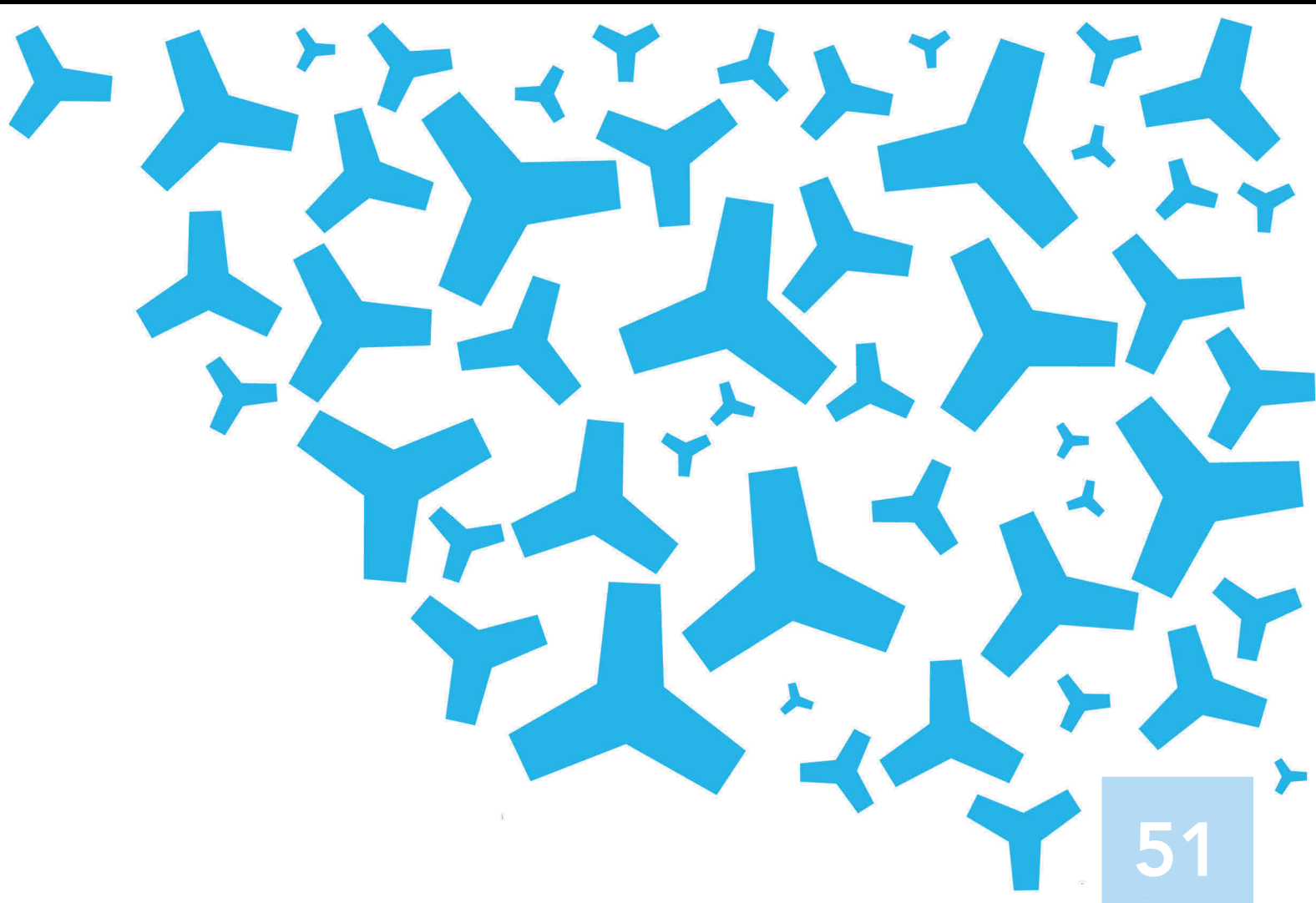


Benjamin Kasten & Markus Seitz

Die Hochstraße in Halle (Saale)

Relikt einer vergangenen Zukunft



Benjamin Kasten & Markus Seitz

Die Hochstraße in Halle (Saale)

Relikt einer vergangenen Zukunft

ISR Impulse Online

Hrsg.: Technische Universität Berlin, Fakultät VI: Planen, Bauen, Umwelt
Institut für Stadt- und Regionalplanung

Benjamin Kasten & Markus Seitz

Die Hochstraße in Halle (Saale)

Relikt einer vergangenen Zukunft

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de/> abrufbar.

Die Beiträge dieser Schriftenreihe dienen der Publikation von Arbeiten im Internet, die aktuelle wissenschaftlich oder planungsbezogen relevante Themen aufgreifen und sich mit unterschiedlichen Positionen im Bereich der Stadt- und Regionalplanung, Stadtgeschichte und Stadtentwicklung, des Wohnungswesens und des Planungs- und Baurechts auseinandersetzen. In dieser Reihe finden Sie u. a. Abschlussarbeiten, Tagungs- und Veranstaltungsdokumentationen oder Forschungsberichte.

Vorgänger der Schriftenreihe ISR Impulse Online ist die ISR Graue Reihe.

Universitätsverlag der TU Berlin, 2015

<http://www.univerlag.tu-berlin.de>

Fasanenstr. 88 (im VOLKSWAGEN-Haus), 10623 Berlin

Tel.: +49 (0)30 314 76131 / Fax: -76133

E-Mail: publikationen@ub.tu-berlin.de

Teilw. zugl.: Berlin, Techn. Univ., Diplomarbeit, 2012

Das Manuskript ist urheberrechtlich geschützt.

Layout

Benjamin Kasten & Markus Seitz

Satz & Umschlaggestaltung

Thomas Rutschke & Mario Timm

Publikationsstelle

Institut für Stadt- und Regionalplanung

E-Mail: publikationen@isr.tu-berlin.de

Titelbild

Hochmastleuchtenmuster

Benjamin Kasten & Markus Seitz, 2014

ISSN 2199-8728 (online)

ISBN 978-3-7983-2711-5 (online)

Online veröffentlicht auf dem Digitalen Repositorium
der Technischen Universität Berlin:

URN [urn:nbn:de:kobv:83-opus4-56237](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:kobv:83-opus4-56237)

<http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:kobv:83-opus4-56237>

Kurzfassung

Mit der Hochstraße in Halle (Saale) wird auf ein Thema fokussiert, das Repräsentant eines stadtpolitischen und städtebaulichen Konflikts ist. Das wohl umstrittenste Zeugnis der sozialistischen Moderne in Halle steht dabei symptomatisch für eine Debatte, wie mit städtebaulichen Relikten einer als abgeschlossen geltenden historischen Epoche umgegangen werden kann. Ziel der Arbeit ist nicht nur eine mögliche Entwicklung für diesen Ort, sondern auch das Nachzeichnen einer Stadtentwicklung, die gegenwärtig zu einem gesellschaftlichen Konflikt geführt hat. Unsere Ausgangsposition ist es, der Hochstraße einen eigenen städtebaulichen, historischen, kulturellen Wert zuzubilligen. Es wird auf den Versuch abgestellt, den bestehenden gesellschaftlichen Konflikt um die Hochstraße zu entschärfen und eine zeitgemäße, nachhaltige, ressourcenschonende Lösung anzubieten.

Die Arbeit gliedert sich in zwei Teile, einen Analyse- sowie einen Konzeptteil.

Der Analyseteil *Zwischen Abrissphantasien und Unentbehrlichkeit* gibt einführend einen Überblick über einige der konzipierten und realisierten Hochstraßenprojekte des 20. Jahrhunderts. Daran schließen Ausführungen zur Stadtbaugeschichte Halles an. Im dritten Teil der Analyse wird auf die Hochstraße selbst fokussiert und „über die Notwendigkeit einer Hochstraße in Halle“ berichtet. Hier wird die Frage gestellt, ob die Errichtung der Hochstraße ausschließlich mit verkehrlichen Erfordernissen zu erklären ist oder ob Gründe auch auf anderen Ebenen gefunden werden können. Darauf folgt eine Untersuchung der zeitgenössischen, gesellschaftlichen Debatte um die Hochstraße. Abschluss des Analyseteils bildet ein Bericht von einem Spaziergang, der persönliche Eindrücke von der Situation um die Hochstraße vermitteln soll.

Der Konzeptteil *Labor für eine andere Mobilität* ist eine prozessorientierte Versammlung von unterschiedlichen Ideen für eine temporäre und kontinuierliche Bespielung der Hochstraße. Hier spielt ein gewandeltes Mobilitätsverständnis, das sich von den rein technischen Belangen einer traditionellen Verkehrsplanung lossagt, eine gewichtige Rolle. Das Konzept ist in drei thematische Aktionsfelder sowie in vier zeitliche Phasen gegliedert. Darin finden sich verschiedene Projekte, die über die Grenzen der Aktionsfelder und Phasen hinausreichen können. Darüber hinaus werden Aussagen zur Steuerung des Labors getroffen. Ziel ist es, mit dem Labor für eine andere Mobilität zur Erhaltung der Hochstraße als „Relikt einer vergangenen Zukunft“ beizutragen, um deren Zukunft unter verschiedensten Gesichtspunkten neu verhandeln zu können.





Einleitung (7)

A

Analyse

Zwischen Abrissphantasien und Unentbehrlichkeit

A.1 Exkurs Hochstraßen (12)

Versuch einer Definition (15)

Die ersten Hochstraßen (17)

Leitbild autogerechte Stadt (19)

Betrachtungen zum Städtebau der Moderne (20)

Hochstraßen heute (22)

Reflexion (37)

A.2 Stadtbaugeschichte Halle (Saale) (38)

Die historische Stadt (43)

Die sozialistische Stadt (50)

Die Doppelstadt (58)

A.3 Über die Notwendigkeit einer Hochstraße in Halle (Saale) (64)

A.4 Dimensionen eines Konflikts (78)

Meinungsspektrum der öffentlichen Diskussion (81)

Die hallesche Verkehrsproblematik (89)

Das unverhandelte Erbe (96)

A.5 Dérive (102)

A.6 Zwischenfazit (110)

B

Konzept

Labor für eine andere Mobilität

B.1 Vorbemerkung (119)

B.2 Ziele des Labors (121)

B.3 Aktionsfelder (124)

B.4 Prozessverlauf (126)

B.5 Initiieren – Laborieren – Expandieren – Etablieren (128)

Initiieren (128)

Laborieren (134)

Expandieren (140)

Etablieren (146)

B.6 Prozesssteuerung (148)

Fazit (155)

Anhang (159)

Literatur (159)

Internet (166)

Interviews (169)

Abbildungen (170)

Abkürzungen (174)

Einleitung

Diese Diplomarbeit setzt sich mit der Frage auseinander, wie ein kontrovers diskutiertes Relikt der städtebaulichen Moderne Ausgangspunkt für eine zukünftige Stadtentwicklung sein kann. Die hier behandelte Hochstraße in Halle (Saale) ist Zeugnis einer sozialistischen Stadtplanung, die zu den bedeutendsten städtebaulichen Transformationsprozessen der kurzen Geschichte der DDR gezählt werden kann. Die etwa 700 m lange Hochstraße ist aktuell das wohl umstrittenste Zeugnis der sozialistischen Moderne in Halle. Sie verbindet einerseits Halle mit Halle-Neustadt, andererseits wirkt sie als Barriere zwischen der Altstadt und der südlichen Innenstadt. Es geht in dieser Arbeit nicht nur um das Aufzeigen einer möglichen Entwicklung für diesen Ort, sondern auch um das Nachzeichnen und Verstehen einer Stadtentwicklung, die zu einem gegenwärtigen gesellschaftlichen Konflikt in Halle geführt hat.

Anlass

Grundlage für eine Auseinandersetzung mit der Hochstraße in Halle war der Wettbewerb *Zukunftspreis für Halle an der Saale*, ausgeschrieben von der Bürgerinitiative *BI Hochstraße Halle an der Saale e. V.* mit Unterstützung der Stadtverwaltung. Es handelte sich um einen Studentenwettbewerb, dessen Abgabetermin der 30.09.2011 war. Die Aufgabenstellung blieb relativ allgemein gehalten, eine räumliche Verortung wurde nicht weiter bestimmt. Dadurch bot sich die Möglichkeit die Fragestellung selbst zu konkretisieren. Da die auslobende Bürgerinitiative sich vor allem für den Abriss der Hochstraße einsetzt, gingen wir davon aus, dass sich der Wettbewerb vor allem auf diese sowie angrenzende Bereiche beziehen sollte.

Ziel der Arbeit

Der Wettbewerb war für uns sowohl eine Anregung, einen Blick auf den Gegenstand Hochstraße allgemein zu werfen, als auch eine tiefgreifende Analyse der Situation in Halle selbst vorzunehmen. Von der konservativen Bürgerinitiative wird die Revision einer städtebaulichen Entwicklung aus Zeiten der DDR gefordert, wobei diese eine der wichtigsten Verkehrsverbindungen in Halle hervorbrachte, welche derzeit verkehrlich unentbehrlich ist. Die Arbeit verfolgt einerseits das Ziel, diesen Konflikt um die Hochstraße zu untersuchen, zu verstehen und zu bewerten. Andererseits sollen aus diesen Erkenntnissen eigene Ideen für eine mögliche zukünftige Entwicklung der Hochstraße entworfen werden (welche wir auch teilweise bei oben genanntem Wettbewerb eingereicht haben). Diese Ideen sollen Denkanstöße sein, um die Diskus-

sion der noch unausgegorenen, überstürzten Forderung nach Abriss zu erweitern. Dabei geht es weniger um konkrete städtebauliche Aussagen, als um eine planerische Vision, die die Gemengelage aus verkehrlichen, ökologischen, ökonomischen, ideologischen, denkmalpflegerischen und emotionalen Gesichtspunkten berücksichtigt und eine längerfristige, vermittelnde Stadtentwicklung anstrebt.

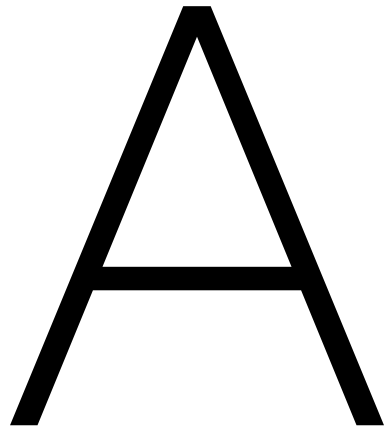
Aufbau der Arbeit

Die Arbeit ist in zwei Teile gegliedert. Im Analyse-Teil A, mit dem Titel *Relikt einer vergangenen Zukunft*, untersuchen wir, wo der Ursprung des Konflikts liegt, der die Forderung nach einem Abriss der Hochstraße überhaupt erst zutage gebracht hat. Hierbei werfen wir zu Beginn einen Blick auf Hochstraßen allgemein. Diese sind ein wissenschaftlich noch kaum gewürdigter Bestandteil der Architektur und des Städtebaus. Woher kam die Entwicklung, was macht sie besonders, können sie ein bewahrenswertes städtebauliches Konstrukt darstellen? Hierbei zeigen wir anhand einiger Beispiele aus der jüngsten Vergangenheit, wie Hochstraßen andernorts in der Diskussion stehen, wie sie umgenutzt oder umgestaltet wurden und somit neue städtebauliche Situationen entstanden sind. Diese sollen vor allem uns selbst Anregung für einen möglichen Umgang mit der Hochstraße in Halle sein.

Daran anschließend stellen wir die Stadtbaugeschichte sowie aktuelle Felder der Stadtentwicklung Halles dar. Dies ist unerlässlich, um zu begreifen, weshalb die Hochstraße an diesem Ort entstanden ist, und wo die Ursachen für den Konflikt liegen. Darauf folgt eine Konkretisierung auf die Hochstraße in Halle selbst. Es werden die historischen und politischen Umstände ihrer Entstehung aufgezeigt sowie die Parameter ihrer Notwendigkeit erörtert. Anschließend wird der Konflikt in seinen verkehrlichen, städtebaulichen, gesellschaftlichen und ideologischen Dimensionen beleuchtet. Positionen von AnhängerInnen und GegnerInnen der Hochstraße werden dargelegt und durch eine weitere Analyse der Hauptargumente vertieft behandelt und versucht zu bewerten. Daran anschließend folgt eine subjektive Betrachtung des Raums. Anhand dieser überprüfen wir die in der Diskussion dargelegten Argumente, vor allem aber soll sie einen Eindruck der Situation vor Ort vermitteln.

Im Konzept-Teil B, mit dem Titel *Labor für eine andere Mobilität*, wollen wir neue Möglichkeiten für die Zukunft der Hochstraße aufzeigen. Es sollen konkrete Bilder entstehen, die den BürgerInnen Halles sowie den AkteurInnen im Konflikt Alternativszenarien aufzeigen, um so die Debatte zu erweitern und vom polarisierenden Pro- oder Contra-Abriss-Denken abzukommen. Dabei geht es nicht darum, das Ende oder den Erhalt der Hochstraße zu bejubeln, sondern die Hochstraße als Anfang von etwas Neuem

zu begreifen. Diese Bilder können nur durch eine strategische und prozesshafte Planung entstehen. Sie soll versuchen den Konflikt zu entschärfen, eine Perspektive bis 2025 zu geben und eine in die Zukunft gerichtete, nachhaltige, ressourcenschonende Lösung anzubieten, welche an die lokalen Bedürfnisse und Entwicklungen angepasst ist und der Situation vor Ort Rechnung trägt. Hierbei entwickeln wir einen Prozess, der auf eine Veränderung der wichtigsten Variablen in der Diskussion – dem Verkehr – flexibel reagieren kann, da Prognosen hierzu nicht realistisch zu treffen sind. Diese prozessuale Entwicklung nimmt sich in einem ersten Schritt dem Status Quo an. Es werden Alternativen aufgezeigt, wie die Hochstraße und der sie umgebende Raum auch gedacht werden können. Diese stehen bereits im Zeichen des *Labors für eine andere Mobilität*. Der Laborbegriff steht hier für den Versuch, Alternativen zu erproben und gegebenenfalls weiterzuentwickeln. In diesem Prozess bietet sich die Möglichkeit in Abstimmung mit BürgerInnen, Fachleuten und der Verwaltung die Steuerung flexibel zu gestalten und die entwickelten Ideen zu erproben. Je nach Veränderung der Variablen Verkehr, auf welche die Versuche im Labor bereits Einfluss zu nehmen versuchen, kann der Laborraum erweitert werden. Am Ende steht eine mögliche Zukunft, wie sie unter Mitwirkung Vieler prozesshaft erreicht werden kann.



Analyse

Zwischen Abrissphantasien
und Unentbehrlichkeit





A.1 Exkurs Hochstraßen

Exkurs Hochstraßen

„*The true home of the motor-car is [...] the open road. There it comes into it's own, there it justifies itself, there it fulfills its true and appointed destiny.*” (Young in Borden 2005, S. 2)

Dies schrieb Alexander Young bereits im Jahre 1905, weit vor der Motorisierung der Massen. Es war das Auto, das utopische Städte und Landschaften hervorbrachte, FilmemacherInnen, MalerInnen, ArchitektInnen und StadtplanerInnen seit seiner Erfindung zu visionären Gedankenexperimenten anregte. Denken wir an Le Corbusiers *Ville Contemporaine* (1922), Fritz Langs *Metropolis* (1927) oder den *Pavillon Futurama* von *General Motors* auf der New Yorker Weltausstellung (1939–1940). Sie alle vermitteln eine vom Auto geprägte Urbanität, in welchem wir uns mühelos fortbewegen können und der Spaziergang obsolet zu werden scheint. Auf Brücken und Hochstraßen schweben wir von einem Punkt zum anderen, nichts hindert unseren Bewegungsfluss. Einige dieser Utopien sind realisiert worden, das Auto ist, zumindest in den USA, zum unerlässlichen Alltagsgegenstand geworden. Hochstraßen aber prägen nicht nur US-amerikanische Städte, auf der ganzen Welt sind sie zu finden.

In diesem Kapitel soll geklärt werden, was Hochstraßen als Bauwerke besonders macht, was deren Auswirkungen auf ihre direkte Umgebung sein können, wo und wann sie entstanden sind und auch weshalb sie nicht reine Fiktion geblieben sind. Was bedeuten sie heute für uns? Sind sie zu bewahrendes kulturelles Erbe oder Schandfleck einer Epoche deren Beseitigung aus dem Bild unserer Städte gerechtfertigt ist? Abschließend folgt ein konkreter Blick auf den heutigen Umgang mit Hochstraßen, die eine Veränderung erfahren haben. Hierbei handelt es sich um Beispiele, die Einblick in die heutige Diskussion rund um Hochstraßen liefern und auch für uns Anregung sein sollen, welche Zukunft der Hochstraße in Halle angedacht werden kann.

Versuch einer Definition

Hochstraßen sind ein Typus von Brückenbauten, deren Definition lohnt, um die positiven wie auch negativen Aspekte klar herausstellen zu können und sie gegenüber anderen Brückenbauten, wie zum Beispiel Viadukten, abzugrenzen. Grundlegend ist zu sagen, dass Hochstraßen überwiegend dem motorisierten Individualverkehr dienen, was die folgenden Charakteristika mit erklärt. Eines dieser ist die geringe Anzahl ihrer Unterbauten. Dies soll einerseits die Durchlässigkeit unter ihnen gewährleisten, andererseits

eine filigrane Ästhetik ausstrahlen. Die durch Stützbauten ermöglichte Spannweite sollte bei mindestens 15 m liegen. Sollte der unter der Hochstraße liegende Raum ein zu starkes Gefälle aufweisen, spricht man meist von anderen Brückenbauten. Die Auffahrten können aus aufgeschütteten Erddämmen bestehen. Die an die Auffahrten anschließende Fahrbahn fungiert als zweite Ebene einer bereits existierenden, flach verlaufenden Straße. Der von der Hochstraße überquerte Raum zeichnet sich dadurch aus, dass er oft auch derselben Nutzung unterliegt wie vor dem Bau der Hochstraße. Wenn dieser durch Abriss einer bestehenden Struktur entstanden ist, muss der Eingriff durch Stützbauten in die untere Ebene so gering sein, dass eine Nutzung unter der Hochstraße möglich ist. Wichtig bei Hochstraßen ist also vor allem der Raum unter und neben ihr. Dieser soll weiterhin nutzbar sein, möglicherweise sogar aufgewertet werden, da er von starken Verkehrsbelastungen befreit wird. (vgl. Boesten 1971, S. 2 ff.)

Grundlage für den „Sprung in die zweite Ebene“ (Saitz 1979, S. 75) bildet die Idee, den Verkehr, der in eine Richtung dominiert auf eine andere Ebene zu verlagern, um Kreuzungen und Knotenpunkte zu entlasten. Diese kreuzungsfreie Verkehrsführung bieten sowohl Hochstraßen als auch Tunnel, jedoch sind in Städten Hochstraßen eher geeignet, da sie mit einem geringeren bautechnischen Aufwand auskommen.

Hochstraßen entwickeln auch eigene städtebauliche Auswirkungen – ihre Umgebung wird anders von ihnen beeinflusst als von Viadukten oder Talbrücken. Eine wissenschaftlich verallgemeinerbare Aussage zu diesen Auswirkungen lässt sich nicht finden, allerdings gibt Boesten (vgl. Boesten 1971, S. 79 ff.) hilfreiche Anregungen und eine Struktur vor. Erstens haben Hochstraßen eine physische Wirkung, das heißt sie sind je nach Situation als Barriere oder Verbindung, meist als beides anzusehen. Diese ist nach Standpunkt sehr unterschiedlich. Zweitens obliegt ihnen eine optische Wirkung, die aus der physischen resultiert, also ebenso im Auge der Betrachtenden liegt. Drittens entfalten sie eine akustische Wirkung, die durch den auf ihnen vorhandenen Verkehr entsteht. Diese ist ebenfalls stark vom Standpunkt der betroffenen Person abhängig. Direkt auf Fahrbahnhöhe ist die akustische Wirkung der Hochstraße eine andere als beispielsweise unter ihr. Viertens identifiziert Boesten eine mechanisch-dynamische Wirkung. Diese können aus Erschütterungen von Böden und daraus resultierende Vibrationen an Gebäuden resultieren. Fünftens entfalten Hochstraßen eine hygienische Wirkung, das heißt Abgase der auf ihr fahrenden Autos gelangen in die umgebende Luft und beeinträchtigen diese, wobei gleichzeitig der unter ihr liegende Raum entlastet wird. Die Sechste und letzte Wirkung von Hochstraßen betrifft den Verkehrsfluss. Sie entlastet andere Straßen der Umgebung, bringt aber gleichzeitig Zufahrtsverkehr in andere Gebiete. Die Trennung von Fuß-, Rad- und Autoverkehr erhöht die Sicherheit aller VerkehrsteilnehmerInnen, auch die Geschwindigkeit derer kann erhöht werden.

Diese standardisierten Aussagen über die Außenwirkung von Hochstraßen können Hilfe bei der Betrachtung unterschiedlichster Ausführungen sein. Jede Hochstraße wirkt natürlich anders auf ihre Umgebung, allerdings können diese Wirkungen anhand der genannten Kategorien gut und sinnvoll erörtert werden.

Die ersten Hochstraßen

Hochstraßen sind ein Kind der rasanten Entwicklung des motorisierten Verkehrs mit Einsetzen des Fordismus. Daneben waren technische Neuerungen wie die Einführung von Stahl und Beton als Baustoff oder Konstruktionsformen wie Plattenbalken und Hohlkästen Bedingung für die Entstehung dieser. Das extreme Wachstum der Städte im Zuge der Industrialisierung führte zu einem steigenden Platzmangel, nicht nur für deren BewohnerInnen, sondern auch für deren Fortbewegungsmittel. Die Motorisierung der Massen fand zuerst in den USA statt, dort bereits in den 1920er Jahren. In Deutschland hingegen war das Auto noch bis in die 1950er Jahre ein Luxusgut. Einer breiten Schicht verfügbar wurde es erst durch seine fordistisch geprägte Massenproduktion, Steuererleichterungen und höhere Realeinkommen mit Beginn des wirtschaftlichen Aufstiegs der BRD. (vgl. Schmucki 1995, S. 585 f.)

Folgerichtig entstand die erste Hochstraße auch in den USA. 1928 wurde das erste Teilstück des *Pulaski-Skyway* in Newark, New Jersey, eingeweiht. Dieses führte über städtische Wohn- und Industriegebiete und war Auftakt einer insgesamt über elf Kilometer langen Verbindung unterschiedlichster Brückenbauten. (vgl. Boesten 1971, S. 11)

Die erste durchgängig als Hochstraße zu bezeichnende Verbindung wurde zwei Jahre darauf eingeweiht. Der *Westside Elevated Highway* in New York führte entlang des Hudson River und galt als Barriere zwischen diesem und Manhattan. Seine erste Ebene sollte LKW dienen, die Güter von den östlich gelegenen Fabriken zu den westlich gelegenen Hafenanlagen transportierten. Autos wurden auf einer zweiten, oberen Ebene geführt, um deren FahrerInnen die landschaftliche beziehungsweise architektonische Schönheit der Umgebung präsentieren zu können. Spätestens ab den 1970er Jahren hielt der *Westside Elevated Highway* den Anforderungen des Verkehrs nicht mehr stand. Seine Auffahrten waren zu schmal, die Abfahrten auf der linken Fahrbahnseite wurden durch das gestiegene Verkehrsaufkommen nur unter höchster Gefahr erreicht. Der Belag aus Pflastersteinen forderte den FahrerInnen mental und körperlich vieles ab. 1973 durchbrach ein (ausgerechnet mit Asphalt für Ausbesserungsarbeiten des Highway beladener) LKW die Fahrbahn, woraufhin der Highway geschlossen wurde. Pläne sahen vor, ihn durch ein moderneres Hochstraßensystem zu ersetzen, allerdings scheiterte dieses Vorhaben am Widerstand von



*Westside Elevated Highway,
New York, 1979*

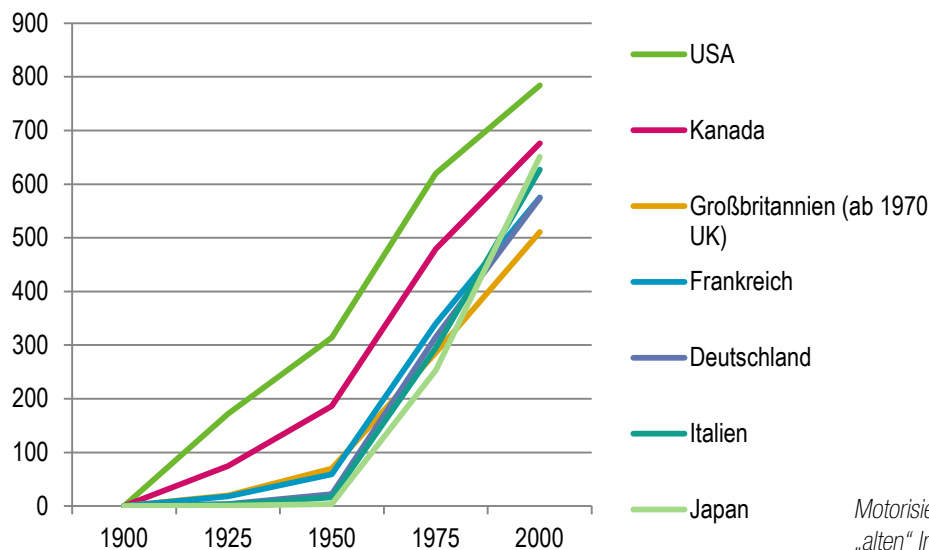


BewohnerInnen, UmweltschützerInnen und kommunalen Verbänden. Zwischen 1977 und 1989 wurde er abgerissen, parallel zu seinem Verlauf entstand eine ebenerdige Ersatztrasse, die von einem Park und Fahrradwegen gesäumt wird. (vgl. Eastern Roads o. J. und The Preservation Institute o. J.)

In Deutschland dauerte es fast 30 Jahre länger, bis die erste innerstädtische Hochstraße eingeweiht wurde. Dies war die 1957 als Zufahrt zur Nordbrücke (heute Theodor-Heuss-Brücke) angelegte Uerdinger Straße (vgl. Boesten 1971, S. 12) in Düsseldorf. Sie ist bis heute als solche in Gebrauch, der Raum unter ihr dient dem ruhenden Verkehr. Im Zuge der autogerechten Umgestaltung der Städte wurden mehr und mehr Hochstraßen angelegt. Bis zum Jahr 1968 wurden 80 Hochstraßen, gemäß der Definition von Boesten, in Deutschland erbaut. Die Gründe hierfür werden im Folgenden erörtert.

Leitbild autogerechte Stadt

Die in Deutschland, sowohl in der BRD als auch in der DDR (vgl. Schmucki 2001, S. 143), gebauten Hochstraßen sind Folge eines Planungsverständnisses, das seinen Ursprung in der *Charta von Athen* findet. Die Erklärung des 1928 gegründeten *Congrès Internationaux d'Architecture Moderne* (CIAM) wurde 1933 verfasst und formulierte Feststellungen über die aktuellen Verhältnisse der damaligen Städte sowie Vorschläge zu deren Verbesserung. Im Kern fordert diese, die Einteilung der Städte in funktionale Zonen, um lebenswertere Wohn- und Arbeitsumfelder zu schaffen. Diese Zonen sollten durch ein zweckmäßiges Netz großer Verkehrsadern verbunden werden, welche unter Beachtung einer Rangordnung der möglichen Geschwindigkeiten anzulegen sei. (vgl. Hilpert 1988, S. 113 ff.)



Motorisierungsentwicklung in einigen „alten“ Industrieländern

Die *Charta von Athen* bildet die Grundlage für das Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt der 1950er Jahre, wie auch dem der autogerechten Stadt der 1960er Jahre. Das Leitbild der autogerechten Stadt verfolgte die Idee, dass sich die Stadtgestalt dem Verkehrsfluss anzupassen hat. Die orthogonal gerasterte Stadt mit ihren rechtwinkligen Wegeführungen, wie sie seit Jahrhunderten gebaut wurde, sei dem „natürlichen Richtungssinn der Menschen“ (Reichow 1959, S. 10) und den von ihnen gesteuerten Autos konträr. Reichow schlug eine radikale Trennung der verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen vor. FußgängerInnen sollten insbesondere vor dem Autoverkehr geschützt werden, das Gleiche galt für RadfahrerInnen. Je weniger diese drei Gruppen aufeinandertreffen konnten, desto sicherer würden sie voreinander sein. Es war demnach auch ein Ansatz, die Sicherheit aller am Verkehr Teilnehmenden zu erhöhen. Außerdem sollte der Bau von Kreuzungen vermieden werden, da sich dort die meisten Unfälle ereigneten. Auf der einen Seite sollte also der öffentliche Fußgängerraum nur diesen vorbehalten sein, um soziale Interaktion möglich zu machen. Auf der anderen Seite sollte der dem motorisierten Verkehr dienende Raum ebenfalls nur von diesem genutzt werden. Der Fluss des Verkehrs sollte zum einen die Verkehrssicherheit erhöhen, zum anderen die Vorteile der schnellen Automobile ausschöpfen können. Hochstraßen sind der Höhepunkt dieser, nur dem Autoverkehr vorbehaltenen Wege. Dadurch, dass sie über den herkömmlichen Räumen sozialer Interaktion schweben, behindern sie diese nicht und werden auch nicht von ihnen gestört. Die Erreichbarkeit verschiedener Orte, der stetig ansteigende Individualverkehr, die schnelle Anlieferung von immer mehr und unterschiedlichen Waren wurde durch Hochstraßen gefördert.

Betrachtungen zum Städtebau der Moderne

Neben der Durchsetzung der Leitlinien einer gegliederten und aufgelockerten sowie der autogerechten Stadt in Neubaugebieten, wurden diese auch angewendet, um die historisch gewachsenen, vom Zweiten Weltkrieg aber oft großflächig zerstörten Städte zu modernisieren. „Das für den Motorverkehr als richtig anerkannte System auf die alten Städte zu übertragen“ (Reichow 1959, S. 79) war meist der Anlass für eine ab den 1970er Jahren vermehrt auftretende Kritik an diesem. Der Vorrang des Autoverkehrs hatte zu einer Vernachlässigung der BewohnerInnen selbst geführt. FußgängerInnen wurden oft nicht, wie von Reichow gefordert, auf ihren instinktiv gewählten Wegen geführt, sondern in den Schatten der Bauten für den mobilen Verkehr gestellt. Eine Diskussion um den Denkmalwert von Hochstraßen aus dieser Zeit kann also nur unter Betrachtung derer städtebaulicher Leistungen geführt werden. Hochstraßen sind nie Solitäre in der Landschaft, sondern interagieren mit dem sie umgebenden Raum und somit allen, die diesen nutzen. Es geht um die Diskussion aller Bauten der Nachkriegsmoderne, sowohl in West- als auch in Ostdeutschland, worauf später genauer eingegangen wird.

Im Jahr 2005 stand der Deutsche Kunsthistorikertag unter dem Motto *Die Bauten der 1960er Jahre – schon veraltet, aber noch nicht historisch?* Dies bringt das heutige Ansehen des Städtebaus und der Architektur jener Zeit auf den Punkt. Waren sie es einst, die historische Stadtstrukturen zur Schaffung moderner Städte zerstörten, werden sie mittlerweile oft als Schandflecken einer Epoche gesehen deren Leitbilder heute als unmenschlich und wenn möglich zu revidieren, gelten. So wie damals die Kritik am großflächigen Abriss alter Stadtstrukturen laut wurde, sind heutzutage die Hinterlassenschaften des Leitbildes der autogerechten Stadt von diesem bedroht. Von Butlar stellt die Frage, ob nicht nur „was die Herzen erwärmt“ (von Butlar 2007, S. 15) schützenswert sei? Ist Denkmalschutz eine Aufgabe der Mehrheitsfindung für den Erhalt einzelner Strukturen? Oder muss Denkmalpflege die derzeit ungeliebte, weil dem Verständnis von Schönheit widersprechende, Hinterlassenschaft nicht umso mehr schützen, um künftigen Generationen die Entscheidung zu überlassen, ob diese Errungenschaften tatsächlich keinen Denkmalwert besitzen? Denn ist es nicht so, dass „die geschichtliche Hinterlassenschaft aus der unmittelbaren Vergangenheit schon vom Generationenverständnis her grundsätzlich einer mangelnden Wertschätzung ausgesetzt ist“ (nach Lange 2003, S. 5)?

Abgesehen von der grundsätzlichen Diskussion um eine ästhetische Einordnung der Moderne wird dieser vorgehalten, geschichtsfeindlich zu sein, da sie mit Traditionen brach. So wird von einer *zweiten Zerstörung* der Städte gesprochen (wobei die Zerstörung durch den Zweiten Weltkrieg als die erste angesehen wird). Die Tatsache, dass seit Jahrhunderten alte Bausubstanz einer neuen weichen musste, um den sich ändernden sozialen, verkehrlichen und ökonomischen und auch politischen Bedürfnissen gerecht zu werden, spielt in der Diskussion selten eine Rolle. Auch die von manchen ErbauerInnen selbst postulierte Temporalität ihrer Bauten wird als Argument für deren Abriss herangezogen. Beispiel hierfür ist Frei Otto, der 1977 bereits sagte, dass man den „Sündenberg erneuern oder abreißen [müsse], mit dem meine Generation in den letzten 30 Jahren die Erdoberfläche unkritisch verkrustete“ (Spiegel 1977).

Trotz der Kritik, die an den Städtebau der Moderne herangetragen wird, gibt es mehr und mehr Fälle, in denen für den Erhalt von Baudenkmalen der 1960er Jahre gefochten wird. Der Abriss der *Beethovenhalle* in Bonn oder des Kölner Opernhauses konnten verhindert werden. Demgegenüber stehen aber auch der Abriss bedeutender Bauten wie dem *Schimmelpfenghaus* in Berlin-Charlottenburg oder des *Ahornblattes* auf der Fischerinsel in Berlin. Auch eine Modernisierung von Gebäuden, wie die des *Bikinihauses*, ebenfalls in Berlin-Charlottenburg, oder eine temporäre Umnutzung wie die des *Bierpinsels* in Berlin-Steglitz zeigen das große Diskussions- und Spannungsfeld, in welchem sich die Bauten der 1960er Jahre bewähren

müssen. Grundsätzlich kann man wohl sagen, dass ein „spektakulärer Abriss“ (Schmidt 1998, S. 39) eher bemerkt wird, als die Modernisierung von Gebautem, weshalb sich die Diskussion um dessen Bedeutung oft erst entfaltet, wenn die Zerstörung eines Gebäudes visuell erlebbar wird.

Viele Ebenen spielen dabei eine wichtige Rolle. Zu viele, um des Ausmaßes dieser Kontroverse hier gerecht werden zu können. Es geht um identitätsstiftende Orte, die den Aufbruch einer Gesellschaft, sowohl in Ost als auch West, dokumentieren, um Architekturen die eine zeitgemäße Nutzung erschweren, um die Neuschreibung eines Geschichtsbildes (insbesondere im Umgang mit den Bauten der DDR-Moderne) und letztendlich auch um ökonomische Rahmenbedingungen.

In diesem Spannungsfeld befinden sich auch Hochstraßen. Einerseits Relikt einer grenzenlose Mobilität versprechenden Epoche, andererseits visuelle und physische Barriere, die genau diesen Fluss behindert. Streitobjekt von Parteien die sich die Revidierung der von ihnen postulierten „zweiten Zerstörung“ der Städte wünschen und derer, die sie als wichtiges Dokument eines berechtigten Leitbildes sehen. Wenn es aber gelingt, Hochstraßen einen „Streitwert“ (Dolff-Bonekämper nach Haspel 2007, S. 49) zuzusprechen, wäre schon einiges erreicht. Die Diskussion um sie kann Außenstehende sensibilisieren, Positionen werden neu verhandelt, ein Bewusstsein um den Denkmalwert von Hochstraßen entsteht. Somit kann Zeit gewonnen werden (vgl. Oswalt 2007, S. 9), um einer Generation die Entscheidung über deren Wert zu überlassen, die der Zeit ihrer Entstehung distanzierter gegenüber steht.

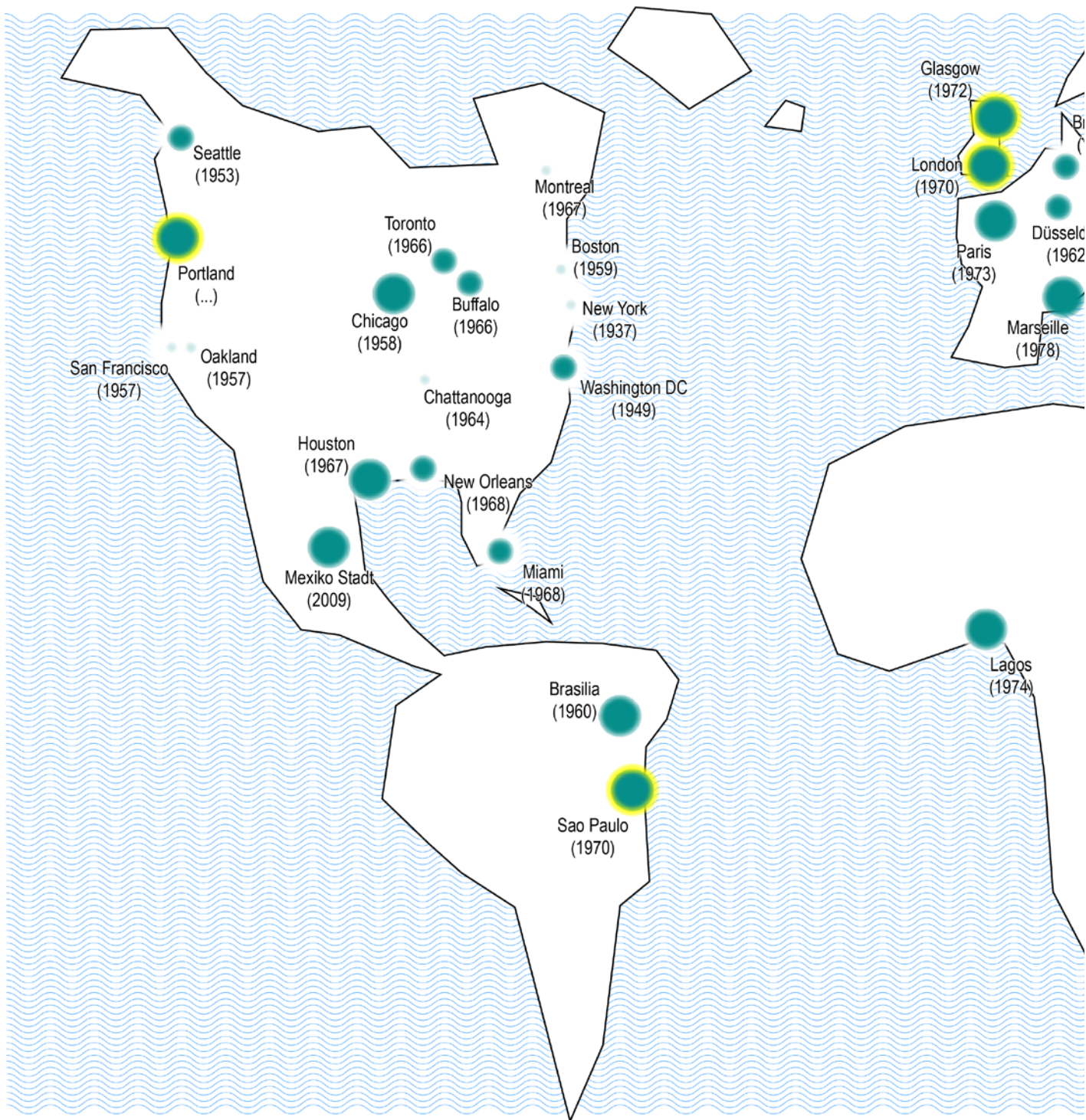
Hochstraßen heute

Die Diskussion um die Zukunft von Hochstraßen verläuft weltweit zeitlich versetzt, genauso wie ihre Errichtung. Während im Mittleren Osten und Süd-Ost-Asien Hochstraßen als Schritt in die Zukunft weiter entstehen, sind sie in Europa und Nord-Amerika zunehmend Ziel von Kritik. In Asien werden sie in einer extremen Dimension errichtet, auch werden sie als Ort der Schönheit inszeniert, eine Ablehnung derer scheint dort undenkbar. In den alten Industrienationen sind hingegen Abriss und Umnutzung Schlagworte, die die Diskussionen bestimmen. Eine Tilgung der Zeugnisse der städtebaulichen Moderne ist vielerorts zu beobachten. Die Sehnsucht nach einer meist älteren Stadtstruktur und Architektur, die eine „schönere“ und „bessere“ Vergangenheit heraufbeschwören soll, wird oftmals artikuliert. Eng verwoben ist diese Diskussion auch mit derer um die Wertschätzung und Zukunft von Autos. Es geht nicht lediglich um Autos als Fortbewegungsmittel, sondern um eine automobilen Kultur, die eine ästhetische und emotionale Komponente aufweist. Autos bewegen in multiplem Sinne. (vgl. Sheller 2003, S. 2 f.)

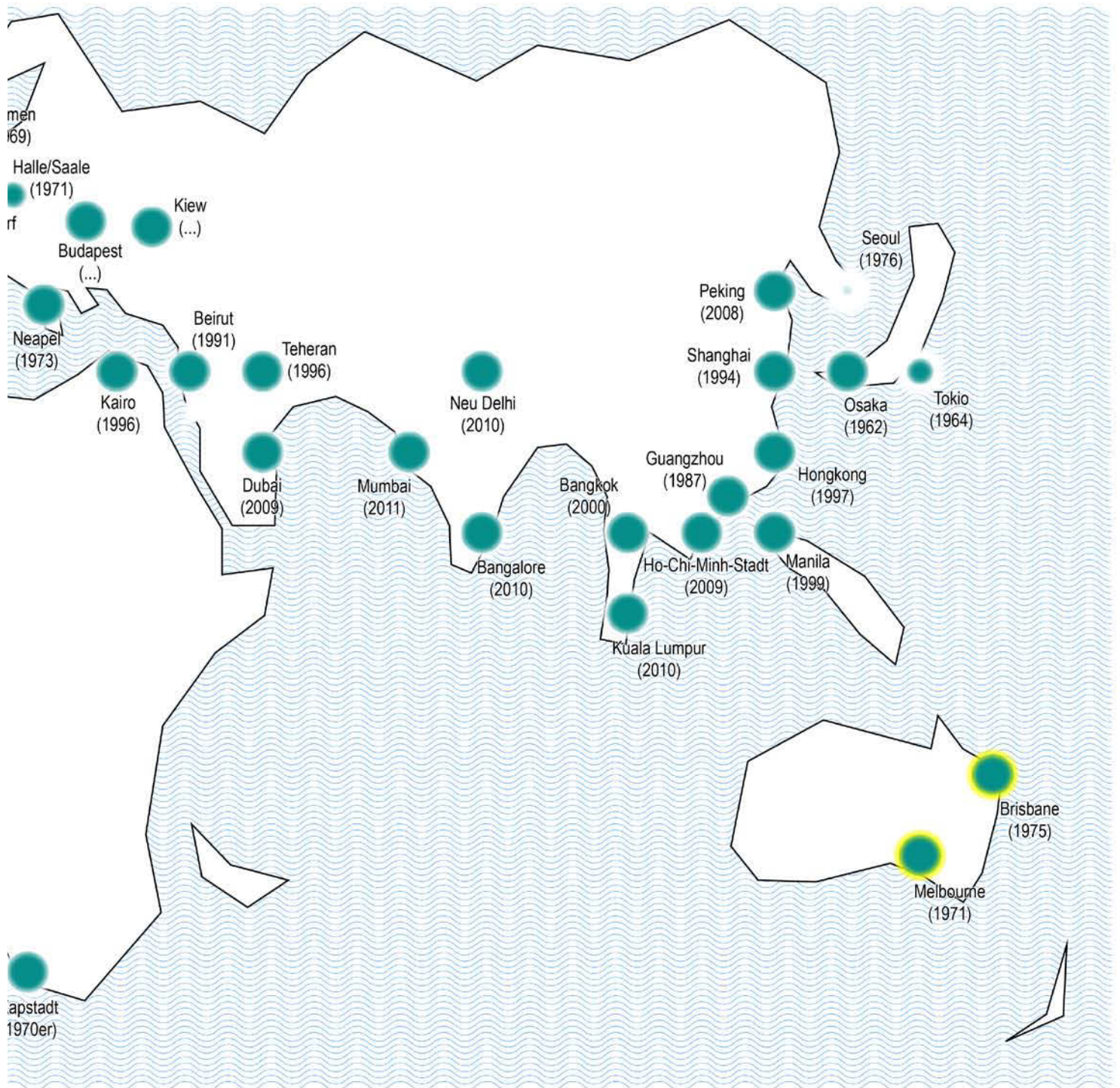
Das Auto selbst kann für manche eine körperliche Komponente aufweisen. Es ruft den Drang nach Berührung hervor und weckt eine Verliebtheit des Betrachters, wie Roland Barthes (1965) sie in der mythologischen Analyse des *Citroen DS* (La Déesse: die Göttin) aufzeigt. Darüber hinaus rufen Autos „Gefühle der Mächtigkeit“ (Burkart 1996, S. 253) hervor. Durch kurzen Druck auf das Gaspedal beschleunigt der Fahrer selbst sein Gefährt, er erlangt Kontrolle über Kräfte, die ihm selbst nicht eigen sind, die er sich aber eigen machen kann. Autos sind teilweise unabdingbar, um soziale Inklusion zu erreichen. Ländliche oder suburbane Gebiete sind für viele nur mit dem Auto erfahrbare. Wer in diesen Gebieten kein Auto zur Verfügung hat, läuft Gefahr an vielen Aktivitäten des gesellschaftlichen Lebens nicht teilnehmen zu können. Auch die Wahl des Automobils kann eine wichtige Rolle bei der Einordnung in die Gesellschaft spielen. Es ist ein Statussymbol, mit welchem „Stolz, Macht und Selbstdarstellung“ (nach Sheller 2003, S. 12) verbunden sind. Autos sind also weit mehr als individuelles Fortbewegungsmittel. Sie sind Gegenstand von Kunst und Kommerz, Objekte der Sehnsucht und Erfüllung, Orte der Entdeckung und Befriedigung von Bedürfnissen. Der Aufstieg des Automobils war gekoppelt an ein Versprechen auf Freiheit, Unabhängigkeit und Individualität.

