
ALLE
FÜR
HALLE

GLIEDERUNG

1	<i>EINLEITUNG</i>	Seite 1
2	<i>ANALYSE</i>	Seite 1
2.1	Integriertes Stadtentwicklungskonzept – Leitbilder	Seite 1
2.2	Bevölkerung und demographischer Wandel	Seite 2
2.3	Bildung und Soziales	Seite 2
2.4	Wohnen	Seite 2
2.5	Kultur und Tourismus	Seite 3
2.6	Die Franckischen Stiftungen	Seite 4
2.7	Universitätsstandort	Seite 4
2.8	Wirtschaft	Seite 5
2.9	Ökologie	Seite 5
2.10	Verkehrsanalyse	Seite 6
2.11	Bürgerengagement	Seite 6
3	<i>PLANUNGSKULTUR</i>	Seite 7
3.1	Eine neue Planungskultur für Halle	Seite 7
3.2	Politik / Administrative / Kommunikative Strukturen	Seite 8
3.3	Planungspool	Seite 8
3.4	Das Café	Seite 9
4	<i>IDEENKATALOG</i>	Seite 10
4.1	Seoul – Cheonggyecheon	Seite 11
4.2	New York – High Line	Seite 11
4.3	Personennahverkehr in Hasselt, Belgien	Seite 12
4.4	Urban Farming, Berlin	Seite 12
4.5	Der Plattenbau als Passivenergiehaus und Solarkraftwerk	Seite 13
4.6	Die Adern von Jena	Seite 13
4.7	Aktionen an und um die Hochstraße	Seite 13
5	<i>SZENARIO</i>	Seite 14
6	<i>FAZIT</i>	Seite 20

EINLEITUNG

ALLE FÜR HALLE: So lautet unser Wettbewerbsbeitrag für den von der BI Hochstraße Halle an der Saale e.V. ausgerufene Ideenwettbewerb zur kreativen Stadtentwicklung Halles. Da unser Beitrag von größtmöglicher Bedeutung für die gesamte Stadtentwicklung Halles ist, stützt er sich auf eine breite Basis. Wir haben unseren Blick über die Hochstraße hinaus auf die wesentlichen Bereiche Kultur, Wirtschaft, Verkehr, Bildung, Wohnen, Demografie, Soziales und Bürgerinitiativen erweitert. Aus der umfassenden Analyse der Stadt kristallisierte sich die besondere Bedeutung der Bürgerinitiativen heraus. Halle verfügt bereits über ein breites Spektrum bürgerlichen Engagements, dessen weitere Förderung sich positiv auf zukünftige stadtplanerische Prozesse auswirken wird. Unser Wettbewerbsbeitrag zielt daher nicht nur auf die Lösung des Problems Hochstraße ab, sondern stellt eine allgemeingültiges, übergreifendes Planungskonzeptes dar, dass auf Planungen jeglicher Art anwendbar ist.

Der Titel unseres Beitrags lautet deswegen *ALLE FÜR HALLE*, dies bedeutet eine Revolution der *PLANUNGSKULTUR* hin zur Partizipation, der *IDEENKATALOG* stellt ergänzend das kreative Potenzial bürgerlicher Partizipation dar und soll Anstoß zur Diskussion geben. Der Beitrag gipfelt in dem *SZENARIO*, indem wir unser Ideal einer neuen Planungskultur auf die Hochstraße anwenden.

ANALYSE

INTEGRIERTES STADTENTWICKLUNGSKONZEPT – LEITBILDER

Die Stadt Halle hat sich über ihre gesamtstädtische Leitbilder vorgenommen, sich in folgenden Bereichen zu profilieren: als unternehmerfreundliche Stadt, als Stadt der Wissenschaften, als familienfreundliche Stadt sowie die Stärkung des Images „Stadt der Kultur und Bildung“. Weitere Ziele sind die Förderung des Imagewandels von Innen- und Außenwirkung sowie Unterstützung des kreativen Milieus. Dazu kommt das Leitbild der stark durchgrünten Stadt mit einer stärkeren Einbindung des Stadtbild-prägenden Saaletals für die Erholungsnutzung.

Die allgemeinen Ziel des Stadtumbaus in Halle beziehen sich weiterhin auf die Steigerung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit, die Gestaltung und Aufwertung städtischer Lebensqualität und die Erhaltung und Sicherung einer infrastrukturellen Ausstattung der Stadt, die sich an der veränderten Nachfrage orientiert. Die Stärkung und Aufwertung der innerstädtischen Bereiche ist dabei von besonderer Bedeutung. Dies schließt die Sanierung des Gebäudebestandes ebenso ein, wie die Verbesserung des Wohnumfeldes und die Stärkung der Zentren. Dabei steht eine nachhaltige Stadtstruktur im Mittelpunkt, die eine funktionelle und strukturelle Stabilisierung der kompakten Stadt ermöglicht.

BEVÖLKERUNG UND DEMOGRAPHISCHER WANDEL

Mit ca. 230.000 Einwohnern ist Halle die bevölkerungsreichste Stadt in Sachsen-Anhalt. Zusammen mit Leipzig bildet Halle einen wichtigen Ballungsraum im Osten Deutschlands. 1990 verzeichnete die Saale-Stadt mit 316.776 Bewohnern einen historischen Höchststand. Allerdings ging dieser bis in das Jahr 2005 rapide zurück. Aufgrund von Arbeitslosigkeit, Suburbanisierung, Geburtenrückgang und weiterer Faktoren schwand die Bevölkerung um ca. 80.000 Einwohner. Im Jahre 2007 zählte Halle noch 234.295 Einwohner, die Prognosen für das Jahr 2020 belaufen sich auf ca. 195.149 Einwohner.

<i>ALTERSSTRUKTUR</i>	HALLE	Deutschland
Mehrheit 35-60	35,6%	37,7%
über 60	26,6%	27,6%
25-35	13,1%	15%
18-25	9,7%	3,2%
15-18	3,6%	8,8%
unter 15	11,3%	8,2%

BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR

Deutsche	96,1%	91,625%
Ausländer	3,9%	8,375%

BILDUNGSSTRUKTUR

Realschulabschluss	45,6%	37,3%
Hochschulreife	32,9%	31,2%
Hauptschulabschluss	6,7%	20,5%
Kein Abschluss	13,7%	11,1%

BILDUNG UND SOZIALES

Der Bereich Bildung und Soziales wird in Halle durch verschiedenste Faktoren geprägt wie Arbeitslosenquote, Abwanderung und das Image der Gesamtstadt. Die Arbeitslosigkeit ist seit 1990 kontinuierlich gestiegen. Seit 2005 ist nunmehr erstmalig ein nennenswerter Rückgang der Arbeitslosigkeit in Halle zu verzeichnen von 21,5% auf 16,8% im Jahre 2007. Ein weiteres Problem mit dem die Stadt umgehen muss, ist die geringe Identifikation der Bürger besonders im Stadtteil Halle-Neustadt (1997: 38%). Aber selbst mit der Herausnahme von Halle-Neustadt muss Halle den Vergleich mit anderen ostdeutschen Städten scheuen. Ein Erklärungsanteil für das Phänomen der geringen Identifikation der Hallenser mit ihrer Stadt hat ihre Ursache vermutlich in der Angliederung der eigenständigen Stadt Halle-Neustadt und in der schlechten Außenwirkung der Stadt als Teil des Chemiestandorts Halle-Leuna. Dennoch hat sich die Wohnzufriedenheit innerhalb der Jahre von 1993 bis 2007 in gesamt Halle durchschnittlich um 44% erhöht, was zeigt das sich die Hallenser immer wohler in ihren Stadtteilen fühlen. Auch erlangt die Saale eine immer größere Bedeutung für die Bürger als Naherholungsgebiet und Freizeitstätte.

