

*„Vor allem die Verkehrsführung
bestimmte die Entwicklung und Gestalt der Stadt,
und man lies nie nach,
an deren weiteren Ausbau zu arbeiten.“¹*

¹ Dolgner, 1997, S. 8

Inhaltsverzeichnis

Einleitung.....	3
Beobachtung und Infrastruktur.....	4
Die Theorie der Lebensadern als Leitbild.....	9
Analyse der Reilstraße.....	11
Analyse der Merseburger Straße.....	14
Faktoren der Lebensadern	16
Planungsbeispiele.....	17
Schluss.....	19
Quellen.....	21

Einleitung

Halle, Händel, Hochstraße?

Was wird aus der Stadt an der Saale, die noch viel mehr Gesichter hat, als man erwartet? Wo sollten Politik und Bürger Schwerpunkte setzen, um Halle kreativ zu entwickeln? Sind es die alten Fragen nach Abwanderung und wirtschaftlicher Strukturschwäche, nach baulichem Erbe und Profilierung eines Images?

Nach den ersten Ortsbegehungen und Analysearbeiten zeigte sich, dass die Probleme die wir in Halle erwartet hatten, für diese Arbeit keine Hauptrolle spielen würden. Die Demografische Entwicklung der Stadt beispielsweise, hat sich in den letzten Jahren gemäßig und viele Orte, die von dieser Entwicklung zeugen, wurden kreativ umgenutzt. Eine Entwicklung, die aus Schrumpfung Potentiale schöpft hat in Halle bereits eingesetzt. Den Wandel zur postindustriellen Gesellschaft hat Halle gut überstanden: Zeugnisse der vergangener Episoden, wie Halle Neustadt müssen nicht versteckt werden, sondern werden erfolgreich entwickelt. Halle strotzt vor Bildung und Kultur!

Und dennoch endete die Analysephase mit einem Thema, das sich in Halle aufdrängt und dessen Bearbeitung sich auf alle anderen Bereiche der Stadtproduktion auswirken könnte: Die öffentlichen Räume. Jene Räume also, die sozialen Netzwerken Platz bieten, Informationsfluss fördern und Institutionen und Organismen der Stadt in ihre Viertel ausstrahlen lassen und vernetzen. Was eben diese öffentlichen Räume anbelangt, hat Halle den Wandel weit über die letzten Jahre hinaus verpasst. Eine über Jahrhunderte entstandene Addition verschiedener verkehrlicher Ideologien und Utopien bildet nun ein entscheidendes Defizit der Stadt: Die öffentlichen Räume dienen fast ausschließlich dem Verkehr und verhindern damit soziale Interaktion. Es sind Verkehrs- statt Lebensräume.

Der erste Teil der vorliegende Arbeit beschäftigt sich deshalb im Punkt „Beobachtung und Infrastruktur“ mit der Analyse und Konkretisierung hinsichtlich der in den öffentlichen Räumen festgestellten Defizite. Im darauf folgenden Teil „Die Theorie der Lebensadern als Leitbild“ folgen Überlegungen wie diesem Defizit zu begegnen ist. Im Anschluss beschäftigt sich die Arbeit mit konkreten Räumen in Halle (Verortungen auf Karte A). Zunächst werden zwei unterschiedliche Beispiele auf das Leitbild hin analysiert, Reilstraße und Merseburger Straße. Als Ergebnis dieser Analysen ergeben sich die Faktoren die zu den im Leitbild erklärten „Lebensadern“ führen. Sie bilden die Werkzeuge zur langfristigen Umsetzung des Leitbildes. Im letzten Kapitel „Planungsbeispiele“ werden die Kriterien beispielhaft auf verschiedene

öffentliche Räume Halles in Form mehrerer Planungen angewendet.

Die vorliegenden räumlichen Konzepte können und wollen keinen Masterplan für bauliche Vorhaben der nächsten Jahre beschreiben. Vielmehr sollen Leitgedanken und umsetzbare Kriterien vorgelegt werden, unter deren Maßgabe die Stadt Halle in Zukunft entwickelt werden sollte. Das Leitbild soll dabei nicht nur verkehrsplanerische Lösungsansätze liefern, sondern auf viele weitere Aspekte der Stadt ausstrahlen.

Beobachtung und Infrastruktur

Wer Halle betritt wird binnen kurzer Zeit eines der charakteristischsten Merkmale des Stadtbildes bemerken: Die Infrastruktur. Die Größe Halles im Hinterkopf und die entsprechende Bebauung vor Augen, wirken Straßen, Trassen und Kreuzungen übermächtig. Unser Auge ist das besondere Verhältnis zwischen Verkehrsfläche und Bebauung, das in Halle vorherrscht, nicht gewohnt.

Die überwältigende Masse technischer Infrastruktur findet sich auf den zweiten Blick auch in besonders großen Anlagen: Hafen, S-Bahn-Ring, Straßenbahnnetz, Umfahrungsstraßen, ICE-Trasse, Kanal, Autobahnen, Hochstraße und der nah gelegene Flughafen machen Halle zu einer Stadt mit einzigartiger verkehrlicher Ausstattung.²

Das beschriebene Bild Halles verdeutlicht eine Vorgehensweise der letzten Jahrhunderte, bei der sich Stadtentwicklung durch Addition vollzog. Die Vision einer bestimmten Zeit wurde der Stadt beigelegt, ohne vergangene Leitbilder und Visionen zu ersetzen. So entstand in Halle ein Nebeneinander oder besser Übereinander geschichtsträchtiger Utopien verschiedener Zeiten (Abb. 1 und 2).

Ein anschauliches Beispiel ist das folgende: Als 1890 der neu umgebaute Hauptbahnhof Halles eröffnet wurde, verstand man den Bahnhof als Tor zur Stadt. Ausgestattet mit großen Hallen und repräsentativer Architektur sollte der erste Eindruck der Reisenden bestimmt werden.³ Der klassizistische Bau scheint heute aber im Hinterhof stehen geblieben zu sein. Denn verschwindend wirkt er gegen die verkehrlichen Utopien der Moderne, die sich im Riebeckplatz, gleich nebenan, trotz Rückbau der letzten Jahre präsentieren. Es entsteht also ein Ensemble verschiedener Epochen, deren Erzeugnisse zwar gewinnbringend waren, doch heute ein Übermaß stadttechnischer Infrastruktur in Halle bilden.

² Das sieht in positiver Weise auch die Wirtschaftsförderung so: „(...) einer exzellenten Anbindung an den internationalen Flugverkehr und eines engmaschigen Autobahn-, Schienen- und Wasserstraßennetzes (...)“ vgl. http://www.wirtschaftshalle.de/de/2_Halle_in_Fakten/Infrastruktur/#alles (abgerufen 16.09.11)

³ Dolgner (1997) schreibt von einem „großzügigen Ausbau des halleschen Hauptbahnhofs, der als Inselbahnhof mit einem weiträumigen Vorplatz und einer kuppelbekrönten Halle ausgestattet wurde“ (S. 15)

Den Anfang nahm diese Entwicklung mit der Siedlungszunahme von 900 bis 1200. Verschiedene Siedlungsverdichtungen verschränkten sich immer weiter oder wurden bewusst angeschlossen.⁴ Das führte zum Entstehen von wichtigen Verbindungs- und Handelsstraßen, außerhalb wie innerhalb der Siedlung. So war bereits der heute alte Markt außerordentlich gut angeschlossen, zum einen durch seine Nähe zur Saale und zum anderen als „Straßenmarkt an der Vereinigung der drei ältesten Handels- und Heerstraßen (der Frankenstraße, der Regensburger Straße und der Magdeburger Straße)“⁵. Auch wenn man von einem ersten Siedlungsabschluss im 12. Jahrhundert ausgeht⁶, sind die kommenden Jahrhunderte von dem Aufstieg Halles als Salz- und später Residenzstadt geprägt. „Gute Konjunktur des Salzes und der Glanz der Residenz der nun lutherischen Administration führten zu einem Bauboom in der Stadt“⁷ des ausgehenden 16. Jahrhunderts. Diese Investitionen verdichteten zwar die Stadt und ihre Infrastruktur, führten aber nicht zu einem strukturellen Ausbau. Der Verlust der Residenz (1680) und die Abwanderung der Verwaltung (1714) verhinderten große städtebauliche Veränderungen, wie sie in vielen anderen Residenzstädten stattfanden (Abb. 3). Johann Georg Brieger schreibt 1788 in seiner historisch-topographischen Betrachtung Halles dazu: „Die Straßen sind krumm, höckerig und mit elendstem Steinpflaster belegt. (...) Außerdem sind die Straßen noch dazu sehr enge, unrein besonders beim Regenwetter.“⁸ Diese topographische Beschreibung ist nach wie vor aktuell. Dank der größtenteils ausgebliebenen Zerstörung der Hallenser Altstadt liegt also diese Phase der ersten verkehrlichen Entwicklung als erhaltene Basis weiterer Addition zu Grunde.

