

Zukunftspreis für Halle an der Saale

- Ideenwettbewerb zur "Kreativen Stadtentwicklung" bis 2025 -

Wettbewerbsbeitrag Nr. 9 8 7 6 5 0

- 1 - Wettbewerbsbeitrag Nr. 987650

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	2
2. Bestandsaufnahme und -bewertung.....	3
2.1. Herangehensweise.....	3
2.2. Bestandsaufnahme	4
2.2.1. Historische Bezüge.....	4
2.2.2. Soziale Struktur	5
2.2.3. Kulturelles Umfeld	6
2.2.4. Baulicher Bestand	7
2.2.5. Freiräume	7
2.2.6. Stadträumliche Beziehungen.....	8
2.2.7. Verkehrliche Situation.....	10
2.2.8. Umweltbelastungen.....	11
2.3. Bestandsbewertung – SWOT	12
2.4. Ableitung Handlungsschwerpunkte.....	14
3. Leitbild „Solarboulevard – Energie für Halle“	15
4. Maßnahmen in den Handlungsräumen.....	16
4.1. Handlungsraum 1 - Das Bauwerk Hochstraße	16
4.2. Handlungsraum 2 - Bereich unterhalb der Hochstraße.....	17
4.3. Handlungsraum 3 - Stadtbausteine.....	18
4.4. Akteure und Finanzierung.....	19
4.5. Zeitliche Umsetzung	20
Abbildungen 1 - 7.....	21
Pläne 1 - 5	26

Literatur- und Quellenverzeichnis

- 2 - Wettbewerbsbeitrag Nr. 987650

1. Einleitung

Um den anhaltenden Wandlungsprozess der Stadt Halle zu unterstützen wurde durch die Bürgerinitiative „BI Hochstraße Halle an der Saale e.V.“ der „Zukunftspreis für Halle

an der Saale“, ein Ideenwettbewerb zur „Kreativen Stadtentwicklung bis 2025“ ausgelobt. Hierbei wurde folgende Fragestellung in den Fokus des Ideenwettbewerbes

gestellt: „Was muss stadtorganisatorisch, stadtplanerisch und kommunalpolitisch bis spätestens 2025 erreicht sein, damit Halle sich kreativ weiterentwickelt - sowohl in baulicher, verkehrlicher, kultureller, wirtschaftlicher wie auch sozialer Hinsicht?“¹

Als größtes der drei Oberzentren in Sachsen-Anhalt befindet sich die kreisfreie Stadt Halle in einem fortschreitenden Wandlungsprozess von einer industriell geprägten

Produktionsstätte hin zu einem Wirtschafts-, Technologie- und Wissenschaftsstandort.

Dieser Prozess ist seit der Wende mit einem Bevölkerungsrückgang von etwa 80.000 auf aktuell rd. 230.000 Einwohner² geprägt und setzt sich, insbesondere auf Grund der

Veränderung in der Zusammensetzung der Altersstruktur (demographischer Wandel),

wenn auch verlangsamt, weiter fort. Für das Jahr 2025 wird ein Rückgang auf knapp 208.000 Einwohner³ prognostiziert.

Die Stadt bildet mit dem knapp 40 km entfernten Leipzig einen bedeutungsvollen Wirtschaftsraum und wichtigen Bestandteil im Verbund der Metropolregion Mitteldeutschland⁴. „Dies ist ein Verbund von 11 Städten in Sachsen, Sachsen-Anhalt, und Thüringen, der die bindende Klammer für eine flexible und über administrative Grenzen hinausgehende Zusammenarbeit der beteiligten Akteure bildet“⁵. Des Weiteren

verfügt die Region über den Interkontinentalflughafen Leipzig/Halle und eine gut ausgebaute Infrastruktur. Auch im Bereich der erneuerbaren Energien, insbesondere als

Standort für Solar- und Photovoltaik, wächst die Bedeutung der Region zunehmend. Der Verein Solarvalley Mitteldeutschland e.V. schreibt hierzu: „Die Dichte an Industrieunternehmen der Photovoltaik in Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt ist

weltweit einzigartig. [...] Die Branche hat sich im Cluster Solarvalley Mitteldeutschland organisiert.“⁶

¹ Auslobung „Zukunftspreis für Halle an der Saale“, 2011

² Bertelsmann Stiftung, Wegweiser Kommune

³ ebenda

⁴ Abbildung 1, Seite 21

⁵ Vgl. Metropolregion Mitteldeutschland 2010, S. 7

⁶ Solarvalley Mitteldeutschland e.V.

- 3 - Wettbewerbsbeitrag Nr. 987650

Bei näherer Betrachtung und Untersuchung des Stadtraumes richten sich die Blicke immer wieder auf die in den 1960er Jahren errichtete Hochstraße. Diese bildet einen Teilabschnitt der B 80 und überspannt als technische Verkehrsanlage die Saale von Ost

nach West. Sie ist die Hauptverkehrsverbindung zwischen der Altstadt, dem Zentrum Halles, und dem im Westen befindlichen Stadtteil Halle-Neustadt⁷. Die Hochstraße ist sowohl ein dominantes und bedeutendes Verkehrsbauwerk in Mitten der Stadt, aber auch ein ambivalentes Konstrukt hinsichtlich der Verbindung und Trennung der südlichen und nördlichen Stadträume. Die Hochstrasse als bauliches Erbe der sozialistische Moderne stellt ein Alleinstellungsmerkmal im Vergleich mit anderen Städten in Ostdeutschland dar. Insofern ist dieser eine Schlüsselposition in der vergangenen, aktuellen und künftigen Verkehrs- und Stadtentwicklung zuzusprechen.

Hierbei gilt es vor allem zu klären, wie und in welcher Funktion die Hochstraße weiter zu

verwenden ist und ob es eine Alternative zum Erhalt dieser Verkehrsanlage gibt. Ziel dieses Wettbewerbsbeitrages ist es daher, ein funktionales, umsetzungsfähiges und wirtschaftlich realisierbares Leitbild mit Handlungsschwerpunkten für die Hochstraße zu

zeichnen, welches in der Lage ist den vorhandenen Konflikt aufzulösen.

2. Bestandsaufnahme und -bewertung

2.1. Herangehensweise

Um wirkungsvolle und nachhaltige Handlungsschwerpunkte aufdecken und ableiten zu

können und um den Ist-Zustand zu bestimmen, wurde zunächst eine detaillierte Bestandsaufnahme durchgeführt. Hierfür wurden neben der Auswertung von Primärund

Sekundärdaten (insbesondere fachplanerische Fakten wie Verkehr, Emissionen, baulicher Bestand, etc.) auch eigene Erhebungen durchgeführt. Ausgehend von der Betrachtung der regionalen und überregionalen Bedeutung der Gesamtstadt konzentrieren und verdichteten sich die durchgeführten Untersuchungen, auf Grund der

Schlüsselposition der Hochstraße, auf den Mikrostandort um das rd. 750 m lange Brückenbauwerk (Teilabschnitt der gesamten Hochstraße)⁷.