WOHNEN

Im Großen und Ganzen lässt sich zweifelsohne sagen, dass die Stadt und vor allem der innerstädtische Bereich sich wieder erhöhter Beliebtheit erfreuen dürfen.

Sehr beliebt hierbei sind die nördliche Innenstadt vom Markt bis an die Ludwig-Wucherer-

Straße, das Paulusviertel (besonders bei Studenten), sowie das Mediziner- und Universitätsviertel. Des Weiteren beliebt ist die südliche Innenstadt bis hin zur Pfännerhöhe. Diese Viertel sind vor allem wegen ihrer Mehrfamilienhäuser stark nachgefragt. Sehr beliebt für Einfamilienhäuser sind die Viertel Giebichenstein, Kröllwitz und das sehr zentral gelegene Mühlenwegviertel. Dieses zählt unter Immobilienmaklern auch als teuerstes Viertel. Sehr unbeliebte Viertel sind Silberhöhe, Heide-Nord und nicht zuletzt die Halle-Neustadt. Ebenfalls zu dieser Kategorie zählt nahezu alles, was östlich des Hauptbahnhofes liegt. In Halle selbst sind lediglich 13% der Wohnungen als Eigentumswohnungen gelistet. Der Rest wird meist von großen Wohnungsverwaltungsgesellschaften wie der HWG betreut. Diese wird staatlich/städtisch gefördert und betreut einen Großteil der Wohnungen in Halle. Insgesamt lässt sich jedoch ein deutlicher Trend verzeichnen, der die wachsende Beliebtheit der hallensischen Innenstadt verdeutlicht. Die Leute ziehen wieder in die Stadt und beginnen damit, diese wieder zu beleben, ihr einen urbanen Charakter zu verleihen. Hält dieser Trend an und wird er durch die Stadt eventuell noch weiter gefördert, kann die Stadt in Zukunft ihre starke Schrumpfung minimieren, wenn nicht sogar ganz stoppen.

KULTUR UND TOURISMUS

Halle (Saale) bietet ein breites Kultur- und Tourismusangebot. Bekannt ist die Stadt für ihre Händelfestspiele und ihr Halloren-Schokoladenmuseum. Die Oper Halle, diverse Theater und Museen, Kinos, der Zoo Halle, der Botanische Garten und einige Sport- und Freizeitanlagen, wie Schwimmbäder und eine Eissporthalle zählen außerdem zu Halles Kultur- und Tourismuseinrichtungen.

Den kulturpolitischen Leitbildern der Stadt kann man entnehmen, dass zukünftig nahezu jeder kulturelle Bereich, von Musik bis Sprechtheater weiter ausgebaut und gestärkt werden soll.

Ein besonderes Potential in den kulturpolitischen Leitlinien sehen wir in dem Ausbau der „Kultur in den Stadtteilen“, da sich in Halle die Stadtteile sehr unterscheiden und so sowohl einzelne Stadtteile, als auch die gesamte Stadt an sich gestärkt werden können, was für einen innerstädtischen Zusammenhalt, die Identifikation der Bewohner mit dem eigenen Stadtteil und somit auch für eine positive Außenwirkung wichtig ist.

Ein Defizit besteht darin, dass Halle sich in seinem kulturellen Angebot nicht besonders von anderen Städten in der Umgebung unterscheidet und sich vor allem nicht von einer Stadt wie Leipzig absetzen kann. Um sich kulturell und touristisch behaupten zu können, ist es für Halle wichtig, ein klares kulturelles Image zu kreieren und sich von der Konkurrenz anderer Städte abzusetzen.

Eine große Chance liegt hierbei im Wassertourismus. Die Saale bietet eine noch nicht ausgenutzte Vielfalt an Aktivitäten und eine besondere Attraktivität, sei es für Bewohner oder Besucher. Die Saale gehört zu einer der größten Stärken Halles, vor allem da sie so zentral durch die Stadt verläuft und sollte daher zukünftig stärker in die Entwicklung und Planung der Stadt mit einbezogen werden.

Hierin liegt eine klare Chance für die Stadt, ihr kulturelles und touristisches Angebot noch

zu erweitern und sich im Wettbewerb mit anderen mitteldeutschen Städten zu behaupten und einen besonderen, individuellen Ruf zu erhalten.

DIE FRANCKESCHEN STIFTUNGEN

Die Frankeschen Stiftungen wurden 1698 durch den Theologen und Pädagogen August Hermann Francke gegründet. Sie beherbergen eine Vielzahl kultureller, wissenschaftlicher, pädagogischer und sozialer Einrichtungen mit internationaler Bedeutung. Die historischen Gebäude stehen heute als weltweit einzigartiges Beispiel sozialer und pädagogischer Zweckarchitektur auf der deutschen Vorschlagsliste für das UNESCO Weltkulturerbe. Mittlerweile haben sich über 50 verschiedene Einrichtungen auf dem Stiftungsgelände etabliert, darunter vier Schulen, Institute der Martin-Luther-Universität, die Kulturstiftung des Bundes und das Deutsche Jugendinstitut. Das Areal lag früher vor der Stadtmauer, ist jedoch heute mitten im Stadtgebiet, jedoch räumlich, auf Grund der Hochstraße, von der Altstadt abgeschnitten. Es ist eine Vernetzung mit dem Stadtraum wird angestrebt die die Altstadt mit den Stiftungen und der Glauchaer Vorstadt verbindet.

UNIVERSITÄTSSTANDORT

In Halle an der Saale sind insgesamt drei Hochschulen angesiedelt.

Die größte von ihnen ist die Martin Luther Universität Halle- Wittenberg an der im Wintersemester 2010/2011 ca. 19.500 Studierenden immatrikuliert waren. Sie besteht aus dem innerstädtischen Campus um den Universitätsplatz und dem Technologiepark Weinberg Campus. Die Hochschule für Kunst und Design Halle (Saale) auf der Burg Giebichenstein ist deutschlandweit eine angesehene und bekannte Universität im kreativen Ausbildungsbereich mit circa 1000 Studierenden. Die kleinste der drei Universitäten ist die Evangelische Hochschule für Kirchenmusik, die seit 1993 staatlich anerkannt ist und von der Evangelischen Kirche in Mitteldeutschland getragen wird. In Halle ist zudem die größte Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalts mit 5,3 Millionen Bestandseinheiten angesiedelt. Die Martin Luther Universität Halle- Wittenberg teilt sich in zehn Fakultäten auf. Es gibt eine Theologische Fakultät, eine Juristische und Wirtschaftswissenschaftliche, eine Medizinische mit angegliedertem Universitätsklinikum, drei Philosophische, drei Naturwissenschaftliche Fakultäten und das Zentrum für Ingenieurwissenschaften.

Der Verein Weinberg Campus e.V. verbindet die Entwicklung von zukunftsweisenden Produkten junger, technologieorientierter Firmen auf der Basis von wissenschaftlichen Erkenntnissen, die vor Ort gewonnen werden. Auf dem Weinberg Campus werden junge Firmengründer mit interessanten Geschäftsideen unterstützt und beraten. Es soll vor allem die internationale Wettbewerbsfähigkeit und Bekanntheit sowohl des Weinberg Campus an sich, als auch der gesamten Stadt Halles mit dieser Einrichtung gefördert werden.

