

STADT UMBAU 2010

www.iba-stadtumbau.de*



Hochstraße zur Diskussion Hochstraße

Das Magazin zur Hochstraße



SACHSEN-ANHALT

hallesaale*
HÄNDELSTADT

Herausgegeben:
Stadt Halle (Saale)
Dezernat Planen und Bauen
Stadtplanungsamt
Jochem Lunebach
Hansering 15
06108 Halle (Saale)
0345 / 2214730
Jochem.lunebach@halle.de

Verfasser:
Dr. Friedrich Busmann
Architekt / Stadtplaner
Koordination IBA-Stadtumbau in Halle (Saale)

In Kooperation mit:
Tore Dobberstein
Diplom-Kaufmann
complizen Planungsbüro
enjoy urban space!
0345 / 2024056
dobberstein@complizen.de
www.complizen.de
und
Martin Schmidt, Nico Wypior
Stadtplanungsamt Halle
Hansering 15, 06108 Halle (Saale)
0345 / 221 4754
martin.schmidt@halle.de

Gestaltung:
Unverzagt. Visuelle Kommunikation

Titelfoto:
halleliebe / flickr.com

www.iba.halle.de

Halle, Oktober 2009

Vorwort

Diese Publikation wurde als Informationsgrundlage für die öffentliche Diskussion „Zukunft der Hochstraße“ am 14. November 2009 im Rahmen der Internationalen Bauausstellung Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010 vom IBA-Team der Stadt Halle erstellt. Im Blick sind dabei die knapp 700 Meter der Bundesstraße 80 zwischen der Franckestraße und der Saalequerung. Veranstalter der Diskussion sind die Stadt als Ausrichter der BA Stadtumbau 2010 in Halle und die Bürgerinitiative BI Hochstraße Halle an der Saale e.V.

Die IBA widmet sich diesem Thema, weil die Magistrale samt Hochstraße der Leitfaden für die halleschen IBA-Projekte ist unter dem Motto „Balanceakt Doppelstadt“. Seit ihrer Errichtung ist die Magistrale mit der Hochstraße die wichtigste Wegeverbindung zwischen den beiden Stadthälften Altstadt und Neustadt, zugleich aber auch ein Korridor für umfassende Umgestaltungen und Umbrüche vom Riebeckplatz über Glaucha bis nach Neustadt. Deshalb ist sie die zentrale Achse in der Auseinandersetzung mit dem Erbe der städtebaulichen Moderne in Halle, hier befinden sich alle IBA-Projekte. Eines davon ist das Diskussionsprojekt zur Zukunft der Hochstraße. Auf besondere Weise verdeutlicht es das Kernanliegen der IBA in Halle, wichtige Themen der Stadtentwicklung und des Stadtumbaus zum Gegenstand eines öffentlichen Dialogs zu machen.

Die Veranstalter gehen davon aus, dass die Verkehrsproblematik und somit auch die Frage nach den verkehrlichen Alternativen für die Hochstraße im Zentrum der Diskussionsveranstaltung im November 2009 stehen wird. Nicht etwa, weil das Verkehrsthema von vorn herein als wichtiger angesehen wird als etwa das Thema Baukultur. Sondern weil hierin der größte Dissens in der halleschen Hochstraßendiskussion gesehen wird. Sollte hier ein Konsens möglich sein – sei es, dass man sich auf die Ersetzbarkeit, sei es dass man sich auf die Nicht-Ersetzbarkeit der Hochstraße verständigt – wäre dies von grundlegender Bedeutung für die gesamte weitere Diskussion des Themas. So erhält die Frage, wie der Raum ohne Hochstraße aussehen soll und kann und welche Nutzeffekte dadurch konkret für die Stadt zu erwarten sind erst den notwendigen Anstoß, wenn es eine ernst zu nehmende Option für den Ersatz der Hochstraße gäbe. Desgleichen würde man sich der Gestaltung des bestehenden Bauwerkes und des umgebenden Raumes ganz anders zuwenden, wenn ersichtlich wäre, dass es auf lange Sicht nicht ersetzbar sein wird.

Warum der Verkehrsproblematik eine Schlüsselrolle zukommt für die Diskussion der Hochstraße in Halle und worin ihre Sondersituation besteht im Vergleich zu vielen anderen Hochstraßen wird deutlich, wenn wir uns fragen, wie sie zu-

stande kam und welche Rolle sie als ganz besonderes Produkt der Doppelstadt Halle seit nunmehr 40 Jahren übernimmt. Dazu liefert dieser Beitrag einen ersten Überblick als Einstieg in die Diskussion. Er verdeutlicht, dass die Hochstraße ein gesamtstädtisches Thema ist, stellt wichtige Fragen und gibt einige Antworten. Die abschließende Beantwortung nach der Zukunft der Hochstraße soll und kann nicht vorweg genommen werden. Ob die Hochstraße fortbestehen wird in vorhandener oder neuer Gestalt, ob es auf eine Totalbeseitigung oder auf eine Teilbeseitigung hinauslaufen wird: das Thema beschäftigt die Bürger der Stadt und ist schon deshalb eine nähere Beschäftigung und eine offene Diskussion wert.

Dazu lade ich Sie herzlich ein!



Ihr Dr. Friedrich Busmann
(IBA Koordinator der Stadt Halle)

Inhalt

Ein Tabu wird zum Thema 3

Wie es zur Hochstraße kam

Sonderfall Halle: Bewahrung der historischen Stadtstruktur 10

Das alte Straßennetz: nahezu unverändert 11

Neustadt sorgt für den Verkehrsumbau in Halle 12

Alles schnell! 14

Mit der Schiene zu den Großkombinaten, mit dem Auto zur Altstadt 15

Die großen Verkehrsprojekte werden „von oben“ durchgesetzt 16

Die Hochstraße als Teil der „Städtebaulichen Rekonstruktion“ 17

Die Umsetzung des Generalverkehrsplanes: zweischneidig 18

Die neue Hauptschlagader der Stadt 19

Zerstörung eines Stadtraumes 20

Altstadt und südliche Innenstadt driften auseinander 24

Der Lärm einer Autobahn im Stadtkern 26

Nach der Wende blieb die Hochstraße tabu 27

Die Wirkung des neuen Straßenbahnprojektes 28

Luftbild der Hochstraße 30

Fragen zur Zukunft der Hochstraße

Welches Zeitziel? 32

Löst sich das Problem durch Schrumpfung? 33

Steuerbarkeit der Siedlungsentwicklung? 33

Wie soll die Zukunft ohne Hochstraße aussehen? 35

Gibt es nur eine Zukunft mit Hochstraße? 39

Ein Tabu wird zum Thema

Die Zukunft der **Hochstraße** ist ein wichtiges und zugleich schwieriges Diskussionsprojekt. Viele mögen es für überflüssig halten, als gäbe es in Halle nicht wichtigere Probleme zu diskutieren. In der Tat, Jahrzehnte war das Thema tabu, vor allem die Infragestellung der Hochstraße. Das passte einfach nicht in das Aufgabenfeld einer Stadt, in der die Sicherung und Pflege des jahrzehntelang herunter gekommenen Bestandes Vorrang hatte. Und ist das nicht immer noch so? Oder eröffnet hier die Schrumpfung neue Perspektiven? Gleichwie: knapp 40 Jahre nach der Fertigstellung des Bauwerkes und 20 Jahre nach der politischen Wende wurde dieses Tabu zum Thema.

Von den Kritikern wird die Hochstraße als baukultureller Sündenfall ersten Ranges angesehen, der endlich wieder gut zu machen sei. Dafür engagieren sich nicht nur die von der Hochstraße besonders betroffenen Franckeschen Stiftungen. 2006 gab es einen ersten provokanten Anstoß zum Nachdenken in der Ausstellung „WandelHalle“ mit einem Plan, in dem der Verkehr statt über die Hochstra-

ße durch einen Tunnel geleitet wird. Im selben Jahr wurde die Bürgerinitiative Hochstraße gegründet, deren erklärtes Ziel die Zukunft ohne Hochstraße ist, notfalls erst langfristig. Auf der anderen Seite melden sich Befürworter der Betonbrücke zu Wort, die in Magistrale und Hochstraße ein Erbe der Städtebaulichen Moderne sehen, das nun einmal zum unverwechselbaren Profil einer Doppelstadt wie Halle genauso gehöre wie Halle-Neustadt. Eine Grundhaltung, die Pate stand, als man für die IBA in Halle das Thema „Balanceakt Doppelstadt“ formulierte.

Weit größer aber als die Zahl der Befürworter und Gegner dürfte die Zahl der Skeptiker sein. Jene „schweigende Mehrheit“, die sich an die Hochstraße entweder gewöhnt hat oder in ihr ein notwendiges Übel sieht, mit dem man leben müsse, weil ihre Beseitigung mit einem unverhältnismäßig großem Aufwand für die dann notwendigen Ersatzlösungen verbunden sei. Das wiederum wird von den Gegnern bezweifelt. Sie fordern „kreative Stadtgestaltung“ ein, um bisherige Denkweisen aufzubrechen und

realistische Alternativen zu definieren.

Die Positionen gehen quer durch Stadtgesellschaft und Stadtteile. Sie spiegeln unterschiedliche Einstellungen zur Doppelstadt Halle und zum Umgang mit der Geschichte der Stadt wider, sie reichen von deutlicher Ablehnung bis zur Identifikation mit der Hochstraße, sie offenbaren starke Emotionen ebenso wie differenzierte Argumentation.



Das Argument, die Hochstraße zerschneide die Innenstadt von Halle, zieht aus meiner Sicht nicht. Schließlich steht die Hochstraße genau dort, wo früher die Stadtmauer Halle von Glaucha trennte. Insofern ist die Hochstraße nichts weiter, als eine (natürlich nicht beabsichtigte) Wiederbelebung der historischen Situation.

Bei der Finanzlage der Stadt sehe ich nicht die geringste Chance, dass das berechtigte Anliegen realisiert werden kann.

Langfristig müsste ein Tunnelprojekt realisierbar sein und unbedingt in das aktuelle integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) aufgenommen werden. Für die Franckeschen Stiftungen, für das historische Stadtbild, das städtische Leben sowie für Halle's gesamte Zukunft wäre eine Realisierung ein unschätzbare Gewinn.

Foto: Daniel Herrmann



Wir glauben, es gibt zur Zeit wichtigere Dinge zu erledigen als einer abstrusen Idee anzuhängen. Die angestrebte Diskussion ist doch weltfremd.

Heute erscheint mir Ihr Vorhaben wenig aussichtsreich angesichts der nicht nachvollziehbaren Entscheidungen der Stadtverwaltung ohne Geld und vernünftigen Stadtarchitekten, z.B. die sinnlose Straßenbahnführung von Halle-Neustadt zum Hauptbahnhof

Die Beseitigung der Hochstraße ist absolut dringlich, der Tunnel wäre von Anbeginn finanzierbar gewesen, stattdessen sind unsinnige Verkehrsprojekte entstanden (Straßenbahn von Halle-Neustadt etc.).



Foto: Daniel Herrmann

Sollte die Flucht aus Halle weiterhin anhalten, wäre die Hochstraße eines Tages überflüssig

Die Hochstraße ist ein hässliches Relikt aus der DDR-Zeit. Auf ihr führte einmal der Weg aus dem vermeintlich alten, überkommenen Halle hin zur neuen sozialistischen Stadt Halle-Neustadt. Das war das Konzept der Hochstraße mit der Folge, dass fortan Halle an Halle-Neustadt als eigenständiger Stadt gemessen wurde.

Allenfalls sollten nach meiner Meinung kurzfristig Maßnahmen an der Hochstraße realisiert werden, die in Form einer seitlichen Beplankung aus Plexiglas oder sogar einer Einhüllung ebenfalls in eine Plexiglas-Hülle sowohl für ausreichenden Lärmschutz als auch für eine Senkung der Feinstaubbelastung sorgen.



Die Diskussion zum Abriss der Hochstraße ist wieder mal eine Demütigung der Menschen, welche in der DDR gelebt und gearbeitet haben.

Ohne Hochstraße würde die Stadt aufblühen und wieder atmen können. Endlich wäre die Stadt wieder eine Einheit.

Alles, was in einer Kommune städtebaulich geplant und realisiert wird, sollte an der Auswirkung auf die städtische Lebensqualität gemessen werden. Die Hochstraße stellt in dieser Frage einen enormen Störfaktor dar.

Die Hochstraße ist als wichtige Verkehrsader unersetzlich.



Die damaligen Verkehrsplaner wiesen auf die Notwendigkeit einer zweiten stadtnahen Verkehrsverbindung parallel und südlich zur Hochstraße hin, etwa mit Anbindung an die B 80 und die heutige Osttangente nördlich des HKW-Dieselstraße.

Zum heutigen Zeitpunkt hätte die damals so genannte Entlastungstrasse, wenn sie dann auch städtebaulich untersetzt worden wäre, eine gute mögliche Entlastung- bzw. Ersatzlösung für die jetzige Hochstraße bieten können.

Mit dem Bau der Hochstrasse wurde eine tiefe Wunde in das historische Gesicht von Halle geschlagen, die sich aber selbst durch den Abriss dieser eigentlich nun unverzichtbaren Verkehrsverbindung nicht wieder Schließen lässt. Viele Gebäude sind unwiederbringlich verschwunden.

Ich beteiligte mich ab Oktober 1967 an der Erarbeitung verkehrsplanerischer Unterlagen für den Bereich der vorgesehenen Hochstraße. Nach nunmehr 40 Jahren beschäftige ich mich gemeinsam mit ehemaligen Fachkollegen in einer 2008 gebildeten „Interessengruppe Verkehrsplaner Halle“ intensiv mit der stadt- und verkehrsplanerisch äußerst komplizierten Problematik hinsichtlich der Vision eines langfristigen Rückbaus oder Teilrückbaus dieser Hochstraße.

Foto: Tore Dobberstein



Ich lag vor etwa 30 Jahren mehrere Wochen im Elisabeth Krankenhaus, genau gegenüber der Hochstraße, und war dem fürchterlichen Lärm rund um die Uhr ausgesetzt. Meine 7 Zimmergenossen empfanden es ebenso, schiefen aber wie die Murmeltiere. Doch es war nun mal so; trotz des Lärms kann man sehr wohl schlafen. Das bedeutet nicht, dass ich diesen Lärm akzeptiere oder gar als angenehm empfinde.

Als ehemaliger Oberbauleiter der Hochstraße Halle im Zuge der B80 bin ich über die konstruktive Diskussion in der Bürgerinitiative erfreut. Der „alte“, aber mit seinen Variantenuntersuchungen immer noch aktuelle Generalverkehrsplan beinhaltet Trassenkorridore, deren Nutzung überprüft werden müsste. (Auszug aus einer ausführlichen Zuschrift mit Vorschlägen für Lösungsmöglichkeiten)



Sonderfall Halle: Bewahrung der historischen Stadtstruktur

Bis zum Beginn des großen DDR-Stadtumbaus Mitte der 60er Jahre sah das Straßennetz in Halle im Wesentlichen so aus wie um 1900. Damals, in der wachstumsstarken Gründerzeit, erhielt die Stadt ihre großen Entwicklungsschübe. Im Norden entstanden das Paulusviertel und das Mühlwegviertel, im Süden die südliche Innenstadt bis zum Südfriedhof. Die städtischen Entwicklungsmotoren, die Halle zur modernen Großstadt machten, waren neben der allgemeinen Industrialisierung der Ausbau des Hauptbahnhofes, die Universität, die Kliniken und zahlreiche moderne zentrale Versorgungseinrichtungen. Der Autoverkehr zählte noch nicht dazu. Die aufblühende Bürgerstadt präsentierte sich im öffentlichen Raum. Der Altstadtring wurde vervollständigt mit allen wichtigen Plätzen; als neue Verbindung nach Norden entstand die Neuwerkstraße entlang der Saale.

Interessant und für die weitere Entwicklung der Stadt von außerordentlicher Bedeutung ist, dass diese historische Struktur nicht nur den Krieg überdauerte, sondern sich nahezu unverändert bis in die 1960er Jahre hielt, von einigen punktuellen Eingriffen abgesehen. Ein seltener Fall, auch für ostdeutsche Großstadtverhältnisse. Überall vollzog sich der mehr oder weniger autogerechte Umbau der Städte. Im stark motorisierten Westen schneller und oftmals auch rigoroser als im weniger motorisierten, dafür aber mehr auf öffentlichen Nahverkehr setzenden Osten. Kaum eine größere Stadt, die sich dieser Herausforde-

Wie es zur Hochstraße kam



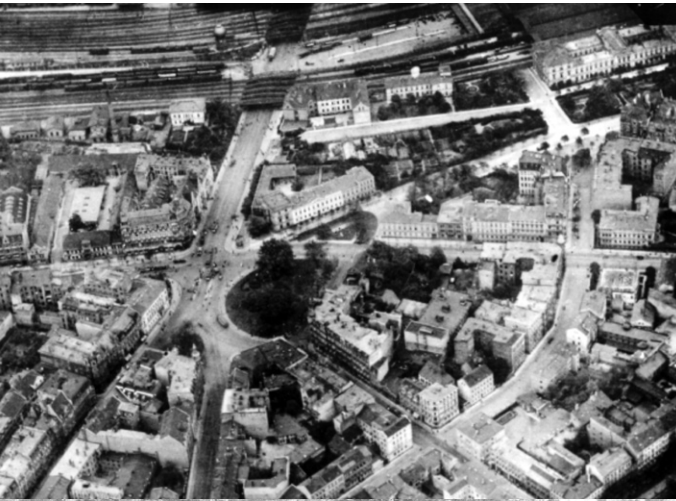
Halle 1906 (mit 174.000 Einwohnern) und 1952 (mit 264.000 Einwohnern). Dazwischen liegt ein halbes Jahrhundert und der 2. Weltkrieg. Dennoch hat sich die Struktur kaum verändert. Halle blieb die alte Straßenbahn- und Fußgängerstadt bis zum Ausbau der Doppelstadt. (Beilage zum Halleschen Adressbuch, 1906. Phönix Übersichtsplan, 1952. Ausschnitte)

Die Instrumentarium stellte: mit dem Bau von Cityringen, Entlastungsstraßen und Tangenten, dem immer weiteren Ausbau autogerechter Straßenknoten, dazu dem Bau öffentlicher Großgaragen im Stadtkern und vielem mehr. Als wichti-

ges Instrument erwies sich der Ausbau des Fernstraßennetzes einschließlich der Autobahnen und das Bestreben der Städte, diese als durch den Bund finanzierte Umfahungsstraßen für die überlasteten Kernstädte zu nutzen.

