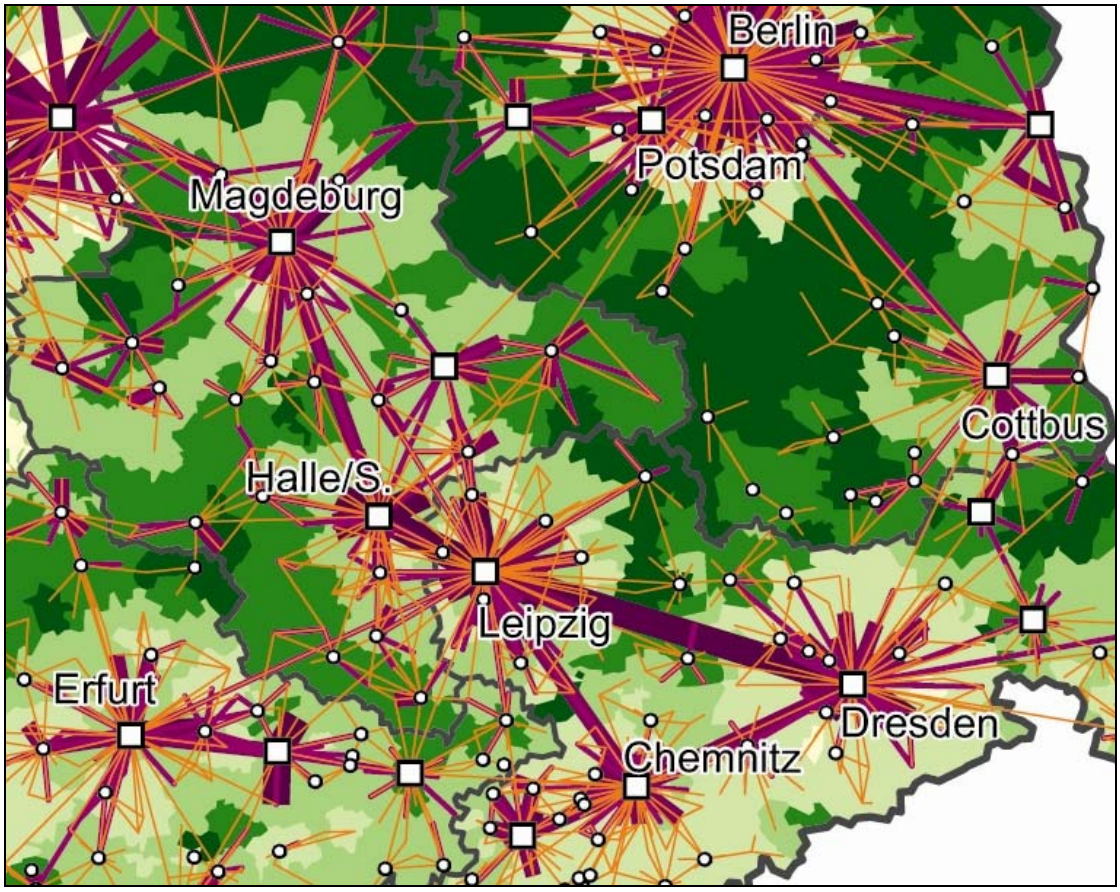


**Abb. 7** Pendlerverflechtungen in Mitteldeutschland

Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) Bonn, 2011, Datenbasis: Laufende Raumbeobachtung des BBR, Datengrundlage: Pendlermatrizen des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung in der Bundesagentur für Arbeit, Geometrische Grundlage: BKG, Kreise, Gemeindeverbände, 31.12.2009

Bezüglich dieser Aussage ist festzustellen, dass der als ausschlaggebend für den Zuwachs der Verkehrsaufkommen dargestellte überregionale Verkehr zwischen den wachsenden Zentren und Metropolregionen nur ein Teil der Verkehrsaufkommen der Autobahnen ausmacht. Weitere wichtige Anteile ergeben sich durch lokale Quelle-Ziel-Verkehre und insbesondere Pendlerbeziehungen (siehe Abb. 7). Allein die Zahl der Be-

rufspendler von und nach Halle (Saale) lag im Jahr 2012 in Summe bei täglich ca. 66.300[9]. Für das benachbarte Oberzentrum Leipzig ist ebenfalls von starken Pendlerbeziehungen mit den umliegenden Städten und Gemeinden auszugehen.

Konkrete Zahlen bezüglich der Anteile der durchgehenden überregionalen Verkehre am täglichen Verkehrsaufkommen sind nicht bekannt. Einen Anhaltswert bieten jedoch die Gesamtverkehrsaufkommen im Zuge der BAB 9 sowie BAB 14 (siehe Tab. 1 und Tab. 2). Hierbei zeigt sich, dass in der Region Leipzig/Halle deutlich höhere Verkehrsaufkommen existieren. Im Verlauf der BAB 9 gehen die Verkehrsaufkommen sowohl in Richtung Berlin als auch in Richtung München außerhalb des Ballungsraumes deutlich zurück. **In Summe kann daher geschlussfolgert werden, dass mindestens etwa die Hälfte der Verkehrsaufkommen sich aus lokalen Verflechtungen sowie Pendlerverkehren generiert, für welche die o. g. Bevölkerungsrückgänge durchaus eine ausschlaggebende Bedeutung haben.** Diese Differenzierung der Verkehrsmengen wird im Übrigen auch durch die Strombündel des Verkehrsgutachtens zur BAB 143 bestätigt. Mit zunehmender Entfernung zum betrachteten Querschnitt nehmen die Verkehrsmengen sukzessive ab.

| | Schleiz | Rippachtal Süd | Leipzig West | Vockerode | Niemegk |
|---|---|---|---|---|---|
| DTV [Kfz/24h] | 41.664 | 72.147 | 77.043 | 54.341 | 48.536 |
| SV [Fz/24h] | 9.248 | 14.421 | 15.159 | 9.232 | 8.261 |

**Tab. 1** Verkehrsaufkommen BAB 9 von Süden nach Norden (Bezugsjahr 2011)
Datenquelle: Bundesanstalt für Straßenwesen BASt, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen

| | Plötzkau | Gröbers | Radefeld | Beucha | Choren |
|---|---|---|---|---|---|
| DTV [Kfz/24h] | 35.840 | 46.438 | 53.845 | 47.822 | 35.262 |
| SV [Fz/24h] | 9.202 | 9.529 | 8.606 | 8.680 | 7.728 |

**Tab. 2** Verkehrsaufkommen BAB 14 von Westen nach Osten (Bezugsjahr 2011)
Datenquelle: Bundesanstalt für Straßenwesen BASt, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen

Hinzu kommt, dass sowohl der Bevölkerungszuwachs in der Stadt Leipzig als auch die im Vergleich zum Umland geringere Schrumpfung der Bevölkerungszahlen in der Stadt Halle (Saale) Ausdruck eines bereits in den letzten Jahren zu beobachtenden Reurbanisierungsprozesses sind, welcher u. a. auch auf die demographischen Entwicklung zurückzuführen ist und parallel ebenfalls zur Verringerung der Kfz-Verkehrsaufkommen beiträgt.

[9] Stadt Halle (Saale) Berufspendler: http://www.halle.de/de/Rathaus-Stadtrat/Statistik-Wahlen/Arbeitsmarkt/Berufspendler/ zuletzt abgerufen 22.08.2013

In Summe bedeutet dies: Selbst wenn ein weiterer Anstieg der Verkehrsmengen aus den überregionalen Verflechtungen erfolgt, werden diese durch Rückgänge in der regionalen Verkehrsnachfrage zumindest abgeschwächt oder ggf. auch aufgehoben. Zudem ist zu berücksichtigen, dass Verkehrszuwächse, welche durch eine stärkere Bedeutung der Bundeshauptstadt Berlin – prognostizierter Bevölkerungszuwachs zwischen 2009 und 2025 von 8,1 % – generiert werden, für die BAB 143 nicht von Bedeutung sind, da diese vorrangig im Zuge der BAB 9 verlaufen.

## 3.2 Entwicklung der Mobilität in der Stadt Halle (Saale)

Für die Entwicklung der Anteile der Verkehrsmittel, welche durch die Einwohner der Stadt Halle (Saale) für die Abwicklung ihrer täglichen Mobilitätsbedürfnisse genutzt werden, stehen mit den Daten der regelmäßig alle 5 Jahre stattfindenden Haushaltsbefragungen im Rahmen des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) umfassende Informationen zur Verfügung.

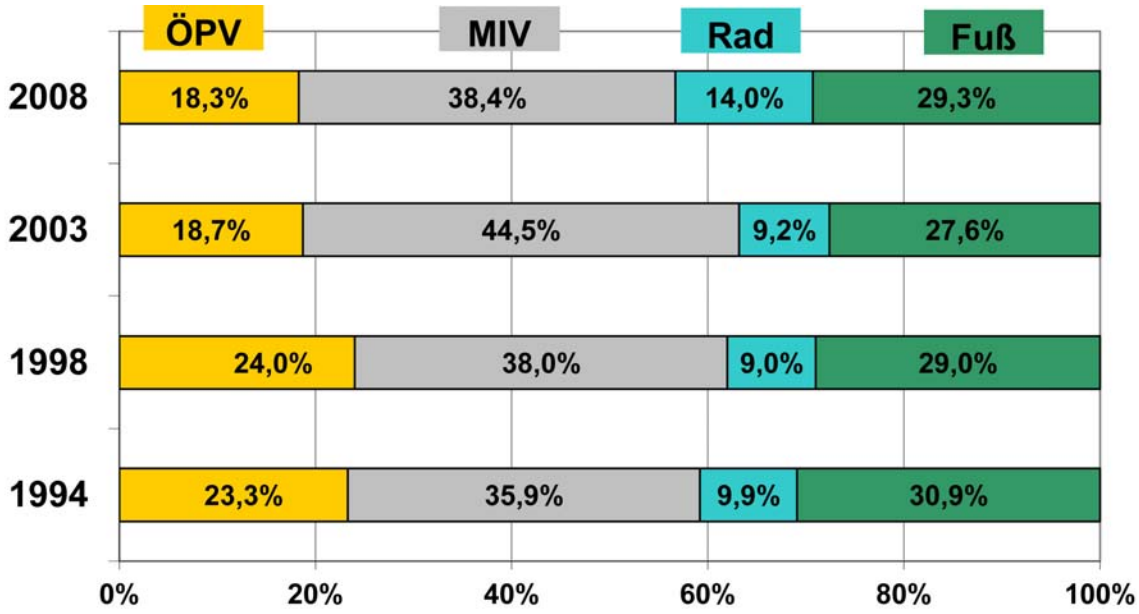


**Abb. 8** Veränderung des Modal-Split in der Stadt Halle (Saale)
Datenquelle: System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) des Instituts für Infrastrukturplanung der Technischen Universität Dresden, SrV-Städtevergleich 1994, 1998, 2003, 2008

Nach einer deutlichen Zunahme der Anteile des Kfz-Verkehrs bis 2003, insbesondere zu Lasten der Fußwege und des ÖPNV, waren für 2008 deutliche Rückgänge bei den MIV-Anteilen zu verzeichnen (siehe Abb. 8). Wie in vielen anderen Städten sind hierbei auch in der Stadt Halle (Saale) die positiven Entwicklungen bei der Radverkehrsnutzung sowie Effekte der Reurbanisierung sowie einer stärker stadtqualitäts- und gesundheitsorientierten Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse zu verzeichnen. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Halle (Saale) wurden darüber hinaus Szenarien diskutiert, die von einer weiteren deutlichen Abnahme der MIV-Anteile bis

auf 25 % ausgehen. Den Maximalwert bildet ein Halten des Status Quo. Durch den aus dem prognostizierten Bevölkerungsrückgang entstehenden Rückgang der Mobilitätsbedarfe ergibt sich jedoch auch daraus absolut ein Rückgang des Kfz-Verkehrs.

Natürlich wird dieser vorrangig innerstädtisch erfolgen. Allerdings beziehen sich die in Abb. 8 dargestellten Werte auf den Gesamtverkehr einschließlich Quell- und Zielverkehr. Daher ist auch für die die Stadtgrenzen überschreitenden Verkehre aus dem Mobilitätsbedarf der städtischen Einwohner keinesfalls von einer Zunahme, sondern tendenziell von einer Abnahme auszugehen.

## 3.3 Motorisierungsgrad

Eine weitere Grundlage für die zukünftige Entwicklung der Verkehrsnachfrage bildet die Veränderung des Motorisierungsrades. Im Verkehrsgutachten zur Planfeststellung der BAB 143 wurde die Entwicklung des Motorisierungsgrades graphisch an Hand einer Grafik des ADAC dargestellt (siehe Abb. 9). Diese beinhaltet jedoch lediglich Angaben für die Jahre 1950, 1970, 1990 und 2011, wodurch der Anschein eines kontinuierlichen und sich immer weiter fortsetzenden Anstiegs der Motorisierung vermittelt wird. Dies ist jedoch, wie im Weiteren näher erläutert, so nicht zutreffend.

In den Erläuterungen wird ausgeführt: „Das Wachstum des Kfz-Bestandes verläuft dagegen weitgehend unabhängig von der Bevölkerungsentwicklung […]. Trotz Finanz- und Wirtschaftskriese wird der Pkw-Bestand in Deutschland mittelfristig zunehmen."

Wird hingegen eine differenzierte Betrachtung der Entwicklung des Motorisierungsrades gemäß Abb. 10 vorgenommen, zeigt sich, dass der Anstieg des Motorisierungsgrades in den letzten Jahren deutlich abgeflacht ist. Dieser Trend wird sich in den kommenden Jahren fortsetzen, bis ein gleichbleibendes Sättigungsniveau erreicht wird. Ein signifikanter Anstieg der Motorisierung ist nicht zu erwarten.

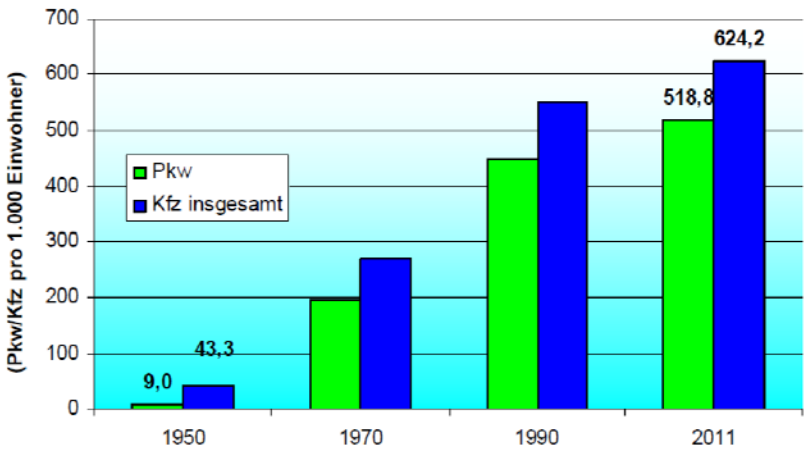


**Abb. 9** Entwicklung des Motorisierungsgrades gemäß Verkehrsgutachten zur BAB 143
Quelle: PTV AG BAB A143 AD Halle-Nord bis AD Halle-Süd VKE 4224, Planfeststellung, S.28

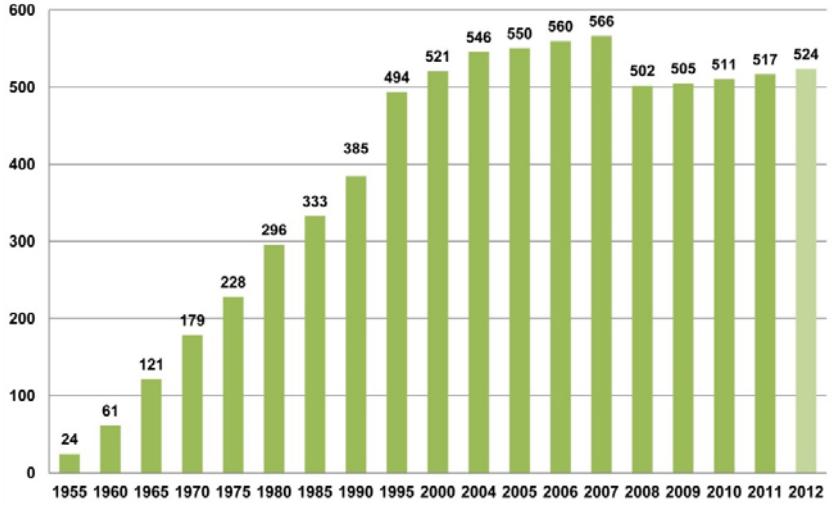


**Abb. 10** Entwicklung des Motorisierungsgrades[10]

Datenquelle: Kraftfahrtbundesamt (KBA), Statistisches Bundesamt, eigene Darstellung

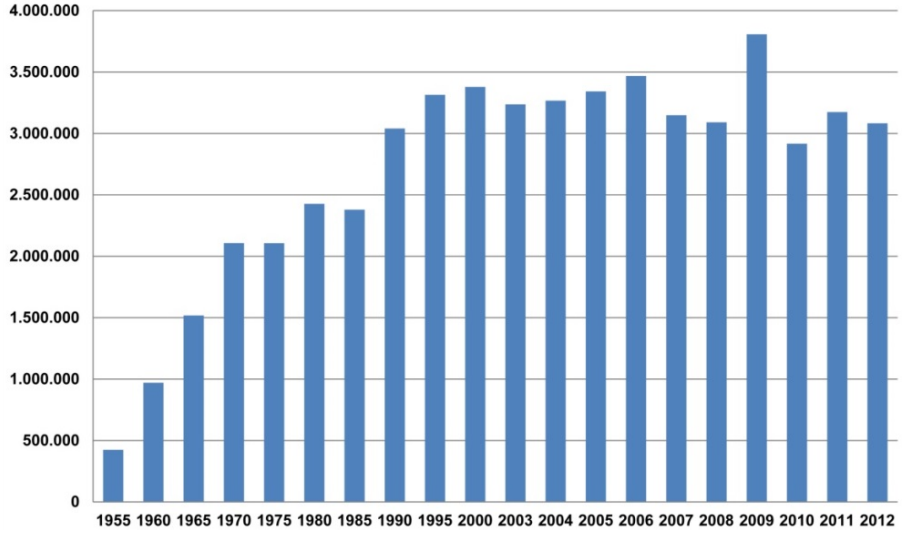


**Abb. 11** Entwicklung der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland

Datenquelle: Kraftfahrtbundesamt (KBA), Pkw-Neuzulassung nach Fahrzeugklassen und Aufbauarten - Zeitreihe 1955 – 2012, eigene Darstellung

Bestätigung findet diese Aussage durch die Entwicklung der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland (siehe Abb. 11). Hier ist abgesehen vom Jahr 2009 („Abwrackprämie“) in den vergangenen Jahren bereits eine rückläufige Tendenz zu verzeichnen gewesen.

Weiterhin ist zu beachten, dass der Anstieg des Motorisierungsgrades nicht zwingend mit einem Anstieg der Fahrleistungen korrelieren muss, wofür auch verschiedene andere Faktoren – wie nachfolgend dargestellt - eine wesentliche Rolle spielen.

[10] Die Statistik des KBA beinhaltet seit 2008 nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne Stilllegungen.

## 3.4 Jahresfahrleistung

Bei der Betrachtung der Entwicklung der Jahresfahrleistungen wird deutlich, dass nach einem stetigen Anstieg bis zum Jahr 2004 die Zunahme der Fahrleistungen deutlich abgeflacht ist. So gab es zum Beispiel zwischen 2004 und 2012 lediglich eine Zunahme von 1,8 %. Dies entspricht einer jährlichen Zunahme um 0,2 %.

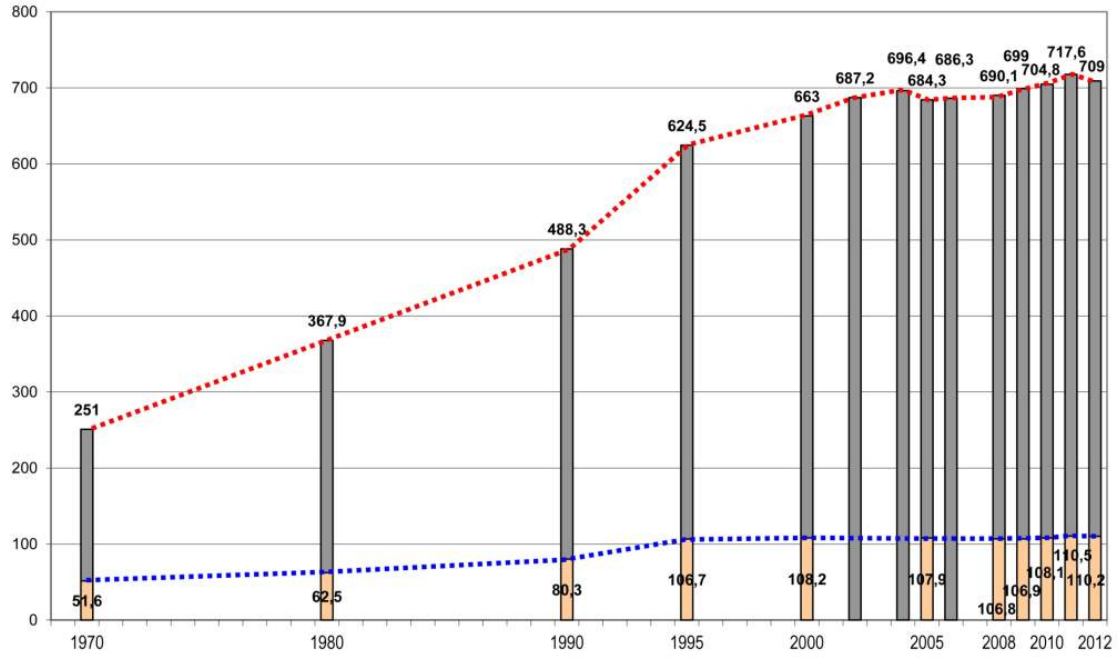


**Abb. 12** Entwicklung der Jahresfahrleistungen (in Mrd. km)

Datenquelle: BASt, Voraussichtliche Entwicklung von Unfallzahlen und Jahresfahrleistungen in Deutschland, Dez 2012

Die aus der Prognose der deutschlandweiten Verflechtungen 2025 der Objektprognose zur BAB 143 zugrundeliegende Annahme einer Zunahme der Verkehrsleistung zwischen 2004 und 2025 um 16 % bzw. 0,8 % pro Jahr ist damit 4 mal höher als der aktuelle Trend. Noch nicht berücksichtigt ist dabei ein weiteres Abflachen der Jahresfahrleistungen aufgrund der beschriebenen soziodemographischen Entwicklungen sowie den steigenden Rohstoff-, hier insbesondere der Energiepreise.

## 3.5 Energiepreisentwicklung

Hinsichtlich der Entwicklung der Energie- und Kraftstoffpreise wird im Verkehrsgutachten lediglich auf die bisher und vor allen in den letzten Jahren erfolgten Veränderungen eingegangen. Abgesehen von der Aussage, dass kurzfristige Abweichungen beim Rohölpreis keine Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung haben, ein nochmaliger scharfer Anstieg hingegen durchaus, werden jedoch keine Wertungen zur zukünftigen Entwicklung der Rohstoffpreise abgegeben.

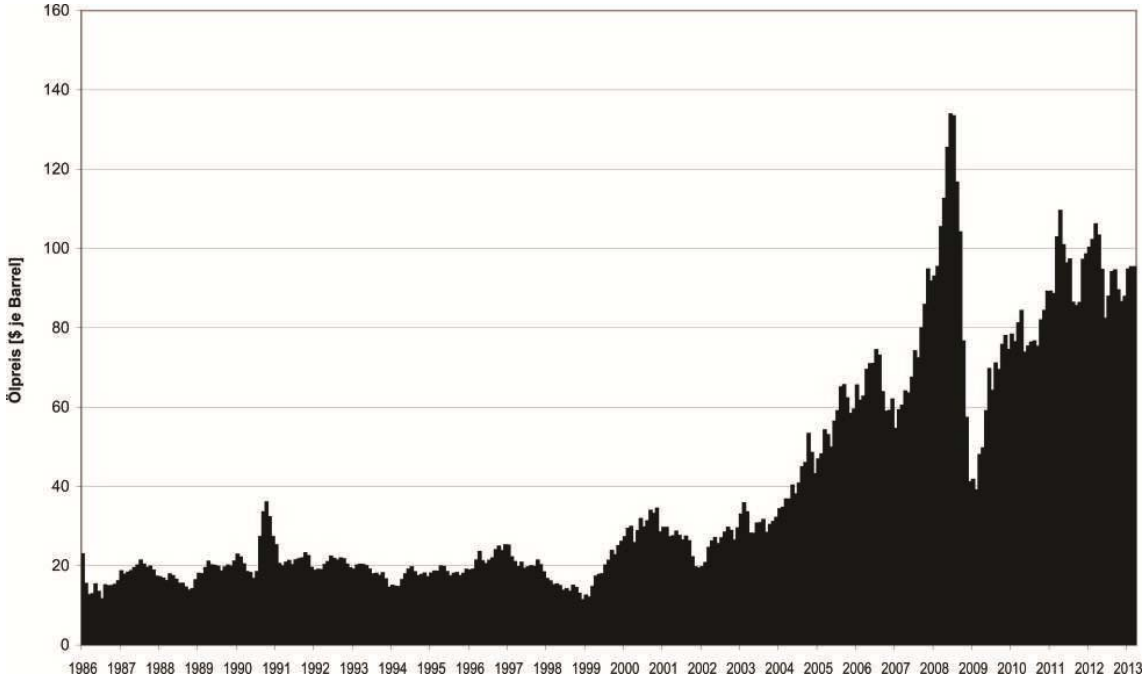


**Abb. 13** Entwicklung des Ölpreises
Datenquelle: eia U.S. Energy Information Administration

Anhand der bisherigen Entwicklungen (siehe Abb. 13) sowie der natürlichen Begrenzung fossiler Ressourcen ist davon auszugehen, dass ein weiterer kontinuierlicher Anstieg der Rohstoff- und damit auch der Kraftstoffpreise erfolgen wird.

## 3.6 Bisherige Entwicklung der Verkehrsaufkommen

Zur Beurteilung der bisherigen Verkehrsentwicklung kann auf die Daten einer Vielzahl von Dauerzählstellen im Verlauf der bestehenden Autobahnen und Bundesstraßen zurückgegriffen werden (siehe Abb. 14). Die Verkehrsmengen der einzelnen Zählstellen, untergliedert in einzelne Jahresscheiben, sind in Anlage 1 zusammengefasst.

Anhand der Zählstellen, für welche bereits über einen sehr langen Zeitraum Daten erhoben werden, ist die kontinuierliche Zunahme der Verkehrsaufkommen bis 2003/2004 gut zu erkennen. Im anschließenden Zeitraum bis 2012 sind teilweise unterschiedliche Entwicklungen zu verzeichnen.

Dies betrifft insbesondere die BAB 9. Im Bereich der Zählstelle „Hermsdorfer Kreuz Nord“ (siehe Abb. 1 in Anlage 1) ist nach einem Verkehrsrückgang 2005/2006 bis 2009 ein Anstieg mit einem erneuten Rückgang der Verkehrsaufkommen bis 2011 zu verzeichnen gewesen. Für die Zählstellen im Bereich Leipzig liegen lediglich ab 2005 bzw. 2007 Verkehrsmengenangaben vor. Zwischen 2007 und 2009 waren hier relativ konstante Verkehrsaufkommen zu verzeichnen. In den Jahren 2010 und 2011 ist ein deutlicher Zuwachs erfolgt. Im Jahr 2012 sind die Verkehrsbelegungen allerdings wieder auf das Niveau von 2009/2010 abgesunken. Ursächlich könnte hierbei wahrscheinlich u. a. die seit Anfang 2010 durchgängige Befahrbarkeit der BAB 38 sein.

