

Zukunftspreis für Halle an der Saale
Ideenwettbewerb zur „Kreativen Stadtentwicklung“ bis 2025

Beitrag

Grauwert eines zukünftigen Hochstraßenraumes
Mischmodell Hochstraße/ Tiefstraße

Prolog

Narbe, Monstrum, Wunde im Stadtraum.

Magistrale, Nabelschnur und Hauptverkehrsstraße. Sie spaltet und verbindet.

Barriere in der Altstadt. Sinnbild einer Doppelstadt.

Ansatz

Wir haben uns für unseren Projektbeitrag „X“ bewusst für eine Einschränkung der Aufgabenstellung entschieden. Der Ideenwettbewerb zur kreativen Stadtentwicklung bis 2025 enthält eine sehr offene Fragestellung. Wir denken, dass derzeit die Frage um die Zukunft der Hochstraße am wichtigsten ist und die Stadt grundlegend verändern könnte, daher haben wir uns entschlossen eine differenzierte Perspektive für den Umgang mit der Hochstraße vorzuschlagen. Als zukünftige Architekten sehen wir den räumlichen Aspekt der Hochstraße im Vordergrund. Eine der Kriterien für die Bewertung der Beiträge besagt (Punkt 2), dass die Kompatibilität mit Halles „Integriertem Stadtentwicklungskonzept“ ISEK von Bedeutung ist. Es wundert uns jedoch, dass die Hochstraße zwar als Problembereich identifiziert wurde aber eine integrative Betrachtung der Hochstraße und das Zusammenwirken mit den angrenzenden Stadtteile nicht weiter ausgeführt wird. Das zukünftige Stadtentwicklungskonzept müsste die Hochstraße auf verschiedenen Ebenen betrachten. Die Auswirkung der Hochstraße auf die Gesamtstadt, die angrenzenden Stadtteile und die ultralokale Umgebung selbst.

Neuerfindung des Hochstraßenraumes

Der Raum um die Hochstraße soll neu erfunden werden, um die öffentlichen Räume mit Aufenthaltsqualitäten zu versehen, um bessere Querungsmöglichkeiten zwischen den Altstadtquartieren zu schaffen und um repräsentative Wirkungsräume vor den Institutionen auszubilden.

Für die Recherche haben wir viel Zeit an der Hochstraße verbracht. Es ist nicht selten vorgekommen, dass während wir Fotos gemacht haben oder skizzenhafte Kartierungen angefertigt haben, Passanten uns ihre Meinung über die Hochstraße

mitgeteilt haben. Aus diesem Grund, gerade weil es ein brisantes Thema ist, wollten wir uns die Frage nach der Zukunft der Hochstraße stellen und eine Vision für diese Zukunft entwickeln.

Positionierung in der Hochstraßendebatte

Innerhalb des Akteurskonfliktes existieren große Unterschiede bezüglich des Umgangs mit der Hochstraße, dazu wollen wir einen theoretischen Ansatz heranziehen, der in seiner Essenz eine Wahrheit und Lösung zwischen den radikalen Positionen ansetzt.

Rem Koolhaas, einer der Pioniere stadtplanerischer und architektonischer Kontroversen veröffentlichte kürzlich in MONU No.14 („Magazin on Urbanism“) den Artikel „Extreme Preservation and Extreme Demolition.“

Der ambitionierte Wille große Bereiche der Städte unter Denkmalschutz zu stellen, jedoch andererseits Architekturen der Nachkriegszeit zu entfernen. Der Titel „Cronocaos“ der begleitenden Ausstellung hinterfragt die Entfernung jüngerer Bauwerke, die selbst als Zeitdokumente dienen können. Und uns ist es ein Anliegen eine neue Perspektive in den Dialog um die Hochstraße mit einzubringen, jene die weder die alleinige Rekonstruktion des Vergangenen, noch den uneingeschränkten Erhalt des Gegenwärtigen fordert. Genau an dieser Stelle möchten wir eine Grauwertigkeit für einen potentiellen Lösungsansatz zur kreativen Stadtentwicklung für Halle an der Saale leisten.

Wechselwirkungen zwischen Weltkulturerbe und Hochstraße-Nord

Wir glauben, dass ein Aufeinanderprallen von historischen Schichten, vielleicht kann man es mit „historischer Dichte“ beschreiben, starke Spannungsfelder entstehen, lassen kann, die enorme Qualitäten für Bewohner und Besucher hervorbringen. Erst das Nebeneinander von Mittelalterlichen Stadtschichten, Gründerzeithäusern, Architektur der Nachkriegszeit, sowie der sozialistischen Ostmoderne und jüngeren Bauwerken erzeugt städtische Vielfalt. Für uns ist es eine Herausforderung wie man mit einer Teilbeseitigung der Hochstraße den Raum neu denken, definieren und

besetzen kann. Würde die Hochstraße entfernt werden, würde etwas Halle-typisches entfernt werden.