Nicht so in der vom Kriege kaum versehrten Stadt Halle. Zwar wuchsen auch

hier die Belastungen durch zunehmenden Autoverkehr, und insbesondere der Riebeckplatz wurde bald ein Sorgenkind. Aber im Großen und Ganzen blieb Halle in seiner Struktur die Straßenbahn- und Fußgängerstadt der Jahrhundertwende. Ein Sonderfall.



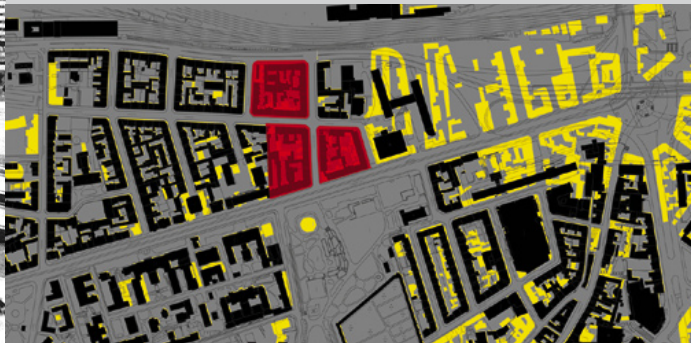
Riebeckplatz

Der Verkehrsumbau in der Innenstadt begann am Riebeckplatz, der 1965 bis 1967 noch vor dem Bau der Hochstraße als größter innerstädtischer Verkehrskreis der DDR ausgebaut wurde. Der alte „siebenstrahlige Stern“, in seinem Rang gleich hinter dem Marktplatz stehend, wich einem großen Verkehrsraum. Eine Kontinuität wurde allerdings gewahrt: mit den Mitteln der Städtebaulichen Moderne wurde das problematische Prinzip zementiert, alle Hauptstraßen auf einen zentralen Punkt in unmittelbarer Nähe der Altstadt zusammen zu führen. Ein Systemfehler.

Der Riebeckplatz in den 1930er Jahren und 1967, kurz nach der Fertigstellung des Kreisels (Fotos: Stadtarchiv Halle)



Für den Umbau des Riebeckplatzes wurde ein ganzes Quartier in der Innenstadt beseitigt (gelbe Farbe). Die Grafik zeigt den Umbauschwerpunkt an der Magdeburger Straße. Rot: eine zur Zeit laufende Sanierungsmaßnahme. (Grafik Andreas Weber)



Das alte Straßennetz blieb nahezu unverändert

Das Netz der Hauptverkehrsstraßen zeichnet die Nord-Süd-Ausrichtung der Stadt nach und war zugleich Grundlage für diese Entwicklung. Auf den über Jahrhunderte unveränderten Trassen führen die Fernstraßen nach Leipzig und Merseburg im Süden bzw. Südosten, nach Magdeburg und Berlin im Norden bzw. Nordosten. Die nach dem östlich gelegenen Delitzsch führende Verbindung durchbrach diese Hauptausrichtung nicht, ebenso wenig die Straße nach Westen in Richtung Mansfeld und Eisleben; sie führt über die lange Zeit einzige Saalebrücke der Stadt. Noch nachrangiger war die Verbindung nach Kröllwitz und ins Harzvorland im Nordwesten der Stadt, die erst Anfang des

20. Jahrhunderts durch die „steinerne“ Kröllwitzer Brücke gefestigt wurde.

Charakteristisch ist, dass diese Hauptverbindungsstraßen schon vor Beginn der Verstädterung und Industrialisierung an einem Punkt vor der damaligen Stadt – der heutigen Altstadt – zusammen trafen, nicht etwa im Stadtkern. Dieser später so genannte Riebeckplatz übernahm schon früh die Rolle eines Verteilers sowohl für den Fernverkehr wie den Stadtverkehr. Als „siebenstrahliger Stern“ entwickelte er sich zum repräsentativen Platz mit urbanem Flair, in seinem Rang gleich hinter dem Marktplatz stehend.

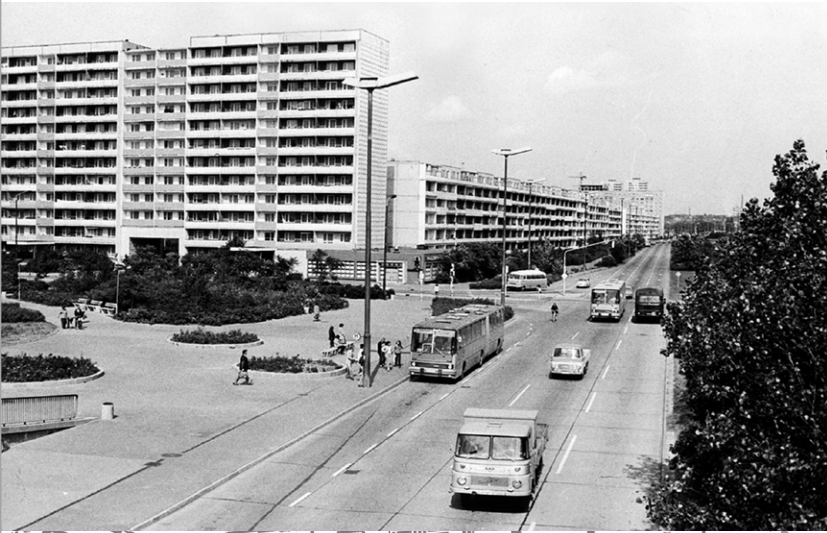
Das war die Ausgangssituation vor Beginn des großen Stadtumbaus Mitte der 60er Jahre. Darin eingebunden lag das städtische Straßennetz mit den auf den Promenadenring stoßenden radialen Zu-

fahrtsstraßen zur Altstadt und dem Erschließungsnetz der übrigen Stadtteile.

Durch den Bau von Neustadt und Magistrale wurde dieses System einerseits durch die neue Ost-West-Ausrichtung durchbrochen, andererseits fortgesetzt durch den Ausbau der Drehscheibe Riebeckplatz. (Der Platz wurde 1946 in Thälmannplatz umbenannt; hier bleiben wir durchgehend bei der ab 1989 wieder geltenden Bezeichnung Riebeckplatz). Beides wurde zur Belastung für die weitere Stadtentwicklung.

Neustadt sorgt für den Verkehrsumbau in Halle

In dieser Form wäre Halle den Anforderungen an die Motorisierung, die auch in Ostdeutschland Ende der 70er Jahre



Magistrale in Neustadt mit Blick Richtung Altstadt (Archiv Mitteldeutsche Zeitung)
 Stalinallee in Ost-Berlin mit Blick Richtung Zentrum (Landesarchiv Berlin)

Magistrale

Sie war fester Bestandteil sozialistischer Großstadtplanung, beim Wiederaufbau ebenso wie beim Bau der Neuen Städte. Vorbild war auch für Neustadt die Stalinallee in Ost-Berlin, die als „Erste sozialistische Straße“ bereits ab 1952 errichtet wurde. Richard Paulick wirkte bei beiden Projekten maßgeblich mit. Beide Aufnahmen stammen aus der Zeit um 1975. Die Magistrale verbindet die beiden Stadthälften der Doppelstadt Halle. Nur in Neustadt übernimmt sie die ihr zugedachte städtebauliche Rolle, während ihre östliche Fortsetzung eine anbaufreie Schnellstraße ist, 700 Meter davon als innerstädtische Hochstraße. In dieser Form und mit ihrer großen Länge von sechs Kilometern zwischen Eselsmühle und Riebeckplatz stellt sie einen besonderen Typus dar.

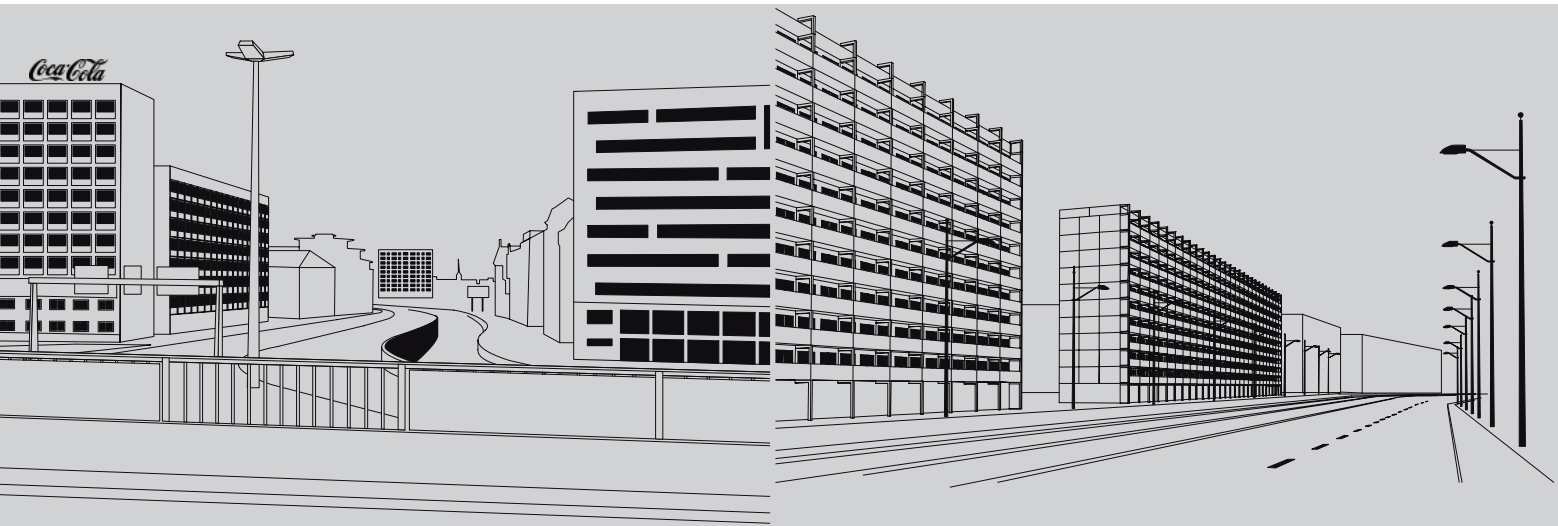
deutlich anstieg, nicht gewachsen gewesen, auch ohne Neustadt. Die Frage war nur, wann und wie sich diese Anpassung vollziehen würde.

Die Antwort kam gewissermaßen mit einem Schlag, nämlich mit der Entscheidung der DDR-Führung, Halle zum Zentrum der ostdeutschen Chemieindustrie zu machen und dafür die Chemiarbeiterstadt, die erst Halle-West und später Halle-Neustadt hieß, als eine der größten Großsied-

lungen überhaupt zu bauen. (Beschluss des Politbüros der SED vom 17.09.1963) Fünf Jahre zuvor hatte man den Standort westlich der Saale bereits festgelegt und vergleichsweise konventionelle Pläne für einen neuen Wohnbezirk der Stadt Halle vorgelegt, eine aufgelockerte Siedlung, zur Saale und zur Altstadt hin orientiert. Jetzt aber sollte dort in kurzer Zeit das umfangreichste Neubauvorhaben der DDR und die bis heute größte Planstadt ent-

stehen, die jemals in Deutschland errichtet wurde.

Der Wille zur ganz großen Geste prägte dieses Vorhaben von Anbeginn, er zeigt sich auch in der Magistrale. Die große, der Selbstdarstellung des politischen Systems dienende Paradestraße gehört zum festen Repertoire sozialistischer Großstadtplanung, bei den Wiederaufbaumaßnahmen in Dresden, Berlin und Rostock ebenso wie bei den Neuen Städten Eisenhütten-



Ästhetik

„Weiträumige Ensembles und großzügige Räume, die vor allem im Durchfahren erlebt werden“. Das ist der Anspruch, der in den 1960er Jahren an den Städtebau gestellt wurde (Die städtebauliche Konzeption der Straßen und Platzräume im Stadtzentrum. Stadtplankommission, Nr.517 Stadtarchiv Halle).

Die besondere Ästhetik von Magistrale und Hochstraße versuchen die beiden Grafiken nachzuzeichnen (Uta Kneffling, aus hallesneustadt-führer, 2006)

Riebeckplatz. Blick auf die Franckestraße
Magistrale in Neustadt

stadt, Hoyerswerda und Neustadt. Großes Vorbild war die schon in den 1950er Jahren begonnene Stalinallee in Ostberlin, auch für Neustadt. Aber zur Magistrale im beschriebenen Sinne wurde sie dort nur innerhalb der Großsiedlung, während die östliche Fortsetzung mit Saale- und Innenstadtquerung eine anbaufreie Schnellstraße ist. In dieser Form und mit ihrer großen Länge von sechs Kilometern zwischen Eselsmühle und Riebeckplatz stellt sie einen besonderen Typus dar.

Wie kombiniert man eine aus dem Boden gestampfte Großsiedlung für mindestens 100.000 Einwohner mit einer historisch gewachsenen Stadt von damals 265.000 Einwohnern? Wenn der Begriff Kombinieren denn zutreffend ist. Bedenkt man, dass vom ersten Spatenstich 1965 bis zur Erreichung des ehrgeizigen Planziels von 100.000 Einwohnern im Jahre 1980 gerade einmal 15 Jahre einkalkuliert wurden (das Planziel wurde um nur 10 Jahre überschritten), dann handelte es sich

eher um eine „einmalige Konfrontation“ (Architekturführer Halle). Dass damit ein grundlegender Paradigmenwechsel der Stadtentwicklung vollzogen werden sollte, ist bekannt und vielfach beschrieben worden. Hier ist vor allem die abrupte Konfrontation zwischen der über 1200 Jahre in Nord-Süd-Richtung gewachsenen alten Stadt und der Ost-West-Ausrichtung zur gegenüber liegenden Großsiedlung von Interesse. Wie sollte das verkehrlich bewältigt werden?

Alles schnell!

Den Verkehrsausbau betrieb man am Anfang nicht minder schnell als den Wohnungsbau. Aber bald wurde deutlich, dass die politisch propagierte „Lösung der Wohnungsfrage“ in Halle offenbar einfacher zu erreichen war – zumindest nach damaligen Ansprüchen – als die Lösung der Verkehrsfrage. Speziell die Problematik des Autoverkehrs wurde spätestens

mit dem Ausbau Halles zur neuen Doppelstadt in großer Deutlichkeit aufgeworfen. 1967 ließ der Oberbürgermeister in Halle ein eigenes Büro für Verkehrsplanung einrichten, eine damals außergewöhnliche Maßnahme. 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. Sie dachten großzügig, und die von ihnen geplanten Straßenbaumaßnahmen waren nicht minder radikal als der Bau der Großsiedlung. Aber im Gegensatz zum Städtebau wurde – wie noch zu zeigen sein wird – nur ein kleiner Teil des von ihnen für notwendig gehaltenen Verkehrsbaus verwirklicht. Dazu gehört die Hochstraße. Der allergrößte Teil blieb unverwirklicht, vor allem weil die Mittel fehlten.

Das kann man auf der einen Seite begrüßen, weil der Stadt weitere massive Eingriffe erspart wurden, die dem Eingriff

Grundsteinlegung für das Neubaugebiet Brunos Warte am Südrand der Altstadt am 10.02.1984 in Anwesenheit von Horst Sindermann. Die Hochstraße war Teil der so genannten „Städtebaulichen Rekonstruktion“, einer umfassenden Strategie zum Umbau der Innenstadt, der zahlreiche Altbauten zum Opfer fielen. Links im Bild die Moritzkirche.



durch die Hochstraße nahe oder sogar gleich gekommen wären. Andererseits blieb die Problematik des Straßenverkehrs unbewältigt. Die stand auch ohne den Ausbau von Neustadt an, wurde dadurch aber erst richtig verschärft.

Man kann verschieden über das städtebauliche Erbe von Neustadt und die Städtebauliche Moderne denken. Das verkehrliche Erbe blieb für Halle nachhaltig belastend, der Weg dahin ist aufschlussreich und wird im Folgenden beleuchtet.

Mit der Schiene zu den Großkombinaten, mit dem Auto zur Altstadt

Der Widerspruch zwischen Planungsanspruch und Wirklichkeit ist kennzeichnend für die großen Verkehrsprojekte der damaligen Zeit. Interessant ist zunächst, dass für Neustadt geradezu lehrbuchhaft ausgeführt wurde, was der alten Stadt Halle verwehrt wurde: die Umgehungsstraße B80 hält den Durchgangsverkehr aus der Großsiedlung heraus, eine leistungsfähige Schnellbahnverbindung sichert die zügige Abwicklung des Berufsverkehrs zu den im Süden gelegenen Großkombinaten der Chemie; darüber hinaus auch im Zuge des geplanten und teilweise verwirklichten S-Bahnringes zu weiteren Arbeitsplatzstandorten in der Stadt.

Im Gegensatz dazu stehen die Maßnahmen, die zur verkehrlichen Verknüpfung zwischen Neustadt und der alten Stadt ergriffen wurden. Ein Widerspruch, der dadurch verschärft wurde, dass sich hier die Bezirksleitung der SED Halle über die

Stadt hinwegsetzte und in Person ihres 1. Sekretärs unmittelbar in die Umsetzung eingriff, bis zur Gestaltung der Baumaßnahmen. Diese Vorgaben „von oben“ erschwerten die ohnehin komplizierte Aufgabe zur Bewältigung des Autorverkehrs in Halle und lenkten sie in eine problematische Richtung.

