

Eine {Partitur} für den bewegten Raum –
Halle Hochstraße

Zukunftsmusik an der Saale

Gliederung:

I.	Aufgabenverständnis, Beschreibung des Untersuchungs- Raums Hochstraße mit Nachbarschaften und Methodik	S. 1
II.	Problemstellung	S. 3
III.	Status quo – Risiken und Chancen	
	A. Bestandsaufnahme u. -analyse Aspekte Gesamtstadt	S. 4
	B. Bestandsaufnahme u. -analyse Stadtraum Hochstraße	S. 6
	C. SWOT (StrenghtsWeaknessessOpportunitiesThreaths)	S. 7
IV.	Leitbild	S. 8
V.	Eine Partitur für den bewegten Raum	
	A. 1. Modulsystem	S. 10
	2. Grundgedanken zum Konzept	S. 11
	B. 1. Prolog	S. 12
	2. 1. Akt	S. 14
	3. 2. Akt	S. 16
	4. 3. Akt	S. 17
	C. Epilog: Projektsteuerung	S. 18
VI.	Resumee	S. 20
VII.	Abbildungen	S. 21
VIII.	Literatur, Quellen, Hinweis zum Bildmaterial	

I. Aufgabenverständnis und Beschreibung des Untersuchungsraums **Hochstraße und Nachbarschaften**

Die 2006 gebildete Bürgerinitiative BI Hochstraße Halle an der Saale e.V. sieht die B80-Hochstraße als ökologische Wunde im Stadtorganismus und als städtebaulichen sowie kulturellen Störfaktor, der die Altstadt zerschneidet. Sie hat als „langfristiges Ziel den Abriss bzw. eine Umgestaltung der Hochstraße zwischen Waisenhausapotheke und Neustadt“ erklärt (Internetportal der Stadt Halle, IBA Stadtumbau2010). Für den Bürgerverein „Stadtgeschichte“, der für den Erhalt der Hochstraße kämpft, ist die Trasse „eine Hoffnung für die Lebensfähigkeit“ der Stadt Halle (öffentliche Podiumsdiskussion auf dem Marktplatz in Halle am 24.06.2011). Die Stadtverwaltung Halle bewertet die Hochstraße sowohl als einen „städtebaulicher Missstand“ als auch als „Lebensader“ für die Stadt (Bürgermeister Dr. Thomas Pohlack). Das Thema Hochstraße spaltet demnach nicht nur die Stadt sondern auch die Meinungen der Hallenser Bürger (IBA Stadtumbau 2010 in Halle, Broschüre). Die Hochstraße ist aufgrund Ihrer Entstehungsgeschichte, ihrer räumlichen Lage im Stadtgebiet und ihrer verkehrs- und stadtplanerischen Bedeutung ein „gesamtstädtisches Thema“ (Dr. Friedrich Busmann, IBA Koordinator der Stadt Halle). Der von der BI Hochstraße Halle an der Saale e.V. ausgelobte Ideenwettbewerb zur kreativen Stadtentwicklung bis zum Jahr 2025 umfasst in diesem Sinne die Entwicklung eines integrativen Konzeptes für die Entwicklung der Gesamtstadt Halle aus verkehrlicher, kultureller, wirtschaftlicher, sozialer und städtebaulicher Sicht. Die Hochstraße steht symbolhaft für den scheinbaren Widerspruch in der Stadt Halle zwischen der erhaltenen historischen Altstadt und dem Erbe der sozialistischen Moderne. Mit Halle Neustadt entstand in den 1960er und 1970er Jahren die größte Stadtneugründung in der DDR und die bis heute größte Planstadt Deutschlands. Die Großwohnsiedlung und die Hochstraße sind Zeugnis für die dem damaligen Zeitgeist entsprechenden Städtebauvorstellungen und prägen die heutige Stadtstruktur. Die Hochstraße ist ein einzigartiges Verkehrsbauwerk dieser Zeit in den neuen Bundesländern und in gewisser Weise auch ein Sinnbild für großstädtischen Charakter und Urbanität.

Die Stadt Halle hat nach der politischen Wende ihre frühere große Bedeutung als Produktions- und Wirtschaftsstandort verloren. Die Stadt muss ihre Identität neu definieren. Halle hat kein gesamtstädtisches Leitbild, aber viele verschiedene Entwicklungspotenziale wie Händel-,

Kunst- und Kulturstadt aber auch Universitäts- und Wissenschaftsstandort. Ebenso ist Halle ein Zentrum der Medien- und Kreativwirtschaft. Ziel muss es daher sein, das Image und die Profilierung der Stadt zu stärken (ISEK 2007 - Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Stadt Halle (Saale), 2007). In diesem Sinne sind die öffentliche Diskussion zur Hochstraße und der Wettbewerb für die Bürger von Halle ein Anlass zur Identifikation und Teilnahme, um sich der Alleinstellungsmerkmale und des Selbstverständnisses der Stadt bewusst zu werden und in einem partizipativen Prozess gemeinsame Entwicklungsziele für Halle an der Saale zu erarbeiten.