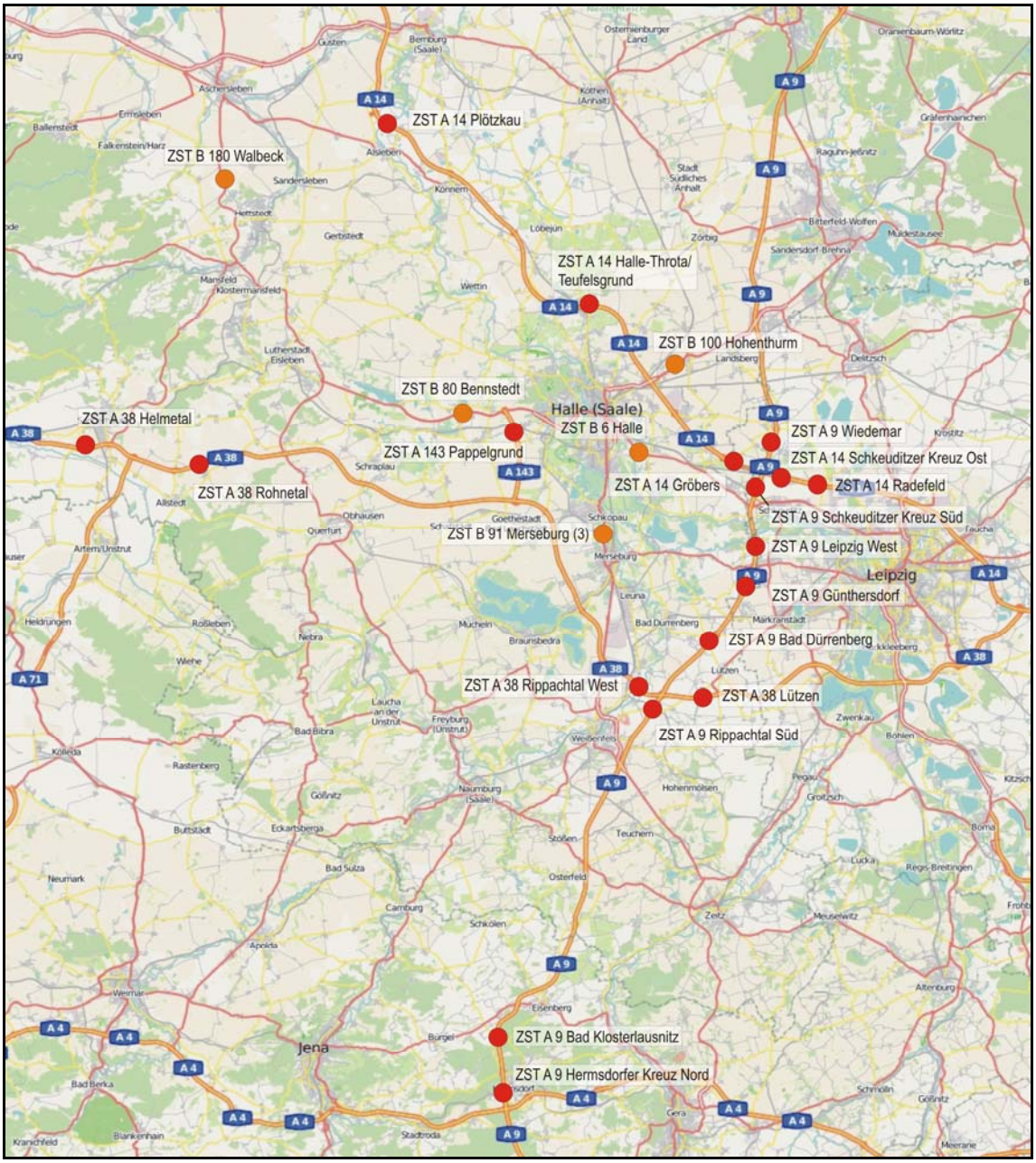


**Abb. 14** Übersichtskarte zur Lage der Dauerzählstellen

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet) http://www.openstreetmap.org/ bzw. http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/

Datenquelle: BASt, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen

Im Zuge der BAB 14 bewegen sich die Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren auf einem ähnlichen Niveau. Nach einer etwas geringeren Nutzung 2009 und 2010 wurden 2011 die Werte aus dem Jahr 2007 wieder leicht überschritten (siehe Tab. 3). Auch im Zuge der BAB 14 war 2012 wieder ein leichter Rückgang zu verzeichnen.

Beim Schwerverkehr sind an einigen Zählstellen, bezogen auf das Jahr 2004, im Jahr 2011 niedrigere Verkehrsaufkommen zu verzeichnen (siehe Tab. 4). Ein stärkerer Anstieg ist lediglich im Zeitraum zwischen 2009 und 2011 zu verzeichnen gewesen. Die-

ser spiegelt die Erholungseffekte im Transportgewerbe nach der Wirtschaftskriese wider.

| Abschnitt | Zeitraum | Verkehrsaufkommen [Kfz/24h] | | Differenz [Kfz/24h / %] | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Ausgangswert | Endwert 2012 | absolut | Steigerung pro Jahr |
| ZS A 9 Hermsdorfer Kreuz Nord | 1996-2012 | 53.186 | 68.167 | +13.575 | +1,6 % |
| | 2004-2012 | 66.269 | | +492 | +0,1 % |
| | 2007-2012 | 63.479 | | +3.282 | +1,0 % |
| | 2009-2012 | 70.386 | | -3.625 | -1,7 % |
| ZS A 9 Leipzig West | 1996-2012 | kein Wert | 73.959 | - | - |
| | 2005-2012 | 73.858 | | +101 | +0,02 % |
| | 2007-2012 | 72.651 | | +1.308 | +0,4 % |
| | 2009-2012 | 73.306 | | +653 | +0,3 % |
| ZS A 14 Radefeld | 1996-2012 | 43.520 | 53.070 | +9.550 | +1,4 % |
| | 2004-2012 | 57.288 | | -4.218 | -0,9 % |
| | 2007-2012 | 53.450 | | +380 | +0,1 % |
| | 2009-2012 | 51.523 | | +1.547 | +1,0 % |
| ZS A 14 Plötzkau | 1996-2012 | kein Wert | 35.131 | - | - |
| | 2004-2012 | 34.471 | | +660 | +0,2 % |
| | 2007-2012 | 35.733 | | -602 | -0,3 % |
| | 2009-2012 | 34.845 | | +286 | +0,3 % |
| ZS A 143 Pappelgrund | 2009-2012 | 8.883 | 7.232 | -1.651 | -6,2 % |

**Tab. 3** Entwicklung der Gesamtverkehrsaufkommen an ausgewählten Dauerzählstellen
Datenquelle: BASt, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen

Anhand der Ergebnisse der Dauerzählstelle „Rippachtal West“ (siehe Abb. 17 in Anlage 1) kann der kontinuierliche Anstieg der Verkehrsmengen im Zuge der BAB 38 durch die schrittweise Ausdehnung der Befahrbarkeit nachvollzogen werden. Die Zählwerte für das Jahr 2012 lassen vermuten, dass nunmehr ein gleichbleibendes Nachfrageni-

veau erreicht worden ist. Im Bereich der B 80 (siehe Abb. 20 in Anlage 1) ist durch die Inbetriebnahme der BAB 38 ein deutlicher Verkehrsrückgang zu verzeichnen.

| Abschnitt | Zeitraum | Schwerverkehrs-aufkommen [SV/24h] | | Differenz [SV/24h / %] | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Aus-gangswert | Endwert 2011/2012 | absolut | Steigerung pro Jahr |
| ZS A 9 Hermsdorfer Kreuz Nord | 1996-2012 | 10.640 | 13.482 | +2.842 | +1,7 % |
| | 2004-2012 | 15.335 | | -1.853 | -1,5 % |
| | 2007-2012 | 15.487 | | -2.005 | -2,6 % |
| | 2009-2012 | 13.254 | | +228 | +0,6 % |
| ZS A 9 Leipzig West | 1996-2012 | 11.996 | 14.564 | +2.568 | +1,3 % |
| | 2005-2012 | 13.409 | | +1.155 | +1,2 % |
| | 2007-2012 | 14.872 | | -308 | -0,4 % |
| | 2009-2012 | 13.814 | | +750 | +1,8 % |
| ZS A 14 Radefeld | 1996-2012 | 7.736 | 8.227 | +491 | +0,4 % |
| | 2004-2012 | 9.246 | | -1.019 | -1,4 % |
| | 2007-2012 | 8.672 | | -445 | -1,0 % |
| | 2009-2012 | 8.373 | | -146 | -0,6 % |
| ZS A 14 Plötzkau | 1996-2012 | kein Wert | 8.948 | - | - |
| | 2004-2012 | 8.521 | | +427 | +0,6 % |
| | 2007-2012 | 8.672 | | +276 | +0,6 % |
| | 2009-2012 | 8.457 | | +491 | +1,9 % |
| ZS A 143 Pappelgrund | 2009-2012 | 1.046 | 989 | -57 | -1,8 % |

**Tab. 4** Entwicklung der Schwerverkehrsaufkommen an ausgewählten Dauerzählstellen
Datenquelle: BASt, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen

Auch im Zuge des fertiggestellten Abschnittes der BAB 143 ist seit 2005 eine Dauerzählstelle in Betrieb (siehe Abb. 18 in Anlage 1). Diese verdeutlicht den kontinuierlichen Anstieg der Verkehrsaufkommen bis zum Jahr 2008 und die anschließend erfolgte Verkehrsabnahme, vermutlich eingetreten durch die erfolgten Veränderungen im Zuge der BAB 38. Bis zum Jahr 2011 waren dann die Verkehrsaufkommen in etwa

konstant. Im Jahr 2012 ist durch die Inbetriebnahme des Autobahnzubringers L 164n nochmals ein deutlicher Rückgang erfolgt.

Ebenfalls deutliche Verkehrsrückgänge sind in den vergangen Jahren im Zuge der Bundesstraßen östlich und südlich der Stadt Halle (siehe Abb. 19 und Abb. 21 in Anlage 1) erfolgt. Im Zuge der B 100 im Bereich der Dauerzählstelle „Hohenthurm“ (siehe Abb. 22 in Anlage 1) sind erst seit 2005 rückläufige Verkehrsaufkommen zu verzeichnen gewesen, welche sich jedoch zwischen 2009 und 2012 wieder leicht erholt haben.

## 3.7 Prognostizierte Entwicklung der Verkehrsaufkommen

Beim Vergleich zwischen dem Analyseszenario 2009 und dem Prognosenullfall 2025 der verkehrsplanerischen Untersuchung zur BAB 143 wird deutlich, dass im Autobahnnetz durchgehend mit einem deutlichen Anstieg der Verkehrsaufkommen gerechnet wird (siehe Tab. 5).

| Abschnitt | Verkehrsaufkommen [Kfz/24h] | | Differenz [Kfz/24h / %] | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Analyse 2009 | Nullfall 2025 | absolut | prozentual | Steigerung pro Jahr |
| A 9 nördlich Schkeuditzer Kreuz | 57.000 | 64.500 | +7.500 | +13,2 % | +0,8 % |
| A 9 südlich Schkeuditzer Kreuz | 73.500 | 88.000 | +14.500 | +19,7 % | +1,2 % |
| A 14 westlich Schkeuditzer Kreuz | 53.500 | 73.500 | +20.000 | +37,4 % | +2,3 % |
| A 14 nördlich Halle-Trotha | 39.000 | 54.500 | +15.500 | +39,7 % | +2,5 % |
| A 38 westlich Dreieck Halle Süd | 27.500 | 38.500 | +11.000 | +40,0 % | +2,5 % |
| A 38 östlich Dreieck Halle Süd | 20.000 | 30.500 | +10.500 | +52,5 % | +3,3 % |
| A 143 nördlich Dreieck Halle Süd | 15.500 | 32.000 | +16.500 | +106,5 % | +6,6 % |
| A 143 südlich Halle-Neustadt | 10.500 | 16.000 | +5.500 | +52,4 % | +3,3 % |

**Tab. 5** Veränderung der Gesamtverkehrsaufkommen Analyse 2009 – Nullfall 2025

Datenquelle: PTV AG, BAB A 143 AD Halle-Nord bis AD Halle-Süd VKE 4224, Unterlage 15.1C, Verkehrsplanerische Untersuchung, Anlage 1

Am höchsten sind die prognostizierten Zunahmen dabei im Zuge der BAB 14, der BAB 38 sowie der BAB 143 mit jährlichen Steigerungsraten zwischen 2 % und 7 %. Werden die prognostizierten Entwicklungen mit den bisherigen Veränderungen im Bereich der Dauerzählstellen (siehe Tab. 3) verglichen, zeigt sich, dass selbst im Zeitraum zwischen 1996 und 2011, welcher in den 90iger Jahren Zeitscheiben mit einem deutlichen Zuwachs der Motorisierung und der Verkehrsaufkommen beinhaltete, im Durchschnitt über 15 Jahre der jährliche Zuwachs unter 2 % lag. Und dies trotz zusätz-

licher verkehrsinduzierender und bündelnder Effekte durch die Erweiterung des Autobahnnetzes.

Auch beim Schwerverkehr wurden für die BAB 9 im Maximum lediglich 2 % erreicht (siehe Tab. 4). Für den Prognose Nullfall wurden jedoch nahezu durchweg Steigerungen von deutlich über 2 % prognostiziert (siehe Tab. 6).

**Die im Rahmen der Verkehrsprognose für den Nullfall angenommen Verkehrszuwächse sind daher als völlig unrealistisch einzuschätzen.**

Die Verkehrsentwicklung in den letzten Jahren, speziell seit 2004, verdeutlicht aufgrund der in den Kapiteln 3.1 bis 3.5 beschriebenen Rahmenbedingungen aktuell stagnierenden, nur noch schwach steigenden und teilweise auch leicht zurückgehenden Verkehrsaufkommen im Verlauf der Autobahnen in der Region Halle/Leipzig.

| Abschnitt | Verkehrsaufkommen [Kfz/24h] | | Differenz [Kfz/24h / %] | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Analyse 2009 | Nullfall 2025 | absolut | prozentual | Steigerung pro Jahr |
| A 9 nördlich Schkeuditzer Kreuz | 11.100 | 16.900 | +5.900 | +53,2 % | +2,5 % |
| A 9 südlich Schkeuditzer Kreuz | 15.500 | 24.200 | +8.700 | +56,1 % | +2,7 % |
| A 14 westlich Schkeuditzer Kreuz | 11.100 | 17.600 | +6.500 | +58,6 % | +2,8 % |
| A 14 nördlich Halle-Trotha | 10.600 | 15.900 | +5.300 | +50,0 % | +2,4 % |
| A 38 westlich Dreieck Halle Süd | 5.600 | 7.800 | +2.200 | +39,3 % | +1,9 % |
| A 38 östlich Dreieck Halle Süd | 5.000 | 7.400 | +2.400 | +48,0 % | +2,3 % |
| A 143 nördlich Dreieck Halle Süd | 1.700 | 4.400 | +2.700 | +158,0 % | +7,5 % |
| A 143 südlich Halle-Neustadt | 1.600 | 2.000 | +400 | +25,0 % | +1,2 % |

**Tab. 6** Veränderung der Schwerverkehrsaufkommen Analyse 2009 – Nullfall 2025

Datenquelle: PTV AG, BAB A 143 AD Halle-Nord bis AD Halle-Süd VKE 4224, Unterlage 15.1C, Verkehrsplanerische Untersuchung, Anlage 3

Anhand der Zählwerte ist erkennbar, dass natürlich in einzelnen Jahren Verkehrszunahmen von 2 % oder auch deutlich mehr möglich sind (siehe Abb. 15), diese jedoch nicht dauerhaft über einen Zeitraum von 20 Jahren in dieser Form erfolgen. Weder bedingt durch die im Verkehrsgutachten beschriebenen überregionalen Verflechtungen, noch durch die weiträumigen Effekte von Autobahnausbaumaßnahmen an anderen Stellen.

Besonders zu hinterfragen sind die Ursachen für den deutlichen Anstieg der Verkehrsaufkommen im Zuge der BAB 38 und der BAB 143. Die Verdoppelung der Verkehrs-

aufkommen ist allein durch die Fertigstellung des Autobahnzubringers L 164n nicht zu begründen. Diese sorgt, wie die Entwicklung der Verkehrsaufkommen an der Dauerzählstelle „Pappelgrund“ (siehe Abb. 18 in Anlage 1) zeigt, vor allem für eine Verlagerung des Verkehrs von der B 80 bzw. der Verbindung L 163/K 2150 auf die L 164n.

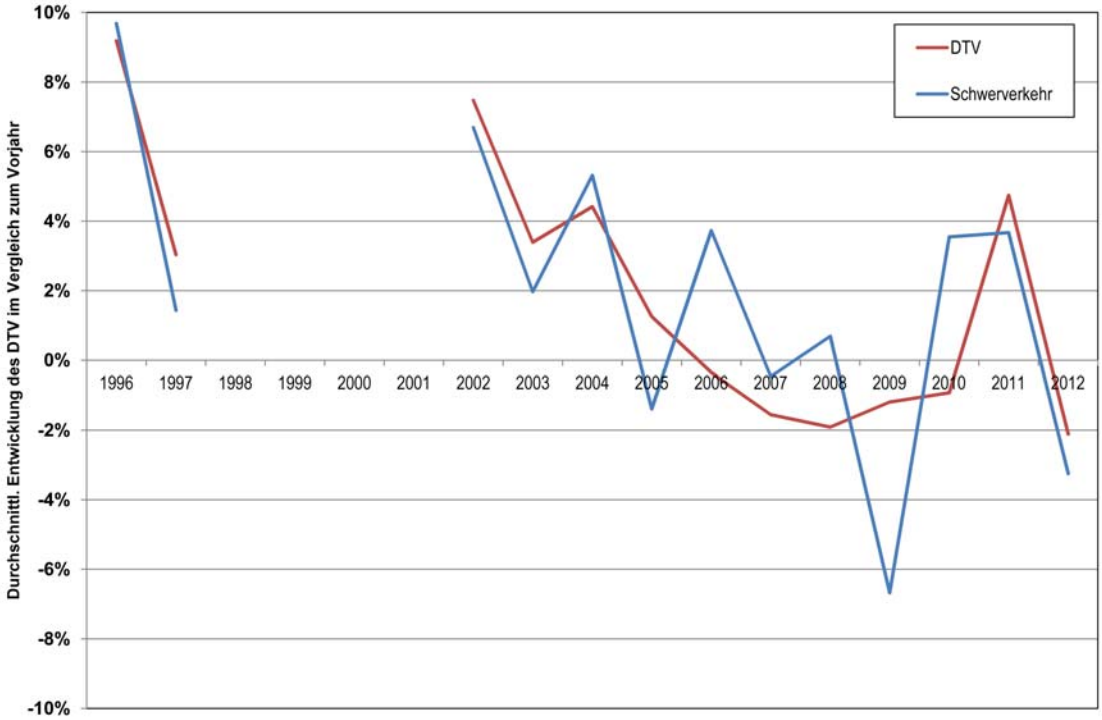


**Abb. 15** Mittelwerte Veränderung der Verkehrsaufkommen Dauerzählstellen BAB 14
Datenquelle: BASt, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen

## 3.8 Vorher-Nachher-Vergleich bereits realisiert Neubauvorhaben

Beim Vergleich der Verkehrsprognosen verschiedener, bereits realisierter Verkehrsprojekte mit den tatsächlichen Verkehrsaufkommen zeigt sich, dass bei einer Vielzahl von Straßenbauprojekten zu hohe Verkehrsaufkommen prognostiziert worden sind, was zu Fehlinvestitionen sowie zu einer Überdimensionierung geführt hat. In Tab. 7 werden die Verkehrsmengen für ausgewählte Projekte verglichen.

Eine wesentliche Ursache für die zu hohen Steigerungsraten, welche - wie in Kapitel 3.7 beschrieben - auch für die Planung der BAB 143 zu verzeichnen sind, liegt in der Einschätzung der Entwicklung der großräumigen Verflechtungen. Die aktuelle Verflechtungsprognose des Bundes wurde 2007 veröffentlicht und basiert auf Analysedaten aus dem Jahre 2004, so dass aktuelle Entwicklungen noch nicht ausreichend berücksichtigt worden sind.

| Straßenbauprojekt | Verkehrsprognose | | Ist-Belegung 2010 [Kfz/24h] |
|---|---|---|---|
| | Verkehrsaufkommen [Kfz/24h] | Prognosehorizont | |
| A 20 AK Lübeck bis AS Genin | 69.700 | 2010 | 41.000 |
| A 20 AS Greifswald bis Dersekow | 15.200 | 2010 | 11.500 |
| A 20 Pasewalk Nord bis Pasewalk Süd | 16.200 | 2010 | 9.400 |
| A 38 Göttingen – Halle (Saale) | 53.300 wØ | 2010 | 16.400 - 25.000 |
| A 71 Erfurt – Schweinfurt | 30.400 wØ | 2010 | 11.500 - 31.300 |
| A 71 Suhl – Sangerhausen | 26.700 wØ | 2010 | 15.000 - 24.000 |
| A 73 Suhl-Lichtenfels | 26.100 wØ | 2010 | 12.300 - 16.400 |
| B 6n Bad Harzburg (A396) – Bernburg (A14) | 30.100 wØ | 2010 | 13.900 - 15.000 |
| w…werktägliches Verkehrsaufkommen (ansonsten handelt es sich um $DTV_{Mo-So}$)<br>Ø…Durchschnittswert für längere Streckenabschnitte | | | |

**Tab. 7** Verkehrsaufkommen von Straßenbauprojekten (Prognose/Ist-Belegung 2010)

# 4 Bestands- und Konfliktanalyse

## 4.1 Wegstrecken/Fahrzeitvergleich überregionaler Verbindungen

Als Grundlage für die Einschätzung der Notwendigkeit der Neubaumaßnahmen werden nachfolgend die Fahrstrecken und Fahrzeiten für verschiedene wichtige überregionale Verbindungen mit und ohne BAB 143 vereinfacht verglichen (siehe Abb. 16 bzw. Abb. 17 – BAB 143, rote Fahrlinie). Relevant sind dabei insbesondere folgende Fahrrelationen:

1. Nord-Süd zwischen Hermsdorfer Kreuz und Kreuz Magdeburg (siehe Tab. 8)
2. West-Südost zwischen Dreieck Drammetal und Dreieck Nossen (siehe Tab. 9)
3. West-Nordost zwischen Dreieck Drammetal und Dreieck Potsdam (siehe Tab. 10)
4. Nord-Süd zwischen Kreuz Erfurt und Kreuz Magdeburg (siehe Tab. 11)

Für einige weitere überregionale Fahrbeziehungen, welche den Raum Halle (Saale)/Leipzig durchqueren ist die Nutzung der BAB 143 nicht zielführend. Dies betrifft insbesondere die durchgehenden Verkehrsbeziehungen im Zuge der BAB 9 zwischen Hermsdorfer Kreuz und Dreieck Potsdam sowie im Zuge der BAB 14 zwischen Dreieck Nossen und Kreuz Magdeburg.

Im Vergleich mit diesen Fahrtrelationen sind die nachfolgend betrachteten Fahrbeziehungen nachfrageseitig von klar untergeordneter Bedeutung. Auch zwischen den 4 Fahrrelationen existieren deutliche Unterschiede hinsichtlich deren Relevanz. Am

stärksten ist dabei Fahrbeziehung 1 zwischen Hermsdorfer Kreuz und Kreuz Magdeburg einzuschätzen, da diese Strecke teilweise auch durch Verkehre aus Richtung Bayern in Richtung Wolfsburg/Braunschweig genutzt wird. Für die Verbindung nach Hannover ist ausgehend von Nürnberg jedoch bereits die Fahrtroute über die A 7 effektiver. Speziell für die Fahrbeziehungen 3 und 4 ist im Vergleich dazu von einer deutlich geringeren Bedeutung auszugehen.

Für die Nord-Süd-Verbindung zwischen Hermsdorfer Kreuz und Kreuz Magdeburg zeigt sich, dass mit der BAB 143 zwar eine Verkürzung der Fahrzeit und Wegstrecke im Vergleich zum Bestand möglich ist (siehe Tab. 8). Jedoch sind die Einsparungen vergleichsweise gering und schmelzen sogar, bezogen auf darüber hinaus gehende Quelle-Ziel-Beziehungen weiter ab. Bezogen auf die Verbindung von München nach Wolfsburg beträgt die eingesparte Wegstrecke lediglich ca. 1 %.

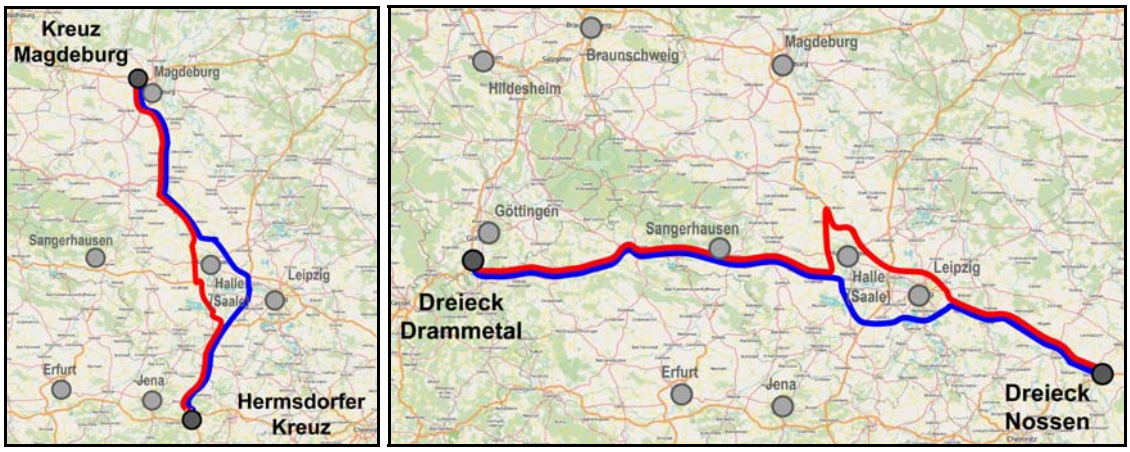


**Abb. 16** Skizzen zum Fahrstreckenvergleich – Relationen 1 und 2
Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
http://www.openstreetmap.org/ bzw. http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/

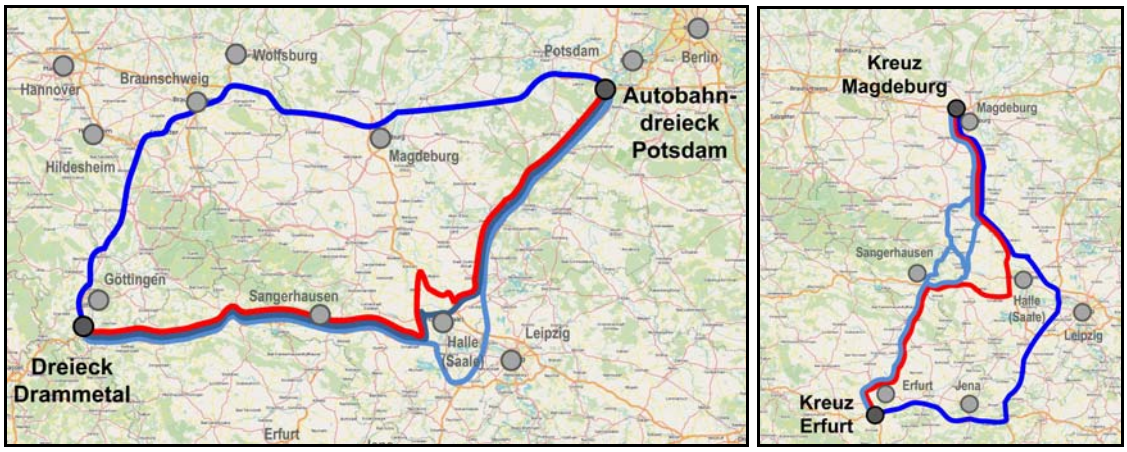


**Abb. 17** Skizzen zum Fahrstreckenvergleich – Relationen 3 und 4
Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
http://www.openstreetmap.org/ bzw. http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/

Zusammenfassend ist festzustellen, dass bereits die Bestandstrasse unter Nutzung von A 9 und A 14 eine direkte und kurze Verbindung für diese Fahrtrelation bietet.

Bei der Verbindung zwischen der Regionen Göttingen/Kassel und der Stadt Dresden (Fahrrelation 2, siehe Tab. 9) ist die bereits bestehende südliche Umfahrung der Städte Halle (Saale) und Leipzig sowohl zeitlich, als auch bezogen auf die Wegstrecken effektiver.