Mittels eines Teilabrisses der Hochstraße-Süd werden bereits enorme städtebauliche Qualitäten für den öffentlichen Raum geschaffen. Die verbleibende Hochstraße-Nord fasst durch ihre räumliche Kante den neu gewonnenen, größeren Wirkungsraum vor den Institutionen - stärkt ihn somit als öffentlichen Raum mit Aufenthaltsqualitäten. Die Vorsorgemaßnahmen zur Aufnahme der Franckeschen Stiftung in die Liste des UNESCO-Weltkulturerbes kann sich diese Wechselwirkungen zwischen verschiedenen historischen Zeitschichten aneignen.

Trugschluss bei Teilabriss

Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die 0-Ebene

Der Fokus unseres Beitrages liegt in der Raumwirkung einzelner Straßenabschnitte, die wir untersucht haben. So möchten wir darauf aufmerksam machen, dass eine tatsächliche Senkung der Barrierewirkung zwischen Süd- und Nordhälfte der Stadt Halle bloß durch eine normal befahrene 0-Ebene zu erreichen sei. Daher empfinden wir es als widersinnige Argumentation die Hochstraße, die den Durchgangsverkehr oben führt, nun komplett in eine Fahrtrichtung auf die 0-Ebene zu verlagern. Es würde bedeuten, dass mehrere Stellen in dem 500m Abschnitt zwischen Frankestraße und Glauchaer Platz mit weiteren durchgängigen Fahrspuren, sowie weiteren Abbiegerspuren versehen werden würden. Damit würde sich der Fußgängerraum und das Straßenprofil verschlechtern, da eine höhere Freqüentierung und ein breiterer Fahrbahnquerschnitt spürbar schwerer zu überwinden wären. Das Verkehrsaufkommen würde dem derzeitigen Fahrbahnausbau, zu vielen Rückstauungen führen und würde die derzeitigen Kapazitäten übersteigern, da Abbieger und Durchfahrer im selben Strom geführt würden.

In der jetzigen Betrachtung wurde ein Teilabriss nur mit einer Verlagerung des Verkehrs in einer Richtung auf die 0-Ebene gesehen und wir sind der festen Überzeugung, dass dieser Schritt den Hochstraßenraum nicht wie prophezeit wird, verbessern würde. Wir konnten beobachten, dass die 0-Ebene nicht allzu stark befahren wird, doch mit dem Wegfallen der Hochstraße-Süd würde sich dies drastisch ändern und so leicht überwindbare Schwellen durch ein höheres Verkehrsaufkommen härter wirken. In unserem Verständnis von der Stadt Halle ist diese Achse eine Lebensgrundlage der Stadt und sollte nach wie vor auch in Zukunft Verkehrsmassen bewältigen können, eine stärkere Vernetzung der beiden Innenstadthälften erreicht werden kann.

Lösungsansatz mit Grauwertigkeit

Was bewegt uns nun, eine Möglichkeit wieder ins Spiel zu bringen, die bereits durch ihre horrenden Kosten in der Debatte um die Zukunft der Hochstraße in die Ferne gerückt ist. *„Ein Tunnel in Halle würde wohl rund 350 Millionen Euro verschlingen.“*

Ein Totalabriss der Hochstraße und eine komplette Untertunnelung des Stadtgebietes wäre in der Tat die komplexeste und teuerste Variante für einen Stadtbau in diesem Gebiet. Für uns schließt sich diese radikale Schwarz-Weiß Lösung ebenfalls aus.

Aus Gründen der Finanzierbarkeit, des Aufwandes, Wertschätzung von sozialistischen Bauwerken der Ostmoderne. Es muss ein Lösungsansatz für die Zukunft der Hochstraße gefunden werden, der jene Grauwertigkeit besitzt, angesichts der Schrumpfungspolematik, der städtischen Haushaltslage und der Debatte um historisches Erbe.

Teilabriss

Bis jetzt wurde eine Untertunnelung nur als einheitliche Gesamtlösung gedacht. Tunnel anstatt Hochstraße – und daher schnell verworfen. Wir möchten uns auf einen Medienbericht aus dem Halleforum vom 14.11.2009 beziehen, indem Thomas

Pohlack einen Teilabriss bereits in fünf Jahren erwägt: „*Wir wollen einen Teilrückbau zum richtigen Zeitpunkt.*“ Und dieser Zeitpunkt für diesen Teilabriss läge vor einer notwendigen Sanierung beider Hochstraßen. Wir befürworten ebenfalls einen Teilabriss. Und zwar einen Abriss der südliche Hochstraße.

Die Neuerfindung des Hochstraßenraumes sollte beides eine spürbare Senkung des Verkehrsempfindens im Innenstadtgebiet bei gleichzeitiger uneingeschränkter Verkehrsbewältigung ermöglichen. Nur dann macht in unseren Augen ein Teilabriss Sinn. Die Verschränkung von Stadt- und Durchgangsverkehr sollte weiterhin vermieden werden, daher sehen wir großes Potential bei der Anwendung der Strategie vom Riebeck- platz auf den Hochstraßenraum. Eine neue Perspektive anhand eines Vorbildes.