Halle war bis in die 1960er Jahre eine der wenigen Großstädte in der DDR, deren historische Stadtstruktur sowie das Straßennetz den Krieg unverändert überdauerte. Die über 1200 Jahre alte Stadt Halle weist eine in Nord-Süd-Richtung gewachsene historische Stadtstruktur auf, die im Westen durch den Verlauf der Saale und im Osten durch die Anfang des 19. Jahrhunderts entstandene Eisenbahnlinie begrenzt wurde. Durch die Errichtung der Großwohnsiedlung Halle-Neustadt ab 1965 wurde die Stadtstruktur durch eine neue Ost-West-Ausrichtung grundlegend verändert. Zwischen 1967 und 1990 war Halle-Neustadt eine eigen verwaltete, kreisfreie Stadt. Mit der sozialistischen Großstadtplanung war eine umfassende Neuordnung des Verkehrs in Halle verbunden. Die wichtigsten verkehrsplanerischen Projekte, die die Stadt nachhaltig prägten, waren der Ausbau des Riebeckplatzes als zentraler Verkehrsknotenpunkt und der Neubau der Magistrale, die als 700 m lange Brücke von der Saale bis zur Waisenhausapotheke die Innenstadt quert.

Mit dem Bau der Hochstraße 1968 bis 1971 als Teil der „sozialistischen städtebaulichen Rekonstruktion der Stadt Halle“ und Zeugnis des Leitbildes der autogerechten Stadt in dieser Zeitepoche wurde ein über Jahrhunderte gewachsener Stadtraum zerschnitten und zerstört. Der zu Beginn der Gründerzeit anstelle des Befestigungsringes der Altstadt entstandene repräsentative durchgrünte Promenadenring mit abwechslungsreichen Platzfolgen (siehe Plan Nr.4, Postkarte Franckesche Stiftungen um 1900) bis zur Saale wurde durch die Hochstraße vollständig überbaut. Es ist kaum noch eine Orientierung an den gewachsenen Stadtstrukturen möglich. Die Führung der Magistrale auf einer Brücke verstärkt die Beziehungslosigkeit zum umgebenden Raum.

Eine {Partitur} für den bewegten Raum –
Halle Hochstraße

Zukunftsmusik an der Saale

Die Magistrale ist derzeit die wichtigste Saalequerung und Ost-West-Verbindung zum Fernverkehr und hat besondere Bedeutung für den innerstädtischen Ziel- und Quellverkehr, vor allem für die direkte Anbindung an die Altstadt. Die Verkehrs- und Umweltbelastung der Hochstraße ist aus heutiger Sicht nicht „stadtverträglich“.

Der Bau der Hochstraße auf dem alten Stadtmauerverlauf war zwar der flächenmäßig geringste Eingriff in die Bebauungsstrukturen der Stadt, allerdings um den Preis eines zerstörten Stadtraumes südlich der Altstadt. Die Hochstraße war aus Sicht des Autoverkehrs die direkteste und zweckmäßigste Verbindung mit der Neustadt. Die großräumigen Vernetzungen für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) wurden optimiert und die kleinräumigen sozialen, kulturellen Vernetzungen zwischen Mensch und Raum minimiert.

Der betrachtete Stadtraum in unmittelbarer Nachbarschaft zur Hochstraße umfasst die Stadtbausteine Moritzzwinger/ Brunoswarte, Altstadt-Süd, Glaucha, Franckesche Stiftungen, Hochhäuser/ Waisenhausmauer (Abbildung 2, Seite 21). Die Nachbarschaften der Hochstraße bilden einen vielfältigen und spannungsreichen Stadtraum zwischen Historie und Moderne. Die Altstadt nördlich der Hochstraße blieb vom Flächenabriss zu DDR- Zeiten weitestgehend verschont. Die südliche Innenstadt ist geprägt durch ursprünglich vor den Toren der Stadt gelegene Vorstädte und den gründerzeitlichen Stadterweiterungsgebieten mit Industrieansiedlungen an der Saale. Die Hochstraße wirkt wie ein implantierter Fremdkörper in diesem Stadtwischenraum steht damit der Entwicklung der Einheit der Stadt im Weg.

Die Stadt hat viele sehr schöne Teilbereiche, wie die historische Altstadt, die Stadterweiterungen aus den verschiedenen Entwicklungsepochen, die Saale mit ihrer Auenlandschaft, zahlreiche Grünanlagen und Plätze, die jedoch nur unzureichend verbunden sind. Zu viele physisch-räumliche (Magistrale, Einfriedungen) aber auch qualitative „Brüche“ stören die Kommunikation und positive Synergien zwischen den Stadtbausteinen. Die Raumstrukturen mit ihren Gegensätzen zwischen der südlichen Altstadt, dem sich positiv entwickelnden gründerzeitlichen Arbeiterquartier Glaucha, der einzigartigen Kulturdenkmale und Einrichtung der Franckeschen Stiftungen und der als sozialen Brennpunkt wahrgenommenen Hochhaussiedlung mit der die Stadtfläche zerschneidende Verkehrsstrasse spiegeln die bauliche, soziale und kulturelle Fragmentierung der Stadtstruktur wider. Die monofunktionale Nutzung des ge-

samten Stadtwischenraumes als trennende Verkehrsschneise soll zu einer Verbindungsachse für Vielfalt und Einheit der Gesamtstadt werden.