Das betraf als erstes den Verzicht auf eine Schienenverbindung zur alten Stadt. Nur der Raum für die von den Planern gewünschte Straßenbahnverbindung zwischen Neustadt und der Altstadt konnte in der Magistrale frei gehalten werden, und dies auch nur inoffiziell. Der Vorrang des öffentlichen Personennahverkehrs, für die Straßenbahnstadt Halle wie für viele andere ostdeutschen Großstädte ein anerkanntes Markenzeichen, wurde aufgegeben zugunsten einer ausschließlich auf den Autoverkehr (einschließlich des Busverkehrs) ausgerichteten Direktanbindung von Neustadt an die alte Stadt. Hinzu kam die Beseitigung zweier bestehender Straßenbahnlinien vom Riebeckplatz in die Innenstadt zum Markt und zum Rannischem Platz. Hier wurde ohne Not gegen die anerkannte Praxis und auch gegen die erklärten Ziele der damaligen „Generalverkehrsplanung“ verstoßen. Sucht man nach Erklärungen, dann bietet sich das Phänomen „Riebeckplatz“ an. Die genannten Straßenbahnverbindungen hätten womöglich den ehrgeizigen Idealplan für diesen größten Verkehrskreisel der DDR gestört.

Damit sind wir beim Straßenbau. In einer Zeit, als man durch Entlastungstangenten und Umgehungsstraßen die Kernstädte

vom Autoverkehr zu entlasten begann, geschah in Halle mit dem Ausbau des Riebeckplatzes und der Hochstraße in unmittelbarer Altstadt Nähe das Gegenteil. Wieder ein Sonderfall. Man muss beim Riebeckplatz ansetzen, will man die Entscheidung für die Hochstraße und die damit verbundenen Folgeprobleme verstehen. Auch hier bestimmten die politischen Vorgaben von der Bezirksleitung bis zum Politbüro die Richtung und sogar die Gestaltungsdetails von Platzform und Verkehrsführung. Schon die erste, funktional kaum begründete Hochstraße über den Riebeckplatz gehörte dazu. Sie wurde bewusst mit großer Geste in Nord-Süd-Richtung über den Kreisel geführt, drei Jahre vor dem Bau der Hochstraße nach Neustadt.

Die großen Verkehrsprojekte werden „von oben“ durchgesetzt

Auch auf dem Felde der Straßenplanung wurde die Stadtpolitik von der Bezirkspolitik ausmanövriert. Sie wollte aus dem Riebeckplatz nicht nur für die Stadt, sondern für den gesamten Bezirk Halle den repräsentativen Knotenpunkt für den Autoverkehr machen. Originalton 1968: „Der Thälmannplatz ist der wichtigste Verkehrsknoten im industriellen Ballungsgebiet des Bezirkes Halle. Er bildet das Zentrum des Hauptachsenkreuzes des Generalverkehrsplanes des Bezirkes als auch der Stadt Halle“ (Stadtarchiv Halle. Signatur 517). Fast zeitgleich mit dem Baubeginn in Neustadt, im Juli 1965, begann hier der halleche Stra-

„Wir sind dabei, die unseligen Spuren der Riebecks zu verwischen“

Die offizielle Sicht 1967

Natürlich stören noch die alten Mietshäuser mit den dunklen Hinterhöfen. Aber was kümmert's uns, wo wir wissen, dass ihr Schicksal bereits besiegelt ist. Auf den Reißbrettern der Architekten und Ingenieure entstanden moderne, vielgeschossige Hochhäuser, die an ihre Stelle rücken.

Wir sind dabei, die unseligen Spuren der Riebecks zu verwischen. Und nicht lange währt es mehr, bis sich über die glatten Betonbahnen der Hochstraße und das darunter liegende Rund des Kreisverkehrs in endloser Schlange der Verkehr ergießt – von und nach unseren Chemiegiganten, von und nach Leuna, Buna, Bitterfeld, Wolfen, Gölzau – in alle Himmelsrichtungen.

Und hinter allem die solide Kulisse einer modernen Großstadt. Denn wir verleihen diesem Platz das Gepräge unserer Zeit: einer der Knotenpunkte des fünfstmächtigsten Industriestaates in Europa zu sein, das Tor zur Chemiemetropole.

Stadtleitung Halle der SED und der Stadtreaktion der „Freiheit“. Chronik eines Platzes. Halle 1967. (Auszug)



Richard Paulick (1903–1979). Der Bauhaus-Schüler und Mitarbeiter von Walter Gropius gehörte zu den einflussreichsten Architekten der DDR. Von 1963 bis 1968 (dem Jahr des Baubeginns der Hochstraße) war er Chefarchitekt von Halle-Neustadt.

Horst Sindermann (1915–1990). Bis 1971 1. Sekretär der Bezirksleitung der SED Halle, danach Präsident der Volkskammer der DDR. Er repräsentiert den dominierenden Einfluss der SED auf nahezu vier Jahrzehnte hallescher Stadtentwicklung. Neben dem Bau des Riebeckplatzes beeinflusste er auch maßgeblich den Bau der Hochstraße.

Benverkehrsumbau. Immer noch ohne einen konkreten Plan für die Anbindung von Neustadt opferte man dem großen Kreisel ein ganzes Stadtquartier beidseits der Magdeburger Straße, zwischen Stadtpark und nördlichem Abschluss der Merseburger Straße. Erst drei Jahre später war geklärt, wie Neustadt mit der alten Stadt verbunden werden sollte.

Für dieses Leitbild war es konsequent, auch Neustadt über eine Hauptverkehrsstraße an den Riebeckplatz anzubinden. Erst mit diesem vierten Arm erfüllte er die ihm zugeordnete Rolle als große Drehscheibe komplett. Ebenso komplett war nun aber auch das, was später als schwerwiegender Systemfehler des halleschen Straßennetzes erkannt wurde, die „Falle von Halle“. Alle Hauptverkehrsströme werden nun über die durch Halle führenden Fernstraßen auf einen zentralen Punkt in die Innenstadt hinein geführt, über die später so bezeichneten Bundesstraßen B6, die B100, die B91 und die von Neustadt neu dazu kommende B80, die ihrerseits noch einmal den Verkehr von sieben Landstraßen bündeln.

Die Zementierung der historischen Netzstruktur mit modernen Mitteln.

Das Gegenteil wäre nach den anerkannten Grundsätzen der Verkehrsplanung richtig gewesen: die Verkehrsströme umzuleiten, zu verteilen und den innerstädtischen Hauptknotenpunkt zu entlasten. Diesmal der Originalton aus den „Sechzehn Grundsätzen des Städtebaus“ (am 27.07.1950 von der Regierung der DDR beschlossen): „Der Verkehr darf die Stadt nicht zerreißen. Der Durchgangsverkehr ist aus dem Zentrum zu entfernen und um die Stadt herum zu führen.“ Die städtischen Verkehrsplaner versuchten ganz in diesem Sinne, die Magistrale im Süden um die Innenstadt herum zu führen. Eine ähnliche Variante ist in dem vom Chefarchitekten Richard Paulick unterzeichneten „Generalbebauungsplan für die Chemiarbeiterstadt Halle West“ von 1965 zu sehen. Er spaltet die Magistrale auf in einen nördlichen, zum Riebeckplatz führenden und einen südlichen Ast, der ab Neustadt in Höhe der Straße An der Feuerwache zwischen Saline-Insel und Rabeninsel zur Innenstadt geführt wird.

Diese südliche Trasse blieb bis heute im Gespräch. Der Plan ist das einzige bislang auffindbare Dokument aus dem Büro des Chefarchitekten zum konzeptionellen Zusammenhang zwischen Neustadt und Riebeckplatz.

So eindeutig wie oft angenommen war dieser Zusammenhang demnach nicht.

Als dann alles nur auf die eine der von Paulick vorgeschlagenen beiden Trassen hinauslief – auf die nördliche Trasse entlang der Altstadt – versuchte man zunächst, die Hochstraße so kurz wie möglich zu halten. Die in Verlängerung der hoch liegenden neuen Saalebrücke geführte Magistrale sollte mit vier Spuren ebenerdig in den Franckeplatz münden und von dort auf vorhandenem Geländeneiveau zum Riebeckplatz in voller Breite weiter geführt werden. Bei dieser bis 1967 verfolgten und kurze Zeit als „Kleine Hochstraße“ bezeichneten Variante wäre vom Franckeplatz so wenig übrig geblieben, dass die Planer sich genötigt sahen, die Fußgänger in einen Tunnel zu verbannen, ähnlich wie beim Riebeckplatz. Allerdings wäre auch die Abwicklung der



Der Umbau des Umbaus: der Riebeckplatz heute

Der Riebeckplatz im Jahre 2006, kurz nach Fertigstellung des zweiten Totalumbaus innerhalb von vierzig Jahren. Auslöser war das Ziel, Neustadt per Straßenbahn optimal mit der Innenstadt und dem Hauptbahnhof zu verbinden. Damit wurde nachgeholt, was seinerzeit beim Bau von Neustadt politisch unerwünscht war. Im Gegensatz zu seinem Vorgänger ist der neue Kreisverkehr verkehrstüchtig und vor allem fußgängerfreundlich. Aber den Systemfehler konnte er nicht korrigieren: unverändert bündelt der Riebeckplatz die Hauptstraßen der Stadt, auch die Magistrale. (Luftbild Vermessungsamt Halle, © 2009 Aerowest)

vielen Verkehrsströme von und zur Innenstadt sehr kompliziert, wenn nicht unmöglich geworden. Die daraufhin entworfene „Große Hochstraße“ bot dagegen den technischen Vorteil der strikten Trennung zwischen unterer Verteilerebene und oberer Durchfahrebene. Die Brücke erreichte nun von der Saale bis in Höhe der Waisenhausapotheke, wo sie mit dem ansteigenden gewachsenen Gelände zusammen trifft.

Eine ampelfreie Fahrt vom Rennbahnkreuz bis zum Riebeckplatz, ohne jegliche Steigungen, dazu direkte Anbindungen an den Stadtkern! Zumindest für den Autoverkehr war und blieb das die denkbar zügigste Verbindung mit Neustadt. Mit dieser politischen Entscheidung kam der Geist der Zeit offensichtlich besser zum Ausdruck als durch die nicht realisierten Varianten der Fachplaner: der Wille zur großen Geste, der Wunsch, die Stadt im schnellen Durchfahren zu erleben. Und nicht zuletzt der Wunsch, ein triumphales Zeichen gegen die bürgerliche alte Stadt zu setzen. Deutlicher ging es nicht.

Hochstraße als Teil der „Städtebaulichen Rekonstruktion“

Wahrscheinlich ging man mit der 1968 festgelegten endgültigen Trassenführung der Großen Hochstraße auch den Weg des geringsten Widerstandes im Vergleich zu südlich gelegenen Alternativtrassen. Entlang der ehemaligen Stadtmauer war

der Raum etwas weniger „verbaut“ als bei der südlichen Variante. Dort hätte man flächendeckend in den Baubestand eingreifen und dazu ganze Straßennetze umgestalten müssen. Ob Kostengründe wirklich ausschlaggebend waren, wie zuweilen zu hören ist (Ludley/Hörnig, Verkehrsplanung in Halle), überzeugt nicht ganz, angesichts der erheblichen Mehrkosten für die Große Hochstraße gegenüber der Kleinen Hochstraße.

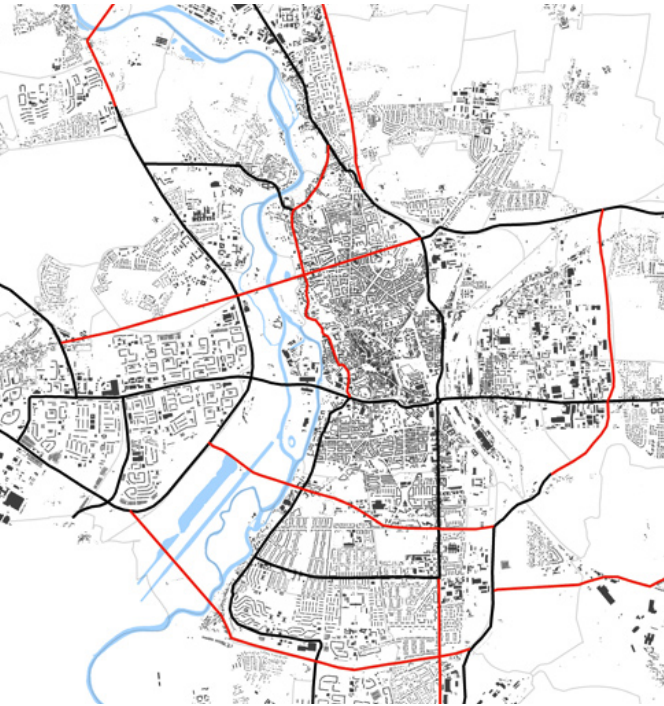
Viel wichtiger dürfte für die Entscheidung gewesen sein, dass nur die gewählte Trasse und alle damit verbundenen Eingriffe mit den Zielen zum Umbau der Altstadt und der unmittelbar angrenzenden Innenstadtbereiche (Glauchau, Quartier am Steg, Große Wallstraße, Geiststraße) korrespondierten und darüber hinaus mit dem Bau von Neustadt. Dieser politisch-städtebauliche Zusammenhang hatte hohe Priorität, und die Magistrale war Ausdruck und zugleich Durchsetzungsinstrument dieser Politik.

Für den rigorosen Umbau des Stadtkerns erfand man das Motto „Städtebauliche Rekonstruktion“, obschon mehr abgerissen und neu gebaut als rekonstruiert wurde. Man versteht es besser im Kontext mit dem politisch vorgegebenen Oberziel „Sozialistische Rekonstruktion der Stadt Halle“. Auch organisatorisch kam dieser Zusammenhang zum Ausdruck, indem neben den Hochbauprojekten auch die Verkehrsprojekte einschließlich der Hochstraße dem „Hauptplanträger

Stadtzentrum“ beim Rat des Bezirkes übertragen wurde. Hier – nicht etwa bei der Stadt – liefen alle Fäden zusammen. Auch das Büro des Chefarchitekten in Neustadt arbeitete dieser Zentrale zu, allerdings ohne die Linie maßgeblich vorzugeben. Zumindest vermitteln die Dokumente des Stadtarchives diesen Eindruck. Woraus ersichtlich wird: die Hochstraße war nicht von vorne herein quasi selbstverständlicher Bestandteil eines Masterplanes der Städtebaulichen Moderne. Der große Wurf kam erst nach mehreren Anläufen zustande und war schon damals umstritten.

Nur drei Jahre nach der Trassenentscheidung, am 7. Oktober 1971 wurde die Hochstraße dem Verkehr übergeben, pünktlich zum 22. Jahrestag der DDR. Unbestritten eine organisatorische Meisterleistung, auch wenn man berücksichtigt, dass ausschließlich baufachliche Belange zu regeln waren. Ansonsten konnte die Planer von damals ja frei schalten und walten, unbehelligt von Eigentumsrechten, Bodenordnung und komplexen planungsrechtlichen Abwägungsgeboten, die heute in aller Regel viel mehr Zeit erfordern als die eigentliche Baudurchführung.

Der Geist der damaligen Zeit kommt auch in dieser alle „störenden“ Belange missachtenden Rigorosität zum Ausdruck, nicht nur in der Wucht und Großzügigkeit des Bauwerkes. Für beides steht die Hochstraße wie kein zweites Projekt dieser Zeit der Städtebaulichen Moderne in Halle.



Brücken und Tangenten

Fünf Saalebrücken und viele Tangenten sieht der Generalverkehrsplan von 1969 vor, um die frisch gebackene Doppelstadt Halle für den Autoverkehr zu rüsten. Der Plan war in verschiedener Hinsicht überzogen. Die rot dargestellten Trassen wurden nicht realisiert, aber einzelne Elemente davon blieben bis heute im Gespräch, zum Beispiel der so genannte mittlere Saaleübergang südlich der Saline-Insel (nach Ludley/ Hörnig, Verkehrsplanung in Halle.2000)

Die Umsetzung des Generalverkehrsplanes: zweischneidig

Manchmal wird übersehen, dass auch die verworfenen Alternativlösungen der städtischen Verkehrsplaner der Stadt große Eingriffe zugemutet hätten. Der im Jahre 1969 beschlossene „Generalverkehrsplan“ (GVP) der Stadt Halle zeigt es aber überdeutlich. Er überzieht die Stadt mit einem dichten Netz von meist vierspurigen Hauptverkehrsstraßen, darunter eine neue Tangente westlich der Altstadt entlang der Saale in Verlängerung des Böllberger Weges und eine Tangente quer durch die nördliche Innenstadt, über Ziegelweise und Peißnitzinsel hinweg. Vier (!) weitere Saalebrücken sollten das sechsspurige Brückensystem der Magistrale und die beiden kleineren Brücken in der Mansfelder Straße und in Kröllwitz ergänzen, um die beiden Stadthälften zu verbinden. Stadt und Saalelandschaft wären danach kaum wieder zu erkennen gewesen. Der Plan enthält auch eine zunächst als Alternative zum innerstädtischen Abschnitt der Magistrale angestrebte südliche Umgehungsstraße. Sie folgt im Prinzip dem „Generalbebauungsplan“ von Richard Paulick

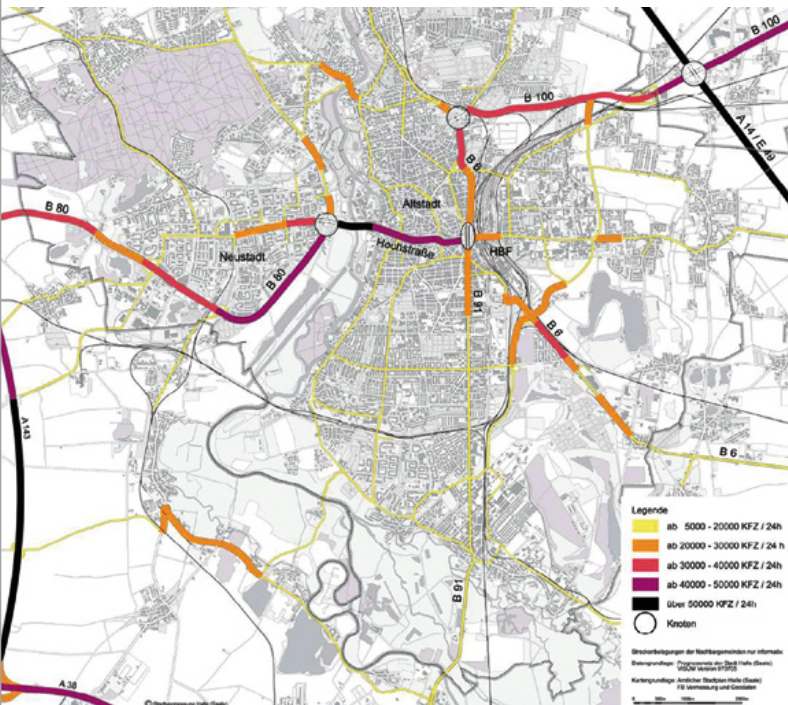
aus dem Jahr 1965 mit einer neuen Saalebrücke südlich der Saline-Insel, die als Südtangente ohne große Rücksichtnahme auf Bau- und Straßenbestand durch die südliche Innenstadt hindurch bis zur Merseburger Straße in Höhe des Kreuzungspunktes mit der Huttenstraße weiter geführt werden sollte.