Dabei sind sie aber auch „schmutzig, energiefressend, platz- und ressourcenverschlingend“ (Grünweg 2010). Trotz allem werden sie, auch angesichts sich zu Ende neigender natürlicher Ressourcen, auf absehbare Zeit nicht weniger werden. Sie werden sich verändern, und doch bleiben, was sie heute für viele Menschen sind. Wieder ist es eine Weltausstellung, 2010 in Shanghai, die die Zukunft der Mobilität und damit auch von Hochstraßen vor Augen führt. Sie zeigt, dass Autos in Zukunft zwar unabhängig von endlichen Ressourcen werden können, ihre Anzahl allerdings weltweit stark zunehmen wird, in Europa und Nordamerika jedenfalls nicht abnehmen könnte.

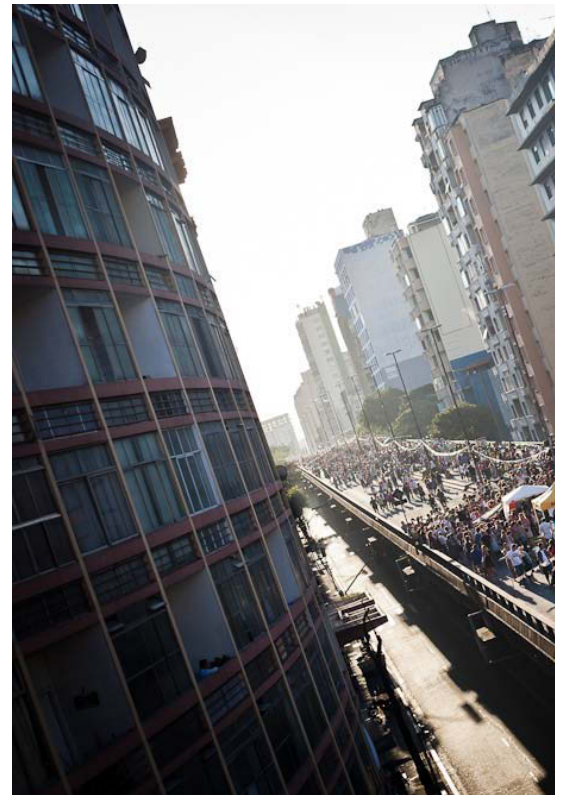
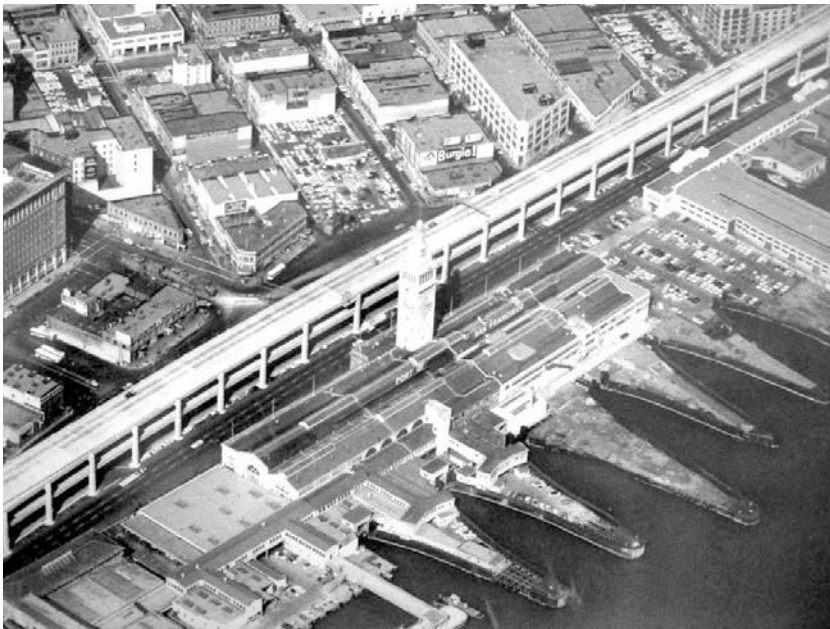
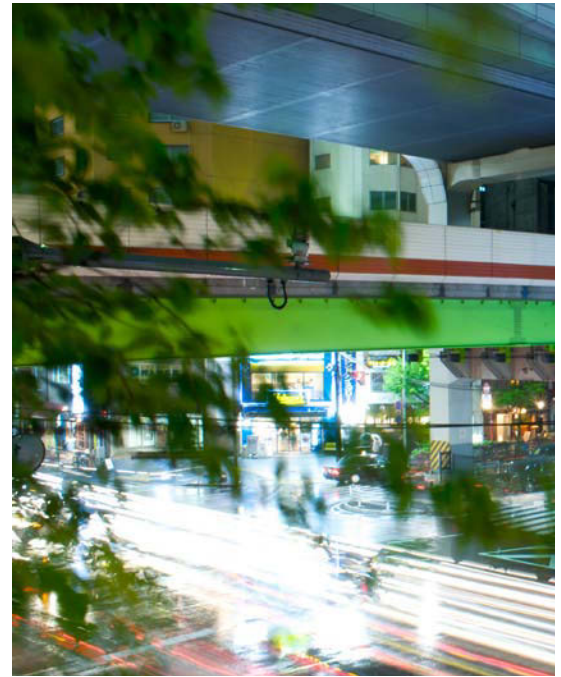
Um die Frage nach der Zukunft von Hochstraßen beleuchten zu können, soll an dieser Stelle noch ein Blick auf ausgewählte Beispiele geworfen werden, die Möglichkeiten des Umgangs mit Hochstraßen darstellen. Diese stehen dabei exemplarisch für Hochstraßendiskussionen in den alten Industrienationen. Ähnliche Diskussionen finden sich vielerorts. Während in Düsseldorf (das Beispiel wird folgend noch näher betrachtet), Bremen und Hannover innerstädtische Hochstraßen abgerissen werden sollen, wurden sie andernorts als Potential erkannt. Hierfür stehen die Beispiele aus Koog an de Zaan und London. In Sao Paulo oder auch Glasgow finden sich ebenfalls Beispiele wie Hochstraßen zu einem Gewinn für die BewohnerInnen eines Quartiers werden konnten. Die drei beleuchteten Beispiele verdienen unserer Meinung nach aber besondere Aufmerksamkeit, da sie einerseits die Kontroversen, die Hochstraßen auslösen können, andererseits deren Potential für die städtebauliche Entwicklung eines Ortes darstellen.



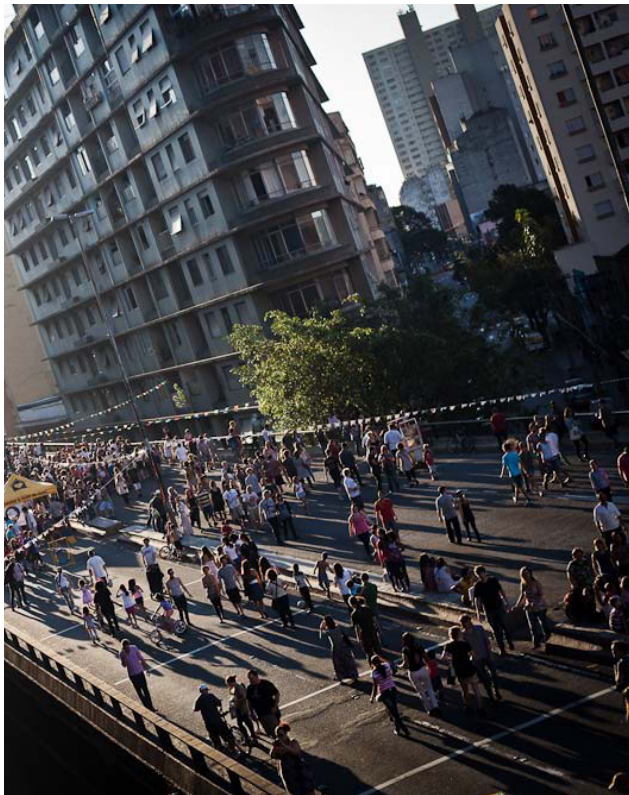
abgerissen in Diskussion Bestand Aufwertung
 Ort
 (Jahr der Fertigstellung)



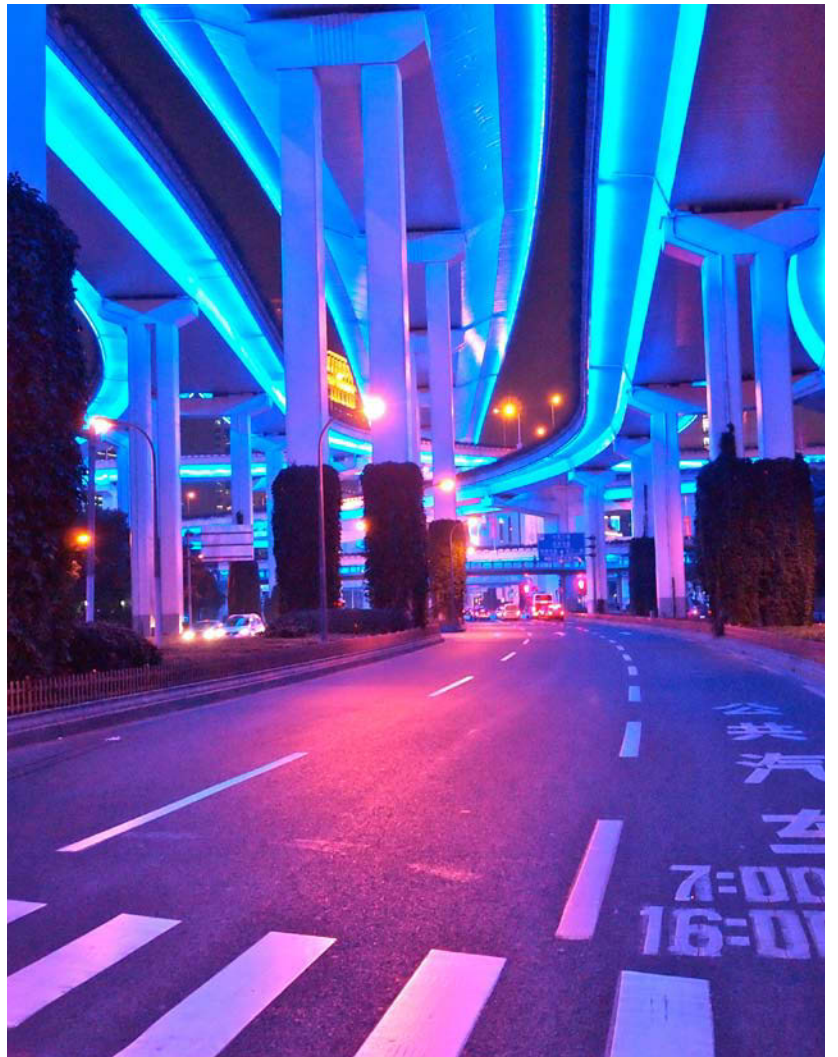
Die Karte zeigt, dass in den „alten“ Industriestaaten, in denen die Massenmotorisierung zuerst einsetzte, auch Hochstraßen zuerst errichtet wurden. In diesen Ländern zeigt sich, dass Abriss oder Umnutzung bereits eine große Rolle spielen. Diesen gegenüber stehen die Länder, deren wirtschaftlicher Aufschwung und die damit verbundene Massenmotorisierung etwa in den letzten 20 Jahren begannen. Oftmals gelten dort Hochstraßen noch als Versprechen auf eine bessere Zukunft.



*links oben: ehemaliger Verlauf der Cheong Gye Cheon Hochstraße, Seoul, 2007
links unten: Embarcadero Freeway in San Francisco um 1960, inzwischen abgerissen*



mittig oben: doppelstöckiges Hochstraßensystem in Tokyo, 2009
 mittig unten: autofreier Sonntag auf dem Minhocão, Sao Paulo, 2012
 rechts: Inszenierung des Verkehrs, Shanghai, 2010





A8ern8 nach der Umgestaltung



A8ern8 / Koog an de Zaan, Niederlande

In Koog an de Zaan, nördlich von Amsterdam gelegen, wurde in den 1970er Jahren eine Autobahn errichtet, die laut Definition eher anderen Brückenbauten als den Hochstraßen zugehörig ist. Allerdings weist sie einige Merkmale derer auf, weshalb eine Betrachtung in unserem Kontext sinnvoll ist. Die Straße durchschneidet die kleine Stadt visuell und physisch. Die Säkularisation der Niederlande wurde hier städtebaulich manifestiert, da das Rathaus und die nahe Kirche nun von der Hochstraße getrennt wurden. Die etwa 4.000 m² große Fläche unter der von 7 m hohen Stützen getragenen Hochstraße war 30 Jahre unbeachtet. Sie diente zum Parken von Autos und ein kleiner Schießstand war dort untergebracht.

2003 beschloss die Verwaltung der Region Zaanstad, unter aktiver, vorangegangener Beteiligung der BürgerInnen, den vergessenen Ort unter der Hochstraße neu zu planen. Er sollte ein lebendiger, öffentlicher Raum werden, die Trennung der Stadt revidieren und auch das Umfeld des Ortes aufwerten. Das Verfahren brachte die Wünsche der BürgerInnen ans Tageslicht. Sie wollten einen Zugang zur Zaan, öffentliche Grün- und Freizeitflächen, einen befestigten Parkplatz, einen Supermarkt nebst Blumen- und Haustierladen sowie den Erhalt des Schießstandes.

In der Realisierung konnten fast alle Wünsche erfüllt werden. Es entstand ein kleiner Steg, der den Zugang zum Fluss und den Blick auf die Industriebauten an dessen Ufern gewährt. Im Zentrum des Raumes unter der Hochstraße befindet sich ein neugestalteter Fußgängerbereich nebst Bushaltestelle, an den sich die gewünschten Einkaufsmöglichkeiten anschließen. Hinter dem Supermarkt entstand ein Bereich für Kinder und Jugendliche. Dort wurden ein Skatepark errichtet, Wände für Graffiti freigestellt, eine Breakdancebühne, Tischtennisplatten, ein Fuß- und Basketballplatz installiert. Der Bereich vor der Kirche wurde neu gestaltet und vor allem durch Bepflanzungen und eine neue Möblierung die Aufenthaltsqualität verbessert. Außerdem bietet er nun Platz für Flohmärkte oder Feste. Der Platz vor dem alten Rathaus, heute eine Schule, wird nun durch einen Fußballkäfig genutzt und wurde durch die Anlage eines Grünzugs neu gestaltet. Dort können die BewohnerInnen grillen und Boules spielen. Der Schießstand wurde erhalten. (vgl. Architonic o. J. und CCCB o. J.)

Das Projekt *A8ern8* ist ein Beispiel, wie Planung unter Beteiligung der BürgerInnen gelingen kann. Hierbei wurde die Hochstraße nicht als Hindernis, sondern Möglichkeit der Gestaltung betrachtet. Die Beteiligten verstanden, dass sie viel mehr als eine aufgeständerte Autobahn in ihrem Zentrum haben. Durch die Entdeckung einer überdachten Freifläche entstanden Orte der Begegnung, die ständig nutzbar sind. Aus der Barriere Hochstraße wurde eine Verbindung für die BewohnerInnen Koogs an de Zaan.

Hochstraße Jan-Wellem-Platz / Düsseldorf, Deutschland

Der sogenannte *Tausendfüßler* in Düsseldorf ist eine Hochstraße, welche ähnlich wie die Hochstraße in Halle zur Diskussion steht. Anfang der 1960er Jahre unter Führung von Friedrich Tamms erbaut, reichen deren Planungen bereits ins Jahr 1948 zurück. Damals kam der erste Vorschlag auf, den Verkehr über Hochstraßen ins Stadtzentrum zu führen. Tamms griff diese Überlegungen auf und stellte sechs Jahre später Planungen für eine 7 km lange Hochstraße vor. (vgl. Durth 1988, S. 230)

Von Seiten der Verkehrsplanung wurde die mangelnde Funktionalität der Hochstraße bemängelt, sowie eine befürchtete Zerschneidung der Innenstadt, weshalb viele für eine Tunnellösung plädierten, welche aus Kostengründen aber verworfen wurde. (vgl. Dahms 2011, S. 7)

Von Beginn an waren die Planungen der Hochstraße von massiven Protesten seitens der Bevölkerung begleitet. Sie richteten sich vor allem gegen Eingriffe am Hofgarten, einer öffentlichen Parkanlage, die durch die Hochstraße verkleinert werden musste. Über 10.000 Menschen zogen im Januar 1961 dorthin, um gegen die Zerstörung des Parks zu protestieren. Teilweise mit Erfolg, denn die Planungen wurden modifiziert und die Eingriffe am Hofgarten fielen geringer aus als ursprünglich angedacht. (vgl. Durth 1992, S. 224)

Tamms' Vision einer autogerechten, modernen Stadt verknüpfte er mit dem Anspruch, dass technische Bauwerke künstlerisch gestaltet werden müssten, da sie sonst beliebig erscheinen und keine Authentizität besäßen (vgl. Tamms 1978, S. 6 f.). Dieser künstlerische Anspruch zeigt sich in der Gestaltung der Hochstraße Jan-Wellem-Platz. „Die Hochstraße [...] steigt aus der Ebene auf, schwingt sich in vertikal und horizontal geführten Kurven höherer Grade über den Platz hinweg, teilt sich, ohne mit der konstruktiven und der formalen Grundhaltung zu brechen, und senkt sich, aufgespalten in zwei Richtungen, wieder zur Straßenebene hinab. [...] das Bauwerk wurde buchstäblich in einem Guß hergestellt und wirkt jetzt auch wie „aus einem Guß““ (ebd. S. 51). Es entstand ein Stahlbetonbau, der auch aufgrund der notwendigen Sparsamkeit, mit einem minimalen Einsatz von Baustoffen und daraus resultierender schlanker Stützen eine höchst filigrane Leichtigkeit erreichte.

Diese Leichtigkeit könnte ihm nun allerdings zum Verhängnis werden. Er erfüllt die heutigen Anforderungen an seine Belastbarkeit nicht mehr (vgl. Dahms 2011, S. 11). Darüber steht die Hochstraße den Planungen der Stadt in diesem Bereich im Wege. Der Autoverkehr soll unter die Erde verlegt werden,



Ansicht des Tausendfüßlers, 2013

durch Bebauung heutiger Freiflächen sollen fußläufige Verbindungen zwischen der Prachtstraße Königsallee über den neu geplanten Bereich *Kö-Bogen* hin zum Schauspielhaus entstehen. Die dort gelegene Hochstraße müsste in diesem Zuge abgerissen werden. (vgl. Stadt Düsseldorf)

Den Planungen steht einerseits entgegen, dass die Hochstraße 1993 in die Denkmalliste der Stadt Düsseldorf als technisches Denkmal eingetragen wurde, andererseits dass sich weitreichende Proteste gegen den Abriss der Hochstraße formierten. Die AbrissbefürworterInnen reklamieren hingegen, dass „[...] der Düsseldorfer *Tausendfüßler* keineswegs eine herausragende stadt-, wirtschafts-, bau- oder technikgeschichtliche Besonderheit [...]“ (Dahms 2011, S. 10) darstellt. Sie verweisen darauf, dass es genügend ältere Hochstraßen derselben Bauweise in Düsseldorf gäbe, sie im Werke Tamms keineswegs eine herausragende Rolle spiele und deren baulichen Mängel einen Erhalt nicht rechtfertigen. Außerdem sind sie der Ansicht, dass die Hochstraße das Kriterium der Unversehrtheit nicht mehr erfülle, was ihrer Einordnung als Denkmal abträglich sei und deren Instandsetzung weitere Eingriffe in das ursprüngliche Erscheinungsbild der Hochstraße nötig machen würde. Auch sprechen sie der Hochstraße deren künstlerische Bedeutung (gemäß § 2 Abs. 1 DSchG NW) ab, da sie die Umgebung eklatant störe und auch die von den AbrissgegnerInnen angeführte Eleganz und Leichtigkeit nicht erfahrbar sei. Ihre wissenschaftliche Bedeutung (gemäß § 2 Abs. 1 DSchG NW) sei ebenfalls nicht nachvollziehbar, da sie kein Prototyp einer neuen Bauweise sei, die es in ihrer Zeit zu erproben galt und auch nicht als bedeutende Formulierung des Leitbildes der autogerechten Stadt gelten kann, da dieses bereits unter den Nationalsozialisten verfolgt und gebaut wurde. Eine städtebauliche Bedeutung messen sie der Hochstraße zu, da sie die Stadt durchaus präge, allerdings in keinem Zusammenhang zu ihrer Umgebung stehe. (vgl. ebd., S. 11 ff.)

Die Meinung der AbrissbefürworterInnen bündelt sich in der Aussage, dass „[...] das öffentliche Interesse der Menschen an der Wiederherstellung eines urbanen Stadtraums das Interesse an der Beibehaltung der funktionslosen und stark geschädigten Hochstraße bei weitem“ (ebd., S. 18) übersteigen würde.

All diese Argumente werden von den AbrissgegnerInnen gegensätzlich gesehen. Unter dem Wahlspruch *Lott Stonn!*, was soviel wie *Lass stehen* bedeutet, formierte sich eine Initiative, die nicht nur Argumente für den Erhalt der Hochstraße anführt, sondern sogar einen städtebaulichen Entwurf zur Umgestaltung des Jan-Wellem-Platzes unter Erhalt der Hochstraße als Diskussionsgrundlage lieferte.

So bescheinigen sie dem *Tausendfüßler* die von Tamms gewünschte Eleganz und sehen ihn als städtebauliches Ensemble mit dem Dreischeibenhochhaus und dem Schauspielhaus. Auch vertreten sie den Standpunkt, dass der *Tausendfüßler* sehr wohl ein bedeutendes Zeugnis einer Architekturepoche sei. Die in Frage gestellte Verkehrstauglichkeit der Hochstraße sehen sie gegeben und heben hervor, dass das Autofahren über die Hochstraße ein besonderes Erlebnis sei. Des Weiteren führen sie an, dass die durch die Neuplanungen erwünschte Fußgängerfreundlichkeit nicht erreicht würde, da barrierefreie Verbindungen durch Fußgängertunnel entfielen. Den schlechten baulichen Zustand der Hochstraße lassen sie als Argument nicht gelten. Sie gehen davon aus, dass für rund 15 Millionen Euro eine denkmalgerechte Sanierung durchgeführt werden könne. Dies sei weitaus billiger als die geplante Tunnellösung, welche durch lange Aus- und Einfahrten das Stadtbild an anderer Stelle stören würden. Auch die Folgekosten und erhöhte Umweltbelastungen (vor allem durch Energieaufwand für Entlüftung und Beleuchtung) einer Tunnelösung führen sie als Argument für den Erhalt der Hochstraße ins Feld. Außerdem betonen sie, dass eine Mehrheit der BürgerInnen für den Erhalt der Hochstraße sei.

Der vom *Bund Deutscher Architekten (BDA)* ins Spiel gebrachte Entwurf nimmt auf die Argumente der AbrissgegnerInnen in vielerlei Maß Rücksicht. Er stellt eine städtebauliche Umgestaltung im Bereich *Kö-Bogen* nicht in Frage, sondern bindet die Hochstraße und den Raum unter ihr in das Konzept mit ein. Vor allem die weiterhin barrierefreie Überquerungsmöglichkeit zwischen dem Bereich Königsallee und dem nördlich angrenzenden Gebiet um das Dreischeibenhochhaus unterscheidet ihn von der geplanten Tunnellösung. Ein Tunnel würde für RollstuhlfahrerInnen diese Möglichkeit verbauen, die Straßenbahngleise würden nach Ansicht der PlanerInnen des *BDA* eine erhebliche Barriere darstellen. (vgl. Lott Stonn o. J.)

Der Abriss der Hochstraße ist allerdings noch immer fester Bestandteil der städtischen Planungen. Dieser ist für das Jahr 2012 vorgesehen. Der Landeskonservator von Nordrhein-Westfalen hat nun von seiner Möglichkeit Gebrauch gemacht, einen Ministerentscheid diesbezüglich einzufordern (vgl. Brockerhoff/Tüffers 2011). Somit würde sich der Planungshorizont nach hinten verschieben und die Diskussion um Erhalt oder Abriss des Tausendfüßlers auf eine höhere Ebene gehoben werden. Auch versprechen sich die AbrissgegnerInnen eine (erstmalige) Diskussion des alternativen Bebauungsvorschlages unter Beibehaltung der Hochstraße. Sollte der Bau- und Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen den Erhalt der Hochstraße einfordern, würde dies wohl einen jahrelangen Gerichtsstreit nach sich ziehen, da die Stadt sich in ihrer Planungshoheit beeinträchtigt sähe. Eine Entscheidung darüber ist zum heutigen Zeitpunkt allerdings noch nicht gefallen.

Westway / London, England

Der *Westway* ist Teil eines bereits in 1920er Jahren geplanten, aber nie vollständig realisierten Ringstraßensystems für London. Er sollte als Verbindung des innersten Rings mit dem Zentrum Londons fungieren. Bei seiner Errichtung war er der größte Betonbau Großbritanniens und auch die längste Hochstraße Europas. Sein Verlauf orientierte sich an bereits existierenden Zuggleisen, die zum Bahnhof Paddington führten. Trotzdem mussten ihm zahlreiche bestehende Gebäude weichen, andere Gebäude standen nun nur wenige Meter entfernt. Viele Straßen wurden abgeschnitten, was die Trennung des städtebaulich zusammengehörigen Gebiets zur Folge hatte. Der Raum unter der Hochstraße wurde zu keiner Zeit in die Planungen mit einbezogen. Die Planung auf dem Reißbrett, vorbei an den tatsächlich existierenden Gegebenheiten, führte zu Missständen und enormen Protesten schon während der Bauphase. Viele AnwohnerInnen verlangten den Umzug in ein anderes Gebiet, weg aus Kensington. Ab 1972 wurden tatsächlich einigen der AnwohnerInnen Wohnungen in anderen Stadtteilen angeboten. Doch gegen die Probleme im Gebiet wurde von behördlicher Seite nichts unternommen. Die Wohnhäuser waren in einem desolaten baulichen Zustand, die Bevölkerungsdichte die höchste in ganz London, der Anteil an Sozialwohnungen dagegen eine der niedrigsten. Das schon damals multi-ethnisch geprägte Gebiet war Ort rassistischer Auseinandersetzungen. „No Dogs, No Irish, No Coloureds“ (in Griffin 2008, S. 89) konnte man an vielen Türen Kensingtons bis in 1970er Jahre lesen.

All dies führte dazu, dass sich bereits in den 1960ern Bewegungen formierten, um der Tatenlosigkeit der Verwaltung mit eigenem Engagement entgegenzutreten. Beispielsweise wurde 1967 die *Notting Hill People's Association* gegründet, die sich gegen Ausbeutung und Diskriminierung marginalisierter Gruppen engagierte und auch AnwohnerInnen half, deren Wohnumfeld zu verbessern und Freizeit- und Erholungsräume für Kinder zu schaffen. Diese war nur eine von zahlreichen Vereinigungen, die sich um die Verbesserung der Lebensverhältnisse entlang des *Westway* bemühten. Deren Engagement ist es zu verdanken, dass 1971 der *North Kensington Amenity Trust* gegründet wurde. Dieser war nun offiziell damit beauftragt, im Umfeld des *Westway* städtebauliche und soziale Projekte zu initiieren und auch umzusetzen, allerdings nicht mit kommunalen Mitteln (er erhielt lediglich 25.000 £ Startkapital), sondern Geldern, die er sich selbst zu beschaffen hatte. Sie sahen den *Westway* als „opportunity to restore the land to provide facilities for the local community“, wie es im Dokument anlässlich seiner Gründung heißt. Der Trust bestand nicht aus ExpertInnen, sondern AnwohnerInnen die sich vor allem emotional mit dem Gebiet verbunden fühlten. So handelten sie auch nicht wie ExpertInnen und entwarfen Pläne, sondern regten zur Ideenfindung alle Interessierten an. Mitte 1972 kam es zu einem ersten Treffen mit mehr als 300 Beteiligten. Dabei kam vor allem die Forderung auf, das Land unter der Hochstraße den AnwohnerInnen zu überlassen, was jedoch aus ungeklärten juristischen Fragen erst einmal nicht gelang.



oben: das Mutate Britain Festival, 2009
 mittig: ein Fußballplatz als Teil
 des großen Sportangebots, 2007
 unten: Konzert unter dem Westway, 2009



Ab Mitte der 1980er Jahre entwickelten sich erste Nutzungen unter der Hochstraße. Diese entstanden dadurch, dass durch Verpachtung von Land an private Investoren und damit folgender kommerzieller Nutzungen, Räume für wohlfährtliches und gemeinschaftliches Engagement finanziert wurden. So konnten und können bis heute die Mieten für gemeinnützige Einrichtungen aus den Einnahmen der kommerziell vermieteten Flächen subventioniert werden. Jedoch wurde eine einseitige Ausrichtung auf die gewinnmaximierende Logik des freien Marktes durch den Trust verhindert. (vgl. Robertson 2007, S. 74 ff.)

Daneben ist Sport zum wichtigen Merkmal des *Westway* geworden. Bereits 1972 wurde das Potenzial des Areals für sportliche Aktivitäten erkannt. Ein Wochenende lang nahmen mehr als 5.000 Menschen an Wettbewerben in über 20 Disziplinen teil, woraus das heutige *Westway Sports Center* entstand, welches peu-à-peu über 30 Jahre hinweg ausgebaut wurde. Heute steht es gegen Bezahlung jedem offen, wobei sozial benachteiligte Menschen (beispielsweise straffällig gewordene Jugendliche, Zugehörige ethnischer Minderheiten oder Alleinerziehende) aus der Umgebung weniger bezahlen müssen. Der Trust ließ außerdem 3.000 Sträucher und 500 Bäume pflanzen. Dabei wurde Arbeitslosen die Möglichkeit gegeben, eine gärtnerische Ausbildung zu absolvieren und so zurück in den Arbeitsmarkt zu finden. Die Pflege der entstandenen Grünanlagen wird von eben diesen durchgeführt. (vgl. Westway Development Trust o. J.)

Die Umgestaltung des Raumes unter dem *Westway* ist vorbildlich, was die Einbindung lokaler AkteurInnen anbelangt. Er erfüllte dabei auch eine neue Barrierefunktion – Verdrängungsmechanismen sozial Benachteiligter, die vom südlich gelegenen Notting Hill ausgingen, konnten etwas zurück gehalten werden, da der Trust seiner Einstellung und Verpflichtung treu blieb und immerfort sozial benachteiligte Menschen und Gruppen förderte. Die Hochstraße wurde so zu einem kleinen Nest der sozialen Kohäsion.

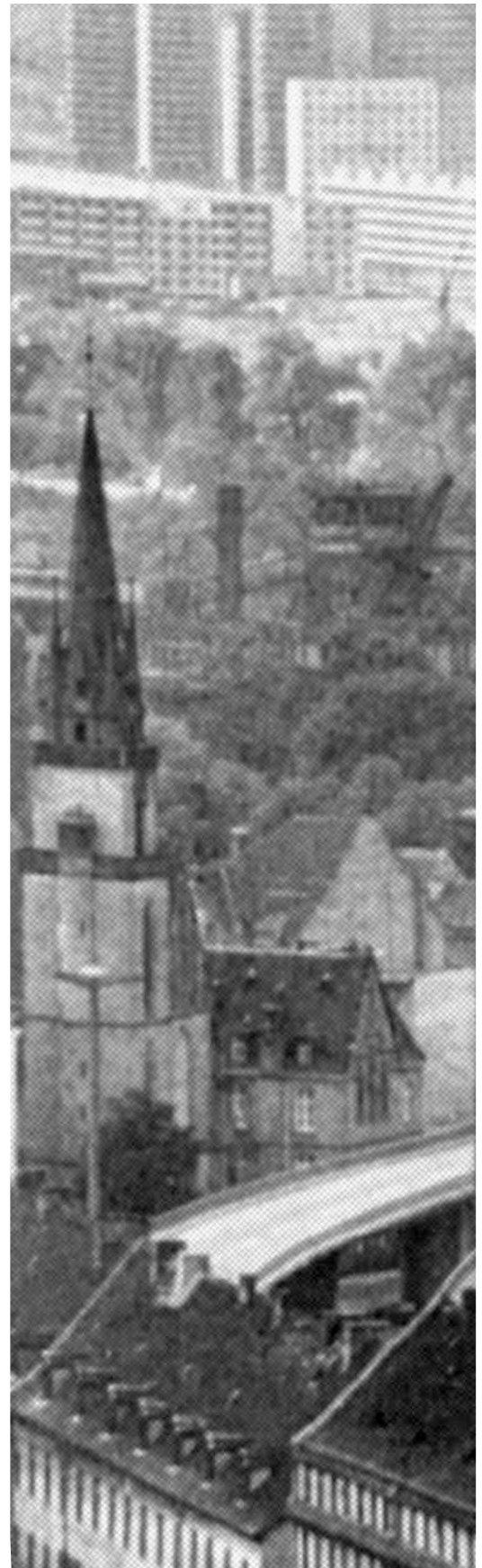
Reflexion

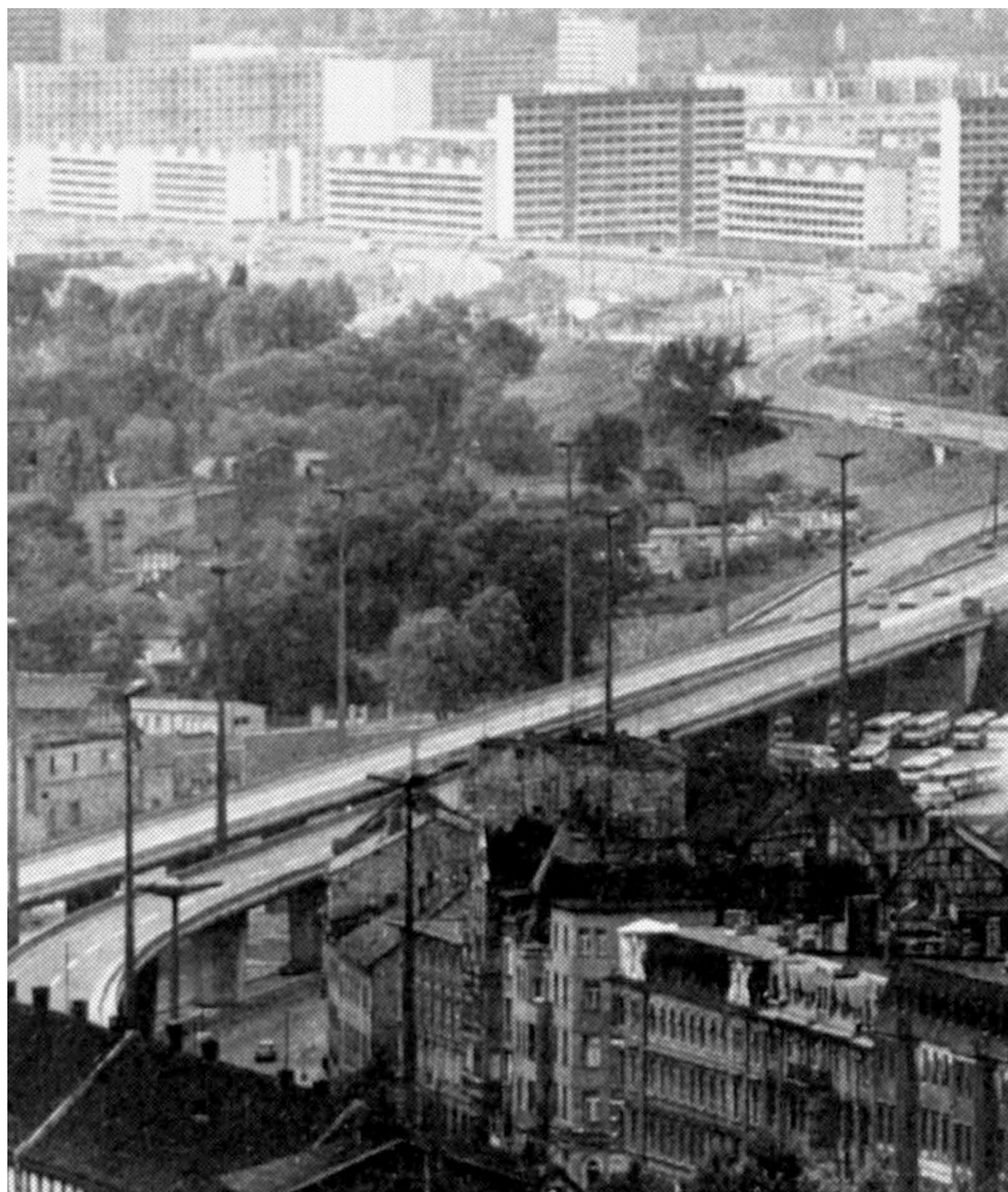
Hochstraßen, gebautes Vermächtnis einer immer schnelleren Überwindung immer größerer Distanzen, sind wie kein anderes Bauwerk Synonym für die Sehnsüchte und Bedürfnisse der Moderne. Bereiten sie den einen Freude, gar Lust, wenn sie auf ihnen über Stadt und Landschaft schweben, empfinden sie andere als brutale Barriere, als eine Art Mauer, die zu überwinden auch mentale Herausforderung ist. Sie sind Andenken an eine Zeit des Aufbruchs, dessen Folgen heute viele als Missstände in den Städten erachten. Jedoch kann der Umgang mit Hochstraßen nicht verallgemeinert werden. Jede einzelne wurde aus speziellen Gründen erbaut, stellt an ihr Umfeld spezifische Herausforderungen, hat sich bewährt oder auch nicht.

Gegenwärtig erscheinen in Europa Abrissbestrebungen präsenter als Forderungen nach Erhalt oder Denkmalschutz. Die Sehnsucht nach Stadtbildern, die sich an vermeintlich historischen Ansichten orientieren, ist größer als die Wertschätzung der, einstmals visionären, städtebaulichen Realität. Das uneingelöste Versprechen nach grenzenlos-automobiler Freiheit hat sich für viele zum Schreckensbild gewandelt. Verstopfte Straßen, Feinstaubbelastung und mangelnde Parkplätze prägen die urbane Realität. Hochstraßen sind Teil dieser, die viele nur schwerlich ertragen können. Es gibt jedoch Beispiele, wo bestehende Hochstraßen und der Raum unter ihnen als städtebauliche Herausforderung und Potential begriffen wurden. So zeigt das Beispiel *A8ernA* eindrucksvoll, wie stadträumliche Mängel auch in Vorteile umgewandelt werden können, wenn es zugelassen und gefördert wird.

Die hier beleuchteten Facetten von Hochstraßen sollen Rahmen für die folgenden Betrachtungen sein. Sie können Hilfe sein, um die Entwicklungen und Gegebenheiten in Halle besser einordnen und bewerten zu können. Diese werden im Folgenden erörtert, beginnend mit einem Blick in die Stadtbaugeschichte Halles.

A.2 Stadtbaugeschichte Halle (Saale)



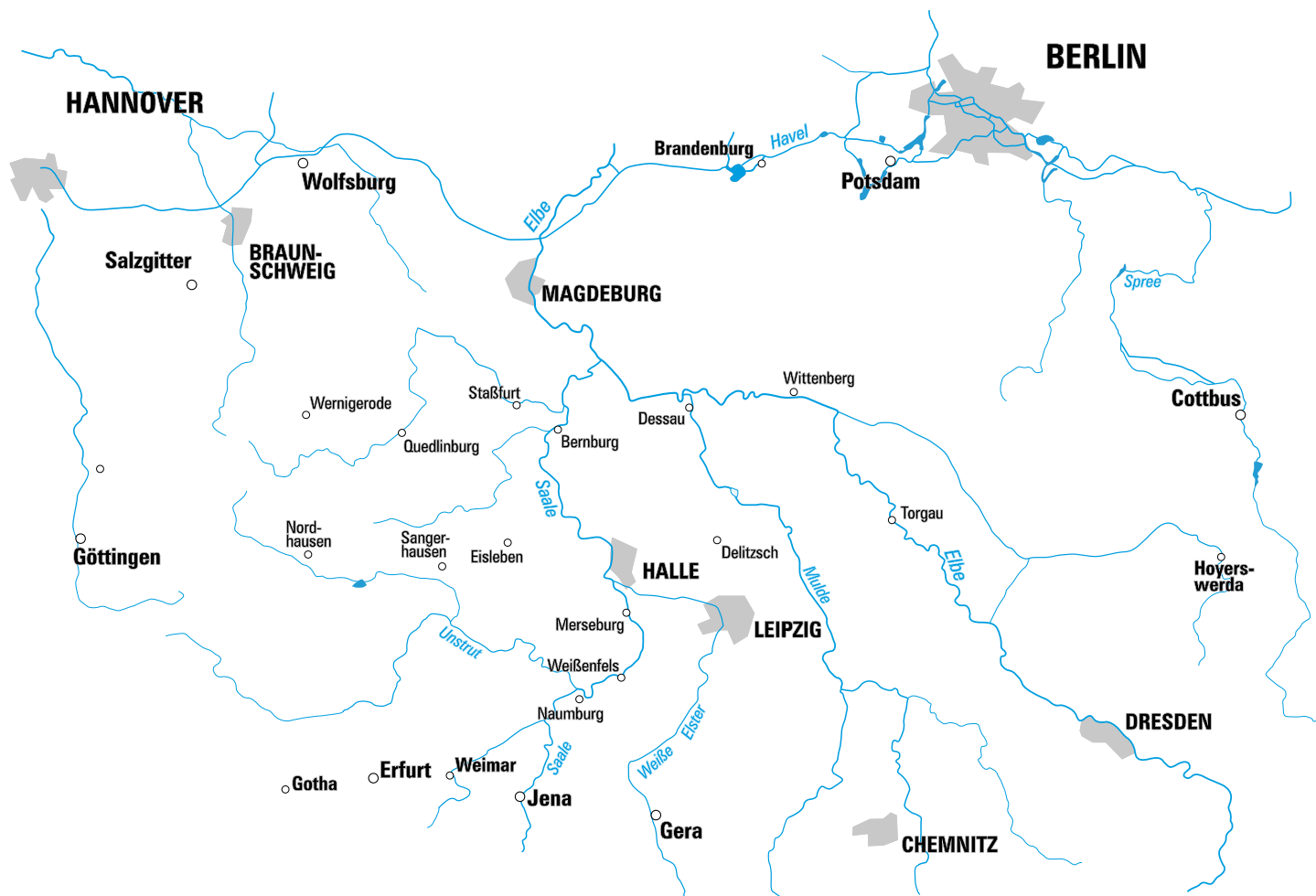


Stadtbaugeschichte Halle (Saale)

Die Hochstraße in Halle ist nicht zufällig entstanden, sondern Resultat einer politischen und städtebaulichen Entwicklung in einem spezifischen Umfeld. Um diese Entwicklung zu verstehen, ist es wichtig einen Blick in Halles Stadtbaugeschichte zu werfen und die Konstellation aus politischen, geografischen und städtebaulichen Gegebenheiten zu betrachten.

Die kreisfreie Stadt Halle ist mit 230.831 EinwohnerInnen (Stand 2010) die größte Stadt Sachsen-Anhalts. Gelegen an der Saale in unmittelbarer Nähe zu Leipzig, bildet Halle mit diesem auch das Zentrum der Metropolregion Mitteldeutschland. Die Stadt sieht sich als Kulturhauptstadt Sachsen-Anhalts und als Hochburg der Musik, des Schauspiels, der Kunst und des Designs. Außerdem ist Halle Zentrum der Forschung, der Lehre und moderner Medien. Zu den touristischen Höhepunkten zählen das Geburtshaus Georg Friedrich Händels, die Himmelsscheibe von Nebra, die Franckeschen Stiftungen und die Moritzburg. Die Stadt verweist gerne auf ihre rund 1.200-jährigen Geschichte und die reichhaltigen Zeugnisse aus den verschiedenen Epochen. Aus architektonischer Sicht gilt die Komposition aus Burgen, Kirchen, dem mittelalterlichen Straßenraster und der historischen, im Zweiten Weltkrieg kaum zerstörten, Innenstadt als etwas Besonderes.

Halle hat aber auch andere Seiten. Neben der *historischen Stadt* ist auch die Rede von der *sozialistischen Stadt* oder der *Doppelstadt*. Diese Begriffe beziehen sich jeweils auf unterschiedliche historische Stadtansichten und Betrachtungsweisen. Sie vereinfachen, polarisieren und romantisieren zum Teil auch. Die *historische Stadt* beschreibt meist die Altstadt beziehungsweise die Stadt vor dem zweiten Weltkrieg oder was von ihr heute noch zu sehen ist. *Stadt der Chemiearbeiter* wird Halle-Neustadt genannt, die Neubaustadt westlich der Saale. Sie wurde als *sozialistische Stadt* der Moderne und Gegenmodell zur alten Stadt geplant und gebaut und bildet mit den städtebaulichen Erweiterungen und Umbaumaßnahmen der DDR ein Abbild von Architektur und Städtebau in der DDR. Schnittstelle und Verbindung der *Doppelstadt* sind Magistrale und Hochstraße. Diese durchquert Halle-Neustadt und führt über die Salineinsel entlang der Altstadt Halles bis zum Riebeckplatz. Die Entwicklungen dieser auch für die Entstehung der Hochstraße relevanten Stadtbilder werden im Folgenden dargestellt.



BERLIN	Stadt über 1 Mio. Ew
HANNOVER	Stadt über 500.000 Ew
DRESDEN	Stadt über 250.000 Ew
Göttingen	Stadt über 100.000 Ew
Gotha	Stadt über 50.000 Ew
Dessau	Stadt über 20.000 Ew



die Lage der Stadt Halle (Saale)

Die historische Stadt

Halles Entstehung wird auf das Jahr 806 datiert, in welchem erstmals ein Kastell am östlichen Ufer der Saale genannt wird. Trotz eines Streits um dessen mutmaßlichen Standort wird die Errichtung des Kastells als Ursprung des heutigen Halle gesehen. Halle blickt also offiziell auf eine über 1200-jährige Stadtgeschichte zurück. Andere Quellen nehmen eine Urkunde aus dem Jahr 961 als Beleg der Stadtgründung Halles, weshalb bereits 1961 ein 1000-jähriges Stadtjubiläum gefeiert wurde. An der Saale befanden sich Solequellen, welche die Tradition Halles als Salzstadt begründen. In räumlicher Nähe zu den Salzproduktionsstätten erfolgte die Ansiedlung der Salzproduzenten und der Fernkaufleute am heutigen Alten Markt. Als erste Stadterweiterung wird die Anlage eines Straßen- und Wegesystems und einer Stadtmauer im Jahr 1120 gesehen. Innerhalb dieser Mauer waren Bauten der Feudalherren die das Stadtbild prägenden Orte. Die Stadt hatte nun 4.000 EinwohnerInnen. Das Bürgertum, vor allem in der Rolle der Salzproduzenten und –händler, errichtete im 13. und 14. Jahrhundert repräsentative Privathäuser, die die wenig verdichteten Flächen entlang des Wegesystems nach und nach auffüllten. (vgl. Kröber 1980, S. 23 ff.)

„Die mittelalterliche Struktur der Altstadt ist heute noch am Straßennetz und am Umriss des Stadtkerns kenntlich“ (Brülls/Dietzsch 2000, S. X). An dem zwischen 1118 und 1124 entstandenen Marktplatz laufen sternförmig 13 Straßen und Gassen zusammen. Die ehemalige Stadtbefestigung aus dem 12. Jahrhundert wurde kontinuierlich verstärkt, bis sie im 19. Jahrhundert abgebrochen wurde. Ihr Verlauf ist am heutigen Ringstraßensystem nachvollziehbar. Reste der Stadtmauer lassen sich heute noch am Waisenhaus- und am Hallorenring finden – die Hochstraße führt an diesen Relikten unmittelbar vorbei.

Von größter wirtschaftlicher Bedeutung war ab dem 13. Jahrhundert die Salzgewinnung. Der Name Halles leitet sich von dem keltischen Wort „halla“ ab, was in etwa Stätte der Salzbereitung bedeutet. Archäologische Funde deuten darauf hin, dass bereits vor über 3000 Jahren im Gebiet des heutigen Halle Salz gewonnen wurde. Dabei wurde das salzhaltige Wasser aus den Quellen versiedet, gefundene Briquetagen aus keltischer Zeit belegen dies. Eine urkundliche Erwähnung vierer Solebrunnen geht auf die Mitte des 13. Jahrhunderts zurück, bis ins 18. Jahrhundert sollten Salzgewinnung und -handel das wirtschaftlich bedeutendste Gut Halles bleiben. 1480 hatte Halle 7.000 EinwohnerInnen. Mit der ab 1484 errichteten Moritzburg ist noch heute ein, wenn auch über die Jahrhunderte stark verändertes, Monument sichtbar. Weitere Großbauwerke aus der Zeit des Spätmittelalters sind neben Moritzburg auch Moritzkirche, Marktkirche, Roter Turm und der Dom. Diese bilden bis heute maßgebliche Fixpunkte im Stadtbild von Halle (vgl. ebd, S. XII).

Städtebauliche Zeugnisse aus dem 16. Jahrhundert sind beispielsweise die seit 1531 erbaute Neue Residenz, einst Sitz kirchlicher und weltlicher Herrscher, aber auch Bürgerhäuser im Stile der Renaissance. „Mit dem Aufbau des Residenzkomplexes (Moritzburg und Neue Residenz) und der Umgestaltung des Marktplatzes entstanden zwei Ensembles der baulich-räumlichen Struktur von außerordentlicher städtebaulich-architektonischer Ausdruckskraft“ (Kröber 1980, S. 31). Die Stadt entwickelte sich in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts zu einem bedeutenden Zentrum der Renaissance in Deutschland. Neben dem Neubau erfolgt auch der Um- und Ausbau mittelalterlicher Gebäude im Stile der aus Italien kommenden Ästhetik.

