

Verkehr und Wissenschaft in Halle – welche Aufgaben muß im harmonischen Zusammenwirken beider Interessen die Stadtpolitik erfüllen

Themenreferat zur „Gesprächsreihe Stadtentwicklung“
der BI Hochstraße Halle an der Saale e. V.
Halle, Stadthaus, 12. 10. 2012

Gunnar Berg
Deutsche Akademie der Naturforscher Leopoldina – Nationale Akademie der Wissenschaften

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, lieber Herr Kautz!
Sehr geehrter Herr Beigeordneter, lieber Herr Stäglich!
Meine sehr verehrten Damen, meine Herren!

Als mich Herr Ungefug einlud, hier einen Beitrag aus Sicht der Wissenschaft zu liefern, habe ich gern zugesagt. Nicht weil es mir darum ging, unbedingt zu Wort zu kommen, sondern weil ich der Überzeugung bin, daß **eine Stadt wie Halle heute nur durch Wissenschaft prosperieren kann**. Um 1900 war es die industrielle Entwicklung, die für Halle bestimmend war – damals haben zukunftsorientierte Oberbürgermeister wie z. B. Richard Rive diese Entwicklung bewußt vorangetrieben und man sollte heute einmal untersuchen, welche beharrenden Kräfte sich ihnen entgegengestellt haben, kann ich mir angesichts der heutigen Diskussionen z. B. um die Hochstraße doch nicht vorstellen, daß das damals ohne Widerstände abgelaufen ist.

Die Situation hat sich aber grundlegend geändert. Niemand wird im Ernst erwarten, daß für Halle, eigentlich für den gesamten mitteldeutschen Raum, eine industrielle Renaissance bevorsteht, auch kleine industrielle Kerne wie Dow Chemical in Buna / Leuna oder BMW und Porsche bei Leipzig ändern daran nichts. Wenn sich unsere Region nicht allein auf Dienstleistung konzentrieren will – doch für wen sollten diese eigentlich ausgebaut werden, wenn nichts anderes existiert? – dann kann es **nur Wissenschaft sein, die die Entwicklung vorantreibt und die zu produktiver Wertschöpfung führt**.

Es wurden dafür mittlerweile sehr gute Grundlagen gelegt. Für die **Naturwissenschaften** ist die **Universität** natürlich ein Schwerpunkt, aber auch flankiert von vielen leistungsfähigen **außeruniversitären Forschungseinrichtungen** wie dem MPI für Mikrostrukturphysik, dem Fraunhofer-Institut, mehreren Instituten der Leibniz-Gemeinschaft und einem Institut der Helmholtz-Gemeinschaft (UFZ). Insbesondere diese naturwissenschaftlich-technische Forschung ist mittlerweile nach vielen Investitionen sehr gut im Weinbergbereich konzentriert, dazu kommt das erstaunenswert prosperierende Technologie- und Gründerzentrum, der zweitgrößte Industriepark nach Adlershof in Ostdeutschland, so daß man guten Gewissens sagen kann, daß Halle hier in einer sehr guten Position ist.

Aber auch die **Geistes- und Sozialwissenschaften** sind gut vertreten. Natürlich auch wieder an der **Universität**, allerdings zur Zeit beträchtlich unter einer „Strukturanpassungsdiskussion“ leidend. Dazu kommen ebenfalls ein MPI, nämlich das für ethnologische Forschungen, das einzige Wirtschaftsforschungsinstitut in den neuen Ländern, das IWH, ein Leibniz-Institut für die Erforschung des Agrarraumes Osteuropas (IAMO), die Evangelische Hochschule für Kirchenmusik, natürlich die Kunsthochschule Burg Giebichenstein und nicht zuletzt die Franckeschen Stiftungen mit ihren verschiedenen Einrichtungen.

Selbstverständlich will ich die *Leopoldina* – Nationale Akademie der Wissenschaften nicht vergessen, die ich ja hier gleichsam auch vertrete.

