

Umbau und Neugestaltung des Riebeckplatzes

Allgemeine Informationen

Die Einweihung des Riebeckplatzes und Inbetriebnahme der neuen Straßenbahnverbindung Halle-Neustadt - Halle (Hauptbahnhof) erfolgte am Sonntag, den 29. Oktober 2006.



Die Stadt Halle (Saale) und die Hallesche Verkehrs-AG haben eines der wichtigsten und größten Stadtumbauprojekte der Stadt termingerecht abgeschlossen: die Neugestaltung des Riebeckplatzes als letztes Teilstück des Großbauprojektes Straßenbahnneubau Halle-Neustadt - Halle (Hauptbahnhof). Der Riebeckplatz wurde dabei als Städteingangstor für die Stadt Halle (Saale) würdig gestaltet. Der verkehrsreichste Platz der neuen Bundesländer, an dem drei Bundesstraßen und mehrere Straßenbahnlinien unmittelbar aufeinander

treffen, wurde insbesondere für die Fußgänger aufgewertet. Realisiert wurden unter anderem eine Ladenstraße, gläserne Überdachungen und eine hochwertige Freiraumgestaltung. Der lange Fußgängertunnel zwischen Bahnhof und Innenstadt wurde durch eine Abfolge offener, neu gestalteter Plätze ersetzt.

Mit der Inbetriebnahme des letzten Streckenabschnittes vom Franckeplatz zum Riebeckplatz wird nun der Stadtteil Halle-Neustadt mit einer Direktverbindung vom Westzipfel Halle-Neustadts bis zu den Bahnsteigen der Deutschen Bahn AG am Hauptbahnhof angebunden. Durch diese neue Ost-Westachse wurde die Voraussetzung zur Optimierung des gesamten Streckennetzes der Halleschen Verkehrs-AG geschaffen.

Städtebauliches Konzept



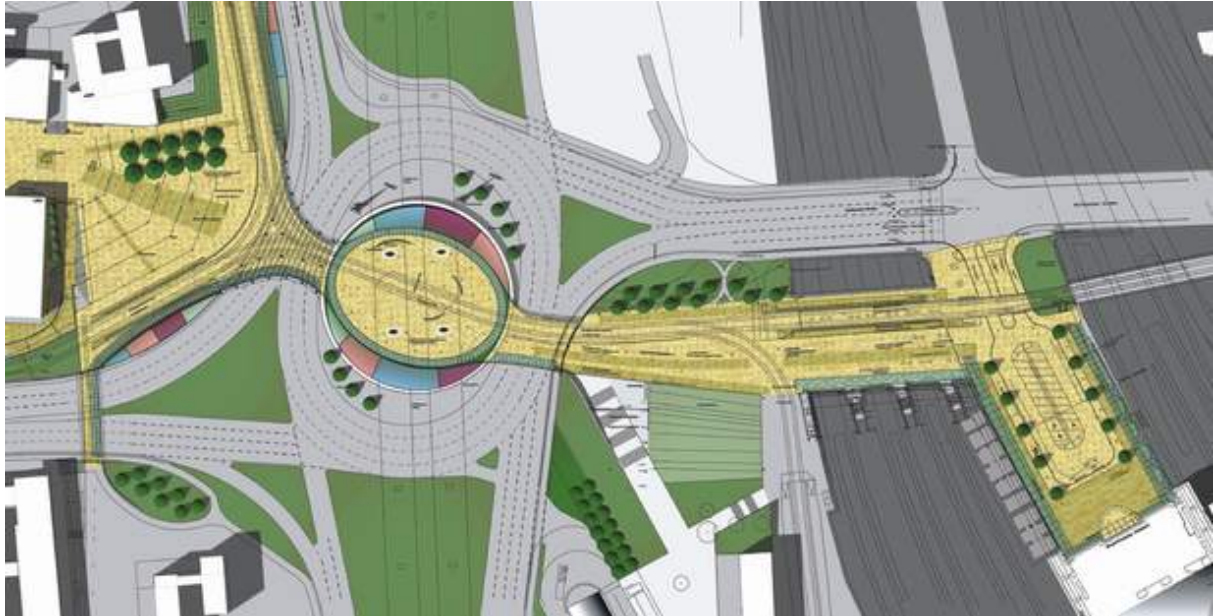
Städtebauliches Ziel der Umbauarbeiten war die Verknüpfung der historischen Innenstadt mit dem "Städteingang" Hauptbahnhof. Dies wurde über die konsequente Aufwertung der Raumfolgen vom Bahnhofplatz, über den zentralen Riebeckplatz, bis zur Fußgängerzone Leipziger Straße erreicht.