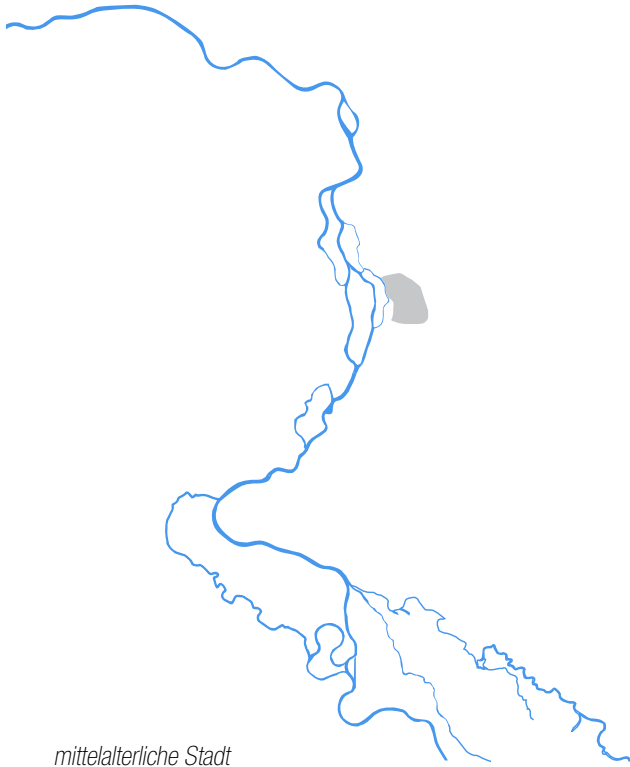
Im Dreißigjährigen Krieg (1618–1648) wurden Großteile der Stadt zerstört, belagert und geplündert. Der Salzfernhandel, Halles wichtigste wirtschaftliche Basis, lag völlig am Boden. Die Bevölkerungszahl sank durch Krieg und Pestepidemie bis 1683 auf 5.000 (vgl. Brülls/Dietzsch 2000, S. XV). In den Folgejahren konnten durch die anhaltende wirtschaftliche Situation kaum Wiederaufbauarbeiten geleistet werden. Erst Ende des 17. Jahrhunderts konnten durch Aufnahme von vertriebenen Hugenotten, Einwanderern aus der Pfalz und der Gewährung von Schutzrechten für Juden neue Impulse für die Wirtschaft gesetzt und ein Bevölkerungsanstieg bewirkt werden. Neben dem noch immer wichtigen Salzhandel wuchs die wirtschaftliche Relevanz des Textilgewerbes. Daneben spielte auch Halles neue Bedeutung als Ort der Bildung eine gewichtige Rolle. 1694 wurde die erste Universität Halles gegründet. Auch wenn diese erst 1834 ein eigenes Gebäude erhielt, stand sie in gutem Ruf und gilt als Zentrum der deutschen Frühaufklärung. Ein Jahr später wurden die Franckeschen Stiftungen als Armenschule gegründet, noch heute fungieren diese als Bildungszentrum. Halle erfuhr einen kulturellen Aufschwung, auch wenn die Baukultur in dieser Phase nicht das Niveau der Nachbarstädte Leipzig oder Magdeburg erreichte. Die Zahl der EinwohnerInnen stieg nach den Eingemeindungen von Glaucha und Neumarkt im Jahr 1817 auf über 17.000 Personen an (ebd., S. XV). Bis weit ins 19. Jahrhundert hielt die Stadt ihre mittelalterliche Struktur, umgeben von der Stadtmauer und geprägt von den Sakralbauten, da nur wenige Straßenzüge außerhalb der Stadtmauern entstanden. Die frühmittelalterlichen, einfachen Lehmhäuser des Bürgertums wurden erst von Fachwerkkonstruktionen abgelöst, welche später, beginnend mit den öffentlichen und repräsentativen Bauten, zugunsten der Stein- und Putzarchitektur verschwanden. Schrittweise erfolgte damit ein Austausch der alten Bausubstanz.

Mit der Entwicklung der Industrie setzte im wirtschaftlich zurückgebliebenen Halle ein neuer Aufschwung ein (vgl. Kröber 1980, S. 34). Die Nähe zu großen Braunkohlevorkommen, welche Voraussetzung zur

Energiegewinnung für die industrielle Produktion war, ließ Halles Industrie rapide wachsen. Industrialisierung und Urbanisierung ließen die Stadt in wenigen Jahren zur Industriegroßstadt werden. Hierbei spielte die regionale Zucker- und Montanindustrie, der Maschinenbau und die Nahrungsmittelproduktion eine große Rolle. In der Folge setzte ein schneller Bevölkerungsanstieg, verbunden mit radikalen politischen, gesellschaftlichen und städtebaulichen Umwälzungen ein. Die Stadtbefestigungsanlagen wurden größtenteils 1817–1831 geschliffen um der mittelalterlichen Enge zu entkommen. Bis auf den Leipziger Turm wurden dabei auch die Stadttore zerstört, da sie als nicht erhaltenswert erachtet wurden (vgl. Hauser 2006, S. 85). Von nun an konnte sich das Wachstum auch stadträumlich manifestieren. Entlang des alten Befestigungsringes wurden später Promenaden (wovon die Neue Promenade später dem Bau der Hochstraße zum Opfer fiel) angelegt und die Ringbebauung errichtet. Diese Maßnahme entwickelte sich zur grundlegenden Aufgabe der Stadtplanung im 19. Jahrhundert. Prägende Veränderungen im Stile des Klassizismus erfolgten durch die Bauten der Universität. In den 1840er Jahren wurde Halle an die Eisenbahn angeschlossen und entwickelte sich zu einem wichtigen mitteldeutschen Eisenbahnknotenpunkt (vgl. Brülls/Dietzsch 2000, S. XVII). Von diesem Bahnhof ging auch die erste geplante Stadterweiterung aus. Zwischen 1855 und 1870 wurde das sogenannte Königsviertel, heute südwestlich des Riebeckplatzes gelegen, errichtet. Andere Stadterweiterungen in diesem Gebiet folgten.

Beachtenswert ist in diesen Stadterweiterungsprozessen, dass sie sich nicht wie meist üblich in Ost-West-Richtung vollzogen, sondern ausnahmslos nach Norden und Süden. Im Osten galt die Saale als natürliche Barriere, im Westen wurde die Entwicklung durch die Eisenbahntrassen unterbrochen. Die nördlichen Entwicklungsgebiete, welche durch die landschaftliche Schönheit des felsigen Saaleufers geprägt sind, waren eher bürgerliche Wohngebiete mit Einzel- und Reihenhäusern, Villen, Kirchen und Repräsentationsbauten (beispielsweise das 1880 erbaute Paulusviertel). Die Gebiete im Süden (beispielsweise Glaucha) boten hingegen der Arbeiterklasse Wohnraum. Hier stehen die Mietskasernen mit den Industrieanlagen. So erfolgte auch in Halle eine im Stadtraum sichtbare soziale Trennung und Ausbildung verschiedener Milieus. (vgl. Hauser 2006, S. 22 f.)

Neben der Entwicklung neuer Wohngebiete entstanden um den Altstadtkern herum zahlreiche repräsentative Bauten. Aus dieser Zeit erhalten sind beispielsweise das Landgericht, die Universität oder das Stadttheater. Daneben erfolgte die Errichtung grundlegender infrastrukturelle Anlagen wie Strafanstalt, Klinik, Schlachthof, Gas- und Elektrizitätswerk, Straßenbeleuchtung und Wasserversorgung. Außerdem wurde eine Pferdebahn, und 1891 bereits das erste elektrische Straßenbahnnetz in Europa in Betrieb genommen



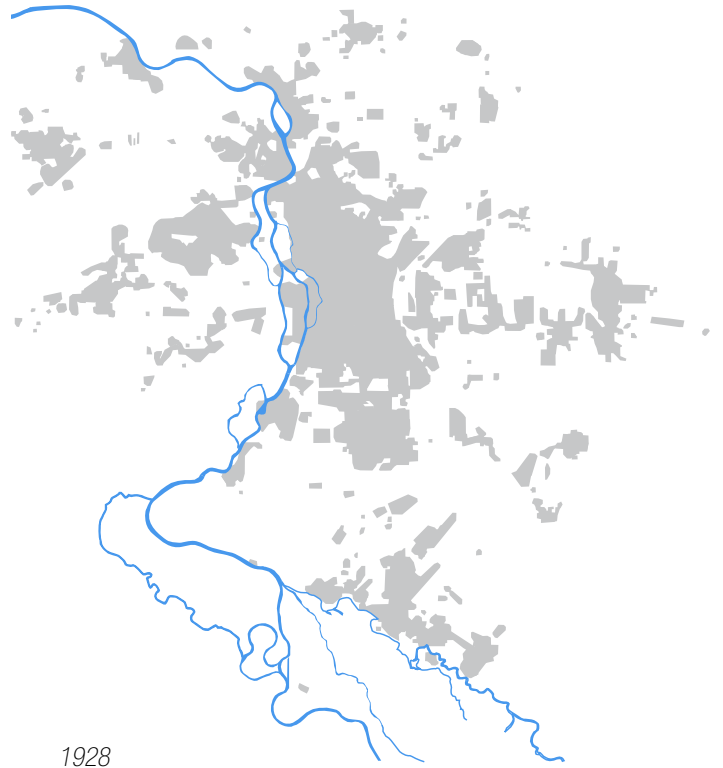
mittelalterliche Stadt



1817



1872



1928

Entwicklung der Siedlungsfläche

sowie 1890 der neue Güter- und Personenbahnhof eröffnet. Der Leipziger Platz (heute Riebeckplatz) entwickelte sich zum großstädtischen Verkehrsknotenpunkt an welchem die Hauptverbindungen des Fernverkehrs zusammenliefen. Er war von zahlreichen Hotels und Vergnügungseinrichtungen umgeben (vgl. Stadtmuseum Halle 2006, S. 27).

Zwischen 1870 und 1890 kam es während der Gründerzeit zum zweiten großen Bauboom seit dem 16. Jahrhundert, welcher das Erscheinungsbild der Stadt bis heute am nachhaltigsten prägt (vgl. Brülls/Dietzsch 2000, S. XVII). Innerhalb des alten Stadtkerns entstanden sowohl repräsentative Bank- und Warenhäuser, Gebäude der öffentlichen Verwaltung als auch neue Mietshäuser. Da der Marktplatz als gesellschaftliches Zentrum nicht mehr reichte, wurden, im Zuge der beschlossenen Altstadtanierung, die vom Markt abgehenden Hauptstraßen (Große Ulrichstraße, Leipziger Straße und Große Steinstraße) in neuer Dimension in die vormals mittelalterlichen Straßenraster geschlagen. Diese Hauptstraßen führten außerhalb des Ringes weiter. Das enge, mittelalterlich strukturierte Straßennetz wurde nun insgesamt dichter und höher bebaut. Viele Häuser der Spätgotik und Renaissance fielen den gründerzeitlichen Neubauten zum Opfer. Halle hatte sich zu Ende des 19. Jahrhunderts zum „Mittelpunkt eines ausgedehnten Wirtschaftsgebietes, zum geistigen Zentrum, ja zur Kulturhauptstadt der Provinz Sachsen entwickelt“ (nach Hauser 2006, S. 24). Kunst- und Kulturförderungen nach 1908 führten zum Aufstieg des Kunstmuseums Moritzburg und zur Gründung der Kunstgewerbeschule Burg Giebichenstein.

Lebten 1850 noch etwa 31.000 Menschen in Halle stieg deren Anzahl bis zum Jahr 1900 auf mehr als 150.000 und durch Zuzug und Eingemeindung bis 1914 weiter auf 178.000 (Brülls/Dietzsch 2000, S. XVI). Nach dem Ersten Weltkrieg kam die Wirtschaftsentwicklung Halles ins Stocken, die Situation verbesserte sich erst nach der Inflation 1923. Vor allem die Chemieindustrie entwickelte sich zur wichtigsten Wachstumsbranche. Zwischen den beiden Weltkriegen fand keine nennenswerte städtebauliche Entwicklung statt, da die wichtigsten kommunalen Bauaufgaben schon vorher erledigt wurden. Lediglich einige Einzelbauten und Wohnsiedlungen erweiterten die bestehende bauliche Struktur (vgl. ebd., S. XXIII). Wichtigste infrastrukturelle Reformen dieser Zeit waren der Bau der Autobahn, sowie der Ausbau des Verkehrsflughafens Halle-Leipzig in den 1930er Jahren. Zu Beginn des *Zweiten Weltkrieges* hatte Halle rund 220.000 EinwohnerInnen (vgl. MLV 2010a, S. 11). Den Krieg überstand die Stadt vergleichsweise unbeschadet, insgesamt wurden etwa 15 % der Altstadt zerstört (vgl. Brülls/Dietzsch 2000, S. XXIV).



links oben: der Riebeckplatz vor dem 1. Weltkrieg
links unten: der Riebeckplatz vor dem 2. Weltkrieg
rechts: die Franckeschen Stiftungen
mit der Neuen Promenade, 1894



Die sozialistische Stadt

Die vierzigjährige Bauepoche der DDR ist ein Teil der deutschen und europäischen Architekturgeschichte. Die städtebaulichen Leitbilder haben sich in der Historie der DDR mehrmals gewandelt, und so ergaben sich Schwerpunktverschiebungen. In der Stadt Halle ist diese Entwicklung mit ihren verschiedenen Phasen des sozialistischen Städtebaus in der DDR gut ablesbar.

In den ersten Jahren nach dem Krieg kam es in Halle nur zu geringen Bautätigkeiten, welche sich durch Mangel an Baumaterialien und Fachkräften auf die Beseitigung der Kriegsschäden und notdürftige Instandsetzungen beschränkten. Die Hauptanstrengung galt der Wiederaufnahme des Wirtschaftslebens. Die traditionellen Branchen wie Chemie, Leichtindustrie, Fahrzeug- und Maschinenbau und Nahrungsmittelproduktion spielten dabei die größte Rolle (vgl. Stadtmuseum Halle 2006, S. 61).

Die Grundlage für den Wiederaufbau und die Stadtentwicklung in der DDR bildete das von der Volkskammer 1950 beschlossene Aufbaugesetz sowie die *16 Grundsätze des Städtebaus*. Das Aufbaugesetz ermöglichte die Überführung des in Privathand befindlichen Baulands in Volkseigentum, womit eine rechtliche Grundlage für die planmäßige Umgestaltung der Städte geschaffen wurde. *Die 16 Grundsätze des Städtebaus* enthielten weitreichende Aussagen zur Planung und Gestaltung dieser Städte. „In den künftigen Städten sollen alle Bürger gute Bedingungen für das Wohnen, für die Arbeit und die Erholung finden“ (Bauakademie 1979, S. 10). Wesensmerkmale des sozialistischen Städtebaus waren die Bedürfnisse der Bevölkerung zu befriedigen, die sozialistische Lebensweise zu fördern und Ausdruck der sozialistischen Gesellschaftsordnung zu sein (vgl. Hoscislawski 1991, S. 240). In den Außenbezirken Halles entstanden ab 1950 einige kleinere Wohnanlagen und öffentliche Bauten im Stile der *Nationalen Tradition* (vgl. Brülls/Dietzsch 2000, S. XXIV). Um das Bauen zu verbilligen und schneller Wohnraum schaffen zu können, wurde seit Mitte der 1950er Jahre schrittweise das industrielle Bauen, die Typenprojektierung und Takt- und Fließfertigung eingeführt (vgl. Bauakademie 1979, S. 9). Die klassische Ziegelbauweise verschwand zu Gunsten der Montagebauweise und später der Plattenbauweise fast nahezu (vgl. Hoscislawski 1991, S. 159).

Diese Entwicklung lässt sich in Halle sehr eindrucksvoll am Beispiel der *Chemiearbeiterstadt* Halle-Neustadt aufzeigen. Politisch war der 1958 gefasste Beschluss, die Chemieproduktion der nahen Leunawerke bis 1965 zu verdoppeln, entscheidend für die städtebauliche Entwicklung Halles. 20.000 neue Wohneinheiten sahen die Planer als notwendig an, um die Angestellten der Chemiewerke Leuna und

Buna in der Nähe dieser unterzubringen. Im Vorfeld wurden 19 mögliche Baugebiete untersucht. Gefunden wurde schließlich das Gebiet westlich der Saale, das nicht in den Abwindzonen der Innenstadt Halles und der Chemiewerke lag (vgl. BSA 1972, S. 21 ff.).

Geplant wurde die *Stadt der Chemiearbeiter* (ursprünglich als Halle-West bezeichnet) unter Führung des Bauhaus-Schülers Richard Paulick. Dieser war zuvor schon an den Planungen für die Neubaustädte Eisenhüttenstadt, Hoyerswerda und Schwedt sowie der Stalinallee in Berlin beteiligt. Bereits 1959 wurde mit den Planungen begonnen. Die Grundlage für die Grundsteinlegung der neuen Stadt am 15. Juli 1964 bildete ein SED-Politbürobeschluss von 1963. Elf Monate nach Beginn der Bauarbeiten konnten bereits die ersten Mieter einziehen. Bis 1980 wurde eine Stadt für 100.000 EinwohnerInnen aus dem Boden gestampft und bildete neben Berlin-Marzahn das größte städtebauliche Projekt der DDR. Die Erweiterungsarbeiten dauerten bis Mitte der 1980er Jahre an. „Diese neue Stadt sollte ein charakteristisches Beispiel für die umfassende Verbesserung der Lebensbedingungen der Werktätigen und damit zugleich ein weiterer Schritt bei der Verwirklichung des sozialistischen Städtebaus sein“ (BSA 1972, S. 11). Die Errichtung von Planstädten in den Industrieregionen entwickelte sich zur wichtigsten Aufgabe in der DDR der 1960er Jahre. Die Ziele waren vor allem die Lösung der Wohnungsfrage, die materielle und kulturelle Versorgung der BewohnerInnen sowie die Schaffung optimaler Bedingungen für die industrielle Produktion, Transport und Verkehr. Zur Steigerung der Produktivität und zur Anpassung an die neuen Lebensbedürfnisse der Gesellschaft wurde die Trennung städtischer Funktionen als elementar angesehen. „Die alte Stadt, welche aus dem Chaos der mittelalterlichen Stadt gewachsen ist, könne diesen Ansprüchen nicht mehr entsprechen“ (vgl. Hoscislawski 1991, S. 189). Die *Stadt der Chemiearbeiter* wurde in fünf verschiedene Bereiche eingeteilt: das Stadtzentrum, die Wohnkomplexe, das Versorgungsgebiet, Naherholungsgebiete und Reserveflächen zur Erweiterung der Stadt. Die industrielle Produktion wurde an Großstandorten gebündelt. Verkehrssysteme wurden neu geordnet – Straßen und Fußgängerzonen geschaffen.

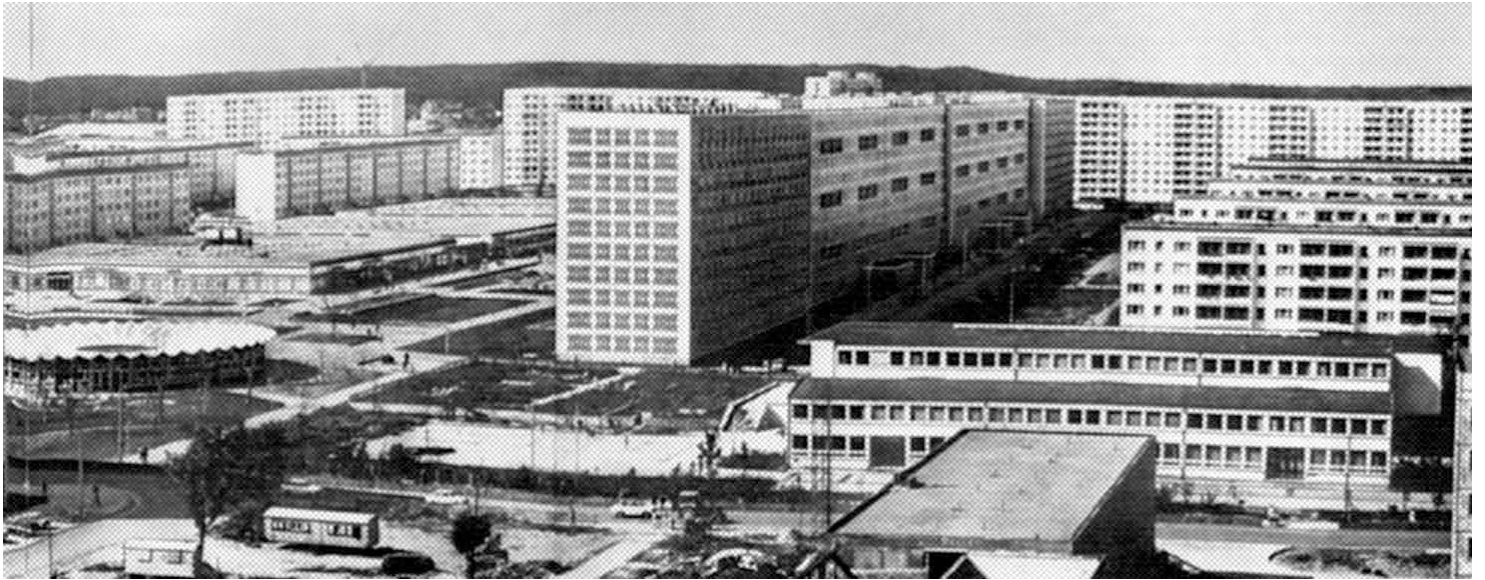
Halle-Neustadt, wie die kreisfreie Stadt ab 1967 offiziell hieß, wurde „dem alten Halle als urbanistische Antithese gegenübergestellt – eine in Europa wohl einmalige räumliche Konfrontation“ (Brülls/Dietzsch 2000, S. 149). Das Resultat war eine radikale Abkehr von historisch überkommenen Bauprinzipien und einer Missachtung der *historischen Stadt*. Diese erfolgte einerseits aus ideologischen Gründen, da vor allem die Gründerzeitquartiere als Auswüchse des Kapitalismus und der Bodenspekulation identifiziert wurden. Andererseits schienen die aufwändigen Sanierungsmaßnahmen nicht ausreichend effizient lösbar. Den Komfort der Neubauwohnungen mit Bädern und Fernwärme konnte die marode Altbausubstanz wegen



oben: Panorama Halle-Neustadt um 1970
 mittig: Halle-Neustadt, Blick zur Altstadt, 1982
 rechts: Halle-Neustadt, Zentrum, 1991



Bundesarchiv, Bild 183-1982-0430-008
 Foto: Lehmann, Thomas | 30. April 1982





Bundesarchiv, B 143 Bild-F089032-0006
Foto: Thum, Joachim F. | August 1991

*links unten: Ruinen alter Wohnhäuser, 1991
rechts unten: Riebeckplatz (Thälmannplatz), 1969*



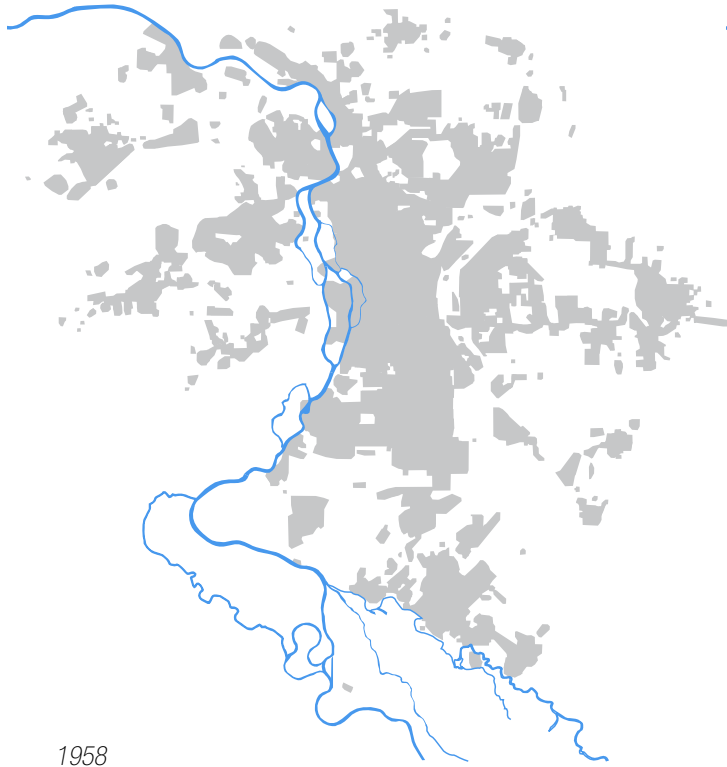
oben links, mittig und rechts: Verfall der Altbausubstanz im Zentrum von Halle (Saale), 1990



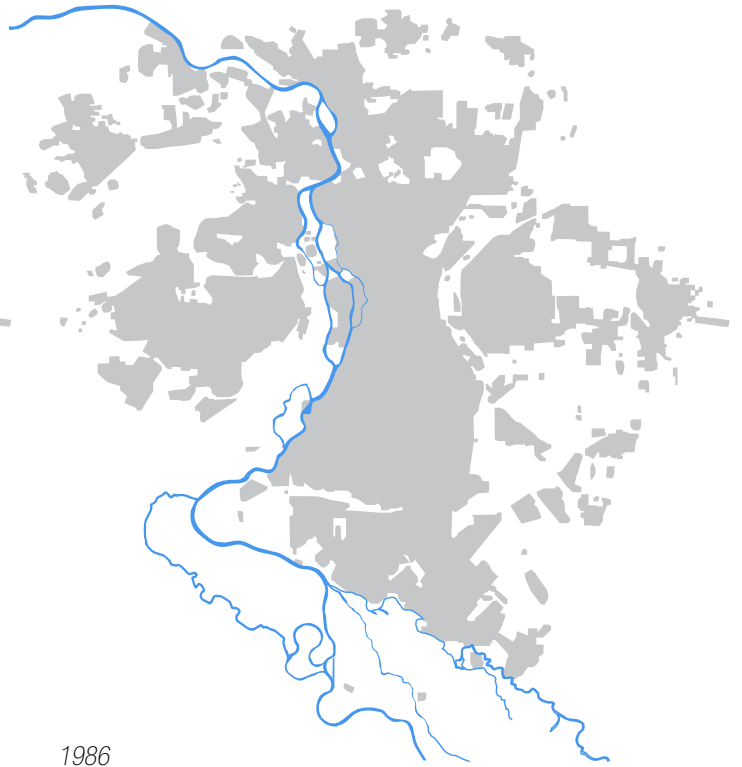
Vernachlässigung und mangelnder Pflege nicht bieten, was mehr und mehr zu Leerzug und Verfall führte. Steinman beschreibt die Situation so: „Verfallene Häuser, eng und krumm. Dämmrige Gassen, in denen uns Stille umfängt. Keines Menschen Stimme, nicht ein Kind, das lacht. Modergeruch weht uns aus leeren Fensterhöhlen an. Auch das ist Halle: dumpfe Quartiere in Glaucha, wo einst die Proletarier wohnten, und die baufälligen Quartiere der Innenstadt: Klausstraße und Graseweg oder Brunos Warte. Hier kann niemand mehr wohnen; die Häuser sind zum Abriß bestimmt“ (Große/Steinmann 1979, S. 26).

Die Konkurrenz zwischen Neustadt und Altstadt wurde städtebaulich entlang der mehrspurigen Ost-West-Verkehrsverbindungsachse, der Magistrale, inszeniert. Diese beginnt in Halle-Neustadt, quert anschließend die Saale und die Salineinsel, führt weiter als Hochstraße entlang des südlichen Altstadttrings und endet schließlich am heutigen Riebeckplatz (damals Thälmannplatz). Mit dem Bau der Hochstraße zwischen 1968–1971 wurde die Stadtstruktur entlang des Waisenhausrings samt Promenade aufgegeben. „Die elegante Hochstraße, die sich durch das alte Halle schlängelt, verbindet die tausendjährige Saalestadt mit Halle-Neustadt“ (Müller/Große 1974, S. 72). Oder drastischer formuliert: „Mit dem Bau von Neustadt als großes Vorzeigeprojekt der neuen sozialistischen Stadt vollzog sich in Halle vor gut 40 Jahren ein tief greifender Stadtumbau, quer durch die alte Stadt hindurch und bewusst gegen diese gerichtet“ (Stadt Halle (Saale) 2008b, S. 10). Entlang der Magistrale wurde mit begleitenden Punkthochhäusern die städtebauliche Moderne bewusst inszeniert. Ihren Höhepunkt bildete der Riebeckplatz, das Stadteingangensensemble in Idealform sozialistischer Urbanität, mit den beiden dominanten 22-geschossigen Wohnhochhäusern (wovon eines bereits abgerissen wurde und das zweite bald abgerissen wird). Der Riebeckplatz galt seinerzeit als städtebaulicher Kontrapunkt zu Halle-Neustadt, weshalb es auch heißt: „Halle-Neustadt endet am Riebeckplatz“ (ebd., S. 10). Im Zuge des Umbaus des Riebeckplatzes zum überregionalen, autogerechten Verkehrsknoten, kam es 1964–1970 zu massiven Umbrüchen und Abrissmaßnahmen der historischen Bausubstanz. Dazu verschwand die alte siebenstrahlige Kreuzung zu Gunsten des größten innerstädtischen Verkehrskreisels der DDR, welcher zusätzlich von zwei Hochstraßen überquert wird. Die verschiedenen Verkehrsarten, wie Fußgänger, Fahrradfahrer, Straßenbahnen, Omnibusse und Autoverkehr, wurden auf drei Ebenen organisiert und voneinander getrennt (vgl. Stadt Halle (Saale) Online 2010b, S. 5).

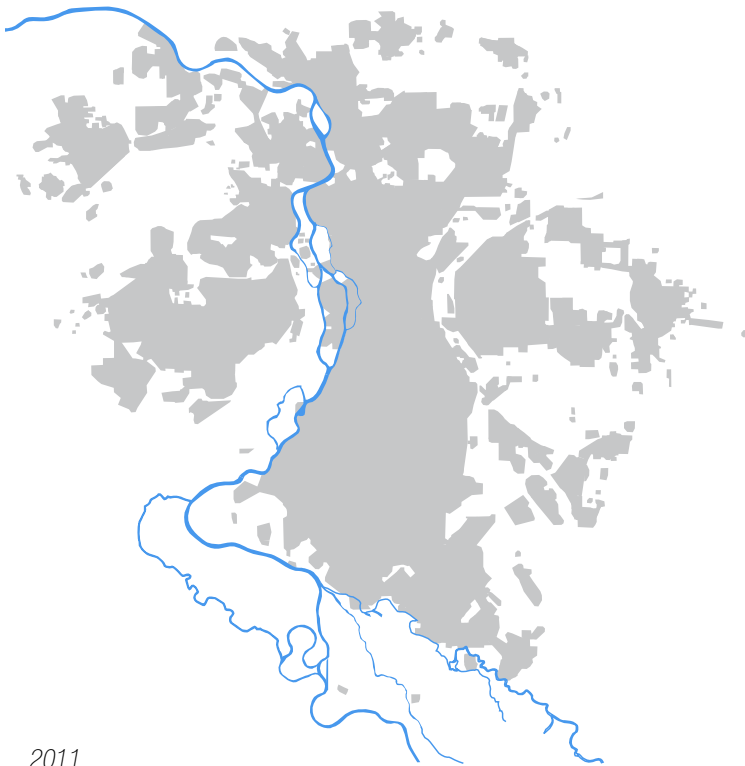
Ab 1980 erfolgte in der DDR die Abkehr vom Leitbild des Funktionalismus mit dem Ziel das städtische Leben zu intensivieren. „Weg von der extensiven Stadtentwicklung mit hohen Erschließungskosten und hohem Verbrauch des Baulandes, hin zur intensiven Stadtentwicklung mit dem Schwerpunkt auf Baulückenschließungen sowie Erhalt und Modernisierung der vom Verfall bedrohten Bausubstanz in den



1958



1986



2011

Städten“ (Palutzki 2000, S. 292). Beispiele hierfür sind die Bebauung am Alten Markt, die Wohnanlagen Domplatz, Brunos Warte und in der Langen Straße. Dieser Ansatz führte in Halle ab Mitte der 1980er Jahre in der Innenstadt zu größeren Abrissen, um die innerstädtischen Plattenbauten umzusetzen (Arbeitskreis Innenstadt e. V. 1993, S. 9). Weiterhin fand der Bau von bereits geplanten Großsiedlungen statt. In Halle war dies die Siedlung Silberhöhe, in welcher von 1979 bis 1982 insgesamt 15.000 Wohnungen errichtet wurden.

Die Doppelstadt

Die Zeit nach der Vereinigung der beiden deutschen Staaten 1990 und auch der beiden Städte Halle und Halle-Neustadt (1990 wurde Halle-Neustadt nach Halle eingemeindet) ist durch Deindustrialisierung und damit einhergehenden Schrumpfungsprozessen gekennzeichnet. Fast über Nacht brach das Wirtschaftssystem der DDR zusammen. Die maroden Betriebe waren nicht mehr konkurrenzfähig und nur wenige waren dem wirtschaftlichen Umschwung gewachsen. Die Produktion in den regionalen Betrieben, besonders den Chemiewerken, wurde größtenteils eingestellt, die meisten dort beschäftigten Menschen arbeitslos (vgl. Oswalt 2004, S. 630).

Bis 2003 stieg die Arbeitslosenquote auf 27,1 % und markierte in jenem Jahr den europäischen Spitzenwert (vgl. Stern Online 2003). Brülls und Dietzsch kamen 2000 zur Einschätzung: „Halle, eine der ältesten deutschen Städte inmitten der krisengeschüttelten mitteldeutschen Chemieregion, umgeben von Großbetrieben und Braunkohletagebauwüsten, wird auf absehbare Zeit eine Stadt in kritischem Zustand bleiben“ (Brülls/Delitzsch 2000, S. X). Durch den im Eiltempo stattfindenden Strukturwandel sah sich Halle dazu gezwungen, eine Wandlung von der Industriegroßstadt zur postindustriellen Stadt zu schaffen. Die Stadt setzt seither auf Tourismus, Kunst und Kultur sowie Bildung und Forschung. In den Folgejahren sank die Arbeitslosigkeit kontinuierlich und liegt heute bei 12,7 % (vgl. Stadt Halle (Saale) Online o. J. c). Allerdings dürfte diese Zahl bedingt durch Umstrukturierungen in der Erhebung von Arbeitslosigkeitsstatistiken und dem fortschreitenden demographischen Wandel darüber hinwegtäuschen, dass keine große Anzahl neuer Arbeitsplätze geschaffen wurde.

Ab den 1990er Jahren setzten Geburtenrückgänge und vermehrter Wegzug, mit drastischen Folgen, ein. So sank die Bevölkerungszahl fast um ein Drittel von 309.406 im Jahr 1990 auf 230.831 im Jahr 2010 (vgl. Stadt Halle (Saale) Online o. J. e). In Halle-Neustadt sieht es noch bedrohlicher aus. Hier hat sich die Zahl von 91.000 EinwohnerInnen 1989 auf knapp 45.000 im Jahr 2010 fast halbiert (Stadt Halle

(Saale) Online 2010a). Besonders die jungen, flexiblen und gut ausgebildeten Menschen verlassen die Stadt. Das Durchschnittsalter der Bevölkerung liegt mittlerweile bei 45 Jahren, Tendenz steigend. Im Vergleich, in Halle-Neustadt lag das Durchschnittsalter 1970 bei 24 Jahren, heute zwischen 45 und 51 Jahren (vgl. Timm/Heckmann 1977, S. 88 und Stadt Halle (Saale) Online 2010a). Der Bevölkerungsrückgang und der demographische Wandel haben ökonomische Folgen für die Stadt, wie Steuerausfälle auf der Einnahmeseite oder vermehrte Sozialausgaben auf der Ausgabenseite. Abgesehen davon bedeutet dieser drastische Rückgang der Bevölkerung vor allem auch Leerstand von Wohnungen und hat damit auch Auswirkungen auf die Handlungsfähigkeiten der Wohnungsbaugesellschaften und die Funktion der technischen Infrastruktur. Der Wohnungsleerstand lag 2008 bei 13,6 % (IBA Stadtumbau 2009).

Die bis 1990 noch meist leerstehenden, innerstädtischen Gründerzeitquartiere erfuhren einen Sanierungsschub. Dieser erklärt sich vor allem aus der Rücküberführung der Gebäude in Privatbesitz und die Auflage von staatlichen Förderprogrammen zur Sanierung von Altbauten. Altbauten (vor Baujahr 1948) wurden zu rund 50 % komplett saniert, allerdings auch über ein Drittel derer nicht einmal teilsaniert. Hierbei handelt es sich vor allem um den Altbaubestand in den unattraktiven Lagen. Auch Plattenbauten wurden saniert, hierbei liegt die Quote mit rund 75 % sogar noch höher, was den Rückgang der Einwohnerzahlen in diesen aber nicht stoppen konnte. Neubauten entstanden vor allem am Stadtrand, auch großflächiger Einzelhandel wurde auf der *Grünen Wiese* angesiedelt. Die damit verbundenen Funktionsverluste für die Kernstadt galt es zu kompensieren – weshalb die Revitalisierung der Altstadt zur zentralen Aufgabe der städtischen Planung wurde. (vgl. Stadt Halle (Saale) 2007, S. 32 ff.)

Die Suburbanisierung und die Aufwertung der Altstadt sowie der gründerzeitlichen Bausubstanz führten zu einer Wiederbelebung der Konkurrenz unter den Stadtteilen. Von dieser Entwicklung konnte vorrangig die *alte Stadt* profitieren, während die Wertschätzung der Plattenbaugebiete stark sank. War einst Halle-Neustadt Konkurrent der Altstadt und mit für deren Leerzug verantwortlich, so wandelte sich dieses Bild seit den 1990er Jahren. Die Bevölkerung im Gebiet der Innenstadt nahm bis zum Jahr 2005 kaum ab (um etwa 2 %), die in Neustadt sank jedoch in großem Ausmaß (ca. 50 %). Diese Bevölkerungsbewegung gepaart mit dem demographischen Wandel führen vor allem zu strukturellen Divergenzen zwischen den Stadtteilen. Durch diese Prozesse besteht bis heute die Gefahr der sozialen Segregation. Der Stadt Halle kommt die Aufgabe zu, die Schrumpfung zu organisieren und Wohnungen und Infrastruktur an die Bevölkerung anzupassen. Dies wurde insbesondere durch den Abriss von Wohneinheiten in den Plattenbausiedlungen Silberhöhe und Halle-Neustadt deutlich. Insgesamt wurden seit 2001 rund 10.500 Wohnungen abgerissen, weitere 20.500 stehen derzeit leer (vgl. IBA Stadtumbau 2009). Neben der



links oben: Abriss in Halle-Neustadt, 2010
links unten: die renovierte Schmeerstraße
in der Altstadt, 2013





*mittig oben: umgebauter Plattenbau
in Halle-Neustadt, 2013*

*mittig unten: suburbane Neubauten
in Heide-Süd, 2013*

*rechts: Leerstand und Aufwertung des
öffentlichen Raumes in Halle-Neustadt, 2011*

Aufrechterhaltung der Funktion der technischen Infrastruktur geht es beim Abriss auch um die ökonomische Existenzsicherung der Wohnungsbaugesellschaften. Denkmalpflegerische Auseinandersetzungen über das städtebauliche Erbe, welches die DDR hinterlassen hat, erfolgten aufgrund der Schrumpfungsprozesse kaum. Es herrschte weitestgehend Konsens darüber, dass der Abriss von Häusern und die Aufwertung von Kernzonen unausweichlich sind. Auch vor dem Hintergrund des eingeschränkten finanziellen Spielraums, der durch Deindustrialisierung gebeutelten Kommune, scheint der Erhalt kostenverursachender Strukturen kaum zu rechtfertigen. Die Stadt Halle hatte 2011 weit über 200 Millionen Euro Schulden (vgl. Stadt Halle (Saale) Online 2011). Hinzu kommt, dass Abriss- und Aufwertungsmaßnahmen über verschiedene Förderprogramme subventioniert wurden. Hierzu zählen die integrierten Bund-Länder-Förderprogramme *Stadtumbau Ost* und *Soziale Stadt*, aber auch die Landesinitiative *Urban 21*, die zwar kein Förderprogramm ist, jedoch *EFRE* und *ESF*-Fördermittel aus den Europäischen Strukturfonds akquirieren konnte.

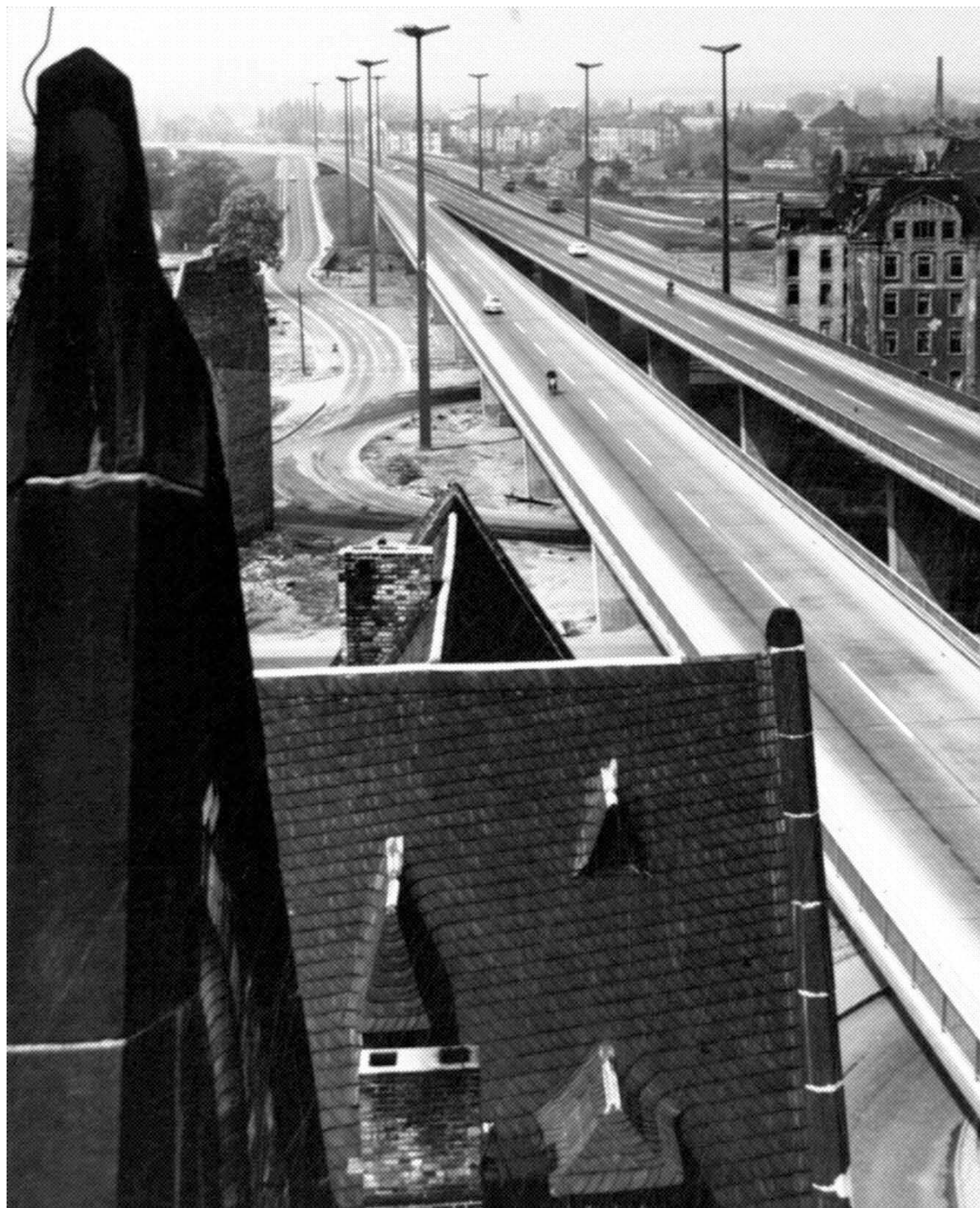
Neben diesen Projektförderungen gab es in Halle weitere Ansätze, die sich mit der Problematik der Schrumpfung auseinandergesetzt haben. So bildete die Stadt zusammen mit Leipzig einen Schwerpunkt beim Forschungsprojekt *Schrumpfende Städte* der *Kulturstiftung des Bundes* und konnte dadurch auf eine erhebliche wissenschaftliche Begleitforschung zurückgreifen. Außerdem fand eine kreative, laborative Annäherung mit dem Thema statt. *Kolorado-Neustadt*, *Hotel-Neustadt*, *sportification* oder das *Zentrum für zeitgenössische Kultur (ZfzK)* sind nur einige Projekte, bei denen versucht wurde, mit neuen, unkonventionellen Ansätzen auf das bis dahin unbekannte Negativwachstum der Stadt zu reagieren und nach möglichen Lösungen zu suchen.

Ein weiteres Instrument kam mit der *IBA Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010* hinzu. Halle war einer der 19 Auswahllorte der *Internationalen Bauausstellung*, welche zwischen 2002 und 2010 unter dem Motto *Weniger ist mehr* nach neuen Strategien des Stadtumbaus für die schrumpfende Region gesucht haben. Halle hat ab 2003 unter dem Titel *Balanceakt Doppelstadt* versucht auf die Bipolarität von Halle und Halle-Neustadt einzugehen. „Halle-Neustadt und Halle: eine neue Stadt neben einer alten, eine geplante Stadt neben einer über Jahrhunderte gewachsenen. Zwei Teile Halles formen eine städtebaulich deutschlandweit herausragende Einheit“ (Bader/Herrmann 2006, S. 6). Diese Einheit besteht aus zwei gegensätzlichen Stadttypen, an denen Tradition und Moderne, Schrumpfung und Wachstum, Leerstand und Erneuerung sich in starkem Kontrast zueinander zeigen. „Die *IBA* lenkte damit in Halle den Blick auf die noch junge, dramatische Ost-West-Entwicklung der Stadt, die ihrerseits im Kontrast zu der über Jahrhunderte

gewachsenen, entlang der Saale verlaufenen Nord-Süd-Entwicklung der Stadt steht“ (Stadt Halle (Saale) Online o. J. d). Die Schnittstelle dieser beiden Pole ist die Magistrale samt Hochstraße, an der sich sieben IBA-Projekte ausgerichtet haben. Die Ergebnisse reichten dabei von Bau- bis zu Diskussionsprojekten.

Zusammenfassend kann man sagen, dass Halle baulich durch ein Neben- und Gegeneinander verschiedener historischer Stadttypen gekennzeichnet ist. Zum einen ist hierbei das im Wesentlichen noch erhaltene mittelalterliche Straßennetz der Altstadt hervorzuheben. Weiterhin gilt die fast durchweg gründerzeitliche Bebauung der Innenstadt, welche im Krieg nur gering zerstört wurde, als etwas Besonderes. An dritter Stelle ist Halle-Neustadt als sozialistische Stadt der Zukunft und damit Gegenentwurf zur *historischen Stadt* zu nennen. Diese Struktur ist über viele Jahre und Jahrhunderte gewachsen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass sie etappenweise nebeneinander entstanden ist. Vielmehr unterlag sie in dieser Zeit immer Veränderungen, radikalen Brüchen und ebenso einer Kontinuität der Zerstörung. „Die bauliche Gestalt der Stadt erscheint als Ergebnis radikaler Umbrüche, die sich vor allem im sechzehnten und im 19. Jahrhundert ereigneten – und heute fort dauern. Vielleicht ist gerade wegen des besonders gravierenden Wandels das Selbstverständnis der Stadt und der Blick auf ihre bauliche Gestalt bei vielen viel zu sehr *historisch* definiert“ (Brülls/Delitzsch 2000, S. X).

Halle erlebt seit 1990 „ähnliche Umbrüche, Verwerfungen und neue Herausforderungen, wie sie die Stadt Ende des 19. Jahrhunderts in ihrer Entwicklung zur Großstadt unter umgekehrten Vorzeichen erlebt hatte“ (Hauser 2006, S. 19). Im Gegensatz zur damaligen räumlichen Expansion, Zuwanderung und Industrialisierung müssen heute Leerstand, Schrumpfung, demographischer Wandel und Strukturwandel bewältigt werden.





