

# Ziele der Bürgerinitiative BI Hochstrasse e. V.

Dr. Jens H. Göttner, Vorsitzender der BI

Die Hochstrasse durchschneidet zwischen Riebeckplatz und Glaucherer Platz die Stadt Halle im wichtigsten Teil ihrer historischen Siedlungsentwicklung und trennt damit die Altstadt von den anderen Bereichen der Stadt. Die einst homogene Siedlungsentwicklung mit so wichtigen Teilen wie den Franckeschen Stiftungen und dem Elisabeth-Krankenhaus ist durch die Hochstrasse derzeit nachhaltig zerstört. Auch die Abfolge der verschiedenen Plätze vom Marktplatz über den Alten Markt hin zum Franckeplatz und Rannischer Platz sowie Glaucherer Platz sind in ihrer wechselseitigen Funktion erheblich beeinträchtigt. Die Hochlage der Strasse ist eine dauerhafte ökologische Wunde in der Stadt, die aufgrund der hohen Verkehrsmengen erhebliche Umweltbelastungen mit sich bringt.

Daher haben eine Vielzahl bekannter und interessierter Bürgerinnen und Bürger dieser Stadt sich entschlossen über Alternativen zur Hochstrasse nachzudenken und diesen Prozess zu befördern, um der Stadt ihre historischen Entwicklungschancen wieder zu ermöglichen.

Das Denken über Alternativen heißt auch, dass über neue Zeithorizonte nachgedacht werden muss und dass die zu überprüfenden Konzepte auch das gegenwärtige Verkehrserschließungssystem einschließlich den derzeitigen Modal-Split (d.h. die Aufteilung auf die verschiedenen Verkehrsmittel) hinterfragen und gegebenenfalls infrage stellen.

Die Hochstrasse wirkt derzeit wie ein Pfeil aus der Neustadt, der die alte Stadt am Hauptbahnhof mitten ins Herz trifft. Ziel muss es daher sein, die Durchgangs-

verkehre zu verringern, neben dem inneren einen äußeren Erschließungsring zu schaffen, die Stadtteile beiderseits der Saale an den Hauptverflechtungsbereichen zu verbinden, die äußeren Verkehrsachsen außerhalb der Stadt zu ertüchtigen, die Franckeschen Stiftungen von allen Seiten visuell wieder erlebbar zu machen und damit auch die Aufnahme als Weltkulturerbe zu fördern.

Es werden in verschiedener Hinsicht kreative Ideen benötigt, um Lösungsansätze zu finden, die eine nachhaltige Stadtentwicklung ermöglichen und auch hinsichtlich der Verkehrserschließung die Stadt Halle zu einer modernen Stadt machen, die die ökonomischen und ökologischen Zeichen der Zeit verstanden hat.

Am Ende eines solchen Prozesses würden alle Beteiligten ohne Hochstrasse Gewinner sein.



# Zukunft der Hochstraße

Die IBA Stadtumbau 2010 setzt sich in Halle mit dem Stadtumbau der sozialistischen Zeit auseinander und somit zwangsläufig auch mit der Magistrale zwischen Neustadt und Innenstadt.

Die IBA Stadtumbau 2010 setzt sich in Halle mit dem Stadtumbau der sozialistischen Zeit auseinander und somit zwangsläufig auch mit der Magistrale zwischen Neustadt und Innenstadt. Nach dem Wunsch der Planer der „Chemiearbeiterstadt“ sollte die Straße „städtebauliche Hauptachse und zugleich Hauptverkehrsader der Stadt“ sein. Zuvor hatten schon anderen Städte im Osten Deutschland ähnlich breite Straßen erhalten, die auch für die politischen Paraden des Systems geplant wurden. Die „Stalinallee“ in Ost-Berlin war wohl die imposanteste, die Hallesche wurde die längste Magistrale. Aber nur ihr östlicher, innerstädtischer Abschnitt provoziert die Auseinandersetzung. Auf über 660 Meter Länge zwischen Saale und Riebeckplatz spaltet die Hochstraße geradezu die Stadt. Dort wird sie täglich von 40.000 Autos befahren, darunter ca. 6.000 LKW. Dies stand übrigens im Gegensatz zu den seinerzeit beschlossenen Grundsätzen des sozialistischen Städtebaus, dort heißt es sehr deutlich: „Der Verkehr darf die Stadt nicht zerreißen“. Dergleichen passierte keineswegs nur im Osten Deutschlands, aber die Hochstraße in Halle ist bis heute ein besonders krasses Beispiel für Stadtzerstörung durch Verkehr.

Wie soll nun damit umgegangen werden? Ganz unterschiedliche Meinungen dazu kennzeichnen auch die IBA-Diskussion der letzten Jahre. Wurde die Hochstraße zunächst etwas vorsichtig als

„Nahtstelle“ und als „städtebauliches Erbe“ bezeichnet, ähnlich den sie begleitenden Hochhäusern, so wird sie jetzt vor allem als problematische Schnittstelle betrachtet.

Für die Verkehrsplaner der Stadt blieb zwar die Verkehrsentlastung der Hochstraße ein Dauerthema, die von anderen wiederum geforderte Beseitigung des Hochbaus blieb für die Planer dagegen ein Tabu. Das lag nicht etwa an unterschiedlichen stadtgestalterischen Auffassungen zu dem gewaltigen Betonbauwerk, sondern einzig daran, dass man bis heute keine realistische verkehrliche Ersatzmöglichkeit sieht. Das sieht die 2007 gegründete Bürgerinitiative Hochstraße Halle an der Saale e.V. anders. Für sie steht fest, dass die Hochstraße beseitigt werden muss, je früher desto besser. Die Initiative geht davon aus, dass sich bei kreativer Herangehensweise Alternativen finden lassen. Wie könnten sie aussehen?

Die IBA hat geholfen, die Vertreter der unterschiedlichen Positionen an einen Tisch zu bringen. Es wächst die Einsicht, dass die hier anstehenden Fragen nur miteinander geklärt werden können und viel Sachverstand erfordern. Wer die Hochstraße ernsthaft beseitigen will, muss sich mit der gesamten Verkehrssituation der Stadtregion auseinandersetzen, mit Verkehrsbelastungen und -Strömen, Netzmodellen und Kosten. Aber auch mit allem, was Verkehr erzeugt – von der Einwohner- bis zur Wirtschaftsentwicklung.

Kurzum: es geht um nichts weniger als um das „richtige“ Verkehrskonzept für Halle.

Die Stadt wird bis Frühjahr 2009 Verkehrserhebungen durchführen lassen, um aktuelles Datenmaterial für die wichtigsten Konzeptvarianten zu erhalten. Mit dieser Informationsbasis als Grundlage veranstaltet die IBA Stadtumbau 2010 zusammen mit der Bürgerinitiative im Herbst 2009 eine öffentliche Diskussion zum Thema „Zukunft der Hochstraße“. Alle Meinungen sollen dann zu Wort kommen.