

Konzept – Labor für eine andere Mobilität

Ausgangssituation

Die Hochstraße in Halle wurde als Geste an die Zukunft erbaut, an die Zukunft der Mobilität. Dies wird in unserem Konzept aufgegriffen – denn die Zukunft der Mobilität steht heute vor einem Scheideweg. Das Ende fossiler Brennstoffe sowie die Diskussionen um einen möglichen Klimawandel erfordern ein weitreichendes Umdenken hinsichtlich zukünftiger Fortbewegungsformen. Einerseits müssen neue Verkehrsmittel, die unabhängig von fossilen Brennstoffen sind, erprobt und den Menschen nahe gebracht werden, andererseits gilt es unnötigen Verkehr zu vermeiden.

In den letzten Jahren hat eine breite Debatte zur Zukunft der Hochstraße eingesetzt. Dabei wird vor allem deutlich, dass der Verkehr beziehungsweise die Alternativlosigkeit zur Verkehrsstrasse eines der größten Probleme darstellt. Zwar kann versucht werden, den Verkehr auf andere Straßen zu verlagern oder neue Straßen zu bauen, dies würde jedoch nicht das Problem – den Verkehr an sich – lösen. Hinzu kommt, dass der Bau von neuen Straßen mit erheblichen finanziellen und administrativen Anstrengungen verbunden ist und derzeit kaum umsetzbar scheint. Und auch wenn die Meinungen zur Hochstraße unterschiedliche sind – dass der innerstädtische Autoverkehr als störend angesehen wird, darüber herrscht die vielleicht größte Einigkeit.

Etwaige Bemühungen, einerseits die Mobilität an die veränderten Vorzeichen aus Klimawandel und dem Ende des Öl-Zeitalters anzupassen sowie andererseits eine Zukunft für die Hochstraße zu skizzieren, kommen nicht an Überlegungen zu neuen Mobilitätsstrukturen vorbei. Nur wenn sich der automobiler Verkehr reduziert, kann dem Klima geholfen werden. Und nur wenn sich der automobiler Verkehr reduziert, kann über einen Verzicht oder aber eine Umnutzung der Hochstraße nachgedacht werden. Halle hat aufgrund des hohen ÖPNV-Anteils sowie der Größe beste Voraussetzungen diesen Herausforderungen kreativ entgegen zu treten und nach Alternativen für den derzeitigen motorisierten Individualverkehr zu suchen.

Ziel des Labors

Die Hochstraße kann der Ort werden an dem sich Halle neu erfindet. Gerade dieser Ort, der aus seiner Geschichte heraus für die Zukunft des Automobils stand, soll helfen eine mögliche Zukunft der Mobilität aufzuzeigen. Dazu werden die Hochstraße sowie die darunterliegenden Räume zum *Labor für eine andere Mobilität*. Hier werden neue Mobilitätsangebote, innovative Techniken und Konzepte zur Verkehrsvermeidung getestet. Aber nicht nur die Zukunft soll hier erprobt werden. Es geht auch darum, die heutige Situation in ein anderes Licht zu rücken und der derzeitigen Ohnmacht zwischen Abrissphantasien und verkehrlicher Unentbehrlichkeit eine mögliche Perspektive entgegenzustellen.

Im Mittelpunkt steht daher nicht, den Abriss oder Erhalt anzustreben, sondern in der Gegenwart einen Prozess anzustoßen, der nach einer Lösung für die Zukunft sucht. Ein Ziel am Ende des Prozesses muss sein, dass die Hochstraße als Verkehrsweg für Autos obsolet wird. Die von uns initiierten Schritte sollen in Zusammenarbeit mit der Stadtbevölkerung dazu beitragen. Erst dann kann über Abriss oder Erhalt verhandelt werden.

Verkehrliche Entwicklung

Aussagen zum Verkehr sind derzeit schwer zu treffen. Wie sich der Verkehr auf der Hochstraße entwickeln wird, hängt von einer Vielzahl von Einflussfaktoren ab. Dazu zählen der Bevölkerungsrückgang und der demographische Wandel, die Fertigstellung der A143 und der Osttangente oder die Einrichtung der Umweltzone. Schon heute nimmt der Autoverkehr in Halle ab. Neben den Maßnahmen der hallensischen Verkehrsplanung wird die Entwicklung des Autoverkehrs auch von nationalen, europäischen und gesellschaftlichen Entwicklungen abhängen. Das Labor wird nicht alleine zum Mobilitätsperspektivwechsel beitragen – kann aber einen wichtigen Schritt in diese Richtung gehen. Die Entwicklung und Etablierung ökologischer, multimodaler und alternativer Mobilitätsangebote nimmt derzeit eine starke Rolle im fachlichen wie

gesellschaftlichen Diskurs ein. Nur wenn es Alternativen zum Auto gibt, kann auch auf dieses verzichtet werden. Dabei geht es um ein Mehr an Nutzen und um ein Weniger an Besitzen. Die Förderung von mehr Flexibilität in der Verkehrsmittelwahl steht dabei im Vordergrund. Verglichen mit der Nutzung des Autos heute, mit dem ein Großteil der Fahrten getätigt wird, geht die Entwicklung zum gezielten Einsatz und der Kombination verschiedener Verkehrsmittel, je nach Strecke und Situation.