Dieser wichtige Forschungs- und Wissenschaftsstandort weist ein hohes Potential für die gesamte Stadt auf. Einerseits im Bildungs- aber auch im Forschungs- und Wissenschaftssektor. Die drei Universitäten Halles decken nahezu jede gängige Studienmöglichkeit ab und können sich und Halle mit ihrem breiten Spektrum durchaus im Wettbewerb mit den

anderen Universitätsstädten der Metropolregion Halle, Leipzig, Chemnitz behaupten. Halle als Universitätsstandort und Bildungsstadt bieten ein großes Potential und sollte Deutschlandweit kommuniziert werden. Dies wäre sowohl für den regionalen als auch den internationalen Wettbewerb wichtig und könnte Halle aus dem Hintergrund der Metropolregion und vor allem dem Schatten Leipzigs herausheben.

WIRTSCHAFT

Halle hat im Laufe des Transformationsprozesses nach der Wende 1990 mit einigen strukturellen Problemen im Bereich der Wirtschaft und der Beschäftigung zu kämpfen. So war Halle vorher stark industriell dominiert (vgl. Gründung von Halle-Neustadt als Arbeitersiedlung für die südlich gelegenen Leuna-Werke), vor allem die Chemie- und Lebensmittelindustrie stellten den Großteil der Arbeitsplätze. Diese beiden Industriezweige wurden durch den Strukturwandel zwar geschwächt, stellen aber heute immer noch den größten Arbeitgeber dar. So ist Halle einer der Standorte innerhalb des international bedeutsamen mitteldeutschen Chemiedreiecks.

Ergänzt werden die industriellen Branchen heute durch einen stetig wachsenden Dienstleistungssektor, der in Halle über 80.000 Arbeitsplätze stellt (Stand 2010). Diese Tertiärisierung der Wirtschaft wird vor allem an der Entwicklung der Beschäftigtenzahlen im industriellen Sektor von 55.893 (1989) zu 14.236 (2004) deutlich.

Einen besonderen Stellenwert, in Hinsicht auf potentiell Wachstum, nehmen die vielfältigen Institutionen des Bildungs- und Forschungsbetriebes in Halle ein. So ist neben der Universität vor allem der Weinberg Campus zu nennen, welcher nach Adlershof/Berlin der zweitgrößte Wissenschafts- und Technologiepark im ostdeutschen Raum ist.

Die Nähe zum Flughafen Halle/Leipzig ermöglicht eine effiziente internationale Anbindung der Stadt und damit einhergehend Standortvorteile im Bereich der Logistik, besonders des wachsenden Großkonzerns DHL. In diesem Bereich entstand in den letzten Jahren bereits eine signifikante Anzahl von Arbeitsplätzen. Prognosen zufolge sollen noch weitere 20.000 neue Arbeitsplätze folgen.

ÖKOLOGIE

Die Landesregierung Sachsen-Anhalt hat sich zum Ziel gesetzt die Umweltverträglichkeit der Energieerzeugung zu erhöhen. Hierfür werden zum jetzigen Zeitpunkt mehr als 30% des Stroms aus erneuerbaren Energien erzeugt. Aus diesem Grund zählt man Sachsen-Anhalt zu den „grünsten“ Bundesländern. Windkraft spielt dabei eine besondere Rolle, da sich in Magdeburg eine der größten Windkraftproduzenten Deutschlands befindet.

Die Energieversorgung von Halle ist auch im Vergleich zu vielen deutschen Städten umweltschonend und nachhaltig. Die Ökostromprodukte der Stadtwerke Halle fördern neue Anlagen zur Gewinnung von regenerativen Energien und schließlich zu neuen Erzeugungsstruktur ohne Atomstrom. Der Kernenergieanteil beträgt 8,5% (Bundesdurchschnitt 24,9%). Diese Einstellung der Stadt Halle ist ein Vorbild für den Rest der Bundesrepublik und auf dem guten Weg zur sauberen Energie.

Die Innovationen im Bereich der erneuerbaren Energien werden auf der Messe Energie Halle mit neuesten Technologien und Entwicklungen präsentiert.

VERKEHRSANALYSE

Durch die sinkende Bevölkerungszahl treten partiell Unterbelastungen der Infrastrukturen in einigen Stadtumbaugebieten auf. Dies betrifft sowohl den motorisierten Individualverkehr als auch den ÖPNV. Des Weiteren sinken durch die zurückgehende Bevölkerung die Einnahmen zum Unterhalt der Verkehrsinfrastrukturen. Daraus folgt die Frage nach einem möglichen Rückbau von Straßeninfrastrukturen. Da Halle als Oberzentrum in einer relativ strukturschwachen Region, aber eine hohe Zahl Einpendlern aufweist, ist insbesondere der Rückbau der großen, in die Innenstadt führenden verkehrlichen Achsen schwierig zu werten. Ein partieller Rückbau wäre nur durch eine leistungsfähige Alternative zum Auto denkbar.

Diese könnte im ÖPNV Netz der Stadt liegen, da Halle ein relativ dicht ausgebautes und stabiles Straßenbahnnetz aufweist. Dabei liegt momentan ein hohes Potenzial innerhalb der Erwerbstätigen Bevölkerung. Als Bevölkerungsgruppe mit den mit Abstand größten Weganteilen im Verkehr, ist der ÖPNV im Vergleich zum PKW deutlich unterproportional vertreten. Wie aber auch der MIV ist sind auch einige Straßenbahnlinien durch den Leerstand in einigen Stadtumbaugebieten betroffen. Dort übernehmen Busse häufig eine Zubringerfunktion.

BÜRGERENGAGEMENT

Halle war schon immer eine von bürgerlichem Engagement geprägte Stadt. Die Franckeschen Stiftungen, eine bedeutende Institution bürgerschaftlichen Engagements, beherbergen heute eine Vielzahl kultureller, wissenschaftlicher, pädagogischer und sozialer Einrichtungen und sind von großer Bedeutung für die Entwicklungsgeschichte und die Identität der Stadt Halle. Kommunikation und Resonanz waren auch Thema der IBA Sachsen-Anhalt 2010, ein Beispiel hierfür ist das Glaucha-Projekt in Halle. Hier wurde in enger Zusammenarbeit mit Zivilgesellschaftlichen Institutionen wie dem Verein Postkult e.V. innerhalb kürzester Zeit eine Aufwertung des zuvor von Abwanderung und hohem Leerstand betroffenen Quartiers erreicht, welche sich hauptsächlich auf Ehrenamt stützt. Der als „Glaucha-Effek“ bekannte Prozess, soll nun – unterstützt von der Stadt - in weitere Quartiere getragen werden soll. Ein weiteres Beispiel der Relevanz bürgerlichen Engagements ist „Dialogforum Bürgerschaftliches Engagement“ zu dem die Freiwilligen-Agentur Halle-Saalkreis zusammen mit der Heinrich-Böll-Stiftung und dem Hallensischen Strategiekreis Bürgerschaftliches Engagement am 02.06.2009 einluden, um mit interessierten Bürgern, Stadträten und verantwortlichen aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft Strategien zur Förderung bürgerschaftlichen Engagements zu diskutieren. Halle zählt heute mehr als 125 Bürgerinitiativen und Vereine: Arbeitskreis Innenstadt, BI Hochstraße Halle Saale, BI Hochhäuser Riebeckplatz, Bürgerinitiative Osttangente, City-Gemeinschaft Halle e.V., Elektrosmog Halle, Freunde der Fontäne, Freunde der Stadt-

bibliothek Halle e.V., Freiwilligen-Agentur Halle-Saalkreis, Haushalten, Historische Rathausseite Halle (Saale), Keine Giftmüll-Region Halle, Kreisverband der Gartenfreunde Saalkreis e.V., BI Paulusviertel e.V., Peißnitzhaus e.V., Protest gegen Fluglärm Halle Ost, Verkehrswacht Halle sind nur einige, die sich in besonderer Art und Weise mit der Steuerung des öffentlichen und/oder gebauten Raumes beschäftigen.