Der „GVP“ war nicht nur städtebaulich, sondern auch verkehrstechnisch und nicht zuletzt wirtschaftlich völlig überzogen. Dennoch offenbart das Konzept ein Stück bittere Wahrheit: den Grundkonflikt zwischen wachsendem Autoverkehrsaufkommen und gewachsener Stadtstruktur, der nicht länger verdrängt werden konnte. Im Ergebnis bekam Halle auf der östlichen Saalseite die Hochstraße, dazu weitere Schnellstraßen wie die Paracelsustrasse, den Böllberger Weg und den Autobahnzubringer Berliner Straße. Sie blieben als Torso des ursprünglich viel größer geplanten Hauptstraßennetzes übrig.

Halle weist immer noch eines der sparsamsten Straßennetze auf im Vergleich mit anderen Großstädten ähnlicher Größe. Das hängt natürlich mit der kompakten Siedlungsstruktur zusammen, ist aber auch dadurch begründet, dass der „autogerechte“ Stadtumbau da-

mals abgebrochen wurde. Das Resultat ist nachhaltig zweischneidig. Der Stadt mangelt es bis heute an richtig gelegenen, mit dem Fernstraßennetz sinnvoll verbundenen Umfahrungen. Es mangelt ihr auch an Flussquerungen zur Verknüpfung der beiden Stadthälften. Dass Halle auch hier eine Sonderstellung einnimmt, zeigt der Vergleich mit vielen anderen Flussstädten wie Magdeburg, Bonn, Mannheim/Ludwigshafen, Regensburg, Würzburg usw., wo zwei oder gar drei mehrspurige Brücken, darunter auch Autobahnbrücken das Normale sind. Andererseits behielt die alte Stadt Halle eben dadurch ihren Sonderstatus als weitgehend erhaltene Großstadt mit einer viel gepriesenen urbanen Qualität. Dies aber um den Preis chronischer Verkehrsprobleme, mit Staus, einem landesweit einmaligen Unfallschwerpunkt Riebeckplatz, komplizierten Straßenknoten und Wegeführungen, die Fremden die Orientierung erschweren. Und um den Preis eines zerstörten Stadtraumes südlich der Altstadt.

Die vielen Kritiker der chronischen Verkehrsprobleme sollten diesen Zusammenhang ebenso bedenken wie die vielen Anhänger der historischen Stadtgestalt.



Verkehrsströme

Über die Hochstraße fahren an einem normalen Werktag über 40.000 Autos (violett), über die Saalebrücken sogar mehr als 72.000 Autos (schwarz). Das entspricht der Belastung einer gut befahrenen Autobahn, wie zum Beispiel der A14 (rechter Bildrand). Alle anderen Straßen im Stadtgebiet sind weit weniger belastet (gelb: bis 20.000, orange: bis 30.000, rot: bis 40.000 Autos pro Tag).

Die Magistrale bündelt alle nur denkbaren Verkehrsströme zwischen den beiden Stadthälften. Der größte Teil davon entsteht in der Stadt selbst, der geringste Teil ist gesamtstädtischer Durchgangsverkehr. Das gilt auch für die Hochstraße. Über die Knoten Glauchaer Platz, Franckeplatz und an der Waisenhausapotheke erreichen die Autofahrer auf direktem Wege die Altstadt und die Innenstadt. Aber der größte Verkehrsstrom fährt auf der Hochstraße an der Altstadt vorbei zum Riebeckplatz und von dort in alle Richtungen. In umgekehrter Richtung ist es ebenso. (Grafiken Stadtplanungsamt, Ausschnitt).



Die neue Hauptschlagader der Stadt

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.

Heute, fast 40 Jahre nach ihrer Fertigstellung, transportiert die Magistrale an einem normalen Werktag zwischen Rennbahnkreuz und Riebeckplatz 42.000 Kraftfahrzeuge im Bereich der Hochstraße

und 72.000 Kraftfahrzeuge im Bereich der Saalebrücken, darin enthalten etwa 6.000 LKW. Das entspricht der Belastung einer sehr gut befahrenen deutschen Autobahn. Dazu kommen die Fahrzeuge, die sich unter der Hochstraße auf den beiden Knoten Glauchaer Platz und Franckeplatz sowie auf den Rampen bewegen. Teilweise gehen sie in dem Verkehrsstrom der Magistrale auf, teilweise bewegen sie sich unabhängig davon auf der unteren Ebene. Am Franckeplatz sind dies noch einmal etwa 13.000 Fahrzeuge, am Glauchaer Platz noch sehr viel mehr.

Der größte Teil der Verkehrsteilnehmer auf der Magistrale nutzt die Hochstraße, um den Altstadtraum zu durchqueren

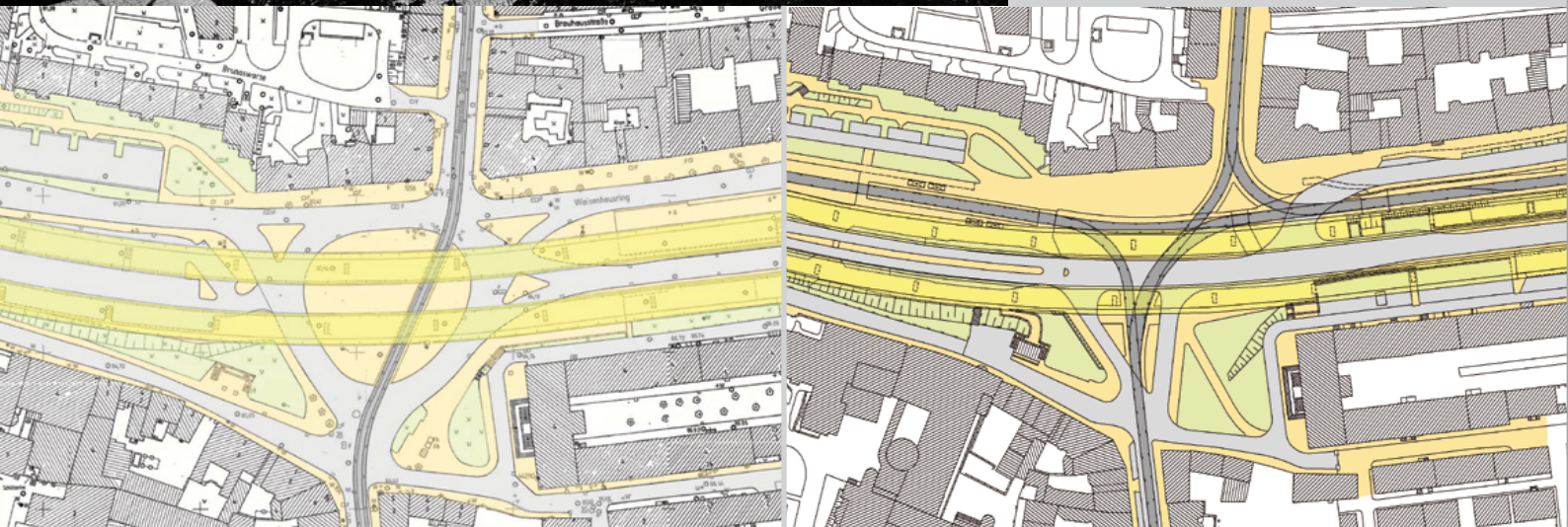
und sich am Rennbahnkreuz und am Riebeckplatz in alle Richtungen zu verteilen. Das sind heute auf der Hochstraße etwa 40.000 Fahrzeuge. Bezogen auf den südlichen Altstadtraum ist dies Durchgangsverkehr und damit gewissermaßen die kritische Masse der Fahrzeuge, die verlagert werden müsste, wenn man die Hochstraße beseitigen will. Wie viele Fahrzeuge davon wiederum in der Stadt verweilen und wie viele die Hochstraße nur nutzen, um über die Fernstraßen durch die Stadt hindurch zu fahren, wird man bald genauer wissen, wenn die im Sommer 2009 erfolgten Zählungen der Verkehrsströme ausgewertet worden sind. Dieser gesamtstädtische Durch-



Urbane Qualitäten

Der Franckeplatz Ende des 19. Jahrhunderts mit der Neuen Promenade, die den Raum zwischen Altstadt und Franckeschen Stiftungen repräsentativ gestaltet. Straßen und „Elektrische“ sind ins Grün eingebettet. Diese Raumlagerung hielt sich bis in die 1960er Jahre. (Postkarte 1894, Stadtarchiv Halle)

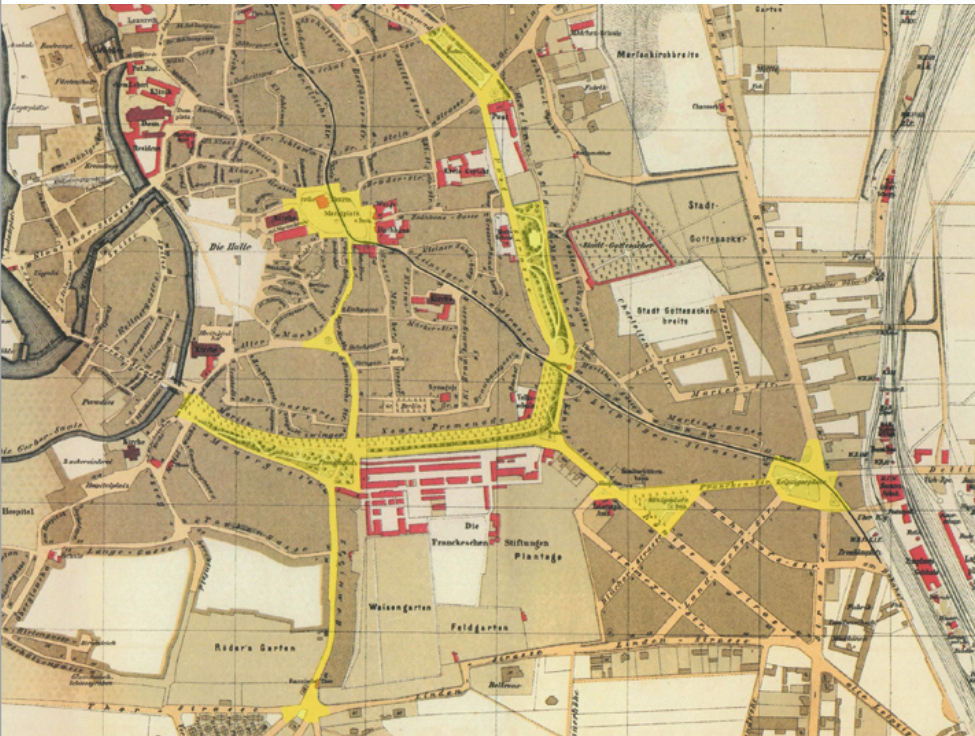
Zweimal Franckeplatz: Nach dem Bau der Hochstraße 1971 (unten links) und nach dem Bau der Straßenbahn von Halle-Neustadt zum Hauptbahnhof 2005 (unten rechts). Das Straßensystem der unteren Ebene und die obere Ebene der Hochstraße funktionieren unabhängig voneinander. Der Vorrang des Straßenbahnverkehrs führte 2005 zu einer Reduzierung der Straßenflächen und schuf mehr Raum für Fußgänger auf der Altstadtseite. Aber der umgebaute Knoten hat heute seine Belastungsgrenze erreicht.



gangsverkehr bildet den geringsten Teil der Verkehrsströme auf der Hochstraße. Über die Knoten Franckeplatz, Glauchaer Platz und an der Waisenhausapotheke erreichen die Benutzer der Hochstraße die Innenstadt. Streng verkehrlich betrachtet ist das von großem Vorteil, denn schneller und direkter geht es kaum. Für die Fahrten von und zu den beiden Knoten Franckeplatz und Glauchaer Platz wird die Hochstraße nicht genutzt, son-

dern nur die Rampen, die sie mit den beiden Knoten verbinden. Auf den innerhalb der Hochstraße liegenden, den Franckeplatz anbindenden Rampen (von und zum Riebeckplatz) sind dies nur knapp 6.000 Fahrzeuge am Tag. Mit fast 40.000 Fahrzeugen sind dagegen die beiden Rampen belastet, die den Glauchaer Platz mit Neustadt verbinden; aber diese liegen außerhalb der Hochstraße und belasten nicht den engeren Altstadttraum.

Dagegen erkennt man hieran die Rolle, die die Magistrale für Neustadt und die B 80 übernommen hat: etwa 40% des von Westen kommenden Verkehrs endet bereits am Glauchaer Platz, um von dort die Innenstadt zu erreichen. Der größere Rest fährt über die Hochstraße weiter zum Riebeckplatz. In umgekehrter Richtung ist es ähnlich.



Promenadenring

Halle zu Beginn der Gründerzeit. Der Befestigungsring der Altstadt hat Platz gemacht für einen repräsentativen, reich durchgrünten Promenadenring. Dessen zuletzt fertig gestellter Abschnitt ist die Neue Promenade am Südrand der Altstadt, vom Leipziger Turm bis zur Saale. Zwischen Riebeckplatz und Glauchaer Platz, Marktplatz und Rannischem Platz erstreckt sich eine Folge schöner öffentlicher Räume mit markanten Plätzen. Die beidseitig der Hochstraße verlaufenden Straßen An der Waisenhausmauer, Moritzwinger und die Mauerstraße sind Reste des früheren Straßennetzes. (Plan von der Stadt Halle und Ihrer Umgebung, 1875. Stadtarchiv Halle. Ausschnitt)



Zunächst waren die Franckeschen Stiftungen eine kleine Stadt vor der Stadt, später dann in der Stadt. Zur Altstadt hin wurden sie durch die Waisenhausmauer abgeschlossen, die 1968 dem Bau der Hochstraße weichen musste. (Postkarte um 1900. Franckesche Stiftungen AFS/B A0996)

Zerstörung eines Stadtraumes

Mit dem Bau der Hochstraße wurde ein über Jahrhunderte gewachsener Stadtraum in kurzer Zeit bis zur Unkenntlichkeit zerstört. Ihm fiel die gesamte Neue Promenade zum Opfer. Der Platz an der Moritzkirche und der Franckeplatz wurden beide zu großen Verkehrsknoten umgeformt. Die frühere Königstraße, die als repräsentative Achse zwischen den

Industriestandorten am Bahnhof und dem Marktplatz das Stadtbild prägte, verlor vollends ihren Reiz. Der Königsplatz verschwand gänzlich, ebenso die Waisenhausmauer vor den Franckeschen Stiftungen auf ganzer Länge. An die Stelle einer reizvollen Platzfolge zwischen dem Platz am Leipziger Tor und der Saale, dem Marktplatz und dem Rannischen Platz trat eine alles dominierende, bis zu zehn Meter hohe Betonbrücke. Sie durchbrach von

nun an die Blickbeziehungen von und zur Altstadt und jegliche optische Korrespondenz zwischen den begleitenden Bauten. Insbesondere das einzigartige Ensemble der Franckeschen Stiftungen war von nun an als Ganzes nicht mehr wahrnehmbar. Eine hohe urbane Aufenthaltsqualität, die der ganzen Stadt diente und insbesondere den Fußgängern zugutekam, wich einem ausschließlich dem Autoverkehr dienenden Straßenraum.



Im Eiltempo durch die Innenstadt

In nur drei Jahren (1968–1971) wurden die beiden etwa 700 Meter langen Spannbetonbrücken der Hochstraße fertig gestellt, mit einer Breite von je knapp 10 Metern, 18 bzw. 19 Betonpfeilern und bis zu 10 Meter hoch.

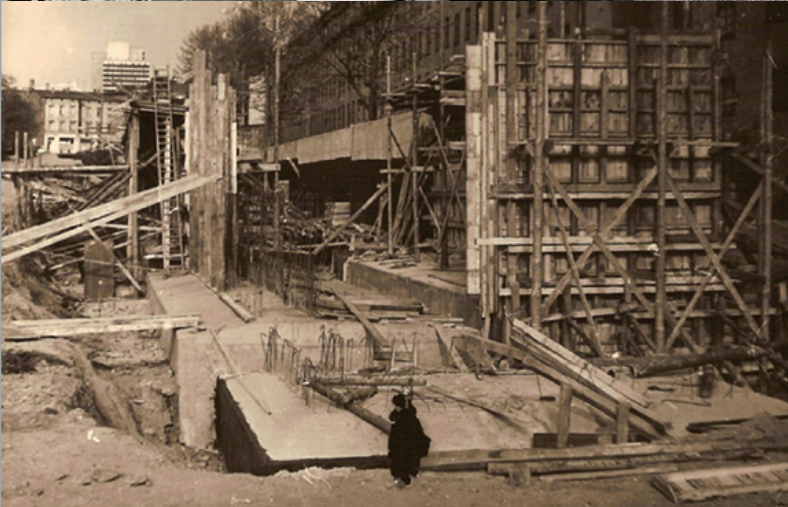
oben links: Standort Franckesche Stiftungen, kurz vor Fertigstellung
oben rechts: Standort Spitze, Übergang zu den Saalebrücken
links: Standort in Höhe Glauchaer Straße mit Blick zur Elisabethkirche.

