

*Hans-Georg Sehrt*

Themenreferat bei Gesprächsreihe Stadtentwicklung am 12. Oktober 2012 im Stadthaus Halle:

### **Verkehr versus/gegen Kultur und Denkmalschutz in Halle?**

*Gegebenheiten – Bedürfnisse – Hoffnungen*

Im ersten Moment wird sich sicher mancher gewundert haben, welche eigenartige Verbindung bzw. welcher eigenartige Gegensatz hier hergestellt wird.

Dass Kultur etwas mit Denkmalschutz zu tun hat, haben muss, leuchtet ein. Aber was hat der Verkehr dabei zu suchen? Zu verdanken haben Sie diese Entsprechung bzw. Gegenüberstellung (bei ihm noch ohne Fragezeichen) dem für die Sache rührigen Herrn Hans-Georg Ungefug. Leichtsinngerweise habe ich zugesagt, obwohl die Plakativität einer solchen Aussage das Gespräch ja nicht unbedingt befördert. Auch deshalb also mein Zusatz, das Fragezeichen.

Da ich die heutige Veranstaltung als Auftakt einer Reihe verstehe, nehmen Sie es mir bitte nicht übel, wenn ich aus diesem Grunde ab und an Eulen nach Athen trage.

Gedanken habe ich mir darüber zwar gemacht, aber ein braves Referat mit sauberer Gliederung und auch einer Lösung nur erst einmal in unserer schönen Halle samt verkehrsberuhigter Innenstadt habe ich nicht – wo besonders jugendliche, aber zuweilen auch mittelalterliche Zeitgenossen in Kontinuität und manchmal auch mit erheblicher Geschwindigkeit vor allem mit ihren Autos Schaufahren veranstalten. Das geschieht entgegen allen Vorschriften und Gesetzmäßigkeiten und nicht um die halle'sche Architekturwelt zu genießen. Kontrollen habe ich da noch nicht gesehen ...

Ein kleiner Versuch zur näheren Bestimmung des Gegenstands sei zunächst unternommen:

„Verkehr – Gesamtheit aller Einrichtungen, die der räumlichen Fortbewegung von Personen, Gütern und Nachrichten dienen“

„Kultur – 1. Allg. die Veränderung der *Natur* durch den Gebrauch von Werkzeugen und darauf beruhend, die Gesamtheit der Lebensformen einer menschlichen Gruppe“, 2. Geistige und seelische Bildung, verfeinerte Lebensweise, Lebensart“

„Denkmal“ – jetzt keine Definition, keine Angst, aber dafür mehr Halle:

Zur Bestandsaufnahme gehört, dass Halle eine mittelalterliche Straßenstruktur hat. Zerstörungen gravierender Art sind – wie allgemein bekannt – in den vergangenen Jahrhunderten sogar einschließlich der Zeit des 2. Weltkrieges Gott-sei-Dank ausgeblieben.

Dieses „Gott-sei-Dank“ teilen die Verkehrsplaner und Stadtplaner (natürlich hinter vorgehaltener Hand) ja nicht unbedingt, denn sie haben es daher weitaus schwerer und stoßen auf Bedingungen, die sie in den von verheerenden Bränden und Kriegsgeschehen heimgesuchten Städten kaum kennen. Denken wir nun – um in unserer Region zu bleiben – z.B. an Dessau, an Magdeburg, an Leipzig.

Die für uns schöne Folge, die die Stadt Halle an der Saale für uns lebenswert macht, ist u.a. an den Straßen und anderen Orten dieser Stadt eine daher ungewöhnliche Dichte an Baudenkmalen.

Daran hat auch das aus DDR-Zeiten bekannte „Ruinen schaffen ohne Waffen“ glücklicherweise wenig geändert. Man sollte dabei nicht vergessen, dass diese Gebäude und Türme nicht als Baudenkmale errichtet worden sind, sondern dass sie überwiegend aus funktionalen Gründen – das gilt auch für die Kirchen – entstanden sind und die der Abstand der Zeit, ihre Qualität und öfter nun auch ihre Einzigartigkeit erst dazu gemacht haben.

Eine Stadtstruktur, wie wir sie haben, ist ein über die Jahrhunderte gewachsener Organismus. Für uns gilt das, was z.B. in Italien der Renaissance zu finden ist – eine klare Stadtplanung in mehr oder weniger schönen Rastern – nur sehr bedingt.