PLANUNGSKULTUR

EINE NEUE PLANUNGSKULTUR FÜR HALLE

Politische Beteiligung ist die Grundlage jeder Demokratie. Die derzeitige Entwicklung zeigt aber in eine andere Richtung: der Bürger distanziert sich zunehmend von den bestehenden Strukturen der Politik. Politikverdrossenheit hat in Deutschland wieder Konjunktur. Parallel beobachten wir eine ganz andere Entwicklung, die sich nicht auf die Bundesrepublik beschränkt. Die jüngsten Ereignisse im Nahen Osten, der Umbruch der arabischen Welt, die Demonstrationen zehntausender in Spanien und Griechenland zeigen das Bedürfnis der Menschen nach sozialer Gerechtigkeit, nach wahrer Demokratie. So wie der Funke des Aufbruchs von einem Land zum nächsten übersprang und die Bilder von tausenden Menschen auf der Straße um die Welt gingen und beflügelten, hat sich auch in Deutschland eine neue Strömung etabliert. Es ist wieder modern auf die Straße zu gehen und seine Rechte der Mitbestimmung einzufordern. Nicht zuletzt haben die Bürger bei Stuttgart 21 und dem Atomausstieg gezeigt, dass Fachdiskussionen, Planung und Entscheidungsprozesse nicht allein der Politik und der Wirtschaft vorenthalten sind, sondern vielmehr Sache des Volkes sein sollten. Taktvoll wurde der Begriff des „Wutbürgers“ geschöpft, wobei möglicher Weise „demokratisch denkender Mensch“ treffender gewesen wäre, da die Aktivität jedes einzelnen absolut substantiell für unser politisches System ist. Dies zeigt sich besonders in Halle.

Wie wir in der Analyse bereits festgestellt haben besitzt Halle eine breite, vielschichtige Basis bürgerlichen Engagements, Halle war damals wie heute schon immer eine von bürgerlichem Engagement getragene Stadt. Allein die Zahl der Bürgerinitiativen und Vereine die sich aktiv in stadtentwicklungspolitische und städtebauliche Diskussionen einbringt ist enorm. Angesicht leerer Kassen und Haushaltskürzungen, angeheizt durch demografische und wirtschaftliche Schrumpfungsprozesse besonders in den neuen Bundesländern, wird sich der Staat und die Stadt in Zukunft immer mehr auf bürgerliches Engagement stützen müssen. Es ist nun Aufgabe der Politik, den Ruf und die Dringlichkeit eines neuen Politikverständnisses, eines neuen Planungsverständnisses, den Ruf nach Bürgerbeteiligung zu hören und mit neuen Methoden der Integration und der Partizipation zu reagieren. Hierin sehen wir Potenzial für eine kreative Stadtentwicklung in Halle bis zum Jahr 2025 und darüber hinaus. Dies kann auch als Chance verstanden werden sich als Modell für den Ostdeutschen Raum zu profilieren, was sich wiederum auch auf die Außenwirkung der Stadt positiv auswirken würde. Wir fordern daher eine breit angelegte Diskussion hin

zu einer Revolution der Planungskultur!

POLITIK/ ADMINISTRATIVE/ KOMMUNIKATIVE STRUKTUREN

Ein Planungsmodell, das langfristig die Identifizierung der Bürger mit ihrer Stadt durch eine echte Bürgerbeteiligung stärken will, erfordert, um seine volle Wirkung zu entfalten, eine nachhaltige Änderung der administrativen und politischen Strukturen. Folglich muss sich das Selbstverständnis der Stadtverwaltung und Regierung ändern. Wo heute noch „für den Bürger“ geplant wird, muss morgen „durch den Bürger“ geplant werden.

Die Parteien als Vorbilder der Meinungsbildung werden, nicht zuletzt aufgrund der immer effizienteren Kommunikationsstrukturen, abgelöst durch die direkte Einwirkung der Bürger. Diese in ganz Deutschland wahrnehmbare Tendenz verlangt, dass die Verwaltung den Bürgern auf Augenhöhe begegnet. Die Exekutive darf sich nicht mehr als selbstständig agierende Einheit betrachten, sondern muss stützende Struktur für bürgerliches Engagement werden, ein Dienstleister für den Bürgerwillen. Die Verwaltung steht dem Bürger mit Fachkenntnis und Expertenwissen bei der Durchsetzung seiner Ideen zu Seite.

PLANUNGSPOOL

Der Planungspool ist Kernelement der neuen progressiven Planungskultur Halles, bei welcher der Dualismus von Verwaltung auf der einen und Bürger auf der anderen Seite aufgelöst wird. Der Planungspool ist grundsätzlich ein Verzeichnis aller Planungsvorhaben, die in der Stadt Halle entstehen und die sowohl von Bürgern, Initiativen und Vereinen, in Form von Planungsvorschlägen, als auch von der Stadt als Planaufstellungsbeschluss eingebracht werden können und von der Baulücke bis zu Flächenplanungen alle Ebenen umfassen sollen. Von der Wertigkeit her wird nicht zwischen städtischen und zivilen Vorhaben unterschieden. Einreichungen sind nach ihren Auswirkungen räumlich kodiert und werden in den ihnen entsprechenden Planungsräumen an alle Bürger kommuniziert, sowohl virtuell als auch konventionell über Aushänge und Planungscafés.

In einem festgelegten Zeitraum finden sich Interessierte in Planungsgruppen, welche die Entwicklung der Planungsidee steuern. Diese bilden sich selbstständig und wählen einen Moderator, der sowohl vonseiten der Stadt als auch der Bürgerschaft kommen kann, den Prozess neutral leitet und als Vorsitz funktioniert. Bei größeren Planungen ist eine Moderatorengruppe anzuraten. Vonseiten der Stadt muss nun die Rechtssicherheit bzw. Möglichkeit der Planung in dem betroffenen Gebiet bestätigt werden, anderweitig ist die Stadtverwaltung nicht zwingend einzubinden, natürlich steht ihr aber die Beteiligung als gleichberechtigtes Mitglied der Planungsgruppe frei.

Es ist nun Aufgabe der Planungsgruppe, den Planungsprozess anzustoßen und Konzepte zu entwickeln, was unter Verwendung von für die jeweilige Planung angemessenen partizipativen Instrumenten (Planungscafé/ Charrette/...) und unter größtmöglicher Öffentlichkeitsbeteiligung und Transparenz geschehen sollte.

Je nach angewandeter Methode entstehen in der Planungsphase ein oder mehrere Planungen, welche über einen Abwägungsprozess innerhalb der Planungsgruppe in einem

finalen Planvorschlag münden, der durch Fachkräfte in rechtsgültige Pläne übersetzt wird und über den letztendlich in dem ihm zugeordneten Planungsraum öffentlich und unter Beteiligung aller Bürger abgestimmt wird.

Bei der Finanzierung von Vorhaben können die Planungszellen auf verschiedene Modelle zurückgreifen. Denkbar wäre beispielsweise ein Verfügungsfonds, in welchen Bauherren, Investoren sowie Eigentümer einzahlen, welche von Planungen in einem Gebiet profitieren. So könnten Gewinne aufgrund von Gebietsaufwertungen durch bürgerliches Engagement, so geschehen zum Beispiel in Glaucha, weitere Planungen in dem betroffenen Gebiet ermöglichen. Alternativ müsste die Stadt einen bestimmten Anteil der eingegangenen Steuergelder, der ja auch heute schon für die Planungen der Stadt aufgewandt wird, für die neue Planungsstruktur auf Bürgerebene aufwenden.