⁷ Abbildung 2, Seite 22

⁸ Plan 1, Seite 26

⁹ Abbildung 6, Seite 24

- 4 - Wettbewerbsbeitrag Nr. 987650

Daneben werden auch die unmittelbar anliegenden Räume und Nachbarschaften, wie

Teile der südlichen Altstadt, das Areal der ehemaligen Steghochhäuser, Brunoswarte,

Waisenhausmauer, Moritzzwinger und die Franckeschen Stiftungen betrachtet¹⁰.

Diese Räume werden im Weiteren auch als Stadtbausteine bezeichnet.

Da der Bestandsaufnahme eine sehr umfangreiche Daten- und Dokumentensammlung

zu Grunde liegt, kann in diesem Wettbewerbsbeitrag nur auszugsweise auf die wichtigsten Teilergebnisse eingegangen werden. Allerdings wurden alle Erkenntnisse der Bestandsaufnahme in der sogenannten SWOT-Analyse, ein Instrument zur Situationsanalyse und zur Strategiefindung, berücksichtigt.

2.2. Bestandsaufnahme

2.2.1. Historische Bezüge

Die erste schriftliche Erwähnung des karolingischen Kastells, ad locam qui vocatur Halla¹¹ ist datiert auf das Jahr 806. Zur Lagegunst trugen u.a. die Bodenschätze im Stadtgebiet bei, wobei insbesondere die Förderung und Gewinnung von Sole (Salz-Wasser Gemisch) auf Grund der sogenannten Halleschen

Marktplatzverwerfung

großen Einfluss auf die Stadtentwicklung hatte. Im Jahr 1817 begann die erste Stadterweiterung seit dem 12. Jahrhundert. Auf Grund des Funktionsverlustes der historischen Wehranlagen wurde in diesem Zusammenhang auch der Entschluss zum

Rückbau der Stadtmauer getroffen. Eine im Jahr 1828 eingesetzte

„Verschönerungskommission“ zeichnete sich für den Abbruch der alten Befestigungsanlagen und die Errichtung von Straßen und Parkanlagen verantwortlich.¹²

„Dessen zuletzt fertig gestellter Abschnitt ist die Neue Promenade am Südrand der Altstadt, vom Leipziger Turm bis zur Saale. Zwischen Riebeckplatz und Glauchaer Platz, Marktplatz und Rannischem Platz erstreckt sich eine Folge schöner öffentlicher Räume mit markanten Plätzen. Die beidseitig der Hochstraße verlaufenden Straßen an

der Waisenhausmauer, Moritzzwinger und die Mauerstraße sind Reste des früheren Straßennetzes.“¹³

¹⁰ nähere Erläuterung siehe Pkt. 2.2.6., S. 8

¹¹ Übersetzung: „an einem Ort, der Halle genannt wird“

¹² Vgl. Stadt Halle, Chronik

¹³ Busmann 2009, S. 21

- 5 - Wettbewerbsbeitrag Nr. 987650

Während des DDR-Regime begann im Jahr 1964 auf Grund der verschärften Wohnungssituation durch den damaligen Ausbau der Chemiebetriebe Leuna und Buna

der Bau für die "Chemiearbeiterstadt Halle-West" (später Halle-Neustadt)¹⁴. Der Ausbau

zu einer Doppelstadt forderte eine umfassenden Neuordnung des Verkehrs in Halle. Um

eine leistungsfähige und schnelle Verkehrsanbindung zu gewährleisten wurde der Neubau der Hochstraße umgesetzt. Dieses Bauwerk hatte neben seinem funktionalen

auch einen symbolischen Charakter für die Leistungsfähigkeit des Sozialismus¹⁵.

Obgleich das Bauwerk bislang nicht unter Denkmalschutz steht, vereint es -

insbesondere auf Grund seiner städtebaulichen Bedeutung - Eigenschaften¹⁶ eines zu

schützenden Kulturdenkmals.

2.2.2. Soziale Struktur

Die Stadt Halle verfolgt verschiedene strategische Ziele um die sozialen Strukturen positiv zu beeinflussen. Vordergründig steht dabei eine Profilierung im Bereich der Familien-, Bildungs-, Gesundheits- und Spottförderung. Einen weiteren Schwerpunkt bilden die Investitionen in eine altersgerechte, familienfreundliche Infrastruktur, die insbesondere älteren Menschen hilft möglichst lange mobil und autonom zu bleiben, und somit zur sozialen Integrität beitragen¹⁷.

Zum anderen soll die Förderung der ehrenamtlichen Tätigkeiten¹⁸ genannt werden, wie

z.B.:

- Freiwilligen-Agentur Halle e.V., Bürger Stiftung Halle
- Seniorenvertretung der Stadt Halle (seit 1995)
- Gesundes Städtenetzwerk Halle, „Gesundheit für (H)alle“ (seit 1992)
- Aktion „Kulturgutschein“ für Kinder und Jugendliche
- Lokaler Aktionsplan Halle 2010, „Hallianz“ mit den drei Leitzielen gegen Rechtsextremismus, Fremdenfeindlichkeit, für Toleranz und Demokratie¹⁹

¹⁴ Vgl. Stadt Halle, Chronik

¹⁵ Busmann 2009, S. 11 ff

¹⁶ DenkmSchG LSA, Denkmalschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt

¹⁷ "Stärken vor Ort" ein Förderinstrument im Rahmen des ESF

¹⁸ Freiwilligen Agentur Halle-Saalkreis e.V.

¹⁹ Hallianz, 2010

- 6 - Wettbewerbsbeitrag Nr. 987650

2.2.3. Kulturelles Umfeld

Die Stadt bezeichnet sich selbst als Kulturhauptstadt von Sachsen-Anhalt. Als Alleinstellungsmerkmal ist die Ausrichtung auf den ehemaligen Bürger Georg Friedrich

Händel und dessen Werke zu sehen. Die „Händelstadt Halle“ zeichnet sich

insbesondere darin aus, dass die Musik als das überzeugendste und

entwicklungsfähigste Merkmal der halleschen Kultur dargestellt wird. Die

Händelfestspiele, eine der bedeutenden Barockmusikfestspiele Deutschlands, sind

als

eine Kulturinvestition wichtiger Faktor für die hallesche Wirtschaft und den Tourismus.