S. 25, oben: Standort Elisabeth Krankenhaus. Die Altbauten im Bild rechts wurden später abgebrochen.
unten links: Standort Franckeplatz, Abbruch der Waisenhausmauer.
unten rechts: Standort Glauchaer Platz, vor Abbruch der Altbauten. (Stadtarchiv Halle, K. P. Sonntag, MZ Bildarchiv)

Gänzlich umgeformt wurde auch der Stadtraum zwischen der früheren Königstraße (heute Rudolf-Breitscheidt-Straße) und der Waisenhausapotheke, die zum Bestand der Franckeschen Stiftungen gehört und mit ihr über 250 Jahre räumlich verbunden war. Das Quartier wurde nun zur isolierten Verkehrsinsel degradiert, flankiert von den beiden dreispurigen Richtungsfahrbahnen der Magistrale. Die Königstraße wurde in diesem Zuge „abgehängt“ und verlor ihre Bedeutung als wichtige re-

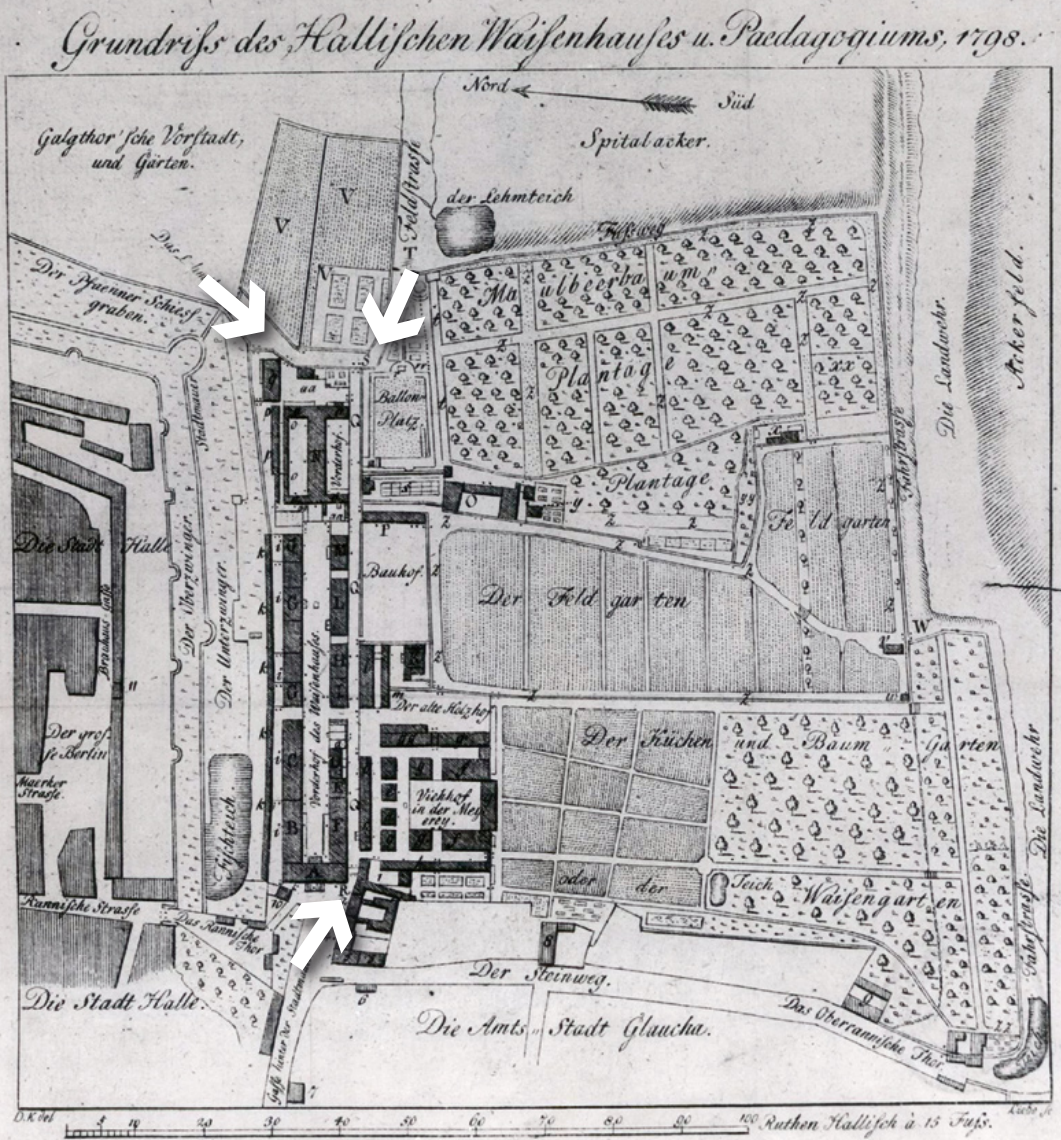
präsentative Verbindung zwischen Promenadenring, der südlichen Innenstadt und der Merseburger Straße. Übrig blieben aus funktionalen Gründen die Straßen Waisenhausring/Moritzzwinger und An der Waisenhausmauer /Mauerstraße beidseitig der Hochstraße, weil sie für die Erschließung der Altstadt, der Franckeschen Stiftungen und des Krankenhausstandortes notwendig blieben. Aber das unterstrich zusammen mit den Hochstraßenrampen den Charakter eines reinen Straßenverkehrsraumes umso mehr.

Welcher Gegensatz zum damaligen Planungsanspruch, wie er in verschiedenen Abhandlungen aus damaliger Zeit zum Ausdruck kommt. So heißt es in „Die städtebauliche Konzeption der Straßen und Platzräume im Stadtzentrum“ (Rat der Stadt Halle, Stadtarchitekt. 1968. StAH) : „Die Gestaltung dieser Plätze ist daher von großer Bedeutung und trägt entscheidend dazu bei, dem Stadtzentrum im Verlauf der Rekonstruktion den neuen sozialistischen Inhalt zu verleihen.“ Oder war es gar kein Gegensatz?



Alte Wege

Schon in früher Zeit gab es neben dem Haupteingang am Franckeplatz einen weiteren, zweiteiligen Zugang zu den Franckeschen Stiftungen im Nordosten (Pfeile im Bild oben). Er stellte mehr als zweihundert Jahre eine zusätzliche Verbindung zur Altstadt her. Später verlief hierüber die wichtige Fußwegverbindung zwischen Altstadt und südöstlicher Innenstadt. Sie verschwand erst 1971, als durch den Bau der Franckestraße die Waisenhausapotheke abgetrennt und das Entree funktionslos wurde



Der historische Stich von 1798 zeigt eindrucksvoll die damals noch inselhaftige Lage des Stiftungs-Ensembles vor den Wallanlagen der Stadt und das große Areal der Franckeschen Gärten. (Hist. Stich 1798, Stadtarchiv Halle)

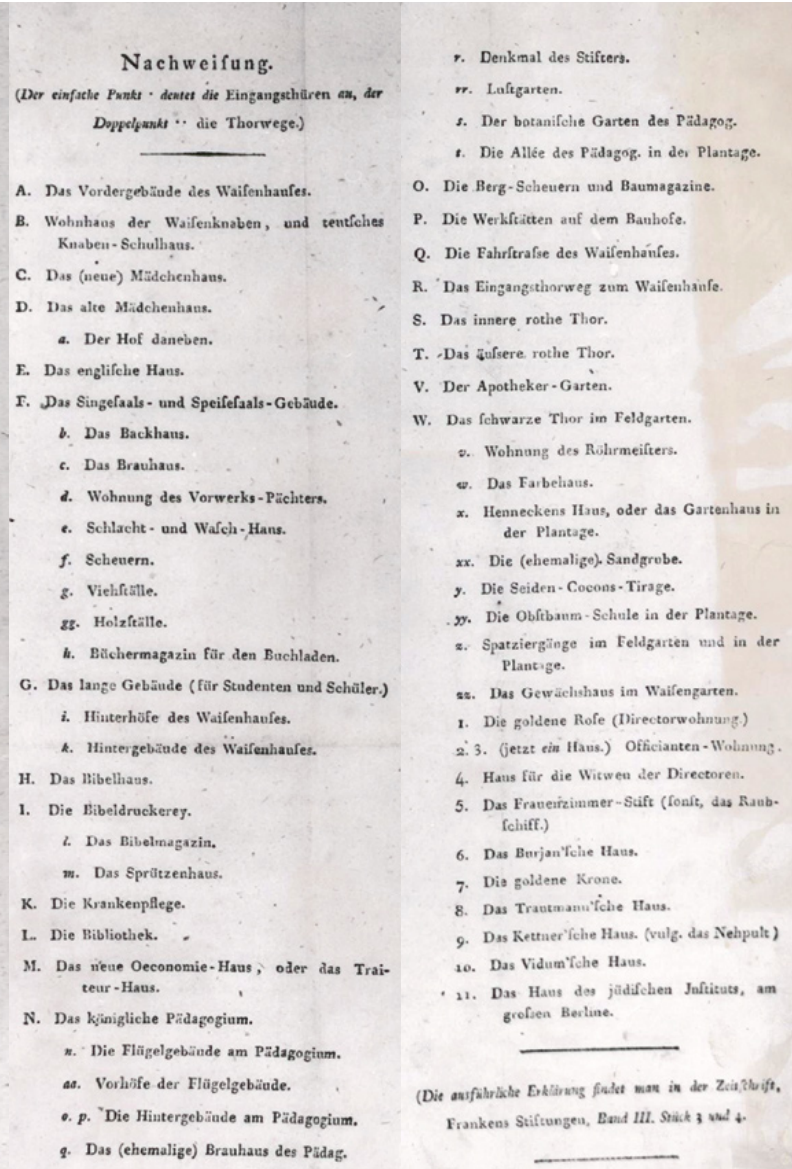
Altstadt und südliche Innenstadt driften auseinander

Die Hochstraße beeinträchtigt die Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer zwischen Altstadt und südlicher Innenstadt erheblich. Das war für die Entwicklung der Quartiere zu beiden Seiten der Brücke nicht förderlich. Zwar waren und sind die neu geschaffenen Überquerungsprobleme an den Straßenknoten Glauchaer Platz und Franckeplatz im Vergleich zu den breiten Cityringen in vielen Städten und den dortigen Kreuzungsbauwerken nicht außergewöhnlich. Auch vermied man durch die Trennung

der beiden Verkehrsebenen noch größere Probleme. Aber gravierender ist der Umstand, dass die Quantität und die Qualität der Wegebeziehungen mit der südlichen Innenstadt im Vergleich zu allen anderen Verbindungen zwischen der Altstadt und ihrem innerstädtischen Umfeld ins Hintertreffen gerieten. Das wird zumindest einer der Gründe sein, weshalb die Entwicklung der südlichen Innenstadt einschließlich Glauchas auch nach dem Kriege hinter der nördlichen Innenstadt zurückblieb.

Man kann auch sagen: die Wegebeziehungen wurden noch mehr eingeschränkt als sie es ohnehin schon waren. Seit Jahr-

hunderten beschränkten sie sich auf den Steinweg und die Königstraße; die an der Saale gelegene Glauchaer Straße spielte wegen ihrer Randlage eine geringere Rolle. Dazwischen liegen die Standorte des Elisabeth-Krankenhauses im Westen und der Franckeschen Stiftungen im Osten. Vor allem die Franckeschen Stiftungen schlossen sich zur Altstadt hin baulich ab mit einem über 200 Meter langen Gebäuderiegel und – bis 1968 – einer davor liegenden Mauer. Bezeichnenderweise findet sich dazu in historischen Plänen die Bezeichnung „hintere Gebäude“, in denen auch die Latrinen untergebracht waren. Die Altstadt schloss ihrerseits bis



Neue Wege
 Seit 1971 erreichen Fußgänger und Radfahrer die Franckeschen Stiftungen im Nordosten nur noch über einen Tunnel, der beim Bau der Straßenbahn 2005 sogar noch verlängert werden musste. Die Fußwegverbindung zwischen südöstlicher Innenstadt und Altstadt führt an Hauptstraßen entlang, woran der 2006 abgeschlossene Umbau der Franckestraße (gelb) nicht viel ändern konnte.
 (Grafik Stadtplanungsamt)

in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts mit dichten Wallanlagen nach Süden ab. So standen sich gewissermaßen eine große und eine kleine Stadt abgeschlossen gegenüber. Dazwischen grünte es. Das durch Mauern und Gebäude abgegrenzte Stiftungsgelände war zwar ein bedeutender Zielort, aber nie ein öffentlicher Durchgangsort. Die Zugänge beschränkten sich auf den zum Franckeplatz hin orientierten Haupteingang im Westen, einen Zugang im Süden, der lange Zeit als Schwarzes Tor bezeichnet wurde und zwei nahe beieinander liegende Zugänge an der Waisenhausapotheke im Nordosten (Lehmtor, später Rotes Tor).

Die letzteren ermöglichten die Verbindung zur tiefer liegenden Altstadt und zum Leipziger Turm. Für unsere Betrachtungen ist es wichtig, dass mit dem Bau der Hochstraße und ihrer Anbindung an den Riebeckplatz die einzige im Nordosten befindliche attraktive Wegebeziehung zu den Franckeschen Stiftungen sowie zwischen Altstadt und südöstlicher Innenstadt verschwand. Seitdem müssen sich hier die Fußgänger an Hauptverkehrsstraßen entlang bewegen, um in die Altstadt zu gelangen. Die Franckeschen Stiftungen wurden durch die Magistrale abgeriegelt. Als notdürftigen Ersatz schuf man einen schmalen,

nur 2.30 Meter hohen Fußgängertunnel unter der Hochstraße. Im Zuge des Roten Weges ermöglicht er die erste und bislang einzige öffentlich zugängliche Nord-Süd-Querung auf Stiftungsgelände, ein 400 Meter langer Weg zur Philipp-Müller-Straße. So blieb der Franckeplatz die bei weitem wichtigste Nahtstelle zwischen Altstadt und südlicher Innenstadt. Sie wird heute von der Hälfte aller Fußgänger genutzt, die zwischen Glauchaer Platz und Waisenhausapotheke die Straßen queren.



Lärm

Ausschnitt aus der Lärmkarte für das Stadtgebiet Halle (Schallausbreitung tags). Der Lärmkorridor von Hochstraße und Franckestraße ist braun und rot dargestellt, mit Höchstbelastungen von bis zu 73 Dezibel tagsüber. Die grünen Blockinnenbereiche liegen im Schallschatten. Aber dazwischen dringt der Lärm tief in die Quartiere hinein. Nachts ist der Lärmpegel zwar um etwas 5 Dezibel niedriger, dann aber besonders belastend für die Patienten des Krankenhauses und die Bewohner. Der Lärmpegel nimmt nach oben hin zu. Der Autolärm wird durch die Straßenbahn kaum wahrnehmbar erhöht.

S. 29: Blick auf die Hochstraße in Richtung Altstadt aus einem Fenster der Franckeschen Stiftungen. (Thomas Ziegler)

Der Lärm einer Autobahn im Stadtkern

Der Verkehrslärm der Hochstraße entwertet den begleitenden Stadtraum, bedingt durch die Überlagerung der Lärmquellen auf der unteren Ebene, der oberen Ebene und den Rampen. Heute beträgt der Dauerschallpegel tagsüber etwa 70 Dezibel (dB (A)), am Franckeplatz sogar 73 Dezibel. Die Grenzwerte werden damit extrem überschritten, vor allem nachts: beim Krankenhaus an der Mauerstraße um bis zu 18 Dezibel, bei der Wohnnutzung um bis zu 16 Dezibel. Aber auch für die gemischte Nutzung in den Franckeschen Stiftungen und am Waisenhausring ist der Lärm noch viel zu hoch. Bedenkt man, dass eine Halbierung der Verkehrsbelastung den Schallpegel nur um 3 Dezibel senkt und er damit erst als Lärminderung wahrnehmbar wird, dann kann man ermessen, wie stark

die Verkehrsmenge hier eigentlich abnehmen müsste. Selbst die Einführung einer Tempo-30 Zone würde, soviel ist im Jahre 2007 ermittelt worden, den Lärm kaum wahrnehmbar verringern.

Natürlich gehört verkehrsbedingte Lärmbelastung immer noch zum Alltag von Großstädten, aller berechtigten Kritik zum Trotz. Auch sind die heute maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für die zuvor gebauten „alten“ Straßen wie die Magistrale rechtlich nicht bindend, sie genießen Bestandsschutz. Dennoch gilt auch hier für die Hochstraße, dass sie alle Maßstäbe sprengt. Hier trifft der Lärm einer Autobahn auf schätzenswerte Nutzungen mitten im Stadtkern.

Den Anliegern bleibt nur übrig, sich durch Schallschutzfenster und andere bauliche Maßnahmen so gut es ging zu schützen und sich im Übrigen zu den Innenbereichen der

Baublöcke hin zu orientieren. Dabei ist es erstaunlich, dass die Nutzungen trotz allem relativ stabil und der Wohnungsleerstand im innerstädtischen Vergleich niedrig ist. Wenig tröstlich für die Anlieger dürfte es sein, das wegen des gebündelten zügigen Verkehrsflusses auf Magistrale und Hochstraße die gesamtstädtische Abgasbilanz günstiger ist als bei einer durch Ampelkreuzungen unterbrochenen Umfahrung der Innenstadt. Dieses Argument ist zwar für sich genommen nicht von der Hand zu weisen, aber in der Gesamtabwägung nur eines von vielen Bewertungskriterien. Freier Verkehrsfluss und gute Durchlüftung sorgen im Übrigen auch dafür, dass die die Hochstraße bislang kein Problemfeld für Feinstaubbelastung ist.

Fazit: aus immissionsrechtlicher Sicht kann die Hochstraße nicht in Frage gestellt werden.



Nach der Wende blieb die Hochstraße Tabu

Wie ging man mit diesem Erbe nach 1990 um und welche Konsequenzen hatte das für die Hochstraße?