Der dunkle, zugige Fußgängertunnel ist nun einem offenen, lichtdurchfluteten Platz gewichen, der nicht nur die Hallenser sondern auch Touristen und andere Besucher der Stadt zum Verweilen einlädt.



Die überraschende Wirkung des Innenrings beruht auf seiner plötzlichen Weitung, nachdem die Engstellen der Unterführungen durchschritten worden sind. Diese Weitung findet in drei Richtungen statt: nach rechts, links und oben. Die Übersichtlichkeit des Platzes und seine Grundhelligkeit vermeiden das Entstehen von Angsträumen. Der helle

Lichtring leitet die Passanten entlang der Schaufenster und unterstreicht das hochwertige Ambiente. Ein technisches Highlight ist die Seilringkonstruktion des Glasdaches im Innenring.



Eine anspruchsvolle Ingenieurleistung war auch der Austausch von vier massiven Betonstützen der den Platz überspannenden Hochstraße durch jeweils zwei schlanke Stahlrohrstützen.

Eine ausgeklügelte Beleuchtung mit Lichtseen an den Postamenten lässt die neuen Stützen in den Abendstunden förmlich schweben. Abgeschirmt vom Verkehrslärm kann man nun den Riebeckplatz im Innenring und die sich anschließenden Freiflächen ganz anders erleben.

Dazu tragen auch die neu errichteten gläsernen Ladenzeilen bei, die als Eingangstor zur Innenstadt das Stadtbild weiter aufwerten.

Die neue Ladenpassage nimmt den funktionellen Faden der Fußgängerzone „obere Leipziger Straße“ auf und knüpft damit ein Band durchgehenden Geschäftsbesatzes welches den Hauptbahnhof mit dem Marktplatz im historischen Zentrum Halles verbindet. Die Ladeneinheiten werden durch Vitrinen und Leuchtdecken ergänzt, welche die Verkleidung der Betonwände der Brückenwiderlager übernimmt und der unteren Ebene auf der gesamten Länge eine freundliche und helle Atmosphäre verleihen soll.

Der neue Riebeckplatz ist damit ein attraktives Stadteingangstor nach Halle.

Entflechtung des Verkehrs: Der Riebeckplatz ist sicherer geworden



Der Riebeckplatz und sein gesamtes Umfeld veränderte sich seit dem Baubeginn im Jahre 2002 fast täglich. Den gut einjährigen Vorbereitungsarbeiten folgte die heiße Bauphase. Der ehemalige Fußgängertunnel zwischen dem Hauptbahnhof und der Leipziger Straße wurde zur neuen Straßenbahnunterführung und Ladenpassage erweitert. Niemand muss nun mehr auf dem zugigen Rondell auf die Bahn warten oder aussteigen und seine Koffer über die Treppe zum Bahnhof bugsieren. „Kurze Wege“ lautet das Motto.

Seit dem 23. Oktober 2005 unterqueren die Straßenbahnen den Halleschen Riebeckplatz "eine Etage tiefer" zusammen mit den Fußgängern und Radfahrern unterhalb des mehrspurigen Kreisverkehrs. Mit dieser Entflechtung der Verkehre wurden für die Fahrgäste des öffentlichen Personennahverkehrs komfortable Bedingungen geschaffen und zugleich der Verkehrsfluss auf den Straßen besser und sicherer. Wie die Polizeidirektion Halle mitteilte, ist das Unfallgeschehen durch den Umbau um gesamt ca. 80 % zurückgegangen und bei Unfällen mit Personenschäden sogar um 90 %. Straßenbahnen und Autos kommen sich nicht mehr in die Quere, Radfahrer und Fußgänger nutzen die attraktiven Unterführungen des Riebeckplatzes.



Im Jahr 2006 wurden die Straßenabschnitte für den Verkehr freigegeben. Die Freiflächen der unteren Ebene, die sich Straßenbahnen, Radfahrer und Fußgänger teilen, wurden mit hochwertigem Natursteinpflaster und -platten befestigt und somit die Attraktivität dieser Platzfläche erhöht.