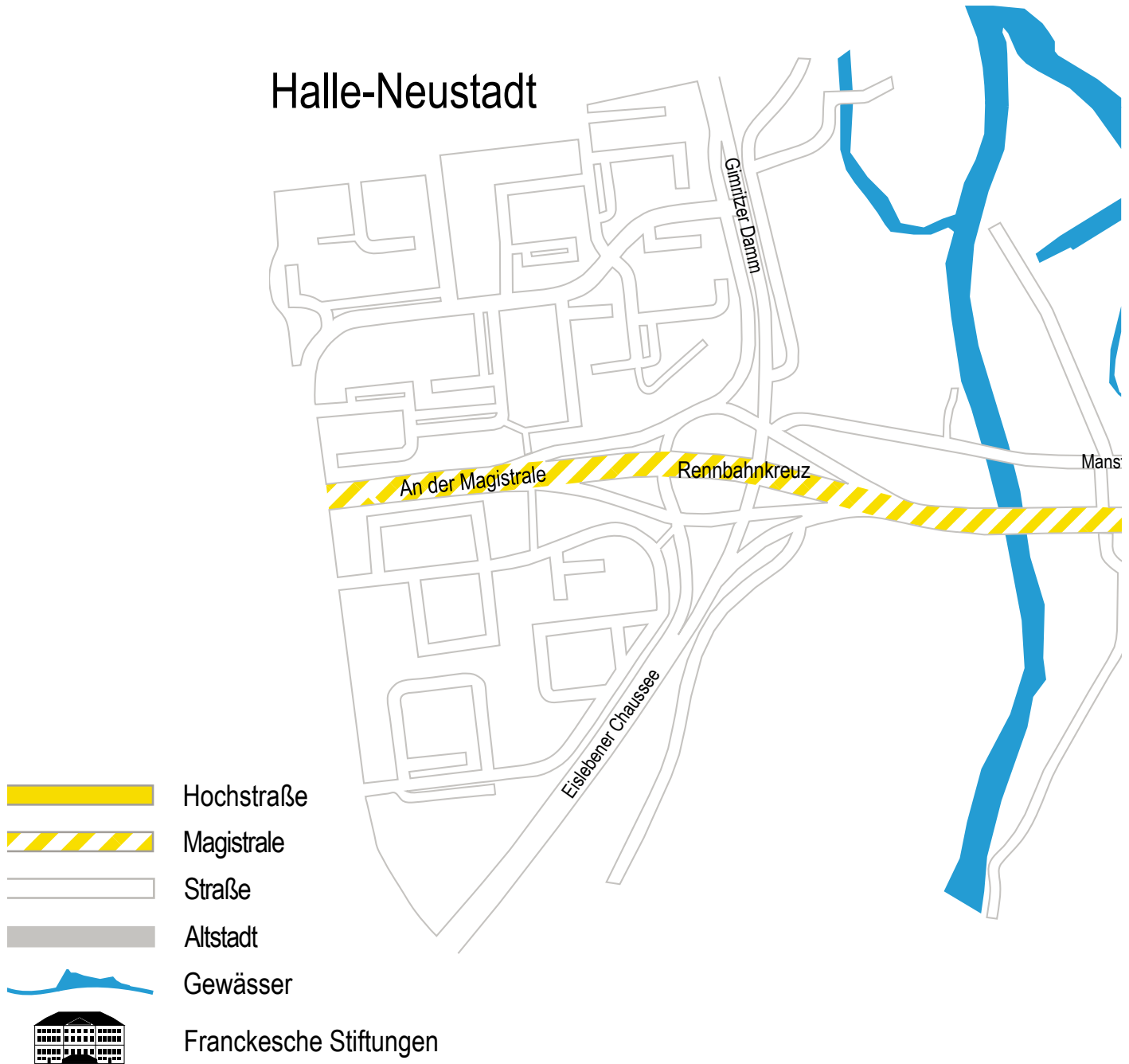
A.3
Über die
Notwendigkeit
einer Hochstraße
in Halle (Saale)

Über die Notwendigkeit einer Hochstraße in Halle (Saale)

Wieso wurde in Halle zu einem Zeitpunkt eine Hochstraße gebaut, an dem es scheinbar kaum Autos in der DDR gab? Oder wurde, so die These, die Hochstraße nicht ausschließlich aus verkehrsrelevanten Gesichtspunkten errichtet? In der Zeit ihrer Entstehung ging es in der DDR neben der Beseitigung der Kriegsschäden auch um die Errichtung der sozialistischen Stadt. Als Ausdruck der baulich-räumlichen Umwelt über die Ordnung der Gesellschaft sollte sich in der städtebaulichen und architektonischen Gestaltung das Wesen und der Inhalt der sozialistischen Gesellschaftsordnung manifestieren. Ein fester Bestandteil beim Wiederaufbau und beim Bau der neuen Städte bildeten *Zentrale Plätze* und Magistralen. Sie stellten den Raum für Massenkundgebungen und Aufmärsche zur Verfügung, Plätze für Stand- und Magistralen für Fließdemonstrationen. Ihre Anforderung als Paradedstraße diente der Selbstdarstellung des politischen Systems. Sie sollten die ganze Kraft des Sozialismus repräsentieren. Der öffentliche Raum und die Straße wurden demnach nicht ausschließlich für den Verkehr sondern auch als politischer Ausdruck geplant. (vgl. Durth 1998, S. 96)

Aber auch die Entwicklung des Verkehrs wurde politisch aufgeladen. „Verkehrsbauten waren zu jeder Zeit Ausdruck des ingenieurtechnischen Niveaus eines Volkes, des Entwicklungsstandes seiner Produktivkräfte“ (Saitz 1979, S. 7). Entscheidend war dabei eine „aufkommende Ästhetik einer neuen und *modernen* Urbanität, die im Gefolge der Technisierung der Stadt entstand“ (Schmucki 1998, S. 43). In der DDR nahm die Verkehrsplanung beim Um- und Aufbau der sozialistischen Stadt eine wichtige Rolle ein. So bedeutete die Modernisierung der Städte auch die Modernisierung der Verkehrsanlagen. Das Leitbild der autogerechten Stadt sollte wirtschaftliche Nachteile im Transportwesen, Staus und Unfälle vermeiden, Zeit- und Treibstoff einsparen und die Wohn- und Arbeitsstandorte effektiver verbinden (vgl. Hoscislawski 1991, S. 190). Das Ziel war eine fließende, reibungslose, schnelle, sichere und komfortable Bewegung mit Ausrichtung auf zukünftige zu erwartende Kapazitäten. Als notwendig wurden neue Verkehrsbauten sowie die Neuordnung und Trennung der Verkehrssysteme erachtet. Die alte Stadt konnte diesen Anforderungen nicht mehr gerecht werden, war eine gängige Auffassung dieser Zeit. Mit dem Verkehrsingenieurswesen entstand außerdem eine neue wissenschaftliche Disziplin, die sich mit den Funktionsweisen und der Optimierung der Verkehrssysteme auseinandersetzte. Ab 1952 gab es in der DDR die *Hochschule für Verkehrswesen Friedrich List* in Dresden, die Fachleute in den

Halle-Neustadt



nördliche Innenstadt



südliche Innenstadt

die Hochstraße im Stadtgefüge zwischen Neustadt und Innenstadt

Verkehrsingenieurwissenschaften ausbildete. „Der Verkehrsingenieur hat die einmalige Aufgabe, diese Unverwechselbarkeit der Städte zu erhalten und mit eigenen Beiträgen zu ergänzen und zu fördern. Er geht damit über die technische Seite dieser Aufgabe weit hinaus und beeinflusst auch die wirtschaftliche und gesellschaftliche Funktion der Stadt“ (Saitz 1979, S. 7 f.). Neben den technischen Aufgaben kamen den VerkehrsingenieurInnen auch ästhetische Aufgaben bei der Gestaltung der Stadt zu. Sie traten somit neben die *künstlerisch* tätigen Architekten (vgl. Schmucki 1998, S. 49). Erkennen lässt sich dies an der Faszination für eine neue, moderne Ästhetik, der Formsprache und den gigantischen Dimensionen.

In Halle begannen erste Überlegungen zur Verkehrsplanung Anfang der 1960er Jahre. Über durchgeführte Verkehrsanalysen wurden Versuche einer Prognose der Verkehrsentwicklung angestrebt (vgl. Stadt Halle (Saale) 2002, S. 36). „Bis zum Beginn des großen DDR-Stadtumbaus Mitte der 1960er Jahre sah das Straßennetz in Halle im Wesentlichen so aus wie um 1900“ (Stadt Halle (Saale) 2009b, S. 10). Am Riebeckplatz fand 1960 der erste städtebauliche Wettbewerb der DDR statt, dessen Kernstück eine Verkehrsanlage war und VerkehrsplanerInnen mitzuwirken hatten. „Er sollte nach dem politischen Willen die Hauptkreuzung des Verkehrs nicht nur für die Stadt Halle, sondern für den Bezirk Halle bilden. [...] Durch persönliche Einflussnahme des 1. Sekretärs der Bezirksleitung der SED entstand so der Entwurf für die [...] Umgestaltung des Platzes. Kernstück war die 353 m lange Hochstraße, die den Nord-Süd-Verkehr über den Platz führte“ (Hörnig/Ludley 2001, S. 128). Der Bau dieser Anlage dauerte von 1965 bis 1967. In dieser Zeit erfolgte auch die Einrichtung des Büros für Verkehrsplanung im Bezirk. Dieses sollte die kommunale Verkehrspolitik fachlich fundamentieren (vgl. ebd., S. 115.). „Die Stadt- und Verkehrsplaner waren sich bewusst, dass mit dem Ausbau der Doppelstadt auch die Notwendigkeit einer umfassenden Neuordnung des Verkehrs in Halle verbunden war“ (Stadt Halle (Saale) 2009b, S. 14). Der erste Generalverkehrsplan (GVP) wurde 1969 aufgestellt und sollte Halle an die zukünftige Motorisierung anpassen. Er zeigte Entwicklungslinien für 15–25 Jahre, bei bestimmten Aussagen auch 40–50 Jahre.

Durch den Bau von Halle-Neustadt entstanden völlig neue Verkehrsströme und -beziehungen. Die Neustadt wurde mit der Altstadt über die Magistrale verbunden. Diese wurde von 1968 bis 1971 gebaut, ist sechs Kilometer lang und geht von Halle-Neustadt bis zum Riebeckplatz, südlich entlang der Altstadt. Zwischen Saale und Waisenhausapotheke hebt die Straße als Hochstraße vom Boden ab. Sie wurde am 22. Oktober 1971 zum 22. Jahrestag der Deutschen Demokratischen Republik der Öffentlichkeit übergeben. Der Bau Halle-Neustadts und auch der Bau der Magistrale samt Hochstraße waren Entscheidungen des Politbüros des Zentralkomitees der SED. Planungshoheit hatten der erste Sekretär der Bezirksleitung und der Rat des Bezirks Halle, während die Stadt Halle selbst nur begrenzt Einfluss nehmen konnte.

Zeigen lässt sich dies an den Planungen zur Hochstraße. „Der Verlauf derer wurde im Planungsverfahren einmal grundlegend verändert. War ursprünglich vorgesehen, die Hochstraße von Westen kommend vor dem Franckeplatz enden zu lassen und den Verkehr ab dort ebenerdig Richtung Thälmannplatz (Riebeckplatz) laufen zu lassen, wurde entgegen den Planungen, durch einen Beschluss des Politbüros der SED, die gesamte Trasse als Hochstraße ausgeführt“ (vgl. Hörnig/Ludley 2001, S. 128 ff.). Verkehrstechnisch hatte die Variante der *großen Hochstraße* entscheidende Vorteile. Bei der bis 1967 verfolgten Variante der *kleinen Hochstraße* (Stadt Halle (Saale) 2009b, S. 16) wäre der Verkehr am Franckeplatz kaum zu bändigen gewesen. Durch die Überquerung dessen konnte der Geländeunterschied an der Waisenhausapotheke ausgeglichen werden, was Treibstoffverbrauch und Abgase minimierte und zahlreiche Parkflächen und Quermöglichkeiten entstehen ließ. Neben diesen verkehrstechnischen Beweggründen hatte der Entwurf auch politische. „Die Hochstraßen über den Thälmannplatz (Riebeckplatz) und zwischen Altstadt und südlicher Innenstadt wurden von den parteilichen Entscheidungsträgern als wirksamer optischer Ausdruck der Modernisierung der DDR gesehen“ (Hörnig/Ludley 2001, S. 129).

Anhand der Hochstraße wird beispielhaft der politische Stellenwert der Verkehrsplanung deutlich, welcher weit über die technische Seite der Verkehrsplanung hinausging. Dieser Einfluss der Politik sollte jedoch noch weitreichendere Auswirkungen auf die bestehende Stadt Halle haben. Bei der Modernisierung der Städte kam der Entwicklung des Automobils eine besondere Rolle zu. Grundsätzlich sollte möglichst eine Entflechtung und Trennung der Verkehrsarten, verbunden mit der Herausbildung spezieller Netze erfolgen. Für den motorisierten Verkehr war ein selbstständiges, leistungsfähiges Schnellstraßennetz anvisiert, welches nur durch wenige Knotenpunkte mit dem weiterbestehenden konventionellen Straßennetz verbunden ist (vgl. Kröber 1980, S. 61). „Weiträumige Ensembles und großzügige Räume, die vor allem im Durchfahren erlebt werden“ (nach Stadt Halle (Saale) 2009b, S. 14) – das war der Anspruch, der in den 1960er Jahren an den Städtebau gestellt wurde. „Die Straßenverkehrsanlagen müssen wesentlich breiter und zügiger in der Linienführung sein“ (Saitz 1979, S. 14). Die Hochstraße in Halle zeigt eindrucksvoll, wie die möglichst knotenfreie Verkehrsführung auszusehen hatte.

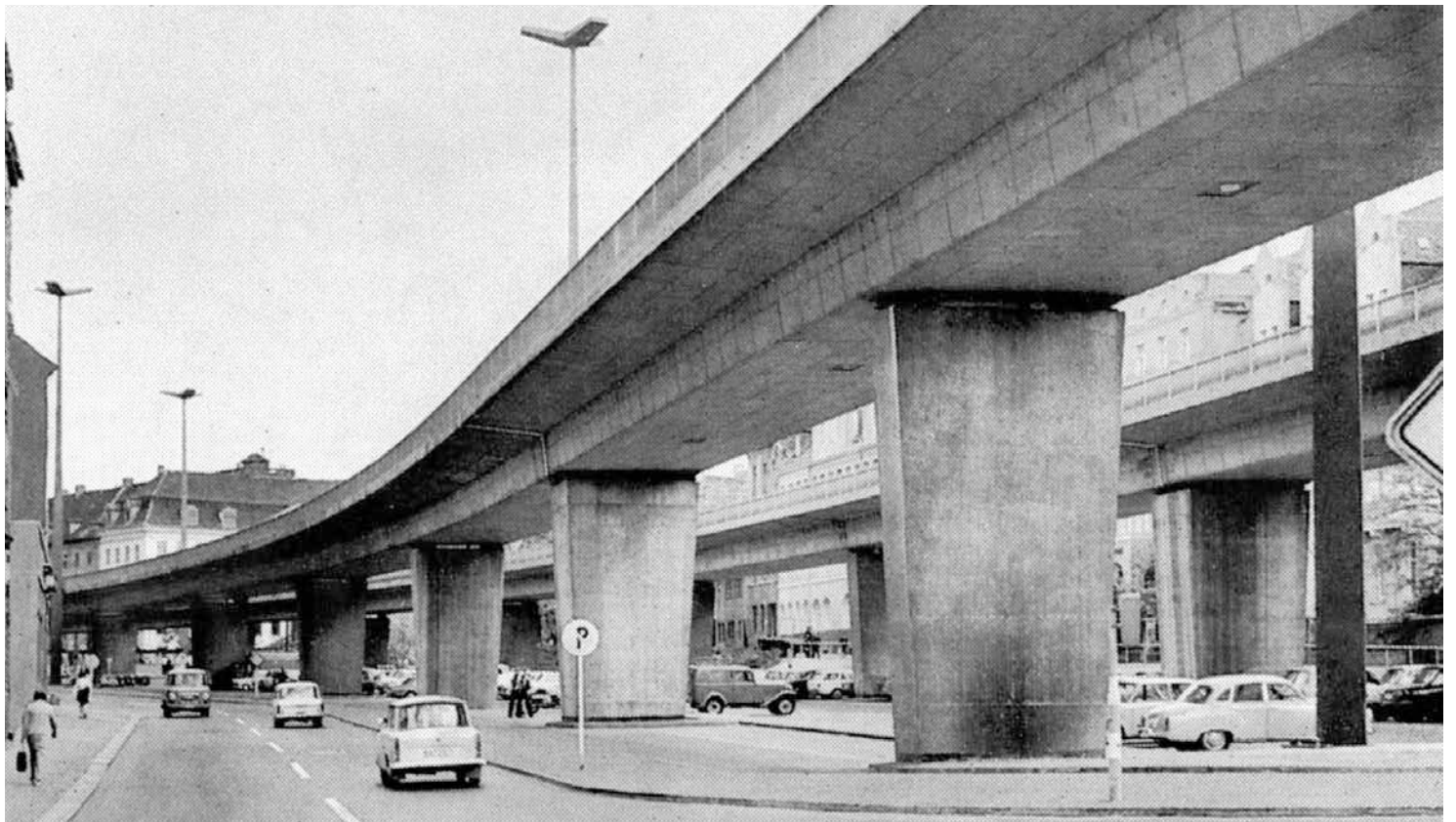
Die Bedeutung der Knotenpunkte wuchs dadurch, dass an ihnen die verschiedenen Teilsysteme zusammenliefen und das Gesamtbewegungssystem miteinander verknüpft wurde. Beim Wiederaufbau der Stadt Halle stellte der Riebeckplatz einen solchen bedeutenden Knotenpunkt dar. Hier treffen sämtliche Verkehrsarten (Fußgänger, Fahrradfahrer, Autoverkehr, Straßenbahnen, Omnibusse, Eisenbahn) zusammen und werden auf drei Ebenen organisiert, da eine niveaugleiche Straßenkreuzung bei hohem Verkehrsaufkommen an die Grenzen ihrer Durchlassungsfähigkeit gelangen würde. Wenn ein Verkehrsstrom



links oben: Blick auf ein Modell der Innenstadt mit Wohngebiet Brunoswarte und Hochstraße
links unten: der Riebeckplatz (Thälmannplatz) ca. 1985



rechts oben: die Hochstraße, undatiert
rechts unten: die Hochstraße in den 1970er Jahren

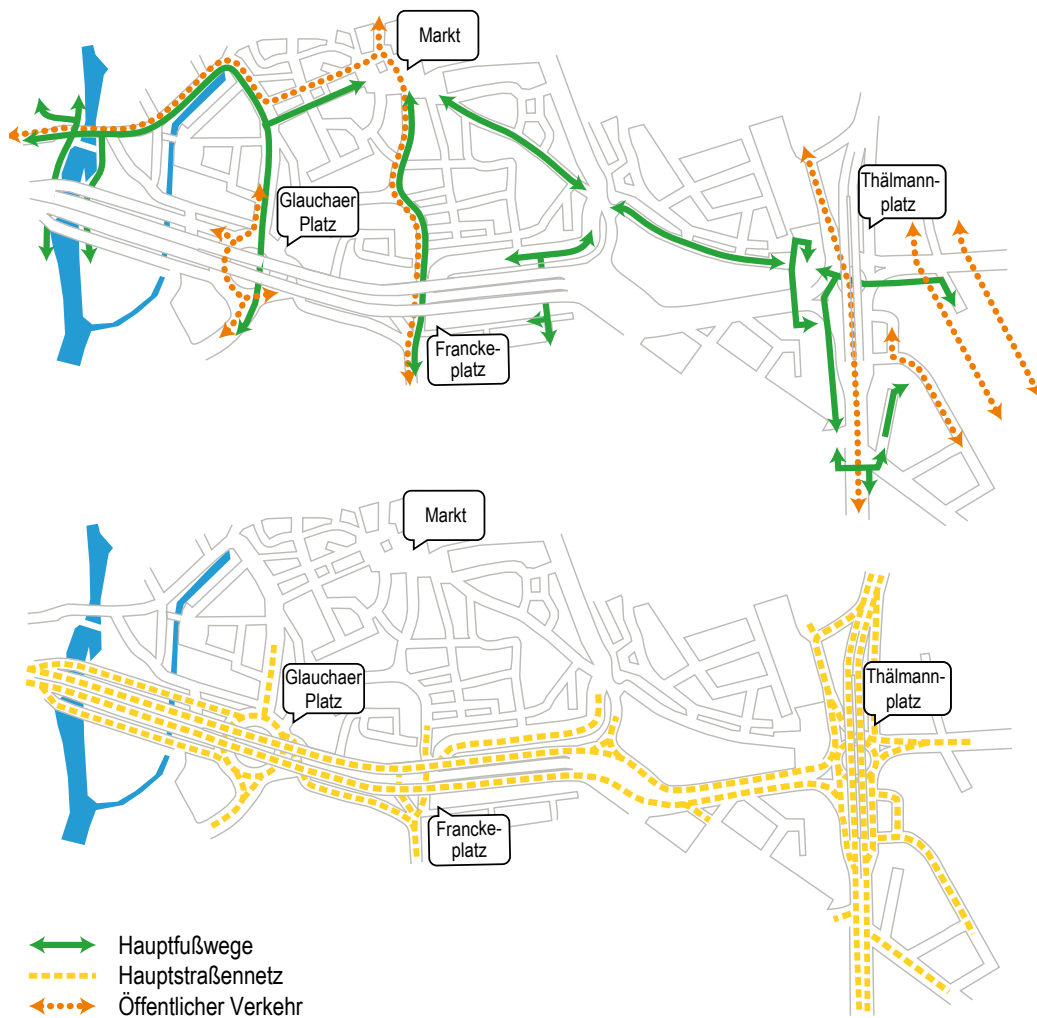


in eine bestimmte Richtung dominiert, kann man über die Verlagerung auf eine neue Ebene (Tunnel oder Hochstraße) den Straßenknoten entlasten. Am Riebeckplatz wurde die dominierende Nord-Süd-Verkehrsbeziehung in die +1-Ebene gehoben und als Hochstraße über den ebenerdigen Kreisverkehr geführt.

Wie sehr die Verkehrsplanung mit den politischen Zielen des Sozialismus verbunden war, macht das Zitat von Saitz deutlich: „Es wäre der sozialistischen Gesellschaft wesensfremd, wenn sie die Erfahrungen beim planmäßigen Aufbau einer neuen Gesellschaftsordnung nicht auch auf die Stadt und ihren Verkehr übertragen wollte. Stadtverkehrsplanung ist darum für uns der ganz normale und natürliche Weg bei der Umgestaltung der Stadt“ (Saitz 1979, S. 14). Konkret heißt dies, dass es auch um die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl im gesellschaftlich erwünschten Sinne ging. Angestrebt war eine Splittung von 50:50, das heißt 50 % motorisierter Individualverkehr und 50 % öffentlicher Personennahverkehr (vgl. ebd., S. 40). „Die Zuwachsraten in der DDR zeigen, dass bei den Personenkraftwagen noch eine kräftige Aufwärtsentwicklung zu erwarten ist“ (ebd., S. 45). Ziel war die planmäßige Entwicklung der Individualmotorisierung. An dessen Ende sollte die Vollmotorisierung stehen, welche laut Einschätzungen der DDR-VerkehrsplanerInnen bei einem Stand von etwa 250 bis 280 PKW/1000 EinwohnerInnen erreicht wäre. Die Prognosen gingen davon aus, dass dieser Moment um das Jahr 2000 herum eintreten würde (vgl. ebd., S. 45). Für Halle sah diese prognostizierte Entwicklung wie folgt aus:

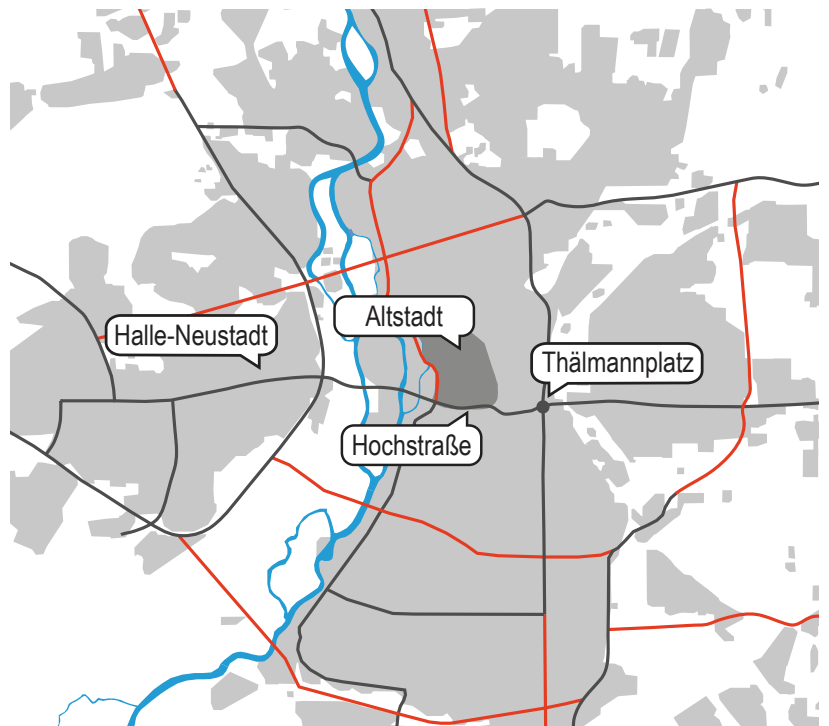
Jahr	Prognose im GVP 1969	Prognose im GVP 1983	tatsächlicher Bestand
1968	120		120
1970	137		134
1975	179		171
1980	213		214
1985	244	260–268	245
1990		299–312	378
1995		330–352	415
2000	333	348–376	446

Prognose zur Entwicklung des Motorisierungsgrades in Kfz/1000 EinwohnerInnen
(Hörnig/Ludley 2001, S. 118)



Umgestaltung des Bewegungssystems im Stadtzentrum

Planung des Hauptstraßennetzes im
Generalverkehrsplan 1969 – rot dargestellt sind
die nicht realisierten Trassen und Saalequerungen



Das verkehrspolitische Handeln war auf lange Sicht angelegt, weshalb die Straßenverkehrsbauten oft nicht den tatsächlichen Erfordernissen, als vielmehr den angeplanten, zukünftig eintretenden Erfordernissen entsprachen. „Das planmäßige und damit auf lange Sicht angelegte Herangehen an die Fülle der städtischen Probleme ist um so dringender, als die Elemente des Verkehrssystems eine lange Lebensdauer haben und wesentlich langsamer verschleifen als zum Beispiel die Verkehrsmittel selbst. [...] Eine langfristige Vorausschau der Verkehrsentwicklung ist damit für jede Stadt eine dringende Notwendigkeit, wenn in ihr ein funktionierender und vernünftiger Stadtverkehr verlaufen soll“ (Saitz 1979, S. 15).

So entstanden Straßenverkehrsbauten, die vor allem in die Zukunft gerichtet waren. Auch sie sollten in ihrer Wirkung prächtig sein und die moderne Form der Fortbewegung inszenieren, den Bewegungsfluss beschleunigen und auf zukünftige Zuwächse des Autoverkehrs vorbereitet sein. Dass der Bau von Hochstraßen weit über die Lösung von Verkehrsproblemen hinausging, sondern vor allem auch Träger politischer Botschaften war, zeigt folgendes Zitat von Hörnig und Ludley über die Hochstraßen in Halle: „Die Hochstraße über den Jan-Wellem-Platz in Düsseldorf und Hochstraßen in anderen Städten Westdeutschlands (z.B. Hannover) waren Beispiel. Ihnen sollte ein markantes Beispiel *Made in DDR* zur Seite gestellt werden. Für diese Wertung spricht, dass die notwendigen Entscheidungen auf höchster politischer Ebene getroffen wurden“ (Hörnig/Ludley 2001, S. 129). Dass dabei in der DDR die Bildsprache der Hochstraße in Übereinstimmung mit den amerikanischen Vorbildern aufgegriffen wurde, ist verwunderlich. Schmucki erklärt es folgendermaßen: „Gründe für diese Übereinstimmungen liegen vor allem darin, dass sich Verkehrsplaner viel mehr über ihr Berufsbild als Ingenieure sozialisierten als über ihr politisches Umfeld. In ihrem Selbstverständnis, das sich von den künstlerisch gestaltenden Architekten als sachlich konstruktive Ingenieurwissenschaftler abhob, konnten sie sich hinter Berechnungen zurückziehen, die sie von einem ideologischen Zugriff frei zustellen schienen. In ihren Augen ging es allein um die rechnerische Bewältigung von Verkehrsmengen“ (Schmucki 1998, S. 54).

Neben der Hochstraße sah der Generalverkehrsplan von 1969 noch fünf weitere Saalequerungen sowie viele meist vierspurige Tangenten vor, um den Riebeckplatz zu entlasten. „Von der politischen Führung wurde aber nur die mittlere direkte Trasse als finanziell vertretbar angesehen.“ Entgegen dem Willen der VerkehrsplanerInnen wurde auch die vorgesehene Straßenbahnverbindung zwischen Halle und Halle-Neustadt nicht umgesetzt. Man kann dies als gezielten Akt der Bezirksleitung der SED Halle sehen, die sich über die Ziele der Verkehrsplanung hinweggesetzt hat. „Neben den finanziellen Aufwendungen spielte auch der Grundgedanke, den Thälmannplatz (Riebeckplatz) als wichtigste Drehscheibe aus allen Richtungen noch mehr aufzuwerten, eine entscheidende Rolle“ (Hörnig/Ludley 2001, S. 131). Schon damals war Usus der VerkehrsplanerInnen, die Verkehrsströme zu verteilen und den innerstädtischen Verkehr zu entlasten.

Vielmehr kann man den Bau der Hochstraße und den Verzicht auf eine Straßenbahnverbindung nach Neustadt und weiteren Saalequerungen auch aus einem politisch-städtebaulichen Zusammenhang heraus interpretieren. Zwischen der Modellstadt Halle-Neustadt und dem Riebeckplatz, wurde der Autoverkehr auf der Hochstraße gebündelt und durch die *historische Stadt* geleitet. So wurde der wenige Verkehr gezielt konzentriert, um Modernität, Geschwindigkeit und Großartigkeit zu inszenieren und diese dem *Alten* gegenüberzustellen. Es entstand ein Raum, der im Durchfahren mit dem Auto erlebt werden konnte. Der mehrspurige Kreisverkehr mit seinen beiden überquerenden Hochstraßen und den Hochhäusern am Riebeckplatz, die Hochstraße entlang der Altstadt, das System aus Hochhäusern, welche den Weg nach Neustadt säumten, sowie die Neubaustadt, wie sie sich entlang der Magistrale präsentiert, stehen für einen Städtebau, der die automobilen Fortbewegung inszeniert. Die Zukunft gehört dem Automobil und die Gestaltung des Raumes wird an dessen Geschwindigkeit ausgerichtet – so erscheint das Gestaltungscredo der Zeit. Die Zukunft der motorisierten Stadt sollte hier erlebbar werden.

Wie sich diese nach Erreichen der Vollmotorisierung letztendlich gestaltete, sprengte selbst die kühnsten Erwartungen der DDR-PlanerInnen. Sind diese von 250 bis 280 PKW/1000 EinwohnerInnen ausgegangen, so stieg die Zahl der privaten Automobile nach 1990 sprunghaft an und lag 2005 bei 418 PKW/1000 EinwohnerInnen (vgl. Stadt Halle (Saale) 2007, S. 27). „Der ab 1990 eingetretene Entwicklungssprung in der Motorisierung war natürlich nicht vorauszusehen gewesen, und der Umstand, dass in der DDR bis 1990 ein großer Teil der Verkehrsplanungsmaßnahmen nicht realisiert werden konnten, führte zu den heutigen chaotischen Verkehrsverhältnissen in den neuen Bundesländern und auch in der Stadt Halle“ (Hörnig/Ludley 2001, S. 118). Die Motorisierungswelle, die über Halle hineingebrochen ist, brachte große Verkehrsprobleme mit sich und offenbarte, wie wenig die Stadt für den Autoverkehr geeignet ist. Die Hochstraße und der Riebeckplatz, einst als Vorboten der motorisierten Modernität erbaut, wirken schon heute wie Relikte einer anderen Zeit.

Um eine Antwort auf die Frage der Notwendigkeit einer Hochstraße in Halle zu geben, so kann man folgendes festhalten. Zu DDR-Zeiten gab es aufgrund der geringen Motorisierung und dem relativ gut ausgebauten öffentlichen Nahverkehr keine verkehrliche Notwendigkeit für den Bau einer Hochstraße. Dieser war an prognostizierte Erfordernisse in der Zukunft gerichtet und politisch motiviert. Für heute lässt sich festhalten, dass zwar durch den Motorisierungsschub nach 1990 die Hochstraße für Halle unverzichtbar geworden ist, sie aber keine zeitgenössische Lösung für die hallesche Verkehrsproblematik darstellt. Der Verkehr wird durch die Hochstraße zu stark gebündelt und entlang der Innenstadt geleitet, so dass sich auf ihr autobahnähnliche Verkehrsaufkommen vorfinden.

A.4

Dimensionen eines Konflikts





Dimensionen eines Konflikts

„Die Hochstraße spaltet nicht nur die Innenstadt, sondern auch die Meinungen. Viele nehmen sie als unveränderbar hin, einige respektieren in ihr das Erbe der städtebaulichen Moderne. Wieder andere sehen es als zu beseitigendes Fossil bewusster Stadtzerstörung.“ (Stadt Halle (Saale) Online o. J. b)

Die Diskussion um die Hochstraße und ihre Zukunft hat sich in Halle zu einem Konflikt entwickelt. Dieser wird auf unterschiedlichen Ebenen und von verschiedenen Akteuren ausgetragen. Zu den Hauptakteuren der öffentlichen Diskussion in Halle zählen neben der *Bürgerinitiative Hochstraße Halle an der Saale e. V.*, dem *Bürgerverein Stadtgestaltung Halle* und der *Interessengruppe Verkehrsplaner Halle* auch die Stadt Halle, die versucht hat den Konflikt zu versachlichen. Außerdem fand eine öffentliche Meinungsbildung statt. Im Abschnitt *Meinungsspektrum der öffentlichen Diskussion* werden als Erstes die Hauptakteure und deren Argumentation vorgestellt. In den Abschnitten *die hallesche Verkehrsproblematik* und *das unverhandelte Erbe* wird detaillierter auf die beiden konkurrierenden Hauptargumente eingegangen – der verkehrlichen Situation und Alternativlosigkeit zur Hochstraße und einer möglichen Aufnahme der Franckeschen Stiftungen ins *UNESCO*-Welterbe.

Meinungsspektrum der öffentlichen Diskussion

BI Hochstraße Halle an der Saale e. V.

Anlässlich der 1.200-Jahr-Feier Halles im Jahr 2006 widmete sich die Ausstellung *WandelHalle – Stadt als Ansichtssache* des Kulturbüros der Stadt Halle den Themen Stadtentwicklung und Stadtumbau unter Schrumpfbedingungen (vgl. WandelHalle 2006). Sie beschäftigte sich mit der Vergangenheit und der Zukunft Halles und zeigte dabei erstmals einen Plan, in dem der Verkehr statt auf der Hochstraße durch einen Tunnel verlief. Scheinbar nicht ohne Folgen. Am 26.03.2007 wurde von 70 Personen die Bürgerinitiative *BI Hochstraße Halle an der Saale e. V.* gegründet, die sich seither für den Abriss der Hochstraße einsetzt. Ihr Ziel ist die langfristige Beseitigung der Hochstraße. Sie bezeichnet die Hochstraße als eine „Wunde im Stadtorganismus“ (BI Hochstraße Halle an der Saale e. V. 2010a, S. 1), welche die Altstadt von den südlichen Gebieten abtrenne und somit die strukturelle Entwicklung der Stadt negativ beeinflusse. „Die Hochstraße wirkt derzeit wie ein Pfeil aus der Neustadt, der die alte Stadt am Hauptbahnhof mitten ins Herz trifft“ (Stadt Halle (Saale) 2009a, S. 62). Außerdem stelle die Hochstraße eine

„ökologische Wunde“ (Stadt Halle (Saale) 2009a, S. 62) dar, die den Autoverkehr in die Innenstadt lenke und somit Lärm und Abgase verursache. Weiterhin argumentieren sie, die Hochstraße sei als politisches Prestigeobjekt gegen den Willen der damaligen Stadtverwaltung und gegen Argumente der VerkehrsplanerInnen errichtet wurden. Die Bürgerinitiative fordert die „Wiederherstellung der alten Strukturen der einst führenden Kulturhochburg Halle an der Saale einschließlich einer daran angepassten Verkehrsentwicklungsplanung“ (BI Hochstraße Halle an der Saale e. V. 2010a, S. 1). So soll das historische Ensemble aus Elisabeth-Krankenhaus, Kirche, Franckesche Stiftungen und Gründerzeitquartier wieder attraktiver und sichtbarer werden. Zum Motto der Bürgerinitiative avancierte der Ausspruch „Der Stadt ihren historischen Raum zurückgeben und dadurch Zukunft gewinnen!“ (Stadt Halle (Saale) 2009c, S. 13)

Die Initiative hofft auf die Chance einer Neuordnung des gesamten halleschen Verkehrssystems durch den Abriss der Hochstraße. Möglichst soll ein zukunftssicheres integratives Verkehrsnetz entwickelt werden, welches die Anteile von MIV, ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr neu ordnet und den motorisierten Individualverkehr verringert. Besonders in der Innenstadt soll die Verkehrsmenge sowie der Durchgangsverkehr reduziert werden und dadurch eine nachhaltige Verbesserung der Lebensqualität angestrebt werden. Da diese Aufgabe nicht kurzfristig lösbar ist, visiert die Bürgerinitiative einen Zeitraum von 30 Jahren an.

Unterstützung für ihre Ziele erfahren sie von den Franckeschen Stiftungen, die sich von der Altstadt abgeriegelt sehen. Außerdem würden sie den Abriss als Vorsorgemaßnahme für die Aufnahme der Franckeschen Stiftungen in die Liste des *UNESCO*-Welterbes begrüßen. Seit 1999 steht der historische Gebäudekomplex auf der deutschen Tentativliste, als weltweit einzigartiges Beispiel sozialer und pädagogischer Zweckarchitektur. Das *Lange Haus* sei die größte Fachwerkkonstruktion Europas und nach Ansicht der Stiftungen durch die Hochstraße nachhaltig in seinem Erscheinungsbild gestört. Auch Hans-Dietrich Genscher, ehemaliger Außenminister und Ehrenbürger der Stadt Halle, ist einer der Unterstützer des Abrisses. Seinen Ausspruch „Ich träume immer wieder einen Traum – die Rollbahn muss weg“ (in Falgowski 2011) aus dem Jahre 2010 greifen die AbrissbefürworterInnen gerne auf. Genscher setzt sich als prominenter Unterstützer für den Welterbetitel ein und hofft diesen Status innerhalb der nächsten fünf Jahre erreichen zu können.

Die Bürgerinitiative betreibt eine breite Öffentlichkeitsarbeit und hat es geschafft, das Abrissthemata auf die stadtpolitische Agenda zu heben. Sie entwickeln eigene verkehrsplanerische Alternativvorschläge, welche der Fachverwaltung unterbreitet werden und versuchen mit der Auslobung von Schüler- und Stu-

dententwettbewerbene neue Impulse für die Stadtentwicklung Halles zu bekommen. Nicht zuletzt deshalb bildete sich in Halle eine breite Diskussion und vor allem ein Konflikt zwischen GegnerInnen und BefürworterInnen eines Abrisses heraus.

Bürgerverein Stadtgestaltung Halle und Interessengruppe Verkehrsplaner Halle

Zu den GegnerInnen eines Abrisses in naher Zukunft gehören die *Interessengruppe Verkehrsplaner Halle* und der *Bürgerverein Stadtgestaltung Halle*, ein Zusammenschluss aus VerkehrsplanerInnen, welche einen argumentativen Gegenpol zur *BI Hochstraße Halle an der Saale e. V.* bilden. In ihrer Argumentation geht es vor allem um den Mangel an Verkehrsalternativen.

Beide Gruppen setzen sich für den Erhalt der Hochstraße ein. Sie argumentieren, dass die Hochstraße auf lange Zeit für die Stadt Halle unverzichtbar bleiben wird, da sie die effektivste und kostengünstigste Verkehrsführung sei und es derzeit keine adäquaten Alternativen gäbe. Außerdem entlaste sie durch die Bündelung die angrenzenden Innenstadtgebiete vom Verkehr. Auch immissionstechnisch sei sie derzeit sinnvoll, da der Verkehr aufgrund der Ampel- und Kreuzungsfreiheit fließe und keine Höhenunterschiede bewältigt werden müssten. Dadurch falle auch die Schall-, Feinstaub und Abgasbilanz, verglichen mit einer ebenerdigen Verkehrsführung, günstiger aus. Vorteile habe die Hochstraße auch für FahrradfahrerInnen und FußgängerInnen, die unterhalb der Hochstraße mit weniger Autoverkehr konfrontiert seien. Der *BV Stadtgestaltung Halle* verweist außerdem auf die angespannte Haushaltslage der Stadt Halle und ist der Meinung, dass eine kostenintensive Alternative nicht zu tragen sei. Hinzu kommt der hohe Planungsaufwand für Alternativlösungen, der weitere Gefahren und Probleme mit sich bringt. Auch eine Untertunnelung wird als Alternative aus finanziellen aber auch aus geologischen Gründen für nicht realisierbar gehalten. (vgl. Bürgerverein Stadtgestaltung 2011, S. 1 und Interessengruppe Verkehrsplaner Halle 2011, S. 1)

Die öffentliche Meinung

Die Meinungen der Hallenser BürgerInnen zur Hochstraße gehen quer durch Stadtgesellschaft und Stadtteile. Sie lassen sich kaum klassifizieren, beispielsweise über Altersgruppen. Zentral scheinen unterschiedliche Einstellungen zur Doppelstadt oder zum Umgang mit Geschichte. Daraus folgt eine hohe Emotionalität der BürgerInnen, von deutlicher Ablehnung bis hin zu starker Identifikation mit der Hochstraße. (vgl. Stadt Halle (Saale) 2009b, S. 3)

Der größte Teil der Bevölkerung steht einem Abriss skeptisch gegenüber. Diese Mehrheit hat sich entweder an die Hochstraße gewöhnt oder sieht diese als notwendiges Übel an, da ihre Beseitigung mit einem verhältnismäßig hohen Aufwand verbunden wäre (vgl. Stadt Halle (Saale) 2009b, S. 3). Ein Argument ist, dass Halle genug andere Probleme und wichtigere Handlungsfelder habe, als über den Abriss der Hochstraße zu debattieren. Gerade in Zeiten der Schrumpfung und der knappen Haushaltslage, sehen viele die Dringlichkeit eines Abrisses der Hochstraße nicht, zumal sie sowohl für FußgängerInnen als auch AutofahrerInnen von großer Bedeutung ist. Auch wird bemängelt, dass immer nur über die Probleme geredet werde, die die Hochstraße für Halle bringe aber niemand über die Probleme spricht, die ein Wegfall für Halle-Neustadt bringen würde.

Eine detailliertere Einschätzung der öffentlichen Meinung gibt es derzeit nicht. Zwar gab es Umfragen zu diesem Thema, jedoch unterscheiden sich diese in ihren Ergebnissen. Bei einer anderen Online-Abstimmung des Webportals *Halle Forum* stimmten 59 % Prozent für den Abriss der Hochstraße, 1,8 % für den Abriss einer Fahrspur und 38,5 % für den Erhalt der Hochstraße. Bei einer Umfrage der *Mitteldeutschen Zeitung* im November 2009 waren 83 % der Befragten gegen einen Teilabriss der Hochstraße. Bei einer Langzeit-Online-Umfrage, welche bis Dezember 2010 lief, waren nur 59 % der TeilnehmerInnen dagegen. (vgl. BI Hochstraße Halle an der Saale e. V. 2010b)

Die Ergebnisse der Umfragen lassen sich kaum bewerten. Die beiden Umfragen der *Mitteldeutschen Zeitung* fragten nur nach der Meinung zu einem etwaigen Teilabriss. Aus ihnen geht nicht hervor, wie die BürgerInnen zu einem kompletten Abriss stehen. Weiterhin lässt sich hinterfragen, welche Personengruppen die Umfragen erreicht haben und ob sie dadurch überhaupt als repräsentativ gelten können. Doch allein die Tatsache, dass es Umfragen gibt, zeigt, dass eine breite öffentliche Diskussion zu diesem Thema eingesetzt hat, deren Argumente ambivalenter nicht sein könnten.

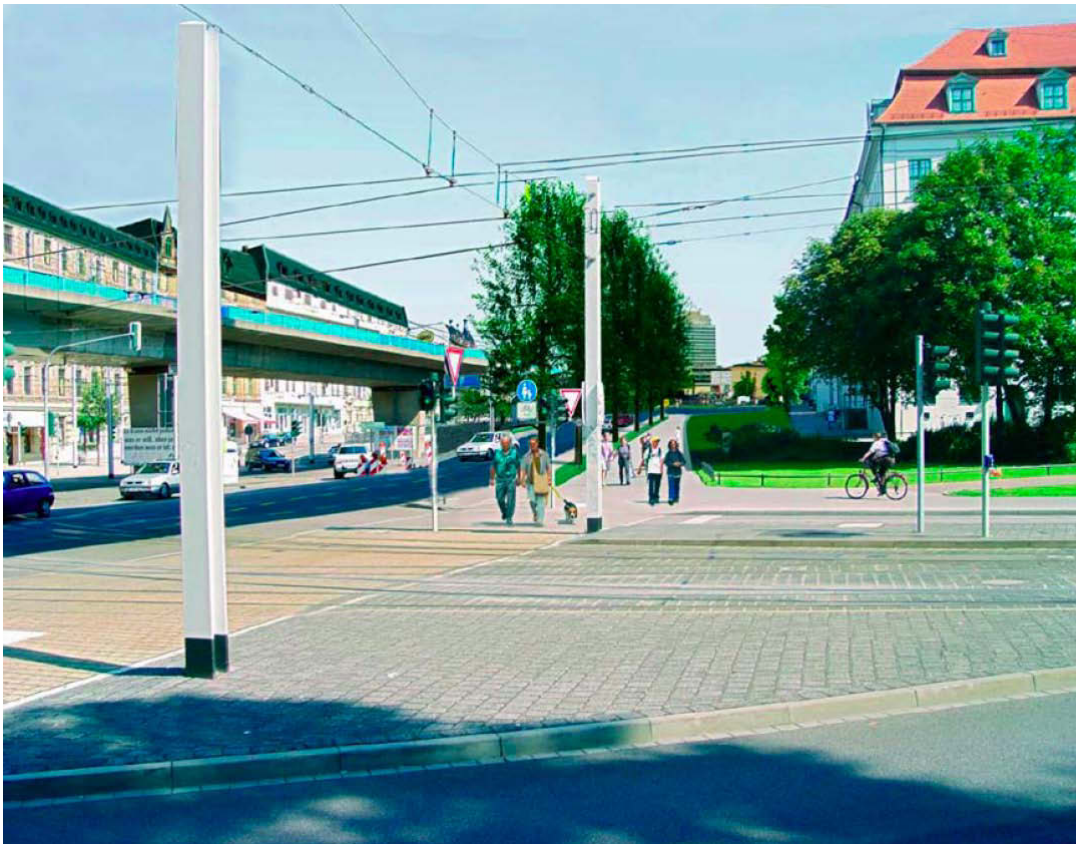
IBA Stadtumbau 2010

Die administrative Stadtverwaltung wollte sich auf keine der beiden Seiten stellen. Für sie ist die Hochstraße für die Verkehrsbewältigung derzeit unverzichtbar. Sie wird zwar als städtebauliches Problem betrachtet, ist angesichts ihrer Alternativlosigkeit aber nicht Gegenstand der kommunalen Planung (vgl. Stadt Halle (Saale) 2009b, S. 39). Aus diesem Grund verwehrt sich Halles Stadtplanung einer Aussage, was mit der Hochstraße geschehen soll. Dennoch erkannte die Stadtverwaltung, dass ein umfangreicherer Diskurs vonnöten sei. Um die Argumentation zu versachlichen, wurde das Thema Hochstraße schließlich zu

einem Thema der *IBA Stadtumbau 2010* in Sachsen-Anhalt, die im Jahr 2002 ins Leben gerufen wurde. Sie war die erste *IBA* die ein ganzes Bundesland abdeckte. Insgesamt gab es 19 *IBA*-Städte, eine davon war Halle an der Saale. Die *IBA* sollte ein Labor für innovativen Stadtumbau sein. Im Gegensatz zu anderen Förderprogrammen sollte sie nicht nur auf einen Städtebau durch Abbruch und Aufwertung beschränkt sein, sondern alle Gesellschaftsbereiche einbeziehen. Hierbei standen partizipatorische Prozesse, Kommunikation, kleinere bauliche Projekte und die Herausbildung von Stadtprofilen im Vordergrund. Mit einem Gesamtvolumen von 200 Millionen Euro für 19 Städte auf acht Jahre verteilt, fiel die Förder-summe verglichen mit anderen Bauausstellungen relativ gering aus. „Als Bauausstellung weckte sie kaum erfüllbare Erwartungen und war als solche schwer vermittelbar. Mit den vielen kleineren und größeren Bauausstellungen, mit denen seit Beginn des letzten Jahrhunderts eine deutsche Tradition begründet wurde, hatte sie nicht viel gemein“ (Stadt Halle (Saale) 2010, S. 4).

Das Thema der *IBA* in Halle hieß *Balanceakt Doppelstadt*. Thematisiert wurde die einzigartige Konstellation aus der einerseits sozialistischen Modellstadt und einem der größten Plattenbausiedlungen Mitteleuropas und andererseits einer der wenigen vom Krieg kaum zerstörten Großstädte Deutschlands. Die sozialistische Stadt der Moderne war einst das Gegenmodell zur *Alten Stadt* und sollte diese sogar ersetzen. Inzwischen hat sich dieses Verhältnis geändert, während die *Alte Stadt* wieder lebt, schrumpft Neustadt trotz großer Sanierungserfolge (vgl. Stadt Halle (Saale) 2008c, S. 3). Das Ziel war, nachhaltige positive Entwicklungsimpulse in einer schrumpfenden Stadt anzustoßen. Die Themen und Projekte der *IBA* erstreckten sich dabei an sieben Standorten entlang der Magistrale und der Hochstraße. Diese führen wie eine Verlängerung der städtebaulichen Moderne von der Neubaustadt in den Altstadtorganismus Halles, an der die stadträumlichen, sozialen und kulturellen Brüche und Konflikte am deutlichsten werden (vgl. MLV 2010a, S. 18). Die Hochstraße war dabei selbst auch ein Standort der *IBA*. Hierbei ging es vor allem um die Fragen: „Wie wird die Hochstraße städtebaulich und verkehrlich bewertet? Unter welchen Voraussetzungen wäre eine Beseitigung der Hochstraße denkbar? Wie werden die Realisierbarkeit und die Auswirkungen einer Beseitigung eingeschätzt?“ (Stadt Halle (Saale) 2008c, S. 27)

Die *IBA Stadtumbau 2010* hat die Diskussion um die Hochstraße aufgegriffen und versucht zu versachlichen. Dazu sollte die Kommunikation unter BürgerInnen und ExpertInnen gefördert und zwischen ihnen vermittelt werden. Dieser Prozess begann 2009 mit einer öffentlichen Diskussion (14.11.2009), die unter dem Titel *Die Zukunft der Hochstraße* mit 130 TeilnehmerInnen geführt wurde. Außerdem erfolgte die Erstellung eines Verkehrsgutachtens, um über fundiertere Daten zu verfügen. Bei diesem Prozess wurden sich alle AkteurInnen darüber bewusst: „Wer an dieser Hauptschlagader operieren und



links: Visualisierungen ohne südliche Fahrbahn
 mittig: „Hoch-Zeit auf der Hochstraße“, 2010
 rechts oben: Thematisierung der Hochstraße
 im öffentlichen Raum mit einem Foto von
 Matthias Kunkel, 2013



eine Zukunft ohne Hochstraße will, hat es mit dem gesamten Stadtorganismus und somit mit einer ganz besonderen Herausforderung zu tun“ (Stadt Halle (Saale) 2009b, S. 32). Beziehungsweise wie es noch etwas detaillierter beschrieben wurde: „Wer die Hochstraße ernsthaft beseitigen will, muss sich mit der gesamten Verkehrssituation der Stadtregion auseinandersetzen, mit Verkehrsbelastungen und -strömen, Netzmodellen und Kosten. Aber auch mit allem, was Verkehr erzeugt – von der Einwohner- bis zur Wirtschaftsentwicklung. Kurzum: es geht um nichts weniger als um das *richtige* Verkehrskonzept für Halle“ (Stadt Halle (Saale) 2009a, S. 2).