Die hallesche Verkehrspolitik konzentrierte sich nach der politischen Wende auf Bestandspflege. Das korrespondierte mit dem städtebaulichen mainstream und hatte konkrete Gründe. So litt das aus alten Zeiten stammende marode Straßennetz mitsamt den Brücken und Versorgungsleitungen unter einem im Vergleich zu anderen ostdeutschen Großstädten enormen Reparaturstau. Hier bestand akuter Handlungsbedarf schon aus Gründen der Verkehrssicherheit. Als Großstadt von über 80.000 Einwohnern erhielt die Stadt Halle zudem noch als so genannter Baulastträger die Verantwortung für alle

Ortsdurchfahrten der Bundesfernstraßen. Erst ein Teil dieses riesigen Nachholbedarfs wurde bis heute abgebaut. Die Erschließung der Neubaugebiete übernahmen überwiegend private Träger. Für den Neubau größerer Straßen standen kommunale Mittel nicht zur Verfügung. Auch dies ist eine Sondersituation.

Alleinige Ausnahme bildete die weitgehend durch unbebautes Gebiet führende neue Osttangente, die den Riebeckplatz entlasten soll. Sie blieb das einzige aus den früheren Tangentenplanungen übernommene Netzelement. Aufgrund der hohen Kosten und der Abhängigkeit von staatlichen Fördermitteln konnte das Projekt nur scheinbar umgesetzt werden; immer noch steht der Anschluss an die B100 aus. Der Schwerpunkt des Straßenneubaus lag im Übrigen beim Autobahnbau des Bundes. Aber man war

sich schon bald bewusst, dass die später so genannte Mitteldeutsche Autobahnschleife zu weit von der Kernstadt entfernt lag, um diese entlasten zu können. An dieser Erkenntnis hat sich bis heute nichts geändert.

Bestandsorientierung bedeutete auch, dass der im Gegensatz zum Straßenverkehr gute Bestand des Öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere der Straßenbahnen, als wichtige Säule der Verkehrspolitik eingesetzt und konsequent ausgebaut wurde. Die Priorität des ÖPNV setzte sich gegenüber den zunehmenden Forderungen nach mehr Autofreundlichkeit trotz vieler Konflikte durch, weil es keine realistische Alternative dazu gab, vor allem im Stadtzentrum. Die unveränderte hohe Auslastung der Straßenbahnen und ihr hoher Anteil an der Erschließung der Innenstadt bestätigen diese Strategie.

Der Sprecher der Städtebaulichen Moderne

Prof. Philipp Oswalt

Direktor der Stiftung Bauhaus Dessau, Geschäftsführer der IBA Stadtumbau 2010 in Sachsen-Anhalt

Die Hochstraße sollte nicht nur als Verkehrsthema oder als zu beseitigendes Bauwerk betrachtet werden. Die Frage lautet ja auch: was kann man aus so einer Hochstraße noch machen?



Der Zeitzeuge

Hans-Jürgen Henze

Ehemaliger Oberbauleiter

Die Hochstraße ist verkehrstechnisch ein Meisterwerk. Sie ist auch ökologisch gut, weil der Verkehr ohne Ampelstop und unnötig viele Steigungen die Stadt quert.

Sie stellt einen städtebaulich störenden Faktor dar, ist aber aus verkehrstechnischer Sicht z.Zt. nicht ersetzbar. Sie kann nur durch andere leistungsfähige Trassen ersetzt werden.



Der Stadtplaner

Jochem Lunebach

Leiter des Stadtplanungsamtes in Halle

Eine Entlastung der Hochstraße darf andere Stadträume nicht zu Verlierern machen. Es wird auszuloten sein, ob die dafür erforderlichen Handlungsspielräume durch Bevölkerungsrückgang und Schrumpfung erweitert oder eingeschränkt werden.



Die Kunsthistorikerin

Katja Reindel

Die Strecke vom Riebeckplatz nach Neustadt steuert den Autofahrer in eine andere Dimension. Die Hochstraße ermöglicht es, Häuser, Kirchen und Landschaft aus einer Perspektive zu erblicken, die dem Passanten auf der unteren Ebene verwehrt bleibt. Natürlich bedeutete der Bau der Hochstraße durch das Stadtgebiet einen gewaltigen Eingriff in die Altbausubstanz der Stadt, jedoch kann ich mir Halle nicht mehr ohne die gewaltigen Brückenbauten vorstellen.



Die Bürgerinitiative

Dr. Jens-Holger Göttner

Vorsitzender der Bürgerinitiative BI Hochstraße Halle an der Saale e.V

Die Hochlage der Straße ist eine ökologische Wunde in der Stadt. Es werden Ideen benötigt, die Halle auch hinsichtlich der Verkehrserschließung zu einer modernen Stadt machen.



Weitergehende Wünsche nach einem restriktiven Umgang mit dem Autoverkehr zugunsten des ÖPNV wurden von Umweltverbänden und runden Tischen immer wieder erhoben, fanden aber immer weniger Zuspruch. Man hatte ohnedies schon Stauprobleme genug in Halle.

Vor diesem Hintergrund wäre eine Infragestellung der Hochstraße auf breites Unverständnis gestoßen, obwohl sie zunehmend kritisiert wurde. Es blieb bei nie publizierten oder gar öffentlich diskutierten Studien für denkbare Alternativen,

während sich zur gleichen Zeit andere Planerteams mit Visionen für eine schönere Gestaltung der Magistrale zwischen Neustadt und der Altstadt beschäftigten.

Die Wirkung des neuen Straßenbahnprojektes

Anders verhielt es sich mit dem Riebeckplatz, der wegen seiner vielen Unfälle und Fußgängerfeindlichen Wegeführung allseits in der Kritik stand. Das Projekt, das dieses Problem lösen sollte war die

Straßenbahnverbindung zwischen Neustadt, Innenstadt und Hauptbahnhof, ein Projekt von strategischer Bedeutung für die Stadt und vor allem für Neustadt. Indem es eine Direktverbindung der beiden Stadthälften schuf, verbesserte es vor allem die Lebensqualität in Neustadt. Eine späte, auch von den Neustädtern inzwischen anerkannte Wiedergutmachung früherer Planungsdefizite, was an den trotz Einwohnerschrumpfung steigenden Fahrgastzahlen sichtbar wird. Sowohl die Trassenführung südlich der Altstadt wie

Anlieger Franckesche Stiftungen
Dr. Thomas Müller-Bahlke
 Direktor der Franckeschen Stiftungen
 Die Hochstraße bleibt für die Franckeschen Stiftungen ein Ärgernis, sie ist die größte Einengung unserer Entfaltungsmöglichkeiten. Wir sind überzeugt, dass die Hochstraße eines Tages weichen muss, damit die Stadt aufatmen kann.



Anlieger Wohngebiet Brunos Warte
Dr. Heinrich Wahlen
 Geschäftsführer der Halleschen Wohnungsgesellschaft mbH
 Die Diskussion über die Hochstraße verfolgen wir mit Interesse. Es wird darum gehen, die Verkehrsfunktion und die widerstreitenden stadträumlichen Aspekte miteinander in Einklang zu bringen. Aus unserer Sicht ist dies eine der wichtigsten, gewiss auch eine der schwierigsten Entwicklungsaufgaben in unserer Stadt.



Anlieger Krankenhaus
Dr. Manfred Brümmer
 Direktor des Krankenhauses St. Elisabeth und St. Barbara
 Ohne die vier Spuren der Hochstraße in nur sieben Meter Entfernung werden sich die Aussichten für unsere Patienten in jeder Hinsicht verbessern.



Anlieger Kirche
Johann-Christian Fromme
 Evangeliumsgemeinde Halle e.V., Architekt
 Die Hochstraße, der Glauchaer Platz und die Glauchaer Straße als alles bestimmende Verkehrsanlagen isolieren das ganze Glauchaer Viertel mit der Georgenkirche und den Franckeschen Stiftungen und verhindern Blick- und Wegebeziehungen dorthin und umgekehrt von dort in das Stadtzentrum. Ich würde mir aber wünschen, dass im Zuge langfristiger Planungen an einer Heilung dieser städtebaulichen Wunde gearbeitet wird.



die komplette Umgestaltung des Riebeckplatzes zum Straßenbahn-Umsteigeschwerpunkt als auch die Umgestaltung der Magistrale in Neustadt bekamen bald die erforderliche Priorität in der Stadt, beim Land und beim Bund.

Die damit für den Riebeckplatz und die Hochstraße verbundenen Konsequenzen wurden vor der Beschlussfassung intensiv diskutiert. Fassen wir zusammen: Indem der Riebeckplatz für alle Verkehrsteilnehmer mit erheblichem Kostenaufwand (36 Millionen Euro) und erheblichen

Zumutungen für die Hallenser „unter rollendem Rad“ ertüchtigt und attraktiver gemacht wurde, konnte er seine Funktion als Drehscheibe von Halle besser wahrnehmen als bisher. Aber eben dadurch wurde auch der Systemfehler des halleschen Hauptstraßenetzes, alle Hauptstraßen auf diesen Punkt zuzuführen, auf lange Sicht bestätigt. Ein drittes Mal wird man den Riebeckplatz so schnell nicht umbauen.

Die bewusst auf die Altstadtseite gelegte Trasse der Straßenbahn erleichterte ein-

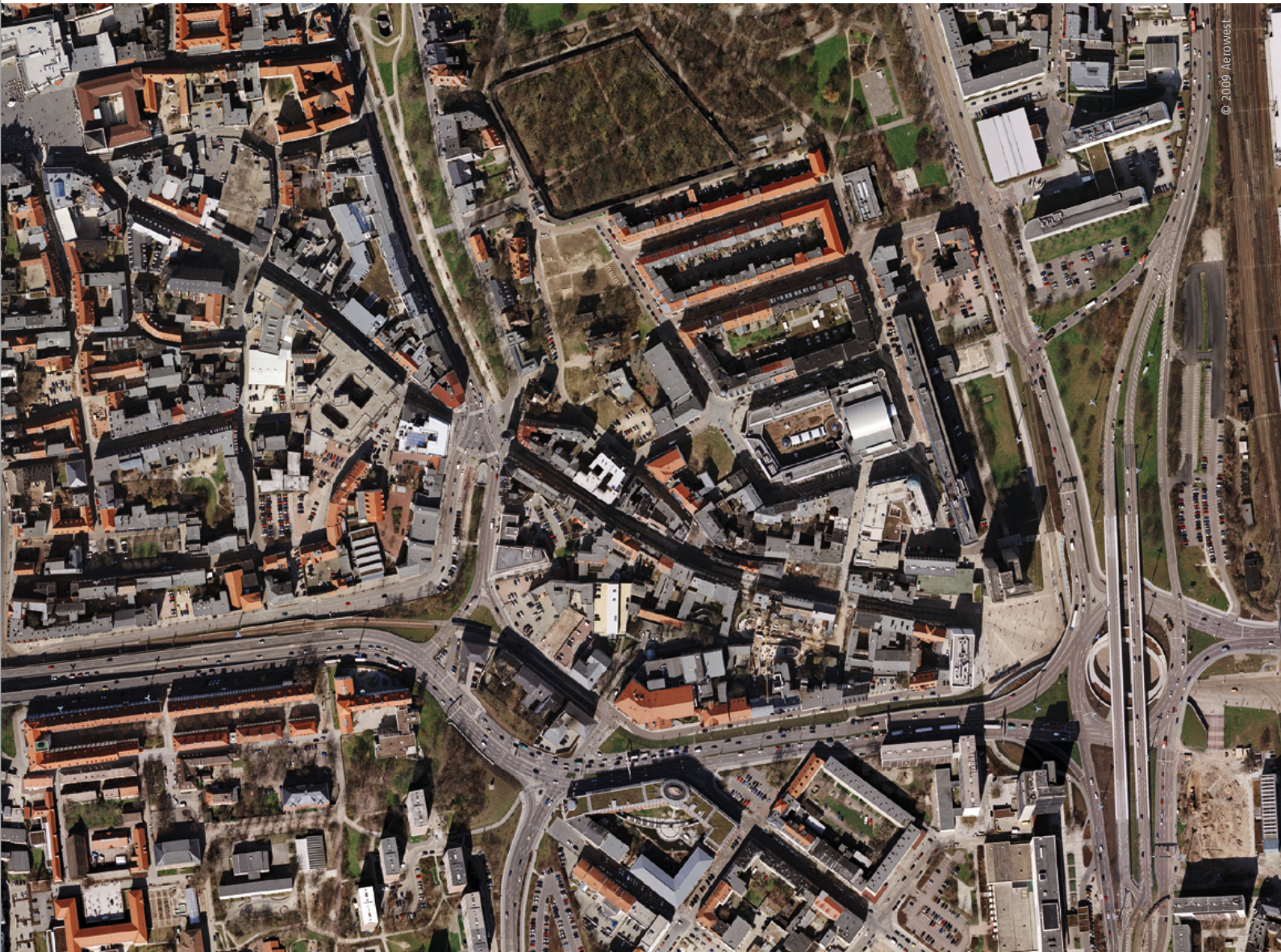
nen nicht auszuschließenden Rückbau der Hochstraße. Andererseits wurde der begrenzte Raum durch ein weiteres Verkehrsprojekt eingengt. Weil der Vorrang der Straßenbahn vor dem Autoverkehr Bedingung für die großzügige Förderung des Projektes war, musste die Straßenbahntrasse auf einem eigenem Gleiskörper geführt und hinderliche Straßenkreuzungen vermieden werden. So kam es zu der für die Franckeschen Stiftungen schmerzhaften Umgestaltung der Magistrale in der Franckestraße und zu der



neuen Prof. Friedrich Hoffmann Straße. Dies alles festigt das System Hochstraße auf längere Sicht, zumal die Zweckbindung für die umfangreichen Fördermittel erst 20 Jahre nach Projektfertigstellung ausläuft, also im Jahre 2025 /2026.

Die dringend gewünschte Umgestaltung der Knoten am Glauchaer Platz und am Franckeplatz zu urbanen Plätzen wurde dadurch erschwert, weil die Gestaltungsspielräume für alternative Straßenführungen auf ein Minimum beschränkt wurden. Auch der Fußgängertunnel musste unter der neuen Straßenbahntrasse hindurch verlängert werden.

Dieses Nachwende-Großprojekt wird von manchen kritisiert. Aber gab es eine Alternative dazu? Offensichtlich nur auf Kosten von Neustadt, indem man auf eine zügige Direktverbindung zur Innenstadt und zum Hauptbahnhof verzichtet hätte, mit den entsprechenden Konsequenzen.





Die Hochstraße nimmt eine Sonderrolle ein in einem Stadtorganismus, der mit seiner kompakten, in weiten Teilen historisch gewachsenen Struktur und einem sparsamen Straßennetz seinerseits eine Sonder-situation darstellt. Vielleicht ist sie ein-zigartig, sicherlich aber fällt sie aus dem Rahmen vieler anderer Hochstraßen als eine mitten durch den Stadtkern führen-de Hauptschlagader. Sie ist Teil der ein-zigen leistungsfähigen Ost-West-Querung einer Großstadt am Fluss, die über keine weiteren leistungsfähigen Brücken für den motorisierten Individualverkehr ver-fügt. Sie ist auch Teil eines nachhaltigen Systemfehlers im Hauptstraßennetz. Wer an dieser Hauptschlagader operieren und eine Zukunft ohne Hochstraße will, hat es mit dem gesamten Stadtorganismus und somit mit einer ganz besonderen Heraus-forderung zu tun.

Im Folgenden sollen einige Fragen be-handelt werden, die auf dem Weg in die-se Zukunft wichtig erscheinen.

Welches Zeitziel?

Es macht einen Unterschied, ob man die Hochstraße in 10, 20 oder gar erst in 30 Jahren beseitigen will – wenn man es denn will. Die Siedlungs- und Verkehrs-entwicklung und die restliche Lebensdau-er des Bauwerkes, um nur diese Aspekte

Fragen zur Zukunft der Hochstraße

zu nennen, werden je nach Zeithorizont unterschiedlich zu beurteilen sein, dasselbe gilt für die Lösungswege dahin. Man kann auch fragen: wie viel Zeit wird benötigt für ein derart anspruchsvolles, die gesamte Stadt betreffendes Projekt? Wenn dafür vom Beginn der Vorplanungen über die vielen politischen Abstimmungen, die Schaffung von Planungs- und Baurecht, den Grunderwerb und die Beschaffung der Finanzmittel bis zur Fertigstellung aller Baumaßnahmen 20 Jahre veranschlagt würden, wäre das nicht zu hoch gegriffen.

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. Auszuschließen ist das nicht. Immerhin weiß man, dass das Bauwerk seinen Verfall „ankündigen“ würde (siehe Textkasten „Konstruktion und Lebensdauer“). Auch die bisher aufgewendeten Unterhaltungskosten entsprechen den üblichen Erfahrungswerten. Soll also der Bauzustand als Orientierung dienen, hätte man noch fast vier Jahrzehnte, um eine funktionsfähige Ersatzlösung vorzubereiten. Sollte die Brücke bzw. die existierende Verkehrslösung beibehalten werden, stünde bei normalem Verlauf

etwa ab 2046 eine Grunderneuerung an, vielleicht aber auch ein Neubau. Der Verschleiß an sich ist also noch kein Grund für die Beseitigung der Hochstraße.

Je weiter die Lösung des Problems in die ferne Zukunft reicht, desto schwerer ist es, das öffentliche Interesse daran wach zu halten und die unbedingt erforderliche kommunalpolitische Kontinuität zu wahren. Desto mehr greifen Gewöhnungsprozesse und festigen sich Besitzstände. Das fördert eine Verschleppung der Diskussion zur Zukunft der Hochstraße.

Löst sich das Problem durch Schrumpfung?

Die amtlichen Zeithorizonte für langfristige Prognosen einschließlich der regionalen Bevölkerungsprognosen des statistischen Landesamtes und der städtischen Entwicklungskonzepte reichen allenfalls bis 2025. Für 2020 rechnet man mit etwa 205.000 Einwohnern in Halle, was der Einwohnerzahl der Stadt vor dem zweiten Weltkrieg entspricht. Alle darüber hinausgehenden Annahmen werden als spekulativ bewertet. Aber breiter Konsens besteht darin, dass Halles Bevölkerung auch danach weiter schrumpfen wird entsprechend dem bundesweiten Trend, das heißt auf unter 200.000 Einwohner. Nur außergewöhnliche Wanderungsgewinn-

ne, auf die allerdings viele Städte hoffen, könnten diesen Trend wenden.