Dritte Ebene im Hochstraßenraum **Vertikale Entzerrung, wie am Riebeckplatz**

Der Riebeckplatz ist durch den Umbau fußgängerfreundlicher und verkehrstüchtiger geworden. Durchgangsverkehr auf der Schnellstraße, darunter der Stadtverkehr mit den Auffahrten und eine neue Ebene für Fuß-, Rad- und Straßenbahnverkehr. Wir empfinden den Umbau des Riebeckplatzes als sehr gelungen, da einerseits die Effizienz dieses Verkehrsortes gesteigert wurde bei gleichzeitiger Aufwertung des öffentlichen Stadtraumes. Daher dient uns der neue Riebeckplatz als Vorbild für eine mögliche Veränderungsmaßnahme an der Hochstraße.

Mit der Schaffung einer Dritten Ebene wollen wir die gleiche Logik wie am Riebeckplatz anwenden. Die vertikale Entzerrung würde den Verkehr der Hochstraße über und unter der 0-Ebene führen. Dieser Lösungsansatz hat die positive Wirkung, das der Durchgangsverkehr der ehemaligen Hochstraße-Süd weiterhin vom Stadtverkehr separat geführt wird.

Das zentrale Argument unseres Projektbeitrages liegt in der Annahme, dass mit einem Teilabriss und einer Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die 0-Ebene, der Stadtraum zwischen Südlicher Innenstadt und Altstadt bzw. zwar durch den Wegfall der visuellen Barriere verbessert würde, dennoch die Schwellenwirkung für Fußgänger durch ein höheres Verkehrsaufkommen nicht gesenkt würde. Im

Berufsverkehr erreicht das Verkehrsaufkommen seine Maximalwerte und würde in diesen Zeiten durch den Pendlerverkehr Rückstauungen erzeugen, da der Durchgangsverkehr und Stadtverkehr sich einander behindern würden. Abbieger und Ampelschaltungen würden den Verkehrsfluß unterbrechen und zu einer Verschlechterung der Emmissionswerte für die Umweltbilanz beitragen.

Die Tiefstraße würde in einem 500m langen Abschnitt, die Distanz zwischen Glauchaer Platz und Waisenhausapotheke überwinden. Die Tiefstraße würde die problematischen bereiche

Nun Mut zum Gedankenspiel:

Mischmodell Hochstraße und Tiefstraße

Die angeführte bisherige Argumentation und Analyse bringt nun folgendes Mischmodell in die Debatte um die Zukunft der Hochstraße ein.

Wir möchten den Teilabriss der Hochstraße-Süd mit einer Errichtung einer zweispurigen Tiefstraße koppeln. Halle an der Saale bekommt ein Tiefstraße. Wir denken, dass dieses Mischmodell einerseits viele Interessen von Hochstraße-Gegnern und Hochstraße-Verfechtern enthält. Letztendlich heißt Stadtplanung und vor allem kreative Stadtplanung in unserer heutigen Zeit, dass sich verschiedene Akteure – im besten Falle – gemeinsam um einen runden Tisch versammeln, um nach einem gemeinsamen Nenner – einer Lösung zu suchen, die den Interessenskonflikt maximal entschärft. Dieses Mischmodell würde neben Vorsorgemaßnahmen zur Aufnahme der Frankeschen Stiftungen in die Liste der Weltkulturerbe, Erhalt Hochstraße-Nord als Relikt der Befürworter der Ostmoderne, verkehrsplanerischer Effizienz, stärkerer Vernetzung der Stadtquartiere und Verbesserung des öffentlichen Raumes, außerdem nicht jenes Doppelstadt Phänomen in Frage stellen. Der Brückenschlag in beide Richtung Nord-Süd (Süd- und Nordstadt), sowie Ost-West (Riebeckplatz als überregionaler Verteiler und Haneu) sind in unseren Augen gleichbedeutend. Dieser Lösungsansatz besitzt vielleicht jene „Grauwertigkeit“ die viele Interessen verschiedener Akteure mitberücksichtigt.

Eine Tiefstraße, kein Tunnel

Wir möchten nicht von einem Tunnel sprechen, sondern von einer Tiefstraße. Der entscheidende Unterschied liegt für uns in der Bauweise, denn eine potentielle Tiefstraße würde nicht, wie ein klassisches Tunnelbauwerk, tief unter die Erde gelegt werden. Wir sprechen von einer um bloß 5,5m abgesenkten Tiefstraße. Das Mindestmaß für eine Tiefstraße beträgt 4,4m lichte Höhe. Eine Konstruktion aus Fertigbetonplatten überspannt und überdeckt die beiden Fahrbahnen der Tiefstraße. Die Kosten dieses Projektes würden bei Weitem nicht an 350 Millionen Euro des utopischen Tunnelprojektes reichen, da es sich im Gegensatz dazu nur um ein 7m breites 500m langes Bauprojekt handelt und in der Ausführung Kosten mit serieller Vorproduktion eingespart werden könnten.

Betonfertigteilkonstruktion

Die Konstruktionsweise der Tiefstraße soll maximal viele ökonomische Faktoren mitberücksichtigen: Kostenreduktion, Beschleunigung des Bauablaufes und Umweltverträglichkeit.