Auch wenn es geplante Erweiterungen innerhalb der mittelalterlichen Stadtmauer gegeben hat, erfolgte die eigentliche komplexe Planung in Halle erst in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts und noch später z.B. mit dem Paulusviertel um die 1903 eingeweihte Pauluskirche auf dem Hasenberg und dann mit den Bebauungsplanungen in Halles Süden um den Lutherplatz, die Damaschkestraße, die Pestalozzistraße (am Hamstertor) usw.

Für diese späteren Planungen gibt es dann auch nicht mehr diese gravierenden Verkehrsprobleme heute, aber der Hauptteil unserer Denkmale liegt eben im Bereich des ehemaligen mittelalterlichen Halle und an dessen Grenzen – Stadtgottesacker, Franckesche Stiftungen, Georgenkirche/Glauchaviertel, Moritzkirche, Moritzburg usw.

Dass besonders der LKW-Verkehr sich auf die Substanz der Denkmale auswirken kann, ist nachvollziehbar, dazu die Abgase aller motorisierten Gefährte – die Straße vibriert, die Fundamente werden beschädigt, der Stein wird porös, die Fassaden werden verschmutzt und unansehnlich.

Das gilt alles auch, wenn wir nicht die bekannten Hausbrandrückstände und nachts abgeblasenen Kohlenstaub- und Aschebestandteile in der Luft haben wie zu DDR-Zeiten.

Wir können uns freuen, dass nicht unsere kostbarsten Denkmalbestände im Stadtteil Trotha vorhanden sind, denn hier wie auch in dem Stück vom Dessauer Platz bis zum Riebeckplatz und dann weiter über die gerade hier nun wieder diskutierte Hochstraße nach Halle-Neustadt läuft an den Wochentagen ein erstaunlicher LKW-Verkehr.

Doch die Tücke liegt im Detail, das zeigt sich gerade hier – wir möchten, dass der LKW-Verkehr hier verschwindet. Erschütterungen, Schmutz, Stau, Gefahr für Fußgänger und Radfahrer wären dann mit einem Male zumindest stark verringert und vielleicht bekäme dann die Diskussion um einen Teilbestand der geschmähten Hochstraße – deren Verschwinden ich mir allerdings momentan überhaupt nicht vorstellen kann – wie auch mehrfach öffentlich gemacht, einen befördernden Aspekt.

Doch dagegen steht eine andere Bürgerinitiative, die kaum mit der halleschen verwandt ist, denn ihr geht es um das Verhindern des letzten Teilstückes der A 143, weil das Natur und Mensch – weitaus weniger als dauernd in Trotha und den genannten Halle-Abschnitten, auch wenn natürlich Kröten auch Lebewesen sind, aber eben keine Menschen – schädigen würde.

Auch an solchen uns betreffenden Beispielen zeigen sich Schwierigkeiten und auch Doppelgesichtigkeit des Problems.

Die Kultur in der Stadt und die Denkmale sind durchaus davon betroffen, auch wenn es scheinbar im ersten Moment mit uns nichts zu tun hat.

Wie ist es nun mit der Kultur im engeren Sinne, mit der wir also „die Veränderung der *Natur* durch den Gebrauch von Werkzeugen und darauf beruhend, die Gesamtheit der Lebensformen einer menschlichen Gruppe“ bezeichnen?

Idealfall wäre, dass bei Konzerten in Halles grandioser Marktkirche der umlaufende Verkehr – besonders natürlich auch der Straßenbahnverkehr – völlig eingestellt würde. Die Besucher der Händelhalle sind weitaus besser dran, selbst Pianissimo-Passagen des Solisten werden höchstens mal durch recht fernen Fluglärm oder ein Husten eines Zuhörers minimal gestört.

Bad Lauchstädt ist zwar nicht mehr ganz Halle, aber fast, nicht nur weil die Studenten der halleschen Alma Mater in früheren Zeiten, um dem halleschen Stadtreiment zu entgehen, mit Freunden und Freundinnen dorthin zum Feiern gezogen sind. Das Goethe-Theater und auch der klassizistische Kursaal gehören nun mal nicht nur zu den den Hallensern liebsten kulturellen Veranstaltungsorten (und dazu natürlich alles auch noch Denkmal), nicht nur während der Händel-Festspiele.

Auch hier müsste man die um das Theater führende Straße während dieser Veranstaltungen eigentlich unbedingt sperren – jeder, der dort im Theater auf einer harten Bank, aber voller Begeisterung der jeweiligen Aufführung folgt, erfährt mindestens einige Male das Geknatter eines seine Runden drehenden Harley-Fans auf seiner frisierten Maschine oder vorbeibrummende Ackertechnik.