Noch vor dem Umbau hätte sich niemand vorstellen können, mitten auf dem Riebeckplatz in dem damaligen Fußgängertunnel zu verweilen. Jeden Tag liefen schnellen Schrittes tausende Menschen unter dem Verkehrsgetümmel zwischen Hauptbahnhof und Leipziger Straße hindurch, um den Riebeckplatz möglichst zügig hinter sich zu lassen. Diese Zeiten sind nun endgültig vorbei.

Bauablauf 2005

- ▶ Fertigstellung Stützbauwerke Magdeburger Straße und nördlich Franckestraße
- ▶ Straßenbahnanlagen Bereich Haltestelle Riebeckplatz Nord sowie Hauptbahnhof West und Hauptbahnhof Nord
- ▶ Straßenbahnanlagen im Innenbereich Riebeckplatz



- ▶ Straßenbahnanlagen westlich und nördlich vom Hauptbahnhof
- ▶ Übergangs- und Platzbereich Obere Leipziger Straße/LISA
- ▶ Glasdach und Ladenzeile an Stützwänden westlich vom Riebeckplatz
- ▶ Straßenbahn
 - Inbetriebnahme neue Trasse Nord, Süd, Ost
 - Anschluss Merseburger Straße
 - Anschluss Delitzscher Straße
 - Anschluss Magdeburger Straße
- ▶ Straßenbaumaßnahmen sowie Geh- und Radwegebau in oben genannten Bereichen
- ▶ Vorbereitende Maßnahmen zum Hochstraßenstützenwechsel
- ▶ Pflanzmaßnahmen in Teilbereichen
- ▶ Leitungsumverlegungen

Bauablauf 2006

- ▶ Komplettierung Ovalstützwand Riebeckplatz Innenring;
- ▶ Hochstraßenstützenwechsel
- ▶ Straßenbahn
 - Inbetriebnahme neue Trasse West
 - Anschluss Franckestraße
- ▶ Straßenbaumaßnahmen Riebeckplatz (Komplettierung)
- ▶ evtl. Straßenbau Delitzscher Straße
- ▶ Komplettierung Beleuchtungsanlagen
- ▶ Freiflächen (Komplettierung)
- ▶ Pflanzmaßnahmen
- ▶ Glasdach an Ovalstützwand Riebeckplatz Innenring, Läden, Schaukästen, etc.



Geschichte: Platz wandelte immer wieder sein Gesicht



Schon mehrfach hat der einst prachtvolle Riebeckplatz im Laufe der Zeit sein Gesicht verändert. Die einst repräsentativsten Bauten, unter anderem das Hotel "Zur goldenen Kugel", fielen am 31. März 1945 einem Bombenangriff zum Opfer und wurden später abgerissen. Seine bisherige Gestalt erhielt der Platz in den 60-er Jahren der DDR.

Der Riebeckplatz war schon im Mittelalter wichtiger Kreuzungspunkt von Handelswegen, die nach Leipzig, Merseburg, Delitzsch und Magdeburg führten. Galgen, Rad und Rabenstein lagen hier. Deren grausiger Anblick blieb bis in das 19.

16/11/2010

Jahrhundert. Erst im Jahre 1809 wurde die Richtstätte abgebaut.

Trotz der grauenhaften Nachbarschaft stand an dem von Schweinen durchwühlten Platz schon um 1720 ein Gasthaus, das später "Zur goldenen Kugel" hieß und auch Hotel war. Auf dem Platz vor dem Galgtor hatten sich 1806 Preußen und Franzosen ein letztes Gefecht geliefert. Daran erinnerten Name und eingemauerte Kugel im Haus.

Seit 1827 hieß der Platz "Leipziger Platz". Er wurde unter anderem umgebaut, als 1840 die Magdeburg-Leipziger Bahn und 1846 die Thüringer Bahn ihren Betrieb aufnahmen. Seit 1891 trug der Platz den Namen "Riebeckplatz". Carl Adolph Riebeck lebte von 1821 bis 1883 und hatte sich als Industriekapitän der mitteldeutschen Braunkohle um den wirtschaftlichen Aufschwung Halles und der Region Verdienste erworben. Er besaß an diesem Platz ein Haus.

Das derzeitige Gesicht des Platzes, der zwischenzeitlich (1945-1991) "Thälmannplatz" hieß, ist das Gesicht der Umgestaltung in den Jahren 1964 bis 1970. Damals entstanden am Rand des Platzes Denkmale der Arbeiterbewegung, die zweispurige Hochstraße (Länge 238 m), der Fußgängertunnel, die beiden 22-geschossigen Wohnhochhäuser und das "Haus des Lehrers", ein neungeschossiges Bürohochhaus mit einer Aluminiumvorhangfassade.

Bereits Mitte der 30-er Jahre gab es Vorschläge zur Umgestaltung des Riebeckplatzes, welche jedoch keine Umsetzung fanden. Der Automobilklub schlug vor, die Grünanlage in der Mitte des Platzes zu beseitigen und dort einen Parkplatz mit einer Großtankstelle zu errichten. Für die Fußgänger sollte der Platz ganz gesperrt werden, und in der "Saale-Zeitung" wurde der Bau eines Fußgängertunnels angeregt. Dieser Tunnel sollte mit dem Bau von Luftschutzbunkeranlagen verbunden werden. Nachdem durch die Kriegereignisse der Platz schwer geschädigt wurde und in den Folgejahren das Verkehrsaufkommen auch rückläufig war, gab es erst zu Beginn der Sechziger die Notwendigkeit zur baulichen Neugestaltung des Platzes. Es handelte sich nun wieder um den verkehrsreichsten Platz der DDR mit 42 Kreuzungs- und Übergangsmöglichkeiten für nichtschienengebundene Fahrzeuge. Die fünf Linien der Straßenbahn ergaben weitere zehn Überquerungen des Platzes.



Zum 31. Januar 1961 war ein öffentlicher Wettbewerb zur Erlangung von Ideenentwürfen für die Gestaltung des Ernst-Thälmann-Platzes ausgeschrieben worden. Aus 53 Teilnehmern wurden zwei 2. Preise an das hallesche Kollektiv des Entwurfsbüros für Gebiets-, Stadt- und Dorfplanung und das des Bezirkes Leipzig vergeben. Mit der am 19. Juni 1964 erfolgten Grundsteinlegung für den Bau des Hotels "Stadt Halle" begann die Umgestaltung des Platzes. Als erstes altes Gebäude wurde 1964 die Gaststätte "Das Faß" gesprengt, danach folgten am 4. Mai 1965 die

Sprengung der ehem. Wäscherei "Solid", des "Apollotunnel" und zweier weiterer Häuser bis zur Zweigstelle der Sparkasse an der Ecke Ernst-Toller-Straße. Am 22. Mai 1965 erfolgte die Grundsteinlegung zur ersten Hochstraße der DDR am Thälmannplatz. Die damals aktuelle Verkehrsdichte von 3.500 bis 4.000 Fahrzeugen sowie 6.000 Fußgängern pro Stunde sollte in drei Ebenen bewältigt werden. Der Verkehrsstrom in Nord-Südrichtung wurde in sechs Metern Höhe verlegt und hatte eine Durchlassfähigkeit von 5.000 Fahrzeugen pro Stunde. Die Ost-West-Trasse wurde im Kreisverkehr unter der Hochstraße hindurchgeführt. Der Kreisverkehr verlief über eine vierspurige 16 m breite Fahrbahn mit einem inneren

Durchmesser von 100 m. Seine Kapazität lag bei 8.300 Fahrzeugen pro Stunde.

Durch die Entflechtung verringerte sich der bisher siebenarmige Kreisverkehr auf vier Arme. Für den starken Fußgängerverkehr, besonders die Berufspendler, wurde der Kreisverkehr mit einem Tunnelsystem unterquert.

Daneben entstanden rund um den Platz zwei 23-geschossige Hochhäuser, das Interhotel "Stadt Halle", Verwaltungsgebäude für die Wasserwirtschaft und den Starkstromanlagenbau, das "Haus des Lehrers" und eine Kaufhalle. Am 1. Mai 1965 erfolgte die Eröffnung des Informationszentrums "Thälmannplatz" für die Hallenser und interessierten Besucher. Bis Ende Oktober 1965 schufen 21.668 Hallenser in 143.963 Aufbaustunden einen Wert von 1.089.434 MDN auf der Baustelle des Thälmannplatzes.