DAS CAFÉ

Die Planungscafés, die über die Stadt verteilt werden, folgen einem gemeinsamen Konzept. Sie sind in zwei Hauptnutzungen aufgeteilt. Einmal sind es normale Cafés, die von jedem genutzt werden sollen, unabhängig von einem Interesse an der Planung und Entwicklung der Stadt. Sie sollen Kunden anlocken, die durch den Aufenthalt in dem Café mit der Planung in Berührung kommen. So soll das Interesse des ein oder anderen geweckt werden, ohne dass eine Notwendigkeit oder gar einen Zwang entsteht sich mit der Funktion des Cafés als Planungsort auseinander zu setzen. Zum anderen sind sie natürlich die spezielle Anlaufstelle für die Bürgerinitiative und weitere interessierte und engagierte Bürger.

Es wird Computer mit einem Internetzugang geben, um vor Ort Recherche betreiben zu können. Es muss ausreichend Platz vorhanden sein, um auch in Gruppen zusammen kommen zu können und sich Pläne anzuschauen und auch an ihnen zu arbeiten, sowie Stellwände oder andere Möglichkeiten diverse Zeichnungen aufzuhängen. Zudem sollte es auch einen abgetrennten Bereich geben, um gegebenenfalls auch in ruhigerer Atmosphäre arbeiten und diskutieren zu können.

Regelmäßig müssen Mitarbeiter der Stadt die Cafés besuchen, um sich auf den neusten Stand zu bringen, was dort behandelt wird und den Besuchern Informationen über die aktuelle Lage und künftige Vorhaben der Stadt zu geben. Die Cafés sind auch ein wichtiger Bestandteil des Planungspools. Hier wird konkret an Planungen und Entwicklungen gearbeitet.

Regelmäßige Veranstaltungen in den Cafés sind angestrebt. Natürlich sind auch Stadtplaner, Architekten, Landschaftsplaner etc. immer herzlich willkommen die Cafés zu besuchen, mit den Bewohnern zu diskutieren, Tipps und Anreize zu geben. Zusätzlich soll es aber konkrete Veranstaltungen geben, bei denen bekannte Planer, Architekten aber auch Soziologen eingeladen werden, um über ihre Arbeit, aber auch das Gebiet der Planung im Allgemeinen zu sprechen. So sollen die Bewohner informiert und angeregt werden.

In den Planungscafés wird sich sowohl jeweils mit dem eigenen Stadtteil, in dem sich das Café befindet beschäftigt, als auch mit der gesamten Stadt. So sollen die einzelnen

Stadtteile in sich gestärkt werden und einen Anlaufpunkt bekommen, wo ihre speziellen Belange behandelt werden, aber auch das Verständnis und die Aufmerksamkeit für die gesamtstädtische Entwicklung an sich gefördert werden. Es geht darum seinen Stadtteil zu entwickeln und zu stärken, sodass sich die Bewohner dort wohl fühlen, sich damit identifizieren und wissen, dass sie selbst ihren Stadtteil mitgestalten können, aber die Stadt als Ganzes nicht aus den Augen verlieren, da so auch der Zusammenhalt und das Zusammenwachsen der einzelnen Viertel und somit der Stadt wächst.

Die Cafés sind eine Institution, die allen Bewohnern und Besuchern der Stadt offen stehen und eine lockere Café-Atmosphäre mit realer Stadtplanung und -entwicklung verbinden. Es muss klar sein, dass es sich keinesfalls um eine einfache Freizeitbeschäftigung handelt, sondern um die konkrete Planung der Stadt, an der sich jeder Bewohner beteiligen kann.

Die vier Planungscafés werden über die Stadt verteilt, um sie aus möglichst jedem Stadtteil problemlos zu erreichen. So wird es ein Planungscafé in Halle-Neustadt im Neustadt-Centrum geben. Die Lage am Einkaufszentrum ermöglicht eine hohe Beteiligung durch Laufkundschaft und ist problemlos mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus, Tram und S-Bahn) zu erreichen. Ein weiteres an der Vogelweide wird den Bereich der Südstadt abdecken. Ein Planungscafé am Marktplatz erklärt sich durch zentrale Lage, optimale Verkehrsanbindung und viele Bürger von selbst. Ein letztes Planungscafé am Reileck würde den Bereich vom Paulusviertel bis nach Trotha abdecken.

IDEENKATALOG

EINLEITUNG

Als logische Ergänzung zum unserem neuartigen Planungskonzept, welches dargestellt worden ist, möchten wir einige Anregungen in Form eines Kataloges von Ideen geben.

Wir verstehen diese Ideen hauptsächlich als Impulse, die dabei helfen eine öffentliche Diskussion über die Entwicklung und die Planungen der Stadt Halle anzustoßen. Als Grundlage dieses Prozesses dient unsere Annahme durch provokante Ideen einen Diskurs zu provozieren. Diese Etablierung und die Intensivierung von Diskussions- bzw. Diskurskultur ist Kernpunkt einer bürgernäheren Stadtentwicklung.

Der Ideenkatalog ist teils aus Ideen nach dem best-practice-Prinzip und teils aus eigenen Ideen aufgebaut. Diese Ideen sind als Reaktionen auf verschiedene Problematiken, welche in Halle auftreten und teilweise im Analyseteil vorgestellt wurden, zu verstehen. So sind zum Beispiel verschiedene Herangehensweisen an die Thematiken „Hochstraße“ und „Post-Hochstraße“ auf internationaler Ebene dargestellt.

SEOUL – CHEONGGYECHEON

Der Fluss Cheonggyecheon in Seoul wurde ab 1958 bis zur Fertigstellung der mehrspurigen Hochstraße „Cheonggye Elevated Highway“ 1976 komplett überdeckt. So war die Hochstraßenkonstruktion insgesamt ca. 6 Kilometer lang und zwischen 50 und 80 Meter breit.

Unter verschiedenen Gesichtspunkten, aber vor allem unter der Berücksichtigung ökologischer Aspekte und dem Leitziel der Stärkung des Stadtzentrums wurde eine alternative Nutzungsmöglichkeit des Areals angestrebt, welche dann ab 2003 konkret geplant wurde. So wurde die Hochstraße abgerissen und der darunter versiegelte Fluss Cheonggyecheon wieder freigelegt. Dieser war jedoch in der Zwischenzeit quasi ausgetrocknet, das heißt er verfügt über beinahe keinerlei natürlichen Wasserzufluss mehr und muss heutzutage fast ausschließlich künstlich mit Wasser gespeist werden.

Im September 2005 wurde der Flusslauf dann wieder für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht und gilt heute als grüne Lunge der Megacity Seoul. Entlang des früheren Laufes der Hochstraße ist eine von Grün dominierte Flaniermeile entstanden, an der Eltern mit ihren Kindern im Fluss spielen und ältere Menschen am neu geschaffenen, innerstädtischen Ufer spazieren gehen.

Durch die Einspeisung von sauberem Wasser hat man in dem Fluss nach einiger Zeit auch für verschiedenste Fisch-, Vogel- und Insektenarten einen natürlichen Lebensraum geschaffen. Insgesamt ist es durch den Abriss einer mehrspurigen Hochstraße und die Schaffung eines künstlichen Flusslaufes mit Uferbereichen gelungen, die stadträumliche Qualität eines öffentlichen Raumes in eine völlig neue Dimension zu heben.

HIGH LINE, NEW YORK

Eine weitere Möglichkeiten mit einer Hochbahntrasse mitten in der Stadt um zu gehen, ist diese still zu legen und zu einer attraktiven Parkanlage um zu nutzen. Dieses Beispiel wurde in New York, Manhattan realisiert.

Die Straße besteht seit Anfang des 20. Jahrhunderts, verläuft auf West Manhattan und verbindet die dort befindlichen Gewerbegebiete mit den anderen Stadtteilen. Aufgrund von vielen Verkehrsunfällen wurde beschlossen die Straße im Jahr 1929 im Rahmen einer Stadterneuerung hoch zu legen. In den 50ern verlor der Schienenverkehr mehr und mehr an Bedeutung, sodass in den 60ern bereits erste Abschnitte abgerissen worden sind. Die benachbarten Betriebe wollten ihre Grundstücke erweitern und die Straße völlig abreißen lassen. Jedoch gegründet sich eine Initiative aus Anwohner, welche für den Erhalt der High Line kämpften und ihre Ziel im Jahr 1999 erfolgreich durchsetzten.

Die Initiative schlug für die stillgelegte Anlage einen öffentlichen Park vor und fand unter breiten Schichten der Bevölkerung sowie Prominenten als auch Fachplanern eine große Unterstützung. Daraufhin beschloss die Stadt New York die Initiative finanziell zu unterstützen. Etwa 70% der Kosten für den zweiten Bauabschnitt (von drei insgesamt) wurde durch Spenden von gemeinnützigen Organisationen, wie zum Beispiel „Friends of the High Line“, getragen.

Das Besondere an diesem Projekt ist die Bearbeitung in mehreren Bauabschnitten. Die Anwohner und Interessierte haben bei diesem Projekt aus eigener Initiative partizipativ mitgestaltet und setzen somit ein Beispiel für andere Städte.

PERSONENNAHVERKEHR IN HASSELT, BELGIEN

Der Personennahverkehr in der flämischen Stadt Hasselt basiert auf dem Prinzip des Nulltarifs, was bedeutet, dass sämtliche Busfahrten kostenlos benutzbar sind.

Vor dem 1. Juli 1997 verkehrten lediglich 8 Stadtbusse auf 2 Linien. Hierbei nutzten etwa 1.000 Menschen täglich diesen Service. Es sollte ein dritter Stadtumgehungsring gebaut werden, jedoch war diese Maßnahme umstritten, da bereits der zweite Ring aus den 1980er Jahren nicht die gewünschte Entlastung brachte. Zu den Maßnahmen, die innerhalb dieses Projektes getroffen wurden, gehört vor allem die Eindämmung des Autoverkehrs. Hierfür wurden 800 Parkplätze in der Stadt abgeschafft und auf den verbliebenen die Parkkosten drastisch erhöht (1€ pro angefangene Stunde, danach 10€ pro halben Tag). Die Parkeinnahmen werden direkt in den öffentlichen Verkehr investiert. Außerdem wurde das Bussystem ausgebaut, und zwar auf 46 Busse und 11 Linien. Durch die pragmatische Taktung der Busfahrzeiten stieg die Zahl der Fahrgäste auf 12.000 täglich.

Dies hatte autofreie Einkaufstraßen, sowie eine verkehrsberuhigte Innenstadt zur Folge. Außerdem herrscht nun eine höhere Verkehrssicherheit. Ebenfalls konnten vierspurige Straßen auf zweispurige zurückgebaut werden, da diese auf Grund des zurückgehenden Autoverkehrs nicht mehr benötigt wurden. Die Touristenzahlen stiegen um 30%, was eine Steigerung der Umsätze im Einzelhandel zur Folge hatte.

Dieses Konzept hat gezeigt, dass mit einigen wenigen Maßnahmen und Investitionen das Gesicht einer ganzen Stadt verändert werden kann.

URBAN FARMING, BERLIN

Die Idee des Urban Farming stammt aus Amerika und stellt eine Idee dar, innerstädtische Brachflächen um zu nutzen und urbaner zu gestalten. Des Weiteren soll die Möglichkeit für die Stadtbevölkerung gegeben sein, sich durch Anbau von Lebensmittel selbst zu versorgen und Produkte zu verkaufen. Gartenprojekte dieser Art sind jetzt auch vermehrt in Deutschland zu finden wie der „Prinzessinnengarten“ in Berlin, der ein Vorzeigebispiel geworden ist.

Der „Prinzessinnengarten“ liegt am südöstlichen Rand des Moritzplatzes in Kreuzberg und war vor zwei Jahren (Juli 2009) noch eine industrielle Brachfläche. Durch die Gruppe Nomadisch Grün wurde der triste Ort zu einem nutzbaren, lebendigen Oase verwandelt. Das Gartenprojekt produziert nicht nur lokale Lebensmittel, die verkauft werden, sondern schafft auch einen Raum für urbanes Leben an dem gearbeitet, entspannt und geplaudert werden kann.

Das Prinzip des Urban Farmings wäre ebenfalls mit geringen Aufwand in Halle um zu setzen, da viele Brachflächen in der Stadt vorzufinden sind und diese auf eine ansprechende Nutzung warten. Die positiven Effekte wären eine Verschönerung der öffentlichen Räu-

me in den Stadtquartieren und durch die direkte Mitarbeit der Bürger kann Identifikation geschaffen werden. Weiterhin kann durch diese Art des Umganges mit Brachflächen ein Grünes Image für die Gesamtstadt entwickelt werden.

DER PLATTENBAU ALS PASSIVENERGIEHAUS UND SOLARKRAFTWERK

Seit den letzten Jahren wird im Neu- und Umbau von Wohnhäusern vermehrt auf Standards von Passivhaus und Niedrigenergieprojekten zurückgegriffen. Dabei steht vor allem neben der Nutzung von Solarenergie zur Strom- und Warmwassergewinnung, auch die energetische und gleichzeitig ästhetische Modernisierung des Gebäudes im Vordergrund. Beispiele für Plattenbauten finden sich in vielen Städten wieder, so u.a. auch in Jena, Cottbus oder Guben. Das Projekt SOLANOVA der Universität Kassel beschäftigte sich 2003 erstmals praktisch mit der finanziell günstigen Realisierbarkeit von Passivenergiestandards für ganze Plattenbausiedlungen. Ein anderes, aber leider noch nicht realisiertes Beispiel stellt die Idee des zu einem Solar-/Windkraftwerk ausgebauten Plattenbaus dar. Hierbei werden auf den Fassaden und Dächern unbewohnter Plattenbauten großflächig Solarmodule angebracht. Zusätzlich werden viele kleinere Windkraftanlagen auf den Dächern installiert.

Vor allem in Silberhöhe und Neustadt könnte der energetische Umbau eine alternative zum stetigen Rückbau darstellen. So kann in diesen Stadtteilen neben der nachhaltigen Entwicklung auch ein neues Image mit höherer Attraktivität und neuer Identifikationspunkte geschaffen werden. Dabei darf es aber nicht zur Verdrängung der momentanen Einwohner durch eine enorme Erhöhung der Mieten kommen.

DIE ADERN VON JENA

„Die Adern von Jena“ ist ein Projekt, das 2004 von einer Weimarer Bauhaus-Studentin der Europäischen Urbanistik initiiert wurde. Gestartet wurde das Projekt mit einem studentischen Ideenwettbewerb, wobei das Ziel, die langfristige, partizipative Aufwertung und Umgestaltung der oberirdischen Fernwärmeleitungen, sowie der Umgebung der Stadtinfrastruktur, war. Die Bürger wurden aufgerufen, die vermeintlich „hässlichen“ Rohre in ihrer Stadt durch eigene Ideen zu gestalten. Durch die große Mitwirkungsbereitschaft und Eigeninitiative der Jenaer etablierten sich die Adern zu einem stadtbildprägenden Element, das viel Zustimmung findet. Konkret bedeutet das für Halle, dass die Hochstraße für die Hallenser zu einem positiven Wahrzeichen und verbindenden Element der Stadtteile werden könnte, ähnlich wie in Jena die Fernwärmeleitungen. Ebenfalls könnte durch eine partizipative Gestaltung der Hochstraße eine identitätsstiftende Wirkung für die Bürger geschaffen werden.