Da es hier in dieser Gesprächsreihe um „Stadtentwicklung“ geht, will ich bemerken, daß ich der Meinung bin, daß in unserer Stadt die *Wissenschaft stadtplanerisch recht gut positioniert* ist – vermutlich mehr dem Zufall als einer bewußten Planung geschuldet. Wir haben nicht einen oder zwei große Standorte, an denen alle Wissenschaft konzentriert ist und wo sich dann auch das wissenschaftliche Leben abspielt, ohne die Stadt mit einzubeziehen. Man kennt das von neueren Universitätsgründungen z. B. in Konstanz oder in Bayreuth, wo Stadt und Wissenschaft deutlich räumlich getrennt sind. Die Wissenschaft ist in Halle aber auch nicht völlig vereinzelt über die Stadt verstreut, wie es auch hier ursprünglich historisch entstanden war und man es auch noch zu DDR-Zeiten vorfand, so daß kaum Kontakte zwischen den Wissenschaftlern verschiedener Einrichtungen zustande kommen. Wir haben stattdessen eine schon nahezu ideal zu nennende Verteilung, nämlich *eine große Zahl von Zentren, in der Regel mittlerer Größe*, die aber gegenseitig auch gut zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem Nahverkehr zu erreichen sind. Ich nenne nur als besonders hervorstechend den Universitätsplatz und seine unmittelbare Umgebung, ferner den Weinberg-Campus, das Altklinikum an der Magdeburger Straße sowie das Klinikum an der Ernst-Grube-Straße, das Areal der Franckeschen Stiftungen, das Händel-Carré mit den Musikeinrichtungen und natürlich den gerade entstehenden Steintor-Campus, der viele der jetzt noch sehr verstreuten Universitätsinstitute aufnehmen wird. Die Stadt und die wissenschaftlichen Einrichtungen sind gut beraten, wenn künftige Standortentscheidungen auch unter diesem Gesichtspunkt einer *„moderaten Zentralisierung“* gefällt würden.

Damit habe ich nun auch bereits mein Thema „Verkehr und Wissenschaft in Halle“ gestreift. Eine Verteilung der Standorte über die gesamte Stadt erfordert einen funktionierenden Nahverkehr, von dem ich meine, daß er in Halle schon ganz gut erreicht ist, obwohl natürlich immer Verbesserungsmöglichkeiten bestehen. Doch der Verkehr allein ist es nicht, was eine Stadt als Wissenschaftsstandort attraktiv macht. Wenn wir uns einig sind, daß Halle für seine Zukunft Wissenschaft braucht, dann müssen wir uns darüber unterhalten, *welche Bedingungen erfüllt sein müssen, um gute Wissenschaft zu etablieren.*

Wissenschaft lebt von der *Qualität der Wissenschaftler*. Das ist das entscheidende Kriterium; natürlich gehören auch Investitionen dazu, aber ohne sehr gute Wissenschaftler ist alles nichts. Es muß also das Ziel sein, die besten Wissenschaftler zu bekommen – und die leben nun eben in der Regel nicht gerade einmal hier um die Ecke, die leben in ganz Deutschland, in ganz Europa, ja auf der ganzen Welt. Und um diese bemühen sich nicht nur hallische Einrichtungen, sondern natürlich ebenfalls alle wissenschaftlichen Einrichtungen auf der Welt. Das unterscheidet die heutige Gesellschaft von der industriellen des 19. / 20. Jahrhunderts. Für den Aufbau der Industrie damals konnte man im wesentlichen auf lokale Kräfte zurückgreifen und diese durch Ausbildung dahingehend qualifizieren, daß sie in der Lage waren, hochwertige industrielle Produkte herzustellen. Natürlich bedurfte es auch damals des einen oder anderen Spezialisten, den man von weit her geholt hat, aber heute im Wissenschaftsbereich sind die Mehrzahl der Beschäftigten solche *Spezialisten, um die man mit sehr vielen Einrichtungen auf der gesamten Welt konkurriert.*

Es geht also darum, Bedingungen dafür zu schaffen, daß es eine begehrte Fachkraft, ein Spitzenwissenschaftler und natürlich auch eine Spitzenwissenschaftlerin als interessant ansehen, an eine Einrichtung in Halle zu kommen. Man muß dabei bedenken, daß wir dann eben mit München, Berlin und Hamburg, aber auch mit der Nachbarschaft, nämlich trotz aller Kooperation – siehe „Mitteldeutsche Region“ oder gar das von einigen erhoffte

„Mitteldeutschland“ – mit Leipzig und Jena konkurrieren, vom Ausland wie London, Paris und Cambridge ganz zu schweigen.