Bei der Bearbeitung der Aufgabenstellung für den Ideenwettbewerb wurde mit einer umfangreichen Bestandsaufnahme nach verschiedenen städtebaulichen Indikatoren für die Gesamtstadt Halle sowie des Bereiches der Hochstraße mit den angrenzenden Stadtbausteinen begonnen. Danach erfolgte eine Bestandsbewertung. Im Rahmen einer anschließenden SWOT-Analyse wurden die ermittelten Ist-Bestandsdaten als Stärken und Schwächen bewertet mit den Prognosedaten der zukünftigen Ereignisse und Entwicklungen als Chancen und Risiken gegenübergestellt. Die einzelnen Indikatoren wurden gewichtet und die Ergebnisse der beiden Analysen in Form einer Matrix dargestellt (Abbildung 3, Seite 22). Ziel der Methode ist die Entwicklung von Handlungsstrategien und -empfehlungen zur Realisierung erkannter Chancen und Vermeidung aufgezeigter Risiken in Form eines städtebaulichen Leitbildes (vgl. V.). Die Umsetzung dieser Vision soll in einem modularen Entwicklungskonzept erfolgen (vgl. VI).

Problemstellung

Für die Autoren stellt sich die Aufgabe, kurz-, mittel- und langfristig eine Vision zu entwickeln für die Hochstraße und die angrenzenden Stadtgebiete mit Blick auf die Gesamtstadt Halle, ihre Herausforderungen, ihre Ressourcen und ihr Selbstverständnis. Einzubeziehen sind dabei die Leitbilder und Ziele der Stadt (ISEK 2007):

Halle als

- Unternehmerfreundliche Stadt
- Stadt der Wissenschaften, der Hochtechnologie und der Innovation
- Familienfreundliche Stadt
- Stadt von Kultur und Bildung
- Förderung eines Imagewandels nach innen und außen
- Förderung des kreativen Klimas

Eingehen wollen die Autoren insbesondere auf die Charaktere der angrenzenden Stadtgebiete mit ihrem derzeitigen Status Quo und ihren Potentialen und auf die Funktion der Hochstraße als Verkehrsader im Hinblick auf die Bedeutung für die Gesamtstadt einerseits (leistungsfähige Verbindung auch zwischen Halle und Halle-Neustadt) und für die angrenzenden Stadt-

gebiete andererseits (Behinderung des Verkehrs, Belastung durch Emissionen) sowie die räumlichen und kommunikativen Auswirkungen der Hochstraße als Bauwerk.

Das Ziel ist, eine Lösung zu finden, die ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltig trägt und ein Leuchtturm für das Image und das Selbstverständnis der Stadt Halle wird.

II. Status quo – Risiken und Chancen

A. Bestandsaufnahme, -analyse und -bewertung der Aspekte Wirtschaft, Soziales, Verkehr und Umwelt im Hinblick auf die Gesamtstadt

Die Stadtentwicklung in Halle strebt mit der Entwicklung des städtebaulichen Korridors in Ost-West und des landschaftlichen Korridors in Nord-Süd-Richtung (vgl. Abbildung 1, S. 21) entlang der Saaleaue eine landschaftsgeprägte, stark durchgrünte Stadt an. Ziel ist die Lebens- und Freizeitqualität zu erhöhen, indem die Flusslandschaft mit ihrem „hohen kulturhistorisch-landschaftsästhetischem Wert“ (ISEK 2007) als Entwicklungspotential genutzt und die Erholungsgebiete am Rande der Stadt wie Dölauer Heide, Peißnitz/Ziegewiese und rekultivierte Bergbaufolgelandschaften zu einem Grüngürtel verbunden werden. Bisher fehlen Konzepte zur räumlichen Vernetzung von Potentialen im Hinblick auf Verkehr und innerstädtische Freiräume, um mögliche Synergien zu nutzen. Ein grüner „Altstadtring“ entlang der früheren Stadtmauer könnte zu einer neuen Promenade werden.

Wirtschaftlich stehen gegenwärtig und zukünftig die vier Schwerpunkte Dienstleistung, Wissenschaft/Forschung und Medien sowie die Etablierung der Stadt als Kulturzentrum und Studentenstadt im Vordergrund. Mit dem Weinberg-Campus, der Martin-Luther-Universität, der Kunst-Hochschule Giebichenstein, einer starken Kultur- und Kreativwirtschaft und dem MDR sowie der Vielzahl der Kulturdenkmäler vor allem in der Innenstadt liegen dafür hervorragende Voraussetzungen vor.

Die größte soziale Herausforderung liegt im Bevölkerungsrückgang verbunden mit einem Anstieg des Durchschnittsalters und den daraus entstehenden Anforderungen. Die Stadt begegnet dieser Herausforderung mit dem Leitbild von Halle als Familienfreundlicher Stadt und der Profilierung in den Bereichen Familien-, Bildung-, Gesundheits- und Sportförderung.

Im verkehrspolitischen Leitbild der Stadt Halle (1997) ist als Oberziel eine objektive Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer definiert. Zu berücksichtigen