AKTIONEN AN UND UM DIE HOCHSTRASSE

Um der Hochstraße ein attraktives Aussehen zu verpassen könnte eine Versteigerung einzelner Pachtflächen stattfinden. Hier würden die Bürger durch ihre Gestaltung partizipieren können.

Allgemein könnte die Hochstraße durch die Einführung einer Umweltzone entlastet werden, dies könnte durch eine verlängerte Ampelzeit zusätzlich verstärkt werden. Hierdurch würde auch der Trennung der beiden Stadtteile durch die Hochstraße entgegen gewirkt werden. Dieses Entgegenwirken wiederum könnte durch weiter temporäre Installationen verstärkt werden. Beispielsweise Geschwindigkeits-Hügel in geringer Dichte oder ein 100 Meter breiter Zebrastreifen. Die temporäre Installation eines Vorhangs an der Hochstraße könnte den Bürgern das Problem der Trennung verdeutlichen. Um an Sonntagen einem hohen Verkehrsaufkommen entgegen zu wirken, könnten Ampeln auf der Hochstraße installiert werden, die zugleich dem Bürger seine Stadt mit Sightseeing-Wegweisern näher bringen. Außerdem würde die unangenehme Taktung der Ampelschaltungen dazu führen, dass man auf andere Strecken ausweicht, was eine auf lange Zeit gesehene Entlastung der Hochstraße zur Folge hätte.

SZENARIO

PROTOKOLL: UMPPLANUNG DER HOCHSTRASSE MIT NEUER PLANUNGSKULTUR

ANSTOSS EINER NEUEN PLANUNG

Bürgerinitiative Contra Hochstraße plädiert am 20.01.2012 für den Abriss der Hochstraße
Planungsidee wird in den Planungspool gegeben

Bürgerinitiative Contra Hochstraße setzt den Termin für die erste Diskussionsrunde für den 13.03.2012 fest. Werbung und Informationen werden veröffentlicht

ERSTE SITZUNG

Anwesenheit

Bürgerinitiative Contra Hochstraße, einige interessierte Bürger, Vertreter der Stadt
→ über Internet-Live-Übertragung nehmen weitere Bürger Teil

Top 1

Sprecher der Bürgerinitiative Contra Hochstraße begrüßt die Anwesenden und leitet die Wahl des Moderators ein.

Top 2

Heinz Willbert Stadtplaner aus Leipzig wird von den Anwesenden gewählt und übernimmt die Leitung der Veranstaltung.

Top 3

Die Bürgerinitiative Contra Hochstraße erklärt ihre Gründe für die Forderung nach einem Abriss der Hochstraße:

mangelhafte Ästhetik
 Lärm- und Schadstoffimmissionen entstehen
 Instandhaltungskosten sind zu hoch und Geldverschwendung
 stellt negatives „Wahrzeichen der Stadt“ da
 Notwendigkeit der Hochstraße wird hinterfragt
 Stadt wird durch die Hochstraße geteilt

→ Einwürfe durch Bürger

Carla Franke: „Aber ich fahre jeden Tag mit dem Auto da lang, die kann nicht abgerissen werden!“

Pierre Marion: „Das ist doch ein Wahrzeichen von Halle! Die kennt jeder!“

Moderator „Darf ich um Ruhe bitten. Vor Wortbeiträgen bitte melden!“

Daniela Harnisch, Vertreterin der Stadt: „Die Hochstraße wurde damals ja nicht umsonst gebaut. Sie hat eine wichtige Aufgabe und ist nach wie vor unentbehrlich.“

Peter Walter, Mitglied BI CH: „ Damals war die Hochstraße vielleicht notwendig, aber wir sind heute auf einem ganz neuen Stand und haben neue Möglichkeiten für Verkehrslösungen, wir müssen in die Zukunft denken!“

Thomas Grone: „Es gibt noch eine Bürgerinitiative Pro Hochstraße. Wir werden beim nächsten Treffen unsere Gegenargumente vorbringen.“

Top 4

Die Sitzung wird durch Heinz Wilbert geschlossen, es wird sich auf einen neuen Termin am 26.08.2012 geeinigt.

ZWEITE SITZUNG

Anwesenheit:

BI Contra Hochstraße, BI Pro Hochstraße, einige interessierte Bürger, einige Vertreter der Stadt, Fritz Klinkhammer von der BI Organisation Hochstraßenfest, Gunter Heller von der Forschungsgruppe neuer Verkehrskonzepte mit Standpunkt auf dem Weinberg campus (von BI CH eingeladen), ein Paul Meier vom ADVC (Allgemeiner deutscher Verkehrsclub, von BI ProH eingeladen),

→ durch Internet-Live-Übertragung nehmen weitere Bürger teil

Top 1

Teilnehmer erklären, was in der Zwischenzeit seit der ersten Sitzung passiert ist:

In den Planungscafés:

Contra Hochstraße hat sich beraten, wie mit dem hohen Gegendruck umgegangen werden kann

Pro Hochstraße hat Gegenargumente formuliert

einige Bürger haben sich in den Planungscafés informiert, Vorschläge gebracht und sich aktiv an der Diskussion beteiligt

beide Initiative haben Befürworter unter der Bevölkerung gefunden, neue Mitglieder sind beigetreten

Top 2

Bürgerinitiative Pro Hochstraße stellt sich und ihre Argumente vor:

Hochstraße wichtig für einen reibungslosen Verkehrsfluss

hohes Verkehrsaufkommen kann ohne Hochstraße nicht getragen werden

schnelle Verbindung von Innenstadt u Neustadt garantiert

charakterisiert Urbanität

Kosten für den Abriss wären zu hoch

bildet Erkennungsmerkmal / Identität Halles

Top 3

Paul Meier vom ADVC stellt Notwendigkeit der Hochstraße dar:

Motorisierter Individualverkehr (MIV) wird in Zukunft eher zu als abnehmen

immobilere Menschen, z.B. ältere Menschen sind auf das Auto angewiesen

durch Wegfall der Hochstraße würde, durch Überlastung der anderen Straßen ein erhöhtes Unfallrisiko entstehen

Top 4

Fritz Klinkhammer von der Bürgerinitiative Organisation Hochstraßenfest erzählt von Erfahrungen durch das Fest:

Hochstraßenfest war ein Erfolg, ganz Halle war angetan und hat sich beteiligt,

Verkehrskollaps ist ausgeblieben

durch rücksichtsvolleres Verhalten aller Verkehrsteilnehmer, kann sowas auch dauerhaft funktionieren. auch Gegner im Vorhinein, haben später Veranstaltung gelobt

Heiner Geißen per live Internetschaltung: „Aber wie stellen Sie sich die Anbindung an Halle Neustadt vor? An einem Tag mag das ja vielleicht funktionieren, aber langfristig?“

Gunter Heller vom Forschungsbereich neuer Verkehrskonzepte (FNV):

„Es gibt in Halle ein sehr gutes ÖPNV-Netz, das eine schnelle und flexible Anbindung zu jeder Zeit gewährleistet. In Zukunft sollte es eher einen Fokus auf einen weiteren Ausbau dieses Netzes geben, als auf eine Entwicklung des MIV. An dieser Stelle muss ich auch Herrn Meier widersprechen! Wir entwickeln uns weg vom Auto und hin zur nachhaltigen

Fortbewegung!“

Peter Zander Mitglied der Initiative Pro Hochstraße: „Sie sprechen immer von der Zukunft, aber wir leben im Heute und da kann der Verkehr ohne Hochstraße eben noch nicht funktionieren.“

Moderator Heinz Wilbert bricht die Sitzung ab.

Begründung: Tumult, keine Einigung zu erwarten.

