

Gesprächsreihe Stadtentwicklung

Thema 2012 „Verkehrspolitik und kommunale Gesellschaft“

BI-Vorsitzender Ingo Kautz: „Begrüßung und Einführung in das Thema“

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Bürgerinitiative freuen wir uns sehr, dass sie unserer Einladung gefolgt sind.

Lassen sie mich kurz unsere BI vorstellen und uns gleichzeitig in das heutige Thema „Verkehrspolitik und kommunale Gesellschaft“ einstimmen:

Die Gründungsversammlung des gemeinnützigen Vereins „BI Hochstraße e.V.“ fand am 26.03.2007 statt.

Die Gründung des mit Sachverstand und Prominenten besetzten Vereins, mit Unterstützern wie z.B. unserem Ehrenbürger Hans-Dietrich Genscher und unserem Alt-Oberbürgermeister Klaus-Peter Rauen, war ein starkes Signal an die hallesche Bevölkerung, die Wirtschaft und Politik - somit an die gesamte kommunale Gesellschaft von Halle an der Saale - sich mit dem Thema „Hochstraße“ intensiver als bisher zu befassen.

Schnell merkten wir, dass es bei diesem Thema nicht alleine um das Bauwerk Hochstraße gehen kann, sondern um die Stadtstruktur und Stadtentwicklung unserer Heimatstadt insgesamt!

Deshalb führte die BI in ihrem Namen bald den ergänzenden Hinweis: „Wir fördern kreative Stadtentwicklung“.

Man kann es auch so formulieren:

Der Umgang mit dem Thema Hochstraße kann sich nicht allein auf ingenieurtechnische Fragen beschränken. Man muss dabei die Stadtentwicklung insgesamt im Blick haben - Stadtentwicklung als gesellschaftlichen Prozess sehen!

In der BI war man sich bald einig, dass hier „ein besonders dickes Brett“ zu bohren ist, und dass wir dies alles nicht alleine stemmen können! Erste Kontakte mit der Stadtverwaltung waren erfreulicherweise ermutigend und führten letztlich dazu, dass das Thema Hochstraße im halleschen Beitrag zur Internationalen Bauausstellung (IBA ) Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010 aufgenommen wurde. Es kam zu einem öffentlichen Diskurs zur „Zukunft der Hochstraße“, vorbereitet mit unserer BI Hochstraße.

Um die Zukunft der Hochstraße und der Stadtentwicklung insgesamt ging es auch in dem internationalen Jugendwettbewerb „Zukunftspreis für Halle 2025“, den die BI im Jahre 2011 durchführte. Hier schlug der erste Preisträger einen inneren und einen äußeren Straßenring für die zukünftige Stadtentwicklung vor. Uns kam es bei diesem Wettbewerb auch auf Informationen darüber an , wie junge Menschen von außen und unvoreingenommen - also gewissermaßen nicht „betriebsblind“ - auf unsere Stadt und ihre Entwicklungsmöglichkeiten schauen.

Im Nachgang zum Wettbewerb bekundete die Deutschen Stiftung Baukultur ihr Interesse daran, den Umgang mit der Hochstraße in Halle bundesweit als Referenzprojekt zum Thema „Verkehrsentwicklung und Mobilität“ noch 2012 zu diskutieren. Dies erschien uns

als BI - aber auch der Stadtverwaltung - als noch zu wenig diskussionsreif und damit als verfrüht.

Zum weltweiten Trend, aufgeständerte Straßen als „Relikte der autogerechten Stadt“ zurück zu bauen, würde die halesche Diskussion über die Zukunft unserer Hochstraße allerdings sehr gut passen. Denn man wird mit Sicherheit in den Innenstädten keine neuen Hochstraßen mehr bauen.

In Halle an der Saale steht die Verkehrspolitik aber vor einer besonders schwierigen Aufgabe, denn das innerstädtische Straßennetz hat einen schwerwiegenden „Systemfehler“, auch „Falle von Halle“ genannt: Alle 4 Bundesstraßen (B 6, B 80, B 91 und B 100) im Stadtgebiet laufen auf einen zentralen Punkt, den Riebeckplatz, zu, anstatt sich als Tangenten oder Umgehungen zu verzweigen.

Ich zitiere dazu aus den IBA-Unterlagen von 2010:

„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 damals 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 Flusstädten 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 Straßennoten und Wegeführungen, die Fremden die Orientierung erschweren. Und um den Preis eines zerstörten Stadtraumes südlich der Altstadt. Die vielen Kritiker der chronischen Ver-

kehrprobleme sollten diesen Zusammenhang ebenso bedenken wie die vielen Anhänger der historischen Stadtgestalt.“ Zitatende

Besonders problematisch für Halle ist die Tatsache, dass es nur eine Ost-West-Verbindung über die Saale gibt, die in den Jahren 1968 bis 1971 als Hochstraße zum Riebeckplatz, damals Thälmannplatz, gebaut wurde - bautechnisch eine Meisterleistung. Zumindest für den Autoverkehr gab und gibt es damit die schnellste direkte Verbindung zur Neustadt.

Diese Verbindung hat aber den historisch schon bestehenden Systemfehler im halleschen Straßennetz noch verschärft und widersprach schon seinerzeit den „16 Grundsätzen des Städtebaus“ vom 27.07.1950, wo es hieß: „Der Verkehr darf die Stadt nicht zerreißen. Der Durchgangsverkehr ist aus dem Zentrum zu entfernen und um die Stadt herum zu führen.“

Deshalb ist es heute aus verkehrspolitischer Sicht nicht zu verstehen, dass die Stadt in den letzten Jahren die angebotene finanzielle Hilfe der Landesregierung für die Planfeststellung eines mittleren Saaleüberganges, der eine Möglichkeit zur Umleitung bzw. Verteilung von Verkehrsströmen bieten würde, nicht angenommen hat. Damit hat die Stadt eine Chance verpasst, eine Planung für diesen Saaleübergang zumindest erstmal in der „Schublade“ zu haben für mögliche Entscheidungen in der Zukunft.

Heute wollen wir als BI die „Gesprächsreihe Stadtentwicklung“ mit einer öffentlichen Diskussions-Veranstaltung zum Thema „Verkehrspolitik und kommunale Gesellschaft“ eröffnen.

Dabei wird es um „Neue nachhaltige Verkehrskonzepte - Ideen für die Stadt von morgen“, um „Verkehr und Wissenschaft in Halle - und welche Aufgaben muss im harmonischen Zusammenwirken beider Interessen die Stadtpolitik erfüllen?“ sowie um : „Verkehr versus Kultur und Denkmalschutz in Halle“ gehen.

Gespannt sind wir auch auf die themenbezogenen Ausführungen unseres Beigeordneten für Planen und Bauen als Vertreter der Stadtverwaltung.

Ebenso interessiert sind wir an den Ergebnissen der heutigen Diskussion mit dem ADAC und dem ADFC über das „Was passieren muss, um allen direkt betroffenen Interessen möglichst gerecht zu werden“.

Wie gesagt, uns als BI ist es wichtig und ein Herzensanliegen, über die zukünftige Stadtentwicklung insgesamt in aller Öffentlichkeit zu diskutieren.

Es geht uns letztlich um eine generationengerechte und nachhaltige Weichenstellung für die Zukunft unserer Stadt.

Wir wollen deshalb diese „Gesprächsreihe zur Stadtentwicklung“ im nächsten Jahr fortsetzen.

Ingo Kautz

Halle an der Saale, zum 12.10.2012