Bezogen auf die Verkehrsmittelwahl hat Halle gute Voraussetzungen, dass der Übergang zu einer ökologischen urbanen Mobilität gelingen wird. Ein gut funktionierendes ÖPNV-Netz trägt schon heute dazu bei, dass der Anteil am motorisierten Individualverkehr vergleichsweise gering ausfällt. Diese Potentiale gilt es weiter zu entwickeln und mit den derzeitigen fachlichen Erkenntnissen in Einklang zu bringen.

Das *Labor für eine andere Mobilität* wirkt dabei als Entwicklungskatalysator. Neue Technologien, Verkehrskonzepte, Mobilitätsangebote und Verkehrsmittel werden dabei auf ihre Tauglichkeit und Akzeptanz getestet. Die Bevölkerung lernt so die Alternativen und deren Einsatzmöglichkeiten kennen. Schritt für Schritt werden sich diese etablieren und den motorisierten Verkehr ablösen. Die Verkehrsflächen müssen an diese veränderten Vorzeichen angepasst werden.

Räumliche Entwicklung

Der Raum der Hochstraße ist – oben wie unten – vor allem Verkehrsraum. Die Trennung der Verkehrsarten manifestiert sich hier besonders und sorgt dafür, dass ein räumliches Unbehagen einsetzt, was vielfach mit der Barrierewirkung beschrieben wird. Dieser Zustand soll korrigiert werden. Der zentrale Raum soll lebenswerter und den BürgerInnen für Aktivitäten zur Verfügung gestellt werden. Dazu entstehen Aktionsfelder, welche verschiedene Aspekte des Prozesses behandeln. Die Ziele der Aktionsfelder ergeben sich dabei aus den stadträumlichen Funktionen und den zur Verfügung stehenden Flächen. Von den ersten Initialpunkten aus soll das Labor schrittweise erweitert werden, beginnend mit den Flächen unter der Hochstraße, später, wenn sich die positiven Effekte eingestellt

haben, auch um Teile der Hochstraße selbst. Dabei werden die Aktionsfelder teils temporär, teils kontinuierlich bespielt. Ziel ist, den Autoverkehr schrittweise zurückzudrängen. Wird die Hochstraße für diesen überflüssig, kann über eine Umnutzung nachgedacht werden. Aber auch ein Abriss oder Teilabriss wäre möglich.

Durch die neuen Nutzungen und Angebote wird der Stadtraum mit neuen Funktionen belegt. Er verliert seine Wahrnehmung als bloßer Verkehrs- und Transitraum. Dadurch wird er zum Anlaufpunkt für die BürgerInnen der Stadt, hebt die derzeit bestehende Barrierewirkung auf, und schafft somit eine Vernetzung zwischen Innenstadt und südlicher Innenstadt.

Aktionsfelder

Franckeplatz – Mobilität:

Zentraler Aspekt des Labors ist die Schaffung neuer Mobilitätsangebote. Diese müssen den Anforderungen, die sich durch den gesellschaftlichen, ökologischen und ökonomischen Wandel der letzten Jahre ergeben, entsprechen. Zeitgleich geht es auch um die Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsformen zu einem multimodalen Mobilitätsangebot. Der Franckeplatz wird derzeit sowohl durch den fließenden Verkehr als auch durch RadfahrerInnen und FußgängerInnen geprägt. Seine starke Frequentierung bietet ihn als Ausgangspunkt für den Aktionsbereich Mobilität an. Neue Mobilitätsformen finden hier ein großes Publikum, außerdem ist an diesem Umsteigepunkt die Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsangebote möglich.

Moritzzwinger – Kommunikation:

Hierbei steht die Vermittlung des Prozesses und seiner Teilschritte im Vordergrund. Der prozessuale Ansatz lebt von der Teilnahme der Bevölkerung an dieser Form der Stadtentwicklung. Ein ständiger Austausch von Ideen, Erkenntnissen aber auch Befürchtungen wird durch diese Stadtentwicklung gewährleistet. Kommunikation bildet die Grundvoraussetzung für Partizipation. Neben der Kommunikation im Planungsprozess wird beispielsweise über die Themenfelder post-fossile Mobilität oder ökologische Stadtentwicklung informiert. Der tiefgreifende ökologische Wandel erfordert einen

gesellschaftlichen Wandel. Die Verbreitung und Akzeptanz neuer Mobilitätsformen kann nur über Information, Aufklärung und Vermittlung erfolgen. Im Bereich Moritzzwinger nimmt die Frequentierung durch FußgängerInnen ab, allerdings zieht die Straßenbahnhaltestelle noch viele PassantInnen an und die räumliche Nähe zum hochfrequentierten Franckeplatz ist gegeben. Deshalb bietet sich dieser Bereich an um Nutzungen des Aktionsfeldes Kommunikation aufzunehmen.

Glauchauer Platz – Urbane Landwirtschaft / Energie

Im Zuge neuer Mobilitätsformen geht es auch um die Vermeidung langer Weg- und Transportstrecken. Lokale Nahrungsmittelproduktion in innerstädtischen Gemeinschaftsgärten kann dabei eine Rolle spielen. Neben der Möglichkeit der Selbstversorgung bieten sie auch zentral gelegenen Raum zur Entspannung, Bildung und Begegnung. Das Gebiet um den Glauchaer Platz ist das weitläufigste der Aktionsfelder mit den größten Flächenpotentialen. Zwischen den Flächen für den fließenden Verkehr finden sich immer wieder Abstandsflächen, welche sich für eine Bespielung eignen. Deshalb wird dieser Raum Ausgangspunkt für das Aktionsfeld urbane Landwirtschaft. Regenerative Energien sind in Zukunft unverzichtbar. Im Bereich der Hochstraße gibt es Flächen, die zur Gewinnung dieser dienen können. Bezogen auf das Thema Mobilität können solche Anlagen vor allem dazu dienen, Ladestationen für elektrische Fahrräder oder Autos mit Strom zu versorgen.

Prozessuale Entwicklung

Eine Lösung des Konfliktes um die Hochstraße ist nicht von heute auf morgen möglich und auch nicht sinnvoll. Die Straße ist derzeit aus verkehrlicher Sicht unverzichtbar und hat ihre prognostizierte Lebensdauer noch nicht erreicht. Ein Masterplan im herkömmlichen Sinne kommt daher für diesen Ort nicht in Frage. Die Zukunft muss hier transparent und offen verhandelt werden. Unser Konzept schlägt eine prozessuale Entwicklung vor, die heutigen Gegebenheiten Rechnung trägt und allen Beteiligten eine mögliche Zukunft vor Augen führen soll. Hierbei soll bewusst aus der bestehenden Bipolarität zwischen Abriss und Erhalt als Verkehrsweg ausgebrochen und neue Bilder aufgezeigt werden. Dabei geht

es um einen planerischen Perspektivwechsel, weg von einem produktorientiertem und hin zu einem prozessorientiertem Planungsansatz.

Der Laborcharakter ermöglicht das Testen verschiedener Ansätze unter Einbeziehung von Fachkräften und BürgerInnen. Er zeigt Möglichkeiten auf, stellt diese zur Diskussion und testet deren Verbesserungspotential. Kleine Schritte tragen zur Sensibilisierung für notwendige Veränderungen bei und rücken die Hochstraße in ein anderes Blickfeld. Hierbei geht es um schnell realisierbare Vorschläge, wie die HallenserInnen sich den Raum um die Hochstraße neu aneignen können als auch um Visionen wie dieser zentrale Ort im Stadtgefüge eine neue Bedeutung erlangen kann. Die BürgerInnen sollen an diesem Prozess teilhaben und zur aktiven Mitgestaltung angeregt werden. Dabei ist auch ein gesellschaftlicher Perspektivwechsel von Nöten, denn letztendlich entscheidet dieser über die notwendige Etablierung neuer Mobilitätsformen.

Um den Prozess dennoch zeitlich zu strukturieren, wird er in vier Phasen eingeteilt: Initiieren, Laborieren, Expandieren, Etablieren. Diese Phasen haben jeweils verschiedene Funktionen. Es geht nach einer ersten Phase der Bekanntmachung darum Interventionen und Projekte zu installieren. Der Prozess besteht aus temporären Interventionen, welche sich sukzessive verstetigen sollen und auch aus konkreten Maßnahmen, wie neuen Mobilitätsangeboten. Beginnend mit Initialprojekten, sollen daran Folgeprojekte anschließen und somit schrittweise die Raumnutzung und Raumkonnotation verändern. Das Labor weitet sich Schritt für Schritt aus und die Angebote werden räumlich als auch funktional etabliert. Der Prozessablauf muss auf die unternommenen Versuche reagieren und sich wenn nötig neu ausrichten ohne dabei aber das postulierte Ziel aus den Augen zu verlieren. Dieses ist den automobilen Verkehr zu reduzieren und zurückzudrängen um möglichst viele der derzeitigen Verkehrsflächen für das Labor zu gewinnen.