Es wird sich auf einen neuen Termin am 12.01.2013 geeinigt.

DRITTE SITZUNG

Anwesenheit:

BI pro und BI contra Hochstraße, Anhänger der Grünen Hochstraße, verschiedene Vertreter der Stadt, Stadtplaner,

→ durch Internet-Live-Übertragung nehmen weitere Bürger Teil

Top 1

Teilnehmer erklären, was in der Zwischenzeit seit der zweiten Sitzung passiert ist:

In den Planungscafés:

hitze Diskussionen wurden in den Planungscafés weitergeführt

weiteres Beitreten zu Pro oder Contra Hochstraße

Entstehung einer dritten Meinungsgruppe: zur Begrünung der Hochstraße

Top 2

Grüne Hochstraße stellt sich und ihre Absichten vor:

Erkennen: Abriss zu teuer, Hochstraße als Wahr- und Erkennungszeichen Halles wichtig, aber jetziger Zustand unbefriedigend

Kann so nicht erhalten werden

Idee: Begrünen der Hochstraße, Vorbild New York

Top 3

Es werden drei klare Meinungsparteien gebildet:

1. Pro Hochstraße
2. Contra Hochstraße
3. Grüne Hochstraße

Top 4

Letzte Chance zur Bildung neuer Meinungsparteien durch Anwesende, ansonsten weitere Diskussion nur noch unter den drei Parteien

→ Es werden keine weiteren Gruppen gebildet

Top 5

Die Sitzung wird durch Heinz Wilbert geschlossen, es wird sich auf einen neuen Termin am 06.09.2013 geeinigt.

VIERTE SITZUNG

Anwesenheit:

BI Pro Hochstraße, BI Contra Hochstraße, Grüne Hochstraße, viele Bürger, Vertreter der Stadt, ein Stadtplaner

→ durch Internet-Live-Übertragung nehmen weitere Bürger Teil

Top 1

Teilnehmer erklären, was in der Zwischenzeit seit der zweiten Sitzung passiert ist:

In den Planungscafés:

intensive Arbeit an allen drei Konzepten

Aktion von BI Contra Hochstraße: Zuhängen der Hochstraße mit Vorhängen, um Barrieren-Charakter sichtbar zu machen → große Aufmerksamkeit in der Bevölkerung

Top 2

Pro Hochstraße stellt Konzept vor:

besteht auf Bestehen der Hochstraße → Notwendigkeit und Auslastung

→ Anbindung von Halle Neustadt

Top 3

Contra Hochstraße stellt Konzept vor:

Aktion hat gezeigt, wie sehr Hochstraße die Stadt zerschneidet, → großes Risiko, wollen wieder eine Stadt

erstmal sechs Monate Testphase → Maut auf der Hochstraße um zu sehen ob und wie Verkehr ausweicht (dadurch auch Einnahmen für Abriss?)

ÖPNV muss attraktiver gemacht werden, Vorbild Belgien, kann auch umsonst funktionieren, Hochstraße wird abgerissen

Anmerkung: Hohes Interesse an der Idee der „Grünen Hochstraße“

Top 4

Grüne Hochstraße stellt Konzept vor:

von den vier Spuren, werden erstmal 2 weggenommen, die zu Grünflächen werden

Hochstraße wird Zone 30, erstmals zugänglich für Fußgänger, die Stadt aus neuer Perspektive sehen können (Kostenaufteilung → nicht alles auf einmal)

Hochstraße wird komplett begrünt, zu einer Parkfläche und neuem Freizeit- und Erholungsraum umgestaltet

Hochstraße als grünes Wahrzeichen Halles und Symbol eines Imagewechsels

Top 5

Diskussion der drei Pläne

Pro Hochstraße nach wie vor skeptisch

Contra Hochstraße und Grüne Hochstraße diskutieren angeregt über ihre zwei Pläne

Top 6

Die Sitzung wird durch Heinz Wilbert geschlossen, es wird sich auf einen neuen Termin am 05.03.2014 geeinigt.

FÜNFTE SITZUNG

Anwesenheit:

BI Contra Hochstraße, BI Pro Hochstraße, Grüne Hochstraße, Vertreter der Stadt, Stadtplaner, Bürger

Top 1

Teilnehmer erklären, was in der Zwischenzeit seit der zweiten Sitzung passiert ist:

In den Planungscafés:

die drei Pläne/ Ideen wurden in den Planungscafés ausgehangen

Contra Hochstraße und Grüne Hochstraße haben sich getroffen und über ihre 2 Pläne diskutiert

-> haben sich zu einem Plan zusammengeschlossen (stärker gegenüber Pro Hochstraße)

Top 2

Contra Hochstraße und Grüne Hochstraße stellen neues gemeinsames Konzept vor: erstmal sechs Monate Testphase → Maut auf der Hochstraße um zu sehen ob und wie Verkehr ausweicht (dadurch auch Einnahmen für Abriss?)

ÖPNV muss attraktiver gemacht werden, Vorbild Belgien, kann auch umsonst funktionieren. Von den vier Spuren, werden erstmal 2 weggenommen, die zu Grünflächen werden Hochstraße wird Zone 30, erstmals zugänglich für Fußgänger, die Stadt aus neuer Perspektive sehen können (Kostenaufteilung → nicht alles auf einmal)

Hochstraße wird komplett begrünt, zu einer Parkfläche, neuer Freizeit und Erholungsraum Hochstraße als grünes Wahrzeichen Halles und Symbol eines Imagewechsels

Contra Hochstraße wendet sich von Abriss ab.

Top 3

Diskussion: Pro Hochstraße skeptisch, vor allem Maut gegenüber, halten an Meinung fest.

Top 4

Die Sitzung wird durch Heinz Wilbert geschlossen, es wird sich auf einen Termin zur Abstimmung der Pläne am 10.08.2014 geeinigt.

FINALE ABSTIMMUNG DER BÜRGER

Ausgangssituation:

Plan der Contra Hochstraße und Grüne Hochstraße wurde in die Hände von Fachplanern gegeben, und zu einem rechtsgültigen, ausgearbeiteten Plan übersetzt.

Vorstellung der beiden Pläne/ Meinungen

2 Möglichkeiten stehen zur Abstimmung

1. Hochstraße bleibt wie sie ist
2. die Grüne Hochstraße

ABSTIMMUNGSERGEBNIS

Anmerkung: Es handelt sich hierbei um ein rein fiktives Protokoll. Alle Namen und Inhalte sind frei erfunden.

FAZIT

Unabhängig davon wie die Bürger Halles über die Pläne zu Erhalt und Umnutzung der Hochstraße abstimmen, haben sie einen gewaltigen Schritt in Richtung einer selbstbestimmten Stadtplanung getan. Sie haben Prozesse kennengelernt, Verfahren erprobt und sind auf gutem Wege, eine Kommunikationskultur zu entwickeln, die Fundament für weitere bürgerliche Planungen sein wird. Die gemeinsamen Planungen an der Hochstraße, mit ihrer hohen Symbolkraft für den Gesamtraum Halle, haben das Bewusstsein der Bürger für ihre Stadt wachgerüttelt und ihnen vor Augen geführt, dass Stadtentwicklung ein andauernder Prozess ist, in den sie, um ihr eigenes Lebensumfeld zu gestalten, eingreifen können und sollten. Bestärkt durch die positiven Erfahrungen werden sie Problemfelder in ihren Vierteln aktiver wahrnehmen und eigene Lösungsansätze in den Planungspool geben. In letzter Konsequenz wird so die Stadt wieder zu einem Ort der Bürger und erschafft sich selbst eine neue Identität, die ihre hohe Bindungskraft aus der aktiven Mitgestaltung durch ihre Bewohner zieht.