sind hinsichtlich der Bedürfnisse die Entwicklung des Modal Split und die Bevölkerungsentwicklung. Hauptleistungsträger des ÖPNV ist die Straßenbahn, die inzwischen auch Halle Neustadt anbindet. Fußgänger und Radverkehr sollen im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik gefördert werden. Zum MIV stellt das INSEK u.a fest: „Das Straßensystem Halles ist gekennzeichnet durch das Fehlen eines zweiten Hauptstraßenringes um den historischen Altstadt kern und das Zusammentreffen von Bundesstraßen aus fünf Fahrtrichtungen am Riebeckplatz. Dies bedingt eine starke Bündelung des Quell- und Zielverkehrs auf wenigen Knoten im Innenstadtbereich.“ (ISEK 2007). Vom Riebeckplatz aus stellt die Hochstraße mit einem Verkehrsaufkommen von 40.000 Pkw/Tag die schnellste und leistungsstärkste Ost-Westverbindung dar, hinzu kommt der Verkehr von und unter der Hochstraße. Diese Verkehrskonzentration führt zu einer Emissionsbelastung über den Grenzwerten schützenswerter Nutzungen und schränkt die Aufenthaltsqualität in den angrenzenden Stadtgebieten entsprechend stark ein. 60% des Verkehrs auf der Hochstraße werden dem städtischer Einkaufs- und Freizeitverkehr zugeschrieben, 30% dem Berufs- und Wirtschaftsverkehr und 10% dem Fernverkehr, der sich durch die Schließung des Autobahn rings erübrigen könnte. Die Vollen dung des Autobahn rings - Mitteldeutsche Autobahn schleife zwischen A 38 und A 14 wird vo- raussichtlich den innerstädtischen Verkehr nicht weiter entlasten. 40% des von Westen kom- menden Verkehrs verlässt die Hochstraße am Glauchaer Platz. Die derzeitige Verkehrssitua- tion beherrscht das Stadtgebiet um die Hochstraße, trennt Nachbarschaften und unterbindet die Entwicklung der Quartiere

B. Bestandsaufnahme, -analyse und -bewertung Stadtraum Hochstraße

Zwischen Riebeckplatz und Saale grenzen die Waisenhausmauer mit dem südlich anschlie- ßendem Hochhausbereich, die südliche Altstadt, Brunoswarte/Moritzzwinger, die Franck- eschen Stiftungen und Glaucha mit dem Areal der früheren Steg-Hochhäuser an die Hoch- straße (vgl. Abbildung 2, S. 21).

Das Wohngebiet an der Waisenhausmauer stellt sich als eine von Straßen umringte innen- stadtnahe Wohninsel mit wenig Grün dar. Die Gebäude stammen überwiegend aus der Grün- derzeit und sind teilweise saniert. Das Hochhausgebiet südlich weist Leerstände und Sanie- rungsbedarf auf. Die südliche Altstadt zeigt sich als ruhige Wohnzone, das ehemals teils großbürgerliche Viertel ist heute überbaut und sozial gemischt. Es weist eine geschlossene

Bebauung zum Straßenraum auf mit wenig Baulücken und ausgeglichenen Blockinnen- und Außenräumen. Bei Brunoswarte fällt der großzügige Innenraum mit viel Grün auf, den sich Fußgänger, Radfahrer und Pkws, teilen, wobei Pkws eine Zufahrt, Fußgänger und Radfahrer mehrere Durchgänge nutzen können. Am Moritzzwinger zur Hochstraßenseite finden sich die repräsentativen Fronten und Ladenlokale im Parterre.

Die Franckeschen Stiftungen als kultureller Leuchtturm bilden einen historisch eigenständigen Bereich, eine Insel in der Stadt. Innerhalb des Stiftungsgeländes findet sich eine inhomogene Bebauungsstruktur. Die Hochstraße verläuft in unmittelbarer Nähe zu den Stiftungen und bildet an dieser Stelle eine Barriere zur Waisenhausmauer. Durch die Überbauung des östlichen Stiftungsgeländes mit den Hochhäusern an der Voßstraße und der trennende Wirkung der Hochstraße unmittelbar angrenzend an die Nordseite des Fachwerkensembles wird das Gelände der Franckeschen Stiftungen von der Innenstadt regelrecht abgeschnürt. Durch diese Überformung ist die stadträumliche Wahrnehmbarkeit des historischen Grundrisses nur noch schwer möglich. In Glaucha findet sich im Nordwesten an der Saale aufgelockerte Bebauung im Grünbereich, im Nordosten östlich der Glauchaer Straße teilweise Abbruchgebiet mit neuer Bebauung. Zwischen Steinweg und Torstraße überwiegt geschlossene Blockrandbebauung aus der Gründerzeit. Glaucha verfügt über verschiedene öffentliche Einrichtungen, vor allem im Gesundheits- und Seniorenbereich. Am Steg-Areal wurden 3 Punkthochhäuser rückgebaut, an der Hochstraße wurde dort die Saaleklinik gebaut. Der Ort ist Brache bzw. Freiraumschneise in Nord-Süd-Richtung zwischen Glaucha und Altstadt, flankiert von den drei Kirchen St- Moritz, St. Georg und St. Elisabeth, die Kirchtürme gewinnen als städtische Merkzeichen optisch an Bedeutung. Die Stadtkante Richtung Osten ist überwiegend geschlossen, verschiedene öffentliche Einrichtungen bilden eine städtebauliche Spange zu den Franckeschen Stiftungen, der Pufferraum zur Hochstraße ist am Steg-Areal abgeböscht und begrünt.