Ablauf der Phasen: Initiieren / Laborieren / Expandieren / Etablieren

1. Phase: Initiieren

Um einen Prozess in Gang zu setzen, der von vielen begleitet wird, ist es notwendig

Aufmerksamkeit zu erregen und von Anfang an die Menschen für die Veränderungen zu sensibilisieren und daran teilhaben zu lassen. In der Initialisierungsphase werden Sinn und Ziele des Labors kommuniziert und die Öffentlichkeit damit in Kontakt gebracht. Unterschiedliche Interventionen sollen andere Perspektiven auf die heutige Hochstraße ermöglichen und ein Bewusstsein für neue Nutzungsmöglichkeiten schaffen. Dazu müssen die Projekte symbolisch und repräsentativ sein, von der derzeitigen Nutzung Abstand nehmen und visionär und kreative Möglichkeitsräume öffnen. Die Initialisierungsphase muss den Prozess in Gang setzen, Erwartungen generieren und die Spannung hoch halten.

Projekt: Infobus

Schaltstelle des Projektes ist ein ausrangierter Bus. Er dient als Symbol für das Ende des fossilen Zeitalters und als erkennbare Anlaufstation. In ihm können sich die BürgerInnen über das Vorhaben und den Prozess informieren, ihre Meinungen und Kritik äußern. Außerdem dient er als Bürofläche für die MitarbeiterInnen der Agentur (siehe Prozessteuerung), wodurch diese ständig ansprechbar sind. Idealer Standort ist am Moritzzwinger, Höhe Zenkerstraße, unterhalb der nördlichen Hochstraße, am Ende der Straßenbahnhaltestelle.

Projekt: Blickfang

Im gesamten Stadtgebiet werden Objekte aufgestellt, die die Idee des Labors weiter tragen. Der Fahrradständer *VR 003* von *Adrien Rovero* schafft Platz in Parklücken für die immer zahlreicher werdenden Fahrräder in der Stadt. Er kann schnell und einfach installiert werden. An ihm finden sich Hinweise zum Labor.

Projekt: Eröffnungs-Fest

Für die feierliche Eröffnung des prozessualen Labors sehen wir ein Fest vor. Dabei soll das Vorhaben bekannt gemacht und die Bürger mit dem Thema in Kontakt gebracht werden. Wie in der Vergangenheit schon einmal geschehen, schlagen wir vor die Hochstraße selbst als zentralen Ort der Feier zu nutzen. Das Fest auf und um die Hochstraße soll direkt auf den kommenden städtebaulichen Prozess hinweisen.

Projekt: künstlerische Interventionen

Im Bereich des Glauchaer Platzes gibt es derzeit noch weitläufige Freiflächen. Diese stehen perspektivisch der urbanen Landwirtschaft zur Verfügung. Anfänglich schlagen wir die Errichtung eines Kunstraumes vor, der die Themen des Labors aufnimmt. Vorbild für eine künstlerische Intervention kann *Mara Adamitz Scrupe's* Arbeit *Paradise* sein, die es mit ihren Skulpturen schafft, die Relikte einer motorisierten Welt mit einem Blick in die Zukunft zu verknüpfen. Dies ist nur ein Beispiel für ein Kunstwerk, welches sich mit Veränderungen der Mobilität und urbanen Lebensweisen auseinandersetzt. Es gibt viele andere, deren Beteiligung vorstellbar wäre.

Projekt: Perspektivwechsel

Derzeit wird die Hochstraße fast nur als graue Barriere am Rande der Altstadt wahrgenommen. Dass sie aber durchaus ästhetische Potentiale hat, lässt sich aufgrund der derzeitigen Verkehrsbelastung kaum vermitteln oder wahrnehmen. In Städten wie New York wurde deutlich, dass auch ein altes, umgenutztes Verkehrsinfrastrukturbauwerk gekoppelt mit einer neuen, spannenden Nutzung, eine reizvolle Ästhetik ausstrahlen kann. Dazu ist jedoch ein Wahrnehmungswechsel von Nöten. Dieser erfolgt einerseits indem man Alternativen aufzeigt und visualisiert und konkret die Wahrnehmung des Betrachtens verändert. Beide Möglichkeiten sollen die Emotionen der Bevölkerung bewegen.

Wir schlagen vor, einen mobilen Scherenhubwagen entlang der Hochstraße zu postieren, der BesucherInnen in luftige Höhen entschweben lässt, neue Perspektiven auf die Hochstraße bietet und somit eine andere Wahrnehmung ermöglicht. Daneben bieten wir eine spielerische Annäherung an das Gebiet um die Hochstraße. *Random, Ran Some* ist ein Spiel das von *Erik Burke* und *Lynn Maharas* bereits 2009 für den Times Square entwickelt wurde. Hierbei bewegen sich die Mitspieler anhand von Folien, die ihnen Ausschnitte der Gegend zeigen, durch den Raum. Sobald sie den auf den Folien dargestellten Raum entdeckt haben, finden sie einen Hinweis der zur Lösung eines Rätsels beiträgt. Im Falle der Hochstraße müssen die Spieler Orte aufsuchen, die einen eher ungewohnten Blickwinkel auf die Hochstraße erzeugen.

2. Phase: Laborieren

Die Initialphase stößt das Labor an und macht die Inhalte und Ziele der Öffentlichkeit bekannt. In der Laborphase werden Projekte installiert, welche konkrete Alternativen zu bestehenden Mobilitätsformen aufzeigen und auf deren Tauglichkeit und Akzeptanz testen. Diese Interventionen zielen auf eine Bereitstellung neuer Mobilitätsangebote ab, die sich untereinander ergänzen und somit eine flexiblere Nutzung aller Fortbewegungsmittel eröffnen. Die angeregten Nutzung sollen sich möglichst verstetigen und nach Bedarf über das Stadtgebiet ausweiten. Einige dieser Projekte können direkt im Umfeld der Hochstraße umgesetzt werden. Andere Maßnahmen, welche sich räumlich nicht auf das Labor beziehen wären außerdem wünschenswert. Hierbei geht es vor allem um die Kooperation mit bereits bestehenden Angeboten (Bsp. *HAVAG*, *teilAuto*, *Flinkster*, *Deutsche Bahn*) und deren Einbindung in die Zielstellungen des Labors. Dabei sollen Angebote verknüpft werden und neue Technologien getestet werden beziehungsweise zum Einsatz kommen.

Aber auch Maßnahmen im Bereich der administrativen Verkehrsplanung sind von Nöten, beispielsweise der Ausbau des Radverkehrsnetzes, Verbesserungsmaßnahmen für den ÖPNV aber auch ein ökonomisch-verträglicher restriktiver Umgang mit dem motorisierten Verkehr (wie beispielsweise geschehen mit der Einrichtung der Umweltzone).

Für neue elektronisch betriebene Verkehrsmittel besteht direkt am Standort die Möglichkeit Energie zu gewinnen. Die Entwicklung regenerativer Energien schreitet schnell voran. Neben höheren Wirkungsgraden zeichnen sich diese auch durch ihr Design aus. Mikro-Windturbinen sind nicht mehr nur massive Stelen in der Landschaft, durch ihre Anpassung an das urbane Mikroklima könnten sie bald auch im innerstädtischen Bereich zum Einsatz kommen. Solarkollektoren können vielseitig in der gebauten Umwelt integriert werden, Geothermieanlagen müssen als solche nicht einmal erkenntlich sein.

In der Laborieren-Phase muss auch eine ständige Anpassung des Labors gewährleistet werden. Die einzelnen Teilprojekte müssen flexibel und veränderbar bleiben. Je nach Stand der Entwicklung neuer Technologien und Konzepte, gilt es diese ins Labor mit

einzubinden. Außerdem muss gewährleistet werden, dass man sich gegebenenfalls von Projekten, die nicht den gewünschten Effekt erzielen, verabschiedet.

Projekt: Fahrradverleihsystem

In vielen Großstädten wurden in den letzten Jahren Fahrradverleihsysteme eingerichtet, die es erlauben im öffentlichen Raum Räder auszuleihen. In Fachkreisen wird dies als zukunftssträchtiges Element einer ökologischen Mobilität gesehen. Dafür wäre in Halle die Errichtung eines solchen Systems mit einigen Verleihstationen und Fahrrädern von Nöten. Wichtig wäre auch ein solches System mit dem Angebot der *HAVAG* zu koppeln, um die Akzeptanz und den Einstieg für die Bevölkerung zu erleichtern. Am Franckeplatz könnte beispielsweise die erste Station eines solchen Systems errichtet werden, der Platz ist hochfrequentiert und dient als Um- und Ausstieg aus der Straßenbahn. Weitere Stationen an relevanten Stellen im Stadtgebiet könnten folgen und so zu einer Vernetzung des Angebotes beitragen.

Projekt: Pedelec-Station

Pedelecs (Fahrräder mit elektronischem Hilfsantrieb) sind Sinnbild für die sich wandelnde Gesellschaft. Sie erfahren durch das Ende des fossilen Zeitalters und die immer stärker alternde Gesellschaft eine Relevanz, die sie als ernstzunehmendes Fortbewegungsmittel der Zukunft prädestinieren. Ein Pedelec-Verleih könnte mit dem Fahrradverleihsystem gekoppelt werden. Am Franckeplatz könnte zudem eine eigenständige Pedelec-Station entstehen, die als Aushängeschild fungiert. Bislang haben Pedelecs eine Reichweite von circa 60 km. Danach muss der Hilfsmotor wieder aufgeladen werden. Hierzu genügt meist eine direkt an der Station installierte Energiegewinnungseinheit, beispielsweise Solar- und Windkraft gekoppelt. Somit kann Halle hier den Startpunkt für ein CO₂-neutrales und für viele nutzbares Mobilitätsangebot der Zukunft setzen. Wir schlagen vor, diese in einer Testphase kostenlos anzubieten. Da bislang elektrische Fahrräder noch kaum verbreitet sind, könnte eine solche Station außerdem dazu beitragen, diese Form der Fortbewegung der Bevölkerung näher zu bringen.

Projekt: Car-Sharing-Station

Ähnlich der Fahrradverleihsysteme erfreuen sich auch gemeinschaftlich genutzte Autos

immer größerer Beliebtheit. Gerade jüngere Personen aus einem urbanen Umfeld sehen den Besitz eines eigenen Autos oftmals als nicht mehr zeitgemäß an. Car-Sharing bietet die Möglichkeit spontan und unkompliziert Autos, auch für wenige Stunden, zu leihen. In Halle gibt es bereits solche Systeme, auch mit Standort unter der Hochstraße. Diese Car-Sharing-Systeme sind mit in das Labor einzubeziehen. Sie können darüber weiter publik gemacht werden. Dazu sollten wenn nötig mehr Parkflächen unter der Hochstraße bereitgestellt und elektrische Fahrzeuge in diesem Rahmen eingeführt werden.

Projekt: Urbane Landwirtschaft

Neben dem Erbrochen neuer Mobilitätsangebote geht es auch um die Vermeidung von langen Weg- und Transportstrecken, für die nahegelegene Alternativen existieren oder geschaffen werden können. Ein Beispiel dafür sind zentrale Einkaufsmöglichkeiten aber auch die nahegelegene Nahrungsmittelproduktion gehört dazu. Innerstädtische Gemeinschaftsgärten können dabei eine Rolle spielen. Der *Prinzessinnengarten* in Berlin zeigt, wie solch ein Garten auch mit mobilen Beeten errichtet werden kann, das heißt er ist flexibel und auch unabhängig vom Boden des Standortes.

Wir schlagen eine Bespielung der ungenutzten Flächen in der Mitte des Verkehrskreisels im Bereich Glauchaer Platz durch die Errichtung urbaner Landwirtschaftseinheiten vor. Vorbild hierfür ist unter anderem das Tempelhofer Feld in Berlin, wo sich Stadtbewohner auf einer Parzelle oder gar nur in einer kleinen Kiste Pflanzen züchten können. So lassen sich an diesem Ort Küchenkräuter, allerlei Gemüse- und Obstsorten oder Zierpflanzen anbauen. Es soll vor allem das Potential aufgezeigt werden, das diese ungenutzten Flächen in der Stadt bieten. Unter Mitwirkung der Bevölkerung werden sie zu Orten des sich Ausprobierens, der Selbstversorgung en miniature und Begegnungsstätte für unterschiedlichste Gruppen.

3. Phase: Expandieren

Der Raum unter der Hochstraße ist anfangs die primäre Laborfläche für andere, urbane Mobilitätsweisen. Ihn gilt es nach den gelungenen Tests zu erweitern. Nachdem der

Verkehr in Halle durch die Förderung der neuen Mobilitätsformen und eine mögliche restriktive Politik gegenüber dem motorisierten Autoverkehr (auch auf nationaler und europäischer Ebene) stetig zurückgegangen ist, wird die Hochstraße selbst zur Aktionsfläche. Da der Verkehr auf der südlichen Trasse wegen der räumlichen Nähe zu den Franckeschen Stiftungen und dem Elisabeth-Krankenhaus weitaus störender wirkt, ist eine zukünftige Nutzung auf dieser als Verkehrsweg nicht wünschenswert. Die Annahme, dass die südliche Trasse als Verkehrsweg obsolet wird, eröffnet die Möglichkeit das Labor auszudehnen. Der dann noch bestehende motorisierte Verkehr kann auf je einer Richtungsfahrspur komplett über die nördliche Trasse abgewickelt werden. Diese bleibt als Verkehrsfläche erhalten – so lange wie nötig für den Individualverkehr wie wir ihn heute kennen – später soll sie aber allen Arten von Verkehr offen stehen.

Projekt: bauliche Reduktion

Im Zuge dieser Umcodierung der Hochstraße ist auch eine bauliche Reduktion denkbar. Auch wenn die Hochstraße ein einzigartiges Bauwerk einer Epoche darstellt, erkennen wir den Missstand der durch sie hervorgerufen wird in Teilen an. Wenn ein bürgerschaftliches Interesse besteht, kann ein Rückbau der südlichen Trasse im Bereich der Franckeschen Stiftungen erfolgen. Zwischen Franckeplatz und der Saalebrücke ist sie jedoch zu erhalten und kann als Denkmal ihrer selbst fungieren. Gleichzeitig kann sie in veränderter Funktion ein lebenswerter Ort im Zentrum von Halle werden, da sie für das Labor ein großes Potential darstellt.

Projekt: Hochgarten

Auf der verbliebenen südlichen Trasse entsteht eine aufgeständerte Ruhezone für alle, die mal nicht mobil sein wollen. Besonders die PatientInnen der Saale-Klinik und des Elisabeth-Krankenhauses können hier in der Parkanlage auf der Hochstraße spazieren. In Höhe Elisabeth-Krankenhaus und Glauchaer Platz müssen dazu barrierefreie Auf- und Abgänge installiert werden. Der Bereich auf der südlichen Hochstraße zwischen Franckeplatz und Glauchaer Platz ist als öffentlich zugängliche Gartenanlage zu gestalten. Hier werden Nutzpflanzen und Blumen angebaut. Der Garten verknüpft die Gestaltung eines Ziergartens mit Elementen eines Nutzgartens. Gepflegt und angelegt wird er unter Mithilfe der BürgerInnen, die sich bereits am Glauchaer Platz etabliert haben.

Projekt: regenerative Energien

Ab dem Glauchaer Platz können auf der Hochstraße weitere gemeinschaftlich betriebene Gärten und auch Anlagen zur Energiegewinnung für die elektrisch betriebenen Fortbewegungsmittel angelegt werden. Solarpanels und Mikro-Windenergieanlagen können hier Strom erzeugen und in die Ladestationen der Elektroautos und Pedelecs einspeisen.

4: Phase: Etablieren

Die Verstetigung der erprobten Nutzungen steht als Ziel des Labors und ist für das Jahr 2025. Das Bild wird nun von entschleunigten Verkehrsflächen und grünen Begegnungsorten bestimmt. Wir sehen viele verschiedene Verkehrsmittel, die, teils gemeinschaftlich genutzt, in einem neuartigen Netzsystem auf einander abgestimmt sind. Die Bevölkerung hat die Freiheit, je nach Bedürfnis, das am besten geeignete Verkehrsmittel zu wählen. Windräder säumen den Weg von Halle-Neustadt bis hin zum Riebeckplatz, Solarkollektoren für die elektrisch betriebenen Verkehrsmittel befinden sich auf der südlichen Trasse der Hochstraße.

Um Transportwege zu reduzieren haben sich unter und auf der Hochstraße gemeinschaftlich genutzte Gärten etabliert. Diese werden von Freiwilligen betrieben, die die Nahrungsmittel anbauen, sich damit selbst versorgen oder diese verkaufen. Außerdem werden in einem kleinen Café die frischen Zutaten zu Speisen zubereitet und angeboten. Der Hochgarten im Bereich des Elisabeth-Krankenhauses ist ein Anziehungspunkt für HallenserInnen und TouristInnen geworden. Von dessen Ende am Franckeplatz blickt man auf das neu erlangte Weltkulturerbe der Franckeschen Stiftungen. Diese wurden freigestellt, im Bereich der ehemaligen südlichen Fahrbahn hat die Latina einen Schulgarten errichtet.

Der Verkehr wird sich während der Zeit des Labors weiterentwickeln und verändern. Wie

er genau aussehen wird, bleibt vorerst noch unklar. Allerdings ist davon auszugehen, dass er weitaus weniger Lärm und Abgase verursachen wird, weshalb die nördliche Trasse der Hochstraße vorerst als Verkehrsfläche erhalten bleiben kann. In der Etablieren-Phase ist zu prüfen, wie die veränderten Anforderungen an das hallensische Verkehrsnetz aussehen. Eine Entscheidung, ob die nördliche Trasse später wirklich noch als Verkehrsfläche sinnvoll erscheint, muss dann beurteilt und getroffen werden. Möglich wäre, sie entweder als Verkehrsfläche zu erhalten, sie ebenfalls in ihrer Nutzungen umzucodieren oder aber in Teilen rückzubauen.

Das Labor hatte bislang die Aufgabe, die neuen Mobilitätsformen und -angebote auszutesten und deren Verbreitung zu fördern. Nachdem sich diese Alternativen zum benzinbetriebenen Individualverkehr durchgesetzt haben, muss die Stadt prüfen, in wie weit planerische Festsetzungen bezogen auf die neuen Nutzungen zu treffen sind. Mögliche Anpassungen im Flächennutzungsplan, Stadtentwicklungskonzept, Verkehrskonzept oder Landschaftskonzept können die Folge sein.

Die Hochstraße, einst Relikt einer vergangenen Zukunft, hat als *Labor für eine andere Mobilität* selbst zu ihrer Erhaltung beigetragen. Sie ist zum Motor der Stadtentwicklung geworden. Durch die Etablierung neuer Mobilitätsformen haben sich die störenden Eigenschaften, wie Abgase, Lärm und Erschütterungen aufgelöst. Die visuelle Barrierewirkung wurde durch den Teilabriss behoben, die gefühlte Barrierewirkung wurde durch Ansiedlung neuer Nutzungen beseitigt und die Hochstraße zum Verbindungselement zwischen Innenstadt und südlicher Innenstadt.

Prozesssteuerung

Verantwortet wird die Steuerung des Prozesses von einer Agentur, die unter kommunaler Hoheit steht. Der Prozess unterliegt einem ständigen Informationsaustausch. Die vorab erläuterten Ziele und Maßnahmen müssen den BewohnerInnen vermittelt werden, damit diese daran teilhaben, eigene Vorschläge, Lob und Kritik äußern können. Die Agentur hat die Funktion, zwischen der Stadt und den BewohnerInnen zu vermitteln, Ziele aufeinander abzustimmen und transparent Entscheidungen zu kommunizieren. Weiterhin vermittelt sie

für eine fachübergreifende Kooperation in der Verwaltung und zwischen den Projektteilnehmern.

Auch obliegt es der Agentur, Experten und Kooperationspartner für die unterschiedlichen Projekte zu gewinnen, die Qualität der Interventionen zu gewährleisten und neue Impulse von Außen zu generieren. Dabei muss der Prozess einer ständigen Kontrolle unterliegen und die Ziele mit den Handlungsstrategien abgeglichen werden. Die Agentur hat das Expertenwissen und die Aufgabe den Prozess spannend, zielorientiert, bürgernah, nachhaltig und sparsam zu gestalten. Sie führt auch die fachliche Argumentation, Moderation und Kommunikation. Sie ist damit die Kuratorin einer prozessualen Stadtentwicklung.

Etwaige Fördergelder und Mittel aus dem Haushalt der Stadt Halle werden von der Agentur eigenständig verwaltet, daneben ist es Aufgabe der Agentur private Gelder zu akquirieren und auch Interventionen von Partnern aus der Privatwirtschaft finanzieren und steuern zu lassen. Die Agentur ist somit für die Projektentwicklung, Projektmanagement und Projektsteuerung verantwortlich.

Finanzierung

Die Finanzierung des Labors lässt sich nicht einheitlich beantworten, Teilschritte und Interventionen müssen durch unterschiedliche Träger finanziert werden. Aufgrund der angespannten Haushaltslage ist dabei auf eine sparsame Mittelvergabe zu achten. Außerdem müssen Fördergelder und privates Kapital akquiriert werden. Die Entwicklungsagentur und deren Angestellten müssen allerdings aus dem kommunalen Haushalt finanziert werden, anders wäre eine Legitimation derer nicht nachvollziehbar. Hierbei kann die Stadt aber bereits im Vorfeld prüfen, welche Art der Fördermittel zur Verfügung stehen könnten. Sowohl auf nationaler als auch europäischer Ebene gibt es Förderprogramme, die auf ihre Eignung abgeklopft werden müssen. Hierbei ist ein Finanzierungsplan aufzustellen.

Generell wird angestrebt die Kosten für die Stadt möglichst gering zu halten. In der Initialisierungsphase wirken die Kosten überschaubar, die Interventionen benötigen kein großes Budget. Die am Ort ansässige Kulturstiftung des Bundes kann hier beratend und finanziell zur Seite stehen. Die urbanen Gärten müssen durch einen externen Experten oder Expertin begleitet werden und könnten durch Sponsoren und bürgerschaftliches Engagement unterstützt werden. Hierfür werden nur geringe finanzielle Mittel benötigt. Für die verschiedenen Mobilitätsangebote sind externe Anbieter einzubinden, welche auch finanziell mit beteiligt werden können. Außerdem gibt es einige Projekte zu neuen Mobilitätsangeboten, deren Erprobung gefördert beziehungsweise subventioniert wird (beispielsweise das *eMobility* Konzept der *Deutschen Bahn*), diese sollten als Modellversuche gewonnen werden könnten. Hinzu kommen zahlreiche Unternehmen aus der Automobilindustrie, Energieanbieter und Mobilitätsdienstleister, die auf der Suche nach fortschrittlichen Konzepten für die Zukunft an Partnerschaften interessiert sind. Auch eine notwendige wissenschaftliche Begleitung könnte durch eine Kooperation mit einer Universität oder einem Forschungsinstitut geleistet werden.