Die Diskussionsveranstaltung wurde von Seiten der Stadtverwaltung als erfolgreich erachtet, da sie zu Annäherungen zwischen den Positionen führte. Auch herrschte Konsens darüber, dass aufgrund der verkehrlichen Problematik der Konflikt nur langfristig gelöst werden kann. „Der Bürgerinitiative war bewusst, dass gerade dieses in verkehrlicher, städtebaulicher und technischer Hinsicht anspruchsvolle Thema die Zusammenarbeit mit der Planungs- und Bauverwaltung erfordert, während diese das Engagement und die öffentliche Wirksamkeit der Bürgerinitiative respektiert und es nicht mehr bei ihrer fachlich begründeten Skepsis bewenden lassen wollte“ (Stadt Halle (Saale) 2010, S. 61).

Zum 20. *Hochzeitstag* zwischen Halle und Halle-Neustadt am 30. Mai 2010 veranstaltete die Stadt Halle im Rahmen der IBA eine *Hoch-Zeit auf der Hochstraße*. Die Straße wurde an diesem Tag für den Autoverkehr gesperrt und für die Bevölkerung geöffnet. Somit sollte den BewohnerInnen eine neue, nicht nur visuelle, Perspektive geboten werden. Mit Theater, Musik und Sport wurde die Hochstraße neu bespielt. Das Ziel der Aktion war eine weitere Annäherung zwischen Halle und Neustadt unter einem veränderten Blickwinkel. Weiterhin ging es um den Versuch, einen Tag auf die Hochstraße zu verzichten.

Weitere Gutachten wurden 2009 erstellt, um zu klären, ob der Sanierungsbedarf der Spannbetonkonstruktion aufgrund von Sprödbruchgefahr des verwendeten Stahls möglicherweise höher als bisher angenommen ausfallen könnte (vgl. Stadt Halle (Saale) 2009c, S. 23). „Ab wann akuter Handlungsbedarf besteht, wo und in welchem Ausmaße, ist noch offen. Gutachten haben bestätigt, dass sich so etwas ankündigen und nicht *über Nacht* eintreten wird“ (ebd., S. 3). „Die verbleibende Lebensdauer des Bauwerkes schätzen die Fachleute ab heute auf 37 Jahre entsprechend den einschlägigen Erfahrungswerten, unter der Voraussetzung, dass es ordnungsgemäß *unterhalten* wird und nichts Unvorhergesehenes passiert“ (Stadt Halle (Saale) 2009b, S. 33). Sollte es dennoch eher als bislang angenommen zum Sanierungsfall kommen, so hätte dies langwierige Sperrungen, Umleitungen und große Kosten zur Folge. Die Stadt untersuchte daraufhin die Möglichkeiten eines Teilrückbaus. Jedoch komme dieser erst infrage, wenn sich auch die

Verkehrsbelastung auf der Hochstraße verringern würde. Diese Veränderungen im Verkehrsverhalten lassen sich derzeit zwar beobachten, von einer Trendwende lässt sich allerdings noch nicht sprechen. Sollte sich der Rückgang des Verkehrs jedoch bestätigen, so hält die Stadt einen Teilrückbau der südlichen Trasse für denkbar. Dafür wurde ein Zeithorizont von 10 bis 15 Jahren prognostiziert (vgl. MLV 2010a, S. 25).

Mit der Vision des Teilabrisses hat die Stadtverwaltung einen Schritt auf die Bürgerinitiative gemacht. Zwar wurde betont, dass es sich um einen langfristigen Prozess handeln werde, bei dem das Verkehrssystem von Halle neu organisiert werden müsse. Letztlich hat es die *IBA* geschafft die Diskussion zu versachlichen und die Haltungen vom bloßen Pro und Contra etwas aufzuschmelzen. Die Stadt Halle sieht derzeit keinen akuten Handlungsbedarf und auch keine Notwendigkeit darin voreilig, verbindlich Position zu beziehen (vgl. Schmidt Interview). Auf der anderen Seite verfolgt die Stadt Halle das Ziel, den Welterbetitel für die Franckeschen Stiftungen zu erlangen. Wie ein mögliches Nebeneinander der Hochstraße mit einer Vergabe des Welterbetitels zusammengehen könnte, darüber lässt sich bisweilen nur spekulieren. Eine verbindliche Aussage der *UNESCO* gibt es bislang jedenfalls nicht (vgl. Wendland Interview).

Der Konflikt um die Hochstraße macht deutlich, dass alle genannten Alternativen andere Probleme mit sich bringen beziehungsweise enorme Kosten verursachen würden. Somit zeigt die Problematik auch auf, wie wichtig die Hochstraße für die *Doppelstadt* ist. Bei der Diskussion um die Hochstraße fällt außerdem auf, dass sich die Argumente meist um Baukultur oder den Verkehr drehen. Im Folgenden wird deshalb auf die Verkehrsproblematik und den Konflikt mit den Franckeschen Stiftungen näher eingegangen.

Die hallesche Verkehrsproblematik

Das hallesche Straßennetz ist insbesondere in der Altstadt noch das aus der Vorkriegszeit. Zwar waren in den 1960er Jahren weitreichende Umbaumaßnahmen geplant, verwirklicht wurden aber nur wenige von ihnen. So blieb Halle einerseits vor großflächiger Stadtzerstörung für den Bau von neuen Verkehrstrassen bewahrt. Auf der anderen Seite zeigt sich jedoch der Konflikt zwischen der *historischen Stadt* und dem wachsenden Autoverkehr. Nach dem Fall der Mauer hat sich die Verkehrssituation in Halle bedeutend verändert. Trotz des enormen Bevölkerungsrückgangs stieg der individualisierte Verkehr beträchtlich an. Halle bleiben weitreichende Anpassungsmaßnahmen an den wachsenden Autoverkehr verwehrt. Der ÖPNV ist für die Stadt wichtig und genießt heute Priorität in der städtischen Verkehrsplanung, da es vor allem im Stadtzentrum kaum Alternativen dazu gibt. Ein gut ausgebautes Straßenbahnnetz, hohe Auslas-

tungs- sowie steigende Fahrgastzahlen trotz schrumpfender Bevölkerung bestätigen diese Strategie. Ziele der Verkehrsplanung sind heute vor allem bestandsorientierte Planung und die Vermeidung von Verkehr. Dafür ist Halle in einer guten Ausgangssituation. Mit ca. 390 PKW/1000 EinwohnerInnen (vgl. Stadt Halle (Saale) 2009c, S. 12) ist der Motorisierungsgrad verglichen mit anderen Städten relativ gering, was auch an dem guten ÖPNV-Angebot liegt.

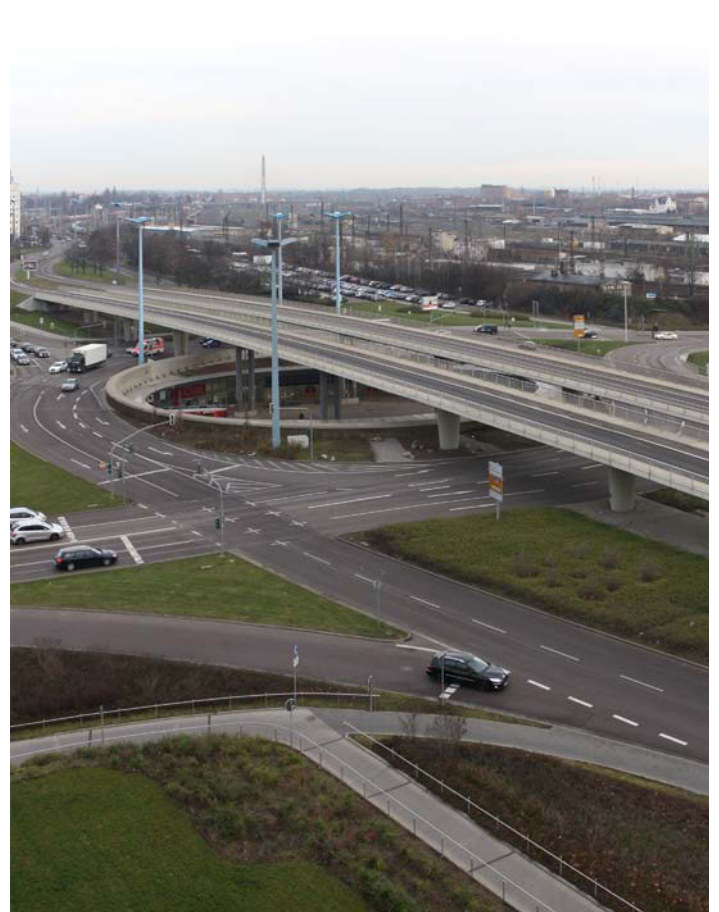
Aus Gründen der Verkehrssicherheit wurde nach der Wende vor allem versucht, das unter Reparaturstau leidende, bestehende Straßennetz zu modernisieren. Zwei Neubaumaßnahmen wurden dabei umgesetzt. Zum einen wurde das Straßenbahnnetz ausgebaut – hier ist vor allem die 1998 fertiggestellte Neubau-
strecke zwischen Hauptbahnhof und Halle-Neustadt zu nennen. Diese hat die längst überfällige Verbindung zwischen den beiden Hälften der Doppelstadt hergestellt. Zum anderen wurde von 2002 bis 2006 der Riebeckplatz zum Straßenbahnumsteigepunkt umgebaut. Er stand als Unfallschwerpunkt und aufgrund der unfreundlichen Wegeführung für FußgängerInnen bereits in der Kritik. Durch den Umbau wurden die Verkehrsarten voneinander getrennt und auf drei Ebenen organisiert. Der Riebeckplatz wurde dadurch als Verkehrsdrehpunkt erneut bestätigt. Noch immer laufen hier alle Hauptverkehrsströme der Fernstraßen B 6, B 80, B 91 und B 100 zusammen. Für den weiteren Neubau größerer Straßen stehen keine kommunalen Mittel zur Verfügung. Die bereits realisierten und sich in Realisierung befindenden Neubaustrecke (A 143) wurde durch den Bund finanziert und wird den städtischen Autoverkehr höchst wahrscheinlich nur marginal entlasten, da sie zu weit von der Stadt entfernt liegt (vgl. Stadt Halle (Saale) 2009b, S. 27).

Der Verkehr auf der Hochstraße

„Die Magistrale bündelt, ihrer Bestimmung entsprechend, alle nur denkbaren Verkehre. Sie ist die bei weitem wichtigste Saalequerung der Doppelstadt, als Bundesstraße eine wichtige Verknüpfung der Fernstraßen samt Autobahnen und zugleich die bedeutendste Verteilerschiene für die innerstädtischen Verkehre, wozu insbesondere die direkte Anbindung der Altstadt gehört“ (Stadt Halle (Saale) 2009b, S. 19).

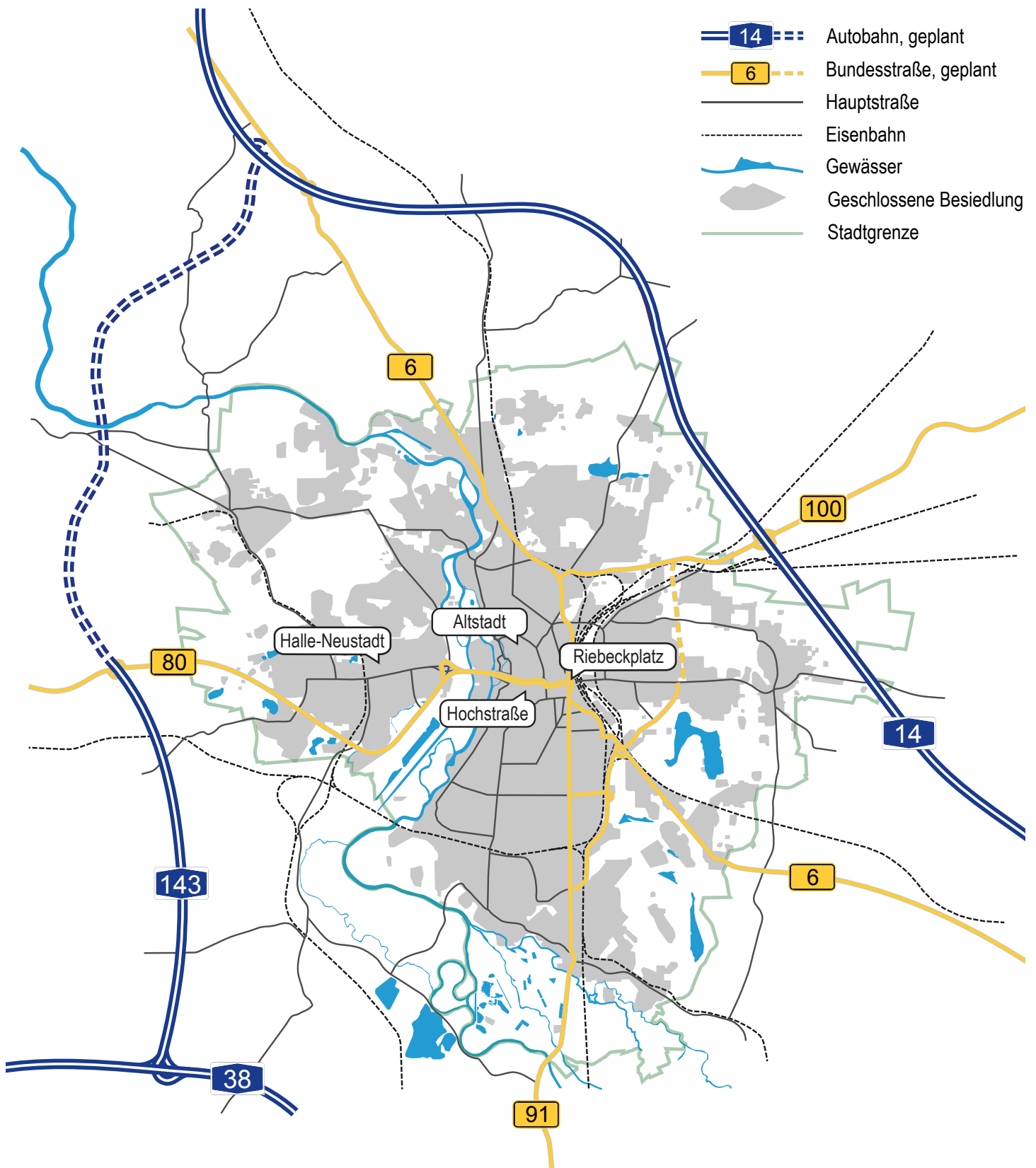
Zu der Frage, wie der Verkehr auf der Hochstraße genau ausfällt beziehungsweise von wem er verursacht wird, gab es Untersuchungen. Es wurden jedoch teils mangelhafte Methoden angewandt, weshalb die Ergebnisse nur bedingt aussagekräftig sind (vgl. Schmidt Interview).

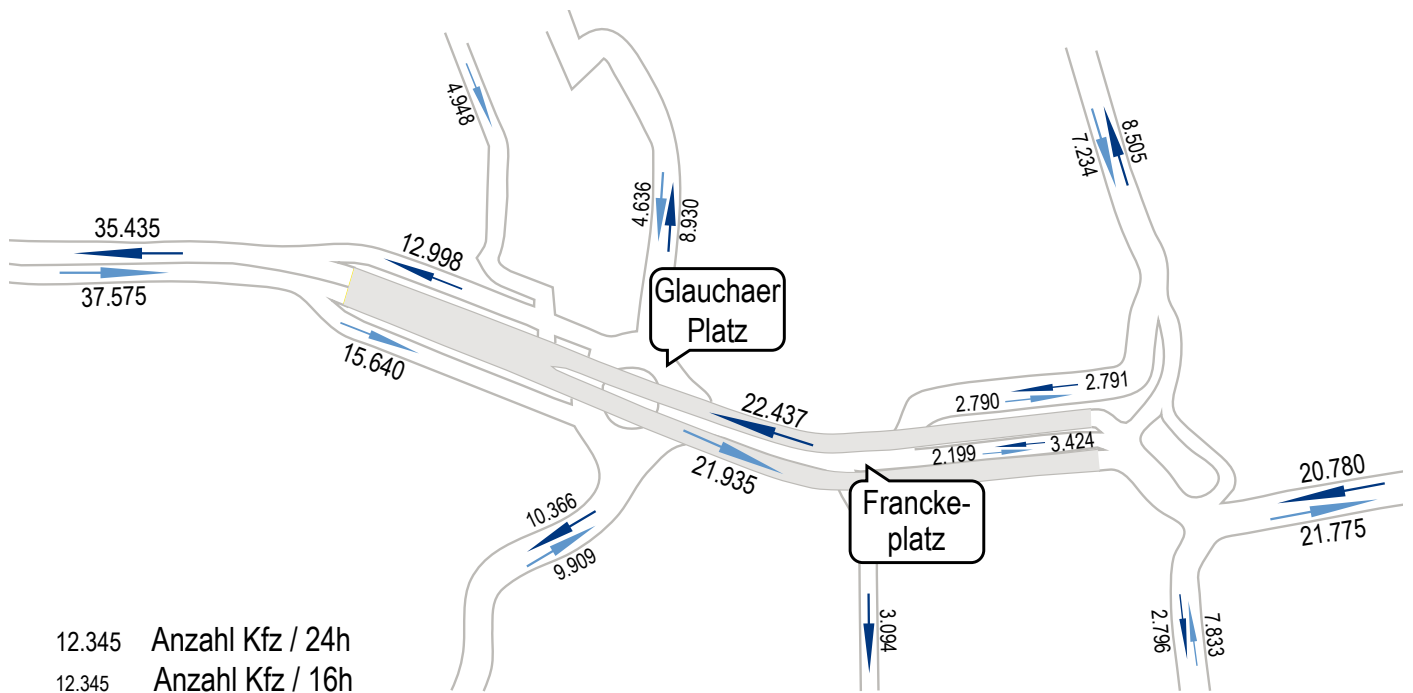
*oben links und rechts: Verkehrsorganisation auf drei Ebenen
– der Riebeckplatz nach dem Umbau, 2011 und 2013*



*rechts unten: die 1998 fertiggestellte Straßenbahntrasse
nach Halle-Neustadt entlang der Hochstraße, 2011*







Verkehrsbelastung auf und entlang der Hochstraße



An einem normalen Werktag fahren etwa 44.000 Kraftfahrzeuge über die Hochstraße, im Bereich der Saalebrücken ca. 73.000, wovon 6.000 LKW sind. Neben dem Verkehr auf der Hochstraße gibt es auch noch den Verkehr unter ihr, der sich auf der 0-Ebene unabhängig von der Hochstraße bewegt. Am Franckeplatz sind dies etwa 13.000 Fahrzeuge. Hinzu kommen knapp 6.000 Fahrzeuge, die auf den Rampen in der Mitte der Hochstraße zwischen Franckeplatz und Waisenhausapotheke verkehren. Am Glauchaer Platz sind es noch mehr Fahrzeuge als am Franckeplatz. Allein auf den dortigen Rampen kommen noch etwa 29.000 Fahrzeuge dazu. Der Raum unter der Hochstraße wird außerdem von weiteren Verkehrsarten genutzt. Den Franckeplatz queren am Tag etwa 2.600 RadfahrerInnen sowie pro Stunde etwa 1.000 FußgängerInnen und 64 Straßenbahnzüge (etwa 63.000 Fahrgäste pro Tag) (vgl. Stadt Halle (Saale) 2009c, S. 10). Die 0-Ebene an beiden Plätzen befindet sich an der Grenze ihrer Durchlässigkeit und funktioniert nur aufgrund der kreuzungsfreien Verkehrsführung der Hochstraße.

Der Großteil des Verkehrs auf der Hochstraße ist innerstädtischer Ziel- und Quellverkehr. Der geringere Teil, etwa 11 %, bildet der überörtliche Durchgangsverkehr (vgl. Stadt Halle (Saale) 2009c, S. 10). „Der Verkehr in Halle und auf der Hochstraße wird zum allergrößten Teil von den HallenserInnen selbst verursacht. [...] Bis zu 60 % sind städtischer Einkaufs- und Freizeitverkehr, nur etwa 30 % Berufs- und Wirtschaftsverkehr. Dabei liegen etwa 60 % aller in der Stadt zurückgelegten Wege unter 5 km, hiervon wiederum 40 % Autoverkehr, also ein hohes Einsparpotenzial“ (Stadt Halle (Saale) 2009c, S. 9).

Mögliche Alternativen zur Hochstraße

Die Hochstraße ist die Hauptverkehrsachse in Halle – ein ersatzloser Abriss ist derzeit nicht realisierbar. Neben den Auswirkungen auf den Autoverkehr brächte dieser auch Probleme für den Fuß-, Fahrrad- und Straßenbahnverkehr mit sich. Wollte man die Hochstraße dennoch beseitigen, so bräuchte man eine visionäre Vorstellung darüber, was mit dem Verkehr geschehen sollte. Dazu gibt es einerseits Ersatzvorschläge und andererseits mögliche Verkehrsszenarien, die in die Zukunft blicken.

Diese gehen von Veränderungen im Verkehrsverhalten aus und zielen auf Verkehrsvermeidung ab. Deutschlandweit ist diesbezüglich bereits seit etwa zehn Jahren ein Trend erkennbar. Während der Fahrzeugbestand in den Städten stagniert, nimmt der Anteil des ÖPNV und des Fahrradverkehrs stetig zu. Der Autoverkehr schrumpft, wenn auch nicht im gleichen Maß wie die Bevölkerung (vgl. Stadt Halle (Saale) 2009c, S.9). Es gibt weiterhin Faktoren, die heute noch nicht abschließend beurteilt werden können. Ob und wie der geplante Lückenschluss der Autobahn A 143 die Innenstadt entlasten kann? Es wird davon ausgegangen, dass der Verkehr durch LKW auf der Hochstraße abnehmen wird.

Bei den Ersatzvorschlägen wurde auf die Alternative eines Tunnelbaus verwiesen. Ein anderer Vorschlag sah vor, die Hochstraße abzureißen und den Verkehr auf die 0-Ebene zu verlagern. Seit der *IBA* steht auch der Vorschlag im Raum, zumindest eine Fahrspur abzureißen und den Verkehr entweder in einer Richtung auf der 0-Ebene zu führen oder aber auf der verbliebenen Hochstraße je eine Richtungsspur einzurichten. Zur Realisierbarkeit dieser Vorschläge wurden Einschätzungen von Seiten der Fachverwaltung aber auch von der *Interessengruppe Verkehrsplaner Halle* geäußert. Ein Tunnelneubau wäre demnach technisch zwar lösbar, würde jedoch eine enorme finanzielle Investition bedeuten, was angesichts der Haushaltslage von Halle kaum zu rechtfertigen wäre. Außerdem würden die Eingänge zum Tunnel, aufgrund des schwierigen Geländes, weit in Richtung Neustadt beziehungsweise Riebeckplatz liegen und dadurch Umwege für den Verkehr zwischen Alt- und Neustadt mit sich bringen. Eine Verlagerung des Verkehrs von der Hochstraße auf die 0-Ebene hätte eine Verschärfung der Zäsur zwischen Altstadt und südlicher Innenstadt zur Folge. Durch den Wegfall der Kreuzungsfreiheit würden sich die Lärm- und Abgas-Belastungen extrem erhöhen. Eine weitere Überlegung ist es, den Verkehr durch die südliche Innenstadt zu leiten (vgl. Interessengruppe Verkehrsplaner Halle 2009, S. 7 ff.). Jedoch schließt die Fachverwaltung Verkehrsverlagerungen in andere Stadtteile, besonders durch bislang weitgehend verkehrsfreie Wohngebiete, als nicht akzeptabel aus. Auch der Neubau von weiteren Brücken, die eine Entlastung für die Hochstraße bringen könnten, ist wegen den damit verbundenen enormen Kosten und den Naturschutzrestriktionen im Landschaftsraum Saale kaum möglich (FFH-Richtlinie).

So gestaltet sich die Situation als schwierig. Der Verkehr auf der Hochstraße kann nicht einfach verlagert werden und sie ist die ökologisch beste Variante, den motorisierten Verkehr durch die Stadt zu führen. Die bislang bekannten Alternativen sind technisch, ökonomisch, ökologisch, städtebaulich oder aber verkehrlich als nicht tragfähig zu betrachten. Will man in Zukunft auf die Hochstraße verzichten, so wird dies nur über Verkehrsvermeidung zu erreichen sein. Dazu müsste im Modal Split, also der Verkehrsmittelwahl, der Fokus weiter auf der Verringerung des motorisierten Individualverkehrs gelegt werden. Die Strategie dafür wird derzeit mit der Aufstellung des *Verkehrsentwicklungsplans 2025*, einer Fortentwicklung des verkehrspolitischen Leitbildes der Stadt, erarbeitet.

Das unverhandelte Erbe

Denkmalwert Hochstraße?

Die Hochstraße ist das Ergebnis einer schrittweisen planerischen Ausrichtung auf die autogerechte Stadt. In der DDR gab es mehrere Pläne zum Bau von Hochstraßen. Neben der in Halle finden sich auch Beispiele in Wismar, Berlin, Ludwigslust oder Neubrandenburg. Einige Projekte wurden dabei aufgrund mangelnder finanzieller Mittel nur in Teilen umgesetzt, andere, wie in Chemnitz, überhaupt nicht realisiert. Die Vorbilder für die Hochstraßen kamen aus den USA und vor allem auch aus der BRD, denen in Halle ein Pendant „Made in DDR“ (Stadt Halle (Saale) 2002, S. 34) entgegengestellt werden sollte.

Entworfen wurde die hallesche Hochstraße vom Entwurfs- und Ingenieurbüro für Straßenwesen Halle. Es war eine kollektive Arbeit, beteiligt waren außerdem die Gewerke Brückenbau, Straßenbau, Grundbau, Erdbau, Gleisbau, Wasserbau (vgl. Interview Henze). Das südliche Bauwerk ist 661 m, das nördliche 696 m lang. Die Konstruktion ist aus Spannbeton mit Längs- und Querverspannungen. Die beiden Spannbetonbrücken sind jeweils 10 m breit, bis zu 10 m hoch und werden von 18 beziehungsweise 19 Betonpfeilern getragen. Der Straßenquerschnitt besteht aus der 7,00 m breiten Fahrbahn sowie einer 1,85 m breiten äußeren Gesimskappe und einer 0,90 m breiten inneren Gesimskappe. Das Bauwerk weist einen Hohlkastenquerschnitt auf Stahlbetonwiderlagern und Stahlbetonpfeilern auf. Der Hohlkasten setzt sich aus den Hohlkastenstegen, der Hohlkastenbodenplatte und der Fahrbahnplatte zusammen. „Im Bereich der Auflager sind aussteifende Querträger im Hohlkasten vorhanden. Die Zugänglichkeit erfolgt über Einstiegsöffnungen, so dass der nördliche Überbau in 40 einzelne Hohlkastenkammern und der südliche Überbau in 38 einzelne Hohlkastenkammern unterteilt ist (jeweils 1,10 m hoch, 3,20 m breit und 16,75 m lang). Die Konstruktionshöhe der Überbauten beträgt durchgehend 1,60 m. Die lichten Höhen zwischen Unterkante Überbauten und der Oberkante Gelände beziehungsweise Verkehrsfläche variieren zwischen 7,10 m bis 8,50 m“ (Stadt Halle (Saale) 2009b, S. 34).

Zur Einschätzung bezüglich der Besonderheit dieser Bauweise, sagt die Landeskonservatorin des Landes Sachsen-Anhalt: „Technikgeschichtlich ist es noch nicht geprüft, ob diese Konstruktion irgendwie innovativ war. Das müsste man noch prüfen, wenn man sie unter Schutz stellen wollen würde“ (Wendland Interview). Der ehemalige Bauleiter der Hochstraße vertritt die Meinung, dass die Konstruktion „eines der hervorragendsten Bauwerke seiner Zeit, ein Meisterwerk“ (Henze Interview) darstellt. Durch den Ausgleich des Geländeunterschieds an der Waisenhausapotheke konnten Treibstoffverbrauch und Abgase

minimiert werden und neben zahlreichen Parkflächen entstanden auch unbegrenzte Querungsmöglichkeiten für alle Verkehrsarten. Abschließend kann die Frage nach der konstruktionsgeschichtlichen Bedeutung allerdings noch nicht beantwortet werden.

Fasst man die Besonderheiten der Hochstraße zusammen und versucht diese zu bewerten, lässt sich der Hochstraße durchaus ein Denkmalwert zusprechen. Sie ist ein wesentliches Zeugnis der autogerechten Stadt und des sozialistischen Städtebaus. Jedoch muss man sie auch als Teil des Ensembles aus Riebeckplatz, nebst seinen Hochhäusern, den Steg-Hochhäusern und Halle-Neustadt samt Magistrale sehen. In diesem fungiert sie als städtebauliches Bindeglied. Diese Komposition stellt ein einzigartiges Zeugnis für das städtebauliche Leitbild, das dem großen Traum eines sozialistischen Lebens und einer sozialistischen Wirtschaft zugrunde lag, dar. Bemerkenswert dabei ist die Konfrontation zwischen der *alten, kapitalistischen* und der *neuen, sozialistischen* Stadt, die für Halles Stadtbild charakteristisch ist. „Hier wurden utopische Bilder gnadenlos durchgesetzt, und das wurde, außer in Ost-Berlin, so nirgends sonst gemacht“ (Wendland Interview). Das Ensemble in Halle ist eines der repräsentativsten Beispiele der vier Jahrzehnte umfassenden Bauepoche der DDR. Als Teil der deutschen Nachkriegsgeschichte werden hier Gemeinsamkeiten zwischen dem sozialistischen und dem internationalen Städtebau, aber auch Unterschiede aufgrund der ideologischen Betrachtung sichtbar (vgl. Palutzki 2000, S. 7). Somit ist dieses Ensemble bedeutend für die Kulturgeschichte und erfüllt in seiner Entstehungsgeschichte und Existenzzeit Einzigartigkeitskriterien.

„Die Moderne ist zu einem wichtigen Teil der gesamtstädtischen Identität Halles geworden. Sie gibt der Stadt im ostdeutschen Zusammenhang eine besondere Bedeutung – zumal da andernorts der Städtebau der DDR zunehmend marginalisiert, verdrängt und kaschiert wird. Eine Chance für Halle liegt gerade in dem aktiven Umgang mit diesem Erbe“ (Bader/Herrmann 2006, S. 5). Wenn man diesen Teil der Stadtgeschichte sehen soll, dann muss er erhalten bleiben. Hinsichtlich Authentizität und Integrität des Ensembles lassen sich jedoch Bedenken äußern, wobei den Bauten der Nachkriegsepoche ein weitaus höheres Maß an Integrität und Authentizität abverlangt wird. „Je jünger ein Bauwerk ist, desto wichtiger sind diese Kriterien. Gerade bei der Nachkriegsmoderne“ (Wendland Interview). Der Riebeckplatz wurde signifikant umgestaltet, die Hochhäuser am Riebeckplatz und am Steg bis auf eine Ausnahme bereits abgerissen. Auch in Halle-Neustadt kam es zu Abrissmaßnahmen. Der Bau der Straßenbahnlinie hat außerdem das Umfeld der Hochstraße beeinflusst. All diese Maßnahmen waren erforderlich, um Halle an die veränderten demographischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten im Zuge der Schrumpfung anzupassen. Aber „ohne die Häuser am Riebeckplatz und am Steg ist die städtebauliche Geste, die



Bundesarchiv, B 145 Bild-F089043-0001
Foto: Thum, Joachim F. | August 1991



Bundesarchiv, Bild 183-D0715-0021-001
Foto: Schaar, Helmut | 15. Juli 1968

oben: der Riebeckplatz 1991 mit der 2003 abgetragenen Aluminiumvorhangfassade des „Haus des Lehrers“, dem 2011 abgerissenen nördliche Hochhaus sowie den ebenfalls 2003 abgerissenen „Fäusten“ (Monument der revolutionären Arbeiterbewegung)
mittig: der Riebeckplatz (Thälmannplatz) 1968 mit dem 2003 abgetragenen Rundpavillon in Spannbetonkonstruktion
rechts unten: die drei Steg-Hochhäuser 1991, ihr Abriss erfolgte zwischen 2005 und 2011



Bundesarchiv, B 145 Bild-F089024-0007
Foto: Thum, Joachim F. | August 1991

Ikonographie des Ensembles nicht mehr gegeben“ (Wendland Interview). Die einzigartige Komposition aus Halle-Neustadt, der Hochstraße, den begleitenden Hochhäusern und dem Riebeckplatz kann somit bereits heute als nachhaltig zerstört angesehen werden.

Die Erlangung eines Denkmalschutzstatus für die Reste des Ensembles scheint kaum möglich und wahrscheinlich auch nicht sinnvoll. Gerade im Hinblick auf die weiteren Schrumpfungstendenzen ist ein gänzlicher Erhalt samt Denkmalschutz der Bausubstanz derzeit unvorstellbar. Auch bei den IBA-Diskussionsveranstaltungen waren sich große Teile der Fachwelt darüber einig. Die Denkmalpflegegesetze verlangen als Voraussetzung für den Schutz jedoch nicht nur herausragende Merkmale, sondern auch ein öffentliches Interesse an der Erhaltung. Ein Blick in die aktuelle Debatte zeigt nur wenig bürgerschaftliches oder fachliches Engagement für den Erhalt der Hochstraße, abseits ihrer Relevanz als Verkehrsweg.

Potentiell Welterbe Franckesche Stiftungen

Die Hochstraße befindet sich unmittelbar neben den Franckeschen Stiftungen, welche auf der deutschen Tentativliste für das *UNESCO*-Welterbe stehen. Die historische Schulstadt gilt als einzigartiges Beispiel sozialer Zweckarchitektur. Die Erlangung dieses Status hat in Halle höchste Priorität und wird beispielsweise mit prominenter Unterstützung von Hans-Dietrich Genscher forciert. „Das maximale Maß an Erhaltung und städtebaulicher Rücksichtnahme wird nun für die Franckeschen Stiftungen eingefordert“ (Wendland Interview). Ein potentiell Welterbe wird vor dessen Aufnahme auf seine Unversehrtheit geprüft und sollte nicht von Störungen beeinträchtigt sein. Die Hochstraße wird von den Fachverwaltungen und der Bürgerinitiative *BI Hochstraße Halle an der Saale e. V.* als solch eine Störung erachtet. Auch wenn sie den offiziellen Kriterien der *UNESCO* nicht entgegensteht, wird ein Nebeneinander beider Bauwerke kritisch gesehen. „Wir haben aber genügend Erfahrungswerte die uns zeigen, dass die Hochstraße nicht existieren dürfen. Jedes Denkmal braucht sein Umfeld, und dem widerspricht die Hochstraße aufs krassste. Deshalb können wir die Hochstraße nicht unter Schutz stellen“ (Wendland Interview). Ein Welterbetitel käme erst in Frage, wenn der Abriss der Hochstraße sicher oder zumindest absehbar ist. Die hohe Wertschätzung der Franckeschen Stiftungen scheint somit zu einer Bedrohung für die Hochstraße zu werden. Bei einem möglichen Abriss würde nicht nur die Hochstraße verschwinden, sondern auch ein einzigartiges Stück der halleischen Stadtbaugeschichte.



*die Franckeschen Stiftungen, 2011
die Hochstraße führt unmittelbar am „Langen Haus“, der
größten Fachwerkkonstruktion Europas, vorbei*



Umgang mit der unbequemen Vergangenheit

In Halle wird deutlich, wie schwierig die Auseinandersetzung mit den Baurelikten der DDR ist. Die Hinterlassenschaften aus Architektur und Städtebau der DDR werden oftmals auch als unbequeme Baudenkmale bezeichnet. „Unbequeme Baudenkmale sind nicht so eindeutig klassifizierbar wie Kirchtürme, Burgen oder Fachwerkhäuser“ (Huse 1997, S. 7). Gerade die ideologische Aufladung der Baurelikte aus Zeiten der DDR macht den Diskurs so kompliziert. Noch scheint der zeitliche Abstand zu gering. Es wird eine Weile vergehen, bis der Umgang mit dieser Epoche einen kritischen und weniger emotional geführten Diskurs zulässt. „Die DDR Moderne wird noch nicht neutral bewertet. Da spielen Erinnerungen und Ängste noch eine große Rolle“ (Wendland Interview). Aber auch die weitaus älteren Relikte werden nicht zwingend neutral betrachtet, sondern deren Bedeutung oftmals durch einen romantisierenden Blick auf ihre Entstehungszeit verfälscht. Die Gefahr liegt darin, dass Denkmale nicht in ihrem Eigenwert wahrgenommen werden, sondern sich in Kulissen von Politik, Tourismus und Kommerz verwandeln. Dabei muss hervorgehoben werden, „dass es bei der Denkmalpflege nicht nur um den schönen Schein, um die Herstellung heiler Welten und rekonstruierenden Geschichtersatz gehen kann, sondern nur um den verantwortlichen Umgang mit Geschichte“ (Huse 1997, S. 9).

Mit der Forderung nach der „Wiederherstellung der alten Strukturen der einst führenden deutschen Kulturhochburg Halle“ (BI Hochstraße Halle an der Saale e. V. 2010a, S. 1) wird versucht, eine ganze Epoche stadträumlicher Entwicklung vergessen zu machen. Auch wenn es sich um eine „unliebsame“ Bauepoche handelt, so dürfen ihre baulichen Artefakte nicht komplett verschwinden, sondern sollten als historische Zeugnisse erhalten werden. Geschichte sollte möglichst authentisch erfahrbar sein, und dies kann sie nur, wenn auch die negativen, nicht geliebten Entwicklungen präsent bleiben. Die Versuchung, solche Baurelikte unter dem Deckmantel der Verbesserung des Stadtbildes zu beseitigen, ist groß. Dabei besteht die Gefahr, dass durch Abriss der Nachkriegsmodeerne und Rekonstruktion der historischen Strukturen im Nachhinein versucht wird, Geschichte umzuschreiben beziehungsweise unsichtbar zu machen. „Der Zerfall der DDR hat nicht das alte Deutschland wiedererstehen lassen, sondern ein neues Deutschland geschaffen, das es so früher nie gegeben hat und das seine Identität erst noch finden muss. Dies betrifft auch seine jüngere Geschichte und deren bauliche Hinterlassenschaften“ (Huse 1997, S. 34).

Denkmalpflegebewusstsein ist nicht nur Teil der Fachbehörde sondern Teil eines gesellschaftlichen Prozesses, der sich mit der Auseinandersetzung der eigenen Geschichte befasst. Staufenbiel sagt: „Eine Stadt ohne erlebbare Geschichte ist wie ein Mensch ohne Gedächtnis“ (Staufenbiel 1985, S. 5). Wenn zur Erlangung eines höheren Status der Franckeschen Stiftung ein anderer, einzigartiger Teil der halleschen Stadtgeschichte beseitigt wird, so geht ein Teil dieses Gedächtnisses verloren.





A.5
Dérive

Dérive

Ein Spaziergangsbericht

War es ein Fehler, vor dem ersten Zugang zum Feld bereits viel über die Geschichte der Stadt, der Hochstraße und den durch sie entstandenen Konflikt gelesen zu haben? Sind wir zu befangen, da wir die oftmals heraufbeschworene Barrierewirkung der Hochstraße bestätigt oder widerlegt sehen wollen? Entdecken wir noch Schönheit in der von vielen als hässlich betrachteten Straße? Oder ist unsere Wahrnehmung „durch Festlegungen, die selber aus früheren Wahrnehmungen erarbeitet sind“ (Burckhardt 2006, S. 257) gesteuert?

Wir beginnen unsere Erkundung morgens von Glaucha aus, also dem Gebiet südlich der Hochstraße. Auch wenn, wie wir später von einem Hallenser aus der nördlichen Innenstadt (Interview Haase) hören werden, es keinen Grund gibt dorthin zu gehen, sind wir erst einmal zufrieden mit der Wahl unseres Startpunktes. Die teilweise sanierte gründerzeitliche Blockrandbebauung wird durch postmoderne Lückenfüller aufgelockert. Eine Straßenbahn rattert heran, es ist ein durchaus lebendiges Viertel (Bild 1). Ein Reisebüro, ein Optiker, Imbissbuden. Hupende Autos auf dem Steinweg, aber in Maßen. Und endlich sehen wir sie, die Hochstraße. Wenig Gewaltiges hat sie aus unserer Perspektive. Auch eine Barriere ist sie eigentlich nicht. Unter ihr sehen wir hindurch, über ihr erstreckt sich der Himmel.

Wir nähern uns dem Franckeplatz – dort wo 1695 eine Armenschule gegründet wurde, aus denen die Franckeschen Stiftungen erwachsen. Diese tauchen zu unserer Rechten auf, teilweise verdeckt durch eine Baustelle. Doch trotzdem strahlen sie einen gemütlichen Glanz aus und wirken wie ein kleines Schlösschen. Im Vergleich dazu wirkt die Hochstraße tatsächlich ein wenig monströs. Sie führt direkt an der Längsseite der Franckeschen Stiftungen entlang, beinahe brutal drängt sie sich dem Häuserensemble auf. Dazwischen finden neben ein paar wenigen Bäumen vor allem parkende Autos ihren Platz (Bild 2).

Hier sind wir an einem der Hauptverkehrsknoten der Innenstadt. Viele FußgängerInnen passieren den Franckeplatz. Im Minutentakt kommen Straßenbahnen vorbei (Bild 3). Laut ist es durch diese und beständig vorbeifahrende Autos. Jene auf der Hochstraße hören wir allerdings kaum, da sich der Schall nach oben ausbreitet. Ohne die Hochstraße müsste es hier unten unerträglich laut sein. Nachdem wir die Hochstraße unterquert haben, setzen wir unseren Spaziergang Richtung Riebeckplatz fort. Von der



1



2



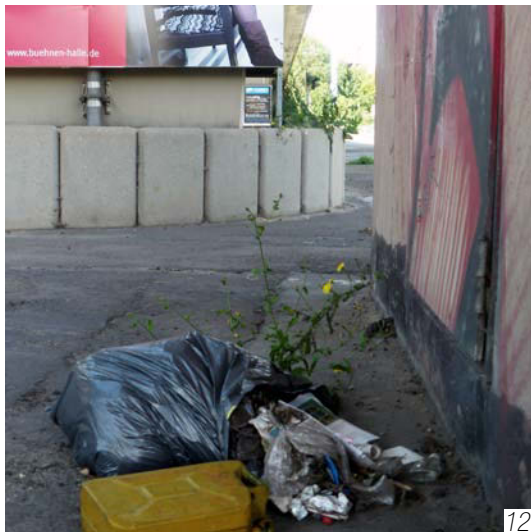
6



7



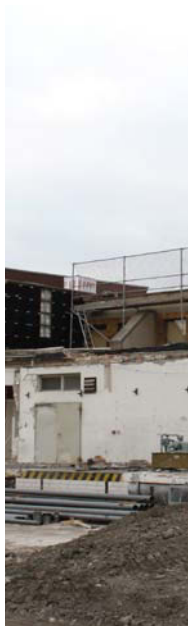
8



12



13

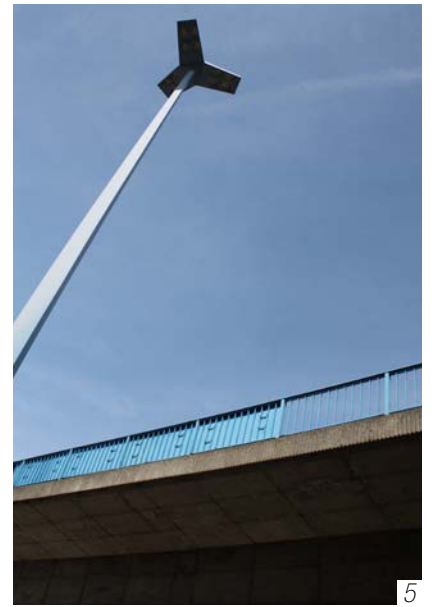




3



4



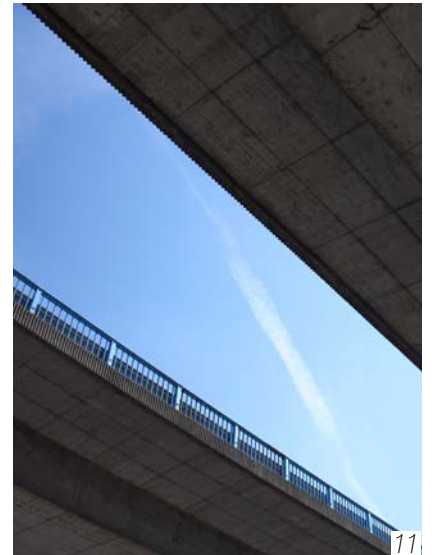
5



9



10



11



14



15

Hochstraße trennen uns nun eine zweispurige Straße und die Straßenbahntrasse. Es ist recht viel Verkehr zu beobachten, auch wenn der Berufsverkehr eigentlich vorbei sein sollte. Hinter den Auffahrtsrampen der Hochstraße lugt immer mehr vom Langhaus der Franckeschen Stiftungen hervor. Auf unserer Seite wird der Weg von gründerzeitlichen Gebäuden flankiert, zwischen welchen sich eine große Lücke auftut, die als Parkplatz genutzt wird. Auch Reste der mittelalterlichen Stadtbefestigung sind noch zu finden.

Am östlichen Beginn der Rampen angekommen, wagen wir uns an die blau gestrichenen Geländer heran. Von hier wird auch der Schnellstraßen-Charakter ersichtlich (Bild 4). Sie scheint vom Boden abzuheben, obwohl es eigentlich das Gelände ist, welches abfällt und beschreibt eine elegante Kurve Richtung Halle-Neustadt, gesäumt von den schönen, blauen, 30 m hohen, kantigen Lampen (Bild 5). Wir erinnern uns an unsere Autofahrt über die Hochstraße (Bild 6). Die Höhe der Straße nahmen wir während der Überfahrt nur bedingt wahr, der Blick wurde durch die Geländer eingeschränkt. Ein Gefühl des Schwebens oder eine außergewöhnliche Perspektive auf die Stadt ist, zumindest durch die Windschutzscheibe, nicht zu erleben. Von unserem jetzigen Standpunkt erscheint uns dies komisch, denn von hier ergibt sich ein tolles Bild auf die Straße und ihre Umgebung. Vielleicht ist man beim Autofahren zu sehr auf den Verkehr konzentriert. So ist es vielleicht auch besser.

Wir gehen durch einen Fußgängertunnel zurück zu den Franckeschen Stiftungen (Bild 7). Dort laufen wir durch deren ruhigen Innenhof. In den Stiftungen steigen wir in die oberste Etage, von wo aus sich ein schöner Blick über die Hochstraße ergibt (Bild 8). Zur Stärkung besuchen wir die Mensa im Erdgeschoss. Dort kommen wir auch mit einigen StudentInnen ins Gespräch, die uns berichten, dass es in den Seminarräumen zur Hochstraße hin unmöglich sei, bei geöffnetem Fenster zu verweilen.

Weiter geht es wieder über den Franckeplatz und danach in westliche Richtung. Die FußgängerInnen werden schnell weniger, zu unserer Rechten beginnt schon bald das Wohngebiet Brunos Warte (Bild 9). Das Ensemble aus den Endzeiten des Sozialismus wirkt zwar nicht sehr lebendig, aber die Parkplätze sind belegt und die meisten Wohnungen offenbar bewohnt. Es scheint als sei es gar nicht so schlimm, in der Nähe der Hochstraße zu leben. Freilich sind die Wohnungen ein ganzes Stück weiter von der Hochstraße entfernt als die Franckeschen Stiftungen, doch wir sind darüber positiv überrascht.

Als nächstes kommen wir an den Glauchaer Platz. Hinter Resten der alten Stadtbefestigung steht die gotische Moritzkirche etwas verloren zwischen Plattenbauten, der Hochstraße und einigen unspektakulären Bürogebäuden. Letztere können wir jedoch betreten und von der obersten Etage aus auf die Trasse

hinabblicken (Bild 10). Durch das angekipppte Fenster summen die Verkehrsgerausche der Hochstraße hinein. Von hier oben wird die Eleganz der Hochstraße wieder erkenntlich. Ihre sanfte Krümmung, die sparsam gesetzten Träger, das Ensemble aus blauen Geländern und Lampen.

Wieder unten passieren wir die Straßenbahntrasse und die Straße, um unter die Hochstraße zu gelangen. Dort angekommen sehen wir uns zum ersten Mal bewusst die Konstruktion an. Die Besonderheiten dieser sind für uns jedoch nicht zu erkennen. Das Bauwerk scheint in einem guten Zustand zu sein (Bild 11). Sein Umfeld allerdings nicht. Zahlreiche ungenutzte Rasen- und Pflasterflächen liegen zwischen dem sie umgebenden Straßengeflecht. Lediglich Reklametafeln nutzen den Raum unter der Straße. Auf der Mittelinsel des Glauchaer Platzes hat sich Müll angesammelt (Bild 12). Relikt einer ausschweifenden Party? Mutwillig hier abgelegt, um dem Ort ein Image der Verwahrlosung zu verpassen? Wir werden es nie erfahren. Aber immerhin eine Nutzung, da freut sich unser Planerherz.

Wie überqueren den stark befahrenen Kreisverkehr, um weiter unter der Hochstraße entlangzulaufen. Die Autokolonne scheint kein Ende nehmen zu wollen. Parkende Autos säumen wieder unseren Weg, ein altes Umspannhäuschen duckt sich unter der Hochstraße (Bild 13). Kein Ort, an dem wir verweilen möchten. Schauen wir nach Süden, entdecken wir die Stelle, an der die Steghochhäuser standen (Bild 14). Abgeräumt, erst vor kurzem. Auf einem kleinen Teil des weitläufigen Brachlandes ist ein Klinikneubau entstanden. Uns bietet sich Gelegenheit, wieder einen anderen Standpunkt zu finden und die Ödnis der Ebene zu verlassen. Schön ist es hier oben und wir können ganz entspannt auf Halle hinunter blicken. Und auch hier wird uns die Eleganz der Hochstraße wieder vor Augen geführt. Hören können wir sie kaum, auch hier schützen uns Schallschutzfenster vor einem unangenehmen Nebeneffekt der Massenmotorisierung.

