

## I

**VORWORT** Die lebhafteste Diskussion, die über die Magistrale geführt wird, verdeutlicht wie wichtig das Thema für alle Zukunftsvisionen Halle betreffend sein muss. An diesem Punkt entscheidet sich nachhaltig jegliche weitere Entwicklung der Stadt. Der ortsfremden Betrachter mag nicht alle Teile der nachdrücklichen Debatte nachfühlen können, doch ergeben sich auch Vorteile durch die neutralere Sichtweise. Eine eingehende Beschäftigung sowohl mit Halle selbst, aber auch mit ähnlich gelagerten städtebaulichen Problemen im Vergleich kann vorab allgemeingültige Entwicklungen aufdecken. Von diesem Punkt aus kann dann eine individuelle Lösung für die Saalestadt gefunden werden.

Halle braucht ein städtebauliches Gesamtkonzept, das ein langfristiges Entwicklungspotential bedenkend alle Probleme behandelt. Der Status der Hochstraße darf dabei lediglich Ausgangspunkt einer tiefgreifenden Planung sein, die neue Verkehrswege und neue Stadtquartiere mit einschließt. Deshalb muss man einen konsequenten Einschnitt wagen und mutig zu Ende denken. Dementsprechend beschränkt sich der Entwurf nicht auf den Abriss der Hochstraße und die Verlegung des Verkehrs auf Erdniveau. Er bietet Möglichkeiten eine stärkere Verbindung der nördlichen Innenstadt mit Glaucha zu schaffen und macht überdies Vorschläge für die Behebung innerstädtischer, städtebaulicher Missstände. Dabei liegt das historisch gewachsene Halle im Fokus der Planung.

Die Auslobung dieses interessanten und zugleich Maßstäbe setzenden Wettbewerbs fordert nicht nur die heutige Generation an Architekten und Stadtplanern. Die zukunftsweisende neue Ausrichtung Halles zu einer umweltfreundlichen Kreativ- und Kulturstadt kann auch ihrerseits anderen deutschen Städten mit ähnlichen Problemen als Vorbild dienen.

## II

**BESTANDS-  
AUFNAHME**

Die B80 ist ein omnipräsenter Fremdkörper im Stadtbild und bereits als solcher geplant. Die reinen Dimensionen der Magistrale erdrücken im Vergleich ihr Umfeld, die geschichtsträchtigen Gebäude entlang der Ost-West-Achse der Stadt. Diese optische Wertung muss zu Gunsten eines harmonischen Straßenraums korrigiert werden. Die Hochstraße stört dementsprechend durch ihre Trägheit und Masse Halles historisch geprägtes Stadtbild – ein Problem das im Alterungsprozess des Materials Beton eine weitere Steigerung erfahren wird. Rein kosmetische Eingriffe können den Alterungsprozess nicht stoppen. Zusätzlich birgt der Erhalt der Hochstraße in wirtschaftlicher Hinsicht hohe Kosten. Eine vollständige Sanierung innerhalb des Planungszeitraums 2025 ist unvermeidlich und hinreichend teuer.

Hochstraße als  
Barriere

Gerade im Hinblick auf die Frankeschen Stiftungen erweist sich die B80 als visuelle Barriere. Nicht nur die Sichtachse auf die Schauffassade des Hauptgebäudes ist durch den hochgelagerten Baukörper der Magistrale verstellt; darüber hinaus trennt sie das historische Bauensemble fast unüberwindlich von der Altstadt. Durch den Wegfall der Hochstraße ergibt sich die Möglichkeit, den gewonnenen Raum in repräsentativen Grünflächen zu gestalten und somit als Vorplatz der Frankeschen Stiftungen zu nutzen. Nur so erlangt das touristische Schmuckstück Halles den nötigen Raum zur Entfaltung seiner Strahlkraft.

Zudem erweisen sich die unter der Hochstraße befindlichen Flächen als Problem. In den vergangenen Jahren sind sie in der Diskussion um die B80 nicht ausreichend behandelt worden. Durch mangelnde Gestaltung und schlechte Erschließung sind diese Bereiche zu ungeliebten Restflächen geworden. Abgeschnitten voneinander, dunkel und trostlos liegen diese Areale brach, denn sie bieten weder Aufenthaltsqualität, noch sind die auf Grund des Gewirrs an Verkehrswegen gut zu erreichen.