Die Konstruktion besteht vorwiegend aus Betonfertigteilen die in serieller Produktion vorgefertigt werden können. L- Betonsteine werden für die Stützwände an den Seiten eingesetzt. Großformatige Fertigbetonteile mit einer Spannweite von 8 Metern überdecken die Tiefstraße. Die Lasten werden über die Stützwände abgetragen. Der Vorteil von Betonfertigelementen für Infrastrukturbauwerke liegt in dem Ausnutzen intelligenter Fügungsprinzipien, die eine unkomplizierte Montage vor Ort ermöglichen. Die Beschleunigung des Umbauprozesses führt zur Kosteneinsparung von teuren Umleitungsmaßnahmen für die Stadt.

Außerdem können somit Verkehrskollisionen im Laufe der Unbenutzbarkeit von Fahrbahnabschnitten vermindert werden. Die Betonfertigelemente können verschieden ausgebildet sein – können gar Pflanzbeete mit flachen, flächigen Gewächsen in sich aufnehmen. Ein wichtiger Aspekt liegt in der Nachhaltigkeit der Bauwerke. So kann jene Konstruktion ebenso wieder abgebaut werden. Darauf wurde beispielsweise in den 60igern bei den meisten Infrastrukturbauwerken kaum

wert gelegt. Ein metabolistischer Ansatz könnte auch eine Erweiterbarkeit der Konstruktion in ferner Zukunft ermöglichen. Innerhalb des Tiefbaus könnten in den überdeckten Abschnitten die Abgase über eine Filteranlage abgefangen werden, das wiederum einen positiven Effekt auf die Umweltbilanz der Stadt Halle haben würde.

Überplattung

Lineare Struktur im Öffentlichen Raum

Beim Spaziergehen in der Stadt Halle sind uns die Bürgersteige im Gedächtnis geblieben. Längsformatige in Querrichtung, seitlich von Randsteinen begrenzte großformatige Plattensteine. Die Überplattung der Tiefstraße nimmt diese Eigenheit der Stadt auf. Die Fertigbetonplatten zeichnen sich an der Oberfläche im Straßenraum ab. Eine Asphaltierung würde nur in den Bereichen der Fahrbahnen auf der 0-Ebene notwendig sein. Die Fertigbetonplatten können für verkehrsberuhigte Bereiche im öffentlichen Raumes als Bodenbelag dienen und entsprechen in ihrer Logik der Linearität des Hochstraßenraumes. Die Oberflächenstruktur dieser Platten kann für Bereiche des öffentlichen Raumes einen hohen ästhetischen Wert erzielen, da sie einen Wiedererkennungswert für die verschiedenen neuen verkehrsberuhigten, gewonnenen Fußgängerzonen darstellt.

Durch eine unterirdische Verkehrsführung eines Teilbereiches würden mehrere positiven Wirkungen zugleich erzielt werden, nicht nur dass die visuelle Barriere sich verringert, die Lärmbelastung der tobenden einen, sehr nah an den Institutionen vorbeilaufenden Hochstraße wird durch das „*Unter-die-Erde-Verlagern*“, gedämpft.

Umgekehrter Bauablauf wegen reibungsloser Verkehrsführung

Erst Neubau, dann Abriss

Die substanzielle Umstrukturierung des Hochstraßenraumes würde eine Zeitspanne von mehreren Jahren umfassen. Während der gesamten Bauphase muss ein reibungsloser Verkehrsbetrieb ermöglicht werden, da es sich um die wichtigste Verkehrsachse der Gesamtstadt handelt.

Da Halle an der Saale ein äußerst sparsames Verkehrsnetz aufweist und eine von zwei Saalequärungen nicht für einen längeren Zeitraum zu sperren ist, kann der Abriss der Hochstraße-Süd nicht ohne Weiteres vorgenommen werden. Die Reihenfolge des Umbaus des Hochstraßenraumes ist gekoppelt an eine bestmögliche Straßenauslastung innerhalb der langen Bauphase. Die O-Ebene wird stark beeinträchtigt werden von Umbaumaßnahmen, der Stadtverkehr wird über ein Netz von Ausweichmöglichkeiten zusätzlich auf die Innenstadt aufgeteilt. Die Philip-Tor Straße ist beispielsweise eine gute Ausweichtrasse.

Aus diesem Grund müsste folglich der Bauprozess in umgekehrter Reihenfolge organisiert werden. Die Hochstraße könnte während des Baus der Tiefstraße weiterhin in Betrieb bleiben. Das setzt voraus, dass die neue Tiefstraße nicht in der Achse und Spur der Hochstraße-Süd liegen kann. Da dort die 19 Pfeiler und Fundamente der Hochstraße liegen. Folglich wird die Tiefstraße in der Mitte beider Hochstraßen vorgesehen. Sie umfasst zwei Fahrspuren und reicht Mindestbreite ab Innenkante der Pfeiler der zukünftig entfallenen Hochstraße-Süd um 7m in den Mittelraum.