Zurück nach Glaucha gehen wir zwischen der Hochstraße und dem langgestreckten Komplex des St. Elisabeth und St. Barbara Krankenhauses. LKW preschen vor den Fenstern der PatientInnen vorbei, wie wir bei einem Abstecher ins Innere des Krankenhauses feststellen (Bild 15). Der Raum zwischen Krankenhaus und Hochstraße ist knapp, erst kurz vor dem Franckeplatz öffnet sich diese Enge. Auf Bänken sitzen einige Leute und lassen sich von nichts stören. Die Gelassenheit des Feierabends liegt über dem Platz.

Feierabend ist auch für uns, Zeit nach Hause zu gehen. Die gewonnenen Eindrücke zu verarbeiten, in Zusammenhang mit dem Gelesenen und Gehörten zu bringen, die Analyse abzuschließen.

A.6

Zwischenfazit





Zwischenfazit

Am Ende unserer Analyse stehen wir vor einem Dilemma. Es gibt eigentlich keinen Grund, den Abriss der Hochstraße in Erwägung zu ziehen – und das aus verschiedenen Gründen. Dennoch muss auf die Abrissbestrebungen der Bürgerinitiative und den damit entstandenen Konflikt reagiert werden, macht er doch deutlich, dass es konkurrierende Vorstellungen bezüglich der Akzeptanz und einer möglichen Zukunft des Ortes gibt.

Erkenntnisse

Aus verkehrlicher Sicht gibt es derzeit keinen Anlass, die Hochstraße abzureißen, da sie auf Jahre hin unverzichtbar sein wird und ihre prognostizierte Lebensdauer noch lange nicht erreicht hat. Bislang wurde von der Bürgerinitiative lediglich der Wunsch nach Abriss geäußert und zwei Möglichkeiten angeführt, den Verkehr alternativ zu leiten. Ihn ebenerdig auf andere Straßen oder durch einen Tunnel zu führen. Untersuchungen von VerkehrsexpertInnen haben jedoch ergeben, dass beide Varianten derzeit nicht möglich sind oder erhebliche Folgeprobleme mit sich bringen würden. Detailliertere Lösungen für die zukünftige verkehrliche Konzeption Halles oder für ein Danach an Ort und Stelle wurden von den AbrissbefürworterInnen nicht genannt. Außerdem fehlt eine Vorstellung dessen, wie der städtische Raum nach einem Abriss der Hochstraße genutzt werden soll.

Auch eine Bewertung der Hochstraße nach Emissionen fällt nicht eindeutig aus. Auf den ersten Blick werden durch die Hochstraße der Verkehr gebündelt, in die Stadt gezogen und somit starke Emissionen erzeugt. Dagegenhalten muss man, dass Lärm, Abgase und Benzinverbrauch durch die kreuzungsfreie und niveauequalisierende Verkehrsführung gemindert werden. Bei 40.000 PKW täglich fallen jedoch aufgrund der Menge viel Lärm und Abgase an, welche die Lebens- und Aufenthaltsqualität in den angrenzenden Gebäuden mindert. Da in naher Zukunft noch kein nennenswerter Rückgang des Verkehrs zu erwarten ist, würde ein Abriss die Emissionen nur verstärken, der Verkehrsfluss würde zum Erliegen kommen.

Die vorgeschlagenen Möglichkeiten, den Verkehr auf anderen Wegen durch die Stadt zu führen, wären mit einem hohen Kostenaufwand für die Stadt Halle verbunden. Da derzeit keine Dringlichkeit für einen Abriss besteht, stellt sich die Frage, ob ein Einsatz städtischer Finanzen in dieser Größenordnung zu rechtfertigen wäre. Die Stadt ist verschuldet und hat aufgrund von Schrumpfungsprozessen und dem demo-

graphischen Wandel in anderen Tätigkeitsfeldern dringenderen Handlungsbedarf. Ein baldiger Abriss der Hochstraße, ohne ausreichende verkehrliche Alternativen und durch den Einsatz erheblicher finanzieller Mittel für den Ausbau und die Errichtung von Alternativstraßen, kann dabei wohl kaum dem Wohl der Allgemeinheit dienen.

Neben den konkreten Fragen zur Sinnhaftigkeit eines Abrisses aus verkehrlichen oder auch finanziellen Aspekten, stellen sich noch schwieriger zu beantwortende Fragen nach dem Gegenstand der Hochstraße selbst und dem möglichen städtebaulichen Erbe. Darf man sich dieses städtebaulichen und kulturellen Erbes einfach so entledigen? Wie die Diskussion gezeigt hat, darf daran zumindest zum jetzigen Zeitpunkt gezweifelt werden. An erster Stelle steht die Frage nach der Bedeutung der Hochstraße als kulturelles Erbe. Wir vertreten den Standpunkt, dass diese heute noch nicht beantwortet werden kann. Die Befangenheit scheint derzeit noch zu groß, um frei von Vorurteilen die Artefakte der DDR-Moderne beurteilen zu können. Vielleicht sollte man diese Relikte nicht voreilig zerstören, damit spätere Generationen über deren immateriellen Wert entscheiden können.

Wie also handeln, wenn keine wirklichen Alternativen bestehen? Das Problem ist umfangreich und hat viele Aspekte. Ein überhastetes Handeln ist zu vermeiden, weshalb die Diskussion erweitert werden sollte. Dabei geht es eben nicht um das starre Beharren auf Abriss oder Erhalt der Hochstraße, sondern das Aufzeigen von Möglichkeiten abseits dieser beiden konkurrierenden Pole. Gelingt dies, kann der Hochstraße vielleicht ein „Streitwert“ (Dolff-Bonekämper nach Haspel 2007, S. 49) zugeführt werden. Dies wäre Grundlage, um neue Konzepte umzusetzen. Hierbei ergibt sich die Möglichkeit, die BürgerInnen aktiv in den Gestaltungsprozess miteinzubeziehen – auch für die öffentliche Diskussion ist ihre Meinung unerlässlich.

Thesen

1.

Die Hochstraße wird als Barriere zwischen der nördlichen und der südlichen Innenstadt empfunden.
Dabei hat sie das Potential zu einem verbindenden Element, einem Ort der Begegnung zu werden.

2.

Die Hochstraße ist städtebauliches Zeugnis einer erst kürzlich zu Ende gegangenen Epoche,
deren städtebauliche Integrität bereits nahezu zerstört ist.
Ein angemessener Umgang mit Geschichte erfordert die Präsenz dieses Widerspruchs.

3.

Die Hochstraße hat Räume geschaffen, die auf den ersten Blick unwirtlich erscheinen.
Diese bieten Raum für Interventionen, die andernorts nicht vollstellbar oder realisierbar sind.

4.

Die Hochstraße ist Teil eines nicht mehr zeitgemäßen Verkehrssystems.
Es gilt Strategien zu entwickeln, um den Weg in ein neues Verkehrszeitalter einzuschlagen.

5.

Die Hochstraße war zur Zeit ihrer Entstehung in die Zukunft gerichtet.
Als Verheißung für ein neues Mobilitätszeitalter war sie ihrer Zeit voraus.
Eine Zukunft für die Hochstraße erfordert wieder eine visionäre Konnotation des Ortes.

B

Konzept

Labor für eine
andere Mobilität

Labor für eine andere Mobilität

Vorbemerkung

Der Bau der Hochstraße in Halle war vor allem in die Zukunft gerichtet, eine Zukunft der Mobilität. Dieser Fakt wird im *Labor für eine andere Mobilität* aufgegriffen – denn die Zukunft der Mobilität wird auch heute wieder neu verhandelt.

Besonders in den Großstädten, in denen verstopfte Straßen, mangelnde Parkplätze und steigende Benzinpreise zur alltäglichen Realität gehören, wird wieder zunehmend das Leitbild der kompakten Stadt in der räumlichen Planung verfolgt. Das Kind der Massenmotorisierung, die Suburbanisierung, hat zu einer Vergrößerung der Wegstrecken zwischen Wohnen, Arbeit und Freizeit geführt (vgl. Schubert 2009, S. 813 f.). Viele der suburbanen Standorte wurden dabei kaum oder nur mangelhaft an das öffentliche Personenverkehrsnetz angeschlossen. Die Folge, eine starke Ausrichtung aufs Automobil, wird heute versucht zugunsten einer flexibleren Verkehrsmittelwahl zu revidieren. Seit den 1980er Jahren wird aus Gründen des Umweltschutzes Verkehrsplanung anhand der noch heute gültigen drei V ausgerichtet – Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und verträglichere Abwicklung des

Verkehrs (vgl. Holz-Rau 2009, S. 797). Modellcharakter hat dabei beispielsweise das Stadtentwicklungskonzept der Stadt Zürich, das auf „kurze Wege, vielfältige Nachbarschaften und enge Verflechtung verschiedener Funktionen im Stadtgebiet“ (Stadt Zürich 2010, S. 1) setzt. Auch wenn Zürich, im Gegensatz zu Halle, eine prosperierende, wachsende Stadt ist, verfolgt sie ein Konzept, das auch für eine schrumpfende Region zielführend sein kann.

Seit der gesellschaftlichen Thematisierung des anthropogenen Klimawandels und einem möglichen Ende des fossilen Zeitalters werden die Themen Mobilität und Verkehr nicht mehr nur unter VerkehrsexpertInnen und StadtplanerInnen diskutiert, sondern sind mehr und mehr in den Fokus der Öffentlichkeit geraten. In der gesellschaftlichen Auseinandersetzung wird ein weitreichendes Umdenken hinsichtlich zukünftiger Fortbewegungsformen gefordert. Für ExpertInnen gilt es neue Verkehrsmittel, die unabhängig von fossilen Brennstoffen sind, zu erproben und den Menschen näher zu bringen. Die Bevölkerung ist aufgerufen, das individuelle Mobilitätsverhalten auf den Prüfstand zu stellen und

unnötigen Verkehr zu vermeiden. Es geht somit nicht nur um neue, postfossile Mobilitätsformen in Form neuer Antriebssysteme, denn Mobilität umfasst „sowohl die Formen der Fortbewegung als auch deren soziales und räumliches Umfeld, verfügt also über mehr Dimensionen als der auf Technik und Infrastruktur reduzierte Begriff Verkehr“ (Würdemann/Held 2006, S. 397).

Diese unterschiedlichen Dimensionen sind Ausgangspunkt für das *Labor für eine andere Mobilität*. Während der breiten Debatte um die Zukunft der Hochstraße wurde deutlich, dass der automobiler Verkehr und die Alternativlosigkeit zu dieser Verkehrsstrasse die größten Sorgen bereiten. Versuche den Verkehr zu verlagern, würden jedoch das Problem – den Verkehr an sich – nicht lösen. Hinzu kommt, dass der Bau neuer Straßen mit erheblichen finanziellen und administrativen Anstrengungen verbunden wäre und deshalb derzeit kaum umsetzbar scheint. Und auch wenn sich die Meinungen zur Hochstraße unterscheiden – dass der innerstädtische Autoverkehr als störend angesehen wird, darüber herrscht die vielleicht größte Einigkeit. Die Zukunft der Hochstraße kann somit auch an die Herausbildungen neuer Mobilitätsformen und -strukturen geknüpft werden. Nur wenn sich der automobiler Verkehr reduziert, können Emissionen gemindert werden. Und nur wenn sich der automobiler Verkehr reduziert, kann über einen Verzicht oder aber eine Umnutzung der Hochstraße nachgedacht werden. Halle hat aufgrund des hohen ÖPNV-Anteils sowie seiner Größe die

besten Voraussetzungen diesen Herausforderungen kreativ entgegenzutreten und Alternativen für den derzeitigen motorisierten Individualverkehr zu testen.

Ziele des Labors

Ziele des Planungsansatzes

Die Differenzen und Widersprüche in der Debatte um die Hochstraße sollen aufrechterhalten bleiben und die Voraussetzung für einen innovativen Handlungsansatz bilden. Im Mittelpunkt steht nicht, den Abriss oder Erhalt anzustreben, sondern der Diskussion einen *Dritten Weg* entgegenzustellen. So soll in der Gegenwart ein gebietsbezogener Prozess angestoßen werden, bei dem die Zukunft der Hochstraße verhandelt wird. Die initiierten Schritte sollen dabei in Zusammenarbeit mit der Stadtbevölkerung erfolgen und eine langfristige Thematisierung und Auseinandersetzung mit dem Ort und dem Bauwerk ermöglichen, die letztendlich einer Neuverhandlung über das Erbe Hochstraße dient. Diese Zusammenarbeit muss über Formen der Beteiligung sichergestellt werden.

Ein solcher Ansatz würde mit Methoden der produktorientierten Planung nicht zum Erfolg führen, da dabei sowohl das Ziel als auch der zu beschreitende Weg endgültig definiert sein müssen. Die Debatte um die Hochstraße hat aufgezeigt, dass weder von Seiten der Bevölkerung noch von Seiten der Fachverwaltungen Einigkeit darüber herrscht, was mit der Hochstraße zukünftig geschehen soll.

An dieser Stelle setzt das Labor an, in dem experimentell und praktisch vor Ort nach Lösungen gesucht werden soll. Ein „prozessorientierter Planungsansatz“ (Roskamm 2011, S. 07) ermöglicht hierbei ein ergebnisoffenes aber dennoch zielgerichtetes Handeln. Das *Labor für eine andere Mobilität* zielt dabei auf eine Reduzierung des städtischen Autoverkehrs ab. Da das Erreichen dieses Ziels von einer Vielzahl von Faktoren abhängt, ist außerdem eine integrierte Planung erforderlich, die auf diese Mehrdimensionalität reagiert. Sie soll die Zusammenarbeit der beteiligten BürgerInnen, Verwaltungen und Unternehmen ermöglichen. Das Labor testet unterschiedliche Handlungsansätze deren Wirkungen im (nicht nur physischen) Raum stetig erfasst und reflektiert werden müssen (vgl. Overmeyer 2010, S. 99). Diese Wirkungen werden im gesamten Prozessverlauf auf ihre weiteren Effekte hin bewertet und so möglicherweise bestätigt, verändert oder verworfen. Räumliche Entwicklungen sind an sich dynamisch, weshalb der Planungsansatz ebenso dynamisch sein muss.

Ziele der verkehrlichen Entwicklung

Aussagen zum Verkehr sind derzeit schwer zu treffen. Wie sich der Verkehr auf der Hochstraße entwickeln wird, hängt von einer Vielzahl von Einflussfaktoren ab. Dazu zählen unter ande-

rem der Bevölkerungsrückgang und der demographische Wandel, die Fertigstellung der A 143 und der Osttangente oder die Einrichtung der Umweltzone. Schon heute nimmt der Autoverkehr in Halle ab. Neben den Maßnahmen der halleschen Verkehrsplanung wird die Entwicklung des Autoverkehrs auch von nationalen und europäischen sowie gesellschaftlichen und technologischen Entwicklungen abhängen.

Die Entwicklung und Etablierung ökologischer und alternativer Mobilitätsangebote nimmt derzeit eine starke Rolle im fachlichen wie gesellschaftlichen Diskurs ein. Nur wenn es Alternativen zum Auto gibt, kann auch auf dieses verzichtet werden. Es geht um ein Mehr an Nutzen und um ein Weniger an Besitzen. Die Förderung von mehr Flexibilität in der Verkehrsmittelwahl steht dabei im Vordergrund. Verglichen mit der Nutzung des Autos heute, mit dem ein Großteil der Fahrten getätigt wird, geht die Entwicklung in Richtung eines gezielten Einsatzes und der Kombination aus verschiedenen Verkehrsmitteln, je nach Strecke und Situation. In der Fachwelt wird diese Form der Mobilität als multimodale Mobilität bezeichnet. (vgl. Lenz 2011, S. 76)

Bezogen auf die Verkehrsmittelwahl hat Halle gute Voraussetzungen, dass der Übergang zu einer ökologischen, urbanen Mobilität gelingen kann. Ein gut funktionierendes ÖPNV-Netz trägt schon heute dazu bei, dass der Anteil am motorisierten Individualverkehr vergleichsweise gering ausfällt. Diese Potentiale gilt es weiterzu-

entwickeln und mit den derzeitigen fachlichen Erkenntnissen in Einklang zu bringen.

Das *Labor für eine andere Mobilität* wird nicht alleine zum Mobilitätsperspektivwechsel beitragen können – es kann aber einen Schritt in diese Richtung gehen. Es wirkt dabei als Katalysator für die zu erreichende Entwicklung. Innovative Technologien, Verkehrskonzepte, Mobilitätsangebote und Verkehrsmittel sollen auf ihre Tauglichkeit und Akzeptanz getestet werden. Die Bevölkerung kann so die Alternativen und deren Einsatzmöglichkeiten kennen lernen. Schritt für Schritt sollen sich diese etablieren und so den motorisierten Verkehr ablösen. Die Verkehrsflächen müssen dazu an diese veränderten Vorzeichen angepasst werden.

Ziele der räumlichen Entwicklung

Der Raum der Hochstraße ist – oben wie unten – vor allem Verkehrsraum. Die Trennung der Verkehrsarten manifestiert sich hier besonders und sorgt dafür, dass ein räumliches Unbehagen einsetzt, welches beispielsweise mit der empfundene Barrierewirkung oder räumlichen Enge beschrieben wird. Dieser Zustand soll korrigiert werden. Die räumlichen Potentiale sollen in Zusammenarbeit mit den BürgerInnen entdeckt und der Ort so für verschiedene neue Nutzungen und Aktivitäten geöffnet werden.

Dabei kommen sowohl temporäre als auch kontinuierliche Interventionen zum Einsatz.

Über das Entdecken, Bespielen und Umnutzen soll eine schrittweise Umcodierung der heutigen Parkplätze, Abstandsflächen und Straßenräume hin zu vielfältig und gemeinsam nutzbaren, öffentlichen Räumen erfolgen. Der Raum zwischen nördlicher und südlicher Innenstadt, der momentan sowohl als physische als auch psychische Grenze wahrgenommen wird, soll die Stadtteile und deren BewohnerInnen in Zukunft verbinden.

Von den ersten Initialpunkten aus wird das Labor nach und nach erweitert. Beginnend mit den Flächen unter der Hochstraße, ist es Ziel später auch das Bauwerk selbst für die Ziele des Labors zu besetzen. Maßgebliche Variable für die räumliche Expansion des Labors ist, dass sich der Autoverkehr verringert. Hierbei geht es sowohl um schnell realisierbare Vorschläge, wie die HalenserInnen sich den Raum um die Hochstraße neu aneignen können als auch um Visionen wie dieser zentrale Ort im Stadtgefüge eine neue Bedeutung erlangen kann.

Aktionsfelder

Unterschiedliche thematische Ebenen der Mobilität werden in vorher definierten Aktionsfeldern räumlich verortet. Die Aktionsfelder ergeben sich aus den heutigen stadträumlichen Funktionen und den zur Verfügung stehenden Flächen. Auch ist die inhaltliche Gewichtung stark von den verfügbaren Flächen abhängig. Als Themen für die Aktionsfelder wurden die Bereiche Mobilität, Kommunikation sowie urbane Landwirtschaft und Energie ausgewählt. Die Felder sollen sowohl temporär als auch kontinuierlich bespielt werden. Beginnend in der 0-Ebene, soll später eine räumliche Ausweitung in die +1-Ebene erfolgen, abhängig davon, inwieweit und wann sich positive Effekte aus der inhaltlichen Konzeption einstellen.

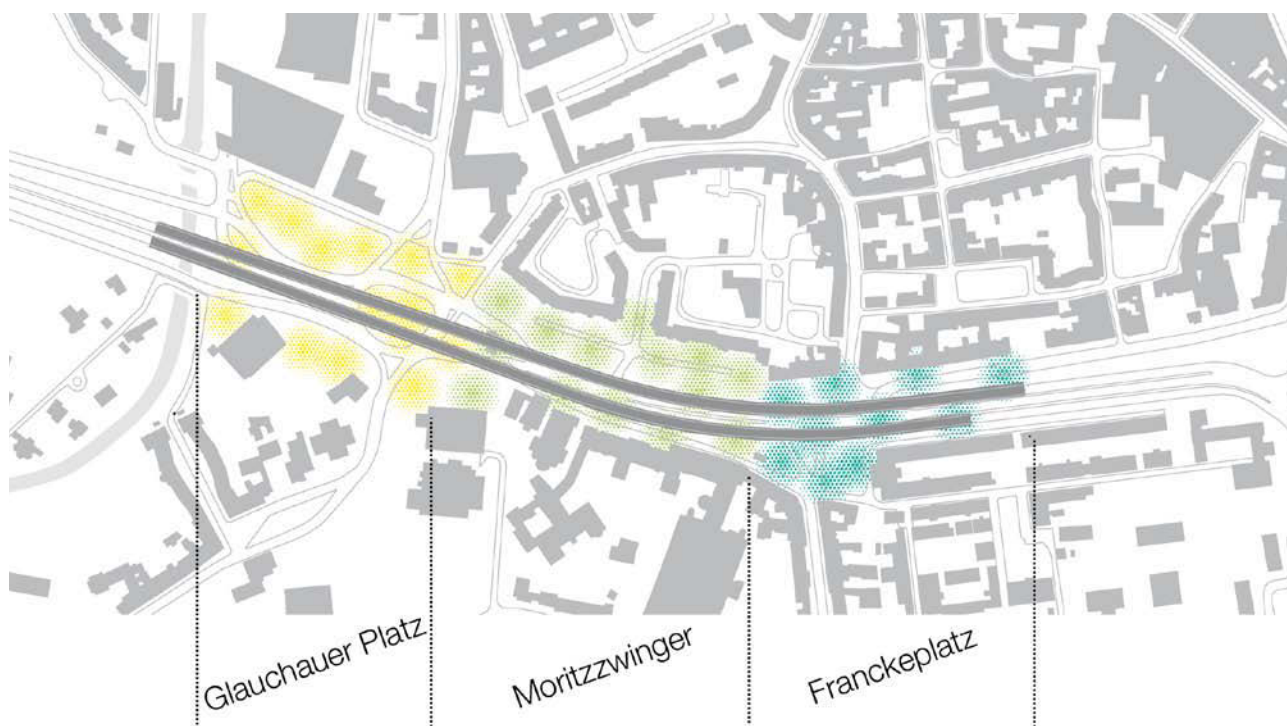
Franckeplatz – Mobilität

Zentraler Aspekt des Labors ist die Erprobung und Schaffung neuer Mobilitätsangebote. Diese müssen den bereits beschriebenen Transformationsprozessen angepasst sein. Zeitgleich geht es um die Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsformen zu einem multimodalen Mobilitätsangebot. Der Franckeplatz wird derzeit sowohl durch den automobilen Verkehr als auch durch Straßenbahn-, Rad- und Fußverkehr geprägt. Seine starke Frequentierung macht ihn zum Ausgangspunkt für den Aktionsbereich Mobilität.

Als Umsteigepunkt ist er ideal für die Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsangebote. Außerdem bietet er unter der Hochstraße und auch entlang den Franckeschen Stiftungen genügend Flächen für mögliche neue Mobilitätsangebote.

Moritzzwinger – Kommunikation

Die Vermittlung des Prozesses und seiner Teilschritte ist von besonderer Relevanz. Kommunikation bildet die Grundvoraussetzung für Partizipation. Ein ständiger Austausch von Ideen, Erkenntnissen aber auch Befürchtungen wird durch diese Stadtentwicklung gewährleistet. Ein weiterer Aspekt der Kommunikation ist die Information, Aufklärung und Vermittlung von verwandten Themenfeldern wie postfossiler Mobilität oder ökologischer Stadtentwicklung. Die Verbreitung und Diskussion der Ziele des Labors ist Grundbedingung für ein Gelingen dieses. Das Aktionsfeld Kommunikation bietet sich an im Bereich Moritzzwinger untergebracht zu werden. Eine hohe Frequentierung ist durch den angrenzenden Franckeplatz gewährleistet. Nach Westen hin nimmt diese allerdings ab. Dort bietet sich auf bislang ungenutzten Flächen Raum für Interventionen aus dem Bereich Kommunikation.



Kommunikation

Mobilität

Urbane Landwirtschaft und Energie



Die Lage der Aktionsfelder

Glauchauer Platz – Urbane Gärten und Energie

Ein Ziel des Labors ist die Vermeidung von Verkehr und langen Wegstrecken. Die Fahrt mit dem Auto ins Grüne kann durch die Errichtung urbaner (Gemeinschafts-)Gärten vermieden werden. Daneben spielt auch die Sensibilisierung für urbane Landwirtschaft eine Rolle auch wenn ihr Beitrag zur lokalen Nahrungsmittelproduktion vorerst nur ein symbolischer sein kann.

Das Gebiet um den Glauchaer Platz ist das weitläufigste der Aktionsfelder mit den größten Flächenpotentialen. Zwischen den Flächen für den fließenden Verkehr finden sich weite Abstandsflächen, die sich für eine Bepflanzung eignen. Diese Weitläufigkeit bietet auch die Möglichkeit, das Thema regenerativer Energien, die zur Versorgung der neuen Mobilitätsangebote dienen können, zu verorten.

Prozessverlauf

Das *Labor für eine andere Mobilität* zielt auf einen planerischen Perspektivwechsel ab. Es soll kein Plan oder Entwicklungskonzept erstellt werden, welches ein Vorhaben rechtlich absichern oder einen gewünschten Endzustand herstellen soll. Vielmehr steht ein ergebnisoffener Prozess im Mittelpunkt der Planungsherausforderung. Dieser verfolgt zwar konkrete Ziele, das Planen selbst findet jedoch nicht im Büro statt, sondern im Labor – also räumlich dort, wo die Versuche konkret getestet und ausprobiert werden. Dabei wird beteiligt, abgewägt und auch untersucht, ob die Handlungen und Aktionen zielführend sind. Während des Prozessverlaufs muss auf die unternommenen Versuche reagiert und diese wenn nötig neu ausgerichtet werden ohne das postulierte Ziel aus den Augen zu verlieren. Dieses ist den automobilen Verkehr zu reduzieren und zurückzudrängen, um möglichst viele der derzeitigen Verkehrsflächen für das Labor zu gewinnen.

Um den Prozess zeitlich zu strukturieren, wird er in vier Phasen eingeteilt: *Initiieren*, *Laborieren*, *Expandieren*, *Etablieren*. Diese Phasen haben jeweils verschiedene Funktionen und dienen der schrittweisen Umsetzung der Ziele. Dabei bauen die Phasen zwar aufeinander auf, jedoch sind zeitliche Überschneidungen während der Abfolge der Phasen möglich.

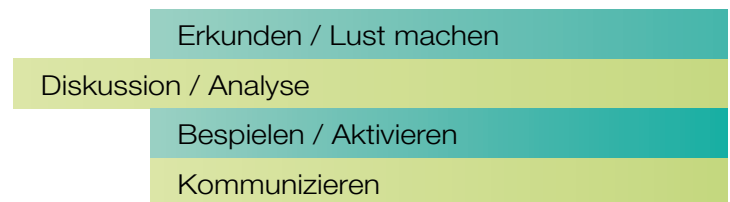
In der ersten Phase *Initiieren* geht es darum, die Ziele des Labors zu kommunizieren und die öffentliche Aufmerksamkeit für den Prozess zu gewinnen.

Die Phase *Laborieren* hat die Aufgabe vielseitige Projekte zu installieren. Diese bestehen aus temporären Interventionen, welche sich sukzessive verstetigen sollen aber auch aus konkreten Maßnahmen, wie neuen Mobilitätsangeboten. Beginnend mit Initialprojekten, sollen daran Folgeprojekte anschließen, welche schrittweise die Raumnutzung und Raumkonnotation verändern.

PHASEN



PROZESS

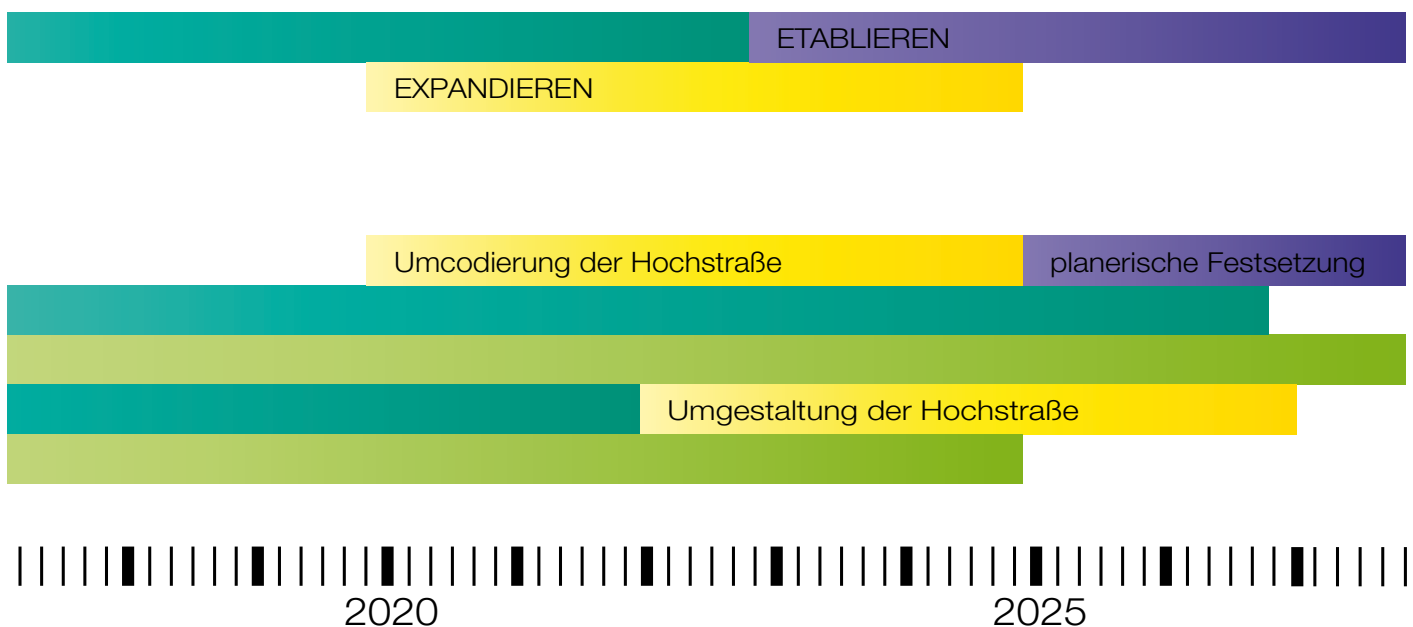


Wenn eine Reduzierung des Verkehrs die Miteinbeziehung vormaliger Verkehrsflächen ermöglicht, kann sich das Labor in der Phase *Expandieren* räumlich ausweiten und Teile der Hochstraße okkupieren.

In der letzten Phase *Etablieren* sollen sich die Angebote, die sich räumlich als auch funktional am meisten bewährt haben, verstetigen. Eine mögliche Umcodierung der Räume und Nutzungen kann dann planungsrechtlich festgesetzt werden.

Der zeitliche Horizont wurde bewusst weit gefasst, da sich die Änderungen im Mobilitätsverhalten nicht unvermittelt einstellen werden. Dadurch wird auch die Hochstraße als Verkehrs-

weg die nächsten Jahre erhalten bleiben müssen. Hinzu kommt, dass die Verhandlung des Erbes Hochstraße auf den im Labor generierten Perspektivwechsel angewiesen ist.



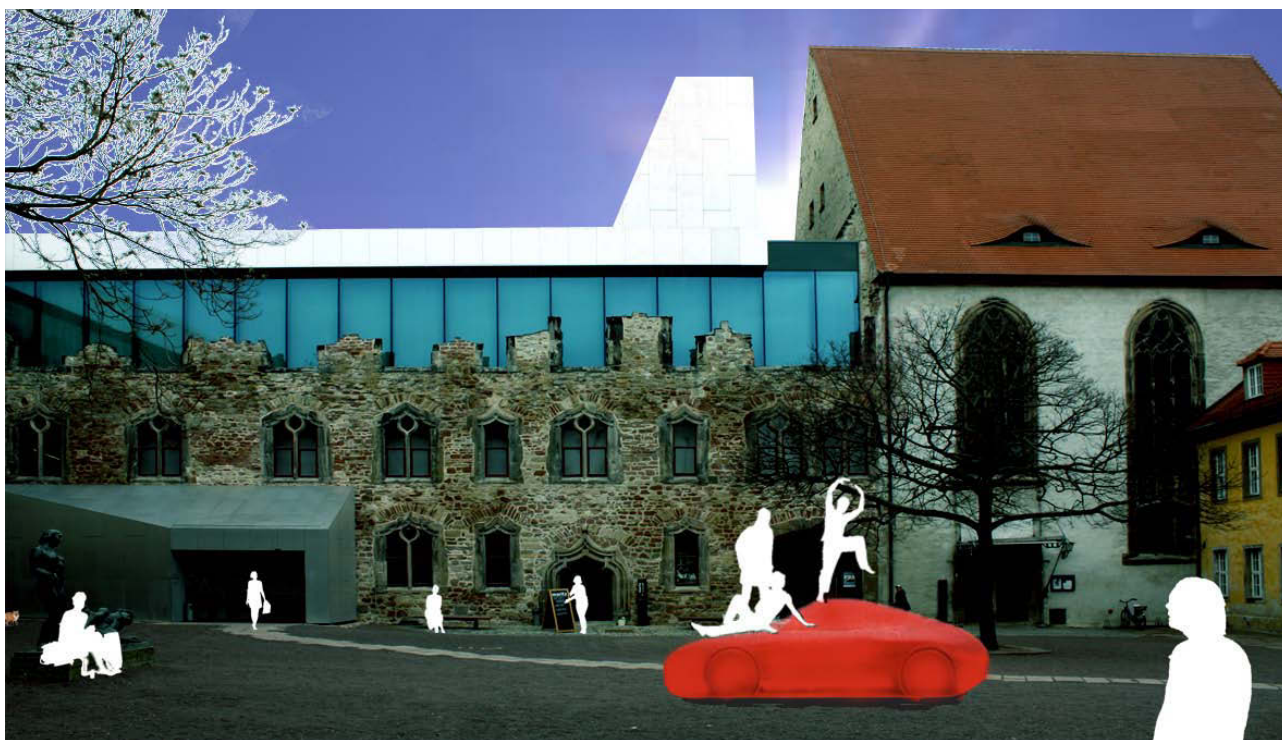
Initiieren – Laborieren – Expandieren – Etablieren

Die Prozessphasen unterscheiden sich in ihren inhaltlichen, wie räumlichen Zielsetzungen voneinander. Zur Umsetzung dieser Ziele sollen sowohl temporäre als auch kontinuierliche Interventionen zum Einsatz kommen. Einige beispielhafte werden auf den folgenden Seiten vorgestellt. Es sind jedoch viele weitere denkbar und auch erforderlich, um die Ziele des Labors zu erreichen. Die hier angedachten Projekte sollen einen möglichen Projektverlauf aufzeigen. Da das Labor während des Prozesses ständig auf veränderte Rahmenbedingungen reagieren muss, werden auch weitere Projekte zum Einsatz kommen, die vom aktuellen Zeitpunkt gesehen noch nicht absehbar sind.

Dazu müssen die Projekte symbolisch und repräsentativ sein, von der derzeitigen Nutzung Abstand nehmen und visionäre und kreative Möglichkeitsräume öffnen. Die Initialisierungsphase muss den Prozess in Gang setzen, Erwartungen generieren und Spannung erzeugen.

Initiieren

Um einen Prozess in Gang zu setzen, der von vielen begleitet wird, ist es notwendig Aufmerksamkeit zu erregen und von Anfang an die Menschen für die Veränderungen zu sensibilisieren und daran teilhaben zu lassen. In der Initialisierungsphase werden Sinn und Ziele des Labors kommuniziert und die Öffentlichkeit damit in Kontakt gebracht. Unterschiedliche Interventionen sollen andere Perspektiven auf die heutige Hochstraße ermöglichen und ein Bewusstsein für neue Nutzungsmöglichkeiten schaffen.



Collage: Beispielprojekt Blickfang – ein Teil einer Platzumgestaltung der Künstler Pipilotti Rist und Carlos Martinez in Halle

Projekt: Infobus

Schaltstelle des Projektes ist ein ausrangierter Bus. Er dient als Symbol für das Ende des fossilen Zeitalters und als erkennbare Anlaufstation. In ihm können sich die BürgerInnen über das Vorhaben und den Prozess informieren, ihre Meinungen und Kritik äußern. Außerdem dient er als Bürofläche für die MitarbeiterInnen der Agentur (siehe Prozesssteuerung), wodurch diese ständig ansprechbar sind. Idealer Standort ist am Moritzzwinger, unterhalb der nördlichen Hochstraße, am Ende der Straßenbahnhaltestelle.

Projekt: Blickfang

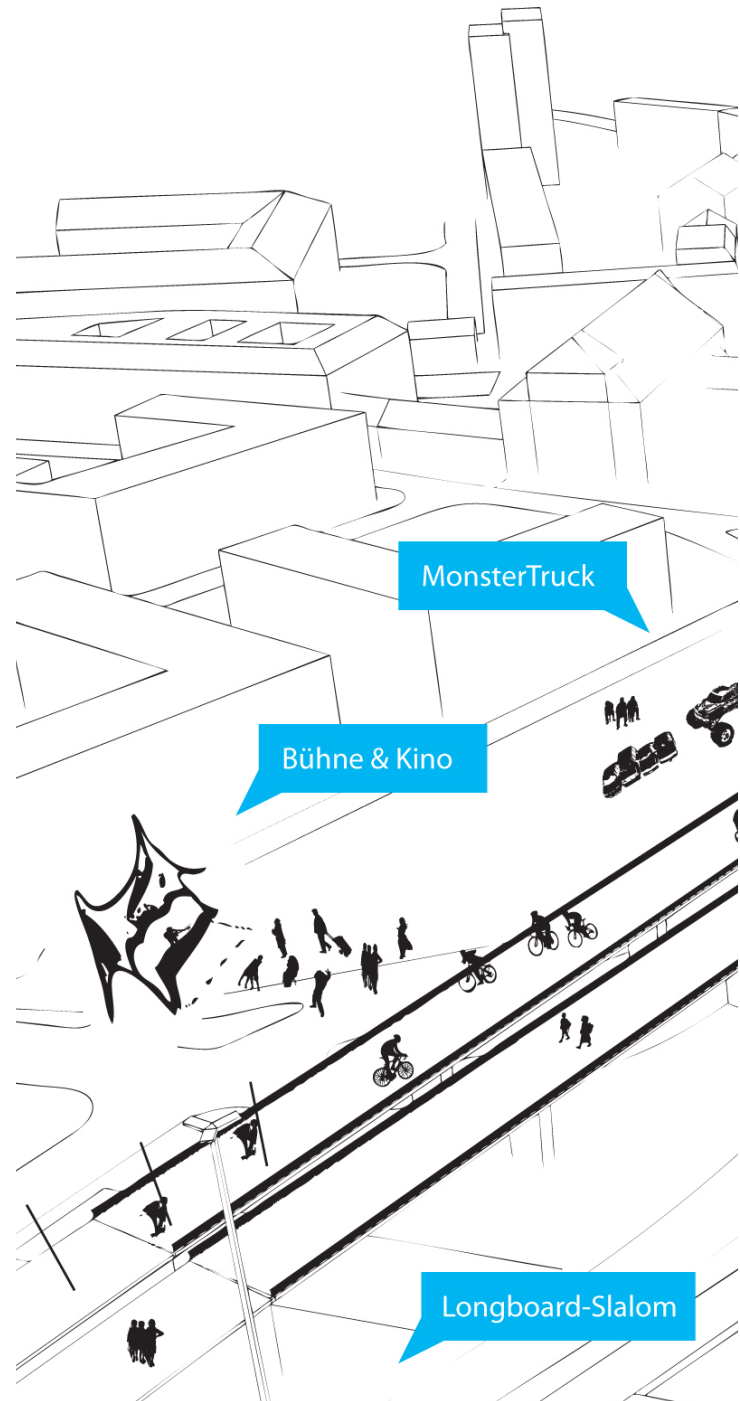
Im gesamten Stadtgebiet werden Objekte aufgestellt, die die Idee des Labors weiter tragen. Diese sollten Sinnbild für die sich wandelnde Mobilität und Imagerträger im öffentlichen Raums sein. Das zu entwerfende Stadtmöbel könnte in Zusammenarbeit mit Studierenden der Kunsthochschule Burg Giebichenstein gestaltet werden.

Projekt: Eröffnungsfest

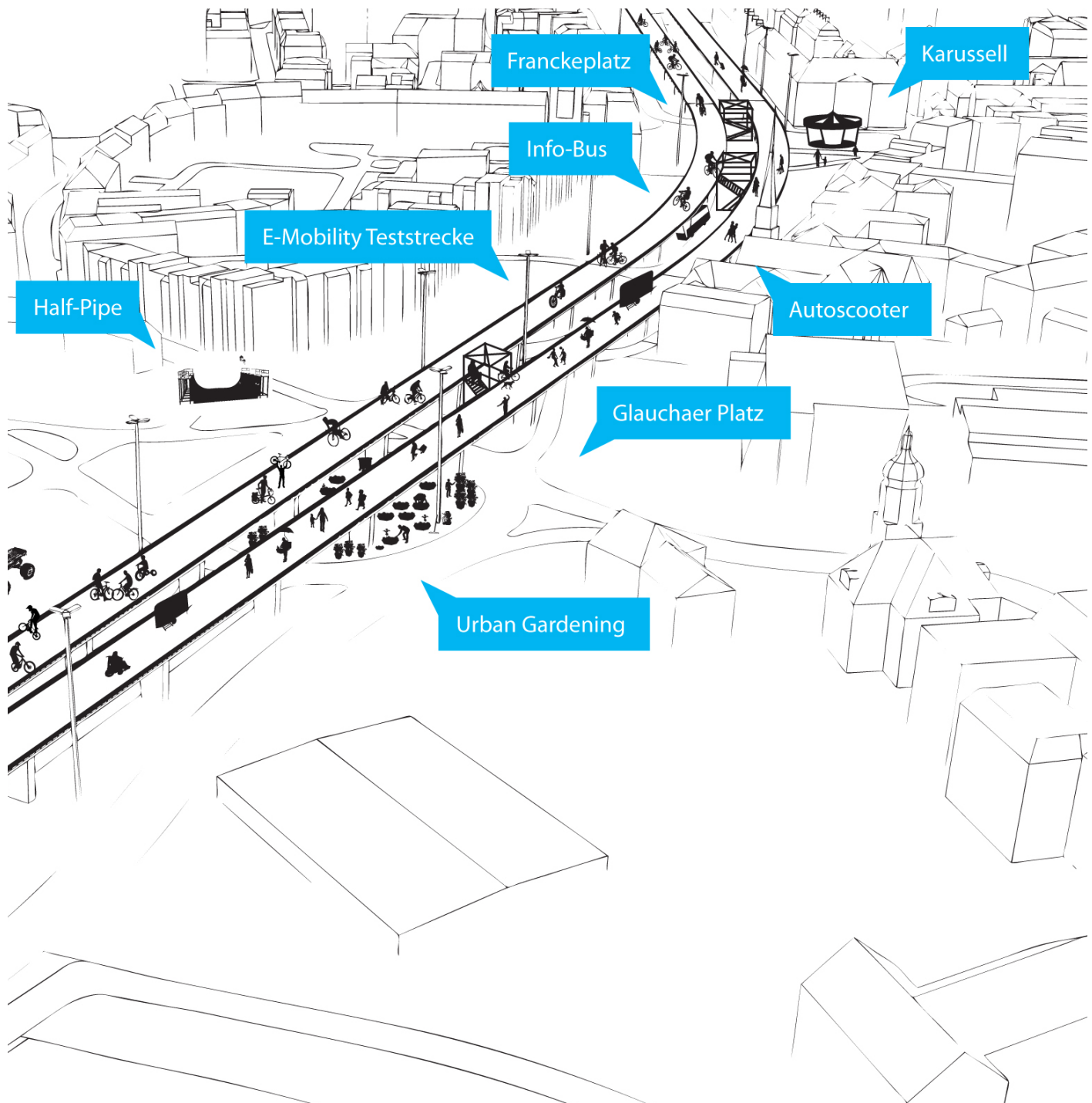
Für die feierliche Eröffnung des prozessualen Labors sehen wir ein Fest vor. Dabei soll das Vorhaben bekannt gemacht und die Bevölkerung mit dem Thema in Kontakt gebracht werden. Wie in der Vergangenheit schon einmal geschehen, schlagen wir vor, die Hochstraße selbst als zentralen Ort der Feier zu nutzen. Das Fest auf und um die Hochstraße soll direkt auf den kommenden städtebaulichen Prozess hinweisen. Die Attraktionen des Festes setzen sich, teils effekthascherisch, mit dem Thema neue Mobilität auseinander. Diese sollen für die Vielschichtigkeit des Themas sensibilisieren aber auch unterhaltend wirken.

Folgende Programmangebote werden von uns für das Eröffnungsfest vorgeschlagen:

- Info-Bus: Alle Informationen zum Labor für eine andere Mobilität.
- Ausstellung „Post-Oil-City“: Schau zur post-fossilen Mobilität.
- E-Mobility-Testdrive: Die neusten Pedelects, Segways, Elektroautos usw. können getestet werden.
- Eco-Corso: Elektromobiler Umzug über die Hochstraße.
- Solarseifenkisten-Drag Race: Selbstgebaute Solar- & Elektromobile treten gegeneinander an.
- Autoscooter: OldSchool E-Mobility.
- MonsterTruck: MonsterTrucks zermahlen Autos, die vorher im Tausch gegen eine *HAVAG*-Jahreskarte abgegeben wurden.
- „Sprit gegen Sprit“: Tausch von Benzin gegen Bier.



- CO₂-neutraler Spaßparkour: Halfpipe, Longboard-Slalom, Pimp My Bike, BMX-Trail, Fixie-Goldsprint, Fahrraddisko.
- Essen, Trinken, Musik, Kino u. v. m.



Perspektivische Darstellung des Eröffnungsfestes



Collage: Das Kunstwerk Paradise am Glauchaer Platz

Projekt: Künstlerische Interventionen

Im Bereich des Glauchaer Platzes gibt es derzeit noch weitläufige Freiflächen. Diese stehen perspektivisch der urbanen Landwirtschaft zur Verfügung. Anfänglich schlagen wir die Errichtung eines Kunstraumes vor, der die Themen des Labors aufnimmt. Vorbild für eine künstlerische Intervention kann Mara Adamitz Scrupe's Arbeit *Paradise* sein, die es mit ihren Skulpturen schafft, die Relikte einer motorisierten Welt mit einem Blick in die Zukunft zu verknüpfen. Dies ist nur ein Beispiel für ein Kunstwerk, welches sich mit Veränderungen der Mobilität und urbanen Lebensweisen auseinandersetzt. Es gibt viele andere, deren Beteiligung vorstellbar wäre.



Collage: Perspektivwechsel auf dem mobilen Scherenhubwagen

Projekt: Perspektivwechsel

Derzeit wird die Hochstraße oft als triste Barriere am Rande der Altstadt betrachtet. Dass sie aber durchaus ästhetische Potentiale hat, wird aufgrund der derzeitigen Verkehrsbelastung kaum wahrgenommen. In New York (*High Line*) wurde beispielsweise deutlich, dass auch ein altes, umgenutztes Verkehrsinfrastrukturbauwerk gekoppelt mit einer neuen, spannenden Nutzung, eine reizvolle Ästhetik ausstrahlen kann. Dazu ist jedoch ein Perspektivwechsel im doppelten Sinne (visuelle Perspektive und Wahrnehmung) erforderlich. Wir schlagen vor, einen mobilen Scherenhubwagen entlang der Hochstraße zu postieren, der BesucherInnen in luftige Höhen entschweben lässt, neue Perspektiven auf die Hochstraße bietet und somit eine andere Wahrnehmung ermöglicht. Die aus der Perspektive eines Fußgängers bedrückend wirkende Hochstraße wird somit in ihrer Eleganz für die BewohnerInnen Halles sichtbar.

Laborieren

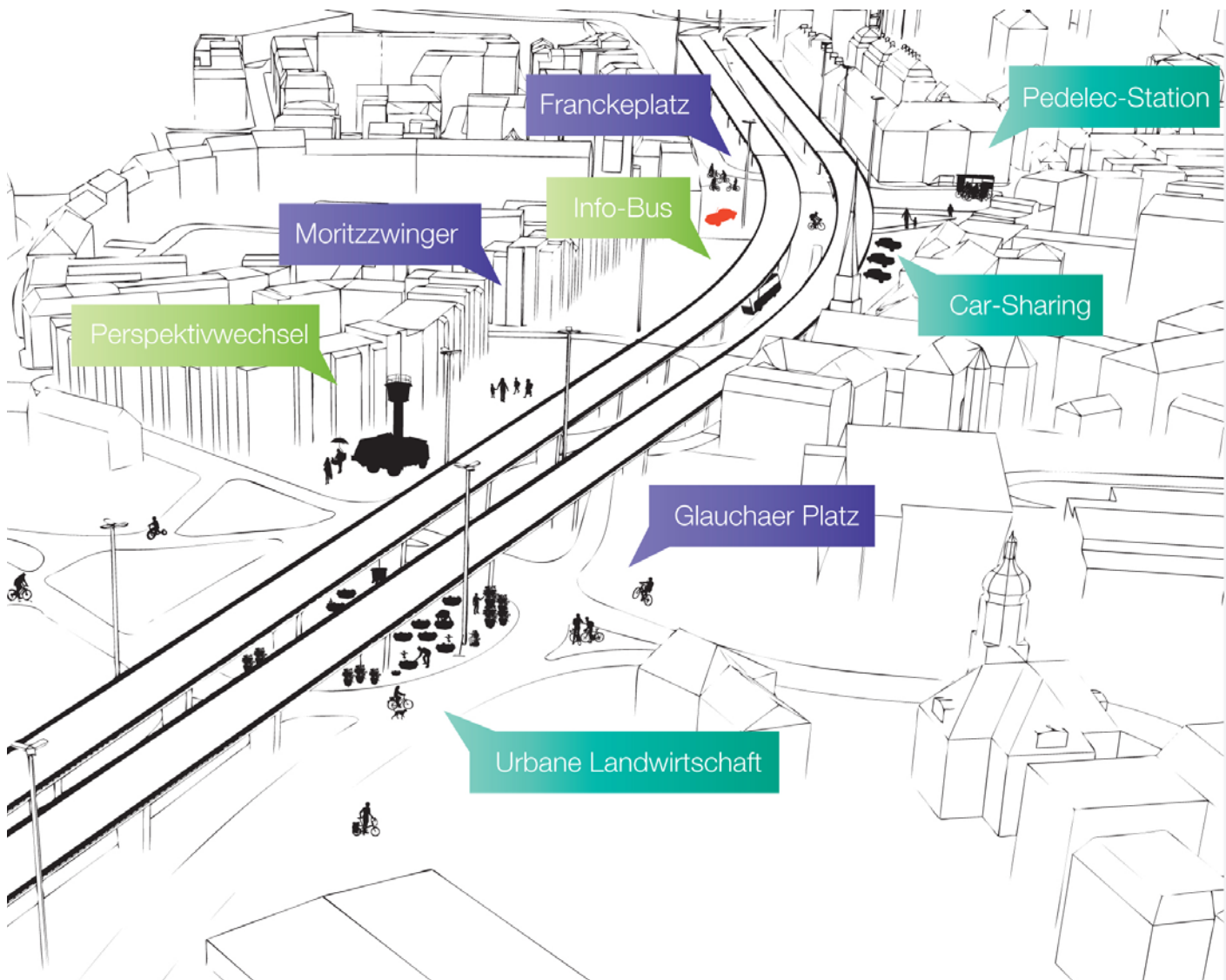
In der Phase *Laborieren* werden Projekte installiert, welche konkrete Alternativen zu bestehenden Mobilitätsformen aufzeigen und auf deren Tauglichkeit und Akzeptanz testen. Diese Interventionen zielen auf die Bereitstellung neuer Mobilitätsangebote ab, die sich untereinander ergänzen und somit eine flexiblere Nutzung aller Fortbewegungsmittel eröffnen. Die angeregten Nutzungen sollen sich möglichst verstetigen und nach Bedarf über das Stadtgebiet ausweiten. Einige dieser Projekte können direkt im Umfeld der Hochstraße umgesetzt werden. Maßnahmen, die sich räumlich nicht direkt auf das Labor beziehen, sind jedoch genauso zu fördern. Hierbei geht es vor allem um die Kooperation mit bereits bestehenden Angeboten, wie zum Beispiel der *HAVAG*, *teilAuto*, *Flinkster* oder der *Deutschen Bahn*, und deren Einbindung in die Zielstellungen des Labors. Dabei sollen Angebote und neue Technologien getestet und vernetzt werden.