Für die Verbindung zwischen Göttingen/Kassel und dem Ballungsraum Berlin bestehen bereits heute unterschiedliche Fahrtrouten. Die kürzeste und theoretisch schnellste Fahrtroute verläuft unter Nutzung der BAB 7 und der BAB 2 über Braunschweig (siehe Tab. 10). Diese Verbindung ist ca. 29 km kürzer als die Fahrbeziehung über die BAB 38 und BAB 9. Gerade in der Hauptverkehrszeit kann jedoch real die südliche Fahrtroute über Halle (Saale) schneller sein. Bezogen auf die Fahrzeit ist hier lokal die durchgehende Nutzung der Autobahn und die Fahrt über das Kreuz Rippachtal am effektivsten.

| Verbindung | Fahrstrecke | | | Fahrzeit | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Hermsdorfer Kreuz ←→ Kreuz Magdeburg | Strecke | Differenz | | Zeit | Differenz | |
| | | absolut | prozentual | | absolut | prozentual |
| über A 9/A 14 | 176 km | - | - | 1h 27 min | - | - |
| über A 9/A 143/A 14 | 170 km | - 6 km | - 3,4 % | 1h 23 min | - 4 min | -4,6 % |

**Tab. 8** Fahrtroutenvergleich Relation Hermsdorfer Kreuz – Kreuz Magdeburg
Datenquelle: Internetroutensuche sowie eigene Berechnung

| Verbindung | Fahrstrecke | | | Fahrzeit | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Dreieck Drammetal ←→ Dreieck Nossen | Strecke | Differenz | | Zeit | Differenz | |
| | | absolut | prozentual | | absolut | prozentual |
| über A 38/A 14 | 287 | - | - | 2h 22 min | - | - |
| über A 38/A 143/A 14 | 302 | +15 km | +5,2 % | 2h 47 min | +25 min | +4,6 % |

**Tab. 9** Fahrtroutenvergleich Relation Dreieck Drammetal – Dreieck Nossen
Datenquelle: Internetroutensuche sowie eigene Berechnung

Allerdings ergibt sich unter Nutzung der B 80 und B 100 eine ca. 22 km kürzere Verbindung, bei der jedoch die Stadt Halle (Saale) durchfahren wird. Mit der Inbetriebnahme des ersten Teilabschnittes der BAB 143 sowie dem Bau des Autobahnzubringers L 164n hat sich diese Route noch einmal um ca. 4 km verkürzt. Der Fahrzeitun-

terschied ist mit lediglich 4 Minuten, verglichen mit der Verbindung über das Kreuz Rippachtal, relativ gering.

| Verbindung | Fahrstrecke | | | Fahrzeit | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Dreieck Drammetal ←→ Dreieck Potsdam | Strecke | Differenz | | Zeit | Differenz | |
| | | absolut | prozentual | | absolut | prozentual |
| über A 7/A 2 | 292 km | - 29 km | - 9,0 % | 2h 31 min | - 8 min | - 8,1 % |
| über A 38/A 9 | 321 km | - | - | 2h 39 min | - | - |
| über A 38/B 100/A 9 | 299 km | - 22 km | - 6,9 % | 2h 47 min | + 8 min | + 8,1 % |
| über A 38/A 143/A 9 | 305 km | - 16 km | - 5,0 % | 2h 35 min | -4 min | - 4,0 % |

**Tab. 10** Fahrtroutenvergleich Relation Dreieck Drammetal – Dreieck Potsdam
Datenquelle: Internetroutensuche sowie eigene Berechnung

| Verbindung | Fahrstrecke | | | Fahrzeit | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Kreuz Erfurt ←→ Kreuz Magdeburg | Strecke | Differenz | | Zeit | Differenz | |
| | | absolut | prozentual | | absolut | prozentual |
| A 4/A 9/A 14 | 245 | 55 km | +29,0 % | 2h 03min | +4 min | +3,4 % |
| A 71/B 180/L 72/152 | 190 | - | - | 1h 57min | - | - |
| A 71/B 86/B 180/B 6n (nach Fertigstellung OU) | 190 (200) | 0 km (10 km) | 0 % (+5,3 %) | 2h 03min (1h 55min) | +6 min (-2 min) | +5,1 % (-1,7 %) |
| über A 71/B 180/B 6n (nach Fertigstellung OU) | 202 (208) | 12 km (18 km) | +6,3 % (+9,5 %) | 2h 03min (2h 00min) | +6 min (+3 min) | +5,1 % (+2,6 %) |
| über A 71/A 143/A 14 | 209 | 19 km | +10,0 % | 1h 49min | -8 min | -6,8 % |
| über A 4/A 9/A 143 | 238 | 48 km | +25,3 % | 1h 59min | +2 min | +1,7 % |

**Tab. 11** Fahrtroutenvergleich Relation Kreuz Erfurt – Kreuz Magdeburg
Datenquelle: Internetroutensuche sowie eigene Berechnung

Gleiches gilt im Vergleich zur Fahrtroute unter Nutzung der BAB 143. Da als Querverbindung zwischen BAB 14 und BAB 9 ebenfalls von einer Nutzung der B 100 auszugehen ist, ergibt sich im Zuge der Nordumfahrung von Halle (Saale) ebenfalls ein Umweg. Der einzige Unterschied zur Südumfahrung liegt darin, dass die zurückzulegende Wegstrecke etwas kürzer ist. Bezogen auf die Fahrzeit ergeben sich kaum wesentlichen Unterschiede.

Für die Verbindung zwischen Erfurt und Magdeburg (siehe Tab. 11) bestehen ebenfalls zwei grundsätzliche Fahrtrelationen. Eine durchgängige Nutzung von Autobahnen ist im Zuge der Verbindung über die BAB 4, BAB 9 und BAB 14 möglich. Diese ist jedoch deutlich länger als die Verbindung über die BAB 71 und die BAB 14.

Im Zuge der direkten Fahrtroute müssen jedoch zwischen Sangerhausen und Bernburg Bundesstraßen genutzt werden. Dabei sind verschiedene Fahrtrouten unter Nutzung der B 86, B 180, B 6n sowie verschiedener Landesstraßen möglich. Im Vergleich mit der potenziellen Fahrroute über die BAB 143 zeigt sich, dass letztere nur geringe Zeitvorteile besitzt, insbesondere mit Fertigstellung der zusätzlich geplanten Maßnahmen zum weiteren Ausbau der Bundesstraßen (B 86 und B 180) lediglich geringe Zeitvorteile entstehen. Bezogen auf die Fahrstrecke ist die Nutzung der Bundesstraßen zwischen Sangerhausen und Bernburg auch zukünftig günstiger. Bei einem parallelen Ausbau der BAB 143 sowie der B 86/B 180 würde hier eine Doppelinvestition für die gleichen Verkehrsströme erfolgen.

## 4.2 Bestandsituation im klassifizierten Straßennetz

In Summe ist festzustellen, dass das vorhandene, gut ausgebaute klassifizierte Straßennetz in der Region Halle/Leipzig alle Verkehrsströme leistungsfähig abwickelt. Für die großräumigen Verbindungen zwischen den wesentlichen Zentren in der Region sowie den relevanten Ballungsräumen stehen sowohl in Nord-Süd-, als auch in Ost-West-Richtung geradlinige Verbindungen ohne größere Umwege zur Verfügung (siehe Abb. 16).

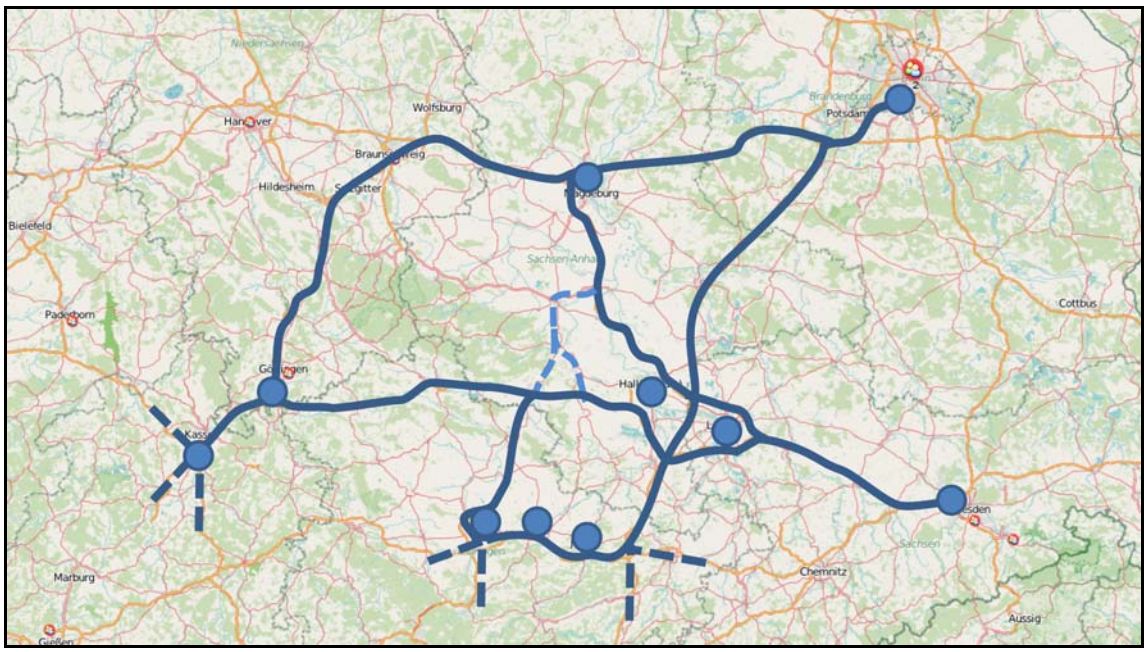


**Abb. 18** Übersicht zum Autobahnnetz
Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
http://www.openstreetmap.org/ bzw. http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/

Der überwiegende Teil der Verkehrsbedarfe kann dabei über das Autobahnnetz abgewickelt werden. Lediglich für die Verbindung zwischen BAB 38 und BAB 14 ist die Nutzung von Bundesstraßen erforderlich. Hierbei handelt es sich jedoch um gut ausgebaute Trassen ohne große Widerstände, da die Ortslagen im Wesentlichen bereits durch Ortsumgehungen umfahren werden oder perspektivisch umfahren werden sollen. Zudem sind die betroffenen Verkehrsbeziehungen, wie z. B. zwischen Erfurt und Magdeburg eher von untergeordneter Bedeutung.

Entsprechend der verkehrsplanerischen Untersuchung ist die gleichmäßige Verteilung des überörtlichen Verkehrs eine wesentliche planerische Zielstellung für den Bau der BAB 143.[11] Sowohl aus wirtschaftlichen, als auch aus Gründen des Lärm- und Gesundheitsschutzes ist eine derartige Zielstellung verkehrsplanerisch kontraproduktiv.

Mit der BAB 9 besteht eine historisch gewachsene Bestandstrasse, welche die bestehenden und zukünftigen Verkehrsbedarfe in ausreichendem Maß abdeckt. Im Verlauf sind ohnehin Betroffenheiten vorhanden, welche durch eine Verteilung des Verkehrs in der Region nur geringfügig reduziert werden. Die prognostizierte Verkehrsabnahme im Zuge der BAB 9 von ca. 22 % führt zu einer Pegelminderung von lediglich < 2 dB(A). Dafür entstehen jedoch im Zuge der Neubautrasse neue Betroffenheiten und Belästigungen durch die erhebliche Flächenverlärmung im Umfeld der Autobahn (Hintergrundrauschen), welche auch durch die gemäß 16. BImSchV erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen nicht vollständig kompensiert werden können. Im Saaletal sowie im Bereich der Ortschaften Lieskau und Brachwitz sind dabei Flächen betroffen, die im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) sowie § 47d des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) als sogenannte „ruhige Gebiete“ im Umfeld des Ballungsraumes Halle (Saale) einzuschätzen sind. Diese Gebiete sind gemäß der o. g. Gesetze vor einer Zunahme von Lärm zu schützen.

**Statt einer Verteilung der überörtlichen Verkehre in der Region ist demgegenüber zur Minimierung der negativen Auswirkungen des Verkehrs im Ballungsraum Halle/Leipzig, eine Bündelung dieser Verkehre im Zuge leistungsfähiger Verkehrsachsen anzustreben.**

Ein großer Teil der für die BAB 143 prognostizierten Verkehrsaufkommen nutzt bisher die BAB 9. Die Verkehrsaufkommen im Zuge der Nord-Süd-Autobahn liegen zwischen Kreuz Rippachtal und Schkeuditzer Kreuz aktuell zwischen ca. 64.000 und ca. 77.000 Kfz/24h. Gemäß der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen erstreckt sich der Einsatzbereich des vorhandenen 6-streifigen Autobahnquerschnittes mindestens bis zu einer Verkehrsmenge von knapp über 100.000 Kfz/24h. Im Maximum ist gemäß Richtlinie die Abwicklung von ca. 115.000 Fahrzeugen möglich.

[11] PTV AG, BAB A 143 AD Halle-Nord bis AD Halle-Süd VKE 4224, Unterlage 15.1C, Verkehrsplanerische Untersuchung, S. 6

**Bezogen auf die Querschnittsbelegung existieren dementsprechend für die BAB 9 aktuell deutliche Kapazitätsreserven. Je nach Abschnitt können zusätzlich mindestens ca. 25.000 bis 38.000 Kfz/24h im Zuge der Autobahn BAB 9 aufgenommen werden (siehe Abb. 19). Die aktuelle Auslastung liegt, bezogen auf die Normalkapazität von 102.000 Kfz/24h, zwischen 63 % und 75 %.** Bezogen auf die maximale Kapazität 6-strefiger Autobahnen liegt die zusätzliche Aufnahmefähigkeit der Autobahn zwischen ca. 38.000 bis 51.000 Kfz/24h, was einer Auslastung zwischen 56 % und 67 % entspricht.

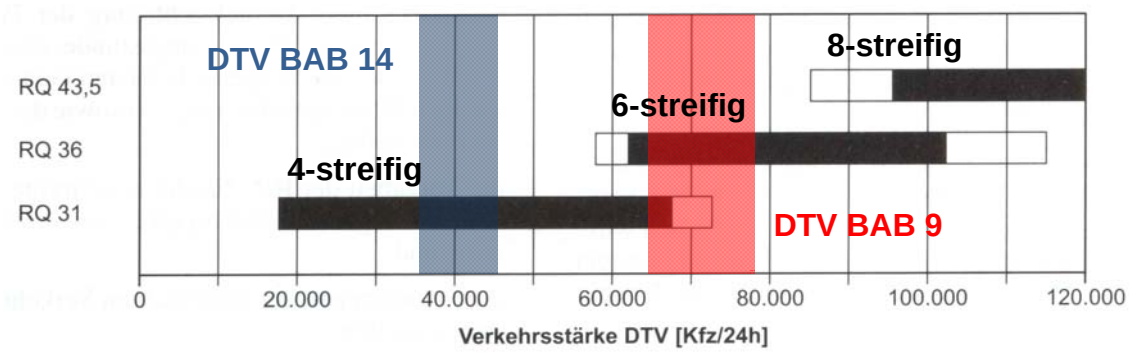


**Abb. 19** Einsatzbereiche der Regelquerschnitte für Autobahnen der EKA 1 gemäß RAA
Grundlage: FGSV, Richtlinien für die Anlage von Autobahnen, S. 22 (bearbeitet)

**Abb. 20** Beispiel einer temporären Standstreifenfreigabe im Raum München

Auch im Zuge der BAB 14 werden im Bereich Halle (Saale), ausgehend von den bestehenden Verkehrsaufkommen zwischen ca. 35.000 (4-streifig) und 45.000 (6-streifig) Kfz/24h die Einsatzgrenzen der bestehenden Ausbauquerschnitte bei weitem nicht erreicht. **Bezogen auf die Querschnittsbelegung existieren für die BAB 14 ebenfalls aktuell deutliche Kapazitätsreserven. Je nach Abschnitt können zusätzlich mindestens ca. 33.000 bis 57.000 Kfz/24h im Zuge der Autobahn BAB 14 aufgenommen werden (siehe Abb. 19). Die aktuelle Auslastung liegt bezogen auf die Normalkapazität bei ca. 44 % für die 6-streifigen und bei ca. 52 % für die 4-streifigen Abschnitte.** Bezogen auf die maximale Kapazität liegt die zusätzliche Aufnahmefähig-

keit der Autobahn zwischen ca. 37.000 bis 70.000 Kfz/24h, was einer Auslastung zwischen 39 % und 49 % entspricht.

Für den eher hypothetischen Fall, dass diese Kapazitätsreserven einmal in zeitlich eng begrenzten Spitzenzeiten nicht ausreichend sein sollten, böte als nächste Maßnahme eine temporäre Standstreifenfreigabe die Möglichkeit, mit deutlich geringerem Aufwand eine weitere Erhöhung der Leistungsfähigkeit herbeizuführen. Sowohl der entstehende Flächenverbrauch, als auch die zu erwartenden Kosten sind deutlich geringer als beim Neubau der BAB 143. Entsprechende temporäre Maßnahmen zur Bewältigung der zeitlich begrenzten Spitzenverkehrsaufkommen sind mittlerweile in vielen Ballungsräumen, wie z. B. in der Region Frankfurt (Main) und München vorzufinden (siehe Abb. 20).

Eine detaillierte Betrachtung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte und Autobahnanschlussstellen ist im Rahmen dieses Gutachtens nicht möglich. Sollten hier Kapazitätsprobleme bestehen, ergeben sich jedoch auch hier sicherlich Möglichkeiten einer lokalen Problemlösung.

## 4.3 Regionale Verknüpfungen/Querungsbedarf Saale

Die Lage der bestehenden Querungsmöglichkeiten der Saale im Stadtgebiete Halle (Saale) sowie flussabwärts bis in den Bereich Könnern ist in Abb. 21 dargestellt. Es wird deutlich, dass im Verlauf des ca. 33 km langen Flussabschnittes zwischen den beiden Städten keine Saalebrücke sondern lediglich 3 Fährverbindungen existieren.

Neben den überregionalen Bedeutung stellt sich daher die Frage, in wie weit die BAB 143 bzw. generell eine zusätzliche Saalebrücke in dieser Region zur Verbesserung der regionalen Verknüpfungen notwendig ist bzw. zur Entlastung der innerstädtischen Flussbrücken in Halle (Saale) beitragen kann.

Hierbei ist zum einen zu berücksichtigen, dass die Luftlinienentfernung zwischen der Giebichensteinbrücke in Halle (Saale) und der Saalequerung bei Könnern lediglich 23 km beträgt.

Zum anderen wird bei der Betrachtung der Siedlungsstrukturen deutlich, dass beidseitig des entsprechenden Flussabschnittes lediglich eine geringe Verdichtung existiert, während dörflich geprägte Ortslagen dominierend sind (siehe Abb. 22). Aufgrund der historisch gewachsenen Strukturen bestehen auch keine starken Austauschbeziehungen zwischen den Strukturen auf beiden Seiten des Flusses. Der Mobilitätsbedarf ist auf beiden Seiten des Flusses sehr stark in Richtung des Oberzentrums Halle (Saale) ausgerichtet.

Die nächsten größeren Städte in der Region (Aschersleben, Bernburg, Köthen) liegen durchweg nördlich von Könnern. Die Austauschbeziehungen werden hier über die Saalebrücken im Zuge der BAB 14 sowie der B 185 gewährleistet. Auch für die ca. 15 km

westlich der Saale gelegene Lutherstadt Eisleben ergeben sich mit der BAB 143 keine wesentlichen Vorteile für die Erreichbarkeit der Städte nördlich von Halle (Saale).

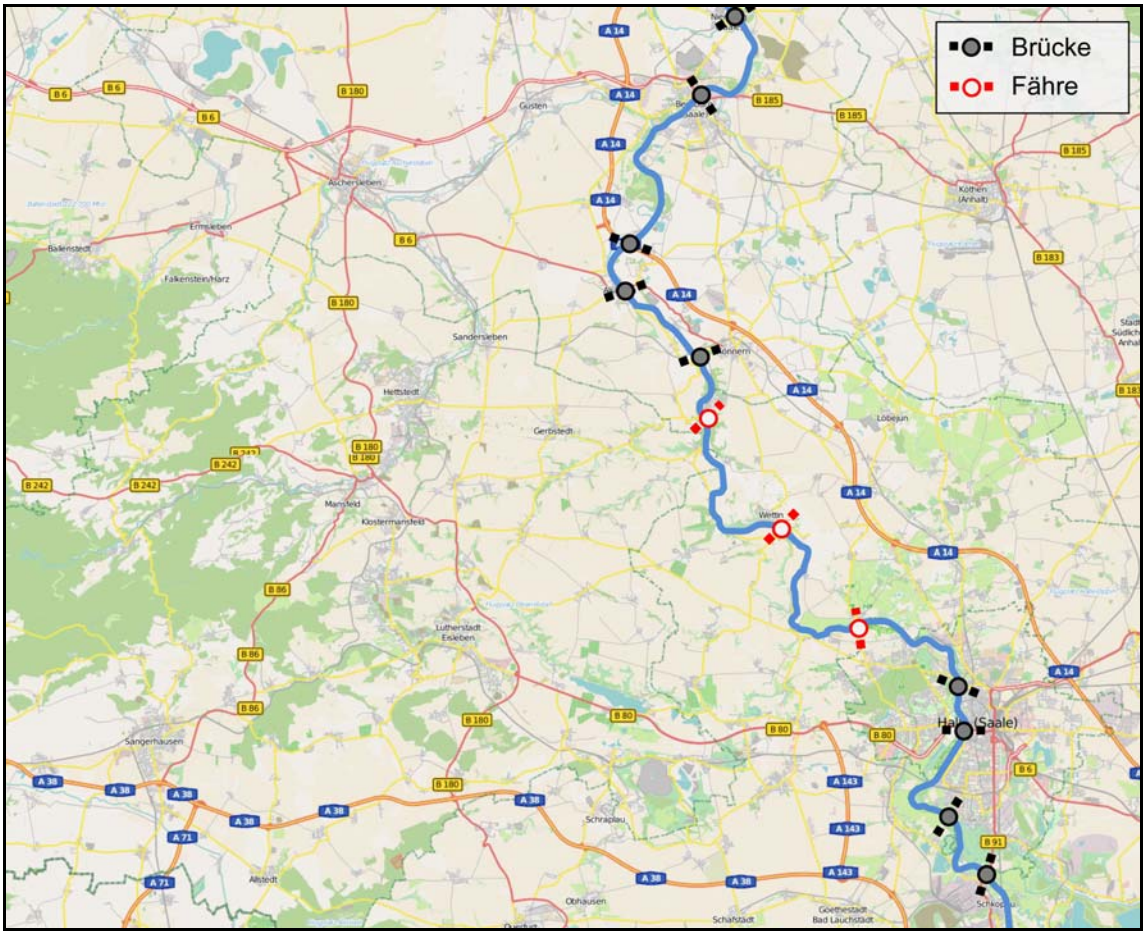


**Abb. 21** Übersichtskarte zu den bestehenden Saalequerungen
Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
http://www.openstreetmap.org/ bzw. http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/

In Summe ist daher festzustellen, dass sich aufgrund des sehr geringen lokalen Querungsbedarfes zwischen Halle (Saale) und Könnern keine Notwendigkeit für eine zusätzliche Brückenquerung ergibt. Selbst für den kleinräumigen Austausch zwischen Salzmünde und Brachwitz ist die Autobahn nicht geeignet, da auf der Nordseite erst im Bereich der Anschlussstelle Halle-Trotha im Zuge der BAB 14 die nächste Abfahrtsmöglichkeit existieren würde.

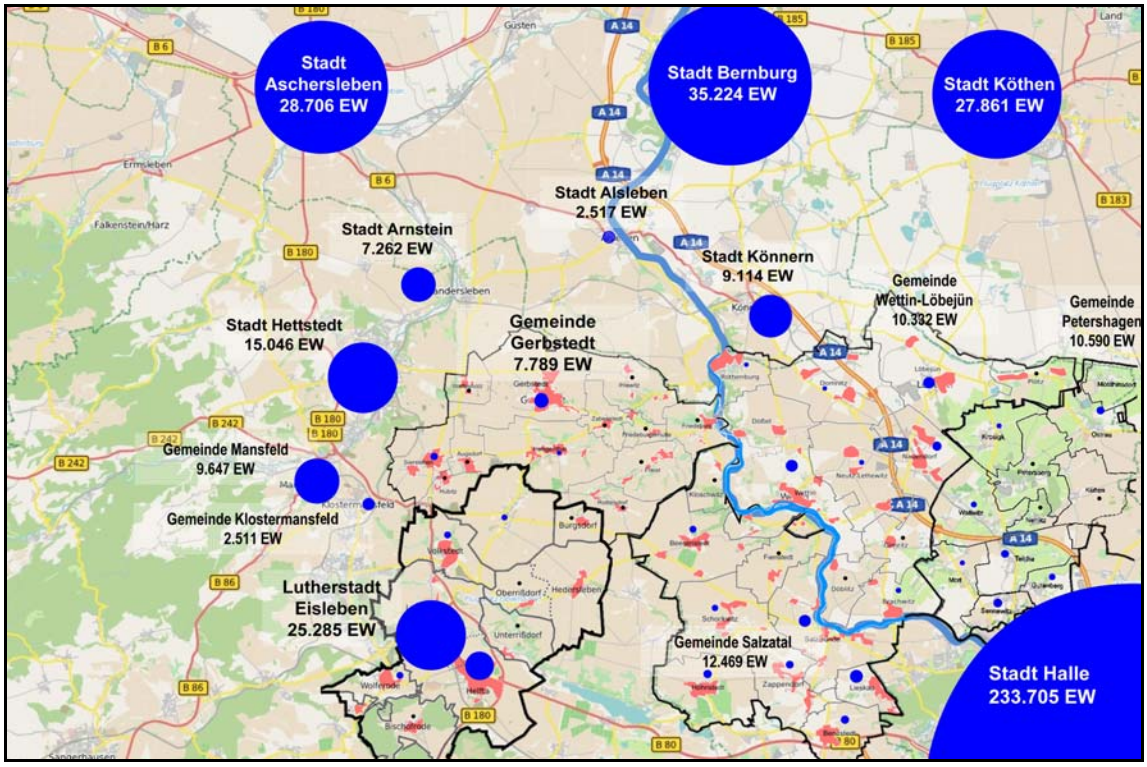


**Abb. 22** Übersichtskarte zu den Siedlungsstrukturen nordwestlich der Stadt Halle (Saale)
Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet) http://www.openstreetmap.org/ bzw. http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/
Datenquelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt

## 4.4 Bestehende Konflikte in der Stadt Halle (Saale)

In der Stadt Halle (Saale) selbst haben die Querungsmöglichkeiten der Saale eine deutlich höhere Bedeutung, da auf beiden Seiten des Flusses wichtige innerstädtische Quellen und Ziele liegen. Allein ca. 30 % der Einwohner der Stadt leben auf der westlichen Flussseite. Zudem befinden sich dort u. a. eine Vielzahl von Instituten der Universität Halle (Saale), das Universitätsklinikum sowie weitere wichtige Institutionen und Arbeitsstätten.

Der innerstädtische Austausch erfolgt im Wesentlichen über die Brücke im Zuge der B 80 (An der Magistrale) sowie über die Saalebrücke Kröllwitzer Straße (siehe Abb. 21). Auf beiden Verbindungen sorgen die hohen Kfz-Verkehrsaufkommen für eine verkehrliche Überformung sowie für städtebaulich-räumliche Konflikte.

Der Straßenzug An der Magistrale/An der Waisenhausmauer/Frankestraße verläuft unmittelbar südlich des Altstadtrand als mehrspurige Hochstraße (siehe Abb. 24) und bildet eine wesentliche städtebauliche Zäsur zwischen der Altstadt und den Franckeschen Stiftungen. Die Brückenquerung wird in Fahrtrichtung Osten täglich von ca. 31.700 Kfz/24h genutzt. Beim überwiegenden Teil der Verkehrsaufkommen handelt es sich jedoch um städtische Quell-, Ziel- und Binnenverkehre. Im Rahmen einer Kennzeichenerhebung der Stadt Halle (Saale) wurde für den Brückenquerschnitt (in

Fahrtrichtung Osten) als reiner Durchgangsverkehr 1.690 Kfz/24h erfasst (siehe Abb. 23). Dies entspricht einem Anteil von lediglich ca. 5,3 %. Hinzu kommen weitere durchfahrende Verkehre, bei denen aufgrund einer längeren Verweildauer davon ausgegangen werden kann, dass die Fahrt im Stadtgebiet unterbrochen worden ist (gebrochener Durchgangsverkehr). Selbst wenn diese Verkehrsströme, welche nicht zu 100 % verlagerbar sind, mit eingerechnet werden, beträgt der Anteil der durchfahrenden Verkehre lediglich ca. 17,8 %.

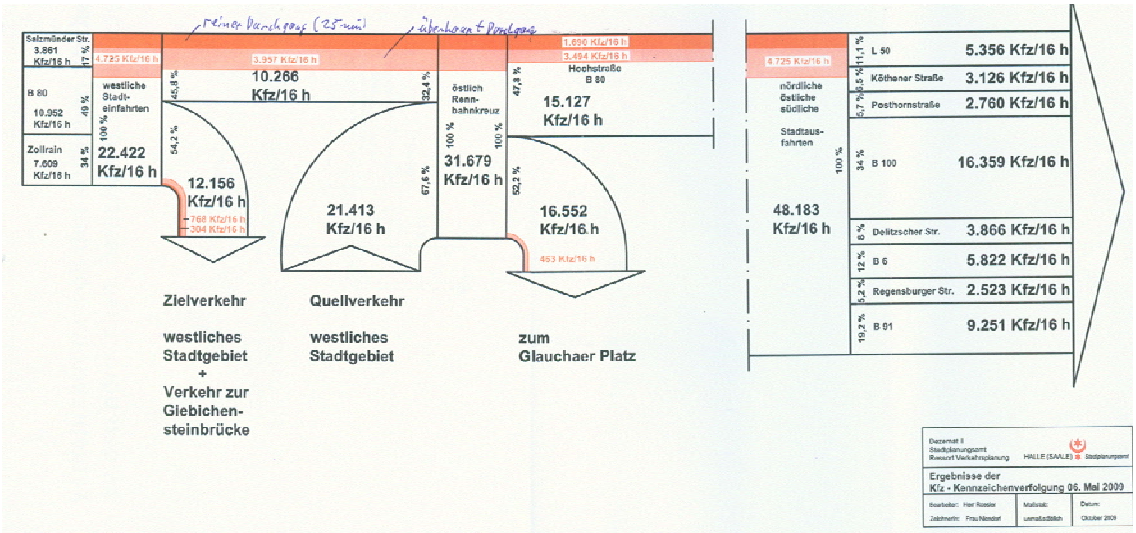


**Abb. 23** Ergebnisse der Kennzeichenerfassung der Stadt Halle (Saale)
Quelle: Stadt Halle (Saale) Dezernat Planen und Bauen, Verkehrsdatenerhebung Mai 2009

Im Zuge der Giebichensteinbrücke, für welche vor allem in den Zufahrtbereichen ebenfalls erhebliche Konflikte aufgrund der hohen Verkehrsaufkommen existieren (siehe Abb. 25), war der Anteil des reinen Durchgangsverkehrs mit lediglich ca. 2,8 % nochmals geringer als im Zuge der Saalequerung der B 80. Einschließlich der durchfahrenden Verkehre mit längeren Verweildauern wird ein Anteil von ca. 7,0 % erreicht.