Phase1: Bau der Tiefstraße

In einem ersten Schritt würden jene Bereiche der Tiefstraße ausgehoben werden, die den normalen Stadtverkehr kaum beeinflussen. Die Betonelemente werden mit Kränen zuerst aufgesetzt, damit die obere Ebene weiterhin befahren werden kann. Erst dann beginnt der Innenausbau des Tunnelraumes. Der Verkehr auf der O Ebene kann in dieser Zeit für längere Perioden nicht wie gewohnt geführt werden. Die Straßenbahn ist nur im Bereich Frankeplatz von den Bauarbeiten beeinträchtigt. Temporäre Gerüstbrückenbauten übernehmen Fußgängerquerungen über den ausgehobenen Graben und lassen den Raum aus anderer Perspektive erlebbar werden. Sobald die Tiefstraße benutzbar ist, wird der Verkehr ab sofort für die Hochstraße gesperrt. Die Betonfertigelemente müssen so beschaffen sein, dass der Abbruchprozess diese neuen Elemente nicht in starke Mitleidenschaft zieht.

Phase2: Abriss der Hochstraße-Süd

Die Hochstraße - Süd setzt erst außer Kraft, wenn die Tiefstraße bereits besteht.

Der Durchgangsverkehr somit zu keiner Zeit unterbrochen gewesen.

Der Rückbau der Hochstraße wird in 19 Bauabschnitte gegliedert. Die Bauabschnitte orientieren sich an dem Pfeilertakt. Die Philipp-Tor – Straße, der Innenstadtring, sowie die Klausbrücke und die Mansfelder Straße übernehmen wichtige Funktionen temporärer Umleitungen.

Der Rückbau der Fahrspuren im Bereich der Saale bis zur Rampenabfahrt sieht eine Renaturierung dieses Gebiete vor.

Momentaufnahmen

Zwar besteht die Absicht eines möglichst reibungslosen Umbauprozesses, doch darüber, dass viele Einwohner der Stadt Halle von den massiven Bewegungsarbeiten in ihrem Alltag beeinträchtigt werden besteht kein Zweifel. In einem gestalteten Prozess könnte die „Baustelle“ für temporäre Aktionen im Öffentlichenkurzzeitig erfahrbar gemacht werden . Ähnlich wie bei der IBA 2010 „Balanceakt – Doppelstadt“ könnte über den räumlichen Wandel aufmerksam gemacht werden. Der 500m lange Stadtraum bietet in dieser Zeit quasi eine „Bühne“ aus, der das bizarre Treiben einer jahrelangen Baustelle als Schauspiel inszeniert. Dieser Inszenierung soll Raum gegeben werden. Es müsste ein Bewusstsein geschaffen werden, das eine Baustelle nicht bloß ein Übel ist, sondern auch als Ort für Veranstaltungen genutzt werden kann.

Die Umgebung der Hochstraße wird eine Schrittfolge an Umstrukturierungen durchlaufen. Dabei werden viele räumliche Eindrücke wie Momentaufnahmen hervorgebracht werden, die niemals zuvor waren und niemals wieder sein werden. Bewohner und Besucher werden Zeitzeugen von diesen „vergänglichen“ Momenten. Mal wird der Raum einem Schlachtfeld gleichen, da er stark dekonstruiert werden

muss, bevor er wieder konstruiert wird. (Siehe Bild Bau Hochstraße in den 60igern)
Damals war es jene Momentaufnahme, die viele verärgerte und nun wird es neue Momentaufnahmen geben, die den einst in den 60igern geschaffenen Raum neu erfinden. Das beweist, dass Räume sich verändern.

Ästhetik der Dekonstruktion

Die Ausstellung „Die Moderne als Ruine. Eine Archäologie der Gegenwart“ in der Generali Foundation im September 2009 in Wien zeigte den US-amerikanischen Architekten und Konzeptkünstler Gordon Matta-Clark.

In den 70iger Jahren trennte er ohne Erlaubnis des Eigentümers in einem Hafengebiet von New York ein rundes, mehrere Meter hohes Teil heraus.

Matta-Clarks Interventionen und Dekonstruktionen produzierten völlig neue Sichtweisen. Allerdings existierten sie nur für kurze Zeit: Die Gebäude waren bereits für den Abriss freigegeben, so dass die „Cuttings“ als temporäre Kunstwerke lediglich durch Filme und Fotografien erhalten sind.

Sogenannte „Cuttings“ wird es auch in Halle geben, wenn ein Teilabriss der Hochstraße tatsächlich Realität würde. Der „Akt des Abreißens“ kann auch in diesem Sinne als ästhetischer Prozess verstanden werden: Ein zerstörerischer Akt, dem ein schöpferischer Akt gegenübersteht. Das Aufreißen des Asphalts, das Abtragen von Erdreich, das Abreißen eines Hochstraßenabschnittes sind Akte die Stadtmaterie stark antasten. Ähnlich wie bei Sprengungen von großen Gebäuden, bei denen steinerne massive Strukturen in einer Pulverwolke in sich zerfallen, wird mit schwerem Gefährt eine Betonstruktur abgetragen. Nicht nur dass es sich um einen physischen Akt des Abreißens handelt. Es werden mit derartigen Maßnahmen auch gesellschaftliche Denkweisen aufgebrochen und verändert.