Vielleicht könnte man für Halle noch das die Händel-Festspiele jeweils beendende Abschlusskonzert bzw. das des Vorabends „Bridge to classic“ benennen: bei beiden Konzerten sind es jeweils ca. 5.000 Besucher. Hier ist es die ferne S-Bahn, die etwas von ihren Fahrgeräuschen in die Galgenberg-Schlucht schickt. Also Konsequenz: Ausfallstraße Richtung Magdeburg und S-Bahn für die Zeit von Konzertbeginn bis Feuerwerk sperren. Dieses letzte Beispiel passt nicht ganz in meine Reihe, trifft aber trotzdem den Kern des Problems.

Bei den zuerst genannten Objekten ist der klare Hintergrund für die Reibung bzw. Nichtreibung Denkmal/Kultur – Verkehr – und das ließe sich auf manch andere derartige „Kombination“ wie das ältesten deutsche Varieté, das Steintor-Varieté, u.a. in Halle übertragen – die Zeit der Entstehung, die Zeit des Baues bzw. Umbau für den „Zweck“: Feiningers beliebte Marktkirche Abschluss des Umbaus 1556, Goethe-Theater Bad Lauchstädt Einweihung 1802, Händel-Halle in Halle Bau um 1998. Nutzung der Galgenberg-Schlucht für Theateraufführungen und dann auch für die Händel-Festspiele wohl erst ab Mitte des 20. Jahrhunderts.

Das bedeutet in den ersten Fällen – Marktkirche, Goethe-Theater: Es gab städtische Gassen und am Tag sicherlich auch den Naturalienmarkt, es gab die Landstraße, daneben aber Schloss und geruhsame Badeanlagen und Park, aber es gab keinen Traktor, kein aufgeschäumtes Motorrad, keine scheppernden LKW'S und keine mehr oder weniger quietschende Straßenbahn.

Im Falle der in den 90er Jahren des 20. Jahrhunderts fertig gewordenen Händel-Halle gab es das dann alles schon und wenn man nicht einige Jahre davor ein schönes altes halleisches Viertel systematisch entvölkert hätte und hätte verfallen lassen bis zum komplexen Abriss (übrigens die Hallenser unter Ihnen wissen, dass das auch verbunden war mit den weit gediehenen Planungen und bereits fertig gewordenen Fundamentarbeiten für ein großes Salzkristall-Kulturhaus etwa vor dem Platz der heutigen Händel-Halle), dann wäre auch diese Konzerthalle heute nicht in einer so idealen Stadtlage.

Wenn man so will, wäre das kein Beispiel für Verkehr kontra Denkmal, sondern für Kultur kontra Denkmal. Aber diese Reibung ist eine andere als uns heute interessiert, obwohl sie ständig besteht, wenn z.B. heutige Technik und Feuerschutz-Anlagen in funktionierende öffentliche Denkmal-Kultur-Objekte eingebracht werden müssen ...

Es wäre also nicht möglich gewesen, einen solchen Konzertort zu schaffen, den man zudem mit allen Verkehrsmitteln – es muss ja nicht gerade der Traktor sein – bestens erreichen kann.

(Zu Fuß beim Rückweg durch die Kleine Ulrichstraße findet man so auch immer einen guten Platz bei Wein und Bier, um das Konzert o.ä. nachklingen lassen zu können ...)

Worauf ich hinaus will, ist hoffentlich offensichtlich: Die Entstehungszeit des jeweiligen heute als Bewahrens wert, kostbar und vor allem auch – mit allen nötigen Veränderungen mitunter – nutzbaren Gebäudes bzw. Gebäude-Ensembles bedingt eine bestimmte Lage und bestimmte für die Entstehungszeit maßgebende und letztlich auch den Bedingungen genügende Form und Bauweise. All das hat sich im Laufe der Zeiten – bei unseren Beispielen vom 16. Bis zum 21. Jahrhundert geändert. Und trotzdem brauchen wir es für unser kulturelles Selbstverständnis und als ästhetische Befriedigung.

Genau hier liegt das Problem – ich will das Goethe-Theater, ich will die Marktkirche – nicht nur als die Kleinstadt und die Großstadt schmückende attraktive Architektur, also des schönen Bildes und des musealen Charakters wegen, sondern auch der Nutzung, des „inhaltlich“ Benutzungs-Könnens wegen. Der Widerspruch ist also vorprogrammiert und genau das ist auch der Widerspruch, der vielfach gerade in unserer Stadt Halle besteht.

Die Stadt existiert mit den Menschen des 21. Jahrhunderts, die hier leben und arbeiten, hier in Veranstaltungen und Kaufhäuser gehen, die die Gaststätten und Kneipen bevölkern, den Studenten, die zwischen ihren Lehrveranstaltungen (und durchaus sich auch durch die Kneipenzonen bewegen, also allen, die sich zumindest zwischenzeitlich auf der Straße befinden.

Halle hat, wie bereits bemerkt, den Vorteil – eben auch ursprünglich mittelalterlich enge Stadt – dass man eigentlich alle kulturellen Veranstaltungsorte einschließlich der Franckeschen Stiftungen „Fußläufig erreichen kann. Ich empfinde das zwar als ein furchtbares Wort, nicht nur weil es wohl aus eben diesem Grund auch kein „autofahrig“, „fahrradfahrig“ oder „straßenbahnfahrig“ gibt, aber es trifft

das Besondere, auch das Intime dieser Stadt, das damit eben angenehm Überschaubare und fast Kleinstädtische im großstädtischen Gewande“.

Es ist kein Zufall, dass in den 80er Jahren es gerade im Verband Bildender Künstler organisierte Künstler und Kunsthistoriker waren – freie wie „Burg“-Lehrer gleichermaßen (ich war zu den Zeit Mitglied der Sektion Kunstwissenschaft im Verband) – die durch ihren Widerstand und Einspruch dafür gesorgt haben, dass bestimmte Vorstellungen im Hinblick auf Zerstörung dieses mittelalterlichen Stadtgefüges im Sinne einer „autobequemen“ mit breiten Straßenschneisen – ich denke an die geplante Fortsetzung der Großen Steinstraße Richtung Westen, die Geiststraße Richtung Norden und die Breite Straße – nur in Ansätzen realisiert werden konnten. Unser Glück dann ab 1989/90!

Es wird trotzdem keine Ideallösung geben können. Die Stadt braucht einen geregelten Verkehr für alles, was mit Transport zu tun hat, damit auch für ihre Existenz. Aber sie braucht dafür auch Parkhäuser, Parkplätze an den richtigen Orten, dafür geeignete Straßengebiete, auch damit die Kulturorte wie Oper, Neues Theater, Händelhalle, Moritzburg, Leopoldina, Franckesche Stiftungen, Steintor, Universitätszentren usw. alle auch für die Nichtstädter auf gute auch den Stadtbewohnern verträgliche Weise erreichbar und benutzbar sind.

Es nützt nichts, im 21. Jahrhundert technische Entwicklungen, Bedürfnisse und Lebensformen auf historische Dimensionen zurückführen zu wollen oder frühere Verhaltensweisen der Menschen zum Maßstab machen zu wollen bzw. sich darauf berufen zu wollen.

Die Entwicklung geht auch hier weiter und wir sind alle Mitträger und Mitbeteiligte dabei, ob wir es wollen, bewusst tun, nur mitmachen oder dagegen stehen. Deshalb muss das Gespräch zwischen Denkmalschützern, Verkehrsplanern, Städtebauern, „fußläufig“ oder anderweitig die Stadt benutzenden und den für das anspruchsvolle kulturelle Angebot Verantwortlichen (zugleich Verantwortliche für gut „gefüllte“ Häuser) geführt werden. Wir brauchen das Umland und die Gäste. Diese Veranstaltung heute würde dieser Gesprächsrunde in ungefähr entsprechen, vielleicht ...

*Versus* also gegen – gleich ob aus Sicht des Verkehrs oder des Denkmals/der Kultur, wäre ein Anachronismus und würde für beide Seiten, die ja von Menschen vertreten werden, von hilfloser Scheuklappen-Mentalität zeugen/künden. Sicher nützen lange Palaver mit vielen Teilnehmern nur bedingt etwas. Aber der Gedanke des von der Mitsprecherzahl und der Zeit begrenzten runden Tisches ist wohl der einzige Weg.

Ich habe eingangs darauf verwiesen, dass ich Ihnen kein „sauberes“ abgezirkeltes Referat anbieten werde, sondern ich verstehe es eher als eine Sammlung m.E. bedenkenswerter Aspekte bei der Diskussion des Themas mit angerissenen Beispielen, auch mitunter durchaus etwas einseitig bedacht, aus Halle und Umgebung mit dem Ziel, die einfache Schwarz-Weiß-Darstellung etwas in Frage zu stellen und – vielleicht auch leicht provozierend nach allen Seiten – durch Herausforderung das Gespräch zu fördern.

Kompromiss und Annäherung, Bewahrung der Denkmale, komplexe Nutzung aller kulturellen Einrichtungen/Institutionen, das Erleben-Genießen der Stadt muss für Einwohnerschaft und außerhalb Lebenden möglich sein. Die Stadt Halle und wir haben es verdient.