



ELISABETH, DIE DRITTE

STADT WERK WISSEN

05



Inhaltsverzeichnis

Saaleübergang im Wandel der Zeit S. 4-11

Zeitreise durch Halles Brücken-Historie: S. 12-13

Die neue Elisabethbrücke S. 14-15

Ein Jahr, eine Brücke S. 16-20

Geschafft! Auch dank Ihnen. S. 21

Lieblingsstrecke Elisabethbrücke S. 23

Zwischen Wunsch und Wirklichkeit S. 26

René Rebenstorf zur Stadtentwicklung S. 27

Verborgен im Brückenfeiler S. 28-29

Blick über die Saale während der Bauarbeiten im April 2024



Liebe Leserinnen und Leser,

„Elisabeth, die Dritte“ ist fertig – und ein Symbol für die Weiterentwicklung unserer Stadt Halle (Saale) geworden. Denn die neu errichtete Brücke ist das bisher größte Neubauprojekt des Programms STADTBahn Halle. Mit diesem Programm wird der ÖPNV Halles bis 2030 in eine umweltfreundliche, moderne Zukunft geführt.

Der Ausbau der Mansfelder Straße, zu dem auch die neue Elisabethbrücke gehört, ist dabei eines der wichtigsten Teilprojekte. Denn auf dieser Verbindungsader für Straßenbahn, Rad- und Fußverkehr, zwischen Altstadt und Neustadt, verkehren täglich mehr als 50.000 Menschen.

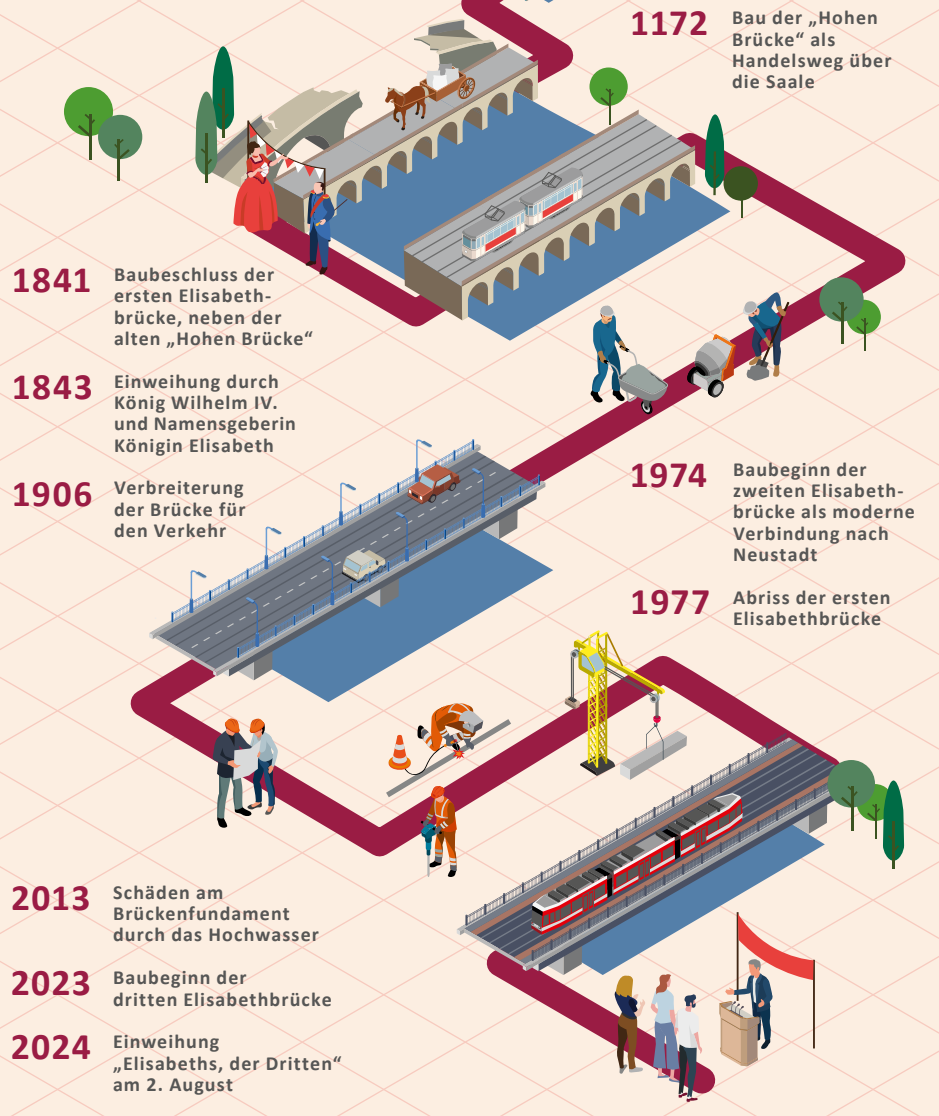
Durch die Schäden des Saale-Hochwassers im Jahr 2013 war der Neubau der Elisabethbrücke unumgänglich. Diese Notwendigkeit münzten alle Beteiligten mit großem Engagement und Weitsicht um: in die Möglichkeit, eine moderne, barrierefreie Brücke mit leistungsfähiger Straßenbahnanlage zu bauen. Der Neubau der nunmehr dritten Elisabethbrücke an dieser Stelle wird nicht nur aktuellen Bedürfnissen gerecht, sie bietet auch kommenden Generationen eine zukunftsfähige Infrastruktur für umweltfreundliche, urbane Mobilität.

Für den Einsatz und die Expertise aller Menschen, die an der Planung und Umsetzung dieses Projekts beteiligt waren, möchte ich mich deshalb herzlich bedanken. Einige kommen in dieser Ausgabe von „StadtWerkWissen“ selbst zu Wort, geben Einblick in die seit jeher abwechslungsreiche Historie der Elisabethbrücken, erzählen spannende Anekdoten aus der Bauzeit und ordnen die Bedeutung der Brücke für das Stadtleben ein.

Möge die neue Elisabethbrücke nicht nur zwei Stadtteile verbinden, sondern auch Vergangenheit und Zukunft, und vor allem: uns miteinander.

Herzlich, Ihr Egbert Geier
Bürgermeister der Stadt Halle (Saale)

Geschichte der Elisabethbrücke (1172–2024)



Die Historie: Saaleübergang im Wandel der Zeit

Die Elisabethbrücke verbindet Alt- und Neustadt – damals wie heute. An ihr lässt sich gut nachvollziehen, wie Halle sich von einer Siedlung zu einer Stadt entwickelte. Und später von der autogerechten Stadt zu einer, in der alle Verkehrsarten ausgewogen Raum finden sollen.

Die lange Geschichte des Brückenstandorts am Saalearm im Westen der Stadt reicht bis in das Mittelalter zurück: Um 1120 florierte und wuchs Halle – dem Salzhandel sei Dank. Das Salz musste unter die Leute gebracht werden. Allerdings legte die häufig über die Ufer tretende Saale oft wichtige Handelswege vorübergehend lahm.

Eine Brücke musste her! 1172 wurde sie gebaut, an einem Standort, der eine gute Verbindung von Halle Richtung Westen, in den Harz bis nach Kassel bot: Die Brücke erstreckte sich in etwa vom heutigen Rennbahnkreuz im Westen bis zur Ostseite der heutigen Elisabethbrücke. Diese „Hohe Brücke“ war damals die einzige Möglichkeit, bei Hochwasser trockenen Fußes oder Fuhrwerks in die Stadt oder aus ihr heraus zu kommen. Denn im Süden Halles trat die Saale bei Hochwasser schon eher über die Ufer.

Zur „Hohen Brücke“ heißt es im ersten Band der „Geschichte der Stadt Halle“: „Das erste gemeinsame Werk, das die hallischen Bürger (*cives Hallenses*) in Angriff nahmen, war 1172 der Bau einer steinernen Saalebrücke, um einen sicheren Anschluss an den westlichen Handelsverkehr zu

gewährleisten“. Die rund 300 Meter lange Brücke wurde nicht über den Fluss gebaut, sondern der Länge nach durch den Saalearm. Die Bogenbrücke verlief – daher ihr Name – aufgrund des hohen Bogens steil bergan.

Sagen vom Saalnix und vom Esel, der auf Rosen geht

Laut einer Sage trieb der Wasserdämon Saalnix während des Baus sein Unwesen: Er fühlte sich vom Brückenbau gestört und riss jede Nacht ein, was die Arbeiter zuvor gebaut hatten. Sie baten einen Priester um Rat. Er empfahl, ein christliches Kreuz in den Brückenpfeiler einzumauern. Davor hätten Wesen wie der Saalnix Angst. Die Brückenbauer folgten dem Rat, und tatsächlich konnte so der Saalnix keinen Schaden mehr anrichten. Deshalb schnitt er den Brückenbauern vom Ufer aus wütende Grimassen und fletschte die Zähne. Ein Reliefstein im Pfeiler zwischen dem zweiten und dritten Bogen erinnerte an die Saalnix-Fratze. Weil er aussah wie ein Affe, taufte der Volksmund ihn „Saalaffe“. Das historische Relief gehört der Stadt. Interessierte können es im Salinemuseum anschauen.

Auch die vielleicht wichtigste Sage Halles hat unmittelbaren Saale-Bezug und entstand als es noch keine Brücke gab: Im 10. Jahrhundert besuchte Kaiser Otto I. Halle. Die Einwohnerinnen und Einwohner schmückten ihm zu Ehren die Häuser und streuten Rosen auf die Straßen Richtung Markt, wo sie den Kaiser gebührend empfangen wollten. Da ausgerechnet an diesem Tag wieder einmal Hochwasser war, kam dieser jedoch auf anderen Wegen in die Stadt. An seiner statt trabte ein Müllersbursche auf einem Esel über die rosengebetteten Straßen – der Sage zufolge jubelten die Hallenser ersatzweise ihm zu. Der Eselsbrunnen am Alten Markt erinnert an diesen „Esel, der auf Rosen geht“.

Elisabeth, die Erste erleichtert den Fuhrwerksverkehr

1503 wurde die „Hohe Brücke“ saniert und im 30-jährigen Krieg (1618–1648) dann von den schwedischen Truppen teilzerstört. Weil Halle das Geld für einen Neubau fehlte, reparierte

man die „Hohe Brücke“ lediglich notdürftig. Erstaunlicherweise hielt das Bauwerk noch rund zwei Jahrhunderte aus. Ab 1839 stürzten einzelne Teile der Futtermauer ein – die Statik strauchelte. Deshalb beschloss die Stadt 1841 den Neubau einer Brücke etwa „22 Ruten von der Hohen Brücke entfernt“. Die damals übliche preußische Rute entspricht etwa 3,77 Metern.

Apropos Preußen: Ab 1816 begann der Bau der Preußischen Staatschausee Nr. 60, die von Berlin über Wittenberg – Bitterfeld – Halle – Eisleben – Sangerhausen – Nordhausen bis nach Kassel führte. Diese Chausseen lagen höher, hatten Abwassergräben, waren gepflastert und besser für Fuhrwerke geeignet. Beim Brückenbau wurde deshalb auch die Straße aufgefüllt und auf das Niveau der Chaussee angehoben. In nur einem Jahr wurde die Elisabethbrücke mit neun Bögen und acht massiven Mittelpfeilern aus Nebbraer Sandstein errichtet. Mit dessen Abbau begann man bereits 1182 und verwendete ihn für Massbauten sowie als Werk- und Mauerstein.



Bei der ersten Elisabethbrücke handelte es sich eigentlich um zwei Bauwerke: Der Elisabethbrücke mit neun Bögen, rechts im Bild, einem Damm am Sandanger und der westlich anschließenden Siebenbogenbrücke.

Der Bau der Elisabethbrücke gestaltete sich durch die Saaleströmung schwierig. Dennoch fand die feierliche Eröffnung pünktlich am 14. November 1843 statt, im Beisein des preußischen Königs Friedrich Wilhelm IV. und Elisabeth, seiner Frau. Allein schon ihre Anwesenheit zeigt, wie bedeutend die Brücke war. In dieser Zeit benannte man im ganzen Königreich Preußen viele neu entstandene Straßen und Plätze nach Elisabeth. Sie war die Tochter des Königs Maximilian I. von Bayern und Sisis Patentante. Angeblich wurde die spätere Kaiserin von Österreich sogar nach ihr benannt. Die preußische Elisabeth jedenfalls soll kunstsinzig gewesen sein und sich sehr für die Freundschaft zwischen Preußen und Österreich eingesetzt haben.

Mit der Halle-Hettstedter Eisenbahn in die Heide

Die Elisabethbrücke mit der fünf Meter breiten Fahrbahn und den beidseitigen Fußwegen von je 1,40 Meter Breite passte einige Jahrzehnte gut zum Verkehr Halles. Ab 1870 entstanden an der Saale und deren Nebenarmen erste Flussbäder, oft getrennt nach Männern und Frauen. Als letztes eröffnete das Luisenbad – eines der größten Bäder nahe der Elisabethbrücke, welches seine Badegäste zum Abtauchen in der „Wilden Saale“ einlud. Dort beaufsichtigten Halloren als Bademeister die Badegäste. Allerdings schlossen in den 1940er Jahren diese Flussbadestellen eine nach der anderen: Die Saale wurde zu dreckig.

Zunächst aber ließ es sich dort vergnügt baden – im Luisenbad mit Blick auf die Dampflochs der



Eine der damals modernen Lokomotiven der Firma Krauss verlässt in den 1930er Jahren über die Saalebrücke den Bahnhof Kloster.

Halle-Hettstedter Eisenbahn. Sie querten schon seit 1896 die Saale südlich der Elisabeth- und Siebenbogenbrücke, weiter zur Innenstadt und zum halleschen Hauptbahnhof. Da Nordwestlich von Halle die Reichsbahn nicht fuhr, wurden die Fabriken in diesem Bereich logistisch behindert. Auf Initiative von Zuckerfabrikanten und weiteren Unternehmern entstand deshalb die private Eisenbahngesellschaft, um den Güterverkehr in diesem Gebiet zu ermöglichen. So befand sich – heute nur noch schwer vorstellbar – im 20. Jahrhundert auf der Mansfelder Straße ein richtiger Bahnhof samt Wartehalle und Lokschuppen. Auch der Personenverkehr auf der Strecke wuchs schnell, ließ sich so nun die Heide direkt erreichen.

50 Zentimeter zwischen Hafen- und Straßenbahn

Der Verkehr wuchs, erst recht, als ein weiteres Ausflugsziel eröffnete: die Pferderennbahn. Die Anlage errichtete der Sächsisch-Thüringische Pferdezuchtverein als Ersatz für das Gelände an den Beuchlitzer Wiesen. Es war so beschwerlich zu erreichen, dass die Hallenser fernblieben. Die moderne Rennbahn nahe des Hettstedter Bahnhofs, mit überdachter Haupttribüne im Jugendstil, bot rund 900 Gästen Platz. Die Presse schrieb

über den ersten Renntag am 27. Juli 1913: „Eine neue Epoche für die Rennen zu Halle ist angebrochen. Wie oft haben wir früher neidisch nach Leipzig und Magdeburg geblickt, wo die Rennstage stets so glanzvoll verliefen. Vor unserem Auge breitete sich diesmal eine ganz gewaltige Zuschauermenge aus, die den Beweis dafür lieferte, daß die Pferderennen auch in Halle volkstümlich im weitesten Sinne werden dürften.“

Damit behielt die Zeitung recht: Der Ausflugsverkehr stieg letztendlich so stark an, dass die Elisabethbrücke durch auskragende Eisenbetonkonsolen von acht auf 16 Meter verbreitert wurde. Die Siebenbogenbrücke, bis 1926/1927 das Nadelöhr an Ausflugstagen, wurde schließlich auch verbreitert. Daraufhin konnte auch endlich die Straßenbahn ihre Strecke verlängern.

Technische Sensation am Gimritzer Damm

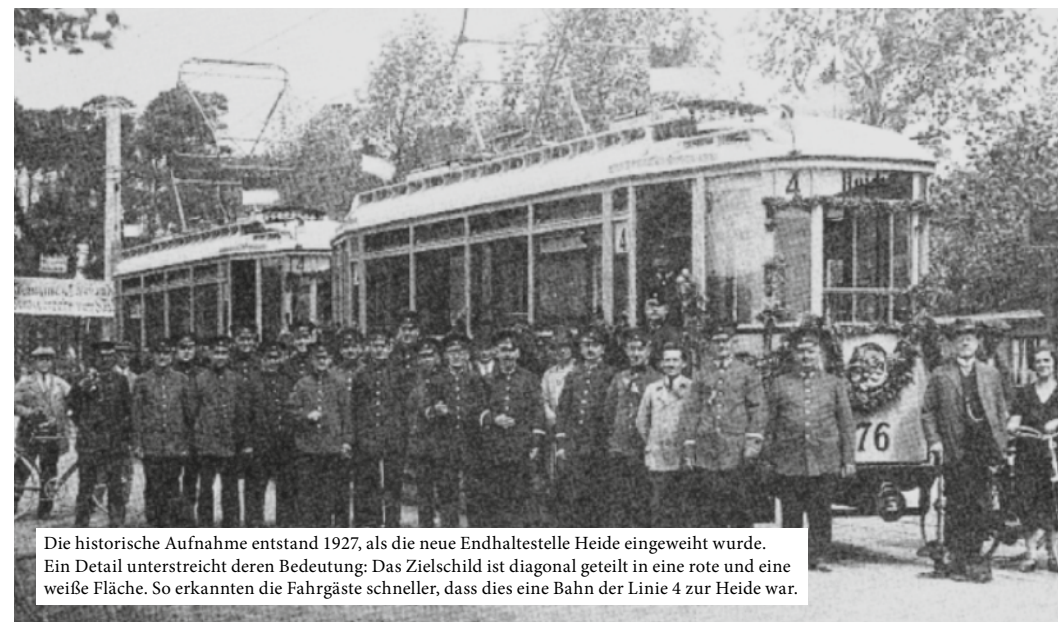
Die Städtische Straßenbahn baute in der Hafensstraße ein Aufstellgleis, um den Ausflugsverkehr zu stemmen. Mehrere Jahre teilten sich Hafens- und Straßenbahn den viel zu engen Verkehrsraum. Nachdem jedoch die Siebenbogenbrücke verbreitert worden war, entstand für die Straßenbahnlinie Vier die neue Endhaltestelle Heide, mit einem Gebäude, Kassen sowie einer Bahnsteigsperrle. Nun konnten Hallenser die Heide komfortabel erreichen, was sie auch rege nutzten. Der Straßenbahnverkehr wurde dicht getaktet: Von mittags bis in den späten Abend hinein fuhren alle sechs Minuten Straßenbahnen – an den Ausflugssonntagen sogar mit zusätzlichen Wagen.



Nur 50 Zentimeter trennten Hafensbahn und Straßenbahn in der Hafensstraße, wenn hier bei viel Ausflugsverkehr Straßenbahntriebwagen abgestellt wurden.



Vor dem Empfangsgebäude der Halle-Heitstedter Eisenbahn warten Fahrgäste auf die Weiterfahrt mit der aus der Heide kommenden Straßenbahn.



Die historische Aufnahme entstand 1927, als die neue Endhaltestelle Heide eingeweiht wurde. Ein Detail unterstreicht deren Bedeutung: Das Zielschild ist diagonal geteilt in eine rote und eine weiße Fläche. So erkannten die Fahrgäste schneller, dass dies eine Bahn der Linie 4 zur Heide war.

Technikfreunde begeisterten sich hier für ein besonderes Detail: Auf der Strecke zur Heide wurde ab der Rennbahn erstmals bei einer Straßenbahn eine Fahrleitung mit Trageseilen und automatischer Nachspannvorrichtung installiert. Das erregte auch in der Fachpresse Aufsehen. Bis dahin gingen die Oberleitungen von allen Straßenbahnstrecken an einfachen, querverspannten Drähten. Aufgrund der höheren Temperaturen im Sommer dehnten sich diese aus, was bei einer Fahrgeschwindigkeit von bis zu 40 km/h nicht störte. Doch die Straßenbahnen konnten eigentlich schneller fahren – die neue Technik war also sehr willkommen.

Neustadt erfordert neue Straßen und Brücken

Über die erste Elisabethbrücke verkehrten alle Straßenbahn-Wagenmodelle – Lindnerwagen, LOWA-Triebwagen, Gotha-Züge – nach 1945 manchmal auch Überlandwagen. Nur die roten Tatra-Wagen fuhren die Strecke nicht, denn die

Brücke wurde im Ersten Weltkrieg beschädigt und war baulich in schlechtem Zustand. Ab den 1960er Jahren veränderte sich der gesamte Straßenzug Mansfelder Straße und dessen Nutzung: Die Deutsche Reichsbahn stellte 1968 den Personenverkehr ein und ließ den Bahnhof Kloster abreißen. Einen Teil der Gleistrasse ab Halle-Neustadt über Nietleben nach Dölau nutzte die neu eröffnete S-Bahn.

Mit Halle-Neustadt entstand die wohl bedeutendste Stadtneugründung der Nachkriegsmoderne und mit ihr: sehr viel PKW-Verkehr. In den Plattenbauten von „HaNeu“ lebten bald schon rund 39.000 Menschen (1980: mehr als 93.000). Ursprünglich wurde der Stadtteil als Arbeiter-Wohnstandort entwickelt, für die Belegschaft der Chemiewerke Buna und Leuna. Beide hatten als Arbeitgeber einen weiten Einzugskreis. Halle-Neustadt sollte als sozialistische Musterstadt dienen und das Leitbild als „Stadt der kurzen Wege“ verkörpern.

„HaNeu“ lässt die Verkehrsströme wachsen

In der Praxis entwickelte sich „HaNeu“ jedoch nicht entsprechend der am Reißbrett entworfenen Pläne. Häufig arbeiteten bei Paaren, die in Halle-Neustadt lebten, nicht beide in Buna oder Leuna. Zudem gab es vor Ort kein Warenhaus und auch für kulturelle Angebote fuhren die Bewohner in die Innenstadt. So entwickelte sich Richtung Halle-Altstadt dichter Verkehr, während Halle-Neustadt für viele eine Schlafstadt blieb. Weder die Elisabethbrücke noch die Verkehrsführung über die Herrenstraße und den Hallorenring waren den neuen Verkehrsausmaßen ansatzweise gewachsen. Die Mansfelder Straße entwickelte sich zum Nadelöhr.

Dazu kamen Pläne, die Fließgeschwindigkeit der Saale zu erhöhen. Denn die Belastungen des Flusses mit Abwässern der Industrie führten

insbesondere im westlichen Flussverlauf der „Wilden Saale“ zu störenden Gerüchen. Der Bau der Hochstraße sollte Staus vermeiden und das Stadtzentrum Halles entlasten. Dafür veränderte man den Flusslauf der Saale stark: Die Saalearme am Sandanger und am Ratswerder wurden verfüllt. Für den Neubau einer namenlosen Brücke weiter südlich in Fortsetzung der Hochstraße schüttete man mächtige Dämme in der Aue auf.

Es war die Zeit der autozentrierten Stadt, auch in Halle. Pläne zur Anbindung Halle-Neustadts mit einer eigenen Straßenbahnlinie blieben deshalb bis in die 1990er Jahre in der Schublade. Allerdings ließ man den breiten Grünstreifen bei der Magistrale mit dem Hintergedanken anlegen, dort später vielleicht einmal Straßenbahngleise entlangzuführen.



Blick auf die Elisabethbrücke Richtung Altstadt um 1970: Die Fernverkehrsstraße 80 führte noch über die Brücke – Autos, Straßenbahnen, Fuß- und Radverkehr mussten sich arrangieren.

Damals und heute Halles wichtigste Verbindung zwischen Alt- und Neustadt

1976 wurde die zweite Elisabethbrücke nach zweijähriger Bauzeit eingeweiht, errichtet auf der Achse der ehemaligen Eisenbahnbrücke. Über die Spannbetonbrücke führte fortan der Straßenbahn-, Rad- und Fußverkehr, getrennt vom Autoverkehr auf der Hochstraße. „Elisabeth, die Erste“ sowie die Siebenbogenbrücke wurden abgerissen. Als die enge Gleisführung am Hallmarkt umgebaut worden war, fuhren ab 1978 auch auf der Linie Vier Tatravagen. Sie konnten nun in Kurvenbereichen auch passieren, wenn ihnen ein Wagen in entgegengesetzter Richtung entgegenkam.

1999 wurde Halle-Neustadt per Straßenbahn an die Altstadt angebunden, mit einem eigenen Gleiskörper auf der Magistrale. In diesem Jahr

zehnt veränderte sich der nun eingemeindete Stadtteil stark: Nach der Wende zogen viele Menschen weg, leerstehende Häuser wurden abgerissen, einige auch saniert, um die Wohnqualität zu verbessern. Die Bedeutung der Elisabethbrücke für den Straßenbahnverkehr wuchs jedoch mit der neuen Strecke – seit 1999 und bis heute fahren sechs Linien über die Brücke.

Seit August 2024 fahren sie über Elisabeth, die Dritte. Wie ihre Vorgängerin wurde auch sie in nur rund einem Jahr Bauzeit errichtet – eine enorme Leistung für diese zentrale Verkehrsader. Während der Bauzeit setzten die Verantwortlichen eine Zeitkapsel in den Brückenpfeiler auf der Altstadtseite ein – als aktuellste Erinnerung an eine der wichtigsten Verbindungen. Seit jeher ist sie für Halle und ihre Gesellschaft bedeutend und passte sich immer wieder neuen Gegebenheiten an.



Eine Straßenbahn fährt über die zweite Elisabethbrücke Richtung Altstadt, im Hintergrund die Punkthochhäuser Rennbahnkreuz. Elisabeth die Zweite lag auf den Fundamenten der einstigen Eisenbahnbrücke.

Zeitreise durch Halles Brücken-Historie: Wo Panzer rollten und Eis geliefert wurde

Egbert Kluge tauchte im Stadtarchiv tief in die Historie der Mansfelder Straße ein. Er war mehr als 20 Jahre Marketingchef der HAVAG. Inzwischen in Rente, bleibt er den Straßenbahnen aber treu: Im Verein Hallesche Straßenbahnfreunde bewahrt er Geschichte.

Die Geschichte der Mansfelder Straße reicht bis ins tiefe Mittelalter zurück – welcher Teil ist besonders spannend? Der gesamte Straßenzug und die Brücken wurden immer wieder umgebaut, ausgebaut, neugebaut. Sie spiegeln also die Veränderungen, die der Verkehr und das Stadtbild durchliefen. Als es noch keine Kühlschränke in den Haushalten gab, fuhren zum Beispiel die LKW mit den Eis-Lieferungen für die halleschen Haushalte über die Elisabethbrücke. Ich

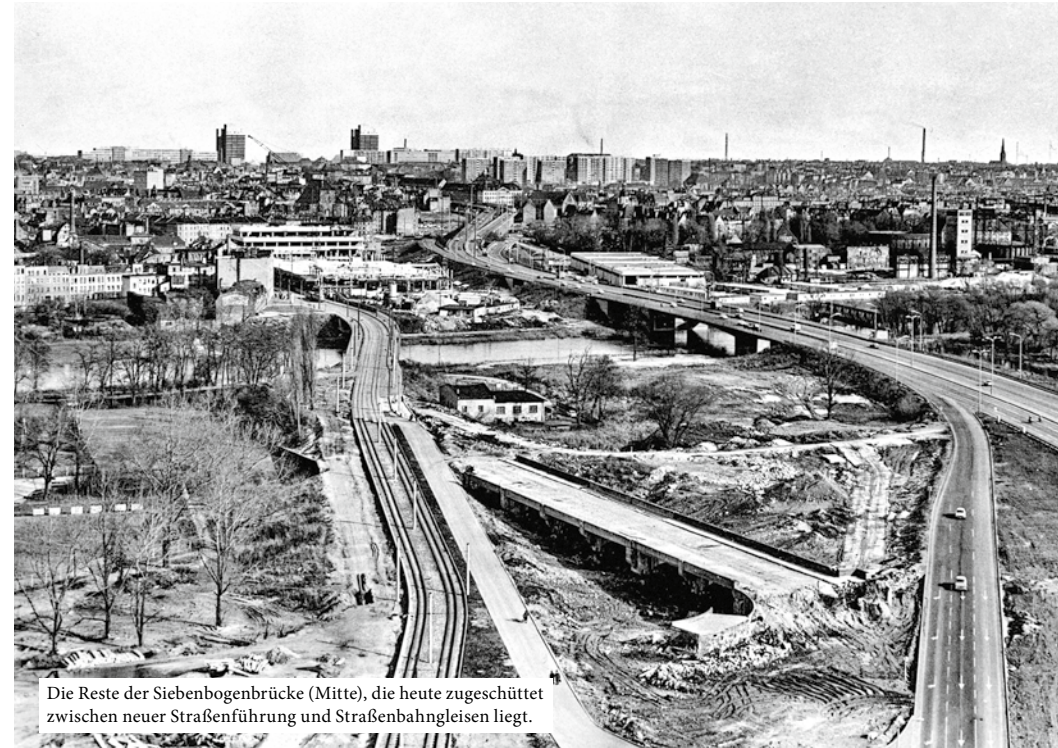


Egbert Kluge, ehemaliger Marketingchef der HAVAG

selbst lebe seit meiner Kindheit in Halle. In den 1970er Jahren erhöhte sich der Kfz-Verkehr auf der Fernverkehrsstraße 80 in Halle deutlich. Damals quälte sich der gesamte Fernverkehr durch die schmale Herrenstraße und Mansfelder

Straße Richtung Rennbahnkreuz auf einer Infrastruktur der 1920er Jahre. Heute beurteilen wir die Hochstraße meist unter ästhetischen Aspekten. Das Urteil fällt deshalb nicht sehr prächtig aus. Damals und bis heute war es für die Verkehrsqualität allerdings ein Glück, dass sie erbaut wurde. Es ist der einzige leistungsfähige Saaleübergang in Halle, auch 50 Jahre nach seinem Bau.

Worüber haben Sie während der Archivrecherche gestaunt? Zunächst mal über den Umfang des historischen Materials: Im Lesesaal des Stadtarchivs warteten bei meinem Recherche-Termin 14 Aktenordner auf mich, mehr als zwei Meter Historie. Erstaunlich, was



Die Reste der Siebenbogenbrücke (Mitte), die heute zugeschüttet zwischen neuer Straßenführung und Straßenbahngleisen liegt.

alles bewahrt wurde – allein das zeigt, wie bedeutend die Elisabethbrücke für Halle seit jeher ist. In den Unterlagen aus der Nachkriegszeit las ich, dass im Zweiten Weltkrieg ein Bogen der Brücke gesprengt wurde. Als die amerikanischen Alliierten in Halle waren, wurde eine provisorische Brücke errichtet. Die Sowjets fuhrten dann wohl mehrmals mit Panzern darüber. Der kaputte Brückenbogen musste deshalb 1947 dringend saniert werden, wie detaillierte Materialfreigabelisten zeigen. Das interessanteste Foto, das ich gefunden habe, zeigt die Reste der Siebenbogenbrücke (siehe oben).

Die Archivfotos zeigen, dass der Straßenzug heute vollkommen anders aussieht als noch

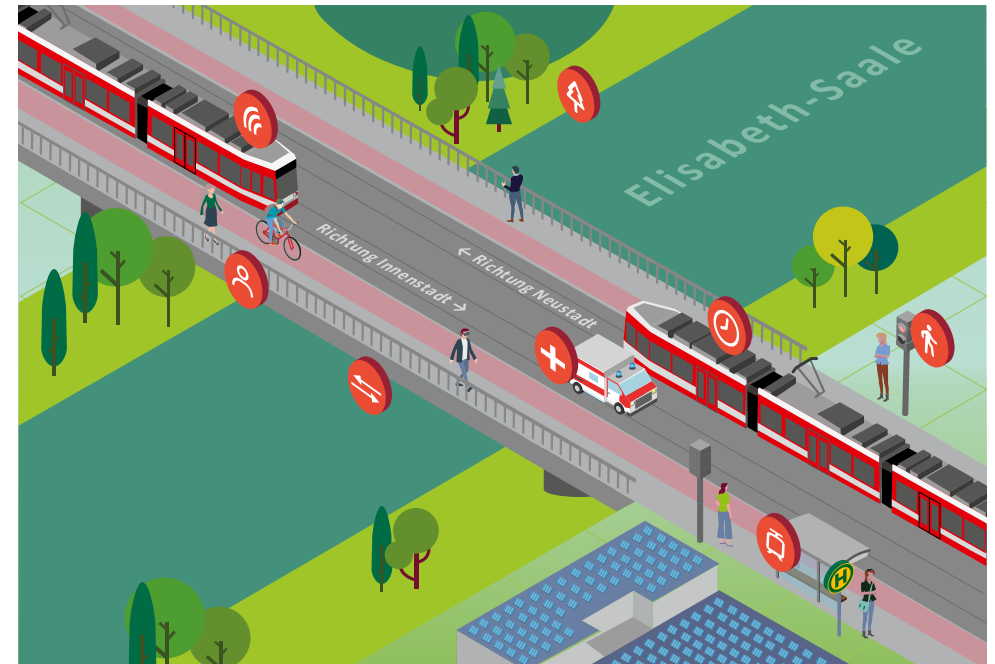
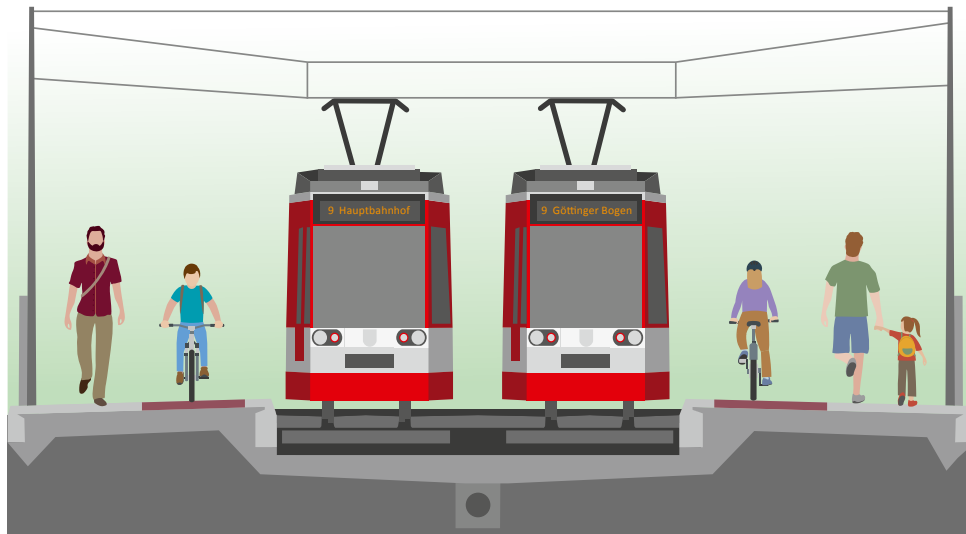
damals im 20. Jahrhundert. Der Straßenzug wurde immer wieder aktuellen Anforderungen angepasst. Die mittlere Mansfelder Straße hat sich durch das Lührmann-Kaufhaus zum Beispiel komplett verändert. Wie übrigens auch die Saale: Um 1906 gab es laut Archivakten Pläne, die Saale weiter in Richtung Süden mit dem Mittellandkanal schiffbar zu machen. Deshalb wurde an den Brücken erstmal nicht weiter gebaut. Von den historischen Bauten am Saaleufer selbst ist nur das Gebäude des einstigen Luisenbads erhalten, das heute dem Halleschen Anglerverein gehört. Östlich der Elisabethbrücke sind auf der nördlichen Seite der Mansfelder Straße noch einige Altbauten erhalten.







Die neue Elisabethbrücke: modern, sicher, verkehrsfreundlich

Das Ziel der Baumaßnahme war die „bedarfsgerechte Neuaufteilung des Verkehrsraumes“ – was heißt das für die Menschen, die über die Elisabethbrücke fahren und laufen?

Die Elisabethbrücke passieren mehr als 40.000 Fahrgäste täglich. Zukünftig sind auf der neuen Brücke alle Verkehrsarten voneinander getrennt, wodurch Straßenbahn-, Fußgänger- und Radverkehr sich den Straßenraum ausgewogen teilen: Der Radverkehr bekommt eigene, zwei Meter

breite Radwege in beide Richtungen. Die Gehwege sind jeweils 2,50 Meter breit. In der Mitte der Brücke verkehren in einer leistungsfähigen Straßenbahnanlage sechs Linien. Die Brücke ist so angelegt, dass in Zukunft auch eine siebte Linie verkehren könnte.



-  Ein spezieller Unterbau für die Schienen sorgt dafür, dass Vibrationen und Geräusche reduziert werden.
-  Außer Straßenbahnen dürfen Feuerwehre und Rettungsdienste als einzige Fahrzeuge die Brücke als schnelle Verbindung in die Innenstadt nutzen.
-  Der Sicherheitsabstand zwischen den Verkehrsteilnehmenden wurde erhöht.
-  Die Fahrplansicherheit steigt, weil die Straßenbahnen störungsfreier fahren.
-  Zwischen Tennisplatz Sandanger und Holzplatz/Hafenstraße tragen über 50 heimische Bäume, 5.000 Quadratmeter Gehölzstrukturen und 4.500 Quadratmeter entsiegelte Fläche zu einem grünen Stadtklima bei.
-  Die barrierefreie Haltestelle Saline hat eine gesicherte Fußgängerquerung mit Ampel.
-  Tausende Meter Versorgungsleitungen für Gas, Energie, Strom, Wasser und Kommunikation laufen verborgen über die neue Elisabethbrücke.
-  Mittelfristig plant die HAVAG mehr 45 Meter lange – und damit größere – Wagen einzusetzen. Die Bahnsteige haben deshalb bereits diese Länge.

Die Baustelle: Ein Jahr, eine Brücke

Während die HAVAG im Auftrag der Stadt eine wichtige Verkehrsader Halles umbaut, rollt der Straßenbahn- und Radverkehr weiter. Ein Blick hinter die Kulissen des besonderen Bauprojekts.



Bisher mussten sich die Verkehrsteilnehmer am „Nadelöhr Elisabethbrücke“ miteinander arrangieren.

fundamente im Wasser und die tragende Unterkonstruktion sehr schwer geschädigt. Eine Untersuchung ergab, dass die Schäden irreparabel waren. Ein Neubau, finanziert aus Fluthilfemitteln, war dafür die einzig sinnvolle Lösung. So begann die Planung zu „Elisabeth, der Dritten“, eines der größten Bauvorhaben in der jüngeren Stadtgeschichte Halles. Die neue, 146 Meter lange Elisabethbrücke ist eine Verbundkon-

struktion aus 60 Meter Stahlträgern und vorgefertigten Betonfertigteilen mit einer Spannweite von 17 Metern über die Saale. Gegründet ist sie auf insgesamt 46 Bohrpfählen bestehend aus Beton und Bewehrungsstahlkörben, die gemeinsam eine tragfähige Gründung für das Brückenfundament bilden.

Von Beginn an war klar: Der Neubau bietet die Chance, diesen wichtigen Saaleübergang an die moderne Entwicklung der Stadt anzupassen. Für den Straßenbahn-, Fußgänger- und Radverkehr verbessert sich die Verkehrsqualität und Sicherheit, da sie räumlich voneinander getrennt werden. Das trägt auch zur Fahrplantreue der sechs

Straßenbahnlinien bei, die über die Brücke fahren – und künftig eben nicht mehr zuckeln. Im zweiten Bauabschnitt Saline, hinter der Brücke, entstand die neue, nun barrierefreie Haltestelle „Saline“ mit einer durch eine Ampel gesicherten Fußgängerquerung.

*Wichtiger Leitungsträger:
Tausende Meter Versorgungsleitungen*

Bei einem Havariefall könnte die neue Elisabethbrücke zumindest vorübergehend auch für den Autoverkehr geöffnet werden. Rettungskräfte und die Feuerwehr nutzen sie als schnelle Verbindung in die Innenstadt und umfahren so in Situationen, in denen jede Sekunde zählt, die staubelastete Kfz-Hochstraßenbrücke. Die Elisabethbrücke böte auch Kapazität für eine mögliche siebte Straßenbahnlinie in der Zukunft – das STADTBAHN-Programm zielt schließlich auf eine umweltfreundliche Verkehrswende ab. Es ist gut möglich also, dass die Mobilität via öffentlichem Nahverkehr in den nächsten Jahren zunimmt. Da die HAVAG mittelfristig plant, 45 Meter lange Straßenbahnwagen verstärkt einzusetzen, wurden die Bahnsteige der Haltestellen vorausschauend schon in dieser Länge gebaut.

Die Elisabethbrücke verbindet die Innenstadt mit Halle-Neustadt und den nördlichen Stadtteilen entlang der Heide nicht nur als Verkehrsader. Sie ist zudem wichtige Versorgungsader: Die Kabel für Strom und Gas sowie Internet führen in einem beeindruckenden Sammelkanal unterhalb der Straße durch die Brücke. Ebenso eine neue große Trinkwasserleitung, die als Ring verlegt wurde, um in beide Richtungen speisen zu können. Die Gasleitungen verlaufen außen an der Brücke, damit in einem Havariefall kein Gas in den Sammelkanal austritt.



Auch wichtige Versorgungsadern (hier eine Trinkwasserleitung) wurden auf der Brücke neu verlegt.

Bauen unter rollendem Rad: Straßenbahnen und Radverkehr queren die Baustelle

Die komplexe Baumaßnahme haben alle Beteiligten in nur rund einem Jahr umgesetzt. Unter „rollendem Rad“: So nennen Planer Baustellen, bei denen keine langen Vollsperrungen möglich sind und die daher bei laufendem Verkehr stattfinden müssen. Wie lässt sich bei einem solchen Projekt Zeit sparen? Zum einen durch die modulare Bauweise der Brücke: Die Betonelemente wurden fertig angeliefert und unmittelbar nach der Stahlträgermontage verbaut. Zum anderen durch Manpower; die Elisabethbrücke ist Bestandteil des STADTBAHN-Projektes „Ausbau Mansfelder Straße West“ und somit Teil des gesamten Streckenabschnitts zur Innenstadt.

Damit die Straßenbahnen während der Bauarbeiten den gesperrten Bereich befahren konnten, wichen sie auf eigens verlegte Bauweichen aus und fuhren eingleisig in beide Richtungen. Bei den Schienen gab es Lieferprobleme, doch glücklicherweise konnte eine Leipziger Gleisfirma aushelfen und der Bau startete pünktlich. Während der Bauzeit musste das Liniennetz verändert werden. Es fuhren die Linien Zwei, Neun und Zehn auf der Strecke – halb so viele wie sonst.



Geschickt manövrieren die langen Straßenbahnen auch durch die engsten Abschnitte der Baustelle.

Ende einer 60 Meter langen Straßenbahn kaum noch einzusehen. Die verlängerten Straßenbahnzüge waren dennoch die einzige Möglichkeit, um die benötigten Kapazitäten zu erreichen – zu den Hauptverkehrszeiten wollen immerhin 20.000 Menschen über die Saale – pro Richtung.

Aufgrund der zu kurzen Haltestellen konnten die überlangen Straßenbahnen nicht im gesamten Stadtgebiet fahren. Da außerdem nur drei statt sechs Linien verkehrten, waren dennoch größere Fahrplananpassungen nötig, die fast alle Linien

betrafen. Doch immerhin dienten sie dem höheren Ziel, das mit der erfolgreich und pünktlich abgeschlossenen Baustelle erreicht wurde: Auf der Elisabethbrücke kommt sich nun niemand mehr in die Quere.

Jedoch mit Zügen in sogenannter Doppeltraktion, die 60 statt wie üblich 30 Meter lang waren. An mehreren Stellen auf der Strecke wurde es wirklich eng – eine Herausforderung für das Fahrpersonal. Von der Fahrkabine aus ist das

Die Elisabethbrücke in Zahlen

- **146 Meter** Brückenlänge
- **60 Meter** freie Spannweite über die Saale
- etwa **5.500 m³** Baugrubenaushub für Fundamente und Pfeiler
- **46 Bohrpfähle** mit einer Gesamtlänge von etwa **975 Meter**
- **1.500 m³** Beton für Fundament und Pfeiler
- circa **685 Tonnen** Stahlhohlkastenträger
- rund **370 Stahlbetonfertigteile** für Gleis-, Straßen-, Rad- und Gehwegoberbau
- **35 Millionen Euro** Gesamtinvestition Stadtbahn und Brückenneubau
- Maßnahmenträger Hallesche Verkehrs-AG im Auftrag der Stadt Halle

Die Baustelle im Überblick

Februar 2023

Beginn des Ersatzneubaus: Das Baufeld wurde freigemacht und damit begonnen, die Strom-, Gashochdruck- und Trinkwasserleitungen umzuverlegen.

April und Mai 2023

An zwei Sperrwochenenden wurden alle vorbereitenden Arbeiten in Rekordzeit erledigt: das Umverlegen von Ver- und Entsorgungsleitungen, der Ausbau der Gleisanlagen und die Einrichtung des neuen Gleisbetts sowie weitere Bauvorbereitungen.

Juli 2023

Mit riesigen Baumaschinen wie dem Großbohrgerät wurden auf beiden Seiten der Saale etliche Pfahlgründungen für die Brückenpfeiler und das Widerlager in den Boden eingebracht, um ein tragfähiges Brückenfundament zu errichten.



September – November 2023

Schwerlasttransporte brachten nachts die acht gewaltigen Stahlteile auf die Baustelle. Auf engstem Raum lenkte der Kranführer diese an ihren Platz. Anschließend wurden sie sicher mit Bolzen verbunden, zusammenschweißt und vor Korrosion geschützt.



März 2024

Zum Bauprojekt gehörte auch der Umbau der Mansfelder Straße, unter anderem mit Leitungstiefbauarbeiten und darauffolgenden Schweißarbeiten im Gleisbereich beim Verlegen der neuen Straßenbahngleise.



März 2024

Tausendfüßler oder Fischgräte? So sah der Brückenkörper der neuen Elisabethbrücke von oben aus, mit komplett verlegten Querträgern und Fahrbahnplatten.



April 2024

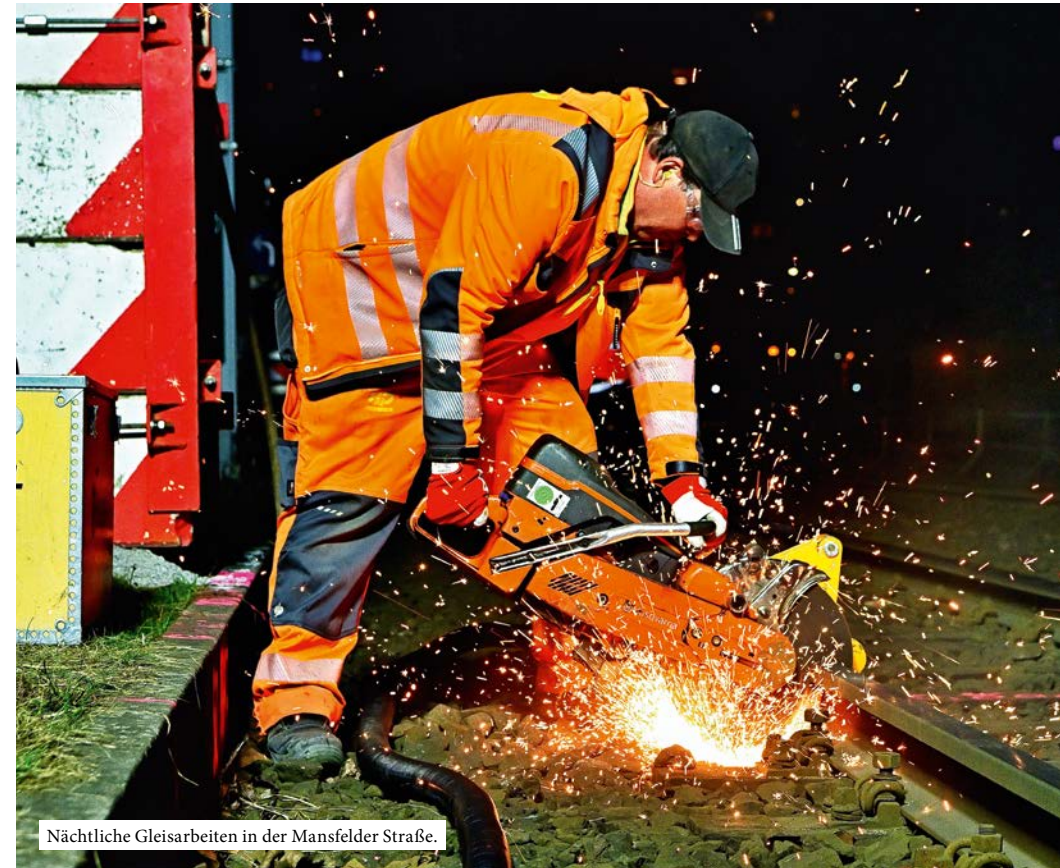
Mehr als 300 m³ Beton – geschätzt 800 bis 900 Tonnen – werden über lange „Rüssel“ auf die Brücke gepumpt.



August 2024

Einweihung der neuen Elisabethbrücke.

Geschafft! Auch dank Ihnen.



Nächtliche Gleisarbeiten in der Mansfelder Straße.

Baumaßnahmen in dieser Größenordnung sind unweigerlich Störfaktoren im täglichen Leben – heimlich, still und leise Brückenbauen geht eben nicht. Wir bedanken uns deshalb herzlich bei allen Hallenserinnen und Hallensern, den

Anwohnern sowie den Geschäften und Institutionen rund um die Elisabethbrücke für ihre Geduld und Nachsicht während der Bauzeit, insbesondere an den Sperrwochenenden und bei nächtlichem Baulärm. Und jetzt: is jud!

„Das war ein Mammutprojekt“

Erhard Krüger betreute für die Hallesche Verkehrs-AG als Bereichsleiter Infrastruktur den Neubau der Elisabethbrücke.

Wie oft waren Sie während der Bauzeit vor Ort an der Saale? Mindestens einmal pro Woche, denn wir hatten mit allen Baubeteiligten wöchentliche Besprechungen. Bei einem Bauprojekt dieser Dimension kommt ein großer Strauß an Planern zusammen, und alle Gewerke greifen ineinander.

Sie arbeiten seit über 40 Jahren für die HAVAG. Wie unterscheidet sich der Bau einer Brücke von den sonst üblichen Bauprojekten? Es ist der größte Neubau in Halle und ein Mammutprojekt. Der gesamte Bauraum war etwa einen Kilometer

lang und enthielt die Brückenbaustelle, den Straßen- und Gleisbau mit vier Weichen. Die Platzverhältnisse waren außerdem beengt, weil der Verkehr weiterlief, da es keine Ausweichrouten für den Rad- und Fußgängerverkehr gab, und die Bauzeit sehr sportlich war. Alles in allem bin ich sehr stolz, wie alle Beteiligten, die es gemeinsam geschafft haben, diese wichtige und große Brücke und den anschließenden Straßenzug als stadtteilverbindende Verkehrsader zu bauen.

Was bedeutet „Großbaustelle“ in diesem Fall konkret? Neben der erwähnten Größe des Bau-
felds waren rund 40 verschiedene Firmen beteiligt, die übrigens in Hochzeiten oft auch samstags arbeiten mussten: Vom Brückenbau, Tiefbau, Straßenbau, Gleisbau, Fahrleitungsbau, Kanalbau und Leitungsbau über die Straßenbeleuchtung, außerdem zahlreiche Planungsbüros für die Bauleitung und Bauüberwachung. Insgesamt hat die neue Elisabethbrücke also Hunderte Menschen beschäftigt. Und uns unseren Zielen beim Ausbau zur STADTBAHN ein großes Stück nähergebracht.



Erhard Krüger, Bereichsleiter Infrastruktur der Halleschen Verkehrs-AG

„Die Elisabethbrücke gehört zu meiner Lieblingsstrecke“

Jana Voigt lenkte während der Bauzeit extra lange Bahnen sicher durch die Stadt, über die Baustelle und die Elisabethbrücke.

Um ausreichend Kapazitäten auf der Schiene zu haben, waren die Straßenbahnen 60 statt 30 Meter lang. Was änderte sich dadurch? Ich muss das gesamte Fahrverhalten anpassen: Wie fahre ich Haltestellen an? Was sehe ich speziell beim Fahrgastwechsel vom zweiten, angehängten Wagen? Extra Markierungen an den Haltestellen in Neustadt und der Heide halfen einzuschätzen, ob der gesamte Bahnsteig bedient ist und die meisten Türen barrierefrei sind.

Was wurde in der Schulung für Sie und rund 150 Ihrer Kollegen zu den extralangen Straßenbahnen geübt? Wir sind Haltestellen angefahren, haben getestet, wie sich der 60-Meter-Zug in Kurven verhält, wie er bremst oder wie wir die Geschwindigkeit an Weichen einhalten. Dazu kamen eine technische Unterweisung sowie eine

Einweisung zu Besonderheiten im Liniendienst und den Störungsbehebungen im Zusammenhang der gekuppelten Fahrzeuge.

Wo auf der Bahnstrecke wurde es besonders herausfordernd? Auf der Elisabethbrücke gab es eine Engstelle an der Gleisverschwenkung. Dort galt ein Begegnungsverbot, der Stadteinwärtsfahrende hatte immer Vorrang. Im Baustellenbereich gab es zwei eingleisige Streckenabschnitte. Auch deshalb sind dort die 60-Meter-Doppeltraktionen zum Einsatz gekommen. So konnten wir mit weniger Zügen mehr Fahrgäste befördern.

Die Linie 9/10 ist Ihre liebste – warum? Genau, ich bin seit ungefähr zwei Jahren mit Leib und Seele Straßenbahnfahrerin. Ich bin in Neustadt aufgewachsen und mag die Strecke sehr: Sie verbindet Alt- und Neustadt und mehrere tolle Ecken Halles miteinander. Wenn ich über die Elisabethbrücke fahre und die Boote auf der Saale sehe, oder die Sonne über Halle-Neustadt untergeht, ist das wie ein Mini-Urlaub. Die Bauzeit war für mich also eher schön als nachteilig.



Jana Voigt, Straßenbahnfahrerin



Eine 60-Meter-Bahn aus der Vogelperspektive.

„Wie ein riesiges Puzzle mit 400 Einzelteilen“

Dr. Frank Greßler von pmp INFRA begleitete den Ausbau der Mansfelder Straße mit Neubau der Elisabethbrücke als Projektsteuerer. Als Bauoberleiter koordinierte Robert Greßler die Abläufe auf der Großbaustelle.

Die neue Elisabethbrücke wurde modular gebaut. Was bedeutet das?

Frank Greßler: Die Brücke ist eine Stahlverbundkonstruktion und besteht aus zwei großen Hauptträgern aus Stahl und den Querträgern aus Spannbetonfertigteilen. Alle Überbauelemente, also Fahrbahn- und Randweg- sowie die Brückenkappen, wurden aus Stahlbeton im Betonwerk vorgefertigt und in entsprechender Reihenfolge auf die Baustelle transportiert. Es ist wie ein riesiges Puzzle mit 400 Einzelteilen. Durch die modulare Bauweise entfielen zeitaufwändige Schalungs- und Betonierarbeiten vor Ort.

Warum wurden die tonnenschweren Stahlträger nachts angeliefert? **Robert Greßler:** Die Stahlträger wurden von Schachtbau Nordhausen produziert, einem Spezialbetrieb mit Tunnel- und Bergbauerfahrung. Die Firma fertigte die beiden Hauptträger als überdimensionale Stahlhohlkästen. Die wurden in Segmenten von je etwa 30 Metern Länge und 100 Tonnen Gewicht über die



Robert Greßler, Bauoberleiter (li.) und Dr. Frank Greßler, Projektsteuerer (re.)

Straße angeliefert. Für die Schwerlasttransporte holten wir Sondergenehmigungen aller Straßeneigentümer ein. Es fehlte zum Schluss noch die Erlaubnis der Autobahngesellschaft für das schwerste Bauteil. Die Herausforderung: Die auf einer Talbrücke liegende Beschleunigungsspur der Autobahnauffahrt ist nicht für eine solche Last ausgelegt. Die Polizei sperrte deshalb kurz die Autobahn. So konnte der Schwerlasttransport direkt auffahren, ohne die Beschleunigungsspur zu nutzen.

Welche Momente im Bauprozess waren für Sie außergewöhnlich? **Frank Greßler:** Um die neue

Elisabethbrücke in der vorgesehenen Lage bauen zu können, mussten die alten Gleise der Straßenbahn im Widerlagerbereich der bestehenden Brücke verschwenkt und Teile der alten Brücke herausgetrennt werden. Diese Arbeiten erfolgten im Drei-Schicht-Betrieb an zwei Sperrwochenenden. Uns hat begeistert, wie reibungslos es lief.

Außerdem haben die Baumaschinen, welche beim Brückenbau zum Einsatz kamen, viele Kinderaugen strahlen lassen. Eine zählte auch für uns zu den Superlativen: Die schweren Teile der Hauptträger konnten nur mit dem größten straßenzugelassenen Mobilkran eingehoben werden. Allein der Antransport und der Aufbau dieses Krans dauerte jeweils einen kompletten Tag. Zehn Begleitfahrzeuge lieferten die benötigten Kranbauteile an. Ein kleinerer Mobilkran half beim Aufbau dieses Riesenkrans.

An welche Anekdoten von der Baustelle erinnern Sie sich gern? **Robert Greßler:** Zum Beispiel an den Moment, als wir auf die Fundamente der in den 1970er Jahren abgerissenen, ersten Elisabethbrücke von 1843 stießen. Reste des Fundaments vom Hettstedter Bahnhof kamen bei den Gründungsarbeiten der Fahrleitungsmaste ebenfalls zum Vorschein. Während der Bauzeit haben wir großes Verständnis von den Anwohnenden und Gewerbetreibenden erfahren. Es war ein gutes Miteinander, und einige haben sich in Gesprächen über den Bauzaun sogar noch an den alten Straßenverlauf erinnert. Besonders war auch das Bauen unter rollendem Rad: Weil die Strecke so wichtig ist, sollten die Straßenbahnen weiterfahren können. Deshalb gab es erhöhte Schutzmaßnahmen, zum Beispiel der Sicherungsposten mit Fanfare. Sie gaben den Bauarbeitern jedes Mal laut Signal, wenn sich eine Bahn näherte.



Mit der Warntute kündigte der Sicherungsposten jede nahende Straßenbahn an der Großbaustelle an.



Blick vom östlichen Saaleufer auf die neue Brückenkonstruktion im November 2023.

„Die Brücke zwischen Wunsch und Wirklichkeit ist der Glaube an die Möglichkeiten.“

In diesem Sinne – Ein herzliches Dankeschön!

Wir danken den Fördermittelgebern, die in die Baumaßnahme investiert und die Möglichkeiten der neuen Elisabethbrücke erkannt haben:

- Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV),
- Ministerium für Infrastruktur und Digitales (MID) des Landes Sachsen-Anhalt,
- Fluthilfefond des Landes Sachsen-Anhalt,
- Stadt Halle (Saale).

Gefördert durch:



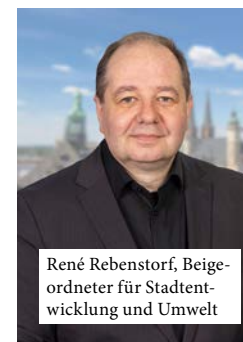
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages



#moderndenken

Stadtentwicklung für alle: Ein Gespräch mit René Rebenstorf

Herr Rebenstorf, Ihnen sind die Fachbereiche Städtebau und Bauordnung, Mobilität und Umwelt zugeordnet. Was wünschen Sie sich für Halles Mobilität? Mit dem ÖPNV-Angebot ist Halle als Stadt der kurzen Wege im Bundesvergleich überdurchschnittlich gut aufgestellt. Das Ziel bis zum Jahr 2040 ist ein Umweltverbund, der für mindestens drei Viertel der Wege attraktiver ist als die Option des Individualverkehrs. PKW-Fahrten unter fünf km machen aktuell rund 35 Prozent aller Fahrten aus. Das Angebot in den Quartieren muss ausgebaut werden, auch mit Taktverdichtungen und Netzlückenschlüssen.



René Rebenstorf, Beigeordneter für Stadtentwicklung und Umwelt

Halle finde ich das facettenreiche, gut erhaltene, baukulturelle Erbe sehr reizvoll. Ebenso die Stadt zeitgemäß weiterzuentwickeln, indem wir innerstädtische Lagen und Brachen revitalisieren. Zuletzt freute mich die Entscheidung des Bundes für unsere Stadt als Standort des Zukunftszentrums für Deutsche Einheit und europäische Transformation besonders. Halle konnte sich zurecht durchsetzen, dank idealer Ansiedlungsbedingungen, einem hervorragenden Baugrundstück am Riebeckplatz und einem differenzierten und hochkarätig besetzten Unterstützernetzwerk von Firmen, Institutionen und der Bürgerschaft.

Die Saale mit ihrer Fluss- und Auenlandschaft prägt Halle. Wie wird dieser Freiraum weiterentwickelt? Die Qualitäten der Saaleaue mit ihrer Bedeutung für Naturschutz und Erholung sollen gestärkt werden: Mit Maßnahmen zur naturnahen Entwicklung von Gehölz- und Wiesenbereichen, der behutsamen Erschließung von Uferbereichen wie am Sandanger und der geplanten Fußgänger- und Radfahrerachse durch die Saaleaue zwischen Alt- und Neustadt, der Grünen Galerie.

Welche Themen liegen Ihnen für die Zukunft besonders am Herzen? In der Innenstadt gilt es verschiedene Neubauprojekte städtebaulich, funktional und unter Klimaschutzaspekten zu verknüpfen. Dafür habe ich den „Planwerkdialog urbane Innenstadt“ initiiert. Die Entwicklung eines Grünen Rings um Halle, mit der Kohlebahntrasse am Osendorfer See, ist ein weiteres wichtiges Projekt. Ebenso die klimaangepasste Entwicklung der Stadt mit ökologischem Regenwasser-Management, wirksamer Durchgrünung und attraktivem, öffentlichem Freiraum für alle Generationen.

Was motiviert Sie, sich für Halles Stadtentwicklung einzusetzen? An der Stadtentwicklung von

Verborgen im Brückenpfeiler: Die Zeitkapsel

Wer gräbt, der findet ... Immer wieder stoßen Bauarbeiter auf Relikte längst vergangener Zeiten. Auch beim Bau der Elisabethbrücke wurde vorgesorgt: mit einer Zeitkapsel, die spätere Generationen finden könnten.



Stadtwerke-Geschäftsführer Matthias Lux, Bürgermeister Egbert Geier, HAVAG-Projektleiterin Leonie Gräupner, Staatssekretär Sven Haller und HAVAG-Vorstand Vinzenz Schwarz setzten gemeinsam die Zeitkapsel im Brückenpfeiler ein. Sie würdigt die besondere Bauleistung und bewahrt Erinnerungen rund um die Brücke.

Wann wird sie wohl wieder zum Vorschein kommen? Und wer wird sie finden? Zeitkapseln faszinieren Menschen seit Jahrhunderten – obwohl die meisten von ihnen womöglich für immer auf ihre Entdeckung warten. Bei der Grundsteinlegung der neuen Elisabethbrücke

setzten die Stadtwerke Halle einen solchen Gruß an die Nachwelt in den Brückenpfeiler auf der Altstadtseite ein, enthalten sind: Münzen, Baupläne, eine aktuelle Tageszeitung sowie historische Bilddokumente zur Brückengeschichte der Mansfelder Straße und aktuelle Bilder vom Bau.

Ob und wann der Inhalt der Elisabeth-Zeitkapsel wieder auftaucht, ist ungewiss – es könnte einst bei Brückenarbeiten soweit sein. In Halle wurden in der jüngeren Vergangenheit weitere Zeitkapseln verbaut, zum Beispiel im Turm des Stadtbads, der 2016 von den Stadtwerken Halle saniert wurde und 2022 im Erweiterungsneubau des Max-Planck-Instituts auf dem Weinbergcampus.

Zeitkapseln schlummern in und unter vielen Bauten, nicht selten werden sie auch in die Gründungsfundamente eingemauert. Eine der ältesten in Deutschland je aufgetauchten Zeitkapseln stammt aus der Region: Bereits 1862 öffnete der damalige Ortsvorsteher von Aschersleben eine Kapsel aus der Kirchturmspitze. Sie beinhaltet unter anderem eine auf 1599 datierte Urkunde und ein Schriftstück von 1652, das die Leiden des Dreißigjährigen Kriegs beschreibt.

Brückengeschichte, Menschheitsgeschichte: Was Zeitkapseln verwahren

Ein besonderes Faible für Zeitkapseln haben übrigens die US-Amerikaner. Entsprechend ausgefallen und ausufernd ist deren Inhalt. Da ist zum Beispiel die Zeitkapsel „Krypta der Zivilisation“, die Thornwell Jacobs, damaliger Präsident der Universität in Atlanta, über fünf Jahre im Kellergeschoss ebenerer anlegte und 1940 versiegelte. „Nicht vor dem 28. Mai 8113 öffnen“ steht an der stählernen Eingangstür. Der Inhalt der Zeitkapsel: Laut Jacobs „das gesammelte Wissen der vergangenen 6.000 Jahre“, darunter sind unter anderem die Bücher aller Weltreligionen



Der Inhalt der Zeitkapsel ist ein Gruß an die Nachwelt.

auf Mikrofilm, Fotos und Zeichnungen von Erfindungen, technischen Prozessen, Prominenten sowie von Sportarten und populären Spielen, dazu die nötigen Lesegeräte, um sie zu sichten.

Oder die intergalaktische Zeitkapsel der NASA: Die US-Raumfahrtbehörde schickte sie 1977 an Bord der Raumsonde Voyager 1 ins All. Es handelt sich um einen Datenträger in Schallplattenform, bestückt mit Grüßen in 55 Sprachen, Musikstücken verschiedener Epochen und Kulturen, einer Geräusch-Bibliothek und Fotos bedeutender Momente der Menschheitsgeschichte. Die Platte besteht aus Kupfer, ist zum Schutz mit Gold überzogen und mit Piktogrammen versehen, die es außerirdischen Findern ermöglichen sollen, die Daten zu lesen. Und das, so zumindest laut NASA, auch noch in 500 Millionen Jahren. Ganz so lang wird die Zeitkapsel aus Edelstahl im Brückenpfeiler der neuen Elisabethbrücke vermutlich nicht mitmachen – doch dafür kann sie sicher verwahrt und irdisch im Brückenpfeiler auf Finder warten.

Auf Entdeckungstour rund um „Elisabeth, die Dritte“

Kultur, Sport und Natur: Im Umfeld der Elisabethbrücke lässt sich einiges erleben ...

A: Salinemuseum

Das Saline-Ensemble und sein Umfeld wird umfassend saniert: Die beiden Großsiedehallen Süd und Nord bilden dann den neuen Standort des barrierefreien eingerichteten, deutlich vergrößerten Museums. Der Einbau einer Schau-siedeanlage in Anlehnung an die historischen Siedeanlagen ermöglicht mit moderner Technologie tägliches Schausieden. In der Mansfelder Straße wird eine große Salzskulptur den Weg zum Museum weisen. Im Park an der Saline lädt außerdem ein neuer Spielplatz zum Verweilen ein.

www.salinemuseumhalle.de

B: Planetarium

Im alten Gasometer auf dem Holzplatz lassen sich die unendlichen Weiten des Alls erkunden. Der Schriftzug „Raumflug-Planetarium“ über dem Haupteingang stammt von dem ehemaligen Planetarium „Sigmund Jähn“ auf der Peißnitzinsel. Er erinnert an die einst weit über die Stadt- und Landesgrenzen hinaus bekannte astronomische Einrichtung, die während des Hochwassers 2013 schwer beschädigt wurde und abgerissen werden musste. Heute bietet das vielfältige Programm im neuen Planetarium



Astronomie-Wissen für alle Altersklassen, intergalaktische Unterhaltung und abwechslungsreiche Kulturevents.

www.planetarium-halle.de

C: BWG Erlebnishaus

Der Indoorspielplatz mit Begegnungsstätte am Holzplatz lädt zum Toben, Spielen und Spaß haben ein: Auf rund 2.000 qm Spielfläche können Kinder und deren Begleitung einen aktiven Tag mit Attraktionen, wie einem riesigen Kletterturm, Hüpfburgen, Rutschen und Bällebad, Air-Hockey, Kinder-Billard und einer Sommercurling-Bahn, verbringen. Für Kleinkinder gibt es einen extra Bereich mit Kletterturm, Rutsche, Bewegungsspielen und Bausteinen – sie sind außerdem herzlich Willkommen beim wöchentlichen, offenen Krabbeltreff.

www.bwg-erlebnishaus.de

D: SalineTechnikum

Das SalineTechnikum ist ein innovativer, außerschulischer Lernort und Schnittstelle für die berufliche Bildung im Bereich Technik. Das Berufliche Bildungswerk e.V. Halle-Saalkreis ist Träger des Angebots. Von der MINT-Convention über die Sommerakademie, vom Roboterbau über einen Morse-Kurs bis hin zu den Treffen der First Lego League: Alle Projekte geben praktische Impulse von der Idee zum Produkt und begeistern für Technik. Zusammen mit 34 weiteren Institutionen engagieren sich auch die Stadtwerke Halle als Partner für die Förderung des Technikinteresses von Kindern und Jugendlichen aller Bildungsstufen, beispielsweise bei der seit 2011 jährlich stattfindenden Sommerakademie.

www.salineteknikum.de

„Entdecker und Technikbegeisterte herzlich Willkommen: Die charakteristischen Schornsteine und Fachwerkgebäude des Salinemuseums bestimmen das Bild der Salineinsel. Im SalineTechnikum, das seine Wurzeln im Museum hat, wird die unmittelbare Verbindung der Stadt zum Salz für



Inga Schlesier

den öffentlichen Nahverkehr grundlegend saniert wurde und nun auch barrierefrei ist. Übrigens beschäftigen wir uns im SalineTechnikum auch praktisch mit der Geschichte des Brückenstandorts: Basierend auf der traditionellen Sage bauen wir mit den jungen Gästen dekorative Nach-

lichter des Saalaffens. Und ein Projekt rund um experimentellen Brückenbau haben wir ebenfalls im Angebot ...“

Inga Schlesier,
Projektkoordinatorin SalineTechnikum

„Während der Bauzeit führen die Straßenbahnen langsamer über die Brücke. Ich habe diese Zeit immer genutzt, um den Blick auf unseren schönen Fluss etwas länger zu genießen. Die Elisabethbrücke ist für Fußgänger, Radfahrer und Fahrgäste der Straßenbahn die wichtigste Strecke zwischen der Alt- und der Neustadt. Insofern versinnbildlicht sie die Verbindung zwischen den zwei ehemals getrennten Städten, die Geschichte und gleichzeitig auch die Weiterentwicklung unserer Stadt. Die Fahrzeit mit der Straßenbahn ist unschlagbar. Ich selbst brauche zum Beispiel nur 15 Minuten von unserem Verwaltungsgebäude bis zum



Jana Kozyk

Marktplatz. Und das ganz ohne Staugefahr oder sonstigen Fahrstress. In entgegengesetzter Richtung bewegt sich jeder, der von der Saline aus die Brücke überquert, auf die Neustädter Skyline zu. Als Großwohnsiedlung unterscheidet sie sich stark von der Innenstadt. Hier halten wir mit rund 98 Prozent den Großteil unseres Wohnungsbestandes und sind durch unser umfangreiches Engagement in die Gebäude und in die Quartiersarbeit wichtiger Stadtgestalter.“

Jana Kozyk, Geschäftsführerin der
GWG Halle-Neustadt mbH

E: GWG Halle-Neustadt

Die GWG Halle-Neustadt mbH ist ein städtisches Wohnungsunternehmen, deren Wurzeln, Firmensitz und 98 Prozent des Immobilienbestandes in Halle Neustadt liegen. Rund 15.000 Bewohnerinnen und Bewohner aller Generationen und Lebenslagen wohnen in GWG-Immobilien. Das Unternehmen engagiert sich für eine sichere und sozial verantwortbare Wohnungsversorgung und ist Netzwerkpartner in den Wohngebieten für eine attraktive Quartiersgestaltung.