Fragmente und Spuren

In den 60igern überbaute man einen über Jahrhunderte gewachsenen Stadtraum fast vollständig. Die Waisenhausmauer wurde komplett auf ganzer Länge vor den Franckeschen Stiftungen entfernt. Der Befestigungsring der Altstadt hat Platz gemacht für einen repräsentativen, reich durchgrüntem Promenadenring. Dieser

Promenaderring wich später der Hochstraße. Mit dem Bau der Hochstraße wurden beispielsweise sämtliche Spuren der Waisenhausmauer auf ganzer Länge vor den Franqueschen Stiftungen entfernt. Nun könnte man aus den damaligen Fehlern der Vergangenheit lernen – einer Weltanschauung die eine neue Gesellschaft forderte und räumlich manifestierte.

Anstatt nun ähnlich vorzugehen und die Hochstraße komplett zu beseitigen, schlagen wir einen behutsameren Umgang mit einem Eingriff in die Geschichte des Ortes ein, denn nicht Alles ist aus räumlicher Betrachtung nur schlecht an der ehemaligen Hochstraße, so dass man sie rückstandslos entfernen müsste. Für jeden einzelnen Abschnitt des Straßenraumes haben wir ermitteln wollen, inwieweit abgerissen und inwiefern mit Bruchstücken gearbeitet werden könnte.

Der langgestreckte, lineare Stadtraum ist ein Grundcharakteristikum, der kontinuierlich geblieben ist. Die Pfeiler geben dem linearen, gekurvten Raum einen Takt. Das Metronom sind jene 39m Abstand. Diese Strukturierung würden wir gerne in die Gestaltnahme des neuen Stadtraumes zwischen den Stadthälften mit einfließen lassen. Gestutzte Pfeiler werden zu Sitzbänken, werden zu Stehlen mit Informationstafeln zu der Geschichte des Ortes.

Grundsätzlich wird der Stadtraum von der Hochstraße-Süd befreit werden. Die räumliche Großzügigkeit vor den Institutionen, den Franqueschen Stiftungen und dem Krankenhaus und neuen Diagnosezentrum wird diesem zentralen Ort zurückgeben.

Miteinbeziehung der Bevölkerung.

Beteiligungsverfahren – Rolle der Institutionen und Öffentlichkeit

Einwohnerschaft und örtliche Institutionen sollen ebenfalls in den Veränderungsprozess miteingebunden werden. Institutionen übernehmen die Schlüsselrolle. Eine enge Zusammenarbeit zwischen Baufirmen und Stadtplanern und anderen Institutionen soll diese „Überbrückungszeit“ ermöglichen. Beteiligte Akteure, wie die Franqueschen Stiftungen und das Spital, Steg E.V, die Stadt, ehemalige IBA'ler, Sportvereine können ihren Beitrag innerhalb dieses Stadtumbaus leisten.

Identifikation mit dem Ort

Die Miteinbeziehung von der Bevölkerung und Aufklärungsarbeit im öffentlichen Raum kann den Grad der Identifizierung mit dem neu geschaffenen Ort im Kerngebiet Halles schaffen, da viele Entscheidungen von Seiten der Stadtverwaltung, die in der Zeitung oder Internet für viele Einwohner oft schwer zugänglich sind. Performativen Interventionen sollten bestmöglichst direkt am Patientenbett, im Areal um die Hochstraße stattfinden. Durch diesen gelebten performativen Gedanken sollte die Chance einer Versöhnung mit dem Ort auf stadtpsychologischer Ebene erfolgen. Wunschkonstruktionen von Stadt können somit als Ventil für viele Akteure dienen. Die Hochstraße, die oft als Negativbild heraufbeschwört wurde, muss sich neu vermitteln. Die intensive Auseinandersetzung mit dem Ort ist sehr wichtig, damit physische Veränderungen in naher und ferner Zukunft greifen können.

Belebte Baustelle

In den nun folgenden Wochen ist die Hochstraße, erst im Gesamten, später, nur noch in Fragmenten begehbar. Es soll eine belebte und gelebte Baustelle sein. Es handelt sich um einen experimentellen Vorgang, der aufzeigen soll, dass der Transformationsprozess an sich auch einen Wert hat und dass die monatelange, jahrelange Belastung der Baustelle für die Infrastruktur der Stadt weniger Leid, als auch Momentaufnahmen mit sich bringt, die zu Erlebnissen werden können. Die Einwohner werden Zeitzeugen und alle die Querenden sollen angeregt werden sich einen kurzen Moment mit dem Raum zu beschäftigen, es finden Veranstaltungen statt. Folgende Veranstaltungen sollen den performativen Gedanken dieser Miteinbeziehung der Bevölkerung und Institutionen beschreiben:

Symposium

Vision und Rückbesinnung

Die Franckeschen Stiftungen, die Leopoldina, Institute der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg, sowie die Kulturstiftung des Bundes, sowie das Landesmuseum für Vorgeschichte könnten gemeinsam ein Symposium ausrichten. Diese Veranstaltungsreihe könnte den Umbau des Hochstraßenraumes über die Jahre begleiten. Vorträge mit Zeitzeugen, Laien und Fachleuten könnten begleitet werden von Baustellenbegehungen, Vorträgen im Öffentlichen Raum und Workshops mit Künstlern zur temporären Umgestaltung des Abrissraumes. Es geht darin eine gemeinschaftliche Reflektion des Raumes anzuregen und wie bereits in dem Punkt Momentaufnahmen angesprochen, vieler dieser erfahrbar zu machen, damit die Identifikation mit dem Ort steigt, denn öffentliche Räume sollen benutzt werden.

Hoch-Zeit 2

Sperrung und Begehung der Hochstraße-Süd

Die Hoch-Zeit – die Begehung von Fußgängern der Hochstraßen im Rahmen der IBA „Balance-Akt Doppelstadt“ wurde in den Medien als voller Erfolg gepriesen.

Infolgedessen würden wir eine HochZeit II vorschlagen, um die Hochstraße-Süd ein letztes Mal für eine Begehung von Fußgängern vor dem Abriss freigegeben werden kann.

Magistrale Marathon

Während der Hoch-Zeit 2 könnte an einem Wochenende ein 6KM Stadtmarathon auf der Gesamten Magistrale veranstaltet werden, um die Gesamtstadt für einen Tag auf die große Veränderung aufmerksam zu machen und auch die Einwohner in Halle-Neustadt in das Geschehen zu integrieren.

Akt des Abreißens der Hochstraße

Die Baufirmen müssten als Akteur in diesem Veranstaltungspunkt mit der Stadtverwaltung zusammenarbeiten, damit für die Öffentlichkeit die Abriss-Orte zu speziellen Terminen aufsuchen kann, um das Baustellentreiben mitzuerleben.

Neue Raumfunktion

Ich möchte aus dem Magazin zur Hochstraße, den Sprecher der Städtebaulichen Moderne Prof. Philipp Oswald zitieren, denn er sagt, dass die Hochstraße nicht nur als Verkehrsthema oder als zu beseitigendes Bauwerk betrachtet werden sollte.:

„Die Frage lautet ja auch: Was kann man aus so einer Hochstraße noch machen?“

Diese Haltung enthält für uns ein gesundes Maß an Offenheit in der Suche nach einer möglichen Lösung. Wir haben uns den Straßenraum abschnittsweise angeschaut und versuchten für einige Orte neue Nutzungsmöglichkeiten zu finden. Die Entscheidungen für die neuen Ideen der einzelnen Abschnitte versuchten der Logik des Ortes zu entsprechen und sollten später als selbstverständliche Orte für Bewohner der Stadt lesbar sein. Die schwer überwindbare Barriere im Stadtraum, die Narbe wird umgedeutet in eine Schwelle, eine Weichere. Die verbleibende Hochstraße-Nord würde weniger stark ins Gewicht fallen und könnte durch eine Sanierung aufgewertet werden. Der Raum darf Schwelle bleiben und der Akt des Übertretens und des Durchschreitens zwischen Hoch- und Tiefstraße sollte durch die Ausformulierung neuer Raumfunktionen und Raumqualitäten geprägt sein. Der Lineare Raum könnte durch diesen Teilabriss massiv verändert werden. Sämtliche Straßenabschnitte wären neu zu denken. Mittels Verkehrsumstrukturierungen soll der nun gewonnene Raum und die gesenkte Barrierewirkung der Hochstraße für eine Verbesserung der Annäherung von Nord und Südhälfte der Stadt sorgen. Hierzu eine abschnittsweise Erläuterung der einzelnen Maßnahmen:

Abschnitt 1:

Rückbau und Renaturierung der Hochstraßen-Brücke

Abzweig der Tunneleinfahrt

Die Einfahrt in die Tiefstraße wird in der Mittelspur zwischen den beiden Hochstraßen vorgesehen. Da ohnehin das Verkehrsaufkommen in der

Verlängerungstraße der Herrenstraße sehr gering ist, wird sie entfernt werden können.

Von nun wird der Durchgangsverkehr über die Abfahrtsrampe ab der Hochstraße-Süd über den Abzweig in das Tiefbausystem geleitet und unterquert die Innenstadtzone in dieser Richtung.

Die verbleibende Hochstraßenbrücke kann infolgedessen zurückgebaut werden. Der Grünraum wird ab der Salineinsel ausgeweitet, bis hin zur Tunneleinfahrt. An den Pfeilern wuchern Rankpflanzen. Vor dem Glauchaer Platz wird eine schwellenlosere Querung über die Überplattung der Tiefstraße ausgebildet, die sich an der Oberfläche anzeichnen.

Die leerstehende Kegelsporthalle Paradies mit dem Spiel- und Sportplatz soll zum Entwicklungsgebiet im ISEK ausgeschrieben werden. Eine adäquate Nutzung soll sich auf den Hochstraßenraum beziehen und weiterhin der Freizeitaktivität gewidmet sein.

Abschnitt 2

Gelenk- und Treffpunkt am Glauchaer Platz

Verkehrinsel mit Zeitungskiosk, Blumenstand

Die Bude aus Ziegelmauerwerk ist ungenutzt. Die Verkehrinsel wird informell als Parkzone genutzt. Die Insel dient als gute Querungsmöglichkeit, jedoch ist die Platzfläche schlecht bespielt.