**Im Ergebnis ist daher festzustellen, dass die bestehenden Konflikte im Bereich der Saalequerung im Stadtzentrum der Stadt Halle (Saale) im Wesentlichen auf den „hausgemachten“ Verkehr zurückzuführen sind.**

Diese aus den städtischen Mobilitätsbedürfnissen entstehenden innerstädtischen Probleme und Konflikte können aus verkehrsplanerischer Sicht eigentlich auch nur mit einer innerstädtischen Lösungsstrategie reduziert werden. Der mit der BAB 143 geplante Ringschluss ist aus verschiedenen Gründen ungeeignet, diese Probleme zu lösen. Denn dieser sorgt lediglich dafür, dass Teile des in geringem Umfang vorhandenen Durchgangsverkehrs und einzelne Quelle-Ziel-Verkehrsbeziehungen aus dem zentralen Stadtgebiet herausverlagert werden. Für innerstädtische Verkehrsbeziehungen zwischen den westlichen und nördlichen bzw. östlichen Stadtgebieten ergeben sich über die Autobahn zu große Umwege. Die grundlegenden Probleme im Bereich der

beiden innerstädtischen Saalequerungen sowie vor allem in den zu- und abführenden Straßen bleiben weiterhin bestehen.

**Abb. 24** Innerstädtische Saalequerung – B 80 An der Magistrale

**Abb. 25** Innerstädtische Saalequerung – Kröllwitzer Straße

Im Sinne einer innerstädtischen Strategie sind durch eine weitere Stärkung des Umweltverbundes und die damit verbundene Substitution von Kfz-Fahrten mittel- bis langfristige nachhaltigere Entlastungseffekte zu erwarten. Wie die SrV-Erhebungen zeigen, liegt die durchschnittliche Länge der MIV-Wege im Binnenverkehr der Stadt Halle (Saale bei lediglich 5,8 km. Speziell für den Radverkehr bestehen daher erhebliche Entwicklungspotenziale. Zumal durch die zunehmende Nutzung von E-Bikes die Barrierewirkung von Steigungsstrecken reduziert, längere Wegstrecken ermöglicht und zusätzliche Nutzerkreise für den Radverkehr erschlossen werden.

Parallel sollte innerhalb des Stadtgebietes geprüft werden, ob eine Verkürzung von Wegebeziehungen insbesondere auch im Fuß- und Radverkehr durch die Schaffung neuer Brücken Möglichkeiten bietet, die bestehenden Brückenquerungen so zu entlasten, dass auch in den Zufahrtbereichen eine effektive Reduzierung der Konflikte durch eine Umgestaltung der Straßenräume bzw. ein generelles Überdenken der Verkehrsführung möglich wird.

# 5 Bewertung der Prognoseverkehrsaufkommen

Während im Kapitel 3 vorrangig die allgemeinen/globalen Prognoseansätze im Vordergrund standen, werden in den nachfolgenden Kapiteln einige Unstimmigkeiten im konkreten Prognosemodell für die BAB 143 herausgearbeitet.

## 5.1 Interpretation der Strombündel

Im Verkehrsgutachten zur BAB 143 sind für verschiedene Querschnitte Strombündeldarstellungen für Analyse-, Null- und Planfall enthalten. An Hand der Strombündel können die Ursprungsräume des Verkehrs- sowie der weitere Verlauf der Verkehrsbeziehungen gut nachvollzogen werden.

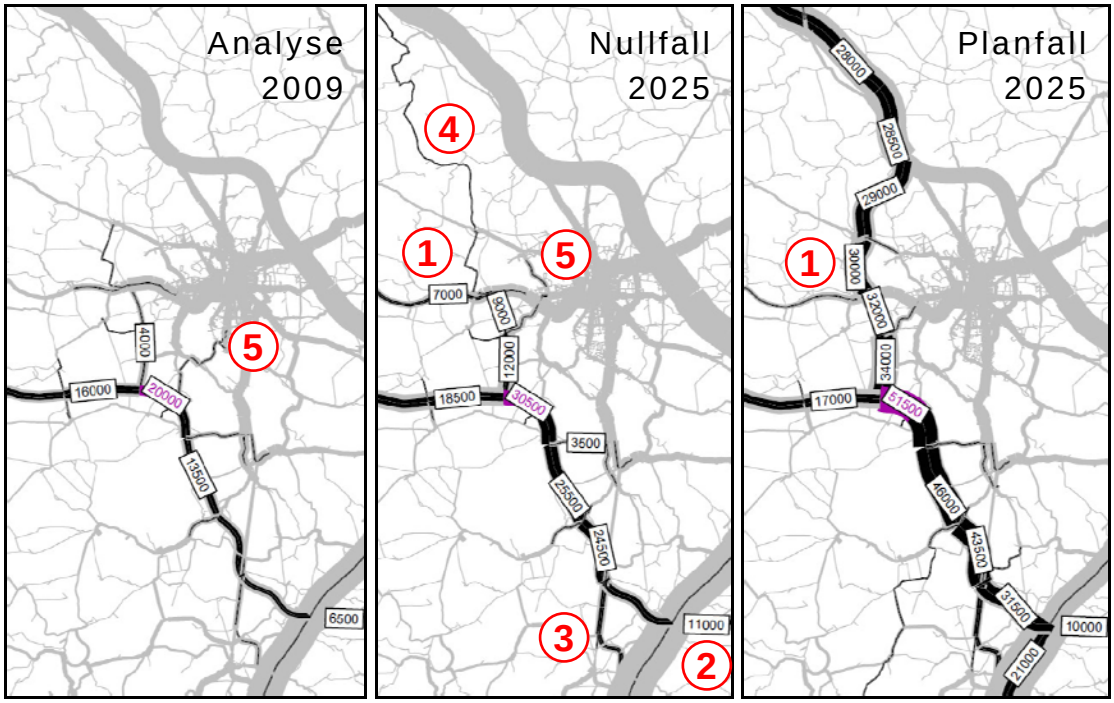


**Abb. 26** Verkehrsaufkommen Strombündel BAB 38 (2009/Nullfall 2025/Planfall 2025)
Quelle: PTV AG BAB A143 AD Halle-Nord bis AD Halle-Süd, Planfeststellung, S.53ff (bearbeitet)

Bei der Betrachtung des Strombündels für die BAB 38 östlich des Dreiecks Halle-Süd fällt im Vergleich zwischen der Analyse 2009 und dem Prognosenullfall 2025 auf, dass als neuer Verkehrsstrom ca. 6.000 Kfz/24h über die B 80-West (Zunahme auf 7.000 Kfz/24h im Vergleich zum Nullfall) aus Richtung B 180 zufließen (siehe Abb. 26 – Punkt 1). Diese Verkehrszunahme ist auch durch die Schließung der Ausbaulücke im Zuge der B 180 im Bereich Aschersleben nicht erklärbar. Der Verkehrsstrom entsteht gänzlich neu. Eine Verlagerung von Verkehren der BAB 14 ist nicht nachweisbar. Im entsprechenden Strombündel (siehe Abb. 28) ist keine Abwanderung von Verkehren in den Süden der Stadt Leipzig abzulesen, obwohl dieser Bereich das Hauptzielgebiet der Verkehrsströme der BAB 38 ist (siehe Abb. 26 – Punkt 2). Diese neuen Verkehrsauf-

kommen werden im Planfall 2025 nahezu vollständig auf die Neubautrasse der BAB 143 verlagert.

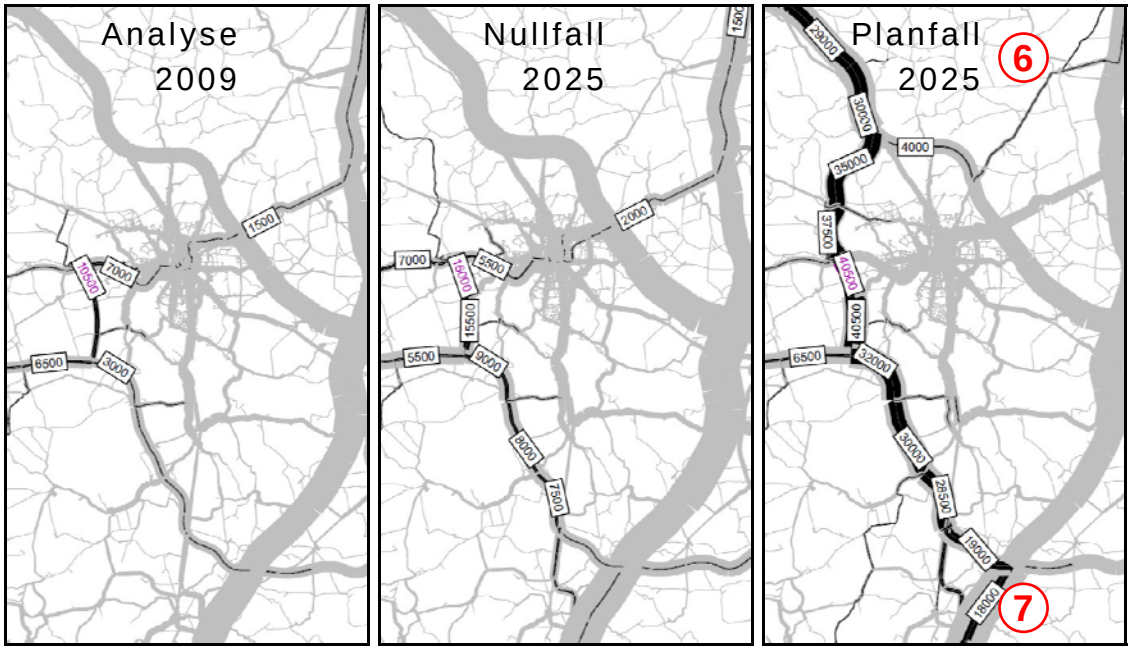


**Abb. 27** Verkehrsaufkommen Strombündel BAB 143 (2009/Nullfall 2025/Planfall 2025)
Quelle: PTV AG BAB A143 AD Halle-Nord bis AD Halle-Süd, Planfeststellung, S.51ff (bearbeitet)

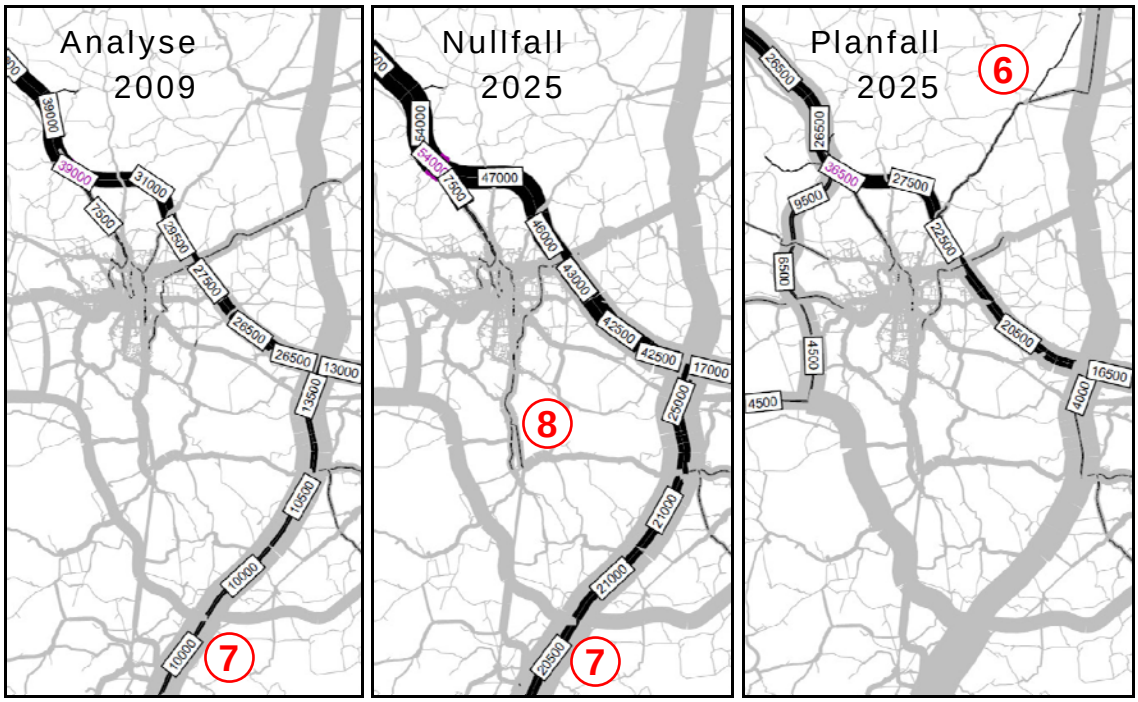


**Abb. 28** Verkehrsaufkommen Strombündel BAB 14 (2009/Nullfall 2025/Planfall 2025)
Quelle: PTV AG BAB A143 AD Halle-Nord bis AD Halle-Süd, Planfeststellung, S.49ff (bearbeitet)

Dies betrifft gleichfalls die im Nullfall 2025 neu verzeichnete Verkehrsbeziehung aus dem Bereich Merseburg zur BAB 14 nördlich von Halle (siehe Abb. 28 – Punkt 8).

Weiterhin nicht erklärbar ist der deutliche Zuwachs der Verkehre auf der B 91 im Bereich Weißenfels (siehe Abb. 26 – Punkt 3) sowie die neu entstehende Verkehrsbeziehung entlang der Saale aus Richtung Alsleben (siehe Abb. 26 – Punkt 4). Weiterhin interessant ist, dass der 2009 bestehende Zufluss aus dem Bereich Halle-Südstadt/Silberhöhe wegfällt, dafür jedoch zusätzliche Verkehre aus Richtung Halle-Dölau die BAB 38 nutzen (siehe Abb. 26 – Punkt 5).

Bei den Srombündeln der BAB 143 und der BAB 14 wird im Planfall 2025 in der Querverbindung zur BAB 9 nicht die B 100, sondern die L 141 genutzt (siehe Punkt 6 in Abb. 27 und Abb. 28). Aus dem Strombündel für die BAB 38 (siehe Abb. 33 auf Seite 47) lässt sich die maximale Verkehrsbedeutung der Querverkehrsbeziehungen zwischen BAB 38 im Westen und BAB 9 im Norden ableiten, welche aktuell potenziell durch die Hallenser Innenstadt verläuft. Diese hat einen Umfang von ca. 1.500 Kfz/24h. Hinzu kommen weitere Verkehrsströme zwischen BAB 38 und BAB 14 mit einem Verkehrsaufkommen in der Größenordnung von ca. 2.000 Kfz/24h.

Hierbei sind jedoch die Einschränkungen hinsichtlich der generellen Verkehrsentwicklung gemäß Kapitel 3 zu berücksichtigen. Weiterhin ist zu beachten, dass es sich bei allen Angaben zu den Verkehrsströmen um Aussagen des Verkehrsmodels handelt, die im Einzelfall von den tatsächlichen Verhältnissen abweichen können.

Auch für die Verkehrsbeziehung von der BAB 9 auf die BAB 14 lässt sich der Prognostizierte Umfang aus den Strombündeln ablesen (siehe Abb. 28 – Punkt 7). Für diesen Strom sind im Analysefall (2009) 10.000 Kfz/24h angeben. Im Nullfall 2025 ist das Verkehrsaufkommen mehr als doppelt so hoch. **Der Verkehrszuwachs für diesen für die Begründung der BAB 143 entscheidenden Strom, liegt mit einer Steigerung um 105 % um ein Vielfaches höher als alle sonstigen für die BAB 14 und BAB 9 prognostizierten Verkehrszunahmen.** Wird der Abschnitt der BAB 9 zwischen den Anschlussstellen „Bad Dürrenberg“ und „Leipzig West“ betrachtet, sind 78 % des prognostizierten Verkehrszuwachses allein diesem einen Verkehrsstrom zuzuschreiben.

## 5.2 Verkehrsveränderungen in der Stadt Halle (Saale)

Auch hinsichtlich der Verkehrsströme in der Stadt Halle (Saale) ergeben sich im Verkehrsmodell verschiedene Veränderungen, die nicht nachvollziehbar sind. Werden die Verkehrsmengen der östlichen Zufahrten zur BAB 38/BAB 143 aufsummiert, ergibt sich im Vergleich zwischen Analysefall 2009 und Nullfall 2025 eine Zunahme um 5.000 Kfz/24h (siehe Abb. 29). Hierbei überlagern sich zwei Effekte:

- Es wird prognostiziert, dass aus dem Bereich Halle-Neustadt ca. 3.700 Pkw-Fahrten[12], die bisher die Saalequerung im Zuge der B 80 genutzt haben, zusätzlich

[12] Diese Zahl ergibt sich aus der Differenz der Veränderung der Gesamtverkehrsbelegungen (5.000 Kfz/24h) und der Schwerverkehrsbelegungen (1.300 Fz.-SV/24h) in Summe der westlichen Stadtzufahrten B 80, L 164, K 2.150 und L 163 für den Analysefall 2009 und den Prognose-Nullfall 2025.

über die BAB 143 abgewickelt werden. Anhand des Fahrzeitgewinns durch den Autobahnzubringer L 164n von nicht einmal einer Minute im Vergleich zur Verbindung über die B 80 erscheint eine derartige Zunahme unrealistisch.

- Der zweite Teil der Verkehrszunahme ist auf den Schwerverkehr zurückzuführen. Sowohl für die Zufahrten östlich der Autobahnen BAB 38/BAB 143, als auch für die Saalequerung im Zuge der B 80 ist eine Zunahme um ca. 1.000 Fz. (SV)/24h festzustellen. Hierbei scheint es sich zum Teil um durch die Stadt Halle durchführende Verkehrsbeziehungen zu handeln, da im Zuge der B 100 sowie der L 141 die Schwerverkehrsaufkommen ebenfalls zunehmen (siehe Abb. 30), jedoch um lediglich ca. 500 Fz. (SV)/24h.

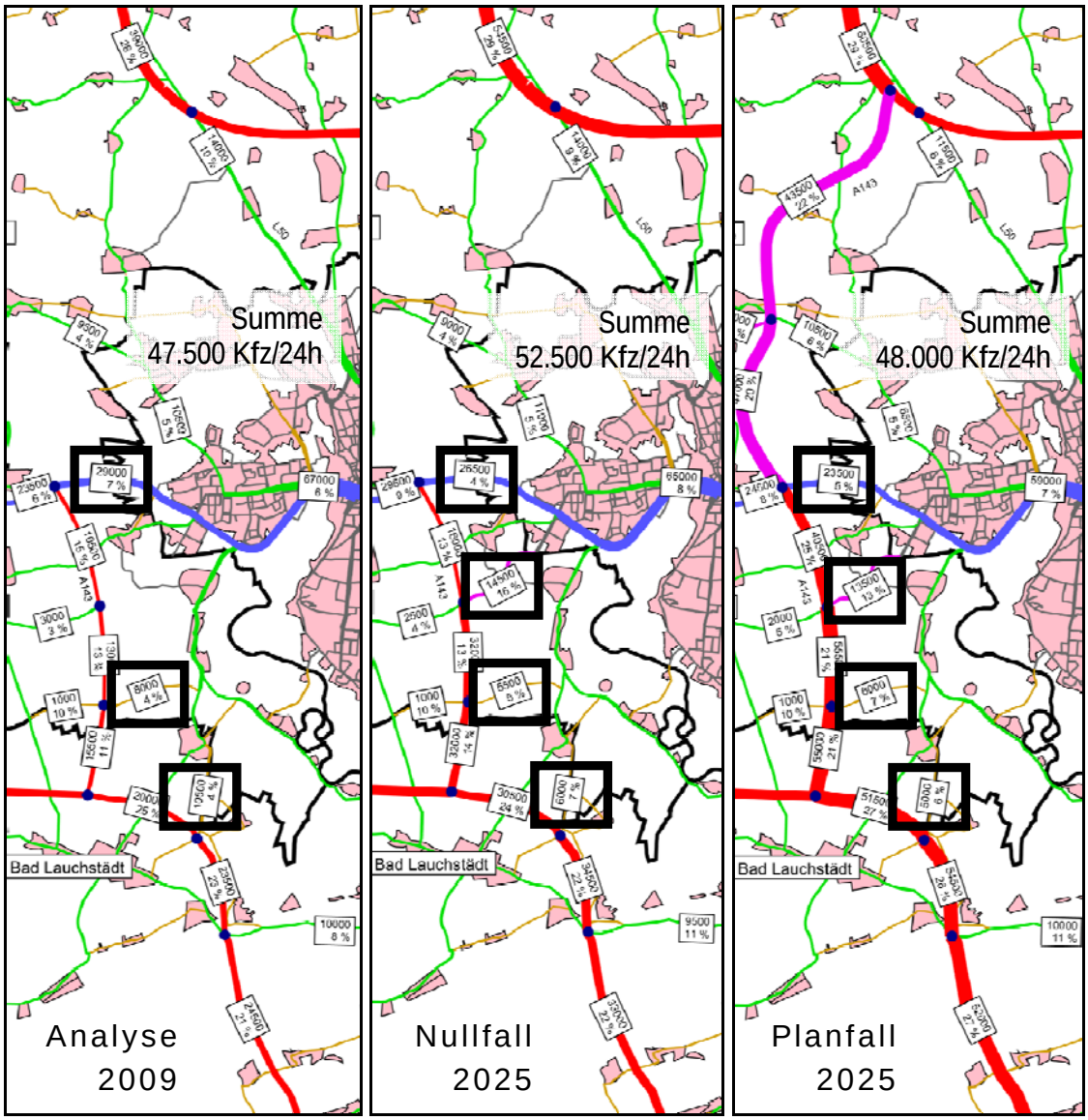


**Abb. 29** Verkehrsaufkommen westliche Stadtzufahrten (2009/Nullfall 2025/Planfall 2025)
Quelle: PTV AG, BAB A 143 AD Halle-Nord bis AD Halle-Süd VKE 4224, Unterlage 15.1B, Verkehrsplanerische Untersuchung, Anlage 1.1, 2.1, 3.1 (bearbeitet)

Nicht nachvollziehbar ist der Verbleib der anderen Hälfte der Schwerverkehrszunahmen. Für die Zufahrten zur BAB 14 aus Richtung Halle (Saale) ergibt sich in Summe ein Zuwachs von ca. 2.000 Fz. (SV)/24h bzw. um ca. 41,7 %. Im Zuge der B 91 im Bereich der südlichen Stadtzufahrt Halle-Ammendorf ist ebenfalls eine Zunahme von ca. 800 Fz. (SV)/24h bzw. um ca. 61,5 % zu verzeichnen. Auch westlich der BAB 143 im Verlauf der B 80 steigen die Schwerverkehrsaufkommen von ca. 1.500 auf ca. 2.800 Fz. (SV)/24h deutlich an. Auch bezüglich der Gesamtverkehrsaufkommen sind in allen 3 Bereichen zum Teil deutliche Anstiege zu verzeichnen.

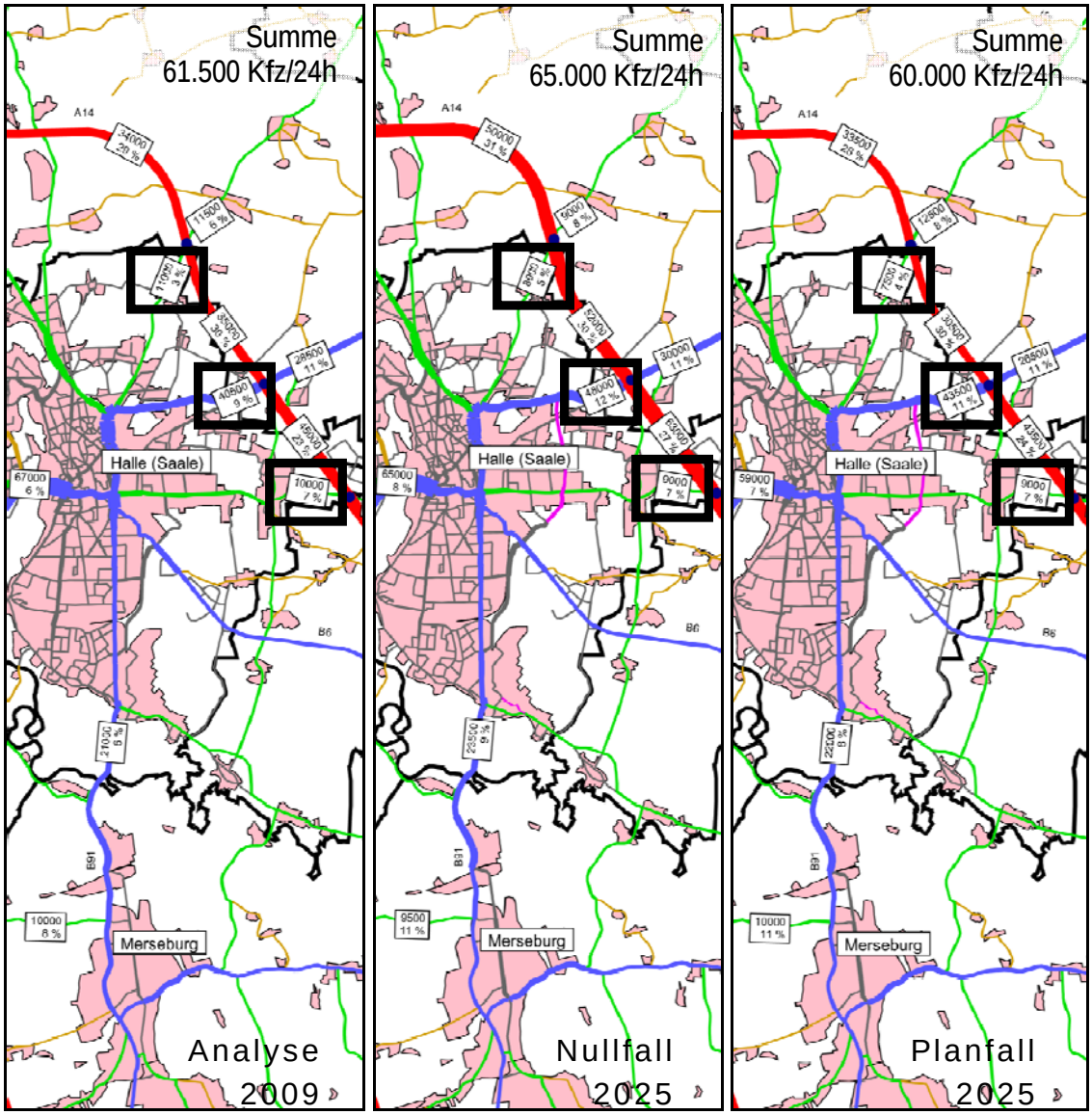


**Abb. 30** Verkehrsaufkommen östliche Stadtzufahrten (2009/Nullfall 2025/Planfall 2025)
Quelle: PTV AG, BAB A 143 AD Halle-Nord bis AD Halle-Süd VKE 4224, Unterlage 15.1B, Verkehrsplanerische Untersuchung, Anlage 1.2, 2.2, 3.2 (bearbeitet)

Unter Berücksichtigung der parallel prognostizierten Bevölkerungsrückgänge in der Stadt Halle (Saale) selbst, sowie vor allem der im Umland und den Effekten der Reurbanisierung auf den Nutzungsbedarf des Pkws, einschließlich des auch in der Stadt

Halle (Saale) in den letzten Jahren zu beobachtenden Rückgangs der Modal-Split-Anteile des Kfz-Verkehrs am Gesamtverkehr (siehe Kapitel 3.2), sind diese Zunahmen nicht nachvollziehbar.

## 5.3 Vergleich Straßenverkehrszählung 2010 – Analyse 2009

Neben verschiedenen bereits beschriebenen Unstimmigkeiten bezüglich der prognostischen Verkehrsaufkommen sowie der prognostizierten Verkehrszunahmen (Nullfall 2025) ergeben sich auch beim Vergleich zwischen dem Analysefall 2009 des Verkehrsgutachtens zur BAB 143 und den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung 2010 teilweise erhebliche Unterschiede. Für ausgewählte Bereiche entsprechend Abb. 31 werden in Tab. 12 die entsprechenden Verkehrsmengen verglichen.