Darüber hinaus ist Halle an der Saale nicht nur eine der ältesten Theaterstädte der Welt, auch die reiche Museenlandschaft mit ihren vielfältigen Galerien und einem beachtlichen Kreativwirtschaftspotenzial zeichnen diese aus. Kulturelle Veranstaltungen

für unterschiedliche Zielgruppen stehen dabei im Fokus. „Ein Standort an dem sich Tradition und Moderne kongenial verbinden“²⁰. Durch die vorhandenen soziokulturellen Zentren und Jugendclubs soll eine Einbindung der Bürger erreicht werden. Die Stadtbausteine weisen individuelle Kulturangebote auf und schließen differenzierte Angebote und Akteure, wie z.B. folgende Projekte und Vereine ein: Wächterhäuser, Postkult e.V., KubultubuRebell e.V., und Mehrgenerationenhaus Halle.

Nicht zuletzt tragen schließlich der Zoologische Garten, die Parks und die Saaleaue einen großen Anteil zu den vorhandenen Qualitäten der Kultur- und Erholungsstätten bei. „Alle Kultureinrichtungen zu einem Halleschen Kulturnetzwerk zu verbinden, ist ein

entschiedener Schritt, mit dem sich die Kultur unserer Stadt als unverzichtbarer Standortfaktor behaupten will.“²¹

²⁰ Kulturpolitische Leitlinien der Stadt Halle (Entwurf), S. 1

²¹ ebenda, S. 15

- 7 - Wettbewerbsbeitrag Nr. 987650

2.2.4. Baulicher Bestand

Halle hat sowohl den zweiten Weltkrieg als auch die Flächensanierung der DDR-Zeit besser überstanden als manch andere ostdeutsche Großstadt und verfügt daher noch

immer über historisch gewachsene Strukturen mit eindrucksvollem städtebaulichen Charakter. Der Stadtkern bildet mit über 800 Einzeldenkmalen eines der größten Flächendenkmale Deutschlands. Diesem stehen vier ausgedehnte Neubauviertel (z.B.

Halle Neustadt) des industriellen Massenwohnungsbau der DDR gegenüber²².

Die Bebauungstypologie entlang der Hochstraße (Korridor von jeweils ca. 150 m in nördlicher und südlicher Richtung) ist überwiegend durch eine geschlossene Blockrandbebauung geprägt, die sich von Osten nach Westen betrachtet im letzten Drittel zunehmend offener gestaltet. Dabei reicht die Spanne von historischen und denkmalgeschützten Gebäudeensembles, wie z.B. den Franckeschen Stiftungen, bis hin zu standardisierten und vorgefertigten Plattenbaukomplexen aus den 1980er Jahren.

Eine Erhebung von insgesamt 40 Objekten entlang der Hochstraße hat eine Sanierungsquote (saniert, teilsaniert und Neubau) von rund 80% ergeben.

Der Leerstand weicht mit rund 20% nicht signifikant vom Durchschnitt in der Altstadt ab

und ist vorwiegend den unsanierten Vollleerstandobjekten zuzuordnen. Die Stichprobe

ergab darüber hinaus, dass 60% der Gebäude eine Mischnutzung, 30% eine reine Büro- und Gewerbenutzung und nur 10% eine reine Wohnnutzung aufweisen.²³

2.2.5. Freiräume

Die Saale mit ihrer Saaleaue zeichnet sich als Kultur und Erholungsstätte aus. Eine Einbindung in die Stadtstruktur sollen durch zwei Entwicklungsschwerpunkte der Stadt

herausgearbeitet werden. Zum einen der landschaftliche Entwicklungskorridor in Nord-

Süd Richtung und zum anderen der städtebauliche Entwicklungskorridor in Ost-West

Richtung, die sich im Bereich der Saale und der Überquerung durch die Hochstraße kreuzen²⁴. „Raumplanerisches Ziel ist eine landschaftsgeprägte, stark durchgrünte Stadt

mit einer stärkeren Einbindung des [...] Saaletals, einer Flusslandschaft mit hohem kulturhistorisch-landschaftsästhetischen Wert für die Erholungsnutzung.“²⁵

²² Quelle

²³ Primärdatenanalyse des Semesterkurses (aus Wettbewerbsgründen anonymisiert)

²⁴ Abbildung 3, S. 22

²⁵ ISEK 2007

- 8 - Wettbewerbsbeitrag Nr. 987650

Obwohl der ehemalige begrünte Promenadenring²⁶, der durch seine Struktur und Nutzung die Altstadt mit Glaucha und die Franckesche Stiftung verband, rückgebaut und in diesem Bereich durch die Hochstraße ersetzt wurde, sind heute im weiteren Verlauf des Korridors, in östlicher Richtung entlang der Hochstraße, grundsätzlich Potenziale für neu zu erschließende Grün-Freiflächen vorhanden. Die heutige Situation

entbehrt jedoch im Bereich des Glauchaer Platz und des Franckeplatz jeglicher Aufenthaltsqualitäten²⁷. Der Raum unterhalb der Hochstraße wird durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) dominiert²⁸. Die vereinzelt bestehende Straßenbegrünung in diesem Bereich und in den angrenzenden Stadtteilen ist nicht durchgängig. Eine Wegebeziehung zur Saaleaue ist nicht zu erkennen. Die Innenhöfe in

den angrenzenden Stadtteilen, die teils privat, halböffentlich und öffentlich sind, sind mit

ihren Spiel-, Sport- und Erholungsflächen in ihrer Außenwahrnehmung eingeschränkt.²⁹

2.2.6. Stadträumliche Beziehungen

Zu beiden Seiten der Hochstrasse grenzen mehrere, in ihrem Charakter jeweils unterschiedliche, Stadträume aneinander³⁰. Ihr verbindendes Element ist vor allem die

unmittelbare Nähe zur Hochstrasse, die sie an ihren Rändern jeweils wesentlich prägt.

Die Stadtbausteine nördlich der Hochstrasse gliedern sich in die Bereiche „Moritzzwinger/ Brunoswarte“ und „Südliche Altstadt“, südlich der Hochstrasse in die Bereiche „Glaucha“, das freigewordene Areal der ehemaligen Steg-Hochhäuser, die „Franckeschen Stiftungen“ und die angrenzende „Hochhaus-Siedlung“. Eine Sonderstellung nimmt der Bereich „Waisenhausmauer“ ein, der eine Insel zwischen den

Zubringern zur Hochstraße bildet.