Die Aktivität des öffentlichen Raumes auf der Verkehrinsel soll durch kleine Architekturen angeregt werden. Gegenüber eröffnete kürzlich ein neues Diagnosezentrum. Die Bude auf der Verkehrinsel wird saniert werden und es wird eine neue Bude errichtet. Zeitungskiosk, Imbissstand, Blumenladen oder eine ähnliche Nutzung sollen hier Einzug finden. Der Platz wird zum Dreh- und Angelpunkt zwischen den Stadtzentren ausgebildet. Hier beginnt der neue Radweg zu den Institutionen Spital und den Stiftungen. Geparkt wird hier in Zukunft nicht mehr.

Abschnitt 3

Großzügige Aufenthaltszone vor dem Krankenhaus

Pfeilerartefakte, Radweg, Sitzstufen auf der langen Treppe an der Böschung

Der ursprünglich in viele Raumschichten zergliederte Straßenraum weist außerdem einen Zaun entlang der Böschung vor dem Krankenhaus auf, der Querungsmöglichkeiten verhindert. Durch den Abriss des zu-nah an dem Gebäude verlaufenden Brückebauwerkes entfällt ein großer Belastungsfaktor. Damit entfällt auch die Notwendigkeit einer Pufferzone. Die Radfahrkarte zeigt eindeutig auf, dass auf dieser Straßenseite ein Radweg von dem Tunnel bis zum Glauchaer Platz fehlt. In Zukunft würde eine Vervollständigung des Radwegenetzes an diesem Streifen getätigt werden, so dass eine neue Möglichkeit zum Entlangfahren bzw. zum Queren der Stadt geschaffen wird.

Entlang der Böschung wird eine lange Treppe gebaut, die eine fließende Grenze zu der Anlieferungsstraße in den Straßenraum ermöglicht. In der Innenkante der Pfeiler, die dem Streifen einen Takt geben, verläuft ein neuer Radweg zwischen Glauchaer und Frankeplatz. Auf den Pfeilerartefakten wird anstelle der lästigen Werbeflächen, zeitgeschichtliche Informationen gepinselt.

Abschnitt 4

Repräsentativer Vorplatz auf überplatteter Tiefstraße

Verkehrsberuhigte Zone reicht unter die Hochstraße-Nord

Der in viele Schichten zergliederte Straßenraum ist fast vollständig dem MIV gewidmet ist. Der Raum unter beiden Hochstraßen besitzt Sackgassencharakter wegen fehlender lender Querungsmöglichkeiten in Nord-Südrichtung und begrenzender Kopfwand des Rampensockels.

Die Überplattung im Bereich der abgetragenen Hochstraße würde den Raum vor den Frankeschen Stiftungen bis zur Raumkante der Nord-Hochstraße erweitern und seitlich durch die stehengelassene Sockelkonstruktion einfassen, dadurch einen repräsentativen, geräumigen Vorplatz bzw. Vorderhof vor der Institution erzeugen.

Abschnitt 5

Vom Hochweg auf den Vorderhof und Eingang der Franckeschen Stiftungen

Der dreigeteilte Straßenraum wird durch den massiven Sockel der Rampen geprägt. Dadurch wird der Raum vor dem 200m langen Gebäuderiegel der Franckeschen Stiftung von einer Sockelwand begrenzt. Es existiert quasi eine Hinterhofsituation vor dem Gebäude.

Der Sockel der Hochstraße könnte eine neue Raumfunktion bekommen, indem die Fahrbahnen des höher gelegenen Sockelbauwerkes als Promenadenweg für Fußgänger freigegeben würde. Treppen würden in den neuen Vorderhof der Franckeschen Stiftungen führen. Die Lücke würde neuer potentieller Eingang der Hinterhöfe werden. Die Franckeschen Stiftungen könnten aus einer für Passanten spannenden Perspektive betrachtet werden.

Abschnitt 6

Tunneleinfahrt – Spurenwechsel

Umnutzung entfallender Fahrspuren in einen Hochweg

Bislang prägten drei nebeneinander verlaufende zweispurige Fahrbahnen diesen Straßenraum. Die Barriere kann nur durch den Fußgängertunnel überwunden werden. Dieser stellt ein Nadelöhr für den Stadtraum dar.

Der Verkehr wechselt in Zukunft die Spur und wird im Zwischenraum hinab in die Tiefstraßen - Einfahrt geleitet. Dadurch entfällt die Notwendigkeit von zwei Fahrspuren. Der Fußgängertunnel leitet am Ende über eine Treppe auf die Hochpromenade. An dieser Stelle wird der Tunnel um 7m verkürzt und bekommt dadurch mehr Licht. Der Gang durch den Tunnel über den Hochweg auf den Vorplatz lässt eine äußerst spannende Raumsequenz entstehen.

Outro

Eine Hochstraße

Eine Tiefstraße

Zusammenwachsen des InneStadtgebietes und Balanceakt Doppelstadt.