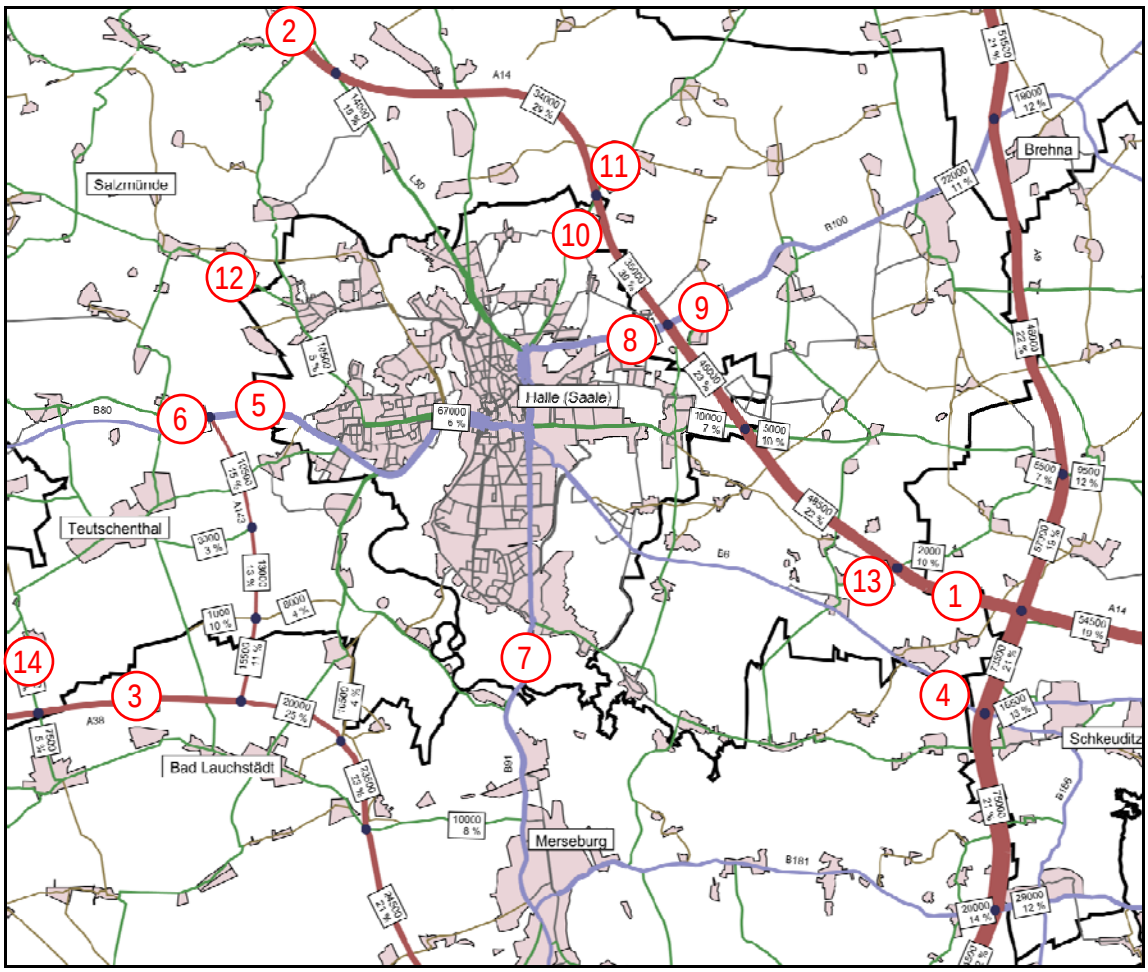


**Abb. 31** Übersichtskarte zum Belegungsvergleich zwischen Analyse 2009 und SVZ 2010
Quelle: PTV AG, BAB A 143 AD Halle-Nord bis AD Halle-Süd VKE 4224, Unterlage 15.1B, Verkehrsplanerische Untersuchung, Anlage 1.1 (bearbeitet)

Da für die Analyse 2009 durchschnittliche werktägliche Verkehrsmengen ($DTV_w$) verwendet wurden und aus der Straßenverkehrszählung lediglich die Verkehrsmengen für die gesamte Woche vorliegen ($DTV_{Mo-So}$), wurde der werktägliche Verkehr abgeschätzt.

Grundlage für die Abschätzung bilden dabei die für die Dauerzählstellen vorliegenden Werte für $DTV_w$ und $DTV_{Mo-So}$.

| Abschnitt | | Verkehrsaufkommen [Kfz/24h] | | | Differenz | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | SVZ 2010 $DTV_{Mo-So}$ | Abschätzung 2010 $DTV_W$[13] | Analyse 2009 $DTV_W$ | absolut [Kfz/24h] | prozentual |
| 1 | A14 Schkeuditzer Kreuz West | 44.300 | 45.762 | 53.500 | +7.738 | +16,9 % |
| 2 | A14 Neutz-Lettewitz | 34.000 | 35.122 | 39.000 | +3.878 | +11,0 % |
| 3 | A 38 Großgräfendorf | 21.500 | 22.210 | 27.500 | +5.291 | +23,8 % |
| 4 | B 6 AS A9 Großkugel | 7.700 | 8.516 | 9.000 | +484 | +5,7 % |
| 5 | B 80 OA Halle | 20.800 | 23.005 | 29.000 | +5.995 | +26,1 % |
| 6 | B 80 Bennstedt | 18.000 | 19.908 | 23.500 | +3.592 | +18,0 % |
| 7 | B 91 KP L 171 | 18.400 | 20.350 | 21.000 | +650 | +3,2 % |
| 8 | B 100 AS A 14 Halle-Peißen West | 30.300 | 33.512 | 40.500 | +6.988 | +20,9 % |
| 9 | B 100 AS A 14 Halle-Peißen Ost | 24.400 | 26.986 | 28.500 | +1.514 | +5,6 % |
| 10 | L 141 Tornau | 7.900 | 8.737 | 11.000 | +2.263 | +25,9 % |
| 11 | L 141 Oppin | 5.600 | 6.194 | 11.500 | +5.306 | +85,7 % |
| 12 | L 159 Salzmünde | 7.500 | 8.295 | 9.500 | +1.205 | +14,5 % |
| 13 | L 168 Gröbers | 4.224 | 4.672 | 10.000 | +5.328 | +114,1 % |
| 14 | L 177 Steuden | 1.200 | 1.327 | 3.500 | +2.173 | +163,7 % |

**Tab. 12** Belegungsvergleich zwischen Analyse 2009 und SVZ 2010

Datenquelle: PTV AG, BAB A 143 AD Halle-Nord bis AD Halle-Süd VKE 4224, Unterlage 15.1C, Verkehrsplanerische Untersuchung, Anlage 1

Landesbetrieb Bau Sachsen-Anhalt: Übersichtskarte Straßenwesen Land Sachsen-Anhalt: Verkehrsmengenkarte SVZ 2010

eigene Berechnungen

Beim überwiegenden Teil der Abschnitte liegen die Verkehrsmengen des Analysefalls über den Werten der Straßenverkehrszählung 2010. Dies bedeutet, dass bereits für die Bestandsituation teilweise von überhöhten Verkehrsbelegungen ausgegangen wurde.

[13] Abschätzung 2010 DTVw für BAB mit Faktor 1,033; für Bundestraßen Faktor 1,106

## 5.4 Abschätzung der zu erwartenden Verkehrsmengen

Nachfolgend soll für den Neubauabschnitt der BAB 143 im Sinne einer bestandsorientierten Betrachtung auf Basis der Modellinformationen aus dem Verkehrsgutachten zur Neubautrasse (PTV-Gutachten) abgeschätzt werden, welchen Umfang die Verkehrsbeziehungen haben könnten, für die durch die zusätzliche Saalequerung im Zuge der BAB 143 ein tatsächlicher Bedarf gedeckt / eine Netzlücke behoben wird (siehe Tab. 13).

**Abb. 32** Strombündel BAB 143 im Bereich Saalequerung – Planfall 2025
Quelle: PTV AG, BAB A 143 AD Halle-Nord bis AD Halle-Süd VKE 4224, Unterlage 15.1C, Verkehrsplanerische Untersuchung, S 42

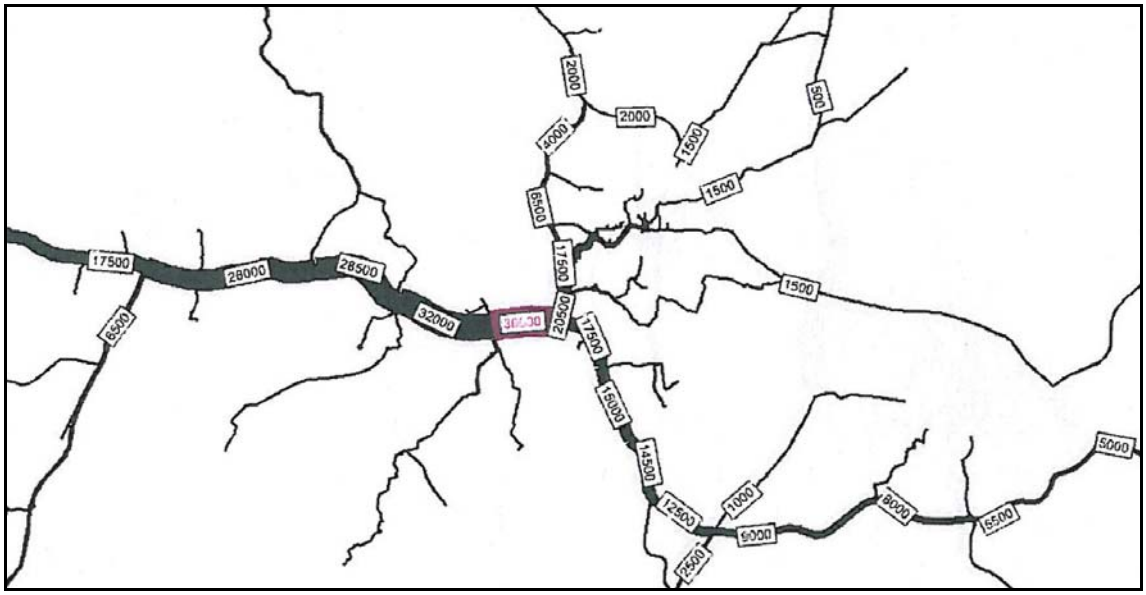


**Abb. 33** Strombündel BAB 38 westlich der BAB 143 – Planfall 2025
Quelle: PTV AG, BAB A 143 AD Halle-Nord bis AD Halle-Süd VKE 4224, Memo vom 18.10.2012, Strombündelanalyse A 38 westlich AD Halle-Süd, S 3

Zu betrachten sind entsprechend die Verbindungen zwischen BAB 38 und BAB 14 sowie die zusätzlichen lokalen Vernetzungen zwischen den Gebieten beidseits der Saale. Die Verbindung zwischen BAB 9 (Süd) und BAB 14 (Nord) ist nicht dem tatsächlichen Bedarf zuzuordnen, da keine Netzlücke besteht. Die Verkehrsbeziehung wird über das Skeuditzer Kreuz ohne signifikante Umwege und mit ausreichenden Kapazitätsreserven gewährleistet (siehe Kapitel 4.2).

Der tatsächliche Bedarf lässt sich wie folgt grob abschätzen (siehe Tab. 13):

- **Erläuterung zu Zeile 1 in Tab. 13**

  Aus dem Strombündel für die A 38 westlich des Autobahndreiecks Halle-Süd (siehe Abb. 33) können die prognostizierten Eckverkehre zwischen der A 38 (West) und den Bereichen nördlich der Saalequerung abgelesen werden. Hierbei zeigt sich, dass die Verkehrsbeziehung zwischen A 38 (West) und A 14 (Nord) entsprechend der PTV-Prognose im Jahr 2025 von ca. 2.000 Kfz/24h genutzt wird.

- Auf Grundlage der wesentlichen Differenzen hinsichtlich der Einschätzung der generellen Verkehrsentwicklung sind diese Verkehrsaufkommen für eine realistische Einschätzung des tatsächlichen Bedarfes jedoch zu reduzieren. Entsprechend der Erläuterungen in Kapitel 3 ist davon auszugehen, dass der in der Prognose 2025 berücksichtigte Zuwachs der Verkehrsmengen so nicht eintreten wird. Im Sinne einer Rückrechnung wurde daher ein Abschlag von -1,5 % pro Jahr vorgenommen. Dieser soll die überhöhten Steigerungsfaktoren gemäß Tab. 5 abdämpfen. Als jährliche Steigerungsrate waren in der Prognose für 2025 im Zuge der BAB 38 westlich des Autobahndreiecks Halle-Süd ca. 2,5 % pro Jahr berücksichtigt worden. Potenziell verbleibt also auch nach dem Abschlag eine deutliche Zunahme der Verkehrsaufkommen. Sollten sich die aktuell zu beobachtende Stagnation der Verkehrsaufkommen weiter fortsetzen, fallen die potenziellen Verkehrsaufkommen nochmals deutlich geringer aus. Mit dem hier angesetzten Abschlag ergibt sich ein potenzieller Bedarf in Höhe von 1.520 Kfz/24h.

- **Erläuterung zu Zeile 2 in Tab. 13**

  Auch die Größenordnung der Verkehrsbeziehung zwischen A 38 (West) und A 14 (Süd[14]) kann aus dem Strombündel in Abb. 33 abgelesen werden. Für das Jahr 2025 ergeben sich gemäß der PTV-Prognose im Jahr 2025 ebenfalls ca. 2.000 Kfz/24h. Von diesen sind etwa drei Viertel der Verkehrsbeziehung in Richtung BAB 9 (Nord) zuzuordnen. Zum Ausgleich der in der Prognose 2025 enthaltenden generellen Verkehrszuwächse wurde auch hier ein somit Abschlag berücksichtigt. Als potenzieller Verkehrsbedarf ergeben sich entsprechend ca. 1.520 Kfz/24h.

[14] Gemeint ist hier der Abschnitt südlich des Autobahndreieckes mit der BAB 143.

- **Erläuterung zu Zeile 3 in Tab. 13**

  Die Nutzung der Saalequerung im Zuge der BAB 143 durch den lokalen Quell- und Zielverkehr der Stadt Halle (Saale) und des Umlandes können aus dem Unterschied der Verkehrsbelegungen in Höhe der BAB143-Saalequerung mit ca. 43.500 Kfz/24h und im Zuge des Abschnittes nördlich des Dreieckes Halle-Süd mit ca. 34.500 Kfz/24h aus dem Strombündel für den Brückenquerschnitt (siehe Abb. 32) abgeleitet werden. Die Differenz zwischen beiden Querschnitten beträgt für die Prognose 2025 ca. 9.000 Kfz/24h. Auch hier wurde ein Abschlag von -1,5 % zur Rückrechnung der überhöhten Prognosewerte für 2025 berücksichtigt, womit sich ein Verkehrsaufkommen von 6.840 Kfz/24h ergibt.

**In Summe ergibt sich für die Abschätzung des tatsächlichen Bedarfes für die Saalebrücke im Zuge der BAB 143 ein Verkehrsaufkommen von lediglich ca. 9.880 Kfz/24h.**

| Quelle-Ziel-Relation | | Datenquelle | Teilverkehrsmenge |
|---|---|---|---|
| 1. | Eckverkehr BAB 38 (West) – BAB 14 (Süd) bzw. BAB 9 (Nord) | Strombündel BAB 38 - West, Prognose 2025, (siehe Abb. 33) - minus Abschlag überhöhte Prognose | 2025: (2.000 Kfz/24h) 1.520 Kfz/24h |
| 2. | Eckverkehr BAB 38 (West) - BAB 14 (Nord) | Strombündel BAB 38 - West, Prognose 2025, (siehe Abb. 33) - minus Abschlag überhöhte Prognose | 2025: (2.000 Kfz/24h) 1.520 Kfz/24h |
| 3. | Quell-/Zielverkehr Stadt Halle (Saale) sowie Umland | Strombündel BAB 143, Prognose 2025, (siehe Abb. 32) - minus Abschlag überhöhte Prognose | 2025: (9.000 Kfz/24h) 6.840 Kfz/24h |
| Summe tatsächlicher Bedarf | | | ca. 9.880 Kfz/24h |

**Tab. 13** bestandsorientierte Abschätzung der potenziellen Verkehrsaufkommen

Sofern die generelle Verkehrsentwicklung in der Region Halle/Leipzig weiterhin stagniert, wie in den vergangenen Jahren bereits erfolgt, ist perspektivisch maximal mit einem Bedarf in dieser Größenordnung bzw. mit hoher Wahrscheinlichkeit sogar von deutlich geringeren Verkehrsmengen auszugehen. Diese liegen in Summe unter dem Einsatzbereich für Autobahnen gemäß RAA (siehe Abb. 34).

Selbst wenn die Verkehre hinzugerechnet werden, welche bestandsorientiert für die Verkehrsbeziehung zwischen BAB 9 (Süd) und BAB 14 (Nord) abgeschätzt werden können, wird das untere Ende des Einsatzbereiches für Autobahnen gerade erreicht.

Aus dem Strombündel für die BAB 14 kann für den Analysefall 2009 der Umfang des Eckverkehrs zwischen BAB 9 im Süden und BAB 14 im Nordwesten abgelesen werden (siehe Abb. 28 auf Seite 41). Dieser beträgt ca. 10.000 Kfz/24h. Wie bereits mehrfach erörtert, besteht jedoch für diese Verkehrsbeziehung bereits eine leistungsfähige Verkehrsverbindung ohne signifikante Umwege.

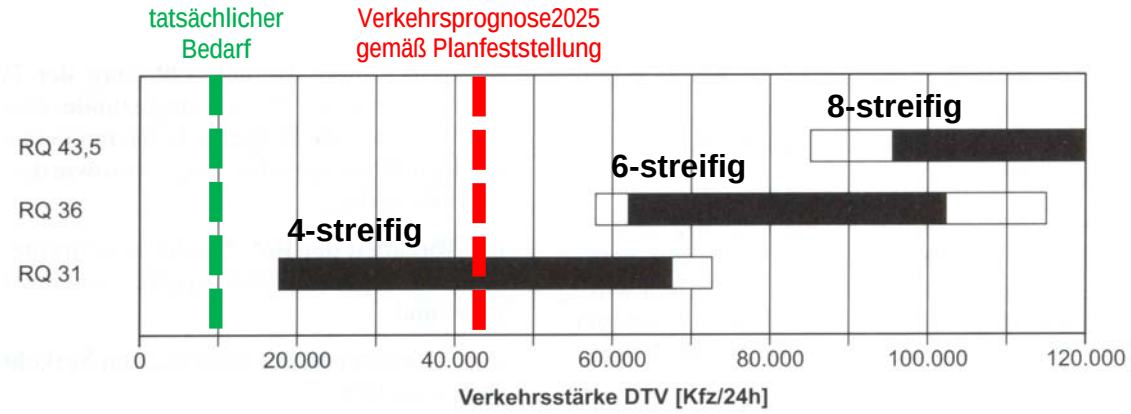


**Abb. 34** Einordnung Verkehrsbelegung bezüglich der Einsatzbereiche für Autobahnen
Grundlage: FGSV, Richtlinie für die Anlage von Autobahnen, S. 22 (bearbeitet)

Zudem sind auch weitere Anteile des in Tab. 13 berechneten tatsächlichen Bedarfes ebenfalls durch Alternativrouten mit akzeptablen Einschränkungen der Angebotsqualität gewährleistet. Speziell betrifft dies die Verbindungen zwischen BAB 38 (West) und BAB 14 (Nord). Für diese Verkehrsbeziehungen existieren, wie bereits in Kapitel 2.2 beschrieben, verschiedene Alternativrouten im Bundesstraßennetz (B 180 sowie B 86).

Verkehrsströme für die ein akuter Handlungsbedarf besteht, sind kaum vorhanden.

# 6 Verkehrsplanerische Bewertung

## 6.1 Einschätzung der Notwendigkeit der BAB 143

Aus den in den bisherigen Analysen dargestellten Detailbetrachtungen lassen sich als Grundlage für die abschließende Verkehrsplanerische Einschätzung der Notwendigkeit der BAB 143 folgende Aussagen zusammenfassen:

- Eine Verteilung der überörtlichen Verkehre in der Region, wie gemäß Verkehrsgutachten angestrebt, ist nicht zielführend. Zur Minimierung der negativen Auswirkungen des Verkehrs im Ballungsraum Halle/Leipzig ist demgegenüber eine Bündelung dieser Verkehre im Zuge der bestehenden leistungsfähigen Verkehrsachsen anzustreben.
- Die Fahrzeitvorteile für die Fahrbeziehung zwischen Hermsdorfer Kreuz und Kreuz Magdeburg durch die BAB 143 sind sehr gering. Dies betrifft insbesondere die großräumigen überregionalen Verkehrsbeziehungen.

- Im Zuge der BAB 9 bestehen noch deutliche Kapazitätsreserven. Je nach Abschnitt können mindestens ca. 25.000 bis 38.000 Kfz/24h zusätzlich im Zuge der Autobahn aufgenommen werden. Die aktuelle Auslastung der Autobahn liegt zwischen 63 % und 75 %.
- Ebenfalls deutliche Kapazitätsreserven bestehen im Zuge der BAB 14. Je nach Abschnitt können zusätzlich mindestens ca. 33.000 bis 56.000 Kfz/24h zusätzlich im Zuge der Autobahn aufgenommen werden. Die aktuelle Auslastung der Autobahn liegt bei ca. 44 % für die 6-streifigen und bei ca. 52 % für die 4-streifigen Abschnitte.
- Darüber hinaus sind für den eher hypothetischen Überlastungsfall zusätzliche Kapazitätserweiterungen im Zuge der Autobahnen (Standstreifenfreigabe, weiterer Ausbau der Verknüpfungsstellen) möglich, die mit geringeren Eingriffen, Flächenverbräuchen und Kosten verbunden wären.
- Für die Verbindung zwischen Dreieck Drammetal (BAB 38) und Dreieck Potsdam (BAB 9) ergeben sich keine wesentlichen Vorteile durch die BAB 143. Für den großräumigen Verkehr ist die Verbindung über die BAB 7 und BAB 2 effektiver. Zudem ist die bestehende Verbindung über das Kreuz Rippachtal etwa genauso schnell, wie die perspektivische Verbindung über die BAB 143.
- Auch für die Verbindungen zwischen Südharz bzw. Erfurt und Magdeburg bestehen bereits gut ausgebaute Bundesstraßen als Alternativrouten, zudem ist die Verkehrsnachfrage auf dieser Relation eher gering. Ein weiterer Ausbau der B 180 sowie B 86 einschließlich zusätzlicher Ortsumgehungen ist Bestandteil der Bedarfsanmeldung des Landes Sachsen-Anhalt für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans.
- Bereits mit der Fertigstellung der OU Aschersleben entsteht zwischen BAB 38 und B 6n eine durchgehende Verbindung, welche gänzlich ohne Ortsdurchfahrten auskommt.
- Zwischen Halle (Saale) und Könnern besteht kein wesentlicher lokaler Querungsbedarf der Saale. Die Region ist von eher dörflichen Strukturen geprägt und verfügt nicht über signifikante Austauschbeziehungen zwischen den Strukturen beiderseits des Flusses. Die Mobilitätsbedürfnisse sind stark in Richtung Halle (Saale) orientiert.
- **Es existiert kein Bedarf für eine Autobahnverbindung zwischen BAB 38 und BAB 9**
- In den letzten Jahren (etwa seit 2004) lässt sich aus der Verkehrsentwicklung an den Dauerzählstellen in der Region kein deutlicher allgemeiner Verkehrszuwachs ableiten. Eher waren teilweise rückläufige Verkehrsaufkommen zu verzeichnen.

- Die prognostizierten jährlichen Steigerungsraten liegen deutlich über den mittleren Steigerungsraten für den 15-Jahreszeitraum zwischen 1996 und 2012, obwohl in den 90iger Jahren Zeitscheiben mit einem deutlichen Zuwachs der Motorisierung und der Verkehrsaufkommen vorhanden waren.
- Der Motorisierungsgrad nimmt zwar weiterhin etwas zu, jedoch war in den letzten Jahren eine deutliche Abflachung dieser Entwicklung zu verzeichnen. Daher ist davon auszugehen, dass kontinuierlich eine Annäherung an ein Sättigungsniveau erfolgt. Ein Indiz bilden dabei u. a. die stagnierenden bzw. abnehmenden Zahlen bei den Neuzulassungen.
- Parallel war auch bei der Entwicklung der Fahrleistungen in den letzten Jahren ein Abflachen zu verzeichnen.
- Sowohl regional, als auch landes- und bundesweit wird ein Rückgang der Einwohner- und Beschäftigtenzahlen prognostiziert. Zudem ergeben sich auf Grundlage der soziodemographischen Entwicklungen andere Altersstrukturen.
- Mindestens etwa die Hälfte der Verkehrsaufkommen auf den Autobahnen in der Region Halle/Leipzig sind auf lokale Verflechtungen sowie Pendlerverkehren zurückzuführen, für welche die prognostizierten Bevölkerungsrückgänge durchaus eine ausschlaggebende Bedeutung haben.
- Sowohl der Bevölkerungszuwachs in der Stadt Leipzig, als auch die im Vergleich zum Umland geringere Schrumpfung der Bevölkerungszahlen in der Stadt Halle (Saale) sind Ausdruck eines bereits in den letzten Jahren zu beobachtenden Reurbanisierungsprozesses, welcher u. a. auch auf die demographischen Entwicklung zurückzuführen ist und deutlich zur Verringerung der Kfz-Verkehrsaufkommen/Pendlerströme in der Region beiträgt.
- Nach einer deutlichen Zunahme der Anteile des Kfz-Verkehrs bis 2003, insbesondere zu Lasten der Fußwege und des ÖPNV, waren in der Stadt Halle (Saale) für 2008 deutliche Rückgänge bei den MIV-Anteilen zu verzeichnen.
- Die Energiekosten werden sich perspektivisch weiter erhöhen. Sowohl für die Entwicklung der Verkehrsaufkommen, als auch bezüglich der Siedlungsstrukturen ergeben sich hieraus Effekte, die zu einer weiteren Dämpfung der Pkw-Fahrleistungen führen werden.
- Die aktuell als Grundlage für die Prognose zur BAB 143 verwendete Verflechtungsprognose des Bundes wurde 2007 veröffentlicht und basiert auf Analysedaten aus dem Jahre 2004, so dass aktuelle Entwicklungen nicht ausreichend berücksichtigt werden konnten.

→ **Der im Verkehrsgutachten zur BAB 143 prognostizierte Anstieg der Fahrleistungen und Verkehrsaufkommen zwischen Analyse 2009 und Prognosenull-**

**fall 2025 ist unter Berücksichtigung der aktuellen Entwicklungen nicht realistisch.**

- Im Vergleich zwischen dem Analyseszenario 2009 und den Werten der Straßenverkehrszählung bestehen Differenzen. Zumeist wurden die Bestandsverkehrsaufkommen überschätzt.
- Abgesehen von der differierenden Einschätzung bezüglich der Gesamtverkehrsaufkommen sind verschiedene Veränderungen (Verkehrszunahmen) zwischen dem Analyseszenario 2009 und dem Nullfall 2025 ursächlich nicht nachvollziehbar.
- Speziell der überproportionale Verkehrszuwachs um 105 % für den für die Begründung der BAB 143 wichtigen, Verkehrsstrom zwischen der BAB 9 (Süd) und der BAB 14 (Nordwest) erscheint unrealistisch.
- Bei verschiedenen bereits realisierten Verkehrsprojekten weichen die prognostizierten Verkehrsmengen deutlich von den tatsächlich erreichten Verkehrsaufkommen nach oben ab.

→ **Die Verkehrsaufkommen der BAB 143 werden deutlich unter den prognostizierten Werten liegen. Der tatsächliche Bedarf liegt bei maximal ca. 9.880 Kfz/24h.**

→ **Für einen Großteil dieser Verkehre existieren bereits heute leistungsfähige Alternativverbindungen.**

- Im Bereich der innerstädtischen Saalebrücken in der Stadt Halle (Saale) bestehen aufgrund relativ hoher Verkehrsaufkommen, insbesondere in den zuführenden Straßenabschnitten, städtebaulich-räumliche sowie verkehrliche Konflikte
- Beim überwiegenden Teil der entsprechenden Verkehrsaufkommen handelt es sich jedoch um städtische Quell-, Ziel- und Binnenverkehre. Der Anteil des reinen Durchgangsverkehrs im Zuge der B 80-Saalequerung ist mit lediglich 5,3 % gering[15]. Im Zuge der Giebichensteinbrücke beträgt der Anteil des reinen Durchgangsverkehrs lediglich ca. 2,8 %.[16]
- Die bestehenden Konflikte im Bereich der Saalequerung im Stadtzentrum der Stadt Halle (Saale) sind im Wesentlichen auf den „hausgemachten“ Verkehr zurückzuführen.
- Für innerstädtische Binnenverkehrsbeziehungen zwischen den westlichen und nördlichen bzw. östlichen Stadtgebieten wird die Nutzung der BAB 143 nicht attraktiv sein, da sich zu große Umwege ergeben werden.

[15] Einschließlich des durchfahrenden Verkehrs mit längeren Verweildauern in der Stadt Halle (Saale) liegt der Durchgangsverkehrsanteil im Zuge der B 80 bei 17,8 % und auf der Giebichensteinbrücke bei c. 7,0%. Jedoch können diese Verkehre nicht zu 100 % aus der Stadt herausverlagert werden.

[16] Quelle: Stadt Halle (Saale) Dezernat Planen und Bauen, Verkehrsdatenerhebung Mai 2009

→ **Die potenziellen Entlastungseffekte durch den Bau der BAB 143 für die Stadt Halle (Saale) sind sehr gering.**

→ **Zur Verringerung der Konflikte im Bereich der innerstädtischen Saalequerung ist die Entwicklung innerstädtischer Lösungskonzepte erforderlich.**

**Im Ergebnis ist aus verkehrsplanerischer Sicht festzustellen, dass der Bau der BAB 143 nicht zielführend und verkehrswirtschaftlich nicht vertretbar ist. Die der Planung zugrundeliegenden Zielstellungen, die eine Verteilung des überregionalen Verkehrs in der Region beabsichtigen, widersprechen dem allgemeinen Konfliktvermeidungsgebot und sorgen für unnötige und überteuerte Parallelinvestitionen.**

**Die positiven Effekte für die Stadt Halle (Saale) werden im öffentlichen und politischen Raum teilweise deutlich überschätzt und lassen sich durch die Verkehrsuntersuchungen nicht belegen.**

**Die Abwicklung des überregionalen Verkehrs ist für alle wesentlichen Verkehrsbeziehungen auch ohne BAB 143 über leistungsfähige Bestandstrassen gewährleistet. Zudem bestehen im Bedarfsfall weitere Ausbauoptionen, die effektivere und kostengünstigere Problemlösungen bieten.**

## 6.2 Alternativen zur Entlastung der Stadt Halle (Saale)

Wie bereits in Kapitel 4.4 angesprochen, liegen wesentliche Potenziale zur Lösung der bestehenden Probleme und Konflikte im Zuge der beiden innerstädtischen Saalequerungen in einer Förderung des Umweltverbundes und dabei vor allem bei der Stärkung des Radverkehrs. Ausgehend vom Hallenser Markt liegt der überwiegende Teil des besiedelten Stadtgebietes innerhalb eines Luftlinienradius von lediglich 6 km. Durch einen weiteren Ausbau bzw. die Qualifizierung der Infrastruktur, sowie zusätzlichen Angeboten in den Bereichen Information, Marketing, Mobilitätsbildung und Service ist mittel- bis langfristig eine weitere deutliche Steigerung der Nutzungsanteile im Umweltverbund möglich.