Aus den Wohnquartieren Brunoswarte, südliche Altstadt, Waisenhausmauer und Glaucha ist die nahegelegene Innenstadt fußläufig zu erreichen. Alle Quartiere sind verkehrstechnisch gut erschlossen, sowohl für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV als auch für MIV und bilden damit potentiell attraktive Wohngebiete in der Stadt. Bei Brunoswarte besticht die harmonische Verbindung von historischer und moderner Bebauung sowie der großzügige ruhige Innenhof, der bisher nicht optimal gestaltet und genutzt ist. Auch die südliche Altstadt bietet

ruhiges Wohnen und den attraktiven Jerusalemsplatz. Die Waisenhausmauer weist potentiell attraktive Häuser auf, kann dagegen wenig Grün bieten. Die 12-geschossige Hochhausbebauung südlich mit weniger ansprechendem Umfeld profitiert von der Nähe zu den Franckeschen Stiftungen. Glaucha befindet sich nach den Interventionen der letzten Jahre auf dem Weg zu einem attraktiven Wohnquartier mit überwiegend sanierten Gründerzeithäusern und schönen Innenhöfen, die Nähe zur Saale und zur Altstadt bilden weitere Pluspunkte. Durch Vernetzung der Akteure im Stadtteil untereinander und mit den Eigentümer sowie dem Einsatz von Fördermitteln wurden ca. 40 Gebäude saniert. Es ist gelungen das Image von Glaucha zu stärken. In den sanierten Gebäuden gibt es keinen Leerstand mehr. Die Mittelschicht insbesondere junge Familien ziehen in die sanierten 3-4-Zimmer-Wohnungen. „Hier wohnt Halles Zukunft“ (Gernot Lindemann, Architekt und Eigentümermoderator Glaucha). Man spricht von einer beispielhaften Trendwende für diesen Stadtteil mit Zukunft und weiterem Entwicklungspotential aus sich selbst heraus (IBA Stadtumbau 2010 in Halle).

Die Franckeschen Stiftungen bieten als Kulturgut stadtübergreifend erlebbare Geschichte und verschiedene Bildungseinrichtungen. Das noch nicht bebaute Steg-Areal bietet Gestaltungspotential im bisher „leeren Raum“.

Alle Stadtquartiere leiden unter den Emissionen und der Barrierewirkung der Hochstraße mit dem unwirtlichen Straßenraum darunter. Die derzeitige Situation verhindert die Realisierung der Chancen, die die Quartiere bergen: als innenstadtnahe Stadtgebiete attraktive (Brunoswarte/ Glaucha), hochwertige (Altstadt) und auch günstigere (Hochhäuser) bis zu innovativen (Steg-Areal) Wohn- und Lebensräume zu bieten.

C. SWOT – StrengthsWeaknessesOpportunitiesThreats-Analyse

Abbildung 3 (S. 22) spiegelt die aus unserer Sicht relevanten Stärken und Schwächen, Risiken und Chancen des Stadtraums um die Hochstraße. Deutlich wird, dass die Situation in hohem Maß von Schwächen geprägt ist, aber ebenso viele Chancen birgt, so dass bei Nutzung der Chancen die Entwicklungstendenz aus einer Position im negativen Bereich in den „grünen“ Bereich zeigt. Die Schwächen des Stadtraums an der Hochstraße liegen vorwiegend in der Beeinträchtigung des Erlebens und der Wahrnehmung des Stadtraums und in den ökologischen Defiziten. Wir orientieren uns an diesen Handlungsfeldern und Bedarfen und ergänzen sie um die für die Realisierung einer Neugestaltung notwendigen ökonomischen As-

Eine {Partitur} für den bewegten Raum –
Halle Hochstraße

 Zukunftsmusik an der Saale

pekte und um den Aspekt der Aktivierung der Atmosphäre mit dem Ziel eines lebendigen Stadtraums. Unser Konzept orientiert sich an der Stärken-Schwächen/ Chancen/Risiken-Analyse, indem es Wege aufgreift, die Schwächen zu reduzieren, die Stärken zu stabilisieren, die Risiken zu minimieren und die Chancen zu nutzen auf der Basis des folgenden **Leitbilds**:

IV. LEITBILD FÜR EINE KREATIVE STADTENTWICKLUNG

Der Stadtraum an der Hochstraße wird innovativer und inspirierender Kontrapunkt zur historischen Stadt und ergänzt die Qualitäten der Stadt zu einem harmonischen Akkord. Der ehemalige Promenadenring wird neu interpretiert in einer Symbiose aus moderner Technologie und Ökologie, Kultur und Kunst.

Vernetzung: Der Stadtwischenraum mit seinen kreativen und kulturellen Überlagerungen aus den vernetzten Nachbarschaften wird erlebbar als multifunktional und nachhaltig genutzter öffentlicher Stadt-Erlebnis-Raum. Interaktive Kommunikationsorte dienen der Gesamtstadt als Entwicklungsfelder urbaner Alternativen und innovativer Ideen.

Raum: Ein Grüngürtel verbindet den urbanen Freiraum mit der Flusslandschaft der Saale, deren Grünraum in die Stadt hineinwächst und so Teil der Zukunftsvision für die Gestaltung einer neuen „Stadtlandschaft im Fluss“ wird.

Labor: Der Verkehrsraum entwickelt sich zu einer ökologischen Lebensader mit zukunftsweisenden „entschleunigten“ Verkehrslösungen (erneuerbare Energien, neue urbane Mobilität, „Shared und Connected Space“).

Ein Maßnahmenkatalog (Modulsystem) fungiert im Sinne einer Partitur des Raums – als Zusammenstellung aller Einzelstimmen einer Komposition – und gibt so die Rahmenhandlung zum Erreichen des Leitbilds vor. Steuerung, Beteiligung und Evaluation begleiten den Prozess.

Eine {Partitur} für den bewegten Raum –

Halle Hochstraße

 Zukunftsmusik an der Saale

V. Eine {Partitur} für den bewegten Raum

- der gesamte Modulkatalog ist im Anhang zu finden (vgl. Abbildung 4, S. 23 - 29)

A. 1. Das Modulsystem

Der Modulbaukasten dient als Maßnahmensammlung, in ihm und seinen Fragmenten werden die Maßnahmen und die Projekte abgebildet, deren Umsetzung zur Realisierung unseres Leitbilds führen soll. Er stellt eine finanzierbare und über die Jahre kontinuierliche Transformation des Zwischenstadtbereichs Stadtraum Hochstraße sicher, indem er anpassbar ist an die sich laufend verändernden Gegebenheiten ohne starre Forderungen oder verfestigten Masterplan, jedoch ausgestattet mit Werkzeugen (Module) und deren Möglichkeiten (Bausteine, Elemente). Diese entwickeln nachhaltig - im ökologisch, sozialen und ökonomischen Sinne - den Raum auf Grundlage der vorangegangenen Analysen und der Dramaturgie des darauf fußenden Leitbilds weiter. Der Modulbaukasten soll prinzipiell durch die neu entstehende Energie des zentralen Zwischenraums Hochstraße den Raum Halle aktivieren.

Im Sinne einer Partitur ist das Modulsystem eine untereinander angeordnete Zusammenstellung von Einzelementen zu einer Komposition, so dass der „Dirigent“ das Geschehen auf einen Blick überschauen und durch die Gewichtung der Module beeinflussen kann.

Folgende Module mit ihnen zugeordneten Bausteinen haben sich aus Analyse und Leitbild herauskristallisiert:

Modul 1 - Bauliche Maßnahmen:

Baustein A: Gestaltung öffentlicher Raum

Baustein B: Verkehrskonzepte

Baustein C: Bauliche Maßnahmen Hochstraße

Baustein D: Szenarien der Weiterentwicklung

Modul 2 – Ökologisierung

Baustein A: Ökologische Mobilität

Baustein B: Energiegewinnung und

Energieeffizienz

Modul 3 - Ökonomische Aspekte

Baustein A: Marketing

Baustein B: Start Ups

Modul 4 - Aktivierung der Atmosphäre

Baustein A: Spuren

Baustein B: Raumeignung und Identität

Baustein C: Kulturkette/Weltkulturerbe

Baustein D: Vor den Toren der Stadt

A. 2. Grundgedanken zum Konzept

Unser Ziel ist, die Straße als öffentlichen und sozialen Raum von einer reinen Verkehrsader in einen Lebensraum zu verwandeln. Neue verkehrspolitische Leitideen werden sich sowohl aus ökonomischen, ökologischen und sozialen Gründen in den kommenden Jahren durchsetzen. Es geht um die Rückgewinnung des öffentlichen Raumes für Fußgänger und Radfahrer, denn „Menschen sind wichtiger im Stadtraum als Autos“ (Stadtplaner und Architekt Jan Gehl aus Kopenhagen).

Lebenswerte Städte brauchen Verkehrsanlagen und –bauwerke, die räumliche Zusammenhänge nicht zerschneiden, sondern vernetzen und darüber hinaus urbane Aufenthaltsqualität sowie Umweltverträglichkeit besitzen. Städte mit ihren urbanen Lebensabläufen brauchen Mobilität, dazu gehört auch der Autoverkehr. Zum Maßstab einer zeitgemäß urbanen Mobilität - ohne mehr Verkehr - gehört die Überwindung der Dominanz des MIV und die Schaffung einer ausgewogenen Balance zwischen den Verkehrsarten des Umweltverbundes ÖPNV, Fußgänger, Radfahrer sowie Car-Sharing und privater Autoverkehr unter Berücksichtigung zukunftsweisender innovativer Lösungen wie z.B. Elektromobilität. Zukünftige Einsparpotentiale im Sinne der Gestaltung neuer Mobilitätsstrategien (Verkehrsmittelwahl) bestehen, da statistisch ermittelt mehr als 50 - 60% aller in der Stadt Halle zurückgelegten Wege Kurzstrecken unter 5 km sind und davon ca. 40 % derzeit mit privatem Autoverkehr zurückgelegt werden.

Die sozialistische Moderne hat der Stadt Halle mit der Hochstraße ein langlebiges und zugleich baukulturell problematisches Erbe hinterlassen. Die Hochstraße ist zum einen ein technisches Baudenkmal mit Symbolgehalt jener Zeit. Zum anderen überwiegen in der Abwägung der Prioritäten für die Stadtentwicklung die positiven Perspektiven für den Stadtraum, die sich durch eine langfristige Integration und Nutzungsänderung bzw. den teilweisen Rückbau der Hochstraße ergeben. Ziel ist die Schaffung eines urban-kulturellen Ambientes mit Grünnetzungen, Aufenthalts- und Freizeitqualität in sauberer Luft sowie Stadterlebnis und Kultur. An der Nahtstelle zwischen Alt- und Neustadt werden neue Räume mit innovativem Charakter eröffnet, die der modernen urbanen Lebensart einer 200.000 Einwohner-Stadt Rechnung tragen.

D. 1. Prolog [Aktivierung / Neugestaltung öffentlicher Raum] 2011 - 2015

Die Realisierung des Leitbildes soll innerhalb des Projektzeitraumes in 3 Teilschritten erfolgen. Im 1. Entwicklungszeitraum 2011-2015, dem sogenannten Prolog soll die Aktivierung und Neuorganisation des öffentlichen Raumes erfolgen. Der Prolog ist eine Einleitung in die Thematik. Hier sollen die ersten auf Verkehrs- und Wirtschaftsaspekte bezogenen Vorbereitungen für den Abbruch des ersten Teiles der Hochstraße erfolgen. In dieser Phase besteht ein großer Bedarf an Öffentlichkeitsarbeit. Die Öffentlichkeit soll eingestimmt werden, die geplanten Veränderungen aufzunehmen und mittels Gründung eines Vereins „Stadtraum Halle“ (Abbildung 3, Seite 30) zur Begleitung des Umbaus mitzuwirken.

Bild / Szenario:

Der Glauchaer Platz funktioniert als zentraler Mobilitätsknoten, der MIV wird umorganisiert und entschleunigt, nonmotorisierter Verkehr ist „in“, die Aue der Saale wächst in den Zwischenraum der Stadt, 2015 ist die Hochstraße Nord teilweise eingehaust und ökologisiert, das Museum Hochstraße entsteht, auf der Hochstraße Süd tanzen die Halenser

Zur Neuordnung der Verkehrsführung wird der Glauchaer Platz als Verkehrsknoten mit Kreisverkehr umgebaut. Über den Glauchaer Platz erfolgt die Anbindung der Innenstadt. Etwa 40 % des von Westen kommenden Verkehrs endet hier. Der Glauchaer Platz wird durch die Schaffung von öffentlichen Parkplätzen und die Errichtung eines unterirdischen Parkhauses auf angrenzenden Flächen zum zentralen Verknüpfungspunkt P&R, P&B, R&B und Zentrum für Car-Sharing und Mitfahrbörse um den Umstieg auf den ÖPNV bzw. alternative Verkehrsmittel zu erleichtern. Weiterhin entsteht ein Infozentrum mit Signalwirkung für die Bürger und Touristen mit Gastronomie, Nahversorgung und Kulturangeboten auf dem Museum Hochstraße. Durch die Errichtung einer Aussichtsplattform an der Saale und Blick auf den Verkehr aus Museumsperspektive als ein Leuchtturmprojekt mit Zugang zum Kultursteg Halle& History bis Händel& Technologie erfolgt die Vernetzung zur Altstadt und zur Südvorstadt und die Verbindung und Schnittstelle zum Fluss und zum Hafen. Bei der städtebaulichen Gestaltung des Raumes am Glauchaer Platz soll das ehemalige Stadttor thematisiert werden. Der Aussichtspunkt kann als Reminiszenz an ein Stadttor als repräsentativer Stadteingang errichtet werden.

Die südliche Hochstraße wird für den motorisierten Verkehr gesperrt. Der Verkehr auf der Hochstraße Nord wird auf Zweirichtungsverkehr umorganisiert. Auf der unteren Ebene unter der Hochstraße werden neben den 2 Anrainerspuren 2 durchgängige MIV-Spuren für den Quell- und Zielverkehr hergestellt. Zwischenzeitlich muss damit gerechnet werden, dass mehr Verkehr auf die O-Ebene kommt („Transitjahre“). Gleichzeitig erfolgt durch entsprechende Spürverengungen eine bauliche Anpassung des westlichen Teiles der Hochstraße. Verkehr sucht sich seinen Weg wie Wasser, deshalb werden gleichzeitig Um- und Neuverteilungen von Verkehrsströmen auf vorhandene Straßenverbindungen erfolgen. Um die Auswirkungen auf den Verkehr beim Abbruch der Hochstraße zu testen, wird die Hochstraße Süd alternativ genutzt z.B. für autofreie Sonntage mit Öffnung für Fahrradfahrer, Rollerblades oder sonst. „Slow-up“-Events, sportliche und kulturelle Veranstaltungen etc..

Verkehrsordnerische Maßnahmen wie eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der nördlichen Hochstraße (70 km/h) und auf der unteren Verkehrsebene (30 km/h), die Einführung eines einheitlichen und stadtübergreifenden Parkleitsystems, Parkraummanagement mit bspw. vergünstigten Parktickets bei Nutzung von Car-Sharing-Angeboten sowie die Einführung von Benutzungsgebühren für die Hochstraße ähnlich der Autobahnvignette sollen generell zur Minimierung des MIV und Verminderung von Emissionen im Stadtraum und mittelfristig zu einer Trendwende im Verkehrsverhalten beitragen. Ziel ist die Stärkung der Alternativen zum Pkw. Nach dem Vorbild Kopenhagen sollen durch Prioritätenfestlegung umweltfreundliche, sozial verträgliche Verkehrsarten gefördert werden. Maßstab für den Verkehr ist der Mensch. Geplant ist der Ausbau eines einheitlichen und sicheren Radwegenetzes u.a. durch den Bau von 2-spurigen Fahrradwegen mit einer schnellen E-Bike-Spur (IEV – Individueller Elektroverkehr) und einer langsamen Spur für konventionelle Fahrräder und zentralen Verknüpfungs- und Schnittstellen für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV mit Fahrradmitnahmemöglichkeiten. Der allgemeine Ausbau der Fahrradinfrastruktur mit Reparaturpoints, Ausleihstationen etc., mit separaten Ampeln und Optimierung der Straßenquerungen für den Langsamverkehr. Durch veränderte Organisations-, Bau- und Nutzungsformen werden die Straßenräume zu Share-Space-Bereiche als Begegnungszonen, in denen sich alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt den Raum teilen.

Ein wichtiger Baustein zur Neugestaltung des Stadtraumes ist die Grünverbindung und Anpassung des öffentlichen Raumes als grüner Zweig der Saale mit Vernetzung in die Stadt und

daran folgend der Fuß- und Radweg mit Zugang zur Flussaue von Westen her. Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und veränderten Mobilität werden die Fußwege attraktiv und barrierefrei gestaltet und durch Bepflanzungen und Gestaltung von temporären Grün- und Erholungszonen ergänzt. Durch eine einheitliche und vielfach nutzbare Stadtmöblierung eröffnen sich neue Möglichkeiten, die Straße als urbanen Aufenthaltsraum und Fußgängerpromenade zu nutzen.

An der Hochstraße Nord entsteht nachhaltige Zukunftstechnologie. Sie wird zum ökologischen Experimentallabor: Eine Einhausung mit Solarsystem reduziert die Emissionen und erzeugt gleichzeitig Strom, z.B. für E-Tankstellen und Lichtinstallationen an und unter der Hochstraße. Damit wird die Straße „in ein neues Licht gesetzt“ und eine neue räumliche und ästhetische Qualität für ein identitätsstiftendes technisches Bauwerk (Denkmal) der Stadt Halle geschaffen. Die Lichtinstallationen und angestrahlten Elemente erzeugen eine neue angenehme Atmosphäre für die alltäglichen Nutzer und die Besucher der Stadt.

Von Anfang an soll die Kultur- und Kreativwirtschaft sowie der Bereich Forschung und Entwicklung, Wissenschaft bei allen Projekten beteiligt und gefördert werden. Denkbar sind u. a. Wettbewerbsprojekte und die Nutzung des Raums als Explorations- und Ausstellungsflächen unter Einbeziehung der Kunsthochschule und Universität. Im Rahmen des Stadtmarketing spielt die weit über Halle ausstrahlende einzigartige Einrichtung der Franckeschen Stiftungen eine besondere Rolle. Daher müssen alle Anstrengungen unternommen werden um das Prädikat „Weltkulturerbe“ zu erhalten. Für den Stadtraum Halle Hochstraße wäre damit eine weitere Plattform gegeben um die Franckeschen Stiftungen wieder in den Raumhorizont der Altstadt zurückzuholen.

B. 2. 1. Akt [Neuorganisation Hochstraße und Ökologisierung] 2016 – 2020

Bild / Szenario:

Die Hochstraße Süd wird abgebrochen. Stärkung und Förderung des ÖPNV, Ökologisierung des Verkehrs „Walking Streets“ und sanfte Mobilität, Leerstand wird kreativ, Gestaltung des historischen Boulevards, Franckeplatz – Platz der Kulturen und Tor zur Welt. Der Gesamtraum wird aktiv bespielt.

Eine {Partitur} für den bewegten Raum –
Halle Hochstraße

 Zukunftsmusik an der Saale

Nach dem Abbruch erfolgt der Teilumbau des südlichen Straßenraumes unter der Hochstraße für den nonmotorisierten Verkehr. Die grüne Schneise von der Saale bekommt in diesem Bereich mehr Platz. Es erfolgt eine weitere Optimierung der Verkehrswege für die Fußgänger. Ein wichtiger Baustein ist die Förderung und Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV. Dazu gehören Angebote, die optimale Vernetzung, Umsteigemöglichkeiten, Service und Vorrang des ÖPNV im Straßenverkehr. Mittels Führung auf separaten Fahrspuren (Gleisbett) bzw. Ampelschaltungen soll erreicht werden, dass der ÖPNV schneller verkehrt als der MIV. Die Einführung von flexiblen ÖPNV-Tarifen in Kooperation und Beteiligung der Verkehrserzeuger an der Problemlösung (große Firmen z.B. Jobtickets für Berufspendler) oder Kombinations-Tickets mit kulturellen Veranstaltungen etc. Dazu gehört viel Bewusstseinsbildung bei den Bürgern und Öffentlichkeitsarbeit aller Akteure.

Auf dem verbleibenden Teil der Hochstraße Süd westlich des Glauchaer Platzes wird ab der Saale-Brücke neben einem Fußgänger- und Fahrradstreifen eine extra Spur für E-Verkehr mit Anbindung an Neustadt und Glauchaer Knoten als Forschungsstrecke und zur Förderung des E-Car-Sharing eingerichtet.

Die Hochstraße Nord wird weiter als gefördertes Experimentallabor für die Themen Energieeinsparung, Klimawende und stadtgerechter Verkehr genutzt. Der Franckeplatz wird zum Anziehungspunkt als Kulturplatz und Platz der Wissenschaften umgestaltet. Es erfolgt eine zusätzlichen Verkehrsberuhigung. Eine direkte MIV-Verbindung zwischen Altstadt und Steinweg ist nicht erforderlich. Die Erschließung der Stadtbausteine erfolgt über die Anliegerstraßen und den ÖPNV (Straßenbahn). Glaucha ist über die Glauchaer Straße ausreichend angebunden. Dadurch entstehen gute Voraussetzungen, den Vorbereich der Franckeschen Stiftungen nach dem Vorbild einer „antiken Arena“ umzubauen und den Platz für Outdoor-Händelfestspiele, Theateraufführungen, Lesungen etc. zu nutzen.

Etablierung der Saale-Promenade Hochstraße als Schneise durch die Stadt mit Grünvernetzungen und Anbindung an die Flusslandschaft der Saaleaue sowie zwischen den Stadtbausteinen und Gesamtstadt/ Neustadt mit Fahrrad- und Fußgänger- und E-Mobilverbindungen als „grüne Wege“