Aber auch Maßnahmen aus dem Bereich der administrativen Verkehrsplanung sind erforderlich. Der Ausbau des Radverkehrsnetzes, Verbesserungsmaßnahmen für den ÖPNV und ein ökonomisch-verträglicher, restriktiver Umgang mit dem motorisierten Verkehr sind anzustreben. Für neue, elektrisch betriebene Verkehrsmittel besteht außerdem direkt am Standort die Möglichkeit Energie zu gewinnen. Die Entwick-



lung regenerativer Energien sollte durch das Labor gefördert werden.

In der Phase *Laborieren* wird auch eine ständige Anpassung des Labors zwingend. Die einzelnen Teilprojekte müssen flexibel und veränderbar bleiben. Je nach Stand der Entwicklung neuer Technologien und Konzepte, gilt es diese ins La-



Perspektivische Darstellung der Phase Laborieren

bor mit einzubinden. Außerdem muss gewährleistet werden, dass sich das Labor gegebenenfalls von Projekten, die nicht die gewünschten Effekte erzielen, verabschiedet.

Projekt: Car-Sharing-Station

Das ehemals als Statussymbol betrachtete Automobil erfährt einen Bedeutungswandel. Gerade jüngere Personen aus einem urbanen Umfeld sehen den Besitz eines eigenen Autos oftmals als nicht mehr zeitgemäß an. Durch diesen Wandel erfahren gemeinschaftlich genutzte Autos eine immer größere Bedeutung. Car-Sharing bietet die Möglichkeit spontan und unkompliziert Autos, auch für wenige Stunden, zu nutzen. In Halle gibt es bereits solche Systeme, auch mit Standort unter der Hochstraße. Diese Car-Sharing-Systeme sind mit in das Labor einzubeziehen. Sie können darüber hinaus weiter publik gemacht werden. Dazu sollten mehr Parkflächen unter der Hochstraße bereitgestellt und elektrische Fahrzeuge in diesem Rahmen eingeführt werden.

Projekt: Fahrradverleihsystem

In vielen Großstädten wurden in den letzten Jahren Systeme errichtet, die es erlauben im öffentlichen Raum Fahrräder auszuleihen. In Fachkreisen wird dies als zukunftsträchtiges Element einer ökologischen Mobilität gesehen. Dafür wäre in Halle die Errichtung eines solchen Systems mit einigen Verleihstationen und Fahrrädern erforderlich. Wichtig wäre auch ein solches System mit dem Angebot der *HAVAG* zu koppeln, um die Akzeptanz und den Einstieg für die Bevölkerung zu erleichtern. Am Franckeplatz könnte die erste Station des Fahrradverleihsystems errichtet werden, der Platz ist hochfrequentiert, auch als Straßenbahnnumsteigepunkt. Weitere Stationen an relevanten Stellen im Stadtgebiet könnten folgen und so zu einer Vernetzung des Angebotes beitragen.



Collage: Pedelec-Station am Franckeplatz

Projekt: Pedelec-Station

Pedelects sind Sinnbild für die sich wandelnde Gesellschaft. Sie gewinnen durch ein mögliches Ende fossiler Brennstoffe und eine immer stärker alternde Gesellschaft an Relevanz, die sie zu einem Fortbewegungsmittel der Zukunft machen. Ein Pedelec-Verleih könnte mit dem Fahrradverleihsystem gekoppelt werden. Am Franckeplatz könnte zudem eine eigenständige Pedelec-Station entstehen, die als Aushängeschild für dieses neue System fungiert. In einer Testphase könnte der Pedelec-Verleih kostenlos angeboten werden. Da bislang elektrisch unterstützte Fahrräder noch kaum verbreitet sind, kann eine solche Station dazu beitragen, diese Form der Fortbewegung der Bevölkerung näherzubringen. Bislang haben

Pedelects meist nur eine Reichweite von circa 60 km. Danach muss der Hilfsmotor wieder aufgeladen werden. Hierzu genügt eine direkt an der Station installierte Energiegewinns-einheit, beispielsweise mit Solar- und Windkraft gekoppelt. Halle kann durch dieses autarke Netz am Franckeplatz den Startpunkt für ein CO₂-neutrales und für viele nutzbares Mobilitätsangebot der Zukunft setzen.

Projekt: Urbane Landwirtschaft

Neben dem Erproben neuer Mobilitätsangebote geht es auch um die Vermeidung von langen Weg- und Transportstrecken. Ein Beispiel dafür sind zentrale Einkaufs- und Erholungsmöglichkeiten, aber auch die nahegelegene Nahrungsmittelproduktion gehört dazu. Innerstädtische Gemeinschaftsgärten können dabei eine Rolle spielen. Der *Prinzessinnengarten* in Berlin zeigt, wie solch ein Garten auch mit mobilen Beeten errichtet werden kann, das heißt er ist flexibel und auch unabhängig vom Grad der Versiegelung oder Verschmutzung des Bodens.

Wir schlagen eine Bespielung durch die Errichtung urbaner Landwirtschaftseinheiten auf den ungenutzten Flächen im Bereich des Verkehrskreisels am Glauchaer Platz vor. Vorbild hierfür ist unter anderem das *Tempelhofer Feld* in Berlin, wo sich StadtbewohnerInnen auf einer Parzelle oder gar nur in einer kleinen Kiste Pflanzen züchten können. So lassen sich an diesem Ort Küchenkräuter, allerlei Gemüse- und Obstsorten oder Zierpflanzen anbauen. Es soll vor allem das Potential aufgezeigt werden, das diese ungenutzten Flächen in der Stadt bieten. Unter Mitwirkung der Bevölkerung werden sie zu Orten des sich Ausprobierens, der Selbstversorgung en miniature und Begegnungsstätte für unterschiedlichste Gruppen.





Collage: Urbane Landwirtschaft am Glauchaer Platz

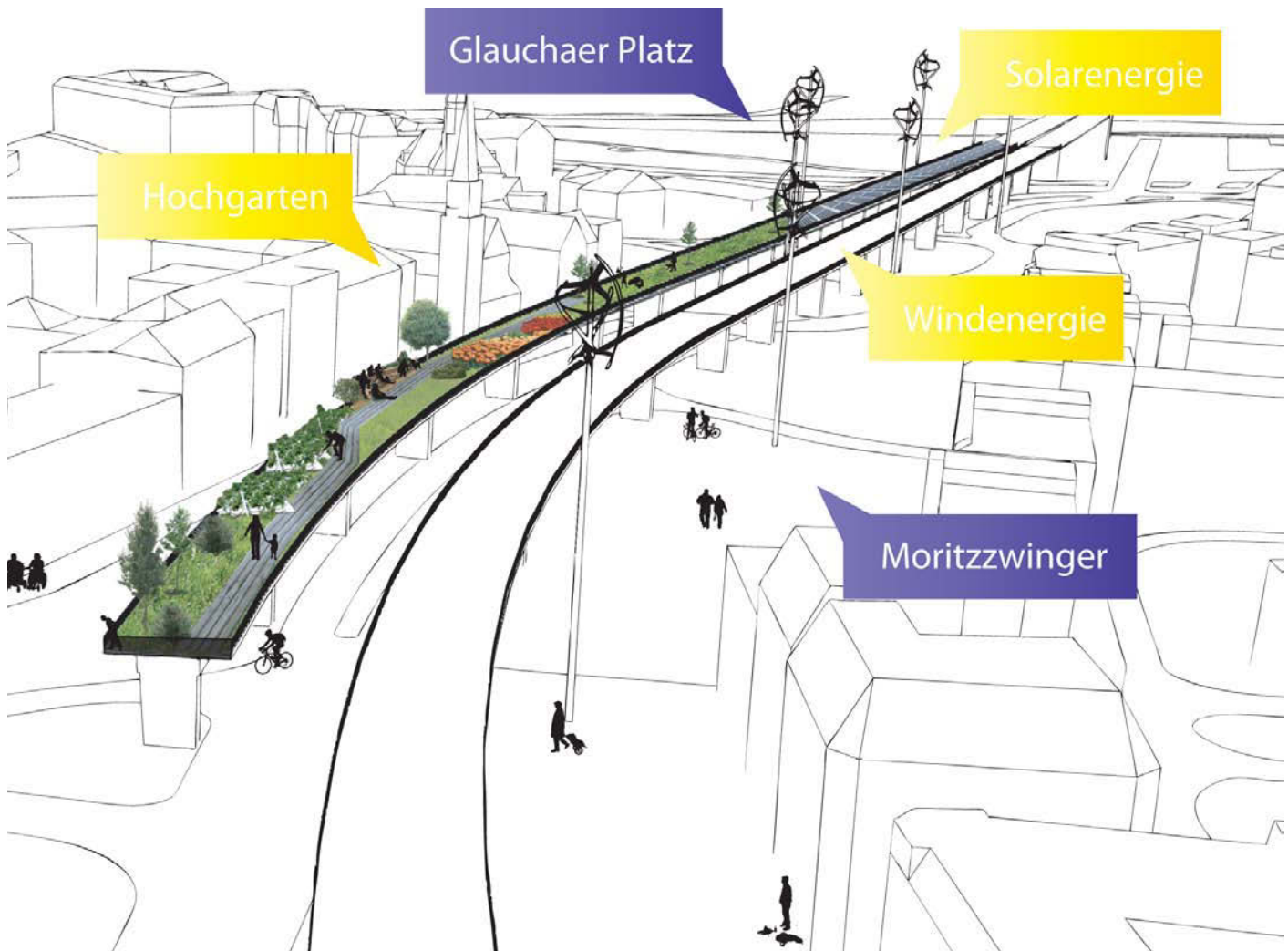
Expandieren

Der Raum unter der Hochstraße ist anfangs die primäre Laborfläche für andere, urbane Mobilitätsweisen. Ihn gilt es nach den gelungenen Tests zu erweitern. Wenn der Verkehr durch die Förderung der neuen Mobilitätsformen und eine möglichst restriktive Politik gegenüber dem motorisierten Autoverkehr stetig zurückgegangen sein sollte, wird die Hochstraße in der Phase *Expandieren* selbst zur Aktionsfläche. Da der Verkehr auf der südlichen Trasse wegen der räumlichen Nähe zu den Franckeschen Stiftungen und dem Elisabeth-Krankenhaus weitaus störender wirkt, ist eine zukünftige Nutzung dieser als Verkehrsweg nicht wünschenswert. Die Annahme, dass die südliche Trasse als Verkehrsweg obsolet werden könnte, eröffnet die Möglichkeit das Labor auszudehnen. Der dann noch bestehende motorisierte Verkehr könnte auf je einer Richtungsfahrspur komplett über die nördliche Trasse abgewickelt werden. Diese bleibt als Verkehrsfläche erhalten – so lange wie nötig für den motorisierten Verkehr wie wir ihn heute kennen – später könnte sie auch von nichtmotorisierten Verkehrsarten genutzt werden.

Wird eine Richtungsfahrspur nicht mehr für den Verkehr benötigt, so wird in dieser Phase erneut eine Debatte um den Abriss oder Erhalt akut. Die Ausdehnung des Labors führt der Hochstraße eine neue Nutzung zu, weshalb ein Abriss



ihrer jedoch nicht per se gerechtfertigt wäre. Allerdings kann darüber verhandelt werden – auch ein Teilabriss ist denkbar. Bei den Interventionen in der Phase des *Expandierens* gilt es, visionäre Bilder für eine mögliche Zukunft zu erschaffen, da nun auch größere, städtebaulich sichtbare Transformationen möglich werden.



Perspektivische Darstellung der Phase Expandieren

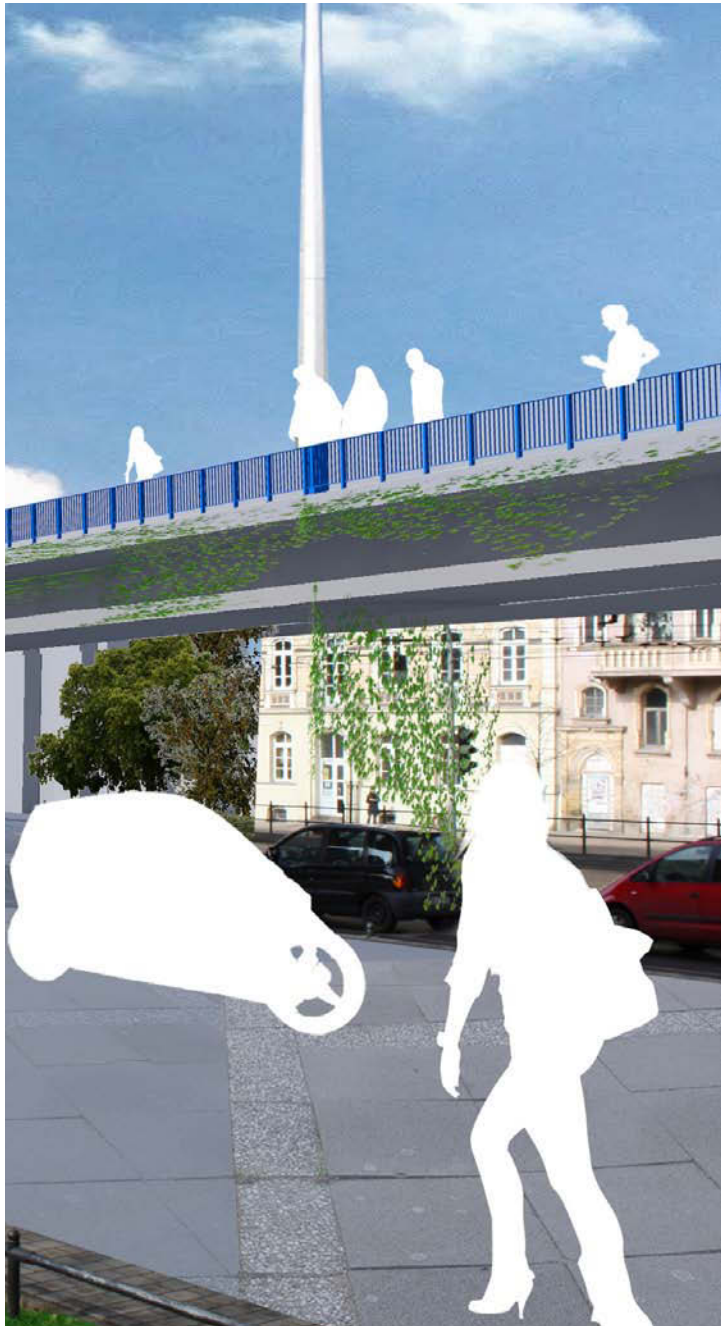
Projekt: Hochgarten

Auf der südlichen Trasse entsteht eine aufgeständerte Ruhezone für alle, die ausnahmsweise nicht mobil sein wollen. Besonders die PatientInnen der Saale-Klinik und des Elisabeth-Krankenhauses können hier in der Parkanlage auf der Hochstraße spazieren. In Höhe Elisabeth-Krankenhaus und Glauchaer Platz müssen dazu barrierefreie Auf- und Abgänge installiert werden. Der Bereich

zwischen Franckeplatz und Glauchaer Platz ist als öffentlich zugängliche Gartenanlage zu gestalten. Hier werden Nutzpflanzen und Blumen angebaut. Der Garten verknüpft die Gestaltung eines Ziergartens mit Elementen eines Nutzgartens. Gepflegt und angelegt wird er unter Mithilfe der BürgerInnen, die sich bereits am Glauchaer Platz etabliert haben.



Collage: Der Franckeplatz nach einem Teilabriss der südlichen Hochstraße



Projekt: Bauliche Reduktion

Im Zuge der Umcodierung der südlichen Trasse wird auch eine bauliche Reduktion denkbar. Wenn ein bürgerschaftliches Interesse besteht, kann ein Rückbau im Bereich der Franckeschen Stiftungen erfolgen. Somit würde den Forderungen entsprochen, die mutmaßlich für eine Auszeichnung der Stiftungen als *UNESCO*-Welterbe zu erfüllen sind. Durch das Zuführen einer neuen Funktion als Ort des gesellschaftlichen Austausches erfährt sie ein öffentliches Erhaltungsinteresse. Dadurch könnte die Hochstraße als bedeutendes Relikt der DDR-Moderne zumindest teilweise erhalten werden.

Projekt: Regenerative Energien

Im Bereich des Glauchaer Platzes kann der zentrale Ort für den Themenbereich regenerative Energie entstehen. Solarpanels direkt auf der Hochstraße aber auch Mikro-Windenergieanlagen entlang ihrem Verlauf können Strom erzeugen. Diese Energie kann direkt an den Aufladestationen für die Elektroautos und Pedelecs genutzt werden und somit einen wichtigen Beitrag zur städtischen Mobilität leisten.





Collage: Frischer Wind für Halle?

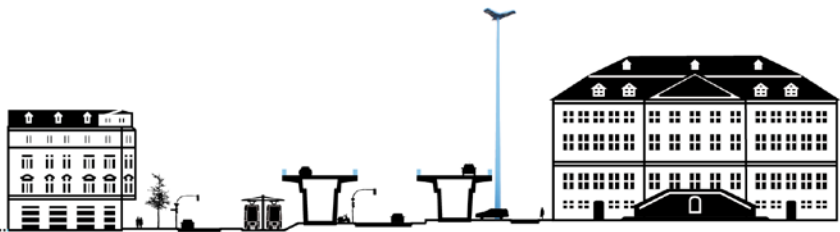
Etablieren

Die Verstetigung der erprobten Nutzungen ist das bis zum Jahr 2025 zu erreichende Ziel des Labors. Ab diesem Zeitpunkt beginnt die *Etablieren*-Phase. Der Raum unter und auf der Hochstraße wird bis dahin von entschleunigten und gemeinschaftlich genutzten Verkehrsflächen und grünen Begegnungsorten bestimmt sein. Die verschiedenen Verkehrsmittel, welche teils gemeinschaftlich genutzt werden, sind in einem neuartigen Netzsystem aufeinander abgestimmt. Die Bevölkerung hat die Freiheit, je nach Bedürfnis das

am besten geeignete Verkehrsmittel zu wählen. Windräder säumen den Weg von Halle-Neustadt bis in die Innenstadt, Solarkollektoren für die elektrisch betriebenen Verkehrsmittel befinden sich auf Teilen der südlichen Trasse der Hochstraße.

Um eine urbane Nahrungsmittelerzeugung zu ermöglichen und die Freizeitmobilität zu reduzieren, haben sich unter und auf der Hochstraße gemeinschaftlich genutzte Gärten etabliert.

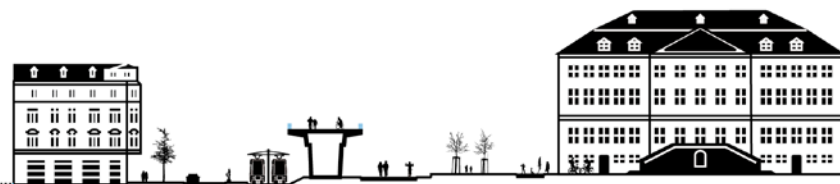
Schnitt Franckeplatz 2012.....



Schnitt Franckeplatz 2020.....



Schnitt Franckeplatz 2025.....



Diese werden von Freiwilligen betrieben, und dienen auch der Begegnung. Sie tragen dazu bei, dass der vormals monofunktionale Verkehrsraum wieder andere Funktionen zurückerlangt und sich dadurch die Wahrnehmung hin zu öffentlich, gemeinschaftlich genutzten Räumen verändert.

Der Hochgarten im Bereich des Elisabeth-Krankenhauses ist ein Anziehungspunkt für HallenserInnen und TouristInnen geworden. Von dessen Ende am Franckeplatz blickt man auf die freigestellten Franckeschen Stiftungen.

Der Verkehr wird sich während der Zeit des Labors weiterentwickeln und verändern. Wie er genau aussehen wird, bleibt vorerst unklar. Allerdings ist davon auszugehen, dass er weitaus weniger Lärm und Abgase verursachen wird, weshalb die nördliche Trasse der Hochstraße vorerst als Verkehrsfläche erhalten bleiben kann. In der *Etablieren*-Phase ist zu prüfen, wie die veränderten Anforderungen an das hallesche Verkehrsnetz aussehen. Eine Entscheidung, ob die nördliche Trasse später wirklich noch als Verkehrsfläche sinnvoll erscheint, kann erst in dieser Phase beurteilt und getroffen werden. Möglich wäre, sie entweder als Verkehrsfläche zu erhalten (dabei könnte sie auch zum gemeinschaftlich genutzten Verkehrsraum werden), sie ebenfalls in ihrer Nutzungen umzucodieren oder in Teilen rückzubauen.

Das Labor hatte bislang die Aufgabe, die neuen Mobilitätsformen und -angebote auszutesten

und deren Verbreitung zu fördern. Nachdem sich Alternativen zum benzinbetriebenen Individualverkehr durchgesetzt haben, muss die Stadt prüfen, inwieweit planerische Festsetzungen bezogen auf die neuen Nutzungen und Verkehrsflächen zu treffen sind. Mögliche Anpassungen des Flächennutzungsplans, des Stadtentwicklungskonzepts, des Verkehrs- oder des Landschaftskonzepts können die Folge sein.

Durch die Etablierung neuer Mobilitätsformen haben sich die störenden Eigenschaften, wie Abgase, Lärm und Erschütterungen reduziert. Der stadträumliche Konflikt mit den Franckeschen Stiftungen wurde durch den Teilabriss entschärft. Die gefühlte Barrierewirkung wurde durch die Errichtung des Test- und Erlebnisraums mit seinen neuen Nutzungen beseitigt. Der Raum des Labors konnte so zum Verbindungselement zwischen nördlicher und südlicher Innenstadt werden. Die Hochstraße, einst Relikt einer vergangenen Zukunft, hat als *Labor für eine andere Mobilität* selbst zu ihrer Erhaltung beigetragen.

Prozesssteuerung

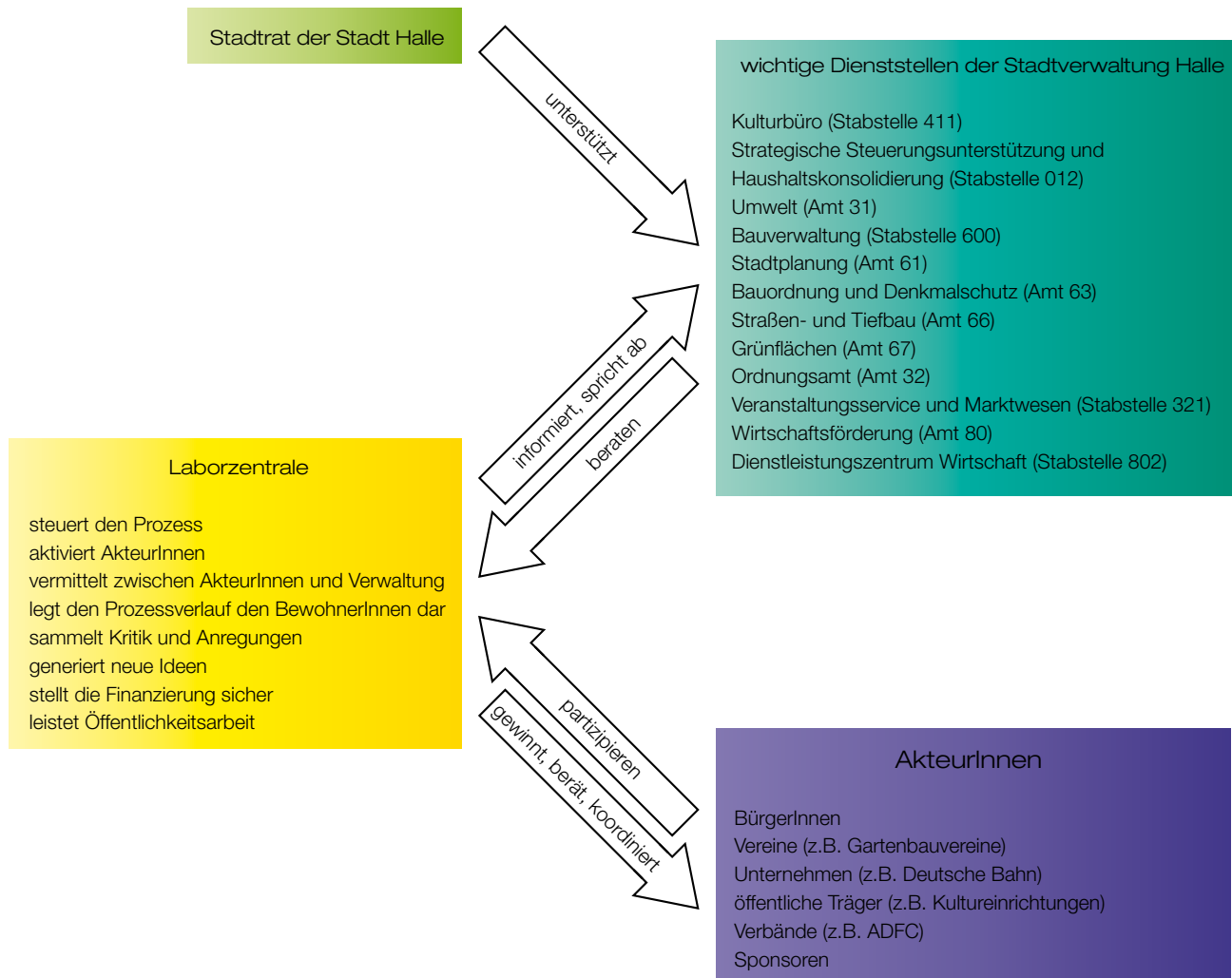
Die Steuerung des Prozesses wird von einer Agentur, der Laborzentrale, die unter kommunaler Hoheit steht, gesteuert. Der Prozess unterliegt einem ständigen Informationsaustausch. Die vorab erläuterten Ziele und Maßnahmen müssen den BewohnerInnen vermittelt werden, damit diese daran teilhaben, eigene Vorschläge, sowie Lob und Kritik äußern können. Die Agentur hat die Funktion, zwischen der Stadt und den BewohnerInnen zu vermitteln, Ziele aufeinander abzustimmen und transparent Entscheidungen zu kommunizieren. Weiterhin vermittelt sie für eine fachübergreifende Kooperation in der Verwaltung und zwischen den Projektbeteiligten.

Auch obliegt es der Agentur ExpertInnen und KooperationspartnerInnen für die unterschiedlichen Projekte zu gewinnen, die Qualität der Interventionen zu gewährleisten und neue Impulse von Außen zu generieren. Dabei muss der Prozess einer ständigen Kontrolle unterliegen und die Ziele mit den Handlungsstrategien abgeglichen werden. Die Agentur hat die Aufgabe den Prozess spannend, zielorientiert, bürgernah, nachhaltig und sparsam zu gestalten. Sie führt auch die fachliche Argumentation, Moderation und Kommunikation. Damit ist sie die Kuratorin einer prozessualen Stadtentwicklung.

Etwaige Fördergelder und Mittel aus dem Haushalt der Stadt Halle werden von der Agentur eigenständig verwaltet, daneben obliegt ihr die Aufgabe, private Gelder zu akquirieren und auch Interventionen von PartnerInnen aus der Privatwirtschaft finanzieren und steuern zu lassen. Die Agentur ist somit für die Projektentwicklung, das Projektmanagement und die Projektsteuerung verantwortlich.

Überlegungen zur Finanzierung

Die Frage nach der Finanzierung des Labors lässt sich nicht einheitlich beantworten. Teilschritte und Interventionen müssen durch unterschiedliche Träger finanziert werden. Aufgrund der angespannten Haushaltslage ist dabei auf eine sparsame Mittelvergabe zu achten. Außerdem müssen Fördergelder und privates Kapital akquiriert werden. Die Entwicklungsagentur und deren Angestellten müssen aus dem kommunalen Haushalt finanziert werden, da anders eine Legitimation derer nicht nachvollziehbar wäre. Hierbei kann die Stadt aber bereits im Vorfeld prüfen, welche Art der Fördermittel zur Verfügung stehen könnten. Sowohl auf nationaler als auch europäischer Ebene gibt es Förderprogramme, die auf ihre Eignung abgeklopft werden müssen. Hierbei ist ein Finanzierungsplan aufzustellen.



die Aufgaben der Laborzentrale

Generell wird angestrebt, die Kosten für die Stadt möglichst gering zu halten. In der Initiierungsphase wirken die Kosten überschaubar, die Interventionen benötigen kein großes Budget. Die am Ort ansässige Kulturstiftung des Bundes kann hier beratend und finanziell zur Seite stehen. Die urbanen Gärten müssen durch externe ExpertInnen begleitet werden und können durch Sponsoren und bürgerschaftliches Engagement unterstützt werden. Hierfür werden nur geringe finanzielle Mittel benötigt. Für die verschiedenen Mobilitätsangebote sind externe Anbieter einzubinden, welche auch finanziell mit beteiligt werden. Außerdem gibt es Projekte zu neuen Mobilitätsangeboten, deren Erprobung gefördert beziehungsweise subventioniert wird (beispielsweise das *eMobility* Konzept der *Deutschen Bahn*). Solche sollten als Modellversuche gewonnen werden. Hinzu kommen zahlreiche Unternehmen aus der Automobilindustrie, Energieanbieter und Mobilitätsdienstleister, die auf der Suche nach fortschrittlichen Konzepten für die Zukunft an Partnerschaften interessiert sind. Auch eine notwendige wissenschaftliche Begleitung könnte durch eine Kooperation mit einer Universität oder einem Forschungsinstitut geleistet werden.

Instrumente des Prozesses

Stadtplanung bedient sich meist einer Auswahl formeller Instrumente, wie zum Beispiel Bauungs-, Vorhaben- und Erschließungsplänen, Erhaltungssatzungen und städtebaulichen Geboten, der Festlegung von städtebaulichen Sanierungs- und Entwicklungsgebieten sowie Maßnahmen der Bodenordnung. Daneben spielen informelle Instrumente eine wichtige Rolle. Diese sind beispielsweise die Moderation, Information, Erörterung, Überzeugung und Mediation im Verlauf eines Planungsprozesses. Je nach Situation und Erfordernis der jeweiligen Planungsaufgabe kommt eine Vielzahl dieser Instrumente zum Einsatz. (vgl. Selle/Pflüger o. J., S. 5)

Die Steuerung des *Labors für eine andere Mobilität* kann nicht durch die oben genannten formellen Instrumente erfolgen, da das Ziel der Entwicklung zwar dargelegt und verfolgt wird, ein Scheitern derer aber auch in Betracht gezogen werden muss und die Schritte dahin flexibel sein sollen. Diese formellen Instrumente bieten sich an, um bauliche Dichten zu definieren, gestalterische Vorgaben zu machen oder um eine Nutzung festzuschreiben (vgl. Misselwitz u.a. 2007, S. 102). All diese Schritte sind bis hin zur Phase des *Etablierens* nicht vorgesehen. In dieser Phase werden planerische Festsetzungen erfolgen, auf dem Weg dorthin sind allerdings andere formelle Instrumente notwendig.

Die planerischen Instrumente, deren sich die Agentur im Prozessverlauf bedienen muss, sind sowohl formeller als auch informeller Art. Dabei „ist ein offensives Ausschöpfen der vorhandenen Spielräume und die ständige Suche nach neuen Wegen Bedingung für den Erfolg. Es kommt also darauf an, sich genaue Kenntnisse über die Instrumente zu verschaffen und auf den politischen Aushandlungsprozess, der zu ihrer Auswahl und Anwendung gehört, einzulassen“ (Selle/Pflüger o. J., S. 11). Die Inhalte des *Labors für eine andere Mobilität* sind konzeptuell zu verfolgen – informelle Instrumente sind für den Bereich Kommunikation von enormer Bedeutung. Zu benennen welche davon zum Einsatz kommen, wäre spekulativ. Dies hängt stark davon ab, welche Beteiligten für das Labor gewonnen werden können. Deshalb werden im Folgenden formelle Instrumente vorgestellt, die eingesetzt werden müssen, um den Beteiligten Planungs- (also Rechts-) Sicherheit zu gewährleisten.

Aus dem Baurecht zählt beispielsweise die Gewährung eines Baurechts auf Zeit (§ 9 Abs. 2 BauGB) dazu. Dieses könnte auf Flächen Anwendung finden, für welche bereits eine Nutzung formell festgeschrieben wurde. Allerdings ist dies meist schwer durchzusetzen, weshalb die formellen Instrumente zur Steuerung des Prozesses aus anderen Gesetzesgrundlagen entnommen werden müssen (vgl. Forum Baulandmanagement NRW, S. 34 f.).

Außerhalb des Baurechts können die aus dem Privatrecht bekannten Miet- und Pachtverträge geeignetes Instrument sein, um temporäre Nutzungen zu sichern und schnell ändern zu können. Im Bereich der Stadtentwicklung werden diese im allgemeinen Gebrauchsüberlassungsverträge genannt, wobei dieser Begriff keiner Gesetzesgrundlage entnommen ist. Sie regeln die Dauer und Art der Nutzung, versicherungsrelevante Fragen und schreiben die Rechte und Pflichten der NutzerInnen fest. Die Ausgestaltung dieser Verträge ist flexibel und den Vertragsparteien überlassen. Somit gewährleisten sie eine für die jeweilige Situation spezifisch ausformulierte Rechtsgrundlage. Umgekehrt kann auch die Stadt als Mieterin privater Flächen auftreten. Dabei spricht man dann von Überlassungsverträgen. Die Kommune tritt dann als Zwischennutzerin auf. Bereits vorhandene formelle Festsetzungen, beispielsweise ein Baurecht, werden von der Ausgestaltung dieses Vertrages nicht berührt (vgl. ebd., S. 36 f.).

Ein weiteres formelles Instrument das für die Steuerung des Labors in Frage kommt, ist die Duldung. Hierbei kann die Stadt bau- und planungswidrige Nutzungen für einen bestimmten Zeitraum erlauben. Diese kann sowohl formell in Form einer Duldungsverfügung als auch informell, also stillschweigend, vereinbart werden (vgl. Overmeyer 2011, S. 102).

Es sind also nicht die klassischen formellen Instrumente der Stadtplanung, die auf dem Weg zum Erreichen der vorab dargelegten Ziele Mittel sind. Vielmehr sind es Praktiken außerhalb des Baurechts, die eine flexible Stadtentwicklung, welche ein Teilziel des Labors für eine andere Mobilität ist, ermöglichen können.

Fazit

Initialpunkt für unsere Beschäftigung mit der Zukunft der Hochstraße in Halle (Saale) war die Ausschreibung des Wettbewerbs *Zukunftspreis für Halle an der Saale* durch die *BI Hochstraße Halle an der Saale e. V.*, einem Verein, der sich den Abriss dieser als vorrangiges Ziel auf die Fahnen geschrieben hat. Der Standpunkt der BI, welcher eng mit den Franckeschen Stiftungen verknüpft ist, ist stellenweise nachvollziehbar. Die Hochstraße drängt die historischen Gebäude der Stiftungen in den Schatten, Beeinträchtigungen durch Emissionen sind gerade im Bereich des Langen Hauses extrem hoch. Jedoch ist die Position der Abrissgegner genauso nachvollziehbar. Sie befürchten durch den Abriss der Hochstraße einen Verkehrskollaps in Halle. Ist sie nicht aber auch ein wichtiges Zeugnis des Städtebaus der DDR?

Hier stellt sich die für uns vielleicht wichtigste Frage – ist der Abriss der Hochstraße, von ihrer derzeit verkehrlichen Unentbehrlichkeit abgesehen, überhaupt zu rechtfertigen? Würde damit nicht eines der bedeutendsten der verbliebenen Bauwerke aus der Zeit des Sozialismus aus dem Gedächtnis der Stadt getilgt? Die Meinungen dazu sind höchst verschieden und werden von den Welterbestrebungen der Franckeschen Stiftungen überschattet. Die Zeit des Sozialismus beziehungsweise die Diskussion über den Erhalt, der aus dieser Epoche überlieferten Baurelikte, wird höchst emotional und auch politisch geführt. Eine formelle Bewertung der Denkmalwürdigkeit der Hochstraße wird derzeit allerdings noch nicht getroffen. Das Kriterium der Integrität ist kaum noch erfüllt. Durch den Abriss der Hochhäuser am Riebeckplatz und am Steg wurde das städtebauliche Ensemble nachhaltig zerstört. Ob die Hochstraße eine besondere ingenieurtechnische Leistung darstellt, wurde bislang nicht untersucht.

Eine solche Bewertung anzugehen solange die Hochstraße noch existiert, wäre ein wichtiger Schritt. Dafür muss ein gesellschaftliches Interesse bestehen. Jedoch den Abriss der Hochstraße zu fordern, ohne dass Konzepte für die Nachnutzung des Raumes und für die Lösung der Verkehrsproblematik existieren, erscheint höchst fragwürdig. Hier setzt das Konzept des *Labors für eine andere Mobilität* an. Es implantiert eine zeitliche und eine prozesshafte Dimension in die Planung um diesen bislang ungeklärten Fragen mehr Raum zu geben.

Der bipolaren Diskussion um Abriss aus städtebaulichen Gründen oder Erhalt aus verkehrlichen Gründen wird dadurch ein *Dritter Weg* beiseite gestellt. Dieser soll Zeit gewinnen, um die verkehrlichen Rahmenbedingungen verändern zu können und einen Prozess anzuregen, der sich kreativ mit der Frage

nach der Zukunft der Hochstraße auseinandersetzt und versucht, neue Möglichkeiten zu denken. Die Aufwertung und Bespielung des Bestands sind dabei wichtige Schritte, um die Potentiale des vorhandenen Raums sichtbar zu machen und auszuschöpfen. Der Prozess strebt eine sukzessive Umcodierung des Verkehrsraums hin zu einem gemeinschaftlich genutzten, öffentlichen Raum an.

Hierin sehen wir auch eine der Besonderheiten des *Labors für eine andere Mobilität* – die räumliche Fassbarkeit eines Entwicklungskonzepts, das vielmehr auf einen gesellschaftlichen Verhaltenswandel abzielt. Die Notwendigkeit einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens und des damit einhergehenden Lebensstils wird hier auf kompaktem Raum erfahrbar. Es werden Denkanstöße geliefert, Möglichkeiten des Ausprobierens bereitgestellt und die Kommunikation gefördert. Die Entwicklung Halles hin zu einer ökologisch und gesellschaftlich veränderten Zukunft, soll, ausgehend vom Labor an der Hochstraße, auf die gesamte Stadt ausstrahlen und initiiert werden.

Die Kommunikation ist einer der Hauptbestandteile, die wir unserem Verständnis von Stadtplanung zu Grunde legen. Partizipation an Veränderungsprozessen muss gefördert und gefordert werden. Hierbei sehen wir die Aufbereitung von Visionen in ansprechenden Formen für besonders wichtig. Stadtentwicklung muss weit vor der öffentlichen Auslegung von Bebauungsplänen die BürgerInnen mit einbeziehen. Wir haben uns für den Weg der Collage entschieden, des Besetzens vorhandener Bilder mit neuen Impulsen. Diese sollen besonders anschaulich sein, Leitgedanken sichtbar machen und somit eine Teilnahme provozieren.

Teile dieses Konzepts haben wir auch als Beitrag zum oben angeführten Wettbewerb eingereicht. Im Anschluss daran wurden zwei der von uns erstellten Visualisierungen in der Regionalausgabe der Boulevardzeitung *BILD*, mit der Frage ob dies die Zukunft Halles sei, veröffentlicht. Dies wurde unserem Anspruch auf Erreichung breiter Teile der Bevölkerung unerwarteterweise mehr als gerecht. So kann dies bereits als erster Schritt gesehen werden, um die Debatte auszuweiten und die Bevölkerung für neue Lösungsansätze in der Diskussion um die Zukunft der Hochstraße zu sensibilisieren.

Anhang

Literatur

Albers, Gerd (1992):

„Stadtplanung. Eine praxisorientierte Einführung“, Darmstadt.

Albers, Gerd (2005):

„Stadtentwicklungsplanung“, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.)(2005): Handwörterbuch Raumordnung, S. 1085–1092, Hannover.

Albrecht, Timm (1977):

„Halle so wie es war“, Düsseldorf.

Arbeitskreis Innenstadt e. V. (Hg.)(1993):

„Hallesche Baudenkmale zwischen Zerstörung und Erhalt“, Leipzig.

Bader, Markus; Herrmann, Daniel (2006):

„Wo das Morgen schon Gegenwart war“, in: Bader, Markus; Herrmann, Daniel (Hg.)(2006): „Halle-Neustadt Führer“, S. 5–6, Halle (Saale).

Bauakademie der DDR (Hg.)(1979):

„Architektur in der DDR“, Berlin.

Bell, Jonathan (2001):

„Carchitecture. When the car and the city collide“, Basel.

Beyer, Erwin; Lange, Karl (Hg.)(1974):

„Verkehrsbauten; Brücken, Hochstraßen, Tunnel. Entwicklungstendenzen aus Düsseldorf“, Düsseldorf.

Beyer, Erwin; Thul, Heribert (1967):

„Hochstraßen. Planung – Ausführung – Beispiele“, Düsseldorf.

Boesten, Leo Nikolaus (1971):

„Hochstraßen. Ihre städtebaulichen Auswirkungen auf die Umgebung“, Berlin.

Borden, Iain (2006):

„Drive: Urban Experience and the Automobile“, Public Lecture transcripts 2005-`06, Westminster.

Brülls, Holger; Dietzsch, Thomas (2000):

„Architekturführer Halle an der Saale“, Berlin.

BSA - Büro für Städtebau und Architektur des Rates des Bezirkes Halle (Hg.)(1972):

„Halle-Neustadt – Plan und Bau der Chemiearbeiterstadt“, Berlin.

Burkart, Günter (1996):

„Die kulturelle Durchsetzung des Automobilismus als Element der modernen Lebensweise“,
in: Sowi – Sozialwissenschaftliche Information, 25. Jahrgang, 1996, Heft 4, S. 250–256, Seelze-Velber.

Campbell, Jeff (2006):

„Lonely Planet USA“, Ostfildern.

Deutsche Bauakademie Berlin, Institut für Städtebau und Architektur (Hg.)(1969):

„Architektur und Städtebau in der DDR“, Leipzig.

Düwel, Jörn; Gutschow, Niels (2005):

„Städtebau in Deutschland im 20. Jahrhundert. Ideen – Projekte – Akteure“, Berlin, Stuttgart.

Durth, Werner (1992):

„Düsseldorf: Demonstration der Modernität“, in: Durth, Werner; von Beyme, Klaus; Gutschow, Niels (Hg.)(1992): „Neue Städte aus Ruinen – Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit.“, München.

Durth, Werner; Düwel, Jörn; Gutschow, Niels (1998):

„Architektur und Städtebau der DDR. Band 2. Aufbau. Städte, Themen, Dokumente“, Frankfurt (Main), New York.

Durth, Werner; Gutschow, Niels (1988):

„Träume in Trümmern – Planungen zum Wiederaufbau zerstörter Städte im Westen Deutschlands 1940–1950. Band II Städte.“, Wiesbaden, Braunschweig.

Forum Baulandmanagement NRW (2008):

„Temporäre Nutzungen als Bestandteil des modernen Baulandmanagements“, Dortmund.

Griffin, Christopher (2008):

„Nomads under the Westway. Irish, Travellers, Gypsies and other traders in west London“, Hatfield.

Große, Gerald; Foerster, Christel (1988):

„Halle“, Leipzig.

Große, Gerald; Steinmann; Hans-Jürgen (1979):

„Zwei an der Saale. Halle, Halle-Neustadt“, Leipzig.

Haspel, Jörg (2007):

„1960 plus – ein ausgeschlagenes Erbe? – Resümee“, in: Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz (Hg.)(2007): „1960 plus – Ein ausgeschlagenes Erbe?“, S. 48–53, Bonn.

Hauser, Andrea (2006):

„Halle wird Großstadt“, Halle (Saale).

Hilpert, Thilo (Hg.)(1988):

„Le Corbusiers „Charta von Athen“: Texte und Dokumente; kritische Neuausgabe“, Wiesbaden, Braunschweig.

Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar, Sektion Gebietsplanung und Städtebau (1985):

„Stadtentwicklung und Wohnumfeld von Halle/S. und Halle-Neustadt – Soziologische Studie“, Weimar.

Holst, Karl Heinz (2004):

„Brücken aus Stahlbeton und Spannbeton: Entwurf, Konstruktion und Berechnung“, Berlin.

Holz-Rau, Christine (2009):

Raum, Mobilität und Erreichbarkeit – (Infra-)Strukturen umgestalten, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 12.2009, S. 797–804, Bonn.

Hörnig, Rolf; Ludley, Kurt (2001):

„50 Jahre Verkehrsplanung in Halle / Saale“, in: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hg.)(2001): „Straßen- und Verkehrsgeschichte deutscher Städte nach 1945. Dresden – Leipzig – Halle – Chemnitz – Erfurt“, S. 104–137, Bonn.

Hoscislowski, Thomas (1991):

„Bauen zwischen Macht und Ohnmacht“, Berlin.

Huse, Norbert (1997):

„Unbequeme Baudenkmale. Entsorgen? Schützen? Pflegen?“, München.

Illig, Heribert (1997):

„Das erfundene Mittelalter, Die größte Zeitfälschung der Geschichte“, Düsseldorf.

Jones, David (2008):

„Mass Motorization + mass transit: an American history and policy analysis“, Bloomington.

Kil, Wolfgang (2006):

„Mangelware Mieter. Vom Verfall der Sitten auf den Schauplätzen des Stadtumbau Ost“, in: Bader, Markus; Herrmann, Daniel (Hg.)(2006): „Halle-Neustadt Führer“, S. 30–31, Halle (Saale).

Könnemann, Erwin (1979):

„Halle. Geschichte der Stadt in Wort und Bild“, Berlin.

Könnemann, Erwin (1983):

„Halle. Geschichte der Stadt in Wort und Bild“, Berlin.

Kröber, Gerhard (1980):

„Das städtebauliche Leitbild zur Umgestaltung unserer Städte. Dargestellt am Beispiel der Stadt Halle“, Berlin.

Lange, Ralf (2003):

„Architektur und Städtebau der sechziger Jahre. Planen und Bauen in der Bundesrepublik Deutschland und der DDR von 1960 bis 1975“, Bonn.

Leibbrand, Kurt (1980):

„Stadt und Verkehr. Theorie und Praxis der städtischen Verkehrsplanung“, Basel.

Mattioli, Lorenzo (2010):

„La città del futuro“, in: bollettino ignegneri Nr. 5 – 2010, S. 3–6, Florenz.

MLV - Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt (Hg.)(2010a):

„Internationale Bauausstellung Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010 – Halle (Saale)“, ohne Ort.

MLV - Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt (Hg.)(2010b):

„Internationale Bauausstellung Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010. Weniger ist Zukunft. 19 Städte – 19 Themen“, Berlin.

Müller, Manfred (1968):

„Halle-Neustadt – Vom Werden unserer Stadt“, Halle (Saale).

Müller, Manfred; Große, Gerald (1974):

„Halle. Halle-Neustadt“, Dresden.

Neuß, Erich (1965):

„Das alte Halle“, Leipzig.

Odenhausen, Helmuth (1960):

„Innerstädtische Hochstrassen“, Düsseldorf.

Oswalt, Philipp (Hg.)(2004):

„Schrumpfende Städte, Band 1. Internationale Untersuchung“, Ostfildern-Ruit.

Oswalt, Philipp (2007):

„Die Podiumsdiskussion am 17. April 2007“, in: Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz (Hg.)(2007): „1960 plus – Ein ausgeschlagenes Erbe?“, S. 7–11, Bonn.

Otto, Frei (1977):

„Mir wird speiübel“, in: Der Spiegel, Nr. 13, 1977, Hamburg.

Overmeyer, Klaus; Misselwitz, Philipp; Oswalt, Philipp (2007):

„Urban Pioneers“, Berlin.

Overmeyer, Klaus (2011):

„Kreative Milieus und offene Räume in Hamburg“, Hamburg.

Palutzki, Joachim (2000):

„Architektur in der DDR“, Berlin.

Reichow, Hans Bernhard (1959):

„Die autogerechte Stadt; Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos“, Ravensburg.

Robertson, Susan (2007):

„Visions of urban mobility: the Westway, London, England“ in: Cultural Geographies, 2007, 14 (1), S. 74–91, London.