Eine rein optische Aufwertung dieser Gebiete führt aber noch nicht zu einer besseren Nutzbarkeit. Die schlechte Erschließung der abgetrennten Areale verhindert von vornherein die Rückeroberung der Restflächen für das öffentliche Leben. Die Flächen unterhalb der Hochstraße werden demnach nicht genutzt und sind für die Bürger Halles gänzlich verloren. Nur die Verlegung der B80 auf Erdniveau und eine übersichtliche Straßenführung kann Abhilfe schaffen und die Einwohner animieren, diese Flächen wieder zu beleben.

Altlast

Die Hochstraße ist nicht nur in ihrem Erscheinungsbild störend. Auch als Teil eines niemals abgeschlossenen, veralteten Gesamtkonzepts politischer Ideologie stellt sie eine Taktlosigkeit dar und ist keineswegs erhaltenswertes Erbe einer städtebaulichen Moderne. Auch bereits unternommene kurzfristige Interventionen, wie das Sperrungsfest, haben nicht vermocht, die Akzeptanz der Hochstraße in der Bevölkerung dauerhaft zu steigern, oder sie gar in das öffentliche Leben der Stadt einzugliedern.

Negatives  
Image

Die B80 stört das Stadtbild und vermittelt besonders über die Stadtgrenzen hinaus ein falsches Image Halles. So erfährt der Durchreisende lediglich eine Betonwüste, die kulturellen Schätze der Stadt bleiben dem Autofahrer versperrt. Obendrein wirft bereits das optische Erscheinungsbild der Hochstraße ein negatives Licht auf die Stadt. Eine Kulturstadt sollte jedoch direkt mit ihren Glanzpunkten werben und ihre Qualitäten sollten weithin sichtbar strahlen.

Doch nicht nur visuell ist die Hochstraße eine Belastung. Sie ist zudem ein erheblicher Störfaktor für die Entfaltung Halles. Die Hochstraße ist zu unflexibel, um auf zukünftige Erkenntnisse der Verkehrs- und Stadtplanung reagieren zu können. So unterbindet die B80 in ihrer jetzigen hochgelagerten Form jegliche Anbindung in Nord-Süd-Richtung, die nötig wird, um den südlichen Teil Halles in seiner bisherigen Entwicklung weiter zu stärken. Darüber hinaus entfällt die Funktion der B80, die A38 und A14 miteinander zu verbinden, mit Realisierung der Mitteldeutschen Schleife völlig.

Planungslücke Der Bau der Magistrale wurde als Prestigeobjekt seinerzeit derart schnell vorangetrieben, dass man verkehrstechnische Planungslücken einfach übergangen hat. Noch heute ist dieses Erbe für Halle nachhaltig belastend. Die verworrene Verkehrsführung führt zu chronischen Verkehrsproblemen. Bei Unfällen auf der Hochstraße ist nicht nur der Unfallort schwieriger für die Einsatzkräfte zu erreichen, auch die Wege zum Geschehen sind länger. Darüber hinaus können die unbeteiligten Autos nicht abgeleitet werden. Ein Stau ist als Folge kaum zu vermeiden. Die gesamte Querachse durch Halle ist lediglich dem Straßenverkehr gewidmet. Fußgänger und Radfahrer sehen sich einem Gewirr aus Trassen und Autospuren gegenüber, das zu überqueren schwierig und gefährlich ist. Diese erhebliche Beeinträchtigung am Übergang von Altstadt zu südlicher Innenstadt muss behoben werden. Sowohl in Qualität als auch in Quantität muss an den Nahtstellen gearbeitet werden.

Akustischer Störfaktor Überdies bildet die Hochstraße durch ihre bauliche Beschaffenheit einen akustischen Störfaktor -besonders im ungeschützten Luftraum zwischen den Häuserfronten. Nur eine Verlegung des Straßenverlaufs auf Erdniveau in Kombination mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung kann der auditiven Belastung entgegenwirken.

Städtebauliche  
Missstände

Die Hochstraße bedeutet in ihrer jetzigen Form eine Spaltung der Stadt. Das historische Siedlungsgefüge ist nicht mehr spürbar. Auch wenn die Magistrale in Teilen dem Verlauf der mittelalterlichen Stadtmauer folgt, so stellt sie eine Zäsur mitten durch das moderne Halle dar. So fand in den letzten Jahrzehnten eine unausgewogene Entwicklung von Nord- und Südstadt statt, unter der beide Gebiete leiden. Alle wichtigen kulturellen Einrichtungen der Stadt liegen im Norden, während der Süden eine alternative Subkultur ausbildet. Beide Richtungen sollten sich jedoch gegenseitig befruchten können, statt sich antipodisch gegenüber zu stehen.