Die Gründung des *Comité zur Beförderung des hallischen Handels* 1826 kann als Startpunkt der Verkehrsideologie Saaleschifffahrt begriffen werden. Für die nächsten 30 Jahre boomte der Verkehr auf der Saale, Anlegestellen und Ausladeplatz wurden eingerichtet und erweitert (Abb. 4). Allerdings läutete der Verkehr auf der Schiene bald eine neue Ära des Transports ein. Der Verkehr auf der Saale nahm folglich weiter ab, lediglich Kettenschiffe konnten noch wirtschaftlich fahren. Dennoch wurden weitere Investitionen geleistet, um die Schifffahrt am Leben zu halten, so zum Beispiel der Bau des Sophienhafens 1857. Mit Verstärkung der Industrialisierung zu Beginn des 20. Jahrhunderts entsprach der Sophienhafen, wenn auch erst 1968 stillgelegt, nicht mehr den Ansprüchen der Zeit.⁹ Die seit 1917 gärenden Pläne eines Neubaus im Norden der Stadt werden schließlich konkret, im Jahre 1931 nahm der neue Hafen den Betrieb auf. Ein weiterer Ausbau der Saale folgte ebenfalls in den 30er Jahren, wurde aber

⁴ Freitag, 2006, S. 25ff

⁵ Freitag, 2006, S. 29

⁶ Freitag, 2006, S. 31

⁷ Freitag, 2006, S. 134

⁸ Brieger, 1788, zitiert nach: Freitag, 2006, S. 164

⁹ Wulf und Stephan in: Dolgner, 1997, hier S. 90ff

nie beendet. Die Folge: heute ist zwar ein langes Stück der Saale für die relevanten Europaschiffe befahrbar, nicht aber die ganze Strecke bis zur Einmündung der Saale in die Elbe.

Die Halle Hafen GmbH stellt auf ihrer Internetseite fest: „Ein wirtschaftlich sinnvoller und nutzbringender Gütertransport ist somit unmöglich.“¹⁰ So legen also schon seit Jahren im Hafen Halles keine Schiffe mehr an, der Umschlag von knapp 303000 Tonnen Gütern im 2. Quartal 2011 erfolgte lediglich von Straße auf Schiene und zurück.¹¹ Schon seit den 70er Jahren ist der Schiffsverkehr in Halle unwesentlich, Investitionen der letzten Jahrzehnten konnten daran nichts ändern¹². Mit der vorgesehenen Abstufung der gesamten Mittelelbe zum Nebennetz der Bundeswasserstraßen und der Saale zur Restwasserstraße, würde ein verkehrsbezogener Betrieb gar nicht mehr wahrgenommen.¹³ Dennoch oder gerade deshalb gibt es weiter Stimmen, die die Saaleschifffahrt und damit die wasserverkehrliche Utopie Halles nicht aufgeben wollen, so etwa den 100-Millionen-Euro Plan des Saale-Elbe-Kanals¹⁴ oder in kleinerem, touristischen Maßstab der Neubau des Stadthafens¹⁵ und zusätzlich der geplante Ausbau des brachliegenden Sophienhafens¹⁶.

Zu den historischen, wasserverkehrlichen Utopie Halles gehören auch die Relikte des Saale-Kanals in den Saale Auen westlich der Rabeninsel. Diese wurden allerdings erfolgreich umgenutzt Sie haben sich von Verkehrsräumen positiv zu Lebensräumen entwickelt und erfahren heute ihre Aufwertung als belebtes Erholungs- und Sportgebiet.

Die oben schon angesprochene Ideologie des neu aufkommenden Eisenbahnverkehrs fand in Halle 1840 mit einer Station der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn ihren Anfang (Abb. 5). Weitere Streckenanschlüsse kamen hinzu, das Netz entwickelte sich anfangs unabhängig von den anderen verkehrlichen Strukturen.¹⁷ Schließlich wurde ein Bahnhofsneubau nötig. 1890 eröffnet das repräsentative Zentrum einer neuen Verkehrsart (Abb. 6). „Allerdings schränkte der riesenhafte Güterbahnhof in Halle, der sich in der Nähe des Hauptbahnhofs ausbreitete, eine

¹⁰ <http://www.hafen-halle.de/de/unternehmen/zahlen-und-fakten> (abgerufen 8.9.11)

¹¹ vgl. <http://www.halle.de/de/Rathaus-Stadtrat/Statistik-Wahlen/Verkehr/Hafen-Halle/> (abgerufen 8.9.11)

¹² 1981: Rekonstruktion der Hafenanlage, 1996: Neubau einer Spundwand, 2000: Abschluss eines dreijährigen Ausbauprogramms, vgl. <http://www.hafen-halle.de/de/unternehmen/zahlen-und-fakten> (abgerufen 8.9.11)

¹³ vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: 2. Bericht des BMVBS an den Deutschen Bundestag zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, Berlin 28.4.2011, S. 9f

¹⁴ Allen voran der Verein zur Hebung der Saaleschifffahrt e.V. aus Halle. Er meldet auf seiner Internetseite schon „die Vollendung des Saaleausbaus“: <http://www.saaleverein.de/der-saaleausbau/schleusenkanal-tornitz/> (abgerufen 8.9.11). Ebenso der Verkehrsminister Sachsen-Anhalts Thomas Webel, vgl. Mitteldeutsche-Zeitung: „Webel will für Saale-Ausbau kämpfen“, 4.5.11, <http://www.mz-web.de/artikel?id=1304487495118>, (abgerufen 8.9.11)

¹⁵ Eröffnung als touristisch genutzter Stadthafen im April 2010; vgl. <http://jw-frohe-zukunft.de/stadthafen-halle-saale> (abgerufen 8.9.11)

¹⁶ IBA-Stadtumbau 2010, Standort 4: Saaleinsel, online unter: <http://www.halle.de/de/Rathaus-Stadtrat/Stadtentwicklung/IBA-Stadtumbau-2010/Standort-4-Saale-Insel/> (abgerufen 16.09.11)

¹⁷ Kröber, 1980, S. 57

räumlich zusammenhängende Entwicklung der Stadt nach Osten ein.“¹⁸ (Abb. 7). Diese Einschnürung nimmt ihren Fortgang mit der Zugbildungsanlage Halle-Nord, sprich einem enormen Ausbau der Rangierfähigkeit von heute 100 auf bis zu 2400 Güterwagen täglich. Für 120 Millionen Euro soll so der „größte Rangierbahnhof Mitteldeutschlands“ entstehen.¹⁹

Auf die Basis des engen Netzes mittelalterlicher Gassen und über die Wasserwege wurden im Laufe der Industrialisierung eine neue verkehrliche Additionsebene gelegt. Mit dem steigenden Grad der Motorisierung wurden stetig neue Straßen angelegt. So etwa die Etablierung einer der ersten leistungsfähigen Nord-Süd-Altstadumfahrungen an der Linie der heutigen Reilstraße–Ludwig-Wucherer-Straße – Magdeburger Str. – Merseburger Str. um 1900.²⁰ Seinen Höhepunkt fand dies Ideologie eines motorisierten Individualverkehrs in der autogerechten Stadt, die in den 60er und 70er Jahren des letzten Jahrhunderts auch Halle enorm veränderte (Abb. 8). In Halle Neustadt ist bis heute die ganze Stadtteilstruktur offensichtlich autogerecht geprägt, paradoxerweise kamen 2006 für die drei Neustädter Stadtteile nurmehr 36 Pkw auf 100 Einwohner, gesamtstädtisch waren es 43,5²¹, bundesweit 55,9²² Die Schlussfolgerung des Magistrats schon 1993: „Der Mythos von der autogerechten Stadt hat sich in Halle-Neustadt mittlerweile zur Antithese gewandelt.“²³ Das kann sicher auch für die Fahrbahnschneisen gelten, die in die Altstadt geschlagen wurden oder einen inszenierten Verkehrsknoten wie den Riebeckplatz (Abb. 9). Noch weiter im Osten der Stadt scheint der Mythos nach wie vor große Befürworter zu finden, wie etwa der Neubau der Haupterschließungsstraße Gewerbegebiet Halle-Ost (Osttangente) zeigt. Die für Bauabschnitt 3 und 4 veranschlagten 36,8 Millionen Euro sind mit Abstand die größte Summe bei den Investitionen „Straßenbau und öffentlicher Personennahverkehr“.²⁴ Das Verkehrspolitische Leitbild der Stadt Halle zeigt weitere Neu- und Ausbaumaßnahmen sowie Trassenfreihaltungen.²⁵

In der Moderne erhielt aber auch die oben eingeführte Leitidee des Schienenverkehrs eine Wiederbelebung in Halle. Halle Neustadt, später auch die Silberhöhe, wurden ab 1969 per S-

¹⁸ Kröber, 1980, S. 57f

¹⁹ Falgowski, Michael: Großer Bahnhof in Halle, Mitteldeutsche Zeitung 9.5.2011, online unter: <http://www.mz-web.de/artikel?id=1300342867270> (abgerufen 20.09.11)

²⁰ Kröber, 1980, S. 55f

²¹ Stadtteilkatalog, S. 8, S. 121ff

²² Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt: PKW-Bestand in Sachsen-Anhalt am 01.01.2006, Pressemitteilung vom 25.04.2006, online unter: <http://www.statistik.sachsen-anhalt.de/Internet/Home/Veroeffentlichungen/Pressemitteilungen/2006/04/70.html> (abgerufen 16.09.2011)

²³ Magistrat der Stadt Halle (1993), S. 68

²⁴ Wichtige Investitionen, Straßenbau und öffentlicher Personennahverkehr (Stand Haushalt 2010), online unter: <http://www.halle.de/de/Rathaus-Stadtrat/Haushalt/Wichtige-Investitionen/Strassenbau-Person-06258/> (abgerufen 16.09.2011)

²⁵ Stadtplanungsamt der Stadt Halle: Verkehrspolitische Leitbild der Stadt Halle (Saale), 1997; es soll 2013 vom Verkehrsentwicklungsplan 2025 abgelöst werden, online unter: <http://www.halle.de/de/Leben-Gesellschaft/Verkehr/Planung/Verkehrsentwicklungs-06624/> (16.09.2011)

Bahn an sowohl den Hauptbahnhof als auch vor allem an die Werke Buna und Leuna angeschlossen (Abb. 10). Vom Ringschluss der heutigen U7 zwischen Dölau und Trotha wurde seinerzeit abgesehen, und wird es auch noch heute. Wie die Idee allerdings ideologisch gefestigt war kann bei Kröber nachgelesen werden: „Die folgerichtige Konsequenz aus der begonnenen Entwicklung der S-Bahn wird der bereits gedanklich konzipierte Ringschluss im Norden von Halle sein.“²⁶ Die zukünftigen S-Bahn-Pläne sind ebenso engagiert: die S-Bahn Mitteldeutschland soll ab 2013 Halle mit Leipzig, Altenburg bis nach Zwickau verbinden.²⁷

In den beginnenden S-Bahn-Zeiten der 60er Jahre galt die Straßenbahn scheinbar als nicht mehr zeitgemäß, schließlich war Halle über Schkopau mit Merseburg schon seit 1902 verbunden. Heute wiederum scheint die S-Bahn nicht mehr zu entsprechen, zwischen 1998 und 2006 flossen große Investitionen in die neue Straßenbahnlinie Neustadt – Hauptbahnhof.²⁸ Schon 1891 legte sich das erste elektrische Straßenbahnnetz über Halle, 1930 kamen Busse hinzu und im Laufe der Jahre wurde das Netz stetig erweitert (Abb. 2).²⁹ „Das traditionelle Massenverkehrsmittel der Stadt Halle ist die Straßenbahn. Ihr Liniennetz hat sich (...) im Laufe der Jahrzehnte herausgebildet und gefestigt. Es wird kontinuierlich ausgebaut, da es auch künftig das wichtigste Verkehrsmittel bleiben wird.“³⁰

Betrachtet man die derzeit in Umsetzung befindlichen oder geplanten Infrastrukturprojekte in und um Halle gewinnt man den Eindruck, dass die Entwicklung verkehrlicher Addition ihre Fortsetzung findet. Nicht nur, dass die dargelegten Modelle und Utopien der Vergangenheit häufig weiterverfolgt würden. Mit Städten, die zunehmend global in Konkurrenz zueinander stehen und mit einem zunehmenden Druck der Flexibilität für Arbeitnehmer, geht eine neue Mobilitätsidee einher, die vermehrt auf Fern- und Schnellverkehr setzt und eine Utopie von schneller, sicherer, weiter, mit unter sogar umweltfreundlicher Mobilität setzt. So etwa ein neuer Westzubringer zur Anschlussstelle Teutschenthal der A143 und 6 Kilometer eingesparte Fahrstrecke.³¹ Natürlich die Schließung der Mitteldeutschen Autobahnschleife durch die A143 selbst.³² Oder eben die genannte Osttangente und ihr Brückenstreit³³. Ebenso die Großprojekte

²⁶ Kröber, 1980, S. 149

²⁷ vgl. <http://www.s-bahn-mitteldeutschland.de/Informationen.netz.0.html>, abgerufen 20.09.2011

²⁸ Die HAVAG schreibt dazu: „Nach 8 Jahren Bauzeit findet eines der größten Verkehrsbauprojekte der Halleschen Verkehrs-AG und der Stadt Halle zunächst seinen Abschluss.“ (<http://www.havag.com/index.php?page=74>, abgerufen 21.09.2011)

²⁹ Chronologischer Überblick: <http://www.havag.com/index.php?page=74> (abgerufen 21.09.2011)

³⁰ Kröber, 1980, S. 147

³¹ Jan Möbius: Wirklich Zeit gespart?, Mitteldeutsche Zeitung 20.09.11, online unter: <http://www.mz-web.de/artikel?id=1315819394380> (abgerufen 23.09.2011)

³² Das Planfeststellungsverfahren (vgl. Wirtschaftsförderung Halle: http://www.wirtschaft-halle.de/de/2_Halle_in_Fakten/Infrastruktur/#autobahnen, abgerufen 21.09.11) wird von Bürgerprotesten begleitet (vgl. z.B. Leben statt Autobahn, 25.04.2011 auf HalleForum.de: <http://www.halleforum.de/Halle-Nachrichten//31553>, abgerufen 21.09.11)

³³ Osttangente: Beschluss voraussichtlich im Oktober, HalleForum 19.08.11, online unter: <http://www.halleforum.de//Halle-Nachrichten/Osttangente-Beschluss-voraussichtlich-im-Oktober/33201>, abgerufen 21.09.11)

beim Schienenverkehr: der genannte Rangierbahnhof und der Neubau der Hochgeschwindigkeitstrasse, der Halle zu einem Fernverkehrsknotenpunkt machen soll.³⁴

Auf langfristige Sicht ist das Hinzufügen von Großprojekten zur Infrastruktur Halles nicht mehr möglich und selbst das vorhandene Angebot nicht mehr tragbar. In Anbetracht der wenigen Einwohner und dem langfristig anhaltenden Bevölkerungsrückgang Halles³⁵ und damit der abnehmenden Nutzerzahl der bestehenden Infrastruktur, wird sich die Situation in den nächsten Jahrzehnten weiter zuspitzen. Mit der negativen Bevölkerungsentwicklung Halles, wird auch das Verkehrsaufkommen weiter sinken. Trotz Zunahme beim PKW-Besitz, ist seit 2005 eine Wende beim Verkehrsaufkommen zu beobachten, es stagniert bzw. nimmt ab.³⁶ Bei gleich bleibender Entwicklung wird der ÖPNV an Wirtschaftlichkeit einbüßen und die Erhaltung der verkehrlichen Infrastrukturen finanziell nicht mehr möglich sein, gerade vor dem Hintergrund der Entwicklung kommunaler Finanzen.³⁷

Mit der Analyse Halles im Rahmen dieser Arbeit, entstand die Vermutung, dass die technische Infrastruktur mit ihrer Wucht und Unverhältnismäßigkeit, das essenzielle soziale Gefüge der Stadt behindert. Die Debatte um die Hochstraße könnte ein Ausdruck dieses Konflikts sein. Scheinbar schlägt sich die Unverhältnismäßigkeit in fehlenden öffentlichen Räumen für heterogene, soziale Interaktionen nieder. Trennende Verkehrsräume verschärfen das Problem der sozialen Segregation, das sich an der Entwicklung des Bevölkerungsanteils der Arbeitslosen und Sozialhilfeempfänger sowie deren Binnenmigration ablesen lässt.³⁸

Die Theorie der Lebensadern als Leitbild

Städte leben von einem System unterschiedlicher Subsysteme, Kreisläufe von Verbindungen, Zusammenhängen oder Adern. So existiert in der Stadt, neben stadttechnischer Infrastruktur oder kulturellen Systemen auch ein soziales Netz. Es entsteht durch soziale Handlungen, dort wo Menschen agieren, sich begegnen und austauschen. Dieses Netz liegt über der Stadt und ist Voraussetzung für Interaktion, soziale Netzwerke, Informationsfluss, Lebensqualität,

³⁴ Die Mitteldeutsche Zeitung dazu: „Eine weitere, noch größere Investition (wird) angeschoben [neben dem Rangierbahnhof] - der 385 Millionen Euro teure Ausbau der Bahnanlagen in Halle zu einem Eisenbahnknoten, der auch den Hauptbahnhof umfassen soll.“ Vgl. Falgowski, Michael: Großer Bahnhof in Halle, 09.05.11, online unter: <http://www.mz-web.de/artikel?id=1300342867270>, abgerufen 22.09.2011)

³⁵ Die Positivprognose des ISEK sieht bis 2030 einen Rückgang auf ca. 200.000 vor. (vgl.: ISEK, 2007, S. 17)

³⁶ ISEK, 2007, S. 71

³⁷ Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr: Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt, ÖPNV-Plan, Fortschreibung vom 08.02.2011 für den Zeitraum 2010 bis 2015/2015, online unter: http://www.sachsen-anhalt.de/fileadmin/Elementbibliothek/Bibliothek_Politik_und_Verwaltung/Bibliothek_MBV/GesetzeVWVO/OEPNV/OEPNV_Plan_08_02_2011-final.pdf, (abgerufen am 21.09.2011); Durch Angebotsnachbesserungen wird erhofft den Nachfragerückgang auszugleichen. Ein absoluter Anstieg der Nachfrage wird ausgeschlossen. (S. 25f) Es wird deutlich, dass dem vermuteten Rückgang nicht aktiv begegnet wird, es wird versucht ihn zu nivellieren.

³⁸ ISEK, 2007, S. 24f

Kriminalitätsprävention, Stadtbild, Atmosphäre, Image und viele weitere Aspekte. Damit dieses Netz existieren kann, ist Raum erforderlich, in dem soziale Handlungen stattfinden können. Auf Ebene der Stadt ist dies vor allem öffentlicher Raum als Schnittstelle zwischen den privaten Leben der Bürger und als Möglichkeit die sozialen Netze zu verknüpfen. Dieser öffentliche Raum kann jedoch Interaktion entweder erzeugen und befördern oder aber auch behindern.

Wenn soziale Handlungen im öffentlichen Raum stattfinden sprechen wir von Lebensadern. Sie sind die Räume in der Stadt, in denen vermehrt soziale Handlungen stattfinden. Das soziale Netz der Stadt wird dadurch am Leben halten. An dieser Stelle ist ein Defizit in Halle erkennbar: Die öffentlichen Räume dienen meist ausschließlich dem Verkehr in Form von motorisiertem Individualverkehr und verhindern damit soziale Interaktion. Es sind Verkehrsräume statt Lebensräume.

Da das soziale Netz in einer Stadt verzweigt und vielfältig ist wie der Blutkreislauf des Menschen, ist zu beachten, dass Lebensadern nicht nur die Zentren, große belebte Fußgängerzonen oder laute Bahnhofshallen sein müssen. Selbst Wohnstraßen in Einfamilienhaussiedlungen können Begegnungen provozieren und das soziale Netz beleben. Auch schließt eine Lebensader nicht das Vorhandensein von Verkehr aus, wie im zweiten Kapitel dieser Arbeit beispielsweise die Reilstraße zeigen wird.

Die Lebensader ist aber nicht nur durch beschreibbare Objektivitäten charakterisiert. Ebenso ist sie es durch die Wahrnehmung des Subjekts oder besser, durch die gemeinsame Wirklichkeit zwischen Objekt und Subjekt, durch die Atmosphäre.³⁹ Gernot Böhme beschreibt in seiner Anwendung des Begriffs auf die Stadt: „Es geht in einer solchen Ästhetik nicht bloß darum, wie eine Stadt (...) zu beurteilen ist, sondern darum, wie man sich in ihr fühlt. (...) Zwar spürt man eine Atmosphäre immer nur im eigenen Empfinden, aber gerade als das, was von anderen Menschen, Dingen oder der Umgebung ausgeht.“⁴⁰ Die atmosphärische Wirklichkeit entsteht zwar zwischen Subjekt und Objekt, dennoch aber hat sie eine synthetische Funktion, die legitimiert einer Situation oder auch einem Stadtteil eine bestimmte Atmosphäre zuzusprechen.⁴¹ Lebensadern sind also auch solche Räume, deren Atmosphäre kommunikativ ist und zur Interaktion anregt.

Diese Theorie könnte der Lösungsansatz für den Umgang mit Halles Infrastruktur sein. Es gilt demnach die defizitären, Interaktion verhindernden öffentlichen Räume in Lebensadern umzuwandeln. Die Möglichkeiten in Halle sind vorhanden: Ein großes, vielfältiges Angebot

³⁹ Böhme, 1998, S. 8

⁴⁰ Böhme, 1998, S. 56

⁴¹ Böhme, 1995, S. 34

öffentlicher Räume - also die grundsätzliche Voraussetzung für Lebensadern; kreative Potentiale und die Identifikation der Bürger mit ihrer Stadt als Kunst-, Kultur- und Wissenschaftsstandort⁴²; das Thema ist unter den Bürgern Halles präsent und wird diskutiert, partizipative Verfahren könnten also entstehen und das Konzept in der Bevölkerung verankern⁴³. Die Themen soziale Integration sowie Bürgerbeteiligungsformen und Bürgerengagement sind bei den Bürgern Halles von besonderer Bedeutung. Sie verdeutlichen das vorhandene Defizit, gleichzeitig aber auch die möglichen Potentiale.⁴⁴ Diese Entwicklung steht auch in interessantem Zusammenhang mit der Bürgermeinung, „dass gegenüber den Radwegen [17,4%] andere Verkehrsnetze (Straßennetz mit 12,9%, öffentlicher Personennahverkehr mit 9,3%) 2009 erstmals geringere Priorität besitzen. Noch 1999 wurde der Ausbau des Straßennetzes als zweitwichtigster Aufgabenbereich der Stadt genannt und in den Folgejahren als immer weniger dringend eingestuft.“⁴⁵

Wenn Verkehrsadern zu Lebensadern werden, können auch andere Probleme die mit der derzeitigen Entwicklung Halles einhergehen gelöst werden. Wo zurzeit große Straßen Leerstand erzeugen, könnte durch die Umsetzung des Konzepts neuer Zuzug entstehen und dadurch neue heterogene, polyzentrische Adern. Darüber hinaus könnte Halles Image positiv beeinflusst werden: Die großen und bisher von Autoverkehr geprägten Straßen könnten als Lebensadern umgesetzt ein positiveres Bild nach außen vermitteln (Abb. 11).⁴⁶

Um eine neue Entwicklung dieser Art in Halle anzustoßen, müssen Kriterien gefunden werden, welche die öffentlichen Räume zu Lebensadern machen. Diese Kriterien müssen flexibel auf verschiedenste Räume anwendbar sein. Sie sind gleichzeitig die Werkzeuge zur Belebung der öffentlichen Räume. Die folgenden Analysen sollen an verschiedenen Beispielen diese Kriterien ermitteln. Diese wiederum werden anschließend an beispielhaften Planungen verdeutlichen.

Analyse der Reilstraße

Der ausgewählte Untersuchungsbereich umfasst die Reilstraße, welche in nördlicher Richtung in die Trothaer Straße übergeht und südlich vom Reileck begrenzt wird. Weiterführend mündet sie dann in die Bernburger Straße. Im Osten wird das Gebiet begrenzt von der Fischer-von-

⁴² Man denke an die Forschungsinstitutionen oder an die Kunsthochschule sowie die Ergebnisse der Bürgerumfrage 2009, S.43

⁴³ In Halle ist die Identifikation mit der Gesamtstadt besonders hoch: 59,8 % fühlen sich sehr eng mit der Stadt verbunden. „Ein Bezug zu örtlichen und regionalen Gegebenheiten ist zudem auch für das lokale Engagement der Bürger förderlich. Die gefühlte Verbundenheit mit der Region, der Stadt oder dem Stadtviertel ist daher ein guter Indikator für die Verankerung der Bürger im städtischen Leben.“ (Vgl. Bürgerumfrage, 2009, S. 44)

⁴⁴ Sahner, 2008, S. 8

⁴⁵ Bürgerumfrage, 2009, S. 48

⁴⁶ Sahner (2008) stellt fest, dass in Städterankings ein negatives Bild Halles tradiert wird, das tatsächlichen Daten widerspricht. Sahner, 2008, S. 6 und S. 26ff

Erlach-Straße, im Westen gibt es durch die unterschiedlichen Bebauungen keine klare Abgrenzung. Nach eingehender Betrachtung lässt sich die Reilstraße in drei Abschnitte unterteilen, welche sich vor allem durch die Nutzung unterscheiden. (Karten C)

1. Teil: Übergang Trothaer Straße – Wolfensteinstraße/Große Brunnenstraße

Dieser erste Teil der Reilstraße, in südlicher Richtung verlaufend, ist im nördlichsten Teil, auf Höhe der Kurallee, von einzelnen Villen und Einfamilienhausbebauung geprägt. Nach Süden weiterlaufend, kommen auf der linken Straßenseite auch zunehmend Mietshäuser hinzu. Nur vereinzelt gibt es Einzelhandel, sowie zwei Studentenbars. Dieser Bereich ist recht ruhig und durch den geringen Verkehr auch nur wenig lärm- und emissionsbelastet. Es sind wenige Passanten anzutreffen. In diesem Bereich leben vor allem ältere Menschen, aber es gibt auch viele Studenten-WGs. (Abb. 12)

Durch die Vorgärten, die sich auf der rechten Straßenseite konzentrieren und den Baumbestand der einseitig entlang der Straße verläuft, wirkt der Abschnitt sehr grün, obwohl keine konventionellen Grünflächen vorhanden sind. Der Verkehr wird jeweils einspurig geführt. Die Trambahn- Schienen werden gegen Ende dieses Abschnitts mit den Autospuren zusammengelegt. Die Fahrradwege verlaufen nun auf der Straße, so dass sich der gesamte Verkehr den Straßenraum teilen muss. Das stellt durch die überschaubare Frequentierung kein Problem dar.

2. Teil: Wolfensteinstraße/Große Brunnenstraße – Mozartstraße/ Feuerbachstraße

Der zweite Teil ist geprägt von einem Nutzungsgefälle der beiden Straßenseiten. Auf der linken Seite ist vor allem Wohnbebauung in Form von Blockbebauung gegeben, an die sich das dominierende Gebäude der Arbeitsagentur anschließt. Dort wohnen hauptsächlich ältere Menschen und vereinzelt auch Studenten. Nach Aussage von befragten Anwohnern handelt es sich überwiegend um Bürger der Unter-/ und Mittelschichten. Auf der rechten Straßenseite gibt es häufig Einzelhandel, der sich, je weiter südlich man geht, vermehrt. Besonders auffallend ist hier ein Blumenladen, der in den Sommermonaten seinen gestalteten Innenhof für die Kunden öffnet. Die Geschäfte werden vor allem von den Anwohnern angenommen und genutzt. Das Gebiet ist also von Mischnutzung durchzogen. (Abb. 13)

Auch in diesem Bereich gibt es keine direkten Grünflächen; es sind auch keine alternativen Aufenthaltsmöglichkeiten gegeben. Auf dieser Teilstrecke ist der Verkehr auf der rechten Fahrbahn zweispurig, auf der linken einspurig. Getrennt werden diese durch die Trambahnlinie.

Der stark frequentierte Fahrradverkehr ist ebenfalls auf die Straße gelegt. Durch die genannte Trambahnlinie, die über eine Verkehrsinsel verläuft und die insgesamt vier Haltestellen auf der Reilstraße, ist die Straßenüberquerung sehr einfach.

3. Teil: Mozartstraße/Feuerbachstraße – Reileck

In dem dritten Abschnitt der Reilstraße findet man vor allem hoch frequentierten Einzelhandel. Auch hier gibt es ein deutliches Gefälle zwischen den Straßenseiten. Auf der linken Seite gibt es vereinzelt Einzelhandel, aber auch vor allem Wohnnutzung. Auf der rechten Seite hingegen dominiert der Einzelhandel mit kleineren, bzw. mittelgroßen Geschäften von unterer und mittlerer Preiskategorie. Die Flächen vor den Geschäften werden hier stärker genutzt. Es sind keine städtebaulichen Aufenthaltsmöglichkeiten vorhanden; die Alternativen werden aber durch die Geschäfte und gastronomischen Einrichtungen gestellt. Vor allem Studenten nutzen die Bars und Cafés. Hier findet das alltägliche Leben statt; Zu diesen Geschäften kommen auch Bürger aus anderen Stadtteilen. (Abb. 14)

Dominierend ist die Nutzung durch Studenten, was mit einem hohen Fahrradverkehr einher geht. Hier ist der motorisierte Individualverkehr erneut reduziert auf eine einspurige Fahrbahn. Die Radwege sind auf dem Gehweg gelegt, der aber an Breite nichts einbüßt. Die Straße, welche überwiegend von PKWs befahren ist, wird von der Trambahnlinie getrennt und macht das Überqueren auch hier sehr leicht. Außerdem bildet das Reileck durch die Kreuzung einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt.

Fazit

Die Reilstraße ist geprägt von Kreativwirtschaft und alltäglichem Leben, welches auf der Straße stattfindet. Obwohl es keine Grünflächen oder Aufenthaltsmöglichkeiten gibt, wird die Straße angenommen und ist sehr gut besucht. Allerdings treten vereinzelt Brachflächen auf die zu Parkplätzen umfunktioniert wurden. Auch das temporär hohe Verkehrsaufkommen, gerade am Reileck tut dem keinen Abbruch. Die Aufenthaltsqualität der Anwohner wird allerdings durch die begrünten Innenhöfe gesteigert, welche von der Straße aber kaum einsehbar sind. Von Norden nach Süden verlaufend, kann diese Straße als Eingang zur Innenstadt gesehen werden, da die gewerbliche Nutzung hier beginnt und bis zum Marktplatz weiter zunimmt.

Die Reilstraße ist durch ihre Mischnutzung und den Mix an verschiedenen Alters- und Standesgruppen ein klares Vorbild für eine funktionierende Lebensader.

Analyse der Merseburger Straße

Der ausgewählte Untersuchungsbereich umfasst die Merseburger Straße, begrenzt durch den Riebeckplatz im Norden und Dammaschstraße im Süden, und den sie umgebenden Straßenraum. Der stark verkehrsfunktional geprägte Raum fungierte einst als Überland- und Fernstraße. Grundsätzlich wurden östlich und westlich jeweils der angrenzende Block analysiert. Der Untersuchungsbereich erstreckt sich im Osten bis zur Bahnlinie und den Industrieanlagen. Im Westen besteht keine eindeutige Begrenzung des analysierten Bereichs, vielmehr entsteht durch das Vor- und Zurückspringen der Eingänge und Übergänge zu den Siedlungen eine ausgefrante Randzone. Die Straße wird geprägt durch den Wechsel von Gewerbe- und Wohnnutzung, an einigen Stellen unterbrochen durch räumliche Zusammenhänge öffentlicher Gebäude, wie beispielsweise die Verwaltungseinrichtungen in der ehemaligen Kaserne, die als bauliches Ensemble erkennbar sind (Karte B.2). Während die unmittelbar an die Merseburger Straße angrenzenden Bauten aufgrund des Straßenausbaus und dem damit einhergehenden höheren Verkehrsaufkommen in den 60er Jahren an Qualität verloren, sind die Kleinsiedlungen abseits der Straße weniger betroffen und werden von spontan interviewten AnwohnerInnen als attraktiv beschrieben. Im gesamten Bearbeitungsperimeter nehmen Grünflächen und Aufenthaltsmöglichkeiten eine in der Wahrnehmung hervorgehobene Stellung ein. Die Parkanlagen um Turm und ehemaligen Thüringer Bahnhof bilden die einzigen großen öffentlichen Grünbereiche. Die Merseburger Straße kann in mehrere Abschnitte eingeteilt werden, die unterschiedlichen Straßenbildern entsprechen. Diesen Wechsel markieren die im Folgenden aufgeführten Einteilungen (Karte B.1).

1. Teil: Riebeckplatz – Thüringer Straße

Beginnend mit dem Riebeckplatz, Halles größten Verkehrsknotenpunkt, verläuft die Merseburger Straße in Richtung Süden. Der erste Abschnitt wird durch die für die städtebauliche Moderne geprägte funktionsgetrennte Situation definiert (Abb. 15). Den nördlichen Abschnitt säumen große Firmengebäude, brachliegende Flächen und Baustellen. Auffallend wenige Passanten sind zu aufzufinden. Die Bausubstanz ist so angegriffen, dass immer wieder Notabriss vonnöten sind. Der analysierte Abschnitt ist dementsprechend von Brachflächen und zu Parkplätzen ungenutzten Baulücken geprägt. Gebaut wird zum Beispiel ein Einkaufszentrum auf dem von Pfännerhöhe und Karl-Meseburg-Straße eingefassten Areal. In diesem ersten Teilbereich ist das Überqueren der Merseburger Straße durch den ununterbrochenen Verkehr äußerst problematisch (Karte B.5). Neben motorisierten Verkehr

führt auch eine Straßenbahnlinie die Straße entlang und erweist sich als eine zusätzliche Barriere. Auf der anderen Seite ist die Straßenbahn das verbindende Verkehrsmittel der verschiedenen Teilabschnitte der Merseburger Straße und zu anderen Stadtvierteln. Ganz im Sinne der Funktionstrennung von Verkehr befindet sich eine Brücke zu Beginn der Straße, um durch die Umlenkung auf eine andere Ebene, den Fußgängern die Möglichkeit zu geben, die Straße zu überqueren. Danach gibt es im Verlauf der Straße lange Zeit keine Möglichkeit sie zu überqueren.

2. Teil: Thüringer Straße – Schmiedstraße

Mit der Kreuzung der Thüringer Straße verändert sich der Straßenraum: Er erscheint auf einmal anders, viel belebter und bunter. Zwar ist die Breite der Straße gleich geblieben, die Straße wirkt durch die mittels Grünstreifen und Baumalleen klar definierten Raumkanten überschaubarer und angenehmer. Die Bäume schaffen eine Pufferzone für Fußgänger und Radfahrer (Karte B.4). Neben Auto, Straßenbahn und Gehweg gibt es nun auch eine Busspur sowie einen Fahrradweg (Abb. 16). Zugleich ist dieser Straßenabschnitt ein Ballungsraum von mehreren Nutzungen: des Wohnens, des Einkaufens und von Dienstleistungen. Auch abseits der großen Straße sind die Wohnsiedlungen in nächster Nähe mit Geschäften für den täglichen Bedarf gut versorgt. Die Überquerbarkeit der Straße ist trotz des hohen Verkehrsaufkommens durch viele Ampeln u. ä. gewährleistet. Innerhalb der Blöcke finden sich Grünflächen zwischen den Wohnbauten der 20er und 30er Jahre. Die Grünflächen können jedoch gegenwärtig aufgrund ihrer Gestaltung und ihres Zustands nicht optimal genutzt werden. Der von Vitalität geprägte Kernbereich der Merseburger Straße endet bereits an der Kreuzung mit der Schmiedstraße.

3. Teil: Schmiedstraße – Barbarastraße

Im dritten Teilbereich wandelt sich dieses positive Bild vom lebendigen hin zum trostlosen Stadtraum. Verkehr, leerstehende Gebäude und Industriebrachen prägen das Gesamtbild (Abb. 17). Der unbelebte Raum ist nicht nur für die Anwohner, sondern auch für Geschäftsleute und Investoren ein unattraktives Gebiet. Jede Brache und jedes leerstehende Haus verstärkt diesen Effekt und mindert den Wert angrenzender Immobilien. Wenn überhaupt bauliche Sanierungsmaßnahmen durchgeführt werden, dann an vereinzelt Stellen und auf Eckgrundstücken, womit der negative Gesamteindruck dieses Straßenraumes nicht spürbar verändert werden kann. Als Relikt vergangener Zeiten sind an der Kreuzung Franz-Heyl-Straße noch die Gleise einer ehemaligen Bahnlinie, die sogenannte Hafenbahnstraße, sichtbar. Diese

Trasse ist heute als Fahrradweg zu nutzen. Die Hafenbahnstraße stellt die Verbindung zum nahe gelegenen Thüringer-Bahnhof-Park her (Karte B.4).

4. Teil Barbarastraße - Damaschkestraße

Ein vierter kurzer Abschnitt befindet sich im Umfeld der Kreuzung Dammaschkestraße und Dieselstraße (Abb. 18). Dieser Bereich weist ähnliche Charakteristika auf wie der zweite Abschnitt: Agglomeration von Mischnutzungen, Wohnen und Dienstleistungen, vielfältigeres Verkehrsangebot (Karte B.6). Vor allem rund um die Straßenkreuzungen ergibt sich durch Geschäfte, Fußgänger und Radfahrer ein lebendiges Bild. An verschiedenen Stellen sind Einflüsse des Städtebaus bis 1930 in Form von Blickbeziehungen und Platzaufweitungen erkennbar.

Faktoren der Lebensadern

Um der Frage nachzugehen, nach welchem System und in welchen Zusammenhängen die Stadt Halle „lebt“, war der erste Schritt unserer Annäherung, konkrete Orte zu beobachten und zu untersuchen. Im Laufe der ersten Fahrradtour durch Halle und Umgebung fassten wir bestimmte Straßenzüge zur Analysierung ins Auge. Wir wollten herausfinden, wie das soziale Netz, das sich wie Lebensadern über der Stadt aufspannt, funktioniert. Ausgehend von Beobachtungen, gingen wir folgenden Fragen nach: Was hält dieses Netz zusammen? Wo ist Platz für Lebensräume und nicht nur für Verkehrsräume? Und welche Faktoren tragen dazu bei?

Ziel der Vor-Ort-Analysen der Straßenraumbeispiele ist es, herauszufinden welche, welche Faktoren dazu beitragen, dass Lebensräume entstehen. Für eine eingehendere Untersuchung wählten wir zwei Straßenräume mit unterschiedlichen „Gesichtern“ aus: die Merseburger Straße und die Reilstraße. An diesen Fallbeispielen analysierten wir den Straßenraum und überprüften das Leitbild der Lebensadern. Resultat der Analysen sind die sich daraus ergebenden Faktoren, die so das Leitbild zu den „Lebensadern“ festigt. Die Faktoren bilden somit die Werkzeuge zur langfristigen Umsetzung des Leitbildes. Die Untersuchung im Straßenraum diente dazu unsere Vorstellung zu überprüfen und unsere Beobachtung festzuhalten. Die Fallbeispiele Merseburger Straße und Reilstraße wurden unter den Aspekten Raumwirkung, Grünraum, Nutzung, Verkehrsanbindung sowie Verkehrsaufkommen untersucht (Karten B und Karten C). Die Faktorenanalyse wird eingesetzt, um eine mögliche Schlussfolgerung zu gut funktionierenden Straßenräumen zu extrahieren. Auffällig an den Beobachtungen war, dass zwar diese Faktoren eine wesentliche Rolle spielen, aber offenbar nicht separiert bzw. wenn sie allein stehen. Ein

Wirkungszusammenhang mehrerer Faktoren konnte festgestellt. Diejenigen Teilabschnitte, die in der Vor-Ort-Analyse positiv auffielen, enthalten eine Überschneidung der Faktoren.

In ihrer gegenwärtigen Ausprägung weisen die Merseburger Straße und die Reilstraße keinen einheitlichen Straßenraum vor. Gut gestaltete und entwickelte Abschnitte wechseln sich ab mit nur dem Verkehrsfluss dienenden Straßenteilen. Folgende Faktoren sind als positiv aufgefallen: Pufferzonen und Raumqualität durch Baumalleen sowie durch Grünstreifen, Agglomerationen von Wohnen und Dienstleistungen, vielfältigeres Verkehrsangebot, Möglichkeit des Überquerens der Straße, Hafenbahnstraße als Fahrradweg, der wiederum eine Verbindung zum Park schafft. Bemerkenswert ist, dass diese Faktoren selten gut wirken wenn sie alleine stehen. Nur in einer Überschneidung und Häufung von mehreren Faktoren wie angenehme Raumwirkung durch Straßenbegrünung, Symbiose aus Erholungsflächen, zugängliche Grünflächen und Stadtleben (Verkehr und Einzelhandel), Aufenthaltsmöglichkeit und Kommunikation durch Kreativwirtschaft, Zusammenleben und Nebeneinanderleben von alten und jungen Menschen sowie von verschiedenen Bevölkerungsschichten, viele unterschiedliche Geschäfte, gute ÖPNV-Anbindung sowie stellenweise reduzierter Verkehr erweisen sich als vorteilhaft für Aufenthaltsbereiche und Geschäfte. Zusammenfassend ist hervorzuheben, dass eine gesunde Mischung der genannten Faktoren die Voraussetzungen für einen angenehmen Straßenraum, wo Begegnung und Interaktion stattfinden können und somit lebendig sind, bildet.

Planungsbeispiele

Bereits in der Herleitung wurde hervorgehoben, dass Halle ein Defizit in Hinblick auf öffentliche Räume aufweist. Mit diesem Vorwissen fällt hingegen auf, dass darin Potenzial liegt, das noch nicht ausgeschöpft wurde, wie das Beispiel der Reilstraße deutlich werden lässt. Wie man Halle in seiner positiv auffallenden Vielfalt mit Hilfe der (Wieder-)Belebung der Lebensadern stärkt, zeigen die folgenden Verortungen. Diese gelten als Anwendungsbeispiele, um die Idee der Lebensadern an konkreten Situationen in Halle zu veranschaulichen. (Verortungen Karte A, Beispielhafte Illustrationen: Abb. 19 - 21).

In Wohngebieten in Halles Stadtteil Heide-Süd, zeigt sich zum Beispiel bei der Gneisenaustraße und dem Opalweg deutlich, dass die kleinste Form der Adern, die Kapillaren, eine Grundeinheit der Stadt bilden. Um hier die Aufmerksamkeit der Bewohner auf ihre Straßen zu lenken, wäre es sowohl sinnvoll, als auch notwendig, mit Akteuren wie der AWO einen Prozess der Beteiligung ins Leben zu rufen. Themen, wie die Anforderungen an Straßen, also die Kapillaren einer Stadt und die Frage nach dem Wohnen in der Zukunft ohne soziale Segregation eignen sich hierfür. Dass es bereits eine Bürgerinitiative in Heide Süd gibt, die unter anderen auf den

Durchgangsverkehr aufmerksam macht, den die Gneisenaustraße mit sich bringt⁴⁷, verdeutlicht die Verbundenheit der Bewohner mit ihrem Viertel. Hier könnte man anknüpfen und beispielsweise aus der Kombination von Vorgärten und der Straße einen öffentlichen Raum schaffen, der den Wünschen der Anwohner entspricht.

Die Verbindung des Steinwegs mit der Rannischen Straße gilt als ausgesprochen lebenswert, die jedoch durch die Hochstraße regelrecht zerschnitten ist. Allerdings besteht die Möglichkeit, dieses Defizit in ein Potenzial umzuwandeln: Diese Schnittstelle nutzen, um sie als Lebensader und Gegenpol zur Hochstraße zu etablieren.

Durch die Anbindung der Nutzungen an die Innenstadt würde diese erheblich gestärkt werden. Mit der erweiterten Ansiedlung von Cafés und Spezialhändlern entwickelt sich der Steinweg und die Rannische Straße zu einer Einkaufsstraße mit Aufenthalts- und somit Lebensqualität.

Als Stadttor, das dennoch den Unterschied zur Innenstadt verdeutlicht, bieten sich die Frankeschen Stiftungen an. Sie gelten unter vielen Bewohnern Halles als Ort der Ruhe und schaffen somit den Ausgleich zur Belebtheit der Innenstadt. Auch dies ist ein Beispiel für die vielen Gesichter, die Halle dem Bewohner und Besucher bietet. So wird Halle kontemplativ den Ansprüchen und Anforderungen der Menschen an ein ausgefülltes, vielfältiges Leben gerecht. Es werden Möglichkeiten zur Entspannung und Erholung geschaffen, die zur geistigen und körperlichen Gesundheit beitragen, was in Zukunft verstärkt hervorgehoben werden könnte, um dieses Potenzial zu nutzen und allen Ruhe Suchenden zugänglich zu machen.

Um das Ziel öffentlichen Raumes als Lebensraum für Bewohner und Besucher Halles weiterzuentwickeln, soll die Hochstraße stückweise entfernt werden. Als neue Nutzung bietet es sich an, Teile der Hochstraße als Geschichtsmeile mit Info-Tafeln zu inszenieren. Somit wird ein niedrighschwelliger Zugang gewährleistet, da jeder Bewohner und Besucher sich dort mit dem Inhalt der Tafeln auseinandersetzen kann, ohne ein, als herkömmliches Museum abgestempeltes Gebäude betreten zu müssen. So wird die Hochstraße zum lebendigen Stadtmuseum, also zu einem Aufenthalts- und Lebensraum, das zu einem Gang durch die Geschichte Halles einlädt. Temporäre (zum Beispiel Kunstinstallationen und Informationen zu stadtspezifischen Ereignissen wie dem Lampion-Fest), sowie dauerhafte Maßnahmen (zum Beispiel Tafeln mit Fakten und Geschichten zum Bau und Umbau der Hochstraße) bilden einen attraktiven, sich wechselnden Kontext.

Damit eine Identifikation der Bewohner Halles mit der Hochstraße als Stadtmuseum zu gewährleistet wird, ist eine ausführliche Beschäftigung und Auseinandersetzung mit der

⁴⁷ vgl. <http://www.halle-heide-sued.de/index.htm> (abgerufen 18.09.11)

Thematik in Bürgerforen notwendig. Dabei sollten folgende Fragen im Vordergrund stehen: Wie und in welchen Abschnitten soll die Hochstraße umgestaltet und somit neu definiert werden? Was soll dabei fokussiert werden: das historische Halle oder das aktuelle? Welche Möglichkeiten gibt es dazu, die Hochstraße als Freizeitgelände zu nutzen?

Welche Institutionen der Stadt (wie zum Beispiel die Burg Giebichenstein) spielen in der Geschichte der Stadt beziehungsweise auch heute noch eine wichtige Rolle? Wie könnten diese auf der Hochstraße präsentiert werden?

Konkrete Beispiele für eine Umgestaltung der einzelnen Stücke der Hochstraße wären folgende: Die Hochstraße als eine neue Kulturmeile für Halle auf der während einiger Wochen im Sommer Konzerte, Lesungen, Ausstellungen stattfinden, als ästhetischen Ausdruck des Zeitalters der autogerechten Stadt einen Teil pure Hochstraße erhalten, in der Nähe des Salinemuseums die Anfänge der Stadt und deren Wirtschaftsgeschichte darstellen, einen Kletterturm und eine Aussichtsplattform in Sichtweite der Saaleaue mit Informationen zur Bedeutung des Wassers und des Grünraums für die Stadt an ein Stück der Hochstraße integrieren, eine Hochpromenade und Hochgarten als Grünraum zwischen den Häusern inmitten der Stadt und Ort des Ausprobierens, des Spiels und Experiments im Freien. Dabei findet eine Symbiose aus Erholungsfläche und Stadtleben einen weiteren Platz in Halles Innenstadt.

Auch hier fallen die Franckeschen Stiftungen als geschichtsträchtiges Zentrum von Bildung, Sozialem, Wissenschaft und Kultur ins Auge. Diese, für das historische, gegenwärtige und zukünftige Halle äußerst wichtigen Aspekte begegnen den Bewohnern wie Besuchern Halles in der gesamten Stadt.⁴⁸ Um deren räumliche Vernetzung und somit die Lebensadern zu verdeutlichen, könnte man eine einheitliche Kennzeichnung nutzen und somit auf ihre Vielfalt aufmerksam machen. Dadurch ließe sich der Spagat schaffen zwischen der Einheit der Stadt als Ganzes und den vielen Gesichtern Halles, die die Stadt spannend und lebenswert machen.

Schluss

So vielfältig das Adernsystem einer Stadt ist, so vielfältig sind auch die Möglichkeiten dieses zu beleben. Wir haben von großen baulichen Maßnahmen gelesen, die enorme Überzeugungskraft und finanzielle Mittel in Anspruch nehmen, doch auch von kleinen, kaum wahrnehmbaren Aktionen und Projekten, die mit geringen Aufwand Änderungen in Bewegung setzen können. Es ist weder möglich noch sinnvoll, derartige Maßnahmen auf einmal beginnen

⁴⁸ Bürgerumfrage 2007, S.56 f.

oder beenden zu wollen. Das analysierte Defizit Halles, die stadtpräsenten Verkehrsräume, sind eng verwoben mit einer sensiblen Mentalität. Weltweit bekannt und in Deutschland besonders ausgeprägt: Es ist das Auto als Statussymbol, der individuelle Autoverkehr als Garant der Freiheit. Es bedarf Straßen, Schildern und Ampeln, um den Verkehr am Laufen zu halten und Befürchtungen Einhalt zu bieten. So ist ein „Entfernen“ der Hochstraße aus kulturellen, sozialen und verkehrspolitischen Gründen zum jetzigen Zeitpunkt schwer durchsetzbar. Es würde kaum mit dem Willen der gesamten Stadtbevölkerung übereinstimmen.

Dennoch hat ein Umdenken in den letzten Jahren begonnen: Fahrradproteste in den Metropolen der Welt, deregulierende Verkehrskonzepte in vielen europäischen Städten und der Verzicht junger Bevölkerungsgruppen auf das eigene Auto sind nur einige Meilensteine dieser Entwicklung. Umso wichtiger ist es, endlich dieses positive Umdenken auch in Halles Stadtentwicklung zu befördern, schließlich entspricht es genau dem, was die Stadt an der Saale braucht um ihre Probleme zu lösen: Ein neues Bewusstsein der Bürger für den Sinn und Zweck öffentlicher Räume, das über bloße verkehrliche Nutzung hinaus reicht.

Die Stadt Halle sollte deshalb schnellst möglich den neuen Rückenwind nutzen und den Wandlungsprozess einleiten, zunächst vor allem in kleinen Schritten, die schon jetzt viel Rückhalt in der Bevölkerung finden können. Aktionen bei denen einen Tag lang neue Nutzungen auf einer Straße ausprobiert werden hat es in Halle schon gegeben und sie sind Beispiele für Bemühungen in die richtige Richtung. Finanziell gesehen entsprechen solche Maßnahmen einem winzigen Bruchteil des Weiterbaus der Osttangente und deren Instandhaltung in kommenden Jahrzehnten. Bauliche Großprojekte zur Umsetzung des Leitbildes sollten nicht den Anfang machen, doch sind sie eine Chance den Durchbruch zu schaffen und das Image Halles nach außen positiv zu prägen.

Zunächst wird es aber darum gehen den Menschen zu zeigen welche Alternativen es gibt und sie diese ausprobieren zu lassen, wie sich solche anfühlen. Schließlich werden soziale Netze nur von den Bewohnern selbst am Leben gehalten.

Quellen

Literatur

- Böhme, 1995: Gernot Böhme: *Atmosphäre*, Frankfurt am Main 1995
- Böhme, 1998: Gernot Böhme: *Anmutungen. Über das Atmosphärische*, Ostfildern vor Stuttgart 1998
- Brieger 1788: Johann Georg Brieger: *Historisch-topographische Beschreibung der Stadt Halle im Magdeburgischen*, Grottkau 1788
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: *2. Bericht des BMVBS an den Deutschen Bundestag zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung*, Berlin 28.4.2011
- Bürgerumfrage, 2007: Sören Petermann: *Bürgerumfrage Halle 2007*, Der Hallesche Graureiher 2008-1. Forschungsberichte des Instituts für Soziologie. Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg, Halle 2008
- Bürgerumfrage, 2009: Katrin Harm, Katrin, Tobias Jaeck, Alexander Naß, Reinhold Sackmann: *Bürgerumfrage Halle 2000*, Der Hallesche Graureiher 2010-1. Forschungsberichte des Instituts für Soziologie. Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg, Halle 2010
- Büro für Städtebau, 1972: Büro für Städtebau und Architektur des Rates des Bezirks Halle: *Halle-Neustadt. Plan und Bau der Chemiarbeiterstadt*, Halle 1972
- DPA: *Webel will für Saale-Ausbau kämpfen*, Mitteldeutsche Zeitung 4.5.11, online unter <http://www.mz-web.de/artikel?id=1304487495118> (abgerufen 8.9.11)
- Dolgner 1995: Dieter Dolgner (Hrsg.): *Historische Wasser-Bauten der Stadt Halle*, Halle: Landesamt für Denkmalpflege Sachsen-Anhalt u.a. ca. 1995
- Dolgner, 1997: Dieter Dolgner (Hrsg.): *Historische Bauten und Anlagen der Stadttechnik und des Verkehrs der Stadt Halle/Saale*, Halle: Freunde d. Bau- und Kunstdenkmale Sachsen-Anhalt e.V. u.a. 1997
- Falgowski, Michael: *Großer Bahnhof in Halle*, Mitteldeutsche Zeitung 9.5.2011, online unter: <http://www.mz-web.de/artikel?id=1300342867270> (abgerufen 20.09.11)
- Freitag, 2006: Werner Freitag: *Halle 806 bis 1806. Salz, Residenz und Universität*, Halle 2006
- ISEK, 2007: Stadt Halle (Saale): *Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Stadt Halle (Saale). Gesamtstädtische Entwicklungstendenzen und Entwicklungsziele*, Halle 2007
- Jacob, 2000: Ralf Jacob: *Mit dem Luftschiff über Halle und Umgebung. Die Fahrt des LZ 17 „Sachsen“ am 14. September 1913*, Halle 2000
- Könnemann, 1983: Erwin Könnemann: *Halle. Geschichte der Stadt in Wort und Bild*, Berlin, 1983
- Kröber, 1980: Gerhard Kröber: *Das städtebauliche Leitbild zur Umgestaltung unserer Städte. Dargestellt am Beispiel der Stadt Halle*, Berlin, 1980
- Magistrat der Stadt Halle, 1993: Magistrat der Stadt Halle, Projektgesellschaft mbH Dessau (Hrsg.): *Stadterneuerung als Prozess demokratischer und kultureller Weiterentwicklung. Perspektiven für Halle-Neustadt*, Dessau 1993
- Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt: *Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt*, Magdeburg 08.02.2011
- Möbius, Jan: *Wirklich Zeit gespart?*, Mitteldeutsche Zeitung 20.09.11, online unter: <http://www.mz-web.de/artikel?id=1315819394380> (abgerufen 23.09.2011)
- Merki, 2008: Christoph Maria Merki: *Verkehrsgeschichte und Mobilität*, Stuttgart 2008
- Sahner, 2008: Heinz Sahner: *Halle im Spiegel der Statistik und im Urteil der Bürger und Außenwahrnehmung (Städteranking)*, Der Hallesche Graureiher 2008-3. Forschungsberichte des Instituts für Soziologie. Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg, Halle 2008
- Stadt Halle (Saale) (Hrsg.): Sonderveröffentlichung Fachbereich Bürgerservice, *Stadtteilkatalog 2006*, Halle 2007
- Stadt Halle (Saale) (Hrsg.): *Verkehrspolitiches Leitbild der Stadt Halle (Saale)*, Halle 1997
- Wulf, Detlef und Claudia Stephan: *Der Sophienhafen und die Saaleschiffahrt*, in: Dolgner 1997, S. 89-100

Webseiten

Bürgerinitiative "Heide Süd": <http://www.halle-heide-sued.de/index.htm> (abgerufen 18.09.11)

DB Regio AG: <http://www.s-bahn-mitteldeutschland.de/Informationen.netz.0.html> (abgerufen 20.09.2011)

Halle Hafen GmbH: <http://www.hafen-halle.de/de/unternehmen/zahlen-und-fakten> (abgerufen 8.9.11)

Hallesche Verkehrs-AG: <http://www.havag.com/index.php?page=74> (abgerufen 21.09.2011)

Jugendwerkstatt „Frohe Zukunft“ Halle-Saalekreis e.V.

<http://jw-frohe-zukunft.de/stadthafen-halle-saale> (abgerufen 8.9.11)

Stadt Halle (Saale)

<http://www.halle.de/de/Rathaus-Stadtrat/Statistik-Wahlen/Verkehr/Hafen-Halle/> (abgerufen 8.9.11)

<http://www.halle.de/de/Rathaus-Stadtrat/Stadtentwicklung/IBA-Stadtumbau-2010/Standort-4-Saline-Insel/> (abgerufen 16.09.11)

<http://www.halle.de/de/Rathaus-Stadtrat/Haushalt/Wichtige-Investitionen/Strassenbau-Person-06258/> (abgerufen 16.09.2011)

http://www.wirtschaft-halle.de/de/2_Halle_in_Fakten/Infrastruktur/#alles (abgerufen 16.09.11)

http://www.wirtschaft-halle.de/de/2_Halle_in_Fakten/Infrastruktur/#autobahnen (abgerufen 21.09.11)

Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt

<http://www.statistik.sachsen-anhalt.de/Internet/Home/Veroeffentlichungen/Pressemitteilungen/2006/04/70.html> (abgerufen 16.09.2011)

Verein zur Hebung der Saaleschiffahrt e.V.

<http://www.saaleverein.de/der-saaleausbau/schleusenkanal-tornitz/> (abgerufen 8.9.11).

Abbildungen

Abb. 1: erstellt durch die Autoren; basierend auf: Stadt Halle (Saale) Stadtvermessungsamt: Amtlicher Stadtplan Halle (Saale), Google Maps, eigene Recherchen

Abb. 2: http://www.imgbox.de/users/kejwonderwall/Netzplan_Mai_1994.jpg (abgerufen 22.09.11)

Abb. 3: Freitag, 2006, S. 163

Abb. 4: Dolgner, 1997, S. 99

Abb. 5: Dolgner, 1997, S. 60

Abb. 6: Dolgner, 1997, S. 113

Abb. 7: Jacob, 2000, S. 99

Abb. 8: Dolgner, 1997, S. 113

Abb. 9: Könnemann, 1983, S. 148

Abb. 10: Büro für Städtebau, 1972, S. 49

Abb. 11 - 21: erstellt durch die Autoren

Karten

Karte A: erstellt durch die Autoren; basierend auf: Stadt Halle (Saale) Stadtvermessungsamt: Amtlicher Stadtplan Halle (Saale)

Karten B: erstellt durch die Autoren; basierend auf: Stadt Halle (Saale) Stadtvermessungsamt: Amtlicher Stadtplan Halle (Saale), Stadt Halle (Saale) Stadtplanungsamt: Flächennutzungsplan und eigenen Recherchen

Karten C: erstellt durch die Autoren; basierend auf: Stadt Halle (Saale) Stadtvermessungsamt: Amtlicher Stadtplan Halle (Saale), Stadt Halle (Saale) Stadtplanungsamt: Flächennutzungsplan und eigenen Recherchen