Deshalb liegt der Gedanke nahe – bei manchen ist es der Wunsch – dass bei einer sehr langfristigen Betrachtungsweise die Bevölkerungsschrumpfung das Problem Hochstraße lösen oder die Lösung zumindest erleichtert könnte. Dem liegt die Annahme zugrunde, dass auch das Verkehrsaufkommen schrumpft und man auf größere Ersatzbaumaßnahmen verzichten könnte. Ein Teil des für die Hochstraße prognostizierten „geschrumpften“ Verkehrs würde dabei durch frei werdende Kapazitäten des umgebenden Straßennetzes aufgenommen werden, vielleicht auch von der unteren Ebene der jetzigen Hochstraße. Sollten dennoch Ersatzstraßen erforderlich werden, könnten Gebäudeleerstand und Rückbaumaßnahmen neue Bewegungsspielräume eröffnen.

Soweit die Annahme. Wie tragfähig ist sie? Die Frage zielt auf die Zukunft des Verkehrs in Halle und dessen wichtigste Einflussfaktoren, insbesondere die Veränderung des Verkehrsverhaltens und der Siedlungsentwicklung.

Das Verkehrsverhalten der Bevölkerung ist ein intensiv beachtetes Forschungsfeld der Verkehrswissenschaftler aller Couleur, und es wäre anmaßend, die von vielfältigen sozialökonomischen Faktoren abhängigen Trendanalysen hier überblicken

Konstruktion und Lebensdauer der Hochstraße

Konstruktion

Die Hochstraßenbrücken wurden 1971 als Spannbetonbrücken mit Hohlkastenquerschnitt auf Stahlbetonwiderlagern und Stahlbetonpfeilern errichtet. Der Hohlkasten der Überbauten setzt sich aus den Hohlkastenstegen, der Hohlkastenbodenplatte und der Fahrbahnplatte einschließlich Kragarmen zusammen. Die Vorspannung der Überbauten besteht jeweils längs und quer.

Das nördliche Bauwerk besitzt 20 Felder mit einer Gesamtlänge von 696 m. Das südliche Bauwerk erstreckt sich über 19 Felder und ist 661 m lang.

Der nördliche Überbau ist auf 19 und der südliche Überbau auf 18 Stahlbetonvollpfeilern aufgelagert. 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 einzelnen 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 der Unterkante Überbauten und der Oberkante Gelände bzw. Verkehrsflächen variieren

zwischen 7,10 m bis 8,50 m. Die Gesamthöhe Hochstraßenkonstruktion zwischen Oberkante Fahrbahn und Oberkante Gelände beträgt somit zwischen 8,70 m und 10,10 m.

Der auf den beiden Bauwerken vorhandene Straßenquerschnitt besteht aus einer 1,85 m breiten Gesimskappe (außen), der 7,00 m breiten Fahrbahn und einer innen liegenden 0,90 m breiten Gesimskappe.

Unterhaltungsaufwand und Lebensdauer

→ Baumaßnahmen

Zwischen 1995 und 2000 wurden knapp 4.0 Mio € für Unterhaltungsmaßnahmen ausgegeben, bis 2009 fielen keine weiteren größeren Kosten an. Das entspricht ca. 285.000 € pro Jahr bis 2009. Die Baumaßnahmen betreffen ausschließlich die Bauwerke 12 und 13 und dort den Austausch der Fahrbahnübergangskonstruktionen, die Erneuerung der Fahrbahnen (Abdichtung und Fahrbahnbelag), die Sanierung der Pfeiler und des Entwässerungssystems.

oder gar zusammen fassen zu wollen, zumal diese zum Teil divergieren. Folgt man den Fachplanern der Stadt, dann werden KFZ-Besitz bzw. Motorisierung, Fahrverhalten, Verkehrsmittelwahl der verschiedenen Bevölkerungsgruppen und andere Kennzeichen des Verkehrsverhaltens insgesamt dazu führen, dass der Autoverkehr in Halle deutlich weniger schrumpfen wird als die Bevölkerung, wenn er denn schrumpft. So wird wahrscheinlich die Motorisierung zunehmen, weil Halle zur Zeit noch „autoarm“ ist im bundesweiten Vergleich und sich hier deshalb ein Nachholbedarf ergibt. Der Rückgang der Einwohnerzahl dürfte diesen Zuwachs aber wieder abbauen. Ob auch der PKW-Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen steigt, ist strittig. Abnahmen beim Beruf- und Ausbildungsverkehr stehen Zunahmen bei Freizeit- und Einkaufsverkehr gegenüber. Ausgehend hiervon rechnen die Verkehrsplaner bis zum Jahre 2020 nur mit einer marginalen Reduzierung der Verkehrsmenge auf der Hochstraße, soweit kein

weiterer Saaleübergang dazu kommt. Demnach wird die Hochstraße auch nach 2020 noch stark belastet sein – zu stark, um ohne Neubaumaßnahmen als Ersatz für eine Beseitigung des Bauwerkes auszukommen.

Will man die ernsthafte Diskussion zur Beseitigung der Hochstraße von einer langfristig vermuteten starken Schrumpfung abhängig machen, hieße das, sie auf lange Zeit zu vertagen. Da man für eine Ersatzplanung jetzt Planungssicherheit braucht, kommt man nicht umhin, von Prognosen auszugehen, die in der Regel nicht viel weiter als 10 Jahre reichen und somit auf der sicheren Seite liegen, die aber durch weitere Schrumpfung im Laufe der Zeit „überholt“ werden könnten. Umgekehrt gilt es zu berücksichtigen, dass die Stadt Halle – wie andere Städte auch – weiterhin alle Chancen nutzen wird, den Prozess der Bevölkerungsschrumpfung zu bremsen, wenn sie ihn schon nicht verhindern kann. Die Beseitigung der Hochstraße von einer starken Schrumpfung

bzw. einem Schrumpfungstempo abhängig zu machen, wird politisch kaum kommunizierbar sein.

Je weiter ein Projekt in die ungewisse Zukunft reicht, desto „fehlerfreundlicher“ und anpassungsfähiger sollte es sein. Denkbar wäre zum Beispiel eine Umbaustategie, die auf ein Vorgehen in Stufen setzt, bei der jede einzelne Stufe bereits einen für sich funktionsfähigen Teilbeitrag leistet und die Folgestufe von dem zukünftig erkennbaren Bedarf abhängig gemacht wird. Dieser theoretisch anmutende Ansatz müsste auf seine Praktikabilität hin getestet werden. Aber zu einseitig wäre es, sich auf eine Strategie des „Alles-oder-Nichts“ zu beschränken mit einem starren Projekt, das keinerlei Anpassungen verträgt.

Steuerbarkeit der Siedlungsentwicklung?

Hohe Erwartungen werden manchmal damit verbunden, Verkehr bzw. Autoverkehr mit Hilfe einer verbesserten Zu-

→ Sonderprüfungen

Auf Grund der Feststellung, dass in den Hochstraßen Sprödbruch gefährdeter Spannstahl verwendet wurde, erfolgte 2009 eine statische Nachrechnung, um zu klären, ob sich eventuelle Brüche im Bauwerk rechtzeitig ankündigen (sog. Ankündigungsverhalten). Sie kam zum Ergebnis, dass das Bauwerk ein Ankündigungsverhalten besitzt. Eine jährliche Kontrolle des Bauwerkes und Verpressung von Rissen >0,2 mm wurde zur Auflage gemacht.

→ Laufender Unterhaltungsaufwand

Jährliche Sichtkontrolle des Bauwerkes. Bauwerksmonitoring, Rissmonitoring auf Grund der Sprödbruchgefährdung addieren sich zu jährlich ca. 25.000 €. Einfache Prüfung ca. 5.000 € und Hauptprüfung alle 6 Jahre ca. 40.000 €, jeweils im Wechsel von 3 Jahren.

→ Zukünftiger Unterhaltungsaufwand

Unmittelbarer kurzfristiger Handlungsbedarf besteht bei der Verpressung von Rissen gemäß Statik zum Ankündigungsverhalten (geschätzte Kosten 100.000 €). Weitere Maßnahmen sind aus der Hauptprüfung ersichtlich, die Ende 2009 vorliegen wird. Handlungsbedarf besteht weiterhin bei der Erneuerung der Geländer einschließlich Kappen und Schutzeinrichtungen. Diese Kosten werden auf 6.3 Mio € geschätzt inklusive Planung.

→ Abschreibung und fiktive Unterhaltung

Errichtung des Bauwerkes:

1971

Nutzungsdauer (entsprechend Verwaltungsvorschrift):

75 Jahre

Aktuelle Restnutzungsdauer(2009):

37 Jahre

Geschätzte Herstellungskosten gemäß Anlagevermögen:

13.850.000 €

Jährliche Abschreibung:

185.000 €

Buchwert aktuell:

6.830.000 €

Fiktiver jährlicher Unterhaltungsaufwand (der bei Neubauten wie bei Altbauten anfällt) nach Untersuchung des Bundes ca. 1,4% des Beschaffungswertes, entspricht ca. 195.000€/Jahr. Das entspricht 7.2 Mio€ in 37 Jahren; die oben genannten Kosten für akuten Handlungsbedarf sind darin enthalten. Der geschätzte Unterhaltungsaufwand bis zum Ende der Restnutzungsdauer übersteigt damit den Buchwert der Hochstraße geringfügig.

Frank Gunkel (Tiefbauamt der Stadt Halle, Brücken- und Wasserbau)

ordnung von Wohnen und Arbeiten bzw. durch eine Steuerung des Stadtumbaus zu verringern. Die Praxis lehrt, dass diese Prozesse nur begrenzt steuerbar sind, die Planungstheorie steht im Widerspruch zu den Interessen und Rechten (einschließlich des Eigentumsrechtes) einer freien Stadtgesellschaft. So hat allen besseren Planungsalternativen zum Trotz die Verkehr erzeugende Zersiedlung der Städte über Jahrzehnte den Pendlerverkehr zwischen Kernstädten und Umland erhöht, auch in der Stadtregion Halle. Er stellt einen der größten Verkehrserzeuger dar mit täglich über 20.000 Autos, die morgens in die Stadt hinein und abends wieder aus ihr heraus fahren. Seit einigen Jahren wendet sich dieser Trend, indem wieder vermehrt Menschen aus der Peripherie in die Innenstädte ziehen. So blieb trotz gesamtstädtischer Schrumpfung die Einwohnerzahl in der halleischen Innenstadt stabil, teilweise stieg sie sogar leicht. Diese erfreuliche „Innenentwicklung“ kann sich verkehrsmindernd auswirken, wenn

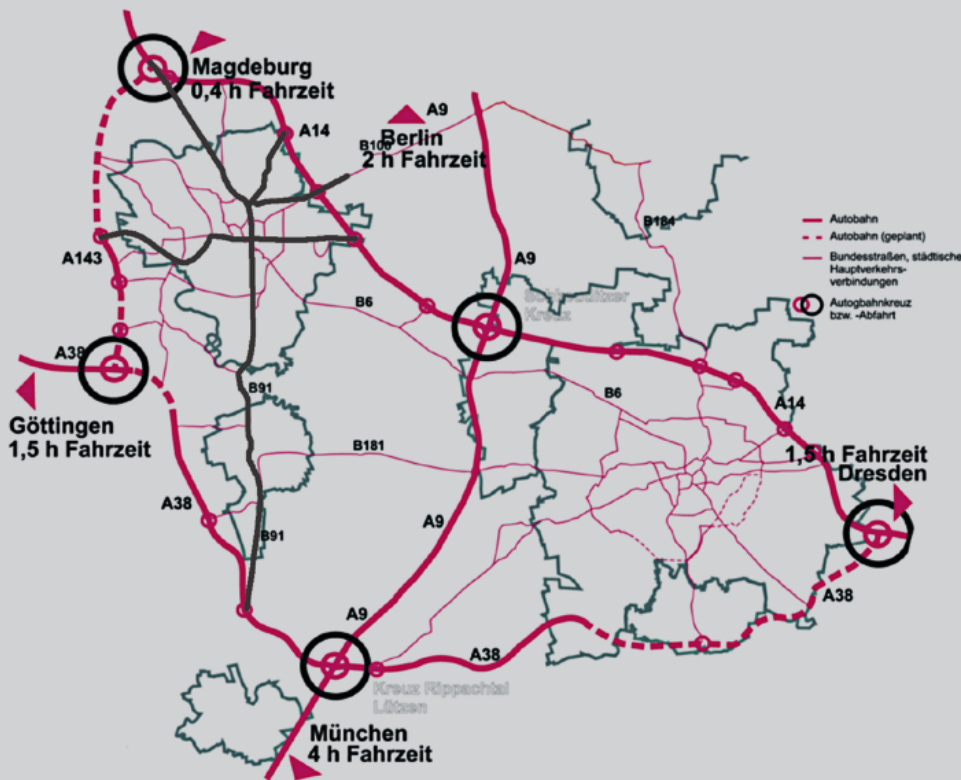
der Trend anhält. Die Verringerung der Verkehrsbelastung als Voraussetzung für eine gute Wohnqualität in der Innenstadt spielt für dieses roll back eine wichtige Rolle.

Gleichzeitig werden aber auch beliebte Einfamilienhausstandorte wie Kröllwitz, Frohe Zukunft und Heide-Süd in den Außenbezirken der Stadt weiter expandieren, zumindest aber nicht schrumpfen. Ebenso wenig wird der Verkehr von dort zu den Arbeitszentren der Kernstadt schrumpfen.

Verkehr sparend dürfte die seit über zehn Jahren anhaltende Schrumpfung der vier Großsiedlungen sein, die sämtlich außerhalb der Innenstadt liegen. Besonders spannend ist die Frage, wie die ferne Zukunft von Neustadt aussehen wird, der größten von allen. Immerhin ist Neustadt verantwortlich für einen Großteil der Verkehrsströme auf der Magistrale. In nur zwei Jahrzehnten schrumpfte der größte Stadtteil um mehr als die Hälfte seiner ursprünglichen Einwohnerzahl,

und die Stadtplaner rechnen mit einer Fortsetzung des Trends, sodass Neustadt 2020 nur noch 35.000 Einwohner zählen würde von ehemals 100.000. Oder wäre hier vielleicht ebenfalls ein Trendwechsel vorstellbar, indem immer mehr Menschen aus den anderen Großsiedlungen in die attraktivste und am nächsten zur Innenstadt hin gelegene Neustadt ziehen? Für diese Strategie gäbe es eine Reihe handfester Argumente. Dann würde der Verkehr auf der Magistrale entsprechend weniger abnehmen.

Wie stark sich diese beeinflussbaren, aber nicht unmittelbar steuerbaren Prozesse auf eine Verkehrsentslastung der Hochstraße auswirken, bleibt ungewiss. Als nicht ganz so ungewiss werden die Auswirkungen des Fernverkehrs auf das Verkehrsaufkommen in der Stadt und speziell auf der Magistrale samt Hochstraße eingeschätzt, wenn die so genannte Mitteldeutsche Schleife eines Tages fertig gestellt sein wird. Dafür ist der Netzschluss zwischen der Südharzautobahn A



Die Mitteldeutsche Autobahnschleife

Die „Mitteldeutsche Autobahnschleife“ verbessert die Lagegunst der Region Halle–Leipzig erheblich. Sie wird Halle vom Durchgangsverkehr entlasten, vorausgesetzt, dass auch die A 143 als wichtige Westumfahrung der Stadt eines Tages fertig gestellt wird. Aber die Hochstraße wird von dieser Entlastung wahrscheinlich nur wenig profitieren. Der Plan zeigt, wie die Fernstraßen der Stadt mit der Autobahnschleife vernetzt sind. Man erkennt, dass die B80 und somit die Magistrale eine wichtige Querverbindung zwischen der A143 und der A14 darstellt.

38 und der A 14 durch die A 143 erforderlich. Man geht inzwischen von einer spürbaren Entlastung aus, von der die Straßen und Stadträume in Halle unterschiedlich profitieren werden. Entlastet wird mit ziemlicher Sicherheit vorrangig der gesamtstädtische Durchgangsverkehr, der auf der Hochstraße allerdings – wie erwähnt – den geringsten Anteil an der Verkehrsbelastung ausmacht. Die Autobahnen liegen zu weit von der Stadt entfernt, um darüber hinaus auch Entlastungs- und Verteilungsfunktion für den innerstädtischen Verkehr übernehmen zu können – ein weiteres Merkmal für die Sondersituation von Halle.

Lässt sich ein Resümee aus diesen teils mehr, teils weniger entlastenden Tendenzen ziehen? Vermutlich wird per Saldo der Verkehr auf der Hochstraße wie bisher weiter abnehmen. Aber die verbleibende Verkehrsmenge wird mit großer Wahrscheinlichkeit immer noch zu groß

sein, als dass sie auf das umgebende Bestandsnetz verlagert werden kann. Es werden neue Ersatztrassen nötig sein. Problematisch bleibt, dass es dazu erst in weiterer Zukunft Gewissheit geben wird – zu spät, um darauf kurzfristig Planungen gründen zu können.

Wie soll die Zukunft ohne Hochstraße aussehen?

Welche Erwartungen werden an eine Situation ohne Hochstraße gestellt, gibt es eine Vision für die Gestaltung des Raumes? Dass dazu bisher nur grundsätzliche Vorstellungen formuliert wurden, könnte als Symptom dafür verstanden werden, dass die Verkehrsproblematik eine eingehende Beschäftigung mit diesen Fragen bisher verdrängt hat. Der Aktionskatalog der Bürgerinitiative konzentriert sich vor allem auf die verkehrlichen Fragen einer Beseitigung. Ihre Zielvorstellungen sind

im Vergleich dazu knapp, allerdings auch gewichtig :

„Die historische Altstadt und südliche Innenstadt sollen mit ihren vielen Plätzen zu einem attraktiven Gesamtareal zusammen gefügt werden.