Neben dem innerstädtischen Binnenverkehr sind dabei auch für den Quell- und Zielverkehr attraktive Alternativangebote zum Pkw-Verkehr zu gewährleisten und die wesentlichen verkehrserzeugende Stellschrauben (Siedlungsentwicklung, Flächennutzungsplanung, ruhender Verkehr etc.) zu Gunsten einer stadtverträglichen Mobilitätsentwicklung zu beeinflussen.

Hierbei sollten Reisezeitvorteile und möglichst kurze und sichere Wege für den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV geschaffen werden. Bei einer grundsätzlichen Betrachtung der Verkehrsnetz- und Siedlungsstrukturen speziell hinsichtlich der Querungsmöglichkeiten der Saale zeigen sich beispielsweise wesentliche Verbesserungspotenziale. So existiert nördlich der Giebichensteinbrücke auch für den Umweltverbund

bis zur Fähre in Brachwitz/Neuragoczy keine weitere Querungsmöglichkeit, obschon beidseits des Flusses wichtige Siedlungs- und Gewerbestrukturen existieren.

Durch eine zusätzliche Fuß-Rad-Saalequerung z. B. zwischen der Äußeren Lettiner Straße und dem Hafengelände oder unmittelbar in Lettin zwischen Uferstraße und Franzigmark (siehe Abb. 35) könnte eine wesentliche Verkürzung der Wegebeziehungen zwischen den Stadtteilen Halle-Nord/Lettin und Halle-Trotha mit positiven Effekten hinsichtlich einer Reduzierung des innerstädtischen MIV-Querungsbedarfes erreicht werden.

Auch südlich der Innenstadt wäre eine weitere Verbesserung der Verknüpfungen für den Fuß- und Radverkehr wichtig, da sich auch hier Umwege deutlich auf die Nutzungsintensivität auswirken. Konkret sollte die Möglichkeit geprüft werden, eine geradlinige Verbindung parallel zur bestehenden Fernwärmetrasse in Verlängerung des Straßenzuges an der Feuerwache als Schnellverbindung zwischen Halle-Neustadt und Gesundbrunnen (Hafenbahntrasse) zu entwickeln. Ergänzend sollte auch eine Querungsmöglichkeit im Zuge der Bahntrasse zwischen Halle-Südstadt und Angersdorf geprüft werden.

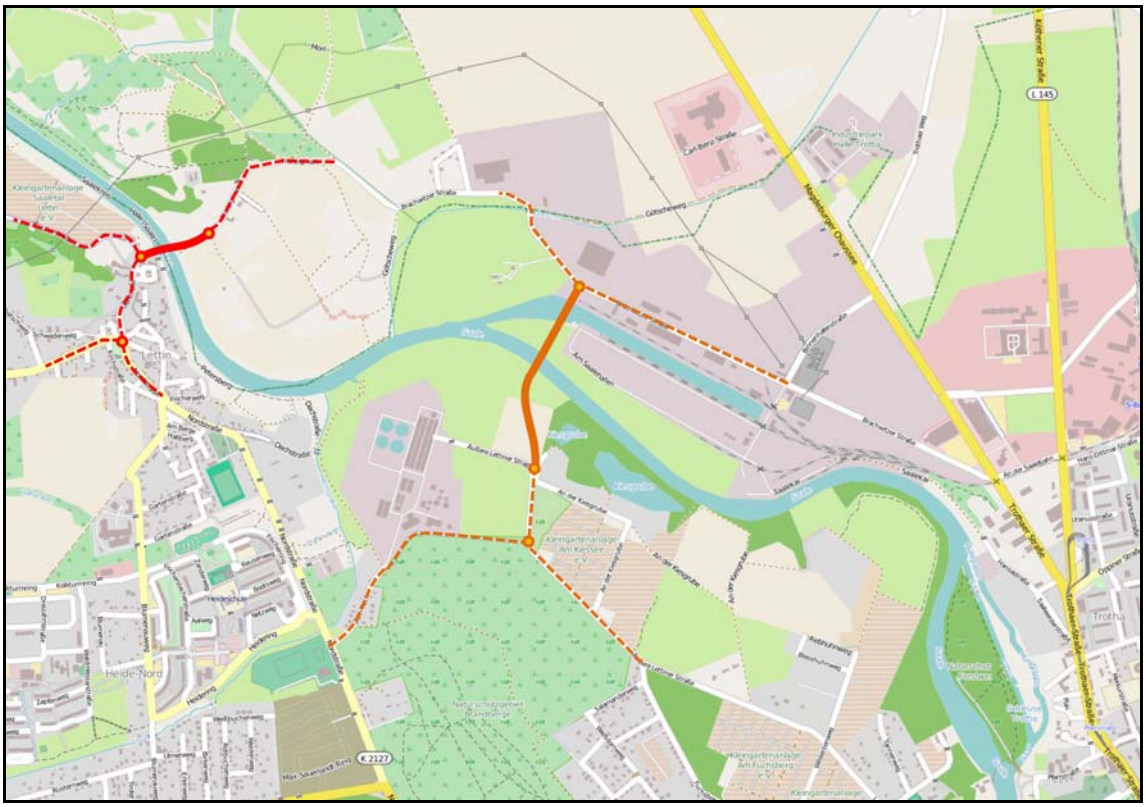


**Abb. 35** mögliche Umweltverbund-Saalequerung im Bereich Halle-Nord/Halle-Trotha
Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
http://www.openstreetmap.org/ bzw. http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/

Bei der Prüfung weiterer Saalequerungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr sollte jeweils auch über eine ÖPNV-Nutzung im Sinne einer Umweltverbundbrücke

nachgedacht werden. So würde sich z. B. durch eine Verlängerung der Buslinie 35 nach Lettin oder Heide-Nord eine wesentliche Verkürzung der Fahrzeit nach Halle-Trotha ergeben.

Im Bereich Halle-Nord wäre grundsätzlich auch eine zusätzliche MIV-Verbindung zum Hafen denkbar. Diese macht jedoch nur Sinn, wenn durch diese eine adäquate Verkehrsentlastung der bestehenden innerstädtischen Brückenquerschnitte möglich und damit eine effektive Konfliktminimierung in den Zufahrtsbereichen einschließlich den Potenzialen für ein Überdenken der bestehenden Verkehrsführung (z. B. Rückbau Hochstraße) erreicht werden kann. Die Trasse sollte in jedem Fall lediglich der leinteiligen innerstädtischen Vernetzung dienen und wäre entsprechend städtebaulich integriert sowie stadtverträglich und unter Berücksichtigung der Umweltaspekte als zweistreifige Stadtstraße mit Tempo 50 zu entwickeln. Eine Nutzung durch überregionale Verkehre wäre kontraproduktiv. Für eine derartige Querung sind daher weitere vertiefende verkehrsplanerische Untersuchungen zur Schaffung von Grundlagen für die Einschätzung der entstehenden Vor- und Nachteile erforderlich.

## 6.3 Notwendigkeit einer Verlängerung der bestehenden BAB 143

Entsprechend der verkehrsplanerischen Einschätzung in Kapitel 6.1, wonach eine Weiterführung der Autobahn BAB 143 bis zur BAB 14 nicht zielführend ist, stellt sich die Frage, wie mit der bestehenden Trasse umgegangen werden sollte und ob eine kurze Verlängerung zum Anschluss des nachgeordneten Netzes speziell der L 173 sinnvoll ist.

Bei der Betrachtung der bestehenden ca. 6,4 km langen Verbindung zwischen der B 80 und Salzmünde im Zuge der L 173 wird deutlich, dass die Verkehrsnachfrage mit lediglich 4.580 Kfz/24h davon 173 Fahrzeugen im Schwerverkehr[17] relativ gering ist und auch im Bereich der punktuellen Ortsdurchfahrten keine vor Ort unlösbaren Konflikte vorhanden sind (siehe Abb. 36). Abschnittsweise sind eine Sanierung der Fahrbahnoberfläche sowie eine integrierte Straßenraumgestaltung erforderlich.

Der Bedarf für einen Anschluss des BAB 143-Stumpfes in Richtung Norden ist nicht gegeben. Zudem sollte im Sinne der Vermeidung von Eingriffen sowie Zusatzbelastungen die Erhöhung des Nutzungsdruckes z. B. durch Verkehre aus Dölau und Lieskau vermieden werden.

Vielmehr ist darüber perspektivisch darüber nachzudenken, wie bei einem Verzicht auf eine Weiterführung der BAB 143 mit dem bestehenden Abschnitt zukünftig umzugehen ist. Aufgrund der geringen Verkehrsbelegungen ist sowohl die Widmung als Autobahn, als auch die bestehende Dimensionierung in Frage zu stellen.

[17] Quelle: Landesbetrieb Bau Sachsen-Anhalt: Verkehrsmengenkarte SVZ 2010

**Abb. 36** Verkehrsnetzstruktur nördlich des bestehenden Abschnittes der BAB 143
Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
http://www.openstreetmap.org/ bzw. http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/

## 6.4 Notwendigkeit Ortsumgehung Salzmünde

In Verbindung mit der geplanten Autobahnanschlussstelle Salzmünde ist für die bestehende Ortsdurchfahrt im Zuge der L 159 (siehe Abb. 38) der Neubau einer Ortsumgehung, zumindest bis zur L 173 mit einer möglichen Verlängerung in Richtung Westen vorgesehen (siehe Abb. 37). Mit dem Wegfall der Autobahnverlängerung steht auch die Ortsumgehung in Frage.

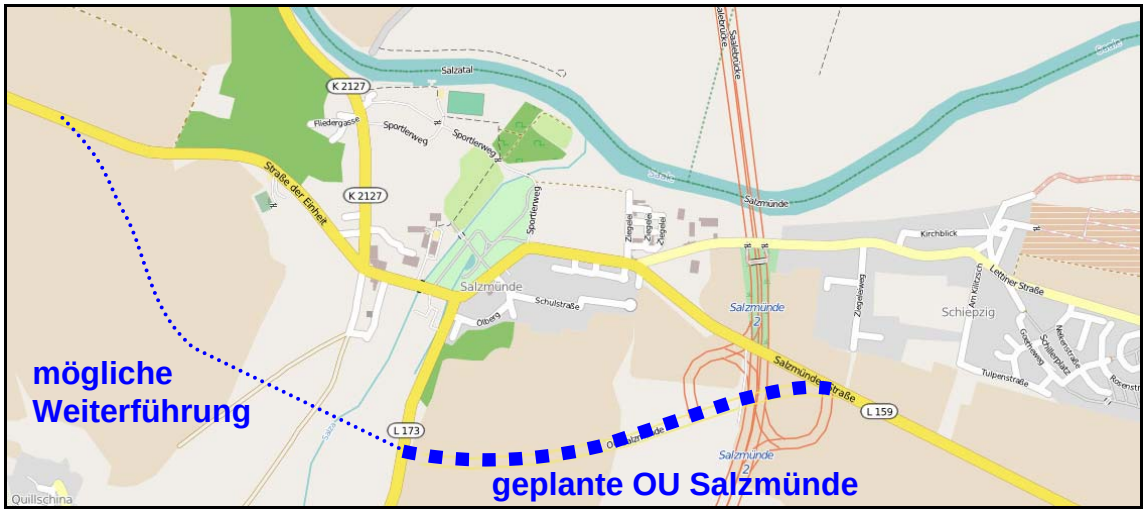


**Abb. 37** Übersichtskarte zur geplanten Ortsumgehung Salzmünde
Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
http://www.openstreetmap.org/ bzw. http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/

**Abb. 38** Bestandssituation im Zuge der Ortsdurchfahrt Salzmünde (L 159)

Gemäß Straßenverkehrszählung 2010 wird die Ortsdurchfahrt westlich der Einmündung der L 173 von aktuell ca. 4.958 Kfz/24h einschließlich 286 Fahrzeugen im Schwerverkehr genutzt. Östlich der Einmündung beträgt das Verkehrsaufkommen ca. 7.456 Kfz/24h einschließlich 208 Schwerverkehrsfahrzeugen[18].

[18] Quelle: Landesbetrieb Bau Sachsen-Anhalt: Verkehrsmengenkarte SVZ 2010

Unter Berücksichtigung des geringen Anbaugrades der Ortsdurchfahrt (siehe Abb. 38) sowie der geringen Schwerverkehrsanteile besteht aus verkehrsplanerischer Sicht kaum und in jedem Fall kein dringender Handlungsbedarf für den Bau einer Ortsumgehung im Bereich Salzmünde, wobei der starke Eingriff in den Landschaftsraum und die relativ hohen Kosten im Vergleich zum verkehrlichen Nutzen zu berücksichtigen sind. Im Vergleich existieren sowohl auf Landes- als auch auf Bundesebene eine Vielzahl von Ortsdurchfahrten, welche um ein Vielfaches höhere Konflikte aufweisen.

# 7 Zusammenfassung/Fazit

Die Verknüpfung der Autobahnen BAB 38 und BAB 14 durch die BAB 143, westlich von Halle (Saale), ist im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit geplant. Mit dieser Baumaßnahme gehen allerdings negative Konsequenzen einher und das Gesamtprojekt ist aus verschiedenen Gründen in Frage zu stellen. So würde die Realisierung der Trasse irreparable Eingriffe in einen einmaligen Landschafts- und Naturraum verursachen.

Vor allem ergeben die bestehende Siedlungs- und Verkehrsnetzstruktur, die bisherige Verkehrsentwicklung sowie die realistische Abschätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens in der Region Halle-Leipzig keine Notwendigkeit des Baus der BAB 143 (siehe hierzu auch Kapitel 6.1).

Diese Aussage lässt sich am Verkehrsbedarf für die Verbindungen zwischen der BAB 38 und BAB 9 sowie BAB 14 begründen. So existieren bereits sehr leistungsfähige Verbindungen zur Abdeckung der regionalen und überregionalen Verkehrsbedarfe. Diese Aussage gilt auch für die zukünftige Verkehrsentwicklung. Vor allem trägt der Verkehr, der angeblich die innerstädtische Saalequerung in Halle erheblich entlasten soll, deutlich weniger zur Nutzung einer potentiellen BAB 143 bei.

Damit lässt sich festhalten, dass der im Verkehrsgutachten für die BAB 143 prognostizierte Anstieg des Verkehrsaufkommens zwischen Analyseszenario 2009 und Prognose für 2025 viel zu hoch angesetzt ist. Tatsächlich wird das Verkehrsaufkommen erheblich unter dem prognostizierten 43.500 Kfz/24h im Bereich der Saalequerung bei Salzmünde liegen.

**In der Realität besteht im Jahr 2025 nur ein tatsächlicher Bedarf für 9.880 Kfz/24h, was weniger als 25 % der Ursprungsprognose sind.**

Selbst bei einer Berücksichtigung des Eckverkehrs zwischen BAB 9 (Süd) und BAB 14 (Nord) ergibt sich eine realistische Gesamtverkehrsmenge von nur rund 20.000 Kfz/24h. Auch für diese Verbindung gilt: es existieren leistungsfähige Verbindungen, die vor allem ohne Zeitverlust genutzt werden können. Zudem bestehen auf der BAB 9 bzw. BAB 14 intelligente Nutzungspotentiale, so z. B. die temporäre Teilfreigabe von

Standstreifen während der Stoßzeiten. Letzterer Aspekt spart vor allem Kosten für die Steuerzahler und kann zeitnah Abhilfe schaffen.

Die angebliche Verkehrsentlastung der Stadt Halle durch den Bau der BAB 143 entspricht zudem ebenso wenig den realen Gegebenheiten. **Vielmehr sind die potenziellen Entlastungseffekte durch den Bau der BAB 143 – aufgrund der geringen Durchgangsverkehrsanteile – für die Stadt Halle (Saale) gering. Selbst in der Verkehrsuntersuchung zur BAB 143 wird im Bereich der Saalebrücke („An der Magistrale“) lediglich ein Entlastungspotenzial von rund 6.000 Kfz/24h (rund 10 %) der Bestandsverkehrsaufkommen prognostiziert. Zur Verringerung der Verkehrskonflikte im Bereich der innerstädtischen Saalequerung müssen von daher innerstädtische Lösungen entwickelt werden.**

Neben einer nachhaltigen mittel- bis langfristigen Verkehrsentlastung sollte in erster Linie eine weitere Stärkung des Umweltverbundes erfolgen.

# 8 Literaturverzeichnis


[1] BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND: Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umweltwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Oktober 2007 (BGBl I S. 2470)

[2] BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND: Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19. September 2006 (BGBl. I S. 2146)

[3] BUNDESANSTALT FÜR STRAßENWESEN BASt: Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen, Datensätze für die Jahre 1996/1997/1998/1999/2000/2001/2002/2003/2004, Bergisch Gladbach

[4] BUNDESANSTALT FÜR STRAßENWESEN BASt: Automatische Zählstellen auf Autobahnen und Bundesstraßen, Datensätze für die Jahre 2005/2006/2007/2008/2009/2010/2011, Bergisch Gladbach http://www.bast.de/nn_42248/DE/Aufgaben/abteilung-v/referat-v2/v2-verkehrszaehlung/zaehl__node.html?__nnn=true (zuletzt aufgerufen 19.08.2013)

[5] EUROPÄISCHES PARLAMENT UND RAT: Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Luxemburg, 25. Juni 2002,

[6] FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA), Ausgabe 2008

[7] KRAFTFAHRT-BUNDESAMT KBA: Datensätze zu Pkw-Neuzulassungen, Motorisierungsgrad, http://www.kba.de/cln_031/nn_277816/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/FahrzeugklassenAufbauarten/n__fzkl__zeitreihe.html (zuletzt aufgerufen 26.08.2013)

[8] LAND SACHSEN-ANHALT: Ergebnisse aus den automatischen Langzeitzählstellen 2012 http://www.sachsen-anhalt.de/index.php?id=52781 (zuletzt aufgerufen 19.08.2013)

[9] LANDESBETRIEB BAU SACHSEN-ANHALT: ÜBERSICHTSKARTE STRAßENWESEN LAND SACHSEN-ANHALT: Verkehrsmengenkarte SVZ 2010, Halle (Saale) Dezember 2010

[10] MINISTERIUMS FÜR LANDESENTWICKLUNG UND VERKEHR DES LANDES SACHSEN ANHALT: Bundesautobahn A 38 Göttingen - Halle/A 143 Westumfahrung Halle, http://www.sachsen-anhalt.de/index.php?id=742 (zuletzt aufgerufen 19.08.2013)

[11] PTV PLANUNG TRANSPORT VERKEHR AG: BAB A 143 AD Halle-Nord bis AD Halle-Süd VKE 4224, Unterlage 15.1C, Verkehrsplanerische Untersuchung, Dresden März 2012

[12] PTV PLANUNG TRANSPORT VERKEHR AG: BAB A 143 AD Halle-Nord bis AD Halle-Süd VKE 4224, Textbausteine Planfeststellung, Dresden Januar 2012

[13] PTV PLANUNG TRANSPORT VERKEHR AG: BAB A 143 AD Halle-Nord bis AD Halle-Süd VKE 4224, Strombündelanalyse A 38 westlich AD Halle-Süd, Memo vom 18.10.2012

[14] STADT HALLE (SAALE) DEZERNAT PLANEN UND BAUEN, Verkehrsdatenerhebung Mai 2009

[15] STATISTISCHES BUNDESAMT: Bevölkerung Deutschlands bis 2060, 12. Koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung, 2009

[16] STATISTISCHES LANDESAMT SACHSEN: 5. Regionalisierte Bevölkerungsprognose, http://www.statistik.sachsen.de/bevprog/ (zuletzt aufgerufen 19.08.2013)

[17] STATISTISCHES LANDESAMT SACHSEN-ANHALT: Bevölkerungsentwicklung http://www.statistik.sachsen-anhalt.de/gk/fms/fms1li.html (zuletzt aufgerufen 19.08.2013)

[18] STRAßENBAUVERWALTUNG DES LANDES SACHSEN-ANHALT: ANMELDUNG VON BUNDESFERNSTRAßENPROJEKTEN für das Land Sachsen-Anhalt, Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplanes - Teil Straße, vorläufige Übersicht der zu betrachtenden Projekte, Anlage 1.2 zur Kabinettsvorlage BVWP 2015, Zwischenarbeitsstand Januar 2013

[19] TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN, FAKULTÄT VERKEHRSWISSENSCHAFTEN „FRIEDRICH LIST“ INSTITUT FÜR VERKEHRSPLANUNG UND STRAßENVERKEHR: System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV), Sonderauswertung zur Verkehrserhebung ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘ Städtevergleich, Dresden November 2009

[20] TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN, FAKULTÄT VERKEHRSWISSENSCHAFTEN „FRIEDRICH LIST“ INSTITUT FÜR VERKEHRSPLANUNG UND STRAßENVERKEHR: System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV), Sonderauswertung zur Verkehrserhebung ‚Mobilität in Städten – SrV 2003‘ Städtevergleich, Dresden 2004

[21] TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN, FAKULTÄT VERKEHRSWISSENSCHAFTEN „FRIEDRICH LIST“ INSTITUT FÜR VERKEHRSPLANUNG UND STRAßENVERKEHR: Siebenter Befragungsdurchgang des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen SrV - Städtevergleich 1998, Dresden Oktober 1998

[22] TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN, FAKULTÄT VERKEHRSWISSENSCHAFTEN „FRIEDRICH LIST“ INSTITUT FÜR VERKEHRSPLANUNG UND STRAßENVERKEHR: SrV 1994 – Kennziffern der Mobilität 1994, Übersicht der wichtigsten Daten aller 16 beteiligten Städte, Dresden Februar 1995

# 9 Anlagen

Verzeichnis der Anlagen: siehe Seite 5

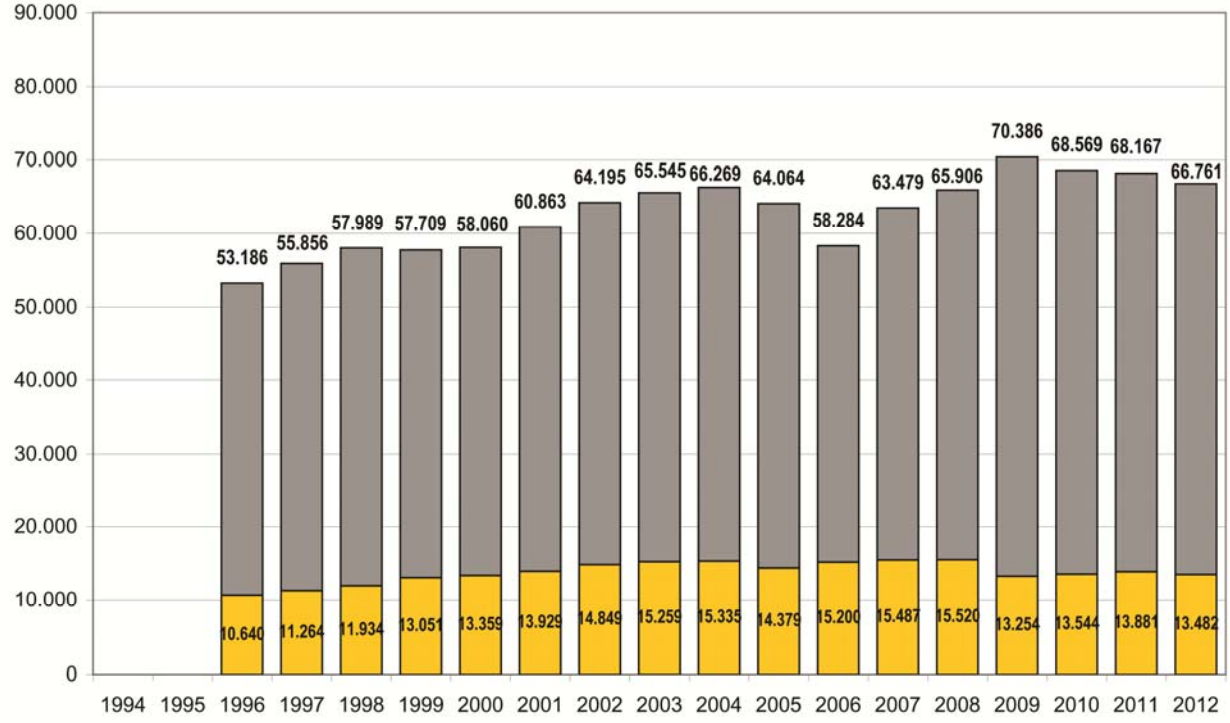


**Abb. 1** Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle BAB 9 Hermsdorfer Kreuz Nord
Datenquelle: Bundesanstalt für Straßenwesen BASt, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen

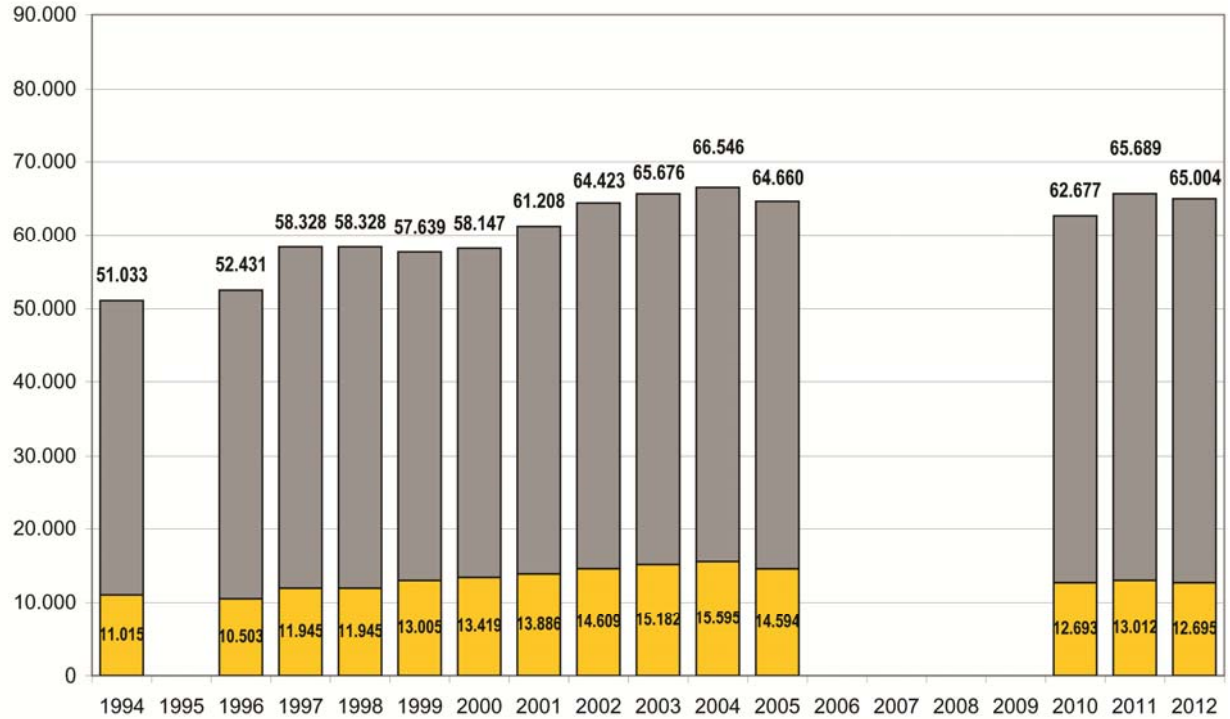


**Abb. 2** Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle BAB 9 Bad Klosterlausnitz
Datenquelle: Bundesanstalt für Straßenwesen BASt, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen

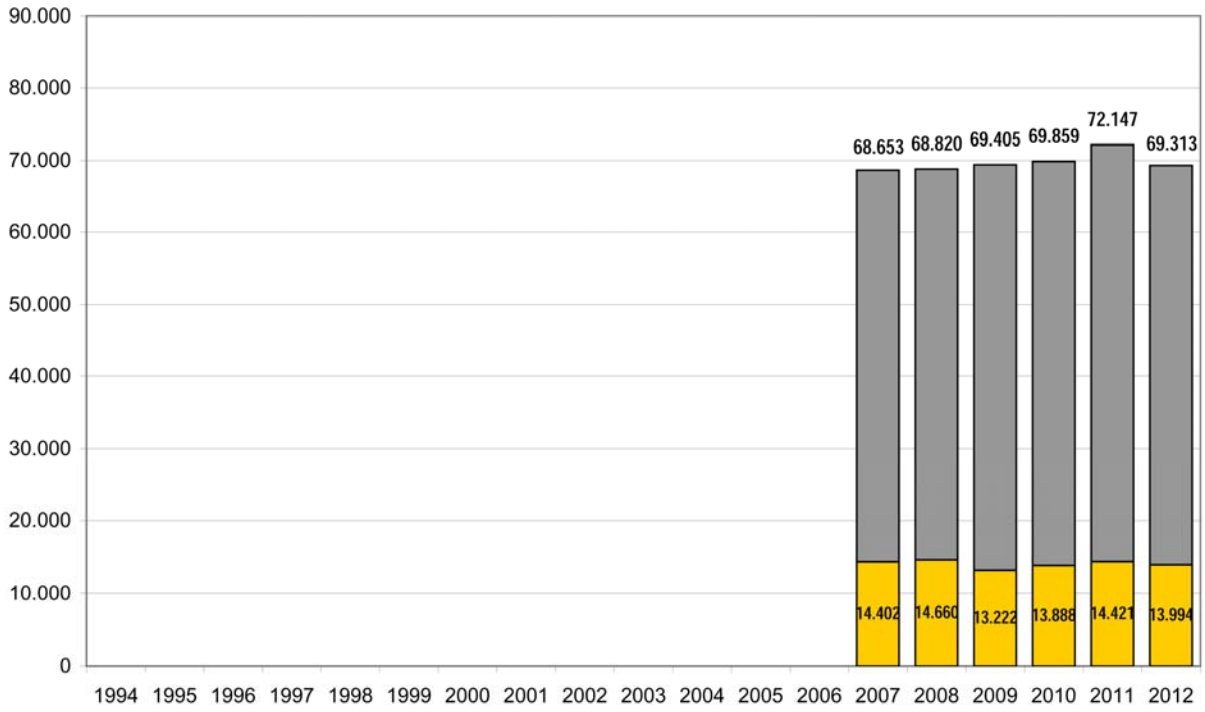


**Abb. 3** Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle BAB 9 Rippachtal Süd
Datenquelle: Bundesanstalt für Straßenwesen BASt, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen

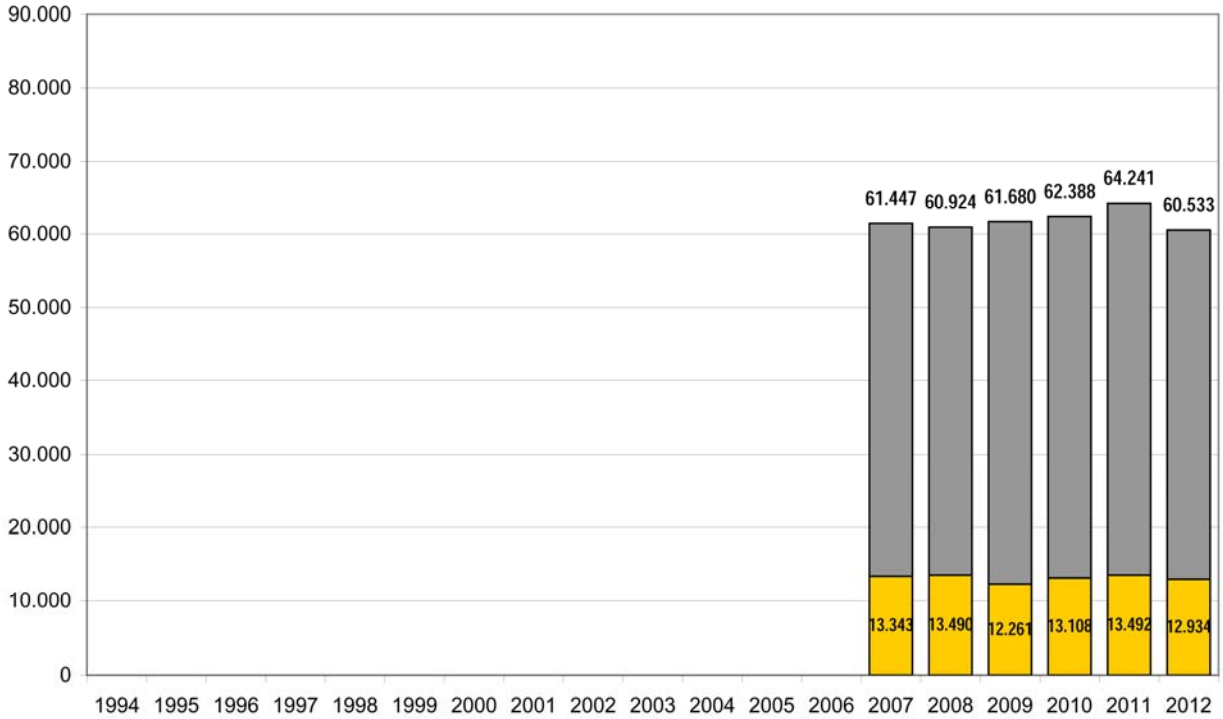


**Abb. 4** Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle BAB 9 Bad Dürrenberg Süd
Datenquelle: Bundesanstalt für Straßenwesen BASt, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen

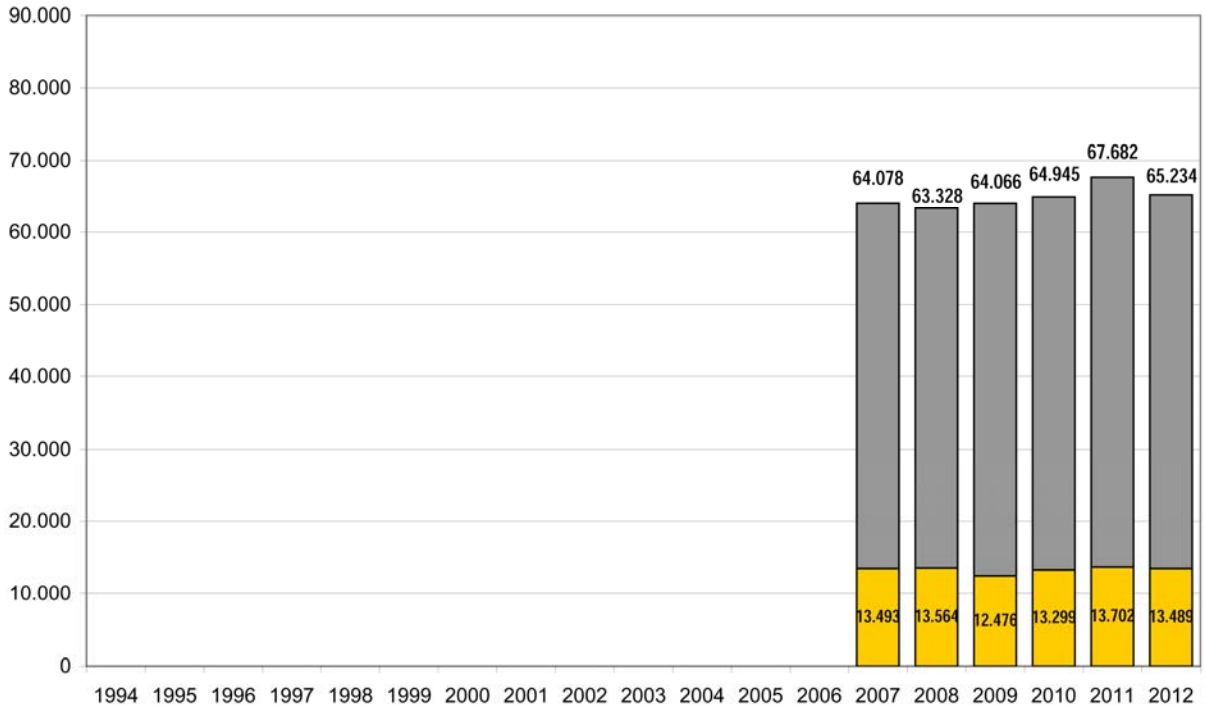


**Abb. 5** Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle BAB 9 Günthersdorf
Datenquelle: Bundesanstalt für Straßenwesen BASt, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen

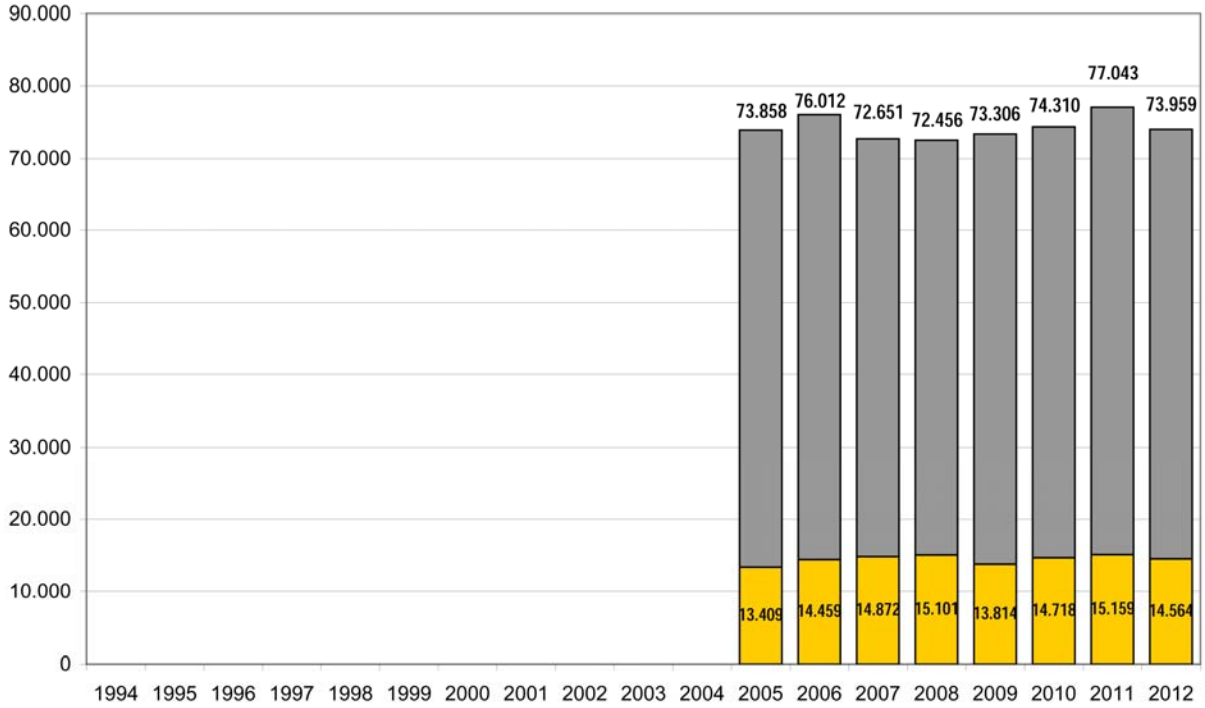


**Abb. 6** Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle BAB 9 Leipzig-West
Datenquelle: Bundesanstalt für Straßenwesen BASt, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen

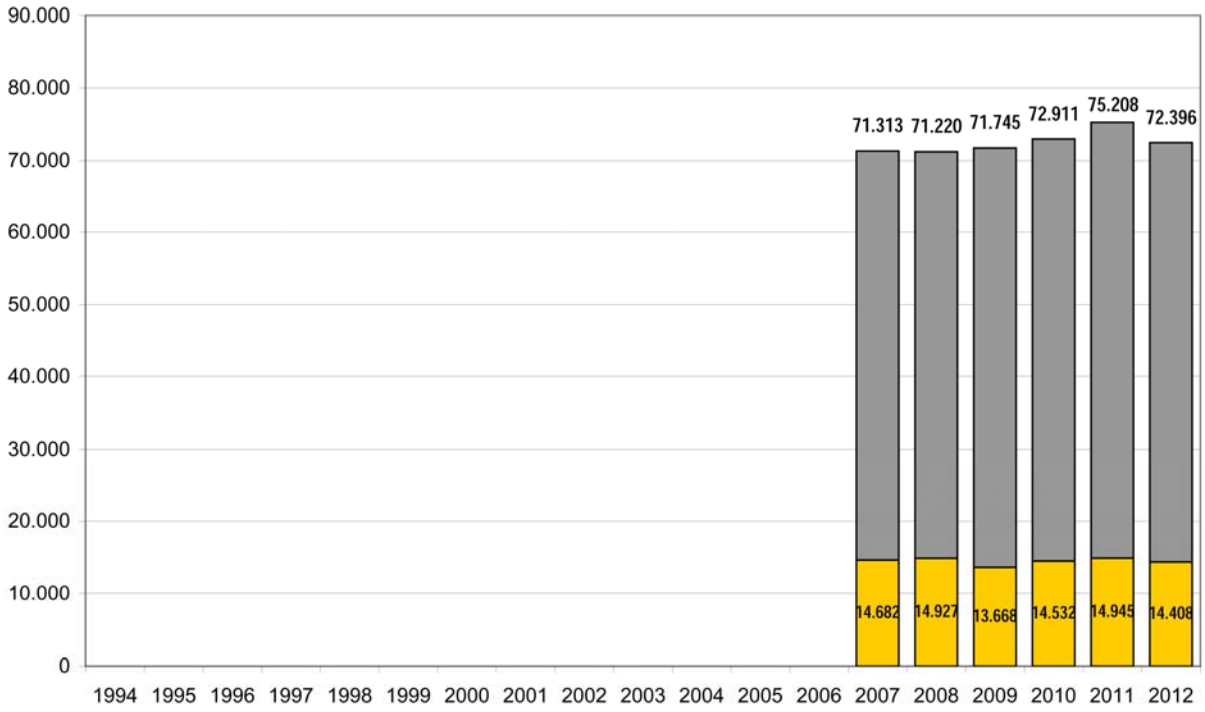


**Abb. 7** Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle BAB 9 Schkeuditzer Kreuz-Süd
Datenquelle: Bundesanstalt für Straßenwesen BASt, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen

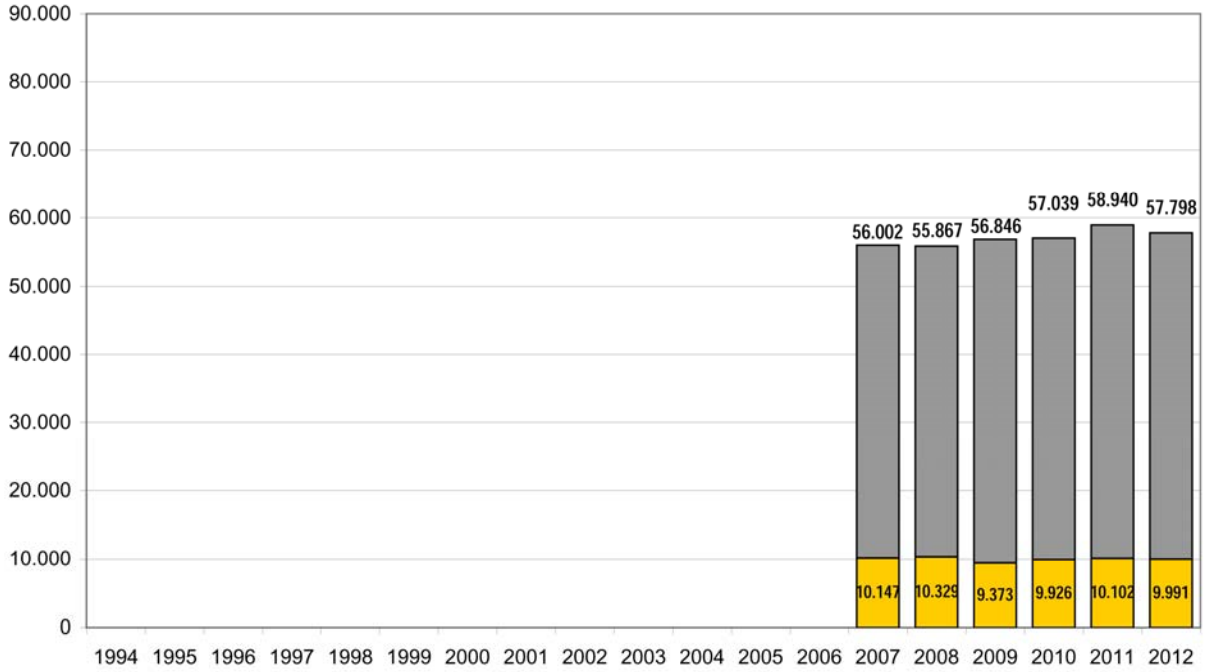


**Abb. 8** Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle BAB 9 Wiedemar
Datenquelle: Bundesanstalt für Straßenwesen BASt, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen

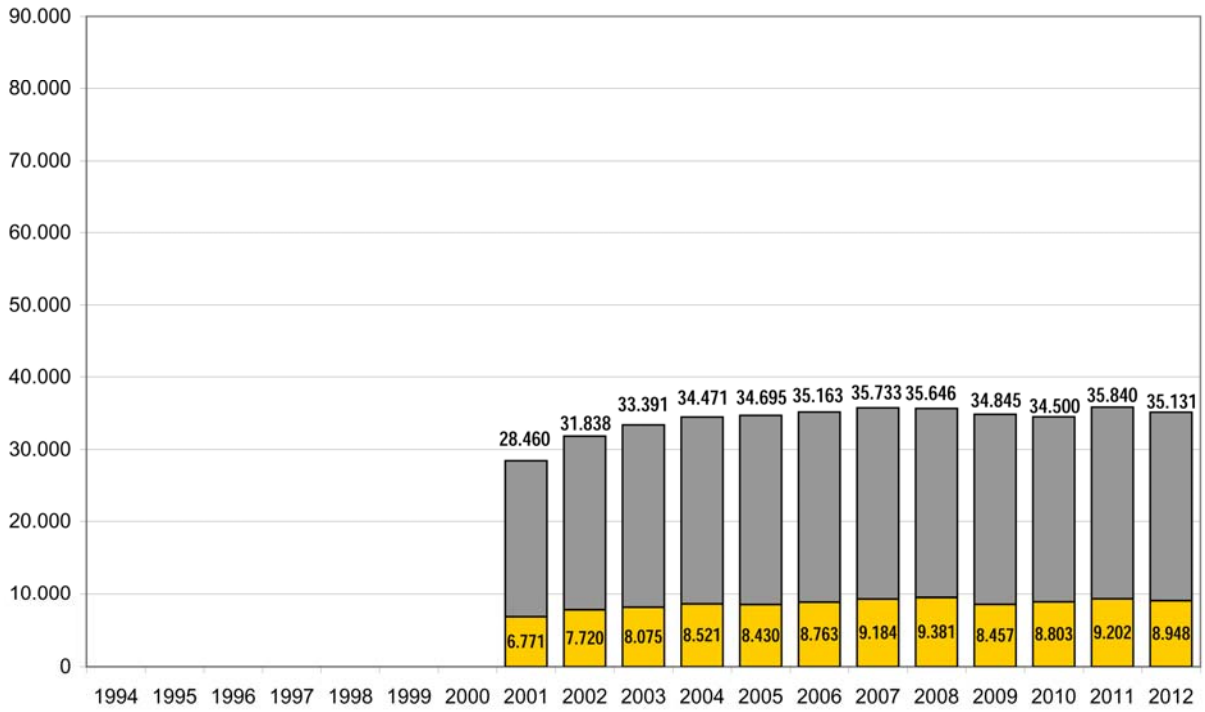


**Abb. 9** Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle BAB 14 Plötzkau
Datenquelle: Bundesanstalt für Straßenwesen BASt, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen

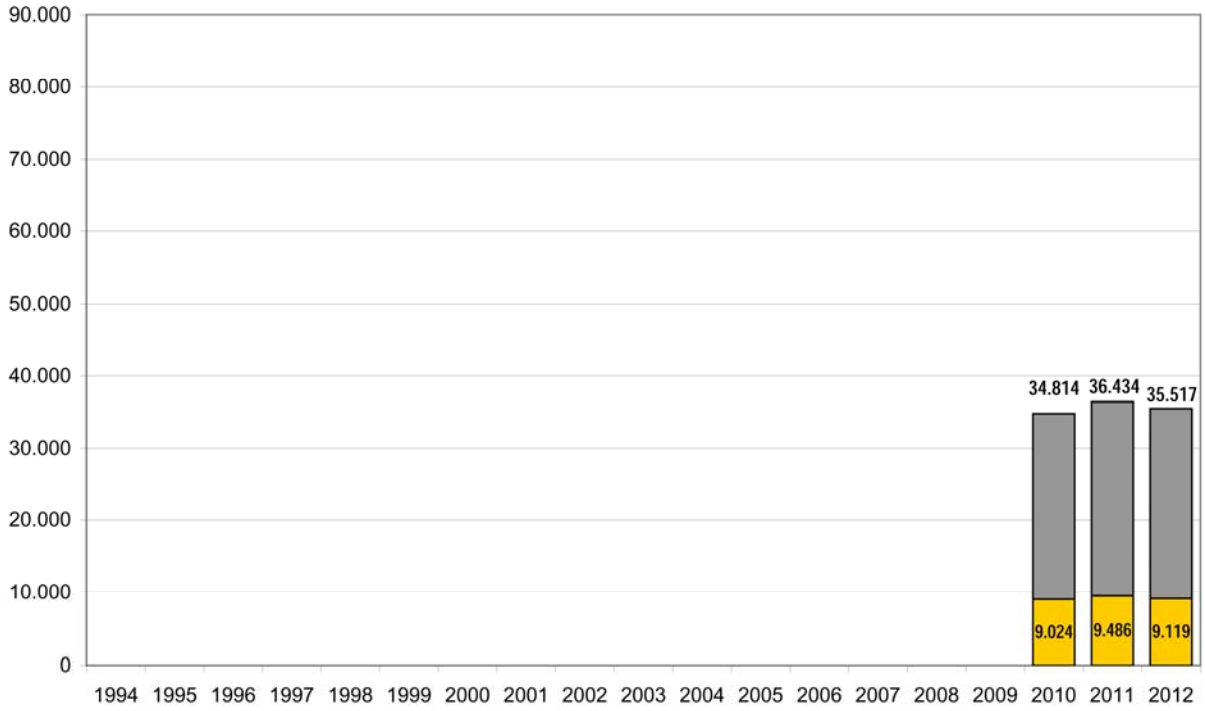


**Abb. 10** Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle BAB 14 Halle-Throta/Teufelsgrund
Datenquelle: Bundesanstalt für Straßenwesen BASt, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen

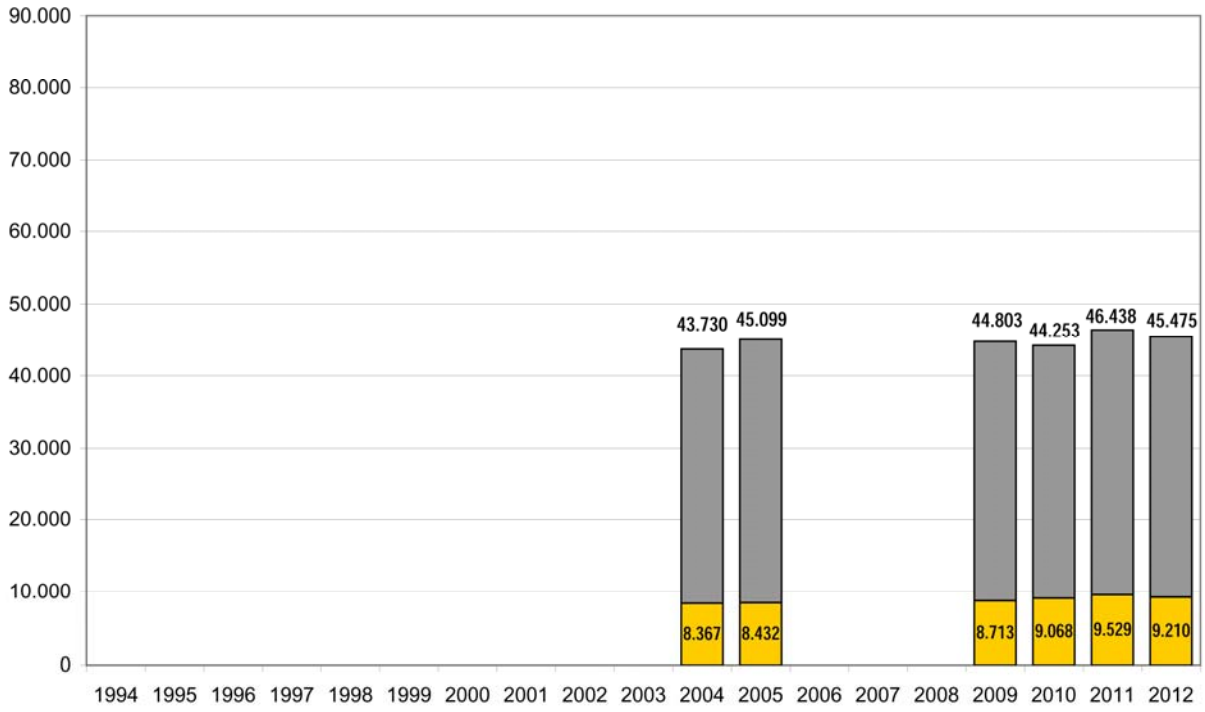


**Abb. 11** Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle BAB 14 Gröbers
Datenquelle: Bundesanstalt für Straßenwesen BASt, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen

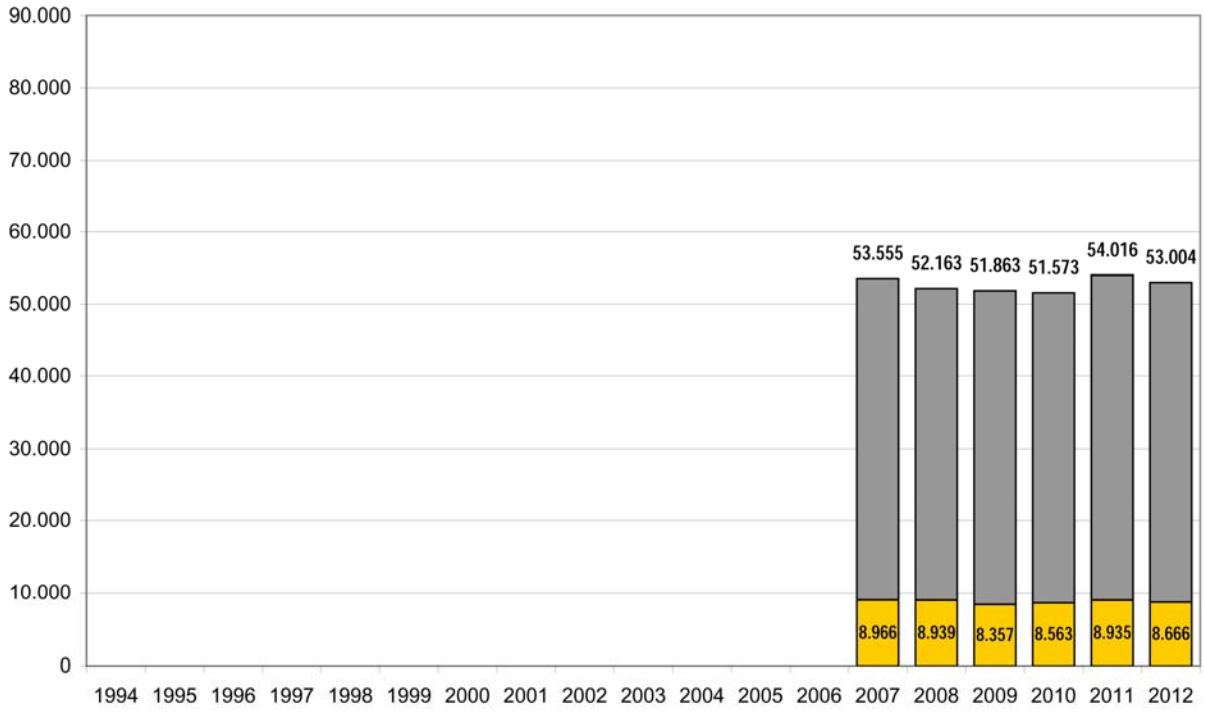


**Abb. 12** Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle BAB 14 Schkeuditzer Kreuz Ost
Datenquelle: Bundesanstalt für Straßenwesen BASt, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen

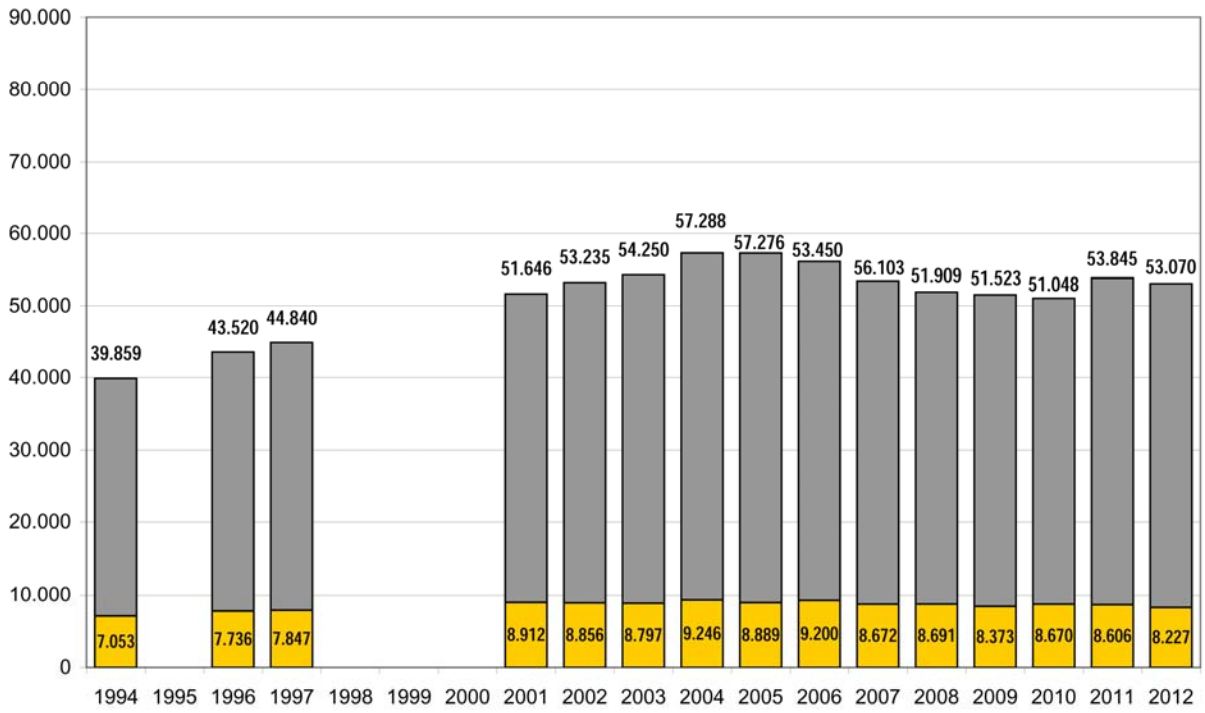


**Abb. 13** Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle BAB 14 Radefeld
Datenquelle: Bundesanstalt für Straßenwesen BASt, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen

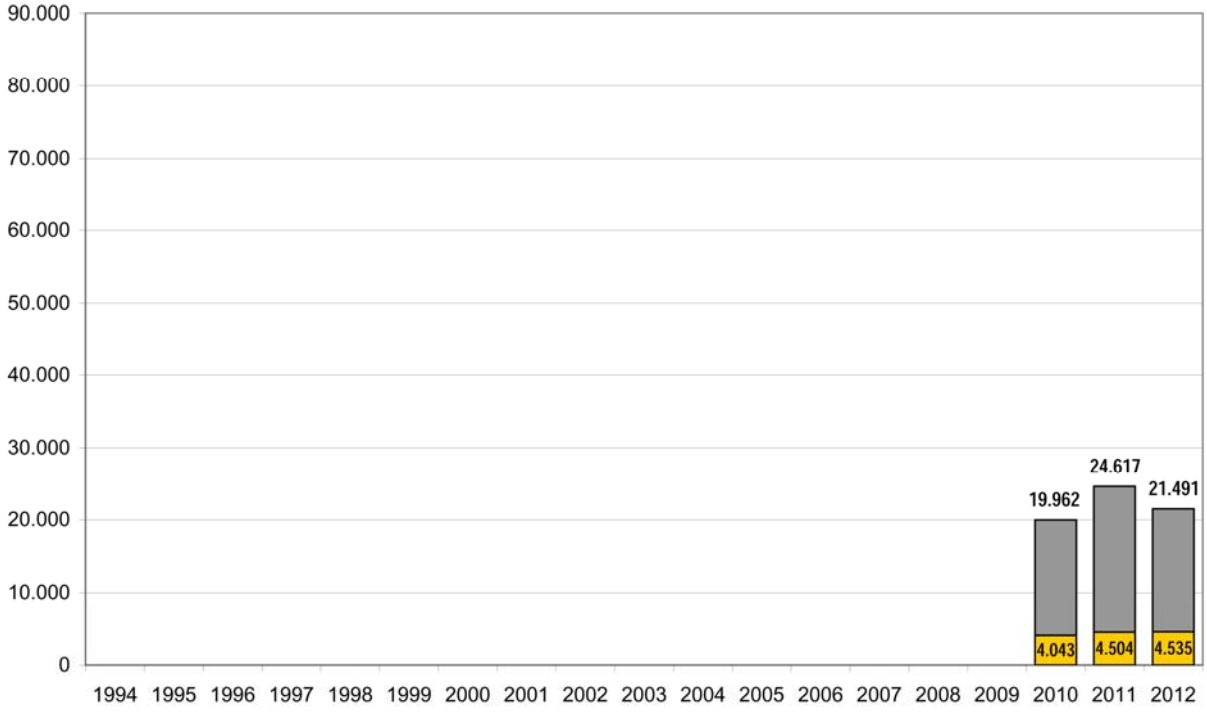


**Abb. 14** Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle BAB 38 Helmetal
Datenquelle: Bundesanstalt für Straßenwesen BASt, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen

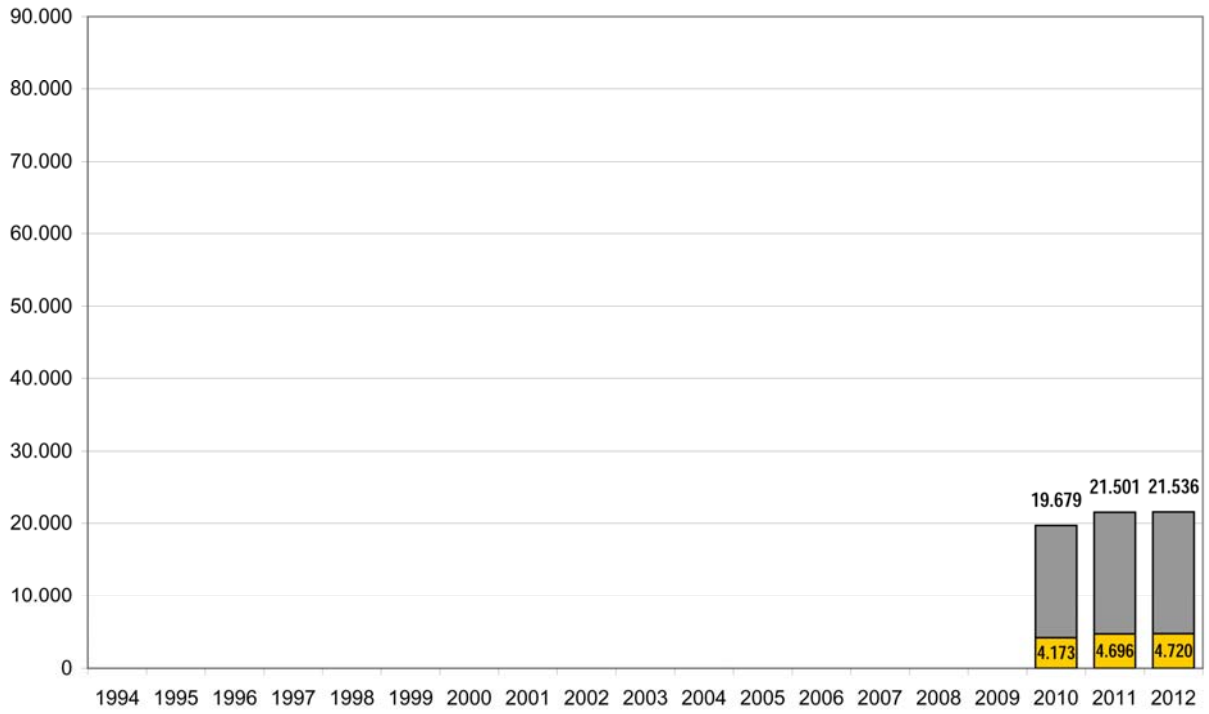


**Abb. 15** Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle BAB 38 Rohnetal
Datenquelle: Bundesanstalt für Straßenwesen BASt, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen

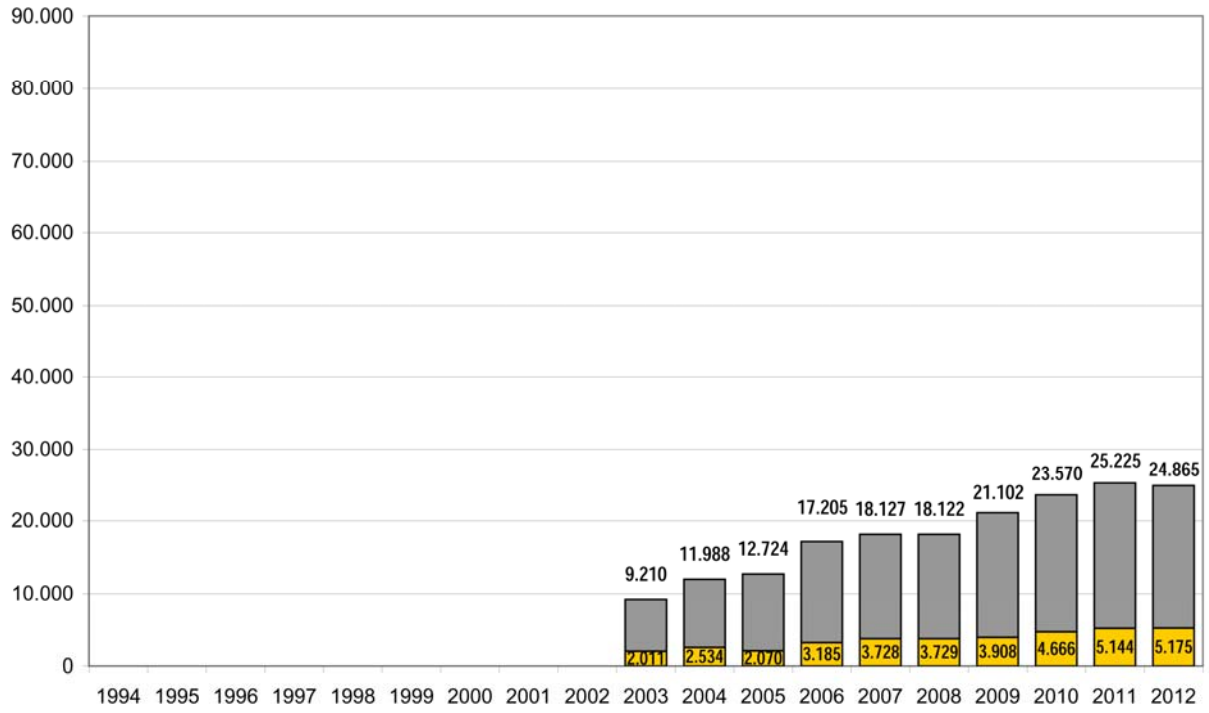


**Abb. 16** Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle BAB 38 Rippachtal West
Datenquelle: Bundesanstalt für Straßenwesen BASt, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen

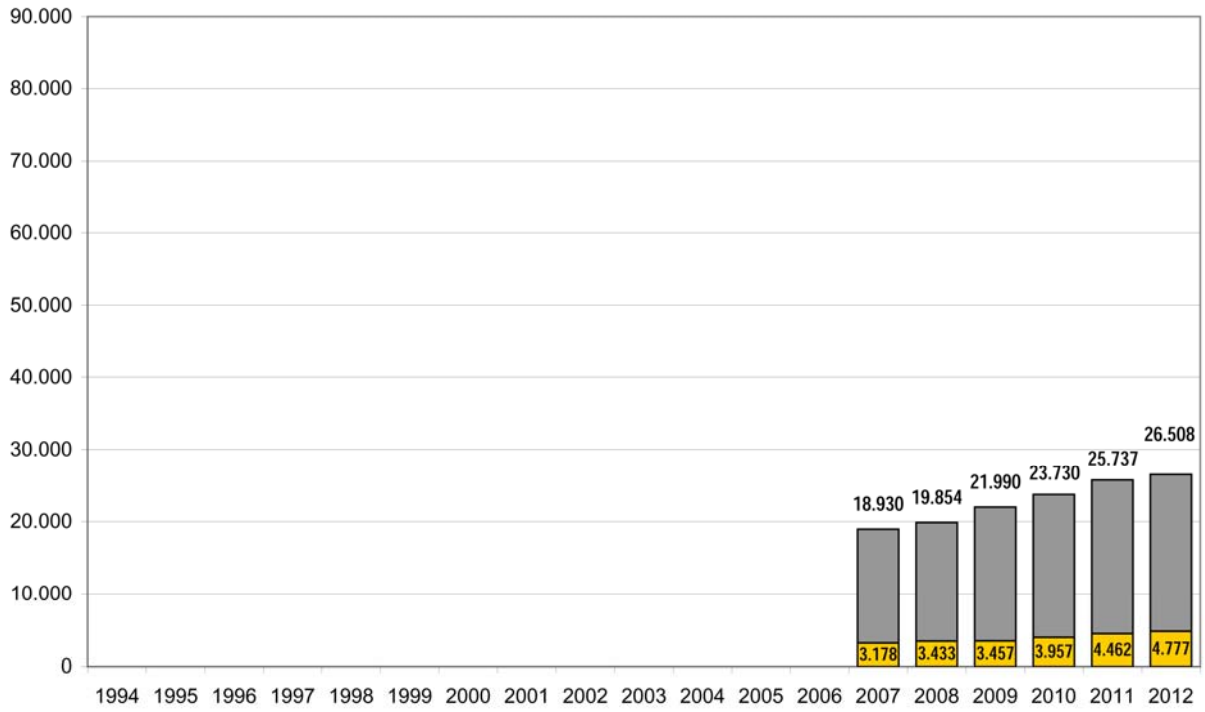


**Abb. 17** Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle BAB 38 Lützen
Datenquelle: Bundesanstalt für Straßenwesen BASt, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen

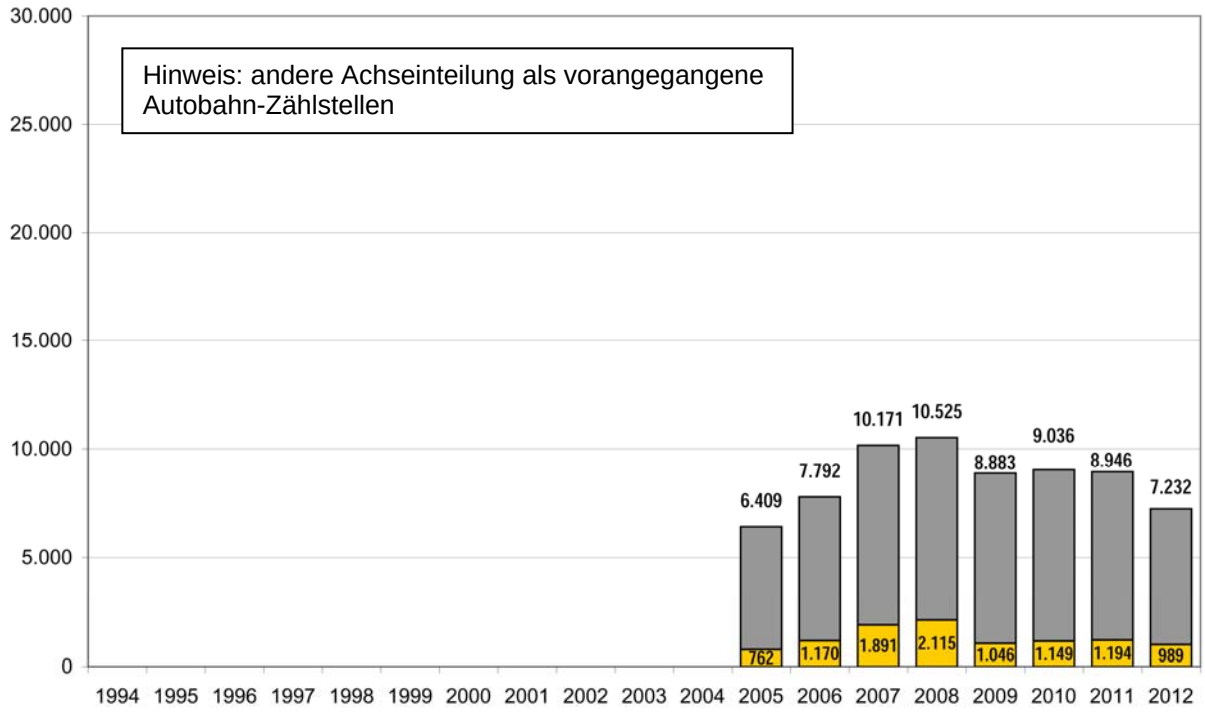


**Abb. 18** Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle BAB 143 Pappelgrund
Datenquelle: Bundesanstalt für Straßenwesen BASt, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen

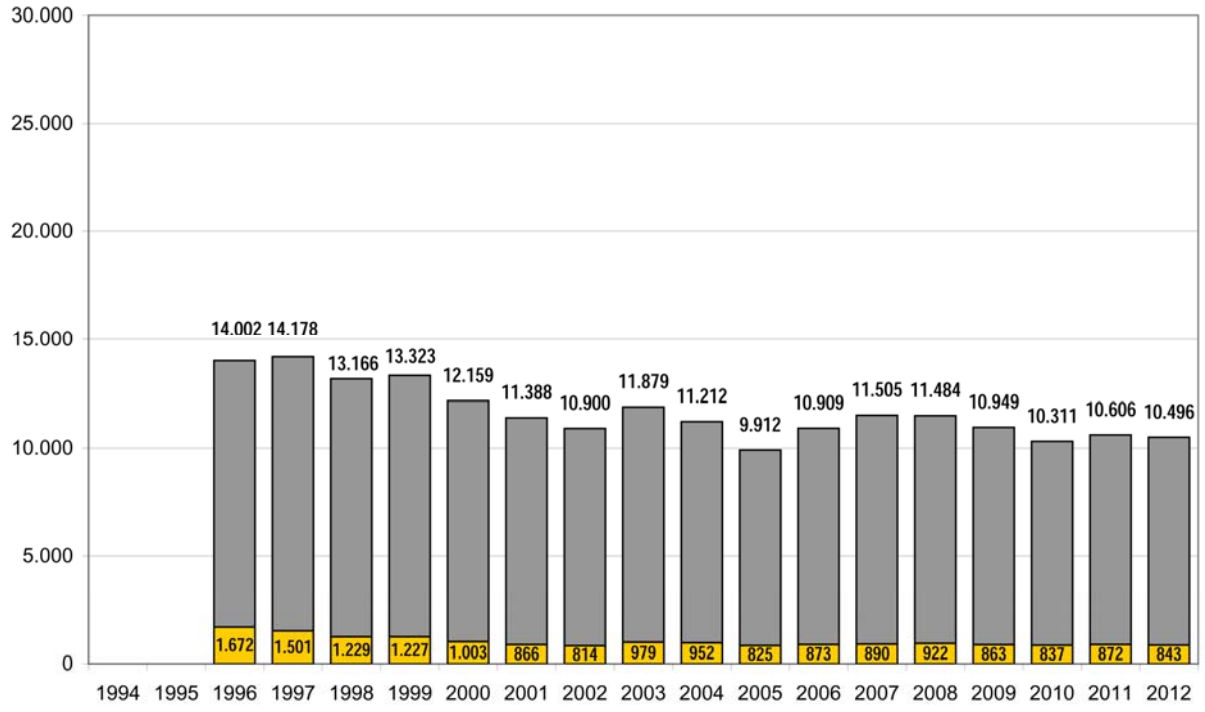


**Abb. 19** Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle B 6 Halle
Datenquelle: Bundesanstalt für Straßenwesen BASt, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen

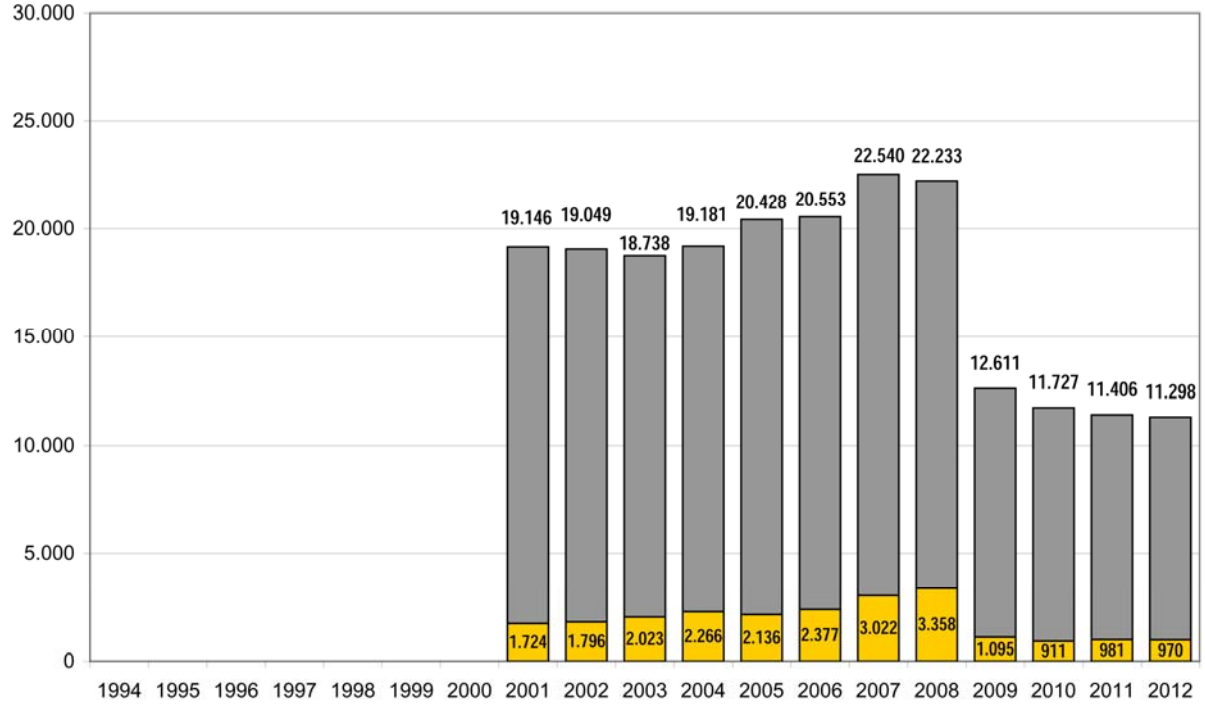


**Abb. 20** Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle B 80 Bennstedt
Datenquelle: Bundesanstalt für Straßenwesen BASt, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen

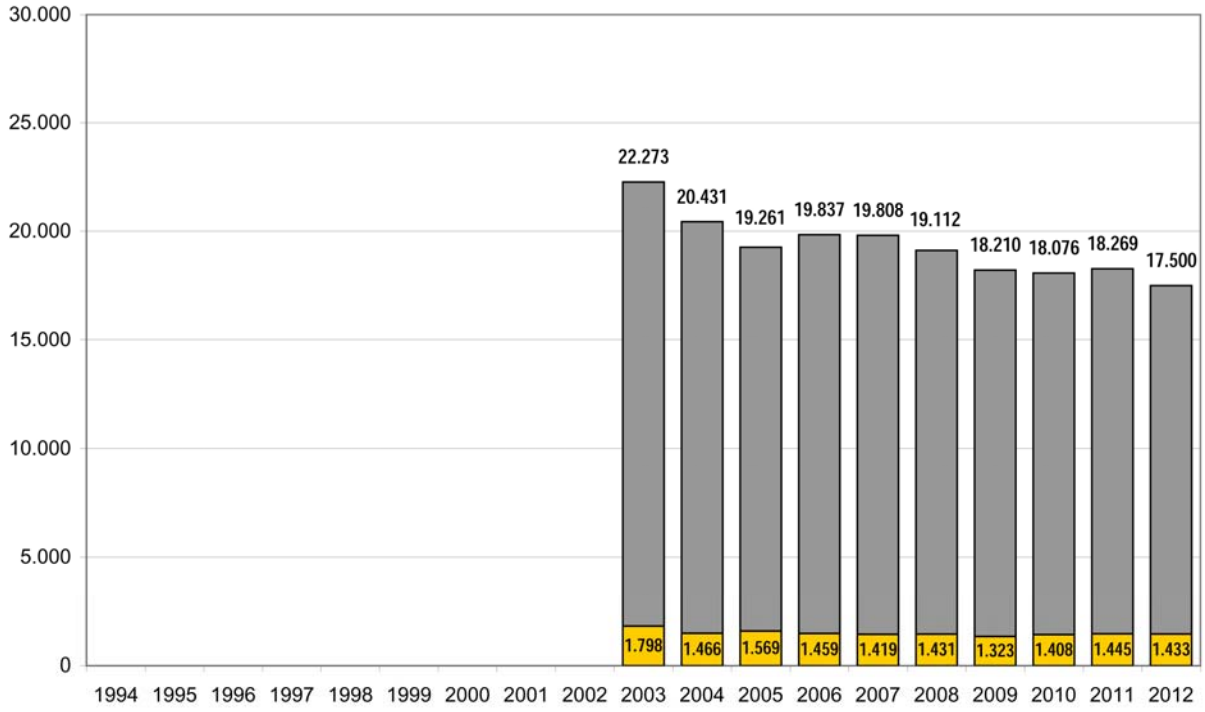


**Abb. 21** Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle B 91 Merseburg (3)
Datenquelle: Bundesanstalt für Straßenwesen BASt, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen

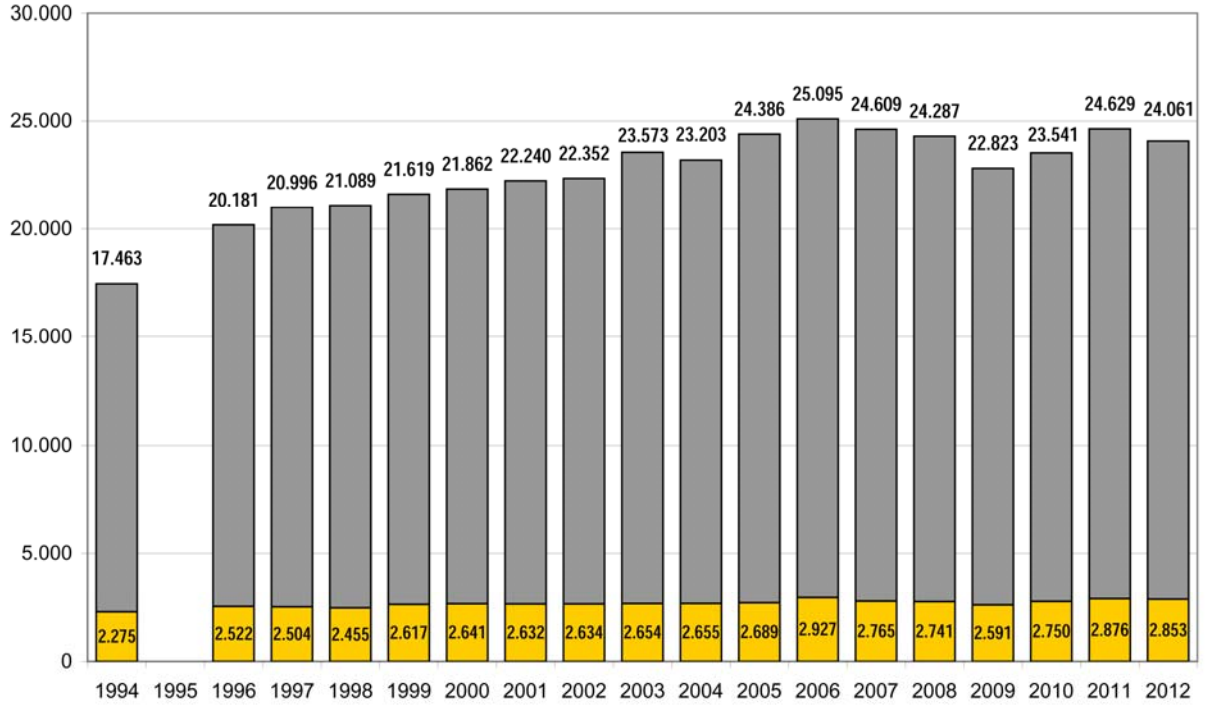


**Abb. 22** Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle B 100 Hohenthurm
Datenquelle: Bundesanstalt für Straßenwesen BASt, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen

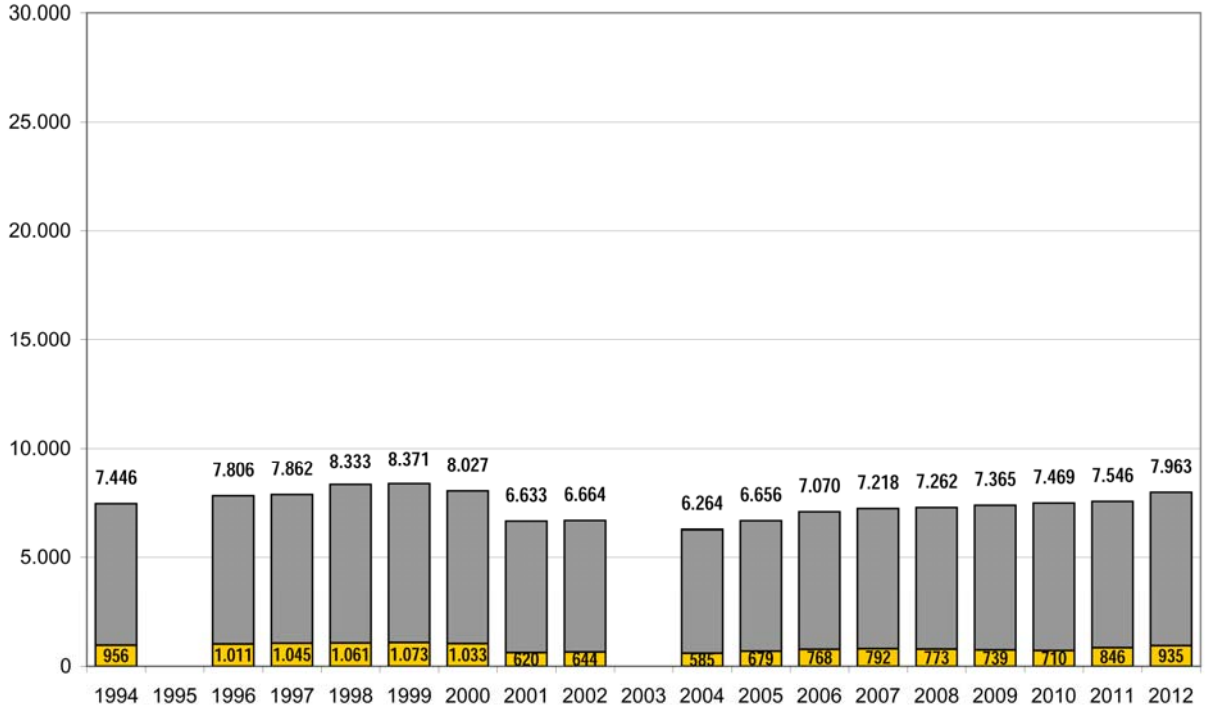


**Abb. 23** Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle B 180 Walbeck
Datenquelle: Bundesanstalt für Straßenwesen BASt, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen