

DIE WELT

2. Dez. 2013, 8:36 (online und Print)

Stadtplanung

**In Halle bahnt sich eine Katastrophe an
Welterbe oder Verkehrsmaschine?**

**In Halle an der Saale steht das Alleinstellungsmerkmal auf dem Spiel:
Eine komplett von den Bomben des Krieges verschonte Altstadt**

**Halle an der Saale hat eine herrliche Altstadt. Doch die wird von der millionenteuren Sanierung einer
Hochstraße bedroht. Die autogerechte DDR-Musterstadt droht über das historische Erbe zu siegen.**

Von Dankwart Guratzsch

Ein Riss geht durch Halle an der Saale. Er wird markiert durch die Stadtautobahn, die die Stadt seit DDR-Zeiten als vierspurige Hochstraße durchschneidet. Wer das Pech hat, in den oberen Stockwerken zu wohnen, dem dröhnen die Lastwagen bei klirrenden Scheiben vor den Fenstern vorbei.

Wie verheerend sich Hochstraßen auf den Stadtorganismus und das städtische Leben auswirken, lässt sich gerade in Halle exemplarisch beobachten. Hier hat man unter den speziellen Bedingungen zentralistischer Planung eine Reinform der autogerechten Stadt zu verwirklichen versucht.

Der alte Riebeckplatz wurde von der SED-Administration unter dem neuen Namen Ernst-Thälmann-Platz zum größten Verkehrskreislauf Deutschlands ausgebaut – größer als der Alexanderplatz und der Ernst-Reuter-Platz in Berlin.

Zusätzlich wurde diese Verkehrsmaschine auch noch mit einer weiteren doppelten Hochstraße überspannt. Für eine Stadt mit 230.000 Einwohnern ein verkehrstechnisches Monstrum, das sich als ursächlich nicht nur für beispiellose Unfallserien, sondern auch für verschenkte Entwicklungschancen der Stadt erweist.

"Natürlich stören noch die alten Mietshäuser"

Denn die Bündelung sämtlicher Verkehrswege an einem einzigen zentralen Ort ist der Grund dafür, dass die Parallelstadt Halle-Neustadt nur von hier aus und nur über eine einzige Trasse – statt, wie es vernünftig gewesen wäre, über mehrere Zufahrten – angebunden werden konnte. Exakt dafür wurde die (zweite) Hochstraße gebaut, die heute die Stadt zerreißt.

Um diese Trassierung zu verstehen, muss man sich noch einmal der Ziele erinnern, mit denen die genuine DDR-Stadtgründung Halle-Neustadt ins Werk gesetzt wurde. Sie stand unter politisch-ideologischen Vorgaben, die auf die systematische Abwertung und Vernichtung der heil über den Krieg gekommenen historischen Altstadt abzielten.

"Natürlich stören noch die alten Mietshäuser mit den dunklen Hinterhöfen", belehrte die Stadtleitung der SED 1967. "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."

DDR-Planung mit Modellcharakter

Oft wird behauptet, die DDR habe ihre Altstädte nur deshalb nicht erhalten können, weil ihr die wirtschaftliche Kraft dazu gefehlt habe. Diese Sicht blendet die ideologische Komponente aus. Vielmehr war es nicht nur in Halle das Ziel des DDR-Städtebaus, "die Spuren der Riebecks zu verwischen", die Städte des Historismus und damit des Wirkens von Unternehmerpersönlichkeiten wie des legendären Hallenser Bergwerksunternehmers Carl Adolf Riebeck und die bürgerlichen Altstädte durch "sozialistische" Städte zu ersetzen.

Halles Hochstraßen sind daher nicht unabhängig von der Gesamtplanung Halle-Neustadts zu sehen, die seit 1963 in Rekordtempo aus dem Boden gestampfte neue Stadt der Chemiewerker, ein gigantisches Plattenbaugelände mit zuletzt knapp 100.000 Einwohnern. Was die DDR-Planung hier verwirklicht hat, sollte Modellcharakter haben.

Planerisch knüpfte man dabei fast wörtlich an eine Idealkonzeption an, die der deutsche Architekt Ludwig Hilberseimer (1885 bis 1967) bereits 1924 entwickelt hatte. Danach sollten die Verkehrsarten – Fußgänger-, Straßenbahn- und Kfz-Verkehr – wie auch die so genannten städtischen Funktionen, nämlich Wohnen, Arbeiten, Erholung, jeweils strikt voneinander getrennt werden. Auf diese Weise meinte man, alle Abläufe berührungsfrei – und somit reibungslos – organisieren zu können. Verräterisch war die Abbildung der Menschen in diesen Plänen: Sie schrumpften zu Ameisen.

Hochhausstadt "aus einem Guss"

Was Hilberseimer in Bildern von ungeheurer Eindringlichkeit ausgearbeitet hatte, war genau genommen ein Plagiat: die exakte Übersetzung der Idee des Vordenkers Le Corbusier, das städtische Leben durch Architektur schnell, rationell und effektiv wie eine Autofabrik des amerikanischen Autokönigs Henry Ford zu gestalten.

Richard Paulick (1903 bis 1979), der führende Kopf bei der Planung von Halle-Neustadt, hatte als Bauhausmitarbeiter und Assistent von Walter Gropius den 18 Jahre älteren Hilberseimer noch selbst erlebt. In Halle verwirklichte er mit DDR-Mitteln, was dieser in den intakten Städten der Vorkriegszeit nie hatte realisieren können und was in solcher Systematik auch in Westdeutschland nach 1945 nicht entstehen konnte: eine Hochhausstadt "aus einem Guss" mit Grün, einer "Magistrale", einer Ladenpassage in den Obergeschossen und uniformen, übereinander gestapelten Wohnungen. Es ist erst wenige Jahre her, dass Architekten dieses Modells sozialistischen Städtebaus zur Anmeldung für die Welterbeliste der Unesco empfahlen!

Für die Altstadt von Halle wurde Halle-Neustadt allerdings zur tödlichen Bedrohung. Die prachtvolle Bürgerstadt war dem Verfall preisgegeben, damit die neue "sozialistische Großstadt" blühen konnte. Inzwischen haben sich die Abwanderungsströme zwar umgekehrt. Doch der anfangs mit viel Elan begonnene Sanierungsprozess der Altstadt stockt. Und das hat sehr viel mit inkonsequenter Planung zu tun.

Inkonsequenz im Umgang mit der Baugeschichte

So pumpt man in die Sanierung der Altstadt Millionen – und baute gleichzeitig die Verkehrsmaschine Riebeckplatz aufwendig um, damit sie für weitere 40 Jahre künstlich am Leben gehalten wird. Dasselbe hat man jetzt mit der maroden Hochstraße vor und will dafür 6,3 Millionen Euro ausgeben. Allein die Baumaßnahme ist auf einen Zeitraum bis 2016 veranschlagt.

Dass das Betonmonster Leerstände in benachbarten, einst prachtvollen Gründerzeitquartieren erzeugt, dass es die Entfaltung von Urbanität blockiert und den Blick auf das bedeutendste Kulturerbe der Stadt, die 300 Jahre alten Franckeschen Stiftungen, sowie die neu errichtete Kulturstiftung des Bundes verstellt und die Stadt damit auch an diesem Ort vermutlich jeder Chance auf den angestrebten Welterbetitel der Unesco beraubt, all das blieb unberücksichtigt.

Lösungsmodelle, etwa ein anderthalb Kilometer langer Stadttunnel oder eine Mehrbrückenalternative, wurden nicht ernsthaft erwogen, geschweige für Förderprogramme der Bundesregierung oder der EU nominiert. Dieselbe Inkonsequenz regiert im Umgang mit Unikaten der Baugeschichte, etwa der Heilanstalt Nietleben, einer der frühesten deutschen psychiatrischen Spezialkliniken: Sie wurde abgerissen.

Die Sprengung der Weingärtenschule steht bevor

Derzeit steht die Sprengung der Weingärtenschule bevor, eines Werkes von Anton Kreke. Seit zehn Jahren ringt die Stadt, die zu den schönsten Deutschlands zählt, um ein "Leitbild" – und muss sich jetzt von der Industrie- und Handelskammer bescheinigen lassen, dass das Stadtbild von Halle tief unter den mitteldeutschen Durchschnittswerten liegt – tiefer als jeder andere Standortfaktor.

Dabei verfügt Halle über ein "Alleinstellungsmerkmal", das die Stadt unverwechselbar macht. Völlig konkurrenzlos in Deutschland bietet Halle das Bild einer unzerstörten Großstadt des 20. Jahrhunderts. Wenn der Besucher trotzdem in der von Bomben fast gänzlich verschonten Stadt auf Plattenbauquartiere trifft, so handelt es sich ausnahmslos um Ersatzwohnungsbau der DDR für mutwillig abgerissene Altbauten. Mit einer Ansiedlungspolitik, die an diese Praxis anknüpft und Architekturikonen opfert, um vermeintliche Hürden für Investoren aus dem Weg zu räumen, setzt man dieses unvergleichliche Potenzial aufs Spiel.

Schuld daran ist die Unfähigkeit der Politiker, sich zwischen den beiden Teilstädten zu entscheiden – zwischen derjenigen, die Halle noch immer einzigartig macht, der Altstadt, und derjenigen, die trotz Millionen Investitionen schon jetzt rettungslos verloren ist: der Plattenbaustadt Neustadt.

Prachtfassaden der Gründerzeit verrotten

Was von der (inzwischen eingemeindeten, auf weniger als die Hälfte der Bewohner geschrumpften) Musterstadt noch steht, ist entweder – wie die einstige Vorzeigemeile Neustädter Passage – Vandalismus und Verfall preisgegeben oder wurde zugrunde saniert und mit dem Zuckerguss unpassender Materialien, Farben, Bauformen bis zur Unkenntlichkeit verfremdet. Das "Typische" kann nur als Karikatur der DDR-Wirklichkeit überleben.

Wer Halle retten will, der muss sich endlich zu der Konsequenz durchringen, dass nur eines von beiden Stadtbildern als "Marke" dienen kann – und das kann logischerweise nur die ehrwürdige Altstadt sein. Aber ihre Reanimation, so hoffnungsvoll begonnen, stockt.

Prachtfassaden der Gründer- und Jugendstilzeit, die in anderen Städten wie Juwelen herausgeputzt wären, verrotten hinter vorgehängten Schutztüchern. Die Endlosdiskussion über das Selbstverständnis der Stadt hat die Bürger ermüdet. Visionen? Aufbruchstimmung? Fehlanzeige.

© Axel Springer AG 2013. Alle Rechte vorbehalten