Die Magistrale erzeugt in ihrer überdimensionierten Masse eine Barrikade zwischen dem nördlichen und südlichen Fassadenverlauf des Hauptzubringers in die Stadt hinein. Jegliche optische Korrespondenz der Gebäudefronten wird durchbrochen, architektonische Blickbeziehungen gehen verloren. Darüber hinaus zieht die Hochstraße die Aufmerksamkeit auf sich und lenkt somit Blick und Fokus ab von Halles Kulturgütern innerhalb des gewachsenen Fassadenbildes.

**III**

**ENTWURF** Will Halle als Standort von Bildung, Wissenschaft sowie Wirtschaft und Tourismus wachsen, muss sich die Stadt auf ihre Stärken besinnen und diese weithin sichtbar herausstellen. Ein umfangreiches Konzept zu Gunsten von Kultur, Wissenschaft und Wirtschaft im Rahmen einer Verkehrsplanung muss entwickelt werden. Dies kann nur gelingen, wenn sich die Stadt mutig von der Altlast Hochstraße trennt.

In anderen deutschen Städten fanden in den letzten Jahren ähnliche Diskussionen um die Problematik der Hochstraßen statt. Besonders am Beispiel Hannovers lässt sich erkennen, dass ein Abriss gelingen kann und somit die städtebauliche Hinterlassenschaft nicht in die Zukunft hinein gezerrt werden muss.

Die B80 ist in ihrer hochgelagerten Form lediglich für den Straßenverkehr gedacht und auch nur in diesem Sinne von Nutzen. Den Bürgern fehlen die Orte des sozialen Austausches. Die Gestaltung der Plätze im Herzen Halles wird bereits im Bebauungsplan von 1968 als essentiell angesehen, jedoch auf Grund des Hochstraßenbaus dann komplett vernachlässigt. Dieser Entwurf behandelt daher nicht nur den Abriss der B80 und die Verlegung der Fahrbahn auf Erdniveau, sondern auch die Tilgung von diversen städtebaulichen Missständen entlang der urbanen Lebensader. Die Neugestaltung der so gewonnenen Flächen bewirkt gleichsam eine stärkere Verbindung der nördlichen Innenstadt mit Glaucha. Im Zentrum der Planung liegt dabei das historische Erbe der Stadt Halle.

<b>Boulevard</b>	<p>Nach Abriss der Hochstraße erhält die Stadt an selber Stelle ein grünes Rückgrat. Die neue Ost-West-Achse wird als Boulevard, in Form eines großzügigen Mittelstreifens gestaltet. Somit wird das fehlende Stück des Promenadenrings wieder hergestellt. Dieser bietet dem öffentlichen Leben Raum und fördert somit die soziale Interaktion der Bürger und zukünftiger Besucher. Bäume und Stadtmobiliar, aber auch das Wechselspiel aus Wegen und Flächen bieten diverse Möglichkeiten zur Nutzung. Verweilen, einander treffen, miteinander austauschen oder flanieren ist somit auf dem geplanten zentralen Grünstreifen denkbar. Der neue Boulevard ist aber auch ein ansprechender und sicherer Verkehrsweg für Fußgänger und Radfahrer. Der erhöhte Anteil an Bepflanzung verbessert nicht nur das Stadtklima, er ist auch ein aktiver Beitrag zum Umweltschutz und zu einem positiveren Image für die Stadt Halle.</p>
Grünes Rückgrat	
Promenadenring	<p>Die Lebensqualität, die sich Münster mittels seiner Promenade entlang des ehemaligen Befestigungsringes behalten hat und die auch in Berlin am Beispiel „Unter den Linden“ in den letzten Jahrzehnten wieder rückgeführt wurde, ist auch Halles historischem Stadtbild inhärent und muss lediglich aufgedeckt werden. Halles historische Stadtstruktur hatte sich bis in die 60er Jahre hinein erhalten. Das bürgerliche Erscheinungsbild der Gründerzeit betonte die Ausprägung Halles als Straßenbahn- und Fußgängerstadt. Die neue Begrünung entlang des Stadtrings mit dem besonders ausgeprägten Boulevard an Stelle der Magistrale greift das gestalterische Element des Promenadenrings wieder auf. Statt einer kolossalen, haushoch gelagerten Straße wird nun wiederum der Bürger als Fußgänger im übertragenen Sinne überhöht. Die Plätze entlang der Promenade werden wiederum zu wichtigen Nahtstellen der Altstadt mit der südlichen Innenstadt.</p>

Glauchauer  
Platz

Besonders am Glauchaer Platz entsteht durch die Vereinfachung der Fahrspuren eine Grünfläche von erheblicher Größe, deren Nutzungsmöglichkeiten vielfach sind. Als freie Wiese bietet sie Gelegenheit zu Sportspielen. Als Park ausgebildet besticht sie durch Wanderwege inmitten von Bäumen. Als Stadtgarten gestaltet begeistert sie durch vielfältige Bepflanzung. In jeder Nutzung und mit jeglicher Landschaftsplanung wird dieses Gebiet nun der Stadt und allen ihren Bürgern zurück gegeben.

Kreuzungs-  
führung

Städtebaulich wird sowohl am Glauchaer Platz als auch am Franckeplatz eine konsequente Kreuzungsführung vorgenommen. Die Einmündungen der kreuzenden Straßen werden korrigiert um direkte Übergänge und kürzere Wege zu schaffen. Durch den Wegfall der Hochstraße und die Bereinigung der Kreuzungsführung verringert sich das Straßengewirr, so dass neu begrünete Areale geschaffen werden können. Am Franckeplatz entsteht allein dadurch ein repräsentativer Vorplatz für die Franckeschen Stiftungen. Diese Flächen bieten dem Kulturgut der Stadt den so sehr benötigten Freiraum. Die Sichtachse von Neustadt aus zeigt endlich wieder auf das Schmuckstück der südlichen Altstadt.

Aussichts-  
plattform

Der Entwurf sieht vor einen Teil der Magistrale als Aussichtsplattform ausgestaltet stehen zu lassen. Es handelt sich hierbei um das Stück der Hochstraße über die Saale gen Osten bis zur Kefersteinstraße. Die wirtschaftlichen Vorteile dieser Idee erschließen sich direkt: Abrisskosten können eingespart werden. Doch auch in städtebaulicher Hinsicht ergeben sich durch das Plateau neue Gestaltungsmöglichkeiten. Von diesem Punkt aus genießt der Besucher einen Ausblick über den gesamten Boulevard. Nicht nur die Franckeschen Stiftungen lassen sich nun aus einer ganz neuen Perspektive betrachten. Auch die ausgestalteten Areale „Moritzzwinger“ und „Quartier am Steg“ lassen sich so überblicken.

Landmarke      Darüber hinaus wird die Hochstraße selber durch diese Umgestaltung zur Erholungsfläche. Dem Besucher präsentiert sich dieses Baudenkmal als Landmarke, die gleichsam Stadtgeschichte repräsentiert und den Wandel der Stadt in all seinen Schritten nachvollziehbar macht.

Die Stützen der B80 sind dabei nicht allein als Zeitzeugen der Hochstraßen-Ära bewahrenswert. Auch birgt ihr Erhalt einen doppelten wirtschaftlichen Nutzen: wiederum können Abrisskosten eingespart werden, darüber hinaus können die Stützen einer Umnutzung zugeführt werden. Alternative Nutzungskonzepte erhöhen dabei die Aufenthaltsqualitäten des Boulevards an sich noch mehr. Durch geringfügige Modifikationen werden die Stützen zu Leuchtkörpern, die dem Boulevard in den Abend- und Nachtstunden zu einer neuen Identität verhelfen.