www.gwg-halle.de

F: Tennisclub TC Sandanger

Der Tennisclub TC Sandanger liegt idyllisch am wunderschönen Sandanger und in direkter Nähe zur Elisabethbrücke. Auf der Anlage mit

elf Plätzen gibt es diverse Trainingsangebote für Kinder, Jugendliche und Erwachsene.

www.tc-sandanger.de

G: Schwimmhalle und Freibad Saline und Sauna

Auf der Salinehalbinsel, eingeschlossen von den Saalearmen und in direkter Nähe des Salinemuseums, liegt das Freibad und die Schwimmhalle Saline. Sie sind unter der Regie der Bäder Halle GmbH, einem Unternehmen der Stadtwerke Halle. Die Schwimmhalle ist ein beliebter Treff für Freizeit- sowie Vereinsschwimmer und bietet ein 25-Meter-Schwimmbecken, ein separates Nichtschwimmerbecken, eine Finnische Sauna und Schwimmkurse für Kinder ab 6 Jahren.

www.baden-in-halle.de/hallenbaeder/saline

Impressum/Quellen



Die alte und neue Elisabethbrücke im April 2024



Herausgeber:
Stadtwerke Halle GmbH
Bornknechtstraße 5
06108 Halle (Saale)

Telefon: (0345) 581 – 0
pressestelle@swh.de
www.swh.de

Konzept, Text, Redaktion:
Lots* GmbH (www.lots.de)

Konzept, Gestaltung, Repro und Satz:
Agentur Kappa (www.agenturkappa.com)

Fotos/Bilder/Grafiken:

Agentur Kappa, (S. 4, 14–15, 30–31); Stadtarchiv Halle (S. 6, 10, 13); Archiv HAVAG, (S. 9, 11); HAVAG, (S. 22); Sammlung HHE, K. E. Maedel (S. 7); Sammlung Hallesche Straßenbahnfreunde e.V., Conradi, (S. 8 li.); Stadtwerke Halle/Esmero, (S. 1–3, 17–26, 28–29, 34–36); Sammlung Werner Schönfeld, (S. 8 re.); Stadt Halle (Saale), (S. 3, 27); Jana Voigt, (S. 23); Egbert Kluge, (S. 12); Falk Wenzel, (S. 33); Inga Schlesier (S. 32);

Redaktionsschluss: Juni 2024

Erscheinungsdatum: August 2024

Quellenverzeichnis:

Bäder Halle GmbH. Unternehmen. Abgerufen von: [www.baden-in-halle.de/Unternehmen/Bäder Halle GmbH](http://www.baden-in-halle.de/Unternehmen/Bäder_Halle_GmbH)

BWG Erlebnishaus. Der Indoorspielplatz der BWG Halle-Merseburg e.G. in Halle (Saale). Abgerufen von: www.bwg-erlebnishaus.de

Freitag, Werner, & Ranft, Andreas (Hrsg.). (2006). Geschichte der Stadt Halle (Band 1). Halle: Mitteldeutscher Verlag GmbH.

Freitag, Werner, & Ranft, Andreas (Hrsg.). (2006). Geschichte der Stadt Halle (Band 2). Halle: Mitteldeutscher Verlag GmbH.

GWG. Das sind wir. Abgerufen von: www.gwg-halle.de/gwg/ueber-uns.

HAVAG. (2024). Baustellen-Tagebuch Mansfelder Straße West. Abgerufen von: www.havag.com/Stadtbahn/Projekte/Mansfelder/Baustellentagebuch.

HAVAG Archiv

Hallesches Salinemuseum e.V. (Hrsg.). (2011). „So weiß wie Schnee ...“ Sagen und Geschichten rund um das Salz (Band 11). Schriften und Quellen zur Kulturgeschichte des Salzes. Technisches Halloren- und Salinemuseum.

MDR. Geschichte Mitteldeutschland. Halle-Neustadt. Abgerufen von: www.mdr.de/geschichte/mitteldeutschland/orte/halle/zeitreise-halle100.html.

Museum-digital. (2023). Porträt Elisabeth Ludovika von Bayern, Königin von Preußen (1801–1873). Abgerufen von: <https://st.museum-digital.de/object/85797>.

Planetarium Halle (Saale). Unser Planetarium. Abgerufen von: www.planetarium-halle.de.

Rennclub Halle (Saale) e.V. (2024). Historie. Abgerufen von: www.rennbahn-halle.de/historie.

Saalepfad. Luisenbad Halle. Abgerufen von: www.saalepfad.de/10luisenbad.html.

Salinemuseum Halle. Industriekultur, Halloren- und Salzgeschichten. Abgerufen von: www.salinemuseumhalle.de

SalineTechnikum. Für Technik begeistern. Abgerufen von: www.salinetechnikum.de.

SPIEGEL Geschichte. (2011). Spektakuläre Zeitkapseln Alltag von heute bewahrt für die Zukunft. Abgerufen von: www.spiegel.de/fotostrecke/spektakulaere-zeitkapseln-fotostrecke-107251.html.

SSF Ingenieure AG. (2024). Ersatzneubau Elisabethbrücke in Halle (Saale). Abgerufen von: www.ssf-ing.de/newsdetail/article/ersatzneubau-elisabethbruecke-in-halle-saale.html.

Stadt Halle (Saale). (2024). Neustadt. Halles größter Stadtteil im Wandel. Abgerufen von: www.halle.de/leben-in-halle/stadtentwicklung/stadtteile-und-stadtviertel/info-zu-neustadt.

Stadtarchiv Halle. (2015). Foto Badeanstalt Luisenbad. Abgerufen von: www.halle.de/fileadmin/Bilder___1024x768_max_1MB_/Kultur_Tourismus_Geschichte/Institutionen/Stadtarchiv/2015_archivale_des_monats_juli_2015_foto_badeanstalt_luisenbad.pdf.

Stadtwerke Halle GmbH. (2016). Neues Wahrzeichen: Halles sechster Turm glänzt mit roter Kupferkuppel. Abgerufen von: www.swh.de/stadtwerke/medien/presse/pressemittelungen?id=17828&company=&year=&search=.

TC Sandanger. Dein Tennisverein in Halle (Saale). Abgerufen von: www.tc-sandanger.de

tp management GmbH. (2022). Grundsteinlegung für Forschungsneubau in Halle. Abgerufen von: www.teamproject.de/grundsteinlegung-fuer-forschungsneubau-in-halle.

Vom Hagen, Carl Hugo Freiherr. (1867). Die Stadt Halle, nach amtlichen Quellen historisch-topographisch-statistisch dargestellt (Band 1).

Von Schultze-Galléra, Siegm. Baron. (1921). Topographie oder Häuser- und Strassen-Geschichte der Stadt Halle a.d. Saale (Zweiter Band – erste Hälfte: Vorstädte und Stadterweiterungen Südlicher

Halbkreis). Halle a.d. Saale: Verlag Wilhelm Hendrichs. Verein Hallesche Straßenbahnfreunde e.V.

Wikipedia. (2024). Elisabeth Ludovika von Bayern. Abgerufen von: https://de.wikipedia.org/wiki/Elisabeth_Ludovika_von_Bayern.

Wikipedia. (2024). Galopprennbahn Halle (Saale). Abgerufen von: [https://de.wikipedia.org/wiki/Galopprennbahn_Halle_\(Saale\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Galopprennbahn_Halle_(Saale)).

Wikipedia. (2024). Zeitkapsel. Abgerufen von: <https://de.wikipedia.org/wiki/Zeitkapsel>.

Großen Dank für das Engagement und die Unterstützung bei der Entstehung dieses Heftes sagen wir:

- **Egbert Kluge**, Verein Hallesche Straßenbahnfreunde e.V.
- **Ralf Jacob**, Stadtarchiv Halle
- **Erhard Krüger**, Bereichsleiter Infrastruktur der Halleschen Verkehrs-AG
- **Jana Voigt**, Straßenbahnfahrerin der HAVAG
- **Dr. Frank Greßler**, Projektsteuerer pmp INFRA
- **Robert Greßler**, Bauoberleiter pmp INFRA
- **René Rebenstorf**, Beigeordneter in den Fachbereichen Umwelt, Mobilität und Städtebau Stadt Halle (Saale)
- **Inga Schlesier**, Projektkoordinatorin SalineTechnikum
- **Jana Kozyk**, Geschäftsführerin der GWG alle-Neustadt mbH

Liebe Leserinnen und Leser,

die fünfte Ausgabe unserer Reihe „Stadtwerk Wissen“ widmen wir der Elisabethbrücke. Sie verbindet so einiges: die Historie mit dem Heute und dem Morgen, Menschen, Regionen, Ideen, Stadtteile, Mobilitätsarten und vieles mehr.

Unter dem Titel „Elisabeth, die Dritte“ beschäftigen wir uns mit dem Neubau, der für Halle (Saale) so bedeutenden Saaleüberquerung – so nah am Marktplatz und den ehemaligen Salzsiedehütten, die einst Halles Reichthum begründeten. Und wir erzählen vom Umbau der gesamten Mansfelder Straße im Rahmen des Projektes STADTBahn, dieser historisch wirtschaftlich wichtigen Verbindung in Richtung Westen zum Südharz, bis nach Kassel und darüber hinaus. Heute verbinden auf dieser städtischen Lebensader sechs Straßenbahnlinien die hallesche Innenstadt mit der westlichen Neustadt, dem Weinbergcampus, vielen Instituten, jungen Unternehmen und dem Universitätsklinikum. Für die Stadtwerke Halle und die Hallesche Verkehrs-AG

(HAVAG), die wichtiger Teil der Stadtwerke-Gruppe ist, war der Neubau dieser Brücke ein ganz besonderes Bauvorhaben und eine aufregende Premiere. Eine solche Brücke baut man wahrlich nicht alle Tage. Wir haben sie sozusagen „in die Zukunft gebaut“ – modern, barrierefrei und mit einer leistungsfähigen Straßenbahnanlage.

In dieser Broschüre erzählen die Menschen, die sie mitgestalten, von dieser Zukunft und den Impulsen, die sie damit für die Stadtentwicklung setzen. Wir schauen in die Historie, die eindrucksvoll zeigt, dass die Mansfelder Straße samt Elisabethbrücke sich seit Jahrhunderten immer wieder verändert und an die Bedürfnisse der Hallenserinnen und Hallenser anpasst – sie wächst, wandelt sich und schafft immer neue Verbindungen.

Wir wünschen Ihnen eine abwechslungsreiche Lektüre voller Aha-Momente!

*Herzlich, Matthias Lux und René Walther
Ihre Geschäftsführer der Stadtwerke Halle GmbH*