„Moritzzwinger/ Brunoswarte“, eine Plattenbau-Siedlung der späten 1980er-Jahre, bildet

in ihrer Typologie als offene Blockrandbebauung und aufgrund der Höhenentwicklung

mit bis zu sieben Geschossen eine burgartige Erscheinung an der Hochstrasse. Die großzügigen und teilweise begrünten Blockinnenbereiche und eine - für die Innenstadtlage - relativ geringe Bebauungsdichte zeichnen diesen Ort als mittlere innerstädtische Wohnlage mit Entwicklungspotentialen aus. Von hier ist über die Rannesche Straße eine gute Verbindung zur Altstadt gegeben, während die Hochstraße

eine direkte Beziehung zum Stadtteil Glaucha hemmt.

²⁶ Abbildung 3, S. 22

²⁷ Abbildung 4, S. 23

²⁸ Abbildung 5, S. 23

²⁹ Primärdatenanalyse des Semesterkurses (aus Wettbewerbsgründen anonymisiert)

³⁰ Abbildung 6, Seite 24

- 9 - Wettbewerbsbeitrag Nr. 987650

Der südliche Altstadtbereich bildet eine geschlossene Bebauungskante zur Hochstraße

aus. Die zur Straße ausgerichteten Wohnungen grenzen hier mit nur geringer Distanz

an die Hochstrasse und sind so starken Lärm- und Abgaseinwirkungen ausgesetzt. Darüber hinaus bildet die Hochstrasse eine Sichtbarriere auf die gegenüberliegende Seite der Stadt. Im Inneren liegen ruhige Wohnzonen, die von der Nähe des Altstadt-Kerns sowie einem dichten ÖPNV-Netz profitieren. Die einzige direkte Verbindung zu den Stadtteilen südlich der Hochstrasse erfolgt über einen schmalen Tunnel als Fuß- und

Radwegeverbindung.

Die gründerzeitliche Bebauung an der Waisenhausmauer liegt umgeben von Hauptverkehrsstrassen. Ihre Insellage wird nur durch die Haltestation der Trambahn³¹

abgemildert. Überdies existieren von hier keine direkten Verbindungen zu den angrenzenden Stadträumen. Zurückversetzt, jedoch als weithin sichtbares Zeichen, liegt

die Wohnsiedlung mehrerer bis zu zwölfgeschossiger Hochhauszeilen. Durch die Nachbarschaft zur Hochstrasse bildet die Siedlung ein in sich geschlossenes, weitgehend auf sich selbst bezogenes Quartier, das lediglich von den benachbarten Anlagen der Franckeschen Stiftungen und dessen Grünräumen profitiert.

Die Franckeschen Stiftungen, eine Kulturinstitution von überregionaler Bedeutung, bilden stadträumlich eine weitere, der Hochstrasse angelagerte, Insel aus. Ihr intim gelegener begrünter Innenbereich verstärkt diesen Charakter. Die Hochstraße verläuft

in diesem Abschnitt mit einer nur sehr geringen Distanz zu den Gebäuden der Franckeschen Stiftungen und bildet damit eine räumliche Barriere zu den nördlichen Stadtbausteinen aus. Der Franckeplatz nimmt vor allem die Bedeutung als Verkehrs- und

ÖPNV-Knoten ein.

Der an die Hochstrasse angrenzende Bereich Glauchas zeichnet sich durch eine aufgelockerte Bebauung, größere, wenig definierte öffentliche Flächen, aber auch durch

die großzügigen Grünräume der angrenzenden Saaleaue aus. Die einzeln stehenden,

größere Gebäudekomplexe der St. Georgen Kirche und des Krankenhauses St. Elisabeth und St. Barbara säumen den nördlichen Rand Glauchas, der unmittelbar

an der Hochstrasse endet. Der Glauchaer Platz fungiert vor allem als Verkehrsverteiler und ÖPNV-Knoten.

³¹ Haltestelle „Am Leipziger Turm“ mit den drei Traminien 4 (Kröllwitz – Hauptbahnhof), 7 (Kröllwitz – Grenzstraße) und 9 (Göttinger Bogen – Hauptbahnhof)

- 10 - Wettbewerbsbeitrag Nr. 987650

Durch den weiten Verkehrsraum unterhalb der Hochstrasse ergibt sich für Fußgänger und Radfahrer eine unübersichtliche Kreuzungs- und Übergangssituation zur Altstadt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Stadtbausteine an der Hochstrasse jeweils

eigene Potenziale stadträumlicher Qualitäten innehaben, jedoch in sich geschlossene

Zellen mit wenig Austauschbeziehungen zur Nachbarschaft bilden.³²

2.2.7. Verkehrliche Situation

„Die Magistrale bündelt, ihrer Bestimmung entsprechend, alle nur denkbaren Verkehre.

Sie ist die bei weitem wichtigste Saalequerung der Doppelstadt, als Bundesstraße eine

wichtige Verknüpfung der Fernstraßen samt Autobahnen und zugleich die bedeutendste

Verteilerschiene für die innerstädtischen Verkehre, wozu insbesondere die direkte Anbindung der Altstadt gehört.“³³

Der „innerstädtische“ und „überörtliche“ Durchgangsverkehr überlagern sich auf der Hochstraße, wobei der „innerstädtische Durchgangsverkehr“ einen dominierenden Anteil am Verkehr über die Hochstraße hat³⁴. Insgesamt verkehren zwischen Rennbahnkreuz und Riebeckplatz 42.000 Kraftfahrzeuge im Bereich der Hochstraße und 72.000 Kraftfahrzeuge im Bereich der Saalebrücken an einem normalen Werktag (inkl. 6.000 LKW)³⁵. „Durch das Brückenbauwerk wird der Binnenverkehr zwischen der

historischen Altstadt und der südlichen Innenstadt getrennt vom o.g.

„innerstädtischen“

und „überörtlichen“ Durchgangsverkehr und verläuft unterhalb der Hochstraße. Nur durch diese (räumliche) Trennung ist im innerstädtischen Bereich eine gerade noch akzeptierbare Abwicklung des Straßenverkehrs gegeben. Die dafür verfügbaren Straßen (Waisenhausring, Franckeplatz, Moritzzwinger) sind in ihrer Leistungsfähigkeit

aus gegebener baulicher Enge auf die Sicherung der notwendigen Fahrbeziehungen begrenzt. Es kommt hier - im Gegensatz zur Hochstraße - zeitweilig zu Stau.“³⁶

Hinzu kommen die öffentlichen Verkehrsmittel Bus und Tram-Bahn, die ebenfalls auf der

unteren Ebene verkehren. Die Vielzahl an Tram-Linien verdeutlicht die hohe Verdichtung am Franckplatz. Für den nichtmotorisierten Individualverkehr existieren nur

wenige und z.T. sehr unattraktive Wege und Überquerungen.