Natürlich stehen bei der Entscheidung eines Wissenschaftlers an erster Stelle die Ausstattung, die geboten werden kann, d. h. Mitarbeiter, Geräte und Sachmittel, und nicht zuletzt auch das Gehalt. Nun wissen wir natürlich leider, daß Sachsen-Anhalt da nicht an vorderer Position mithalten kann, in Deutschland übertreffen uns nicht nur Bayern und Baden-Württemberg, sondern auch Hessen und sogar Sachsen. Wir müssen also andere Qualitäten bieten – und diese finden wir nur noch außerhalb der Wissenschaft. Wir müssen dafür sorgen, daß jemand zu uns kommt, weil wir *gute Schulen* haben, weil wir eine *reichhaltige Kultur* bieten können, weil man die Stadt angenehm erleben kann, wozu natürlich ein ansprechendes Stadtbild, ein *im guten Sinne urbanes Ambiente* gehören und weil man *alle Orte bequem erreichen kann*. Letztgenanntes trifft meines Erachtens in Halle bereits recht gut zu – allerdings sollte sich die Stadt *dringlich noch der Radwege annehmen* und die Straßenunterhaltung ist natürlich in jeder Stadt ein ‚Dauerbrenner‘ und immer verbesserungsfähig, da unterscheidet sich Halle wohl kaum sehr dramatisch von anderen Orten. Dagegen ist ein großes kulturelles Angebot vorhanden, und wir müssen alles daran setzen, daß es erhalten bleibt.

Ein *Problemfall ist in Halle aber bisher das Stadtbild*. Selbstverständlich wird in der Innenstadt viel getan, und es sind sehr interessante Ensembles wieder hergerichtet worden oder neu entstanden. Natürlich wünscht man sich hier noch manche Beschleunigung, ist sich aber darüber im klaren, daß gewisse Entwicklungen ihre Zeit benötigen. Über eine architektonisch nicht gelungene Konstruktion, vom Beigeordneten Stäglin gerade zu Recht als „städtebauliches Ärgernis“ bezeichnet und dessen Qualität auch nicht dadurch verbessert wird, daß man es semantisch aufhübscht und als „Denkmal der städtebaulichen Moderne“ bezeichnet und es aus diesem Grunde erhalten will, stolpert aber früher oder später jeder Gast und damit natürlich auch ein potentieller Mitbürger, der sich gerade Gedanken macht, ob er ein Angebot aus Halle annehmen soll oder ein Konkurrenzangebot vorzieht. Wenn er in diesem Zusammenhang durch die Stadt geht, dann stößt er unweigerlich, unabhängig davon, wie er sich gerade bewegt, auf die *die Stadt brutal durchschneidende Hochstraße*. Natürlich sind mir die Diskussionen bekannt, doch ist es wohl einsichtig, daß ein homogener Stadtkörper anders aussehen sollte, als das zur Zeit links und rechts der Schneise einschließlich dieser selbst von Neustadt zum Bahnhof der Fall ist. Ich werde hier keine verkehrstechnischen Vorschläge machen, da ich glaube, daß dazu die Spezialisten da sind. Aufgabe seitens der an der Wissenschaft Interessierten kann es nur sein, Wünsche zu äußern und damit Ziele vorzugeben. Deren *Realisierung ist dann Aufgabe der Verkehrsspezialisten*. Natürlich ist es klar, daß es da wie bei allen Lösungen in der Realität Kompromisse geben muß – es gibt keine Anwendung ohne Nebenwirkungen .

Bisher habe ich die Gruppe der Wissenschaftler genannt, denn deren Qualität ist, wie bereits erwähnt, für die Qualität eines Wissenschaftsstandortes ausschlaggebend. Aber eine Wissenschaftsstadt, insbesondere eine Universitätsstadt wie Halle, wäre auch nichts ohne die Studenten. Um möglichst viele nach Halle zu holen, muß natürlich auch einiges getan werden. Die Studienbedingungen sind naturgemäß Sache der beteiligten Hochschulen. Aber die Lebensbedingungen gestaltet in starkem Maße auch die Stadt mit. Hier ist es in erster Linie bezahlbarer Wohnraum – was in Halle nach meiner Kenntnis bisher befriedigend erfüllt ist. Natürlich werden Kultur, aber auch gastronomische Einrichtungen erwartet. Erstgenannte habe ich gerade positiv erwähnt, letzteren wird sicher besonders aus studentischer Sicht, aber wohl auch von vielen der Wissenschaftler, durch Frequentieren der regen und abwechslungsreichen Kneipenszene, die sich in Halle gut etabliert hat, gewissermaßen ,mit

den Füßen' Anerkennung gezollt. Den Nahverkehr in Halle, der für Studenten immer ein wichtiger Gesichtspunkt ist, ist für Halle auch ein Pluspunkt. *Negativ* wird von vielen gesehen, daß *der Zustand des Radwegenetzes in Halle*, ich habe eben bereits zart darauf hingewiesen, auf langen Streckenabschnitten und *längs ganzer Straßenzüge katastrophal* ist und unbedingt einer Verbesserung bedarf, denn die Zahl der Radfahrer ist bei den Studenten mit Sicherheit überdurchschnittlich groß. Ob das Stadtbild bei den Studenten eine Rolle spielt, läßt sich schwer sagen, vermutlich wird das doch individuell sehr unterschiedlich gesehen. Bei den Wissenschaftlern aber, über die ich vorhin gesprochen habe, ist es mit Sicherheit ein sehr wichtiger Punkt, was ich übrigens auch bei den Unerhaltungen mit unseren Gästen an der Leopoldina immer wieder erfahre.

Im Thema hatte Herr Ungefüg als Untertitel die Frage formuliert: *Welche Aufgaben muß im harmonischen Zusammenwirken beider Interessen – der des Verkehrs und der der Wissenschaft – die Stadtpolitik erfüllen?* Aus meiner Sicht ist es die Aufgabe der Stadtpolitik, die Ziele der verschiedenen Gruppierungen anzuhören, sie zu bewerten, sie zu gewichten und aus diesen ein realisierbares Konzept zu entwickeln, möglichst natürlich mit Alternativen, über die man dann noch einmal in einer allgemeinen Diskussion entscheiden kann. Wünsche der Wissenschaft habe ich genannt – nun ist die Stadtpolitik am Zug: erstens zu entscheiden, welche davon mit den allgemeinen Interessen der Stadt übereinstimmen, wobei dann sicher auch zum Ausdruck kommt, *welche Wertigkeit die Wissenschaft für die in der Stadt Verantwortlichen tatsächlich hat*; und zweitens wie die Interessen, die man als berechtigt ansieht, mit den Mitteln, die der Stadt zur Verfügung stehen, umgesetzt werden können.

Das ist, wie die Erfahrung zeigt, alles nicht so ganz einfach zu realisieren, insbesondere da dabei sehr schnell auch miteinander kollidierende Interessen eine Rolle spielen. Aber eine Stadt, die den ideellen *Ehrentitel: Wissenschaftsstadt* anstrebt, sollte sich so etwas vornehmen und auch die Realisierung in Angriff nehmen. Bei allem Respekt vor dem großen Meister, mit Händel allein wird Halle nicht den Aufschwung schaffen, *Wissenschaft ist vermutlich die tragfähigere Option*, deshalb ist es notwendig, die Bedingungen dafür – und das heißt nicht zuletzt – für eine schöne und wohnenswerte Stadt zu schaffen.

Auch wenn dabei schwierige technische Probleme zu lösen sind, so erinnere ich doch an den Spruch

Dem Inschenör
Ist nichts zu schwör!

Mögen die Ingenieure, zunächst natürlich erst einmal die Stadt- und Verkehrsplaner, zeigen, daß dieser Spruch auch für die hallischen Experten gilt. Wir erhoffen uns eine zukunftsorientierte Diskussion, bei der nicht Zwänge, die aus der Vergangenheit herrühren, letztlich die Entscheidungen bestimmen.