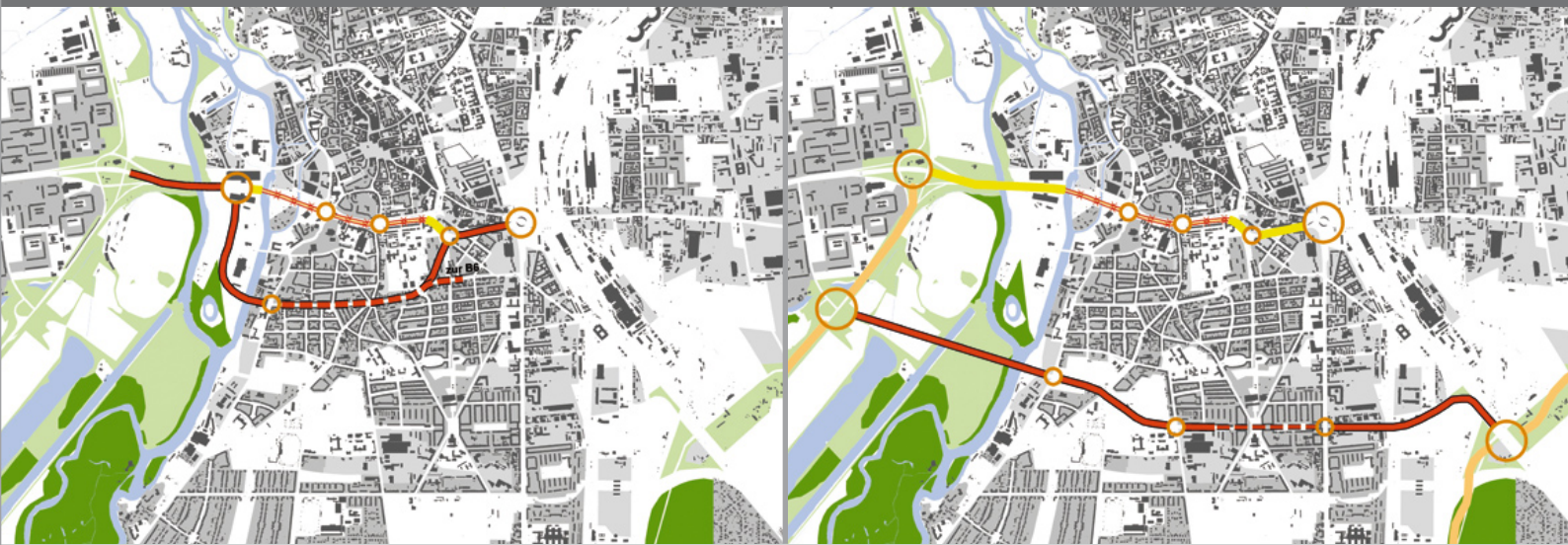
Der Blick von der Altstadt zu den historisch wertvollen Franckeschen Stiftungen muss vollständig wieder hergestellt werden, um den Anspruch Halles als Kulturhauptstadt des Landes Sachsen-Anhalt gerecht zu werden.“

Insgesamt soll durch die Beseitigung der Hochstraße „niemand in Halle zum Verlierer werden, sondern alle zu Gewinnern“. (Störfaktor Hochstraße, Faltblatt und. Aktionskatalog: BI Hochstraße Halle e.V., 2009)

Man wird diese Ziele so interpretieren dürfen, dass mit der angestrebten baukulturellen Aufwertung, die im Zentrum der Argumentation steht, eine nachhaltige Aufwertung der Standort- und Lage-

Denkanstöße

für eine Entlastung der Hochstraße, noch keine Pläne. Grundlage der stark schematisierten Darstellungen sind 2 Varianten aus den Überlegungen freier hallescher Verkehrsplaner zur Frage, wie die Hochstraße durch Ersatztrassen maßgeblich entlastet und zurück gebaut werden könnte. Auch die damit verbundenen Eingriffe in den Landschaftsraum der Saale und die südliche Innenstadt werden sichtbar. In beiden Fällen soll die Magistrale zwischen Saale und Waisenhausapotheke auf zwei Spuren zurückgebaut werden und die Hochstraße entfallen.



Die Magistrale wird in Höhe des ehemaligen Warenhauses auf der Saline-Insel in die Ersatztrasse umgeleitet und im Bogen über die südliche Saline-Insel, eine neue Saalebrücke und einen Tunnel unter der Torstraße/ Philipp-Müller-Straße zur Franckestraße zurück geführt (rot). Ein zweiter Arm führt über die Merseburger Straße zur Osttangente.

Die Ersatztrasse knüpft in Neustadt in Höhe der Straße An der Feuerwache an die B 80 an, wird südlich der Saline-Insel über eine neue Saalebrücke und den Böllberger Weg durch die südliche Innenstadt geführt und ebenfalls mit der Osttangente vernetzt. Das Wohngebiet am Lutherbogen wird im Tunnel unterfahren.

gunst erwartet wird für die unmittelbar betroffenen Gebiete und darüber hinaus für das gesamte Oberzentrum Halle.

Angeregt durch die neuen Diskussionen zur Hochstraße hat eine Interessengruppe von Verkehrsplanern 2009 eine Studie erarbeitet, die sich mit dem Ersatz der Hochstraße befasst und das „heiße Eisen“ der südlichen Innenstadt-Durchquerung in mehreren Varianten wieder aufgreift. Darunter ein mittlerer Saaleübergang zwischen den beiden Saale-Inseln, wo ihn bereits Paulick und der GVP aus den 60er Jahren vorgesehen hatten. Er wird im Tunnel unter dem Wohngebiet am Lutherplatz fortgeführt und mit der Osttangente verknüpft. Die Verfasser wollen da-

mit die Diskussion anstoßen und erheben nicht den Anspruch, bereits eine Lösung gefunden zu haben. Sie sind mit der sperrigen Problematik aus ihren früheren Tätigkeiten her vertraut und rechnen mit einem Planungs- und Realisierungsprozess von 20 Jahren. Sie plädieren dafür, eine langfristig orientierte Trassenfreihaltung mit Stadtumbaumaßnahmen zu verbinden. Einer ihrer Denkanstöße zeigt auch ein Beispiel für die eingangs erwähnte Stufenstrategie, indem zunächst nur das südliche Brückenbauwerk der Hochstraße beseitigt und mit verschiedenen Netzvarianten kombiniert wird.

Konkretere Raumvorstellungen in Form von Plänen oder Modellen existieren noch

nicht. In der Ausstellung „WandelHalle“ wurde 2006 eine Vision gezeigt für eine Zukunft ohne Hochstraße, der als Denkanstoß einen Tunnel unter den Franckeschen Stiftungen zugrunde gelegt wurde. Inzwischen stellte sich heraus, dass die dafür erforderlichen Rampenneigungen nicht mit den heute geltenden Richtlinien korrespondieren, der Tunnel würde also nicht funktionieren. Abgesehen davon machten die Planer dabei die Erfahrung, dass es nicht einfach ist, eine realistische Vision zu definieren, die eine wünschenswerte Raumgestaltung mit den funktionalen Anforderungen des Verkehrs kombiniert. Da die historische Rekonstruktion einer völlig unrealistischen Utopie gleichkom-



Zukunft ohne Hochstraße

Auch diese Grafik ist nur ein Denkanstoß. Sie zeigt für den Abschnitt zwischen Franckeschen Stiftungen und Altstadt mögliche Ziele einer Neuordnung des Raumes, wichtige Bindungen und Aufgabenschwerpunkte. Darunter:

- eine enge Fußwegvernetzung, anklingend an die frühere Promenade (ockergelb),
- die Einbindung der vorhandenen Straßenbahntrassen (dunkelgrau) und Erschließungsstraßen, eine zweispurige Stadtstraße zum Riebeckplatz (grau),
- eine großzügige Grüngestaltung,
- die urbane Umgestaltung von Straßenkreuzungen (Kreisflächen).

men würde, wird ein Abbruch der Hochstraße auf einen neuen Raumtypus mit historischen Anklängen hinauslaufen. Was damit gemeint ist und welche Elemente eine Vision beinhalten könnte, zeigt in schematischer Form die Abbildung. Auch sie soll die Diskussion nur anregen und darf nicht als Gestaltungsplan missverstanden werden:

- Eine zweispurige Straße zwischen Glauchaer Platz, Francke Platz und Waisenhausapotheke (etwa im Bereich der jetzigen Rampen zur Hochstraße)
- Eine großzügige und möglichst zusammenhängende Grüngestaltung im gesamten Raum
- Die Beibehaltung der seit 2006 existierenden Straßenbahntrasse als separater, eingegrünter Gleiskörper
- Die Beibehaltung aller bestehenden Verkehrsbeziehungen, damit die Erschließung von Altstadt und Innenstadt nicht benachteiligt wird. Deshalb auch die Bei-

haltung der die Altstadt begleitenden Straßen Waisenhausring und Moritzzwinger, die als Teil des Cityringes fungieren.

- Der Rückbau der 2005 fertig gestellten vierspurigen Franckestraße auf zwei Spuren und deren Einbettung in eine bis zum Riebeckplatz reichende Grünanlage
- Eine urbane Umgestaltung der Knotenpunkte Glauchaer Platz, Franckeplatz und an der Waisenhausapotheke.
- Eine enge Vernetzung neuer und vorhandener Fuß- und Radwege mit Altstadt und südlicher Innenstadt, darunter eine Promenade entlang der Franckeschen Stiftungen, eine großzügige Passage zu den Franckeschen Stiftungen unter der Straßenbahn und der neuen Straße hindurch, eine direkte Wegeverbindung von der Waisenhausapotheke zur Altstadt
- Die Möglichkeit zur Wiederherstellung eines Eingangsbereiches zu den Franckeschen Stiftungen am Haus der Generationen. Eine vierspurige, auf dem Geländenniveau

geführte Ersatzstraße wurde bewusst außer Acht gelassen. Sie würde zwar die Wiederherstellung der Blickbeziehungen ermöglichen, aber den Raum auf der unteren Ebene erneut zerstören und die Wegebeziehungen gegenüber der heutigen Situation sogar noch verschlechtern. Das zeigen die dazu bereits vor 40 Jahren erarbeiteten Pläne. Außerdem müsste man sich diese neu gebaute Hauptverkehrsstraße eingehaust mit meterhohen Schallschutzwänden vorstellen.

Der Raum ohne Hochstraße eröffnet trotz vieler Bindungen viele Chancen, den Raum zu gestalten. Sie sind auszuloten, um zu erkennen, welche der mit der Beseitigung der Hochstraße verbundenen Erwartungen tatsächlich erfüllt werden können und welche Erwartungen möglicherweise Illusion sind.

Ohne eine überzeugende Vision wird man nicht auskommen, wenn man die Vorteile einer Zukunft ohne Hochstraße glaubhaft

S. 39: Kritischer Korridor

Der Bereich zwischen Neustadt und südlicher Innenstadt, Rennbahn und Rabeninsel wurde seit über 40 Jahren immer wieder als Korridor für eine Saalequerung diskutiert. Links oben die B80 mit dem Straßenanschluss An der Feuerwache. Im Bild rechts die Kleingartenanlagen nördlich des Kurt-Wabbel-Stadions mit den angrenzenden Wohnungsbauten.

Der gesamte Landschaftsraum südlich der Saline-Insel (oben im Bild) steht unter dem besonderen Schutz der so genannten FFH-Richtlinie der Europäischen Union (Fauna-Flora-Habitat) in Verbindung mit der Vogelschutzrichtlinie. (Luftbild Vermessungamt Halle, © 2009 Aerowest)



darstellen will. Je größer der Aufwand für die Ersatzlösungen, desto überzeugender muss die Vision sein.

Gibt es nur eine Zukunft mit Hochstraße?

Die Zukunft ohne Hochstraße ist kein offizielles Planungsziel der Stadt. Beim Stadtrat und im zuständigen Planungsausschuss stand das Thema noch nicht auf der Tagesordnung. Vielmehr schreiben die Leitplanungen der Stadt Magistrale und Hochstraße langfristig fest. Nicht für die Beseitigung, sondern zur Entlastung der Hochstraße wurden im Flächennutzungsplan der Stadt alternative Trassen für neue Saalequerungen ausgewiesen, teilweise

auf den Spuren der alten Generalsverkehrsplanung. Aber keine dieser Optionen wurde bisher weiter verfolgt, aus je unterschiedlichen Gründen. Gemeinsam ist allen, dass sie mit der Doppelproblematik der ungelösten Verkehrsbelastung und der schwierigen Naturschutzproblematik belastet sind.

Die nördliche Saalequerung bei Lettin und die schon erwähnte Südtangente entlang der Kasseler Bahn entlasten nur marginal, weil sie zu weit von der Hochstraße entfernt liegen. Auch die näher gelegene mittlere Querung zwischen der Straße An der Feuerwache in Neustadt und dem Böllberger Weg würde nach den Berechnungen der Fachplaner keine durchschla-

gende Entlastungswirkung haben ohne einen quer durch die südliche Innenstadt führenden Netzschluss mit der Merseburger Straße, etwa wie ihn die Interessengemeinschaft vorgeschlagen hat. Aber das ist bislang nicht vorgesehen. Man geht davon aus, dass ohne diese Querverbindung zu viele der von Neustadt kommenden Autofahrer wieder zurück auf die Magistrale fahren würden zu ihren Fahrtzielen in der Innenstadt. Dieses entscheidende missing link blieb im Gegensatz zu dem Dauerthema der Saalebrücken ein Tabu wegen der damit verbundenen Eingriffe in gewachsene Strukturen und der zu erwartenden Widerstände, vor denen man schon in den sechziger Jahren Re-



Blick vom Glauchaer Platz zur Innenstadt mit der Moritzkirche (links), Elisabethkirche (rechts neben der Hochstraße) und Georg-Kirche. Noch stehen alle Steg-Hochhäuser. (Foto Andreas Weber, 2005)

spekt hatte. Einen Vorgeschmack lieferte die Debatte um ein kleines Einfamilienhausgebiet am Rosengarten, das durch die Südtangente beeinträchtigt würde und in den neunziger Jahren das wichtigste kommunalpolitische Thema dieser Trassenplanung war. Eine Verlagerung der Belastungen aus dem Raum der Hochstraße in andere Stadtteile ist für die Fachverwaltung nicht akzeptabel.

Hinzu kommt die nicht minder schwierige Auseinandersetzung mit dem Naturschutz, die bei allen Saalequerungen ansteht. Für viele ist dies das „KO-Kriterium“ schlechthin. Große Bereiche des Landschaftsraumes der Saale stehen unter Naturschutz, südlich der Saline-Insel sogar in Verbindung mit der besonders stringenten Fauna Flora Habitat-Richtlinie der EU (FFH). Eben dort läge aber der Brückenkorridor, der für eine Entlastung der Hochstraße am effizientesten erscheint. Nach der Rechtsauffassung der Naturschützer sind in FFH-Gebieten Eingriffe durch Verkehrsbauten so gut wie ausgeschlossen. Auch wenn diese Auffassung keineswegs von allen geteilt wird, dürfte zumindest darin Konsens bestehen, dass jedwedes Brückenprojekt im Saaleraum mit langwierigen und schwierigen Abwägungsprozessen mit ungewissem Ausgang verbunden wäre. Das langwierige Planfeststellungsverfahren für die Westumfahrung A 143 und deren

Saalequerung bei Salzmünde liefert dazu einen Vorgeschmack.

Zu den gewichtigen Herausforderungen der Planung gesellt sich schließlich auch das Kostenproblem. Die zu erwartenden außergewöhnlich hohen Kosten für eine Ersatzlösung vertragen sich aus Sicht der Fachverwaltung nicht mit der prekären Finanzlage der Stadt. Die Instandsetzung der Straßen habe unverändert höchste Priorität und würde den städtischen Haushalt noch über Jahrzehnte belasten. Außerdem warten etliche am Stadtrand liegende Ortskerne schon viele Jahre auf eine Ortsumgehung. Die Ziele zur Verbesserung der Lebensqualität in den Ortsteilen und dem von der Hochstraße belasteten Innenstadtraum scheinen damit in einer nahezu unüberbrückbaren Konkurrenz zueinander zu stehen.

Eingriffe in Siedlungsstrukturen, Naturschutzbelange, Kostenprobleme: sind das alles KO-Kriterien? Kann es auf unabsehbar lange Zeit nur eine Zukunft mit Hochstraße geben?

Erkennbar wird, dass eine Diskussion über die Zukunft der Hochstraße dadurch schwer belastet wird. Eine konstruktive Debatte wird nur geführt werden können, wenn sich alle Beteiligten auf die „Spielregel“ einigen, sich den Problemen unvoreingenommen zu stellen und offen zu sein für alternative Herangehensweisen, ohne KO-Kriterien.

Noch gibt es viel zu klären. Noch ist die Zukunft der Hochstraße offen.



Literatur zum Thema

Werner Durth, Nils Gutschow, Jörn Düwel: Ostkreuz, Architektur und Städtebau der DDR. Bd. 1 und 2. Frankfurt/M., 1999

Büro für Städtebau und Architektur des Rates des Bezirkes Halle (Hrsg.): Halle-Neustadt. Plan und Bau der Chemiarbeiterstadt. Halle, 1972

Stadt Halle, Dezernat Planen und Umwelt (Hrsg.): Verkehrsplanung in Halle (Saale) und ihre Umsetzung bis 2001. Halle, 2002 (Verf.: Kurt Ludley, Rolf Hörnig)

Stadt Halle, Stadtplanungsamt (Hrsg.): Verkehrspolitisches Leitbild der Stadt Halle (Saale). Beschlusstext. Halle, 1997

Markus Bader, Daniel Herrmann (Hrsg.): Halle-Neustadt-Führer. Halle, 2006

Holger Brülls, Thomas Dietsch: Architekturführer Halle an der Saale. Berlin, 2000

Stadt Halle, Kulturbüro (Hrsg.): WandelHalle. Stadt als Ansichtssache. Textbuch und Bildbuch zur Ausstellung. Halle, 2006

Kuratorium 1200 Jahre Halle (Hrsg.): Halle (Saale). Fünfzehn Stadtpläne aus fünf Jahrhunderten. Halle, 2006

Interessengruppe Verkehrsplaner Halle: Zukunftsvision Halle ohne Hochstraße? Halle, 2009 (als Manuskript verf.)



Die IBA in Halle dankt der Günther Papenburg AG für das Engagement als Hauptsponsor.

on Hochstraße zur Diskussion Hoch