- Verkehrskonzept** Um die Attraktivität von Halles Stadtkern weiter zu steigern, ist es notwendig den Anteil an innerstädtischem PKW-Verkehr zu reduzieren und die zulässige Geschwindigkeit zu drosseln. Die Vollendung der mitteldeutschen Schleife wird jedoch nur wenig zur Entlastung von Halles Verkehrsproblematik beitragen. Daher müssen neue Wege geschaffen werden, die Innenstadt weitläufig zu umfahren. Von größter Wichtigkeit ist dabei die unmittelbare Erreichbarkeit des südlichen und des nördlichen Stadtteils.
- Doppelring-system In Zukunft muss mit einer größeren Motorisierung der Bevölkerung gerechnet werden, denn trotz sinkender Einwohnerzahlen steigt die Anzahl der PKWs pro Kopf. Die Magistrale kann also nur wegfallen, wenn die längst überfällige städtebauliche Konsequenz eines doppelten Ringsystems um Halle vollzogen wird. Dafür sind weitere Saale-Brücken nach dem Vorbild anderer Flussstädte unumgänglich.
- Äußerer Verkehrsring Der äußere Ring des Doppelringsystems beginnt dabei bereits in Neustadt und nimmt den Verlauf der Eislebener Chaussee auf. Eine neue Saale-Querung führt die B80 dann weiter gen Osten auf den Südstadtring, so dass sie schließlich im Süden der Stadt auf die B91 treffen kann. Der nördliche Halbkreis schließt an der Eislebener Chaussee auf Höhe der Eislebener Straße an und verläuft in Richtung Dölauer Straße. Diese wird ausgebaut und mündet in einer Saale-Brücke auf die Trothauer Straße (L50). Damit ist der äußere Verkehrsring geschlossen und die nördliche und südliche Altstadt sind endlich auch auf dem Lageplan miteinander verbunden. Die gesamte Doppelstadt erhält somit eine Umgehungsstraße, die den Verkehr direkt auf die Bundesstraßen schleust und eine unmittelbare Erreichbarkeit für den Norden und den Süden der Stadt garantiert. Eine Entlastung der innerstädtischen Strecke der B80 ist die logische Folge.

Innerer  
Verkehrsring

Als innerer Verkehrsring wird die Struktur des alten Stadtrings entlang der ehemaligen Stadtmauer gestärkt. Hierzu sind lediglich kleinere Eingriffe nötig. So wird auch der Robert-Franz-Ring zweispurig befahrbar gemacht, um den inneren Verkehrsring zu schließen und sein ganzes Potential freizusetzen. Eine konsequente Begrünung sowie die Anlage eines Fahrradweges nach dem Vorbild Münster verdeutlicht die Ringanlage und unterstützt die innerstädtische Lebenskraft.

ÖPNV

Darüber hinaus muss ein ganzheitliches zukunftsstarkes Konzept für die Umgestaltung der Saalestadt auch den Öffentlichen Personennahverkehr mit einschließen. Trotz sinkender Einwohnerzahlen benutzen immer mehr Menschen den ÖPNV. Diesen Trend gilt es zu fördern durch ein durchdachtes System an öffentlichen Verkehrsmitteln, das durch kurze Wege mit vielen Umstiegsmöglichkeiten attraktiver für Stadtbewohner und Pendler wird.

Die Tram wird in ihrem bisherigen Verlauf durch den Entwurf nicht verändert. Dementsprechend verläuft die Trasse zwischen dem Glauchaer Platz und der Station „Am Leipziger Turm“ zwischen der nördlichen Fahrspur und dem neu angelegten Grünstreifen. Dadurch werden die einzelnen Stationen nicht nur attraktiver, sie sind auch besser zu erreichen, denn es muss in Folge der Trennung der Spuren nur noch eine Fahrbahn überquert werden. Das macht das Zusammenspiel aus Straßenverkehr und ÖPNV sicherer und bequemer.

**Städtebau**

Die stark trennende Wirkung der Hochstraße hat Halle über lange Zeit in Nord und Süd unterteilt. Eine ungleiche Entwicklung der Stadtteile war die Konsequenz. Die Stadt muss wieder zusammenwachsen können. Ein Abriss der Hochstraße bringt nicht nur eine Steigerung der Lebensqualität für die Hallenser. Er birgt auch das Potential für einen erheblichen Imagegewinn und könnte zum Nukleus einer kreativen Stadtentwicklung unter Berücksichtigung von Halles historischem Erbe werden.

Durch den Abriss von Hochstraße und solitären Gebäuden entlang der Ost-West-Achse entsteht großzügiger Freiraum. An dieser Stelle wird eine Verdichtung des Stadtraumes durch Bebauung notwendig, um eine räumliche Spannung zu erzeugen – eine Grundvoraussetzung für lebendigen Straßenraum. Von nach Effekten heischender Architektur ist dabei abzusehen. Die geplante Gestaltung ist zeitlos und bezieht sich auf die klassischen Gebäude der historischen Struktur Halles.

An den nötigen Stellen bietet dieser Entwurf Visionen für alternative Bebauungen und neue Verbindungen der nördlichen Innenstadt mit Glaucha. Im Zusammenhang mit der Neugestaltung der B80 entsteht so ein schlüssiges und repräsentatives Stadtbild. Die Schaffung attraktiven Wohnraums dient an sich bereits als Teillösung. Denn wenn mehr Menschen direkt in der Stadt wohnen sinkt der Pendelverkehr weiter. Da der Trend im Moment bereits in diese Richtung geht, muss man nun nur noch städtebaulich die Voraussetzungen schaffen. Darüber hinaus dient eine urbane Neuordnung auch der Zukunftsvision 2025 indem an zentraler Stelle Platz geschaffen wird für Bauten mit zukunftsweisender Funktion. Ein Campus für Bildung, Forschung, Kreativität und Wohnen an einer grünen Ader kann entstehen.

- Neuer Moritzzwinger** Am Moritzzwinger werden deplazierte Gebäude abgerissen. Sie stellen einen Einschnitt zu der an der Magistrale erhaltenen Bebauung dar und stören durch den Ausbruch aus der Häuserflucht die harmonische Wirkung des neuen Boulevards. Diese gleichförmige, gehaltlose Bebauung wird demnach im Entwurf durch eine abwechslungsreiche Reihung ersetzt, die sich durch eine lebendigere aber gleichzeitig zeitlose Gestaltung der Fassaden auszeichnen. Die neuen Häuser nehmen dabei wieder die Gebäudeflucht entlang der Magistrale auf. Durch die in der Erdgeschosszone vorgesehenen Ladenlokale und Restaurants wird eine geschäftige Atmosphäre an der zentralen Stadtachse geschaffen.
- Quartier am Steg** Im Quartier am Steg befindet sich nicht erst seit dem Rückbau eines der Hochhäuser eine klaffende Lücke in der Bebauung entlang der Magistrale. Die restliche vorhandene Bebauung stellt sich stadtplanerisch ziellos dar. Auch in architektonischer Hinsicht stört sie das Gefüge der Stadt und hemmt als Zeichen veralteter Bauauffassungen die Weiterentwicklung des Renommees der Stadt. Besonders in diesem Areal findet sich ein hohes Potential für eine städtebauliche Neuplanung. Die jetzigen Freiräume könnten sozialen, kulturellen und wissenschaftlichen Akteuren dienen. Auch öffentliche Stadt- und Platzräume lassen sich hier verwirklichen und nutzen dem Viertel als Stabilisatoren sowie der ganzen Stadt als Vorzeigeprojekt.

Kreatives  
Quartier

Das neue Konzept sieht einen Rückbau der zwei verbliebenen Hochhäuser vor, um an dieser Stelle eine Promenade inmitten eines kreativen Quartiers zur Verbindung der nördlichen Innenstadt mit Glaucha zu schaffen. Die neue Nord-Süd Promenade erstreckt sich von der Moritzkirche in Glaucha bis zur Lange Straße und kreuzt auf Ihrem Weg die Magistrale. Durch Ihren verkehrsberuhigten Charakter und Ihren hohen Grünflächenanteil ist sie dabei eine attraktive Verbindung der beiden Stadtteile für Fußgänger und Radfahrer. Die neue Straßenführung nimmt vorhandene Gassen auf und denkt sie weiter. So entstehen neue Wohnquartiere in lockerer Blockrandbebauung, die sich in ihrem Volumen der nördlichen Innenstadt anpassen und so einen sanften Übergang zwischen Altstadt und Neustadt kreieren. Fehlende Raumkanten der umgebenden Bebauung werden geschlossen. Außerdem erfährt der innerstädtische Raum durch neue Sichtachsen eine zusätzliche Fassung.

Ebenso erfolgt eine Neuordnung des Areals. Ein Mix aus Wohnquartieren und öffentlichen Gebäuden an dieser zentralen Stelle birgt neue Möglichkeiten der Nutzung hinsichtlich der Zukunftsplanung 2025 und belebt das vormals entseelte Gebiet. Die bislang verschenkte Fläche erweist sich als idealer Standort für eine kreative Hochschullandschaft, die studentische Quirligkeit über die Grenzen Glauchas hinaus in die Altstadt transportieren kann. Im Umkehrschluss kann dabei auch Stadtgeschichte in die neueren Siedlungsgebiete im Süden fließen.

Durch die Kombination von verdichteter Siedlungsstruktur, repräsentativer Architektur, reizvollen Grünflächen und neuem Nutzungskonzept entsteht ein geschlossenes städtisches Gesamtbild. So öffnet sich Halle dem Besucher als grüne Kreativstadt mit historischen Wurzeln. Eine Schärfung von Halles Profil ist dabei gleichbedeutend mit einem Gewinn an Attraktivität für den Tourismus.

## IV

**VISION 2025** Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass ein übergreifender Lösungsansatz nötig ist, um die Vision von Halle als Wirtschaftstandort mit überregionaler Bedeutung, sowie als umweltfreundlicher Kreativ- und Kulturstadt zu verwirklichen. Deswegen beschränkt sich dieser Entwurf nicht allein auf den Abriss der Hochstraße oder kosmetische Eingriffe von kurzer Wirkdauer. Er bietet vielmehr ein umfassendes Konzept, das alle Teile des öffentlichen Lebens einschließt.

Der Vergleich mit Lösungsansätzen anderer deutscher Städte zeigt deutlich, dass das Model „Hochstraße“ als veraltete Bauform ein Störfaktor im Stadtgefüge ist. So hat sich Hannover bereits von der Altlast der Hochstraße getrennt, ohne dass sich die Unkenrufe der Abrissgegner bewahrheiteten. Auch in Bremen antizipiert man den Abriss einer hindernden Hochstraße, die auch dort die Stadtentwicklung erheblich hemmt. Lediglich in Düsseldorf findet noch eine Debatte um die dortige innerstädtische Hochstraße, den sogenannten „Tausendfüßler“, statt. Das filigrane und elegante Erscheinungsbild dieser Konstruktion hat sie jedoch im Gegensatz zur B80 zum Sympathieträger gemacht. Zudem ist der Tausendfüßler Teil eines bauhistorisch wertvollen Ensembles und stört weder das Stadtbild noch die Verkehrsführung.

In Halle muss die Diskussion um die Hochstraße endlich zu einem Ende gebracht werden, um effektiv eine neue Perspektive für die Stadt zu schaffen. Was in Hannover bereits realisiert wurde, hat sich als erfolgreich bewährt und könnte nun ebenso in Halle umgesetzt werden. Man darf sich nicht auf Gewohnheiten ausruhen und damit kommenden Generationen die Last einer Entscheidung auf die Schultern legen. Dabei reicht eine Politik der kleinen Schritte nicht aus. Nur ein umfassendes Konzept mit visionärem Charakter kann die Zukunftsplanung 2025 verwirklichen.

Der Entwurf sieht Halle als grüne Insel mit verkehrsberuhigten Zonen und greift damit neueste ökologische und städtebauliche Tendenzen auf. Die zentrale Lage der neuen Quartiere und ihre nun mittels des ausgebildeten Ringsystems angelegte Erreichbarkeit garantieren ein Maximum an Entfaltungspotential, mit dem Halle in eine kreative Zukunft blicken kann.

Die zeitgemäß konstruierten Quartiere können sowohl Kulturstätten beherbergen und damit Halles Leitbild als Kulturstadt festigen, als auch ein intellektuelles Zentrum bilden. Ein Campus inmitten Halles belebt die innerstädtische Wirtschaft und fördert somit den Zuzug junger Leute in die Stadt. Auch eine Kombination aus Bildung und Kultur kann am neu gestalteten Standort stattfinden und macht die Stadt in jedem Fall noch attraktiver für den Tourismus. Die Ausgestaltung mit üppigen Grünflächen fördert die soziale Interaktion und hat eine Neubelebung nicht nur der anliegenden Bezirke sondern der gesamten Stadt zur Folge. Auch lassen sich die alten Stützen der nun abgerissenen Hochstraße in einer Neuverwertung als Lichtelemente umnutzen.

Imagegewinn Insgesamt dient dieser umfängliche Entwurf dem Imagegewinn der Saalestadt und macht sie gerade für die Einwohner lebenswerter. Das Konzept ist dabei so zukunftssicher wie umfassend. Städtebauliche Missstände werden behoben, Grünflächen werden geschaffen und neue multifunktionale Quartiere mit Entwicklungspotential errichtet. Gleichzeitig lässt die Konzeption auch genügend Spielraum, um auf die zukünftige Entwicklung reagieren zu können. Die Stadt gewinnt Raum für Anpassungen, egal ob Halle in Zukunft mehr Hostels braucht oder mehr Bildungsstätten.