Roskamm, Nikolai (2011):

„Die Utopie des Nichts. Zur Transformation des Tempelhofer Feldes in Berlin“, in: dérive, Zeitschrift für Stadtforschung, Nr. 42, 1/2011, S. 4–10, Wien.

Saitz, Hermann H. (1979):

„Stadt und Verkehr. Verkehrsgerechte Stadt oder stadtgerechter Verkehr?“, Berlin.

Saitz, Hermann H. (1983):

„Der Verkehr der grossen Städte“, Berlin.

Schmidt, Hartwig (1998):

„Der Umgang mit den Bauten der Moderne in Deutschland. Ein Überblick“, in: Fiedler, Florian: „Konservierung der Moderne? Über den Umgang mit den Zeugnissen der Architekturgeschichte des 20. Jahrhunderts“, S. 39–44, München.

Schmucki, Barbara (1995):

„Automobilisierung. Neuere Forschungen zur Motorisierung“, in: Archiv für Sozialgeschichte, 35. Jahrgang, 1995, S. 582–597, Bonn.

Schmucki, Barbara (1998):

„Schneisen durch die Stadt. Sinnbild der »modernen« Stadt. Stadtautobahnen und amerikanisches Vorbild in Ost- und Westdeutschland, 1925–1975“, Werkstatt Geschichte 21, S. 43–63, Hamburg.

Schmucki, Barbara (2001):

„Der Traum vom Verkehrsfluss. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich“, Frankfurt (Main), New York.

Schubert, Steffi (2009):

„Steigende Verkehrskosten – Soziale und räumliche Dimension, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 12.2009, S. 813–821, Bonn.

Seng, Eva-Maria (2003):

„Stadt – Idee und Planung. Neue Ansätze im Städtebau des 16. und 17. Jahrhunderts“, München.

Sheller, Mimi (2003):

„Automotive Emotions: Feeling the Car“, Lancaster.

Sinning, Heidi (2007):

„Stadtplanung – Stadtentwicklung – Stadtmanagement: Herausforderungen für eine Nationale Stadtentwicklungspolitik“, in: Forum Wohneigentum – Zeitschrift für Wohneigentum in der Stadtentwicklung und Immobilienwirtschaft, Heft 6/2007, S. 303–307, Berlin.

Stadt Halle (Saale)(Hg.)(2002):

„Verkehrsplanung in Halle (Saale) und ihre Umsetzung bis 2001“, Halle (Saale).

Stadt Halle (Saale)(Hg.)(2007):

„Integriertes Stadtentwicklungskonzept. Gesamtstädtische Entwicklungstendenzen und Entwicklungsziele“, Halle (Saale).

Stadt Halle (Saale)(Hg.)(2008a):

„Projekte der IBA Stadtumbau 2010 in Halle an der Saale“, Halle (Saale).

Stadt Halle (Saale)(Hg.)(2008b):

„Magazin 1. Was sind uns die Hochhäuser wert?“, Halle (Saale).

Stadt Halle (Saale)(Hg.)(2008c):

„Projekte der IBA-Stadtumbau in Halle an der Saale. Balanceakt Doppelstadt – Kommunikation und Prozess“, Halle (Saale).

Stadt Halle (Saale)(Hg.)(2009a):

„Magazin 2. Baustart“, Halle (Saale).

Stadt Halle (Saale)(Hg.)(2009b):

„Magazin 4. Zukunft der Hochstraße“, Halle (Saale).

Stadt Halle (Saale)(Hg.)(2009c):

„Magazin 5. Dokumentation der IBA-Diskussion Zukunft der Hochstraße“, Halle (Saale).

Stadt Halle (Saale)(Hg.)(2010):

„Magazin 6. Bilanz“, Halle (Saale).

Stadtmuseum Halle (Saale)(Hg.)(2006):

„Stadt der Arbeit. Halle im Industriezeitalter“, Halle (Saale).

Staufenbiel, Fred (1985):

„Stadtentwicklung und Wohnumfeld von Halle/Saale und Halle-Neustadt. Soziologische Studie“, Weimar.

Tamms, Friedrich (1978):

„Verkehrsarchitektur“, Dortmund.

Timm, Albrecht; Heckmann, Hermann (1977):

„Halle. So wie es war“, Düsseldorf.

von Butlar, Adrian (2007):

„Gefährdete Nachkriegsmoderne – Eine Forschungs- und Vermittlungsaufgabe“, in: von Butlar, Adrian; Heuter, Christoph (2007): „Architektur der 60er Jahre. Wiederentdeckung einer Epoche“, S. 13–27, Berlin.

Zaunstock, Holger (Hg.) (2001):

„Halle zwischen 806 und 2006. Neue Beiträge zur Geschichte der Stadt“, Halle (Saale).

Würdemann, Gerd; Held, Martin (2006):

„Auf dem Weg zur postfossilen Mobilität“, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 8.2006, S. 397–404, Bonn.

Internet

Architonic (ohne Jahr):

URL: <http://www.architonic.com/aisht/a8erna-nl-architects/5100103>.

BI Hochstraße Halle an der Saale e. V. (2010a):

„Zentrale Argumente“, URL: http://www.hochstrasse-halle.de/fileadmin/download/pdf/Zentrale_Argumente_Querformat_2.pdf.

BI Hochstraße Halle an der Saale e. V. (2010b):

URL: <http://www.hochstrasse-halle.de/presse/medien-berichte/leserumfragen-181109.html>.

BMVBS (ohne Jahr):

URL: <http://www.sozialestadt.de/veroeffentlichungen/newsletter/integriertes-handlungskonzept.shtml>.

Brockerhoff, Michael; Tüffers, Jörn (2011):

„Tausendfüßler. Transparenz nötig“, auf: RP Online, 26.07.2011, URL: <http://www.rp-online.de/region-duesseldorf/duesseldorf/nachrichten/bauprojekte/transparenz-noetig-1.1341655>.

Bürgerverein Stadtgestaltung (2011):

„Thesen zum Thema Hochstraße im Rahmen der Diskussion zum VEP 25 am 8.9.2011“, URL: http://www.hochstrasse-halle.de/fileadmin/download/pdf/Buergerverein_Stadtgestaltung_8.9.11.pdf.

CCCB (Centre de Cultura Contemporània de Barcelona) (ohne Jahr):

URL: <http://www.publicspace.org/en/projects/d046-a8erna/prize:2006>.

Dahms, Gerd (2011):

„Gutachten Düsseldorf Hochstraße Jan-Wellem-Platz – Berliner Allee/Immermannstraße, sog. »Tausendfüßler«, URL: http://www.fraktion.cduduesseldorf.de/fileadmin/ratsfraktion/Gutachten%20DrDahms%20komplett%20mit%20Anlagen_1.pdf.

Eastern Roads Inc. (ohne Jahr):

URL: <http://www.nycroads.com/roads/west-side>.

Energie Impuls OWL e. V. (2011): „Elektromobilität und Erneuerbare Energien – eine Betrachtung aus ökonomischer und rechtlicher Sicht“, URL: http://www.energie-impuls-owl.de/fileadmin/redakteure/energie_impuls/Download/EndberichtFebruar2011Word2003_BP_NK_FUER_final_End_4_.pdf.

Falgowski, Michael (2011):

„Bröckelnder Asphalt“, in: Mitteldeutsche Zeitung, 02.03.2011, URL: <http://www.mz-web.de/servlet/ContentServer?pagename=ksta/page&atype=ksArtikel&aid=1298988099079>.

Grünweg, Tom (2010):

„Abschied vom Auto“, auf: Spiegel Online, 01.05.2010, URL: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,692210,00.html>.

IBA Stadtumbau (2009):

„Fakten Halle Saale“, URL: <http://www.iba-stadtumbau.de/index.php?fakten-halle-saale-1>.

Interessengruppe Verkehrsplaner Halle (2009):

„Zukunftsvision: Halle ohne Hochstraße B80“, URL: http://www.hochstrasse-halle.de/fileadmin/download/pdf/Brosche_8.8.09_Textfassung_Rueckbau_der_Hochstrasse.pdf.

Interessengruppe Verkehrsplaner Halle (2011):

„Standpunkt der Interessengruppe Verkehrsplaner zum Bestand der Hochstraße in Halle“, URL: http://www.hochstrasse-halle.de/fileadmin/download/pdf/Standpunkt_der_IG_Verkehrsplaner_zum_Bestand_der_Hochstra....pdf.

Kippenberger, Susanne (2010):

„New Yorks grüner Laufsteg“, in: Der Tagesspiegel, 08.08.2010, URL: <http://www.tagesspiegel.de/zeitung/new-yorks-gruener-laufsteg/1898624.html>.

Lenz, Barbara (2011):

„Zukunft der Mobilität“, in: Klima- und Energiefonds (2011): „Smart Cities – Städte mit Zukunft. Der Klima- und Energiefonds fördert intelligente Urbanität“, S. 76–77, URL: <http://www.klimafonds.gv.at/assets/Uploads/Broschren/brosmartcitiesRZscreen-1.pdf>.

Lott Stonn (ohne Jahr):

URL: <http://www.pixelitohosting.com/hosting/lott-stonn>.

Selle, Klaus und Pflüger, Frank (ohne Jahr):

„Handlungsfelder der Stadtplanung. Begleitblatt zur Vorlesung bearbeitet von Klaus Selle unter Mitwirkung von Frank Plüger“, URL: <http://www.pt.rwth-aachen.de/dokumente/instrumente.pdf>.

Stadt Düsseldorf (ohne Jahr):

URL: <http://www.duesseldorf.de/koebogen/projekt/index.shtml>.

Stadt Halle (Saale) Online (ohne Jahr a):

„Castellum und Civitas Giebichenstein (bis 10. Jahrhundert)“, URL: http://www.halle.de/push.aspx?s=downloads/de/Kultur-Tourismus/Stadtgeschichte/Chronik//9-bis-10-Jahrhundert/Chronik_bis_10_Jahrhundert.pdf.

Stadt Halle (Saale) Online (ohne Jahr b):

„Magistrale“, URL: <http://www.halle.de/de/Rathaus-Stadtrat/Stadtentwicklung/IBA-Stadtumbau-2010/Standort-7-Magistrale>.

Stadt Halle (Saale) Online (ohne Jahr c):

URL: <http://www.halle.de/de/Rathaus-Stadtrat/Statistik-Wahlen/Arbeitsmarkt/Arbeitsmarkt>.

Stadt Halle (Saale) Online (ohne Jahr d):

„Das IBA-Thema für Halle“, URL: <http://www.halle.de/de/Rathaus-Stadtrat/Stadtentwicklung/IBA-Stadtumbau-2010/Das-IBA-Thema-fuer-Halle>.

Stadt Halle (Saale) Online (ohne Jahr e):

URL: <http://www.halle.de/de/Rathaus-Stadtrat/Statistik-Wahlen/Bevoelkerung/Bevoelkerungsentwick-06050>.

Stadt Halle (Saale) Online (2010a):

„Soziodemographische Daten – Halle Neustadt“, URL: http://spi-ost.org/data/document/document_935_837.pdf?PHPSESSID=thoo1nbj1lbrtv776l9vmsoo46.

Stadt Halle (Saale) Online (2010b):

„Umbau und Neugestaltung des Riebeckplatzes“, URL: http://www.halle.de/push.aspx?s=downloads/de/Rathaus-Stadtrat/Stadtentwicklung/IBA-Stadtumbau-2010//Standort-1-Riebeckplatz/riebeckplatz_umbau.pdf.

Stadt Halle (Saale) Online (2011):

„Steuereinnahmen und Schuldenstand“, URL: <http://www.halle.de/de/Rathaus-Stadtrat/Statistik-Wahlen/Kommunalfinanzen/Steuereinnahmen-und-06355>.

Stadt Zürich (2010):

„Räumliche Entwicklungsstrategie Zürichs“, URL: http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/Deutsch/taz/Fachunterlagen/Publikationen_und_Broschueren/Infoblaetter_Verkehr/2010_7_RES.pdf.

Stern Online (2003):

„Halle ist Spitze“, auf: Stern Online, 17.11.2003, URL: <http://www.stern.de/wirtschaft/arbeit-karriere/arbeit/arbeitslosigkeit-in-europa-halle-ist-spitze-515750.html>.

The Preservation Institute (ohne Jahr):

URL: <http://preservenet.com/freeways/FreewaysWestSide.html>.

WandelHalle (2006):

„WandelHalle – Stadt als Ansichtssache“, URL: http://www.sites.halle.de/wandelhalle/downloads/6-presseinformation_wandelhalle.pdf.

Westway Development Trust (ohne Jahr):

URL: <http://www.westway.org>.

Der letzte Zugriff auf alle angegebenen Internetquellen erfolgte am 22. Januar 2012.

Interviews

Haase, Andreas (19.07.2011, Komplizen Planungsbüro, Halle (Saale)):

Projektbeteiligter der IBA Stadtumbau 2010 für die Stadt Halle (Saale).

Henze, Hans-Jürgen (11.08.2011, telefonisch):

ehemaliger Oberbauleiter der Hochstraße, Halle (Saale).

Schmidt, Martin (20.07.2011, telefonisch):

Dezernat Planen und Bauen, Stadtplanungsamt, Stadt Halle (Saale).

Wendland, Ulrike (20.07.2011, im Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie Sachsen-Anhalt, Halle (Saale)):

Landeskonservatorin, Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie Sachsen-Anhalt, Abteilung Bau- und Kunstdenkmalpflege, Halle (Saale).

Abbildungen

- S. 2–3 **Panoramen Hochstraße (2011):** Benjamin Kasten.
- S. 12–13 **Shanghai (2012):** whiz-ka, URL: <http://www.flickr.com/photos/lushdesigncreative/6870045672>, CC BY 2.0.
- S. 18 **Westside Elevated Highway (1979):** M. Joedicke, URL: <http://www.flickr.com/photos/m-joedicke/3888163990> und <http://www.flickr.com/photos/m-joedicke/6251217632>, CC BY-NC-SA 2.0 (verändert: schwarz-weiß).
- S. 19 **Motorisierungsentwicklung:** eigene Darstellung, basierend auf:
Jones, David (2008): „Mass Motorization + mass transit: an American history and policy analysis“, Bloomington, S. 12 und S. 21.
- S. 24–25 **Schema Hochstraßen:** eigene Darstellung, basierend auf:
URL: [http://www.arhitektuurikeskus.ee/linnafoorumid/taust/kiirteed case studies.pdf](http://www.arhitektuurikeskus.ee/linnafoorumid/taust/kiirteed%20case%20studies.pdf),
URL: <http://spacingtoronto.ca/2007/08/05/what-to-do-with-the-gardiner-expressway>,
URL: <http://www.springerlink.com/content/ux13845246747420>,
URL: http://www.bnamericas.com/news/infrastructure/OHL_opens_first_stretch_of_Bicentenario_highway1,
URL: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/731094-prefeito-kassab-anuncia-projeto-que-preve-fim-do-minhacao.shtml>,
URL: <http://abhisays.com/bangalore/india-gets-its-longest-elevated-expressway.html>,
URL: http://www.tangenzialedinapoli.it/opencms/tangenziale/it/Chi_siamo/storia.html,
URL: <http://www.duesseldorf.de/cgi-bin/denkmal/dsneu.pl?nr=1275> (*),
URL: <http://de.structurae.org/geo/geoid/index.cfm?id=18788> (*),
URL: <http://www.roadtraffic-technology.com/projects/metromanilaskywayphi>,
URL: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=952378>,
URL: http://www.mycen.com.my/directions/ampang_kl_elevated_highway_akleh.html,
URL: <http://newsaiгон.wordpress.com/category/infrastructure>,
URL: http://www.hamm.eu/de/aktuelles-und-presse/jobreports/2008-08_Inner_Ring_Road_Shanghai.html,
URL: http://www.hyd.gov.hk/eng/major/airport/mw_c.htm (*),
URL: <http://www.sify.com/finance/delhi-s-barapullah-elevated-road-open-for-public-news-default-kmhvklecaie.html>,

URL: http://www.dnaindia.com/mumbai/report_sahar-elevated-road-to-be-ready-soon_1517579,

URL: http://www.roadtraffic-technology.com/projects/melbourne_citylink,

URL: <http://statements.cabinet.qld.gov.au/MMS/StatementDisplaySingle.aspx?id=48527>,

URL: <http://search.japantimes.co.jp/cgi-bin/nb20080331a1.html>,

URL: http://www.archi-europe.com/latest_news.php?id=239.

S. 26–27 **Seoul (2007):** Kyle Nishioka, URL: <http://www.flickr.com/photos/madmarv/2030625405>, CC BY 2.0.

San Francisco (um 1960): Todd Lappin, URL: <http://www.flickr.com/photos/telstar/91182844>, CC BY-NC 2.0.

Tokyo (2009): Rob Sinclair, URL: <http://www.flickr.com/photos/rob-sinclair/3472373364>, CC BY-SA 2.0.

Minhocao (2012): Foro do Eixo, URL: <http://www.flickr.com/photos/foradoeixo/7481517158>, CC BY-SA 2.0.

Shanghai (2010): Remko Tanis, URL: <http://www.flickr.com/photos/remkotanis/4893451044>, CC BY-NC-SA 2.0.

S. 28 **A8ern8:** NLArchitects.

S. 31 **Düsseldorf (2013):** Matthias Neugebauer, URL: http://www.flickr.com/photos/fred_madison/8494766785, CC BY-NC 2.0.

S. 35 **Mutate Britain Festival (2009):** spiraltri3e, URL: <http://www.flickr.com/photos/spiral/4189369169>, CC BY 2.0.

Fußballplatz (2007): Charles Fred, URL: <http://www.flickr.com/photos/charlesfred/429146308>, CC BY-NC-SA 2.0.

Konzert (2009): Andrea Pomini, URL: <http://www.flickr.com/photos/callmepuma/3881536347>, CC BY-NC-SA 2.0.

S. 38–39 **Hochstraße nach Halle-Neustadt (1972):** Gerald Große.

S. 42 **Lage der Stadt:** eigene Darstellung, basierend auf:
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Frankfurt am Main, Vervielfältigung, Verbreitung und öffentliche Zugänglichmachung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet, URL: http://www.bkg.bund.de/nn_167688/SharedDocs/Download/DE-Karten/Deutschland-Topographische-Karte-A0,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Deutschland-Topographische-Karte-A0.pdf.

- S. 46 **Entwicklung der Siedlungsfläche:** eigene Darstellung, basierend auf:
URL: <http://mars.geographie.uni-halle.de/geovlexcms/golm/regional/hal/siedlungsentwicklung/animation>.
- S. 48–49 **Riebeckplatz (vor dem 1. Weltkrieg):** Privataarchiv Dr. Hans Stula.
Riebeckplatz (vor dem 2. Weltkrieg): Privataarchiv Dr. Hans Stula.
Franckeschen Stiftungen (1894): Privataarchiv Dr. Hans Stula.
- S. 52–53 **Panorama Halle-Neustadt (um 1970):** Gerald Große.
Halle-Neustadt, Blick zur Altstadt (1982): Bundesarchiv, Bild 183-1982-0430-008 / Thomas Lehmann, CC-BY-SA 3.0 DE.
Halle-Neustadt, Zentrum (1991): Bundesarchiv, B 145 Bild-F089044-0030 / Joachim F. Thurn, CC-BY-SA 3.0 DE.
- S. 54–55 **Verfall der Altbausubstanz:** Michael Westdickenberg.
Ruinen alter Wohnhäuser (1991): Bundesarchiv, B 145 Bild-F089032-0006 / Joachim F. Thurn, CC-BY-SA 3.0 DE.
Riebeckplatz (Thälmannplatz) (1969): Bundesarchiv, Bild 183-H1016-0208-005 / Helmut Schaar, CC-BY-SA 3.0 DE.
- S. 60–61 **Abriss in Halle-Neustadt (2010):** Dieter Herzog, URL: <http://www.flickr.com/photos/baerchen57/5192101723>, CC BY-NC-SA 2.0.
Renovierte Schmeerstraße (2013): Benjamin Kasten.
Umgebauter Plattenbau in Halle-Neustadt (2013): Benjamin Kasten.
Suburbane Neubauten in Heide-Süd (2013): Benjamin Kasten.
Leerstand und Aufwertung des öffentlichen Raumes (2011): Benjamin Kasten.
- S. 64–65 **Blick von der St. Elisabethkirche auf die Hochstraße (1970):** Josef Münzberg, Stadtarchiv Halle BK 30298.
- S. 68–69 **Die Hochstraße im Stadtgefüge:** eigene Darstellung.
- S. 72–73 **Blick auf ein Modell der Innenstadt:** Josef Münzberg, Stadtarchiv Halle BK 30366.
Riebeckplatz (Thälmannplatz) (ca. 1985): Josef Münzberg, Stadtarchiv Halle BK 29733.
Hochstraße (undatiert): Josef Münzberg, Stadtarchiv Halle BK 30403.
Hochstraße (1970er Jahre): Saitz, Hermann H. (1979): „Stadt und Verkehr. Verkehrsgerechte Stadt oder stadtgerechter Verkehr?“, Berlin, S. 114.
Leider war es uns nicht möglich die Rechte an diesem Bild zu klären. Sollte sich der/die RechteinhaberIn verletzt fühlen, bitten die Autoren um Kontaktaufnahme.

- S. 75 **Umgestaltung des Bewegungssystems im Zentrum:** eigene Darstellung, basierend auf: Kröber, Gerhard (1980): „Das städtebauliche Leitbild zur Umgestaltung unserer Städte. Dargestellt am Beispiel der Stadt Halle“, Berlin, S. 60 ff.
Planung des Hauptstraßennetzes: eigene Darstellung, basierend auf: Stadt Halle (Saale)(Hg.)(2009): „Magazin 4. Zukunft der Hochstraße“, Halle (Saale), S. 18.
- S. 78–79 **Blick auf die Hochstraße (2011):** Benjamin Kasten.
- S. 86–87 **Visualisierungen ohne südliche Fahrbahn:** Stadt Halle (Saale)(Hg.)(2009): „Magazin 5. Dokumentation der IBA-Diskussion Zukunft der Hochstraße“, Halle (Saale), S. 22 und S. 25.
„Hoch-Zeit“ (rechts oben): gynti_46, URL: <http://www.flickr.com/photos/7891209@N04/4653856274>, CC BY-NC-SA 2.0.
„Hoch-Zeit“ (rechts unten): Stadt Halle (Saale)(Hg.)(2010): „Magazin 6. Bilanz“, Halle (Saale), S. 58 f.
Künstlerische Thematisierung (2013): Benjamin Kasten.
- S. 91 **Riebeckplatz (2011, 2013):** Benjamin Kasten.
Straßenbahntrasse nach Halle-Neustadt (2011): Benjamin Kasten.
- S. 92 **Überörtliches Verkehrssystem:** eigene Darstellung.
- S. 93 **Verkehrsbelastung:** eigene Darstellung, basierend auf: Stadt Halle (Saale)(Hg.)(2009): „Magazin 4. Zukunft der Hochstraße“, Halle (Saale), S. 19.
Innerstädtisches Verkehrssystem: eigene Darstellung, basierend auf: URL: <http://www.havag.de>, URL: <http://www.halgis.de>.
- S. 98 **Riebeckplatz (1991):** Bundesarchiv, B 145 Bild-F089043-0001 / Joachim F. Thurn, CC-BY-SA 3.0 DE.
Riebeckplatz mit Rundpavillon (1968): Bundesarchiv, Bild 183-G0715-0021-001 / Helmut Schaar, CC-BY-SA 3.0 DE.
Steg-Hochhäuser (1991): Bundesarchiv, B 145 Bild-F089024-0007 / Joachim F. Thurn, CC-BY-SA 3.0 DE.
- S. 100–111 **Franckesche Stiftungen (2011):** Benjamin Kasten.
- S. 125–161 **Labor für eine andere Mobilität:** eigene Darstellungen.

Der letzte Zugriff auf alle angegebenen Internetquellen der Abbildungen erfolgte am 19.12.2013.
Auf die mit (*) gekennzeichneten Quellen wurden zuletzt am 22. Januar 2012 zugegriffen.

Abkürzungen

ADAC	Allgemeine Deutsche Automobil-Club e. V.
ADFC	Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V.
BauGB	Baugesetzbuch
BI	Bürgerinitiative
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMW	Bayerische Motoren Werke
BSA	Büro für Städtebau und Architektur des Rates des Bezirkes Halle
BV	Bürgerverein
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
ESF	Europäischer Sozialfonds
FFH	Fauna-Flora-Habitat
GVP	Generalverkehrsplan
HAVAG	Hallesche Verkehrs-AG
IBA	Internationale Bauausstellung
IHK	Integriertes Handlungskonzept
IG	Interessengruppe
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
KSB	Kulturstiftung des Bundes
LKW	Lastkraftwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MLV	Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pedelec	Pedal Electric Cycle
SED	Sozialistische Einheitspartei Deutschlands
TED	Tele-Dialog
UNESCO	Organisation der Vereinten Nationen für Erziehung, Wissenschaft und Kultur
ZfzK	Zentrum für zeitgenössische Kultur

**Weitere Publikationen aus dem
Institut für Stadt- und
Regionalplanung**

Arbeitshefte



Nr. 78

Sylvia Butenschön (Hrsg.)

Landesentwicklung und Gartenkultur Gartenkunst und Gartenbau als Themen der Aufklärung

Seit der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts war die Entwicklung ländlicher Regionen ein wichtiges Anliegen in allen deutschen Staaten. Dazu wurden Programme zum Ausbau der Infrastruktur aber auch zur Förderung des Garten- und Obstbaus aufgelegt. Die Tagungsbeiträge der Fachtagung „Landesentwicklung durch Gartenkultur“ beleuchten diese Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensbedingungen auf dem Lande aus unterschiedlichen disziplinären Blickwinkeln und mit einem besonderen Fokus auf den Themen Gartenbau, Gartenkunst und Landschaftsgestaltung.

Berlin, 2014, ISBN: 978-3-7983-2685-9

18,50 €



Nr. 77

Ragna Körby & Tobias Kurtz

Das Parlament der Visionen Entwurf für einen partizipativen Stadtplanungsprozess

Kann Bürgerbeteiligung Spaß machen? Bring Beteiligung in der Stadtplanung überhaupt was? Erreicht man immer nur die gleichen Leute? Machen Politik und Verwaltung am Ende doch nur das, was sie für richtig halten? Bürgerbeteiligung ist aktuell ein stark strapazierter Begriff. Alle wollen sie, weil sie eine stärkere Legitimation für die Entscheidungsträger und eine Annäherung zwischen Politik und Bürgern verspricht aber keiner weiß so genau, wie das gehen soll. Die etablierten Formate der Beteiligung werden zunehmend in Frage gestellt, formalisierbare neue Methoden sind rar. Das Parlament der Visionen ist eine Annäherung an dieses Feld mit dem Ziel, Stadtplanung mit anderen Mitteln zu kommunizieren, anders darüber zu reden und vor allem, die dahinter liegenden Vorstellungenvon einer guten und richtigen Stadtentwicklung offen zu diskutieren.

2012, 146 S., ISBN 978-3-7983-2415-2

14,90 €



Nr. 76

Sylvia Butenschön (Hrsg.)

Frühe Baumschulen in Deutschland Zum Nutzen, zur Zierde und zum Besten des Landes

Ein zunehmendes Interesse an ausländischen Gehölzen, die Beschäftigung mit der Pomologie und die Verbreitung des Landschaftsgartens führten in der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts zur Gründung zahlreicher Baumschulen in Deutschland, über die bislang wenig bekannt ist. Dieser Tagungsband gibt einen Einblick in das Forschungsfeld der frühen Baumschulen. Die Beiträge behandeln die Entstehung der verschiedenen Typen von Baumschulen im Überblick sowie die theoretischen Anforderungen an ihre Organisation und Gestaltung. Als ausgewählte Beispiele werden Anlagen in Hannover, Kassel, Harbke, Schwöbber, Hamburg und Eldena im Detail vorgestellt.

2012, 195 S., ISBN 978-3-7983-2414-5

14,90 €



Nr. 75

Michael König

Regionalstadt Frankfurt Ein Konzept nach 100 Jahren Stadt-Umland-Diskurs in Berlin, Hannover und Frankfurt am Main

Die Suburbanisierung führt in Großstadregionen zu erheblichen Stadt-Umland-Problemen, die erforderliche regionale Koordination scheitert aber meist an politischen Widerständen. Diese Arbeit untersucht die Probleme, Konflikte und Lösungen, mit dem Ergebnis, dass Großstadregionen in einer Gebietskörperschaft existenzieren müssen. Drei solcher Vereinigungsprojekte (Berlin 1920, Frankfurt 1971, Hannover 2001) werden vorgestellt und der politische Wille der Landesregierung als entscheidender Faktor identifiziert. Aus den Fallbeispielen wird ein Entwurf für eine vereinte Stadtregion Frankfurt abgeleitet. Denn nur durch innere Befriedung und staatliche Unterstützung kann die Region ihre Energien auf den internationalen Metropolenwettbewerb konzentrieren.

2009, 224 S., ISBN 978-3-7983-2114-4

12,90 €

Sonderpublikationen



Sylvia Butenschön (Hrsg.)

Garten – Kultur – Geschichte **Gartenhistorisches Forschungskolloquium 2010**

Der Tagungsband des Gartenhistorischen Forschungskolloquiums 2010 gibt einen aktuellen Einblick in das von WissenschaftlerInnen verschiedener Disziplinen aus unterschiedlichen Perspektiven beleuchtete Forschungsfeld der Gartengeschichte. So behandeln die 20 Textbeiträge Aspekte der Gartenkultur aus einem Zeitraum von über 400 Jahren und einem Betrachtungsgebiet von ganz Europa - von den Wasserkünsten in Renaissancegärten über das Stadtgrün des 19. Jahrhunderts bis zu Hausgärten des frühen 20. Jahrhunderts und Fragen des denkmalpflegerischen Umgangs mit Freiflächen der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts.

2011, 134 S., ISBN 978-3-7983-2340-7

14,90 €



Ursula Flecken, Laura Calbet i Elias (Hg.)

Der öffentliche Raum **Sichten, Reflexionen, Beispiele**

Der öffentliche Raum ist zugleich konstituierendes Element und Gedächtnis der Stadt. Er ist in höchstem Maße komplex und unterliegt ständigen Veränderungen. In der Entwicklung der Städte muss er deshalb immer wieder neu verhandelt werden. Raumwissenschaften und Stadtplanung haben als integrale Disziplinen den Anspruch, unterschiedlichste Perspektiven zum öffentlichen Raum zusammen zu führen. Dieser Sammelband bietet ein vielschichtiges Bild der Funktionen, Aufgaben und Bedeutungen des öffentlichen Raumes. Er versteht sich als Beitrag, der die aktuelle Debatte bereichern und voranbringen soll.

2011, 250 S., ISBN 978-3-7983-2318-6

19,90 €



Stephanie Herold, Benjamin Langer, Julia Lechler (Hrsg.)

Reading the City **Urban Space and Memory in Skopje**

The workshop "Reading the city" took place in Skopje in May 2009 and followed the hypothesis that every historical, political, and social development and trend is mirrored in the city's built environment. Cities, accordingly, consist of a multitude of layers of narratives and thus become an image of individual and collective memory. Investigating different sites of the city under this focus, the publication shows, how history is mirrored in the urban space of Skopje today, how it is perceived and constructed, and which historical periods influence the city's current planning discourse.

2010, 153 S., ISBN 978-3-7983-2129-8

13,90 €



Adrian Atkinson, Meriem Chabou, Daniel Karsch (Eds.)

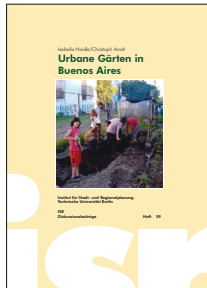
Stratégies pour un Développement Durable Local **Renouvellement Urbain et Processus de Transformations Informelles**

This document contains the output of a conference and action planning workshop that took place in Algiers over five days in early May 2007. The theme of the event was urban renewal with a focus on sustainable development. 62 participants attended the event from 13 countries in the framework of the URDN, sponsored and supported by the École Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme of Algiers. Academics, professionals and government officials from architecture, planning and including the private development sector presented papers and discussed both the technical and institutional issues as to how planning systems and the redevelopment process can be more effective in addressing sustainability issues ranging from the supply of resources, through urban design to concern with appropriate responses to climatic and geographical considerations.

2008, 223 S., ISBN 978-3-7983-2086-4

13,90 €

Diskussionsbeiträge



Nr. 59

Isabella Haidle, Christoph Arndt

Urbane Gärten in Buenos Aires

Im Zuge der Modernisierung und Industrialisierung im letzten Jahrhundert geriet die Praxis des innerstädtischen Gemüseanbaus jedoch weitgehend aus dem Blickfeld der Stadtplanung. In der Realität verschwand sie niemals ganz, sondern bestand informell weiter. Erst die Krisen der Moderne bzw. das Ende des fordistischen Entwicklungsmodells haben weltweit zu einer intensiveren theoretischen Beschäftigung mit kleinteiligen, vor Ort organisierten, informellen Praxen geführt. Die Interaktion der GärtnerInnen mit der Stadtentwicklung und Stadtplanung rückt seit einigen Jahren ins Zentrum des Interesses. Die AutorInnen versuchen zwischen der Planung und den Ideen der GärtnerInnen zu vermitteln, indem sie mögliche Potenziale und Defizite der einzelnen Projekte aufzeigen und Unterstützungsmöglichkeiten formulieren.

2007, 204 S., ISBN 978-3-7983-2053-6

9,90 €



Nr. 58

Guido Spars (Hrsg.)

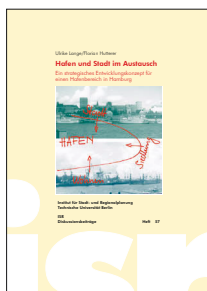
Wohnungsmarktentwicklung Deutschland Trends, Segmente, Instrumente

Die Wohnungsmarktentwicklung in Deutschland ist zunehmend von Ausdifferenzierungsprozessen auf der Nachfrage- und der Angebotsseite geprägt. Die Teilmärkte entwickeln sich höchst unterschiedlich. Die Parallelität von Schrumpfung und Wachstum einzelner Segmente z.B. aufgrund > regionaler Bevölkerungsgewinne und -verluste, > der Überalterung der Gesellschaft, > der Vereinzelung und Heterogenisierung von Nachfragern, > des wachsenden Interesses internationaler Kapitalanleger stellen neue Anforderungen an die Stadt- und Wohnungspolitik, an die Wohnungsunternehmen und Investoren und ebenso an die wissenschaftliche Begleitung dieser Prozesse.

Mit Beiträgen von Thomas Hafner, Nancy Häusel, Tobias Just, Frank Jost, Anke Bergner, Christian Strauß, u.a.

2006, 313 S., ISBN 3 7983 2016 0

9,90 €



Nr. 57

Ulrike Lange/Florian Hutterer

Hafen und Stadt im Austausch Ein strategisches Entwicklungskonzept für einen Hafenbereich in Hamburg

In den zentral gelegenen Hafenbereichen von Hamburg hat in den letzten Jahren ein Umwandlungsprozess eingesetzt, der noch immer andauert. Allgemein zurückgehende Investitionstätigkeit und die unsichere wirtschaftliche Entwicklung, sowie räumliche Besonderheiten des Ortes lassen Zweifel aufkommen, ob die viel praktizierte Masterplanung für eine Entwicklung der Hafenbereiche am südlichen Elbufer geeignet ist. Die vorliegende Arbeit schlägt daher eine Strategie der Nadelstiche vor. Für die Umstrukturierung dieses Hafenbereichs soll eine Herangehensweise angewendet werden, die sich die sukzessiven Wachstumsprozesse einer Stadt zu eigen macht. Durch Projekte als Initialzündungen und ausgewählte räumliche Vorgaben soll unter Einbeziehung wichtiger Akteure ein Prozess in Gang gebracht und geleitet werden, der flexibel auf wirtschaftliche, soziale und räumlich-strukturelle Veränderungen reagieren kann.

2006, 129 S., ISBN 978-3-7983-2016-1

9,90 €



Nr. 56

Anja Besecke, Robert Hänsch, Michael Pinetzi (Hrsg.)

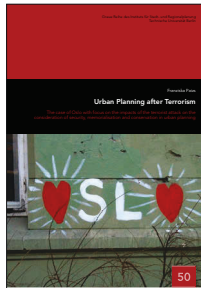
Das Flächensparbuch Diskussion zu Flächenverbrauch und lokalem Bodenbewusstsein

Brauchen wir ein „Flächensparbuch“, wenn in Deutschland die Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung stagniert oder sogar rückläufig ist? Ja, denn trotz Stagnation der Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung wächst die Inanspruchnahme von Flächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke. Dies läuft dem Ziel zu einem schonenden und sparsamen Umgang mit der Ressource Boden und damit dem Leitbild einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung entgegen. Das Gut „Fläche“ ist vielseitigen Nutzungsansprüchen ausgesetzt und dessen Inanspruchnahme ist aufgrund divergierender Interessen häufig ein Streitthema. Dieser Sammelband soll die aktuelle Diskussion aufzeigen, die auf dem Weg zu einer Reduktion der Flächenneuinanspruchnahme von den verschiedenen Akteuren geprägt wird. Dabei reicht der Blick von der Bundespolitik bis zur kommunalen Ebene und von der wissenschaftlichen Theorie bis zur planerischen Praxis.

2005, 207 S., ISBN 3 7983 1994 4

9,90 €

Online-Veröffentlichungen – Graue Reihe



Nr. 50

Franziska Paizs

Urban Planning after Terrorism

The case of Oslo with focus on the impacts of the terrorist attack on the consideration of security, memorialisation and conservation in urban planning

This paper identifies possible impacts of terrorist attacks on national urban planning policies. Analysis is based on the case study of Oslo (Norway) and the effects of the terrorist attack on the governmental quarter in July 2011. In order to formulate general statements the cases of Oklahoma City (US, 1995) and Manchester (UK, 1996) are analysed as well. The research investigates two spatial levels – the local level of the attacked site with special regard to the consideration of the aspects security, conservation and memorialisation and the level of the town and its urban planning policy.

2013, 107 S., ISBN 978-3-7983-2619-4

kostenloser download unter www.isr.tu-berlin.de/grauereihe



Nr. 49

Gabi Dölff-Bonekämper & Annemarie Rothe

Die Kirchenburgenlandschaft Siebenbürgens

Strategien zur Erhaltung des europäischen Kulturerbes der Kirchenburgen in Siebenbürgen/Rumänien

Die einzigartige europäische Kulturlandschaft der siebenbürgischen Kirchenburgen ist durch die Veränderungen seit 1989 in großer Gefahr. Dem über 800 Jahre gepflegten Kulturerbe der Siebenbürger Sachsen droht durch Abwanderung und den demografischen Wandel der Verfall. Neue Ansätze und Strategien zum Erhalt der Kirchen, Wehranlagen und Nebengebäude sind dringend erforderlich. In dem Strategiekonzept werden die Situation der Baudenkmäler und der sie umgebenden Dörfer analysiert und Anregungen für den zukünftigen Umgang aufgezeigt.

2013, 111 S., ISBN 978-3-7983-2618-7

kostenloser download unter www.isr.tu-berlin.de/grauereihe



Nr. 48

Henry Wilke

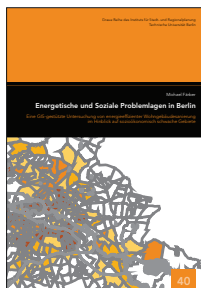
Raum ist Zeit

Zeitentfernungskarten als Orientierungssystem im städtischen Fußverkehr

Zeitentfernungskarten bilden das Verhältnis von räumlicher und zeitlicher Distanz ab. Am Beispiel von Webanwendungen und Orientierungssystemen europäischer Städte werden Isochronenkarten im Fußverkehr untersucht. Fokussiert wird dabei der Unterschied zwischen abstrakten Darstellungen, deren Distanzen lediglich Luftlinien entsprechen und realitätsnahen Abbildungen, die alle räumlichen und topografischen Parameter berücksichtigen. Eine nicht repräsentative Umfrage kommt zu dem Ergebnis, dass Nutzer eine einfache und klar verständliche Karte höher bewerten als eine detailreiche und realistische Darstellung.

2013, 83 S., ISBN 978-3-7983-2439-8

kostenloser download unter www.isr.tu-berlin.de/grauereihe



Nr. 46

Michael Färber

Energetische und Soziale Problemlagen in Berlin

Eine GIS-gestützte Untersuchung von energieeffizienter Wohngebäudesanierung im Hinblick auf sozioökonomisch schwache Gebiete

Die Arbeit „Energetische und Soziale Problemlagen in Berlin - Eine GISgestützte Untersuchung von energieeffizienter Wohngebäudesanierung im Hinblick auf sozioökonomisch schwache Gebiete“ untersucht vor dem Hintergrund zunehmender Relevanz von Klimaschutzmaßnahmen die Zusammenhänge von Gebäudebeständen, Sanierungskosten und sozialräumlichen Daten auf räumlicher Ebene am Beispiel Berlin. Dabei werden energetische Problemlagen und soziale Problemlagen identifiziert, miteinander verschränkt und darüber eine soziale Dimension der energetischen Stadterneuerung erschlossen.

2013, 177 S., ISBN 978-3-7983-2434-3

kostenloser download unter www.isr.tu-berlin.de/grauereihe

Das vollständige Programm finden sie unter www.isr.tu-berlin.de

Jahrbuch Stadterneuerung



2013

Das Ende der Behutsamkeit?

„Bildet ‚Behutsamkeit‘ noch das unangefochtene Leitbild der Stadterneuerung und Bestandsentwicklung?“ – so das Schwerpunktthema des Jahrbuchs Stadterneuerung 2013. Reflexionen über die Sinnhaftigkeit der ‚Behutsamkeit‘ vor dem Hintergrund des Wohnungsleerstands in vielen Städten in den neuen Bundesländern und dem Wohnungsmangel und den Aufwertungs-tendenzen in wachsenden Großstädten scheinen angebracht. Die Diversifizierung der Gebietskulissen, die Vielfalt von Problemstrukturen und neue Herausforderungen, wie die energetische Erneuerung des Bestands, stellen das Leitmotiv zunehmend infrage. Wie aber können die Grundsätze der Sozialverträglichkeit, der Inklusion, der Beteiligung, der Nachhaltigkeit und damit der hehre Anspruch der „Behutsamkeit“ weiter entwickelt werden? Neben diesem Schwerpunktthema werden in den Beiträgen Themen der Stadterneuerung in der Geschichte, der Praxis, im Ausland sowie in Forschung und Lehre analysiert.

2013, 380 S., ISBN 978-3-7983-2644-6

20,90 €



2012

40 Jahre Städtebauförderung – 50 Jahre Nachmoderne

Das Jahrbuch Stadterneuerung 2012 ist das 20. Jahrbuch, nachdem kurz nach der Wende 1990/91 die erste Ausgabe erschienen war. Zentraler Anlass für die aktuell geleistete Reflexion über Errungenschaften, Standortbestimmung und Perspektiven der Stadterneuerung war das 40jährige Jubiläum des Städtebauförderungsgesetzes, das bis heute als Besonderes Städtebaurecht in weiterentwickelter Form den rechtlichen Rahmen der Bund-Länder-Städtebauförderung und damit die Stadterneuerung in der Bundesrepublik Deutschland maßgeblich bestimmt. Im Mittelpunkt steht dabei die Herausbildung der noch immer gültigen Grundprinzipien einer Bestandspolitik, die Zug um Zug auf weitere Quartierstypen und stadtentwicklungspolitische Herausforderungen angepasst und übertragen wurden. Dabei geht es sowohl um die beziehungsreiche Nachzeichnung und Einordnung des historischen Wandels in der Planungs- und insbesondere Stadterneuerungskultur als auch um die Reflexion der Wirkungsmächtigkeit nachmoderner Prinzipien in der Bestandsentwicklung.

2012, 369 S., ISBN 978-3-7983-2420-6

20,90 €



2011

Stadterneuerung und Festivalisierung

Seit zwei Jahrzehnten wird das Thema der Festivalisierung der Stadtplanung und der Stadterneuerung kontrovers diskutiert. Kleine und große Festivals und diverse Veranstaltungen unterschiedlichen Formats sind weiter en vogue, und derartige Events werden gezielt als strategisches Instrument der Stadtpolitik eingesetzt. Auch in den letzten Jahren spielen sie als Internationale Bauausstellungen, Gartenschauen und ähnliche Ereignisse für Stadtbau und Stadterneuerung eine besondere Rolle. Anlass genug, dieses Thema – inzwischen durchgängig Gegenstand von Stadtforschung und Planungstheorie – in diesem Jahrbuch Stadterneuerung schwerpunktmäßig aufzunehmen und in den einzelnen Beiträgen aus verschiedenen Perspektiven kritisch zu reflektieren. Daneben werden auch in diesem Jahrbuch neben dem Schwerpunktthema Lehre und Forschung theoretische und historische Aspekte der Stadterneuerung sowie auch Praxen im In- und Ausland in den Beiträgen thematisiert.

2011, 378 S., ISBN 978-3-7983-2339-1

20,90 €



2010

Infrastrukturen und Stadtbau

Das Jahrbuch Stadterneuerung 2010 beinhaltet in diesem Jahr den Schwerpunkt „Soziale und technische Infrastruktur im Wandel“. Die Rahmenbedingungen, der Stellenwert und der Zusammenhang von Infrastruktur und Stadterneuerung haben sich in den letzten Jahren gravierend verändert. Schrumpfende Städte, Rückbau, kommunale Haushaltsprobleme und der Niedergang sowie die Schließung von Einrichtungen, die in früheren Stadterneuerungsphasen mit öffentlichen Mitteln gefördert wurden, machen eine Neubewertung und eine differenzierte Bestandsaufnahme erforderlich, um neue Herausforderungen zu reflektieren. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels sind „bewährte“ Strukturen für Bemessung, Bau, Betrieb und Nutzung von Infrastrukturen im Kontext des Stadtbbaus in Frage gestellt. Neben diesem Schwerpunktthema werden Lehre und Forschung, theoretische und historische Aspekte der Stadterneuerung sowie auch neue Praxen im In- und Ausland in den Beiträgen thematisiert.

2010, 376 S., ISBN 978-3-7983-2230-1

20,90 €

Portrait des Instituts für Stadt- und Regionalplanung

Menschen beanspruchen in sehr unterschiedlicher Art und Weise ihren Lebensraum. Die damit verbundenen Auseinandersetzungen um verschiedene Nutzungsansprüche an den Boden, die Natur, Gebäude, Anlagen oder Finanzmittel schaffen Anlass und Arbeitsfelder für die Stadt- und Regionalplanung. Das Institut für Stadt- und Regionalplanung (ISR) an der Technischen Universität Berlin ist mit Forschung und Lehre in diesem Spannungsfeld tätig.

Institut

Das 1974 gegründete Institut setzt sich heute aus sieben Fachgebieten zusammen: Bestandsentwicklung und Erneuerung von Siedlungseinheiten, Bau- und Planungsrecht, Denkmalpflege, Orts-, Regional- und Landesplanung, Planungstheorie, Städtebau- und Siedlungswesen sowie Stadt- und Regionalökonomie. Gemeinsam mit weiteren Fachgebieten der Fakultät VI Planen Bauen Umwelt verantwortet das Institut die Studiengänge Stadt- und Regionalplanung, Urban Design, Real Estate Management und Urban Management.

Mit dem Informations- und Projektzentrum hat das ISR eine zentrale Koordinierungseinrichtung, in der die Publikationsstelle und eine kleine Bibliothek, u.a. mit studentischen Abschlussarbeiten angesiedelt sind. Der Kartographieverbund im Institut pflegt einen großen Bestand an digitalen und analogen Karten, die der gesamten Fakultät zur Verfügung stehen.

Studium

Stadt- und Regionalplanung an der Technischen Universität Berlin ist ein interdisziplinärer und prozess-orientierter Bachelor- und Masterstudiengang. Die Studierenden lernen, bezogen auf Planungsräume unterschiedlicher Größe (vom Einzelgrundstück bis zu länderübergreifenden Geltungsbereichen), planerische, städtebauliche, gestalterische, (kultur-)historische, rechtliche, soziale, wirtschaftliche und ökologische Zusammenhänge zu erfassen, in einem Abwägungsprozess zu bewerten und vor dem Hintergrund neuer Anforderungen Nutzungs- und Gestaltungskonzepte zu entwickeln.

Traditionell profiliert sich das Bachelor-Studium der Stadt- und Regionalplanung an der TU Berlin durch eine besondere Betonung des Projektstudiums. Im zweijährigen konsekutiven Masterstudiengang können die Studierenden ihr Wissen in fünf Schwerpunkten vertiefen: Städtebau und Wohnungswesen, Bestandsentwicklung und Erneuerung von Siedlungseinheiten, örtliche und regionale Gesamtplanung, Raumplanung im internationalen Kontext oder Stadt- und Regionalforschung.

Internationale Kooperationen, unter anderem mit China, Italien, Polen, Rumänien und dem Iran, werden für interdisziplinäre Studien- und Forschungsprojekte genutzt.

Forschung

Das Institut für Stadt- und Regionalplanung zeichnet sich durch eine breite Forschungstätigkeit der Fachgebiete aus. Ein bedeutender Anteil der Forschung ist fremdfinanziert (sog. Drittmittel). Auftraggeber der Drittmittelprojekte sind die Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG), die Europäische Kommission, Ministerien und deren Forschungsabteilungen, Bundesländer, Kommunen, Stiftungen und Verbände sowie in Einzelfällen Unternehmen. Eine weitere wichtige Forschungsleistung des Instituts sind Dissertationen und Habilitationen.

Die Ergebnisse der Forschungsprojekte fließen sowohl methodisch als auch inhaltlich in die Lehre ein. Eine profilgestaltende Beziehung zwischen Forschungsaktivitäten und Studium ist durch den eigenen Studienschwerpunkt „Stadt- und Regionalforschung“ im Master vorgesehen.

Sowohl über Forschungs- als auch über Studienprojekte bestehen enge Kooperationen und institutionelle Verbindungen mit Kommunen und Regionen wie auch mit anderen universitären oder außeruniversitären wissenschaftlichen Einrichtungen.

Weitere Informationen über das ISR finden Sie auf der Homepage des Instituts unter: <http://www.isr.tu-berlin.de/> und in dem regelmäßig erscheinenden „ereignISreich“, das Sie kostenlos per Mail oder Post beziehen können.

Universitätsverlag der TU Berlin
ISBN 978-3-7983-2711-5