³² Primärdatenanalyse des Semesterkurses (aus Wettbewerbsgründen anonymisiert)

³³ Vgl. Busmann 2009, S. 18-19

³⁴ Vgl. Brosche u.a. , 2009

³⁵ Vgl. Busmann 2009, S. 18-19

³⁶ Vgl. Brosche u.a. , 2009

- 11 - Wettbewerbsbeitrag Nr. 987650

2.2.8. Umweltbelastungen

Insbesondere die Umweltfaktoren Lärm und Feinstaub beeinflussen die Wohn-, Arbeitsund

Aufenthaltsqualitäten eines Stadtraums unmittelbar und nachhaltig.

Die Stadt Halle hat im Jahr 2007 Lärmberechnungen entsprechend der 34. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV)³⁷ für den Straßenverkehr durchführen lassen.

Die vorhanden baulichen Strukturen (Gebäudedaten, Lärmschutzwände, Geländedaten,

etc.) wurden berücksichtigt. Dem Abschlussbericht³⁸ ist zu entnehmen, dass die

Bereiche um den Riebeckplatz sowie entlang der Franckestraße und der Magistrale die

am meisten belasteten Zonen im Stadtgebiet darstellen. Die Lärmkarten³⁹ zeigen, dass die von der Hochstraße ausstrahlende Lärmbelastung⁴⁰ zeitweise mit der einer Autobahn vergleichbar ist. Im Lärmkorridor herrschen tagsüber Spitzenbelastungen von bis zu 73 dB(A). Nachts ist der Lärmpegel um ca. 5 dB(A) niedriger. Die gesetzlichen Grenzwerte für neue Straßen liegen gem. BImSchV vom 19.09.2006 je nach entsprechender Bebauung/ Nutzung zwischen 57 dB(A) und 69 dB(A) am Tag und zwischen 47 dB(A) und 59 dB(A) in der Nacht⁴¹. Seit Anfang 2005 ist auf Grund neuer gesetzlicher Vorschriften und Grenzwerte auch die Thematik Feinstaub⁴² in den Fokus der Stadt gerückt. Für das Untersuchungsgebiet sind vor allem die Beeinflussungen durch den Straßenverkehr, in Form von Emissionen durch Straßen-, Kupplungs- und Bremsbelagabrieb und Aufwirbelungen von der Straße maßgeblich. Als Folge treten insbesondere an Straßen mit hohen Verkehrsströmen und unmittelbar angrenzender Wohnbebauung hohe Immissionsbelastungen mit zum Teil erheblichen Grenzwertüberschreitungen auf. Im Bereich der Hochstraße (Messstation in der Merseburger Straße) wurden im Durchschnitt der Jahre 2005 bis 2009 die Grenzwerte an jeweils 64 Tagen überschritten, wobei der gesetzlich zulässige Maximalwert bei 35 Tagen pro Jahr liegt⁴³. Um der Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte nachzukommen, ist u.a. ab dem 01.09.2011 die Einführung einer Umweltzone unter Einbeziehung eines Lkw-Durchfahrtsverbotes für Lkw mit einer Begrenzung der Nutzlast von 7,5 t für das Stadtgebiet vorgesehen.

³⁷ Verordnung über die Lärmkartierung

³⁸ Vgl. Stapelfeldt Ingenieurgesellschaft mbH 2007

³⁹ ebenda

⁴⁰ Die Messungen erfolgten mit einem Filter der die Eigenschaften des menschlichen Gehörs nachahmt.

Der so bewertete Schalldruck wird in der Einheit dB(A) angegeben.

⁴¹ BImSchV, Verordnung über die Lärmkartierung

⁴² Staubpartikel mit einer Teilchengröße kleiner als ein hundertstel Millimeter, Angabe erfolgt in PM₁₀

⁴³ Vgl. Landesamt für Umweltschutz des Landes Sachsen-Anhalt, 2010, S. 15

- 12 - Wettbewerbsbeitrag Nr. 987650

2.3. Bestandsbewertung – SWOT

Die aus der Bestandsaufnahme gewonnenen Daten und Erkenntnisse wurden analysiert, gewichtet und nach Stärken und Schwächen bewertet. Hierdurch können Chancen und Risiken abgeleitet werden.

Stärken

- Die Hochstraße ermöglicht einen reibungslosen Verkehrsfluss. Sie verbindet die Altstadt mit der Neustadt und dient darüber hinaus dem Durchgangsverkehr.
- Das Bauwerk erfüllt definitionsgemäß die Voraussetzungen eines Denkmals (abgeschlossene Epoche, Einmaligkeit, etc.) und könnte als Zeugnis der sozialistischen Moderne ggf. unter Schutz gestellt werden.
- Die Substanz des Brückenbauwerks lässt eine Nutzung für weitere 35 Jahre zu, hierdurch besteht verkehrstechnische Planungssicherheit für Jahrzehnte.
- Dieser Stadtraum ermöglicht ein citynahes Wohnen und verfügt durch individuelle Innenhofbegrünungen über „grüne Inseln“.
- In mittelbar angrenzenden Räumen existieren auf Grund z.T. historischer Gebäude-

Ensemble profilierte Kulturinseln (z.B. die Franckeschen Stiftungen)

Schwächen

- Das Brückenbauwerk wirkt in Nord-Süd Richtung wie eine Barriere für die Stadtbausteine, es mangelt an Sicht- und Querverbindungen.
- Die Dimensionen im Straßenraum harmonisieren nicht miteinander, da der überdimensionierte Verkehrsraum nicht im Verhältnis zu den teilweise beengten Raumverhältnissen der unmittelbar anschließenden Blockrandbebauung steht.
- Das verdichtete Verkehrsaufkommen verursacht ständige Lärm- und Immissionsbelastungen, die häufig über den zulässigen Grenzwerten liegen.
- Die Verkehrsführung unterhalb der Hochstraße ist unübersichtlich.
- Es bestehen kaum Fuß- und Radwege. Darüber hinaus fehlt es an einschlägigen Orientierungsmöglichkeiten.
- Es existieren faktisch keine erlebbaren Grün- und Aufenthaltsflächen unter und neben der Hochstraße, die zum Verweilen einladen.
- Durch die Emissionsbelastung kommt es zur Bildung von Wärmeinseln.
- Das Bauwerk weist nur eine monofunktionale Nutzung auf.
- Eine Wahrnehmbarkeit des historischen Stadtgrundrisses ist nicht mehr möglich, der Bezug zum historischen Erbe geht verloren.

- 13 - Wettbewerbsbeitrag Nr. 987650

Chancen

- Durch eine Umgestaltung und Umnutzung können neue Impulse gesetzt werden.
- Das Alleinstellungsmerkmal der Hochstraße kann betont werden und hierdurch eine Strahlkraft weit über die Region hinaus entwickeln.
- Eine Änderung der Verkehrsführung unterhalb der Hochstraße ermöglicht die Basis für Freiflächen und Aufenthaltsqualitäten mit positiver Ausstrahlung auf die Stadtbausteine.
- Die Bürger können frühzeitig durch das Einbringen von Ideen und Anregungen bei den konkreten Vorhaben mitwirken.
- Die Bekennung zu einem ökologischen Leuchtturmprojekt ermöglicht eine positive Imagebildung der Stadt Halle über die Stadtgrenzen hinaus.
- Durch entsprechende Konzepte kann die Nähe der Innenstadt zur Saaleau vermittelt und hervorgehoben werden.
- Der (Teil-) Rückbau des Brückenbauwerks bietet Möglichkeiten zur Aktivierung des vorhandenen Potentials in den Nachbarschaften.
- Zum Abbau des Leerstands kann gestalterischer und kreativer Spielraum genutzt werden.

Risiken

- Es besteht die Gefahr einer anhaltenden Lärm- und Immissionsbelastung.
- Es werden keine Maßnahmen zur Verbesserung der Durchlässigkeit für den nicht motorisierten Individualverkehr durchgeführt.
- Die Unterhaltung des Brückenbauwerks ist kostenintensiver als geplant.
- Es gelingt nicht den vorhanden Leerstand abzubauen.
- Es besteht die Gefahr von Fehlallokationen, die ggf. einen falschen Impuls für die Stadt haben, indem z.B. neu geschaffene Orte und Plätze nicht angenommen werden.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass neben zahlreichen Stärken wie z.B.

der stabile und unanfällige Verkehrsfluss von und zur Neustadt auch erhebliche Schwächen und Missstände in den untersuchten Stadträumen existieren. Nicht nur in der subjektiven Wahrnehmung der Anwohner und Bürger stellt die Straße einen ständigen Lärm- und Abgasemittenten dar, sondern auch die Messwerte verdeutlichen eindringlich, dass bei entsprechenden Verkehrsaufkommen die Richtwerte für Lärm fast täglich und die der Luftbelastung an mehr als 35 Tagen im Jahr überschritten werden.

- 14 - Wettbewerbsbeitrag Nr. 987650

Außerdem gibt es nur wenige Sichtpunkte, die einen Blick auf die andere Straßenseite ermöglichen. Fehlende Straßenübergänge und Querungen verstärken den Eindruck einer Barriere im Stadtraum. Der Versiegelungsgrad entlang und unter der Hochstraße ist extrem hoch. Es existieren faktisch keine Aufenthaltsqualitäten in diesem Bereich. Es

ist kein wahrnehmbarer Bezug zur Saaleaue vorhanden, obwohl diese nur wenige hundert Meter entfernt ist.

Allerdings überwiegen die vorhandenen Chancen und Optionen die möglichen Risiken

um ein Vielfaches. Es wird deutlich, dass der Stadtraum über sehr viel Potential verfügt

und bei richtigem Mitteleinsatz die Missstände behoben oder zumindest stark abgebaut

werden können. Aus den oben genannten Einzelfaktoren sind

Handlungsschwerpunkte

abgeleitet, gewichtet und in eine Matrix eingearbeitet worden. Das Ergebnis ist in Form

eines Schaubildes⁴⁴ grafisch dargestellt.

2.4. Ableitung Handlungsschwerpunkte

Die SWOT-Analyse bestätigt, dass die Hochstraße ein bedeutender Verkehrsweg für Halle ist. Es existieren derzeit keine ausreichenden Alternativen. Die Herstellung neuer

Wegeverbindungen würde massive Eingriffe in die Persönlichkeitsrechte von Grundstücksbesitzern und hohe finanzielle Aufwendungen bedeuten. Des Weiteren ist

die Hochstraße ein bedeutendes bauliches Erbe der sozialistischen Moderne, welches

in den alten Bundesländern seines Gleichen sucht.

Das Konzept zur Verbesserung der Gesamtsituation und zum Abbau von Missständen

wird daher unter Berücksichtigung der Hochstraße ausgearbeitet, da diese in den nächsten Jahren voraussichtlich weiterhin unverzichtbar sein wird.

Aus den aufgezeigten Stärken und Schwächen leiten sich, unter Berücksichtigung der identifizierten Chancen und Risiken, die folgenden drei Handlungsräume ab:

1. Das Bauwerk Hochstraße mit den Fahrspuren
2. Der Bereich unter der Hochstraße
3. Die Stärkung und Vernetzung der Stadtbausteine

⁴⁴Abbildung 7, Seite 25

- 15 - Wettbewerbsbeitrag Nr. 987650

3. Leitbild „Solarboulevard – Energie für Halle“⁴⁵

Das Leitbild „**Solarboulevard – Energie für Halle**“ stellt die Hochstraße und deren angrenzende Stadträume ins Zentrum einer nachhaltigen Stadtentwicklungsstrategie und zeigt, wie sich Halle mit der Hochstraße bis zum Jahr 2025 positiv entwickeln kann

und zeigt Wege auf, wie der Stadtraum mit der Hochstraße gestaltet und belebt werden kann.

Die Hochstraße stellt nicht nur ein Alleinstellungsmerkmal im Vergleich mit anderen Städten dar, sie bietet - durch die Bündelung der Verkehre auf der hochgelagerten Straße - auch Potentiale für den angrenzenden und darunter liegenden Stadtraum. Dieser Raum ist bisher ein verkehrlich geprägter „Restraum“, der weder der eleganten

Hochstraße als Baudenkmal, noch den verkehrlich veränderten Anforderungen eines sinkenden Verkehrsaufkommen des heutigen Halle gerecht wird. Indem er besetzt und

mit neuen Funktionen bedacht wird, soll dieser Raum aufgewertet und so zu einem zentralen Ort Halles werden.

Das Leitbild „Solarboulevard - Energie für Halle“ knüpft an folgende vorhandene Bezugspunkte der Hochstraße, der Stadt und der Metropolregion Mitteldeutschland an:

Zum einen knüpft das Leitbild an das Ziel der Metropolregion Mitteldeutschland eines weltweit bedeutenden Solarstandortes an, indem das bisher monofunktional genutzte Bauwerk der Hochstraße zur Gewinnung von Solarstrom ausgebaut wird

(Handlungsraum 1). Es entsteht die Chance, durch ein ökologisches Vorzeigeprojekt der Stadt Halle überregionale Strahlkraft zu verleihen. Zum anderen knüpft es an die historische Bedeutung des Altstadtrings im heutigen Bereich der Hochstraße - die Wallanlagen dienten ursprünglich zu Erholungszwecken für die Bevölkerung - und übersetzt diese Nutzung auf eine zeitgemäße Weise in einen Anwohnerpark für die Bürger (Handlungsraum 2). Indem die neuen Räume entlang der Hochstraße auch als

Kommunikationsorte für Ideen und Zukunftsprojekte der Bürger gestaltet werden, zielt

das Konzept zudem auf eine starke Einbindung der Hallenser ab (Handlungsraum 3).

Durch die Rekultivierung des Altstadtrings als Erholungs- und Entfaltungsraum und die

Initiierung eines ökologischen Vorzeigeprojektes - der Hochstraße als

Solarenergieerzeuger - werden die Interessen der Bürger mit dem Anliegen der Stadt,

sich als starke Region zu positionieren, vereint.

⁴⁵ Plan 2, Seite 27

- 16 - Wettbewerbsbeitrag Nr. 987650

4. Maßnahmen in den Handlungsräumen

4.1. Handlungsraum 1 - Das Bauwerk Hochstraße⁴⁶

Unter dem Leitgedanken „Energieproduzent mit Strahlkraft“ wird die Hochstraße leise und „grün“. Gezielt platzierte und architektonisch auf das Bauwerk abgestimmte Membranen, mit integrierten Solarzellen, umspielen das Bauwerk. Die seitlichen Lärmschutzpneus

reduzieren die Lärmemissionen und gewinnen zusammen mit den

punktuell zwischen den beiden Trassen gespannten Bahnen „sauberen“ Solarstrom.

Die

seitlichen Lärmschutzelemente können in segmentierter Bauweise - nach Priorität der zu schützenden angrenzenden Bebauung und nach Finanzlage - nach und nach montiert werden; die ebenfalls mit Solarzellen ausgestatteten Membrandächer sind im

Bereich des Franckeplatzes, des Glauchaer Platzes sowie an den beiden Anfangspunkten der Hochstrasse zwischen filigranen Stützen seitlich der Hochstrasse

gespannt und markieren den Raum unterhalb als zentrale Treffpunkte für Veranstaltungen.

Die Stützen erinnern in ihrer Form an schwingende Bäume und fungieren darüber hinaus als Beleuchtungselemente, die dem Straßenraum in der Nacht ein eindrucksvolles Bild geben. Darüber hinaus wirken die Membrandächer als ein sichtbares Zeichen in den Stadtraum.

Halle erhält hierdurch ein in die Zukunft gerichtetes Wahrzeichen und erweitert gleichzeitig

die bisherige rein verkehrliche Funktion der Hochstraße um den Aspekt des Energiegewinners für die Stadt. Im Laufe der Zeit verwandelt sich das Bauwerk zu einem Anziehungsmagneten mit verkehrsberuhigten Freiräumen; durch diesen Transformationsprozess wird das bisher negative Image der Hochstrasse in ein positives Bild geändert.

So wird unter dem Stichwort „Solarboulevard - Energie für Halle“ ein Pilotprojekt für die

Metropolregion initiiert, das die Bedeutung des Solarenergiestandorts Mitteldeutschland

weiter stärkt. Die gewonnene erneuerbare Energie soll zum einen Firmen, die im Bereich der Solarenergie tätig sind, günstig zur Verfügung gestellt werden und damit ein

wichtiges Argument für die Ansiedlung im Wirtschaftsraum Halle darstellen.

⁴⁶ Plan 3, Seite 28

- 17 - Wettbewerbsbeitrag Nr. 987650

Zum anderen soll die produzierte Energie den Hallensern zur Verfügung gestellt werden, so dass der Raum oberhalb der Hochstraße im übertragenden Sinn den Bürgern zurück gegeben wird.

4.2. Handlungsraum 2 - Bereich unterhalb der Hochstraße⁴⁷

Unter dem Leitgedanken „Grüne Wegeverbindung“ wird der bisher vom Autoverkehr dominierte Raum unterhalb der Hochstraße dem sinkenden Verkehrsaufkommen angepasst

und neu geordnet: Ein verkehrsberuhigter, durchgrünter Anwohnerpark mit hoher Aufenthaltsqualität entsteht. Der seitlich angrenzende Bereich bis zur jeweiligen Bebauung wird als Shared Space Zone mit Tempolimit „30“ ausgebildet, die sich Radfahrer und Pkw-Anwohnerverkehr, zusammen mit Trambahnen des ÖPNV, teilen.

Die bisher separierten Stadtbausteine werden durch die erheblich erleichterte Querung,

für Fußgänger und Radfahrer, unterhalb der Hochstraße wieder zusammenwachsen.

Die Frequenzen des ÖPNV sollen durch das Park & Ride System an den Enden der Hochstraße erhöht werden. Hier befinden sich zudem Fahrradausleihstationen mit dem

Fokus auf Elektro-Fahrräder. Mit Bäumen und Anpflanzungen werden die Wegebeziehungen zum Erholungsraum der Saaleaue markiert, zusätzlich entsteht dadurch ein wirksamer Lärmschutz für die Nachbarbebauung.

Die bislang ungenutzten Flächen unterhalb der Hochstrasse werden den Hallensern zur

Freizeitgestaltung zur Verfügung gestellt und zur Anziehungsachse der angrenzenden

Stadtbausteine. Im Bereich des Franckeplatzes, sowie im Bereich des Glauchaer Platzes wird die Verkehrsführung für den motorisierten Individualverkehr angepasst und

durch eine neue Platzgestaltung ersetzt. Zum Beispiel können hier Energiespiele, öffentliche Steckdosen und Wireless-Lan Verbindungen integriert werden. Außerdem sollen der Kreativwirtschaft Bereiche als öffentliche Ausstellungsfläche zur Verfügung gestellt werden. Eine sanfte Modellierung des Geländes soll die Höhe zur Oberkante der Hochstraße reduzieren und an die alten Wallanlagen erinnern. So werden die mit Membranen überdachten Plätze zu neuen zentralen Treffpunkten in der Stadt.

⁴⁷ Plan 4, Seite 29

- 18 - Wettbewerbsbeitrag Nr. 987650

4.3. Handlungsraum 3 - Stadtbausteine⁴⁸

Unter dem Leitgedanken „Verknüpfung der Stadtbausteine durch soziale Interaktionen“

werden die angrenzenden Quartiere in Ihrer Individualität gestärkt und als Anziehungspunkte heraus gebildet.

Durch das Aufstellen beleuchteter Wegmarkierungen, den sogenannten Energiestelen,

wird die Verknüpfung der Stadtbausteine untereinander markiert. Ausgangspunkt der „Energiestelen“ ist der Anwohnerpark, der „Solarboulevard“, unterhalb der Hochstraße.

Die Gestaltung der sog. „Solarstelen“ ist in Anlehnung an die Hochstraße mit Solarzellen geplant. Das Weiterleiten der gewonnen nachhaltigen Energie in die Stadtteile wird dadurch wahrnehmbar. Die „Solarstelen“ enden an jeweils markanten Punkten in den einzelnen Stadtbausteinen, in sogenannten Energieboxen. Diese sollen

als identitätsstiftende Räume fungieren und als Kommunikationsraum für Ideen und Zukunftsprojekte zur Verfügung gestellt werden. In diesen Treffpunkten können Bauund

soziale Projekte der Bürger ausgestellt und diskutiert werden.

Begleitend werden Baumreihen, vom Grünzug der Saaleaue und dem Solarboulevard

aus kommend, in die Wegmarkierungen eingegliedert. Sie sollen den Bezug zu den unmittelbar angrenzenden Grünräumen der Saale herstellen und die Durchgrünung der

Stadt weiter forcieren. An diesen neu gestalteten Verbindungsachsen wird ein Fahrradund

Fußweg angelegt, um die Erreichbarkeit der einzelnen Stadtbausteine untereinander zu verbessern.

In regelmäßigen Abständen befinden sich Elektro-Tankstellen für Fahrräder. Die weitere

Vernetzung mit Hilfe der „Solar-Stelen“ und der Durchgrünung der Straßenzüge durch

die gesamte Stadt ist ein anzustrebendes Folgeszenarium.

⁴⁸ Plan 5, Seite 30

- 19 - Wettbewerbsbeitrag Nr. 987650

4.4. Akteure und Finanzierung

Die dargestellten, Maßnahmen können nicht alleine durch die Stadt Halle getragen und durchgeführt werden. Der Stadt ist eher die Rolle des Initiators und Koordinators zuzusprechen, der sich für die Umsetzungen der Einzelprojekte im Sinne der stadtplanerischen Vorgaben und Ziele verantwortlich zeichnet. Darüber hinaus werden Beihilfen in Form von Anschubfinanzierungen und Fördermittelbeantragungen zur Verfügung gestellt. Für die Gestaltung auf der Hochstraße ist eine Kooperation mit einem renommierten Wirtschaftsunternehmen aus der Solarbranche, einem der bekannten Energiekonzerne oder den eigenen Stadtwerken denkbar. Zum einen können durch die Gewinnung des Solarstroms die notwendigen Ausgaben refinanziert werden, zum anderen besteht die Chance an der Mitwirkung eines innovativen Vorzeige- bzw. Pilotprojektes mit entsprechender Imagewirkung. Die vermarktbareren Bereiche unterhalb der Hochstraße können z.B. durch einen Vorhabenträger errichtet und an Eventagenturen, Künstler, Veranstalter, Beratungsstellen, Unternehmer (Ausleih-Stationen für Elektro-Fahrräder, Elektro-Tankstellen) etc. vermietet werden. Die öffentlich zu widmenden Freiflächen sind durch die Stadt vorzurichten, dies kann hierbei jedoch durch freiwillige Arbeitseinsätze und Spenden der Bevölkerung und umliegenden Händler unterstützt werden. Das Aufstellen und Betreiben der Energieboxen erfolgt durch die Bürger der Stadtbausteine. Ein Kompetenzteam aus ehrenamtlichen Personen, die sich aus verschiedenen Bereichen und Organisationen wie z.B. Vertreter der Stadt, Sozial-Arbeiter, Berufsberater, Soziologen, Architekten, Stadtplaner und Handwerker zusammensetzen, stehen den Bürgern beratend zu Seite. Die Aufwendungen werden durch Veranstaltungen, Mieten und ggf. Beihilfen getragen.

- 20 - Wettbewerbsbeitrag Nr. 987650

4.5. Zeitliche Umsetzung

Für die Umsetzung des „Solarboulevards“ mit seinen drei Handlungsräumen „Bauwerk Hochstraße“, „Raum unterhalb der Hochstraße“ und den „Stadtbausteinen“ ist der Zeitraum bis zum Jahr 2025 vorgesehen.

Die einzelnen Bausteine und Maßnahmen bilden ein ganzheitliches, aufeinander aufbauendes System, das in folgenden Entwicklungsschritten zu realisieren ist:

1) Als Initialzündung für das Projekt „Solarboulevard – Energie für Halle“ werden zunächst die Maßnahmen an der Hochstraße selbst umgesetzt. Die Solarmembranen seitlich und oberhalb der Hochstraße werben die Nachbarschaften durch die Reduzierung des Lärmpegels auf und senden durch ihre deutlich sichtbare Position oberhalb der Hochstraße ein Startsignal für das Projekt und positives Zeichen in den Stadtraum. Diese Maßnahmen sollen kurzfristig, innerhalb der ersten fünf Jahre umgesetzt werden. Aufgrund des modularen Systemaufbaus kann ein späterer Ausbau bzw. eine Ergänzung des Systems nach und nach erfolgen.

2) Für die zentrale Parkanlage als grüne Wegeverbindung mit Plätzen und zukünftigen

Treffpunkten werden in einem zweiten Schritt die Verkehrswege entlang der Hochstraße schrittweise angepasst. Zunächst wird der Raum unterhalb der

Hochstrasse verkehrsberuhigt und in eine Parkfläche umgewidmet, anschließend werden die seitlichen Bereiche als „Shared Space-Zonen“ umgebaut. Die Maßnahmen sollen bis zum Jahr 2020 abgeschlossen sein.

3) Im abschließenden Entwicklungsschritt werden die baulichen Verbindungselemente

in die jeweiligen Stadtbausteine realisiert. In Analogie zu den Stützelementen an der Hochstrasse dienen sogenannte „Solar-Stelen“ zur Gewinnung von Solarstrom und als Beleuchtungselemente, die die Verbindung in die Stadtbausteine markieren. Über das Jahr 2025 hinaus sollen sich diese Verbindungen sukzessive verästeln und weite Teile der Stadt durchdringen. Die Nutzungsdauer der Hochstraße ist derzeit bis zum Jahr 2045 ausgelegt. Sollten Stand der Technik, ein veränderter Bedarf oder der Zeitgeist einen Rückbau der Hochstraße fordern, können Großteile der Installationen - die das Bauwerk dann umspielen werden - erhalten bleiben und den Verlauf symbolisch markieren, um so an das Bauwerk mit denkmalwürdigen Charakter zu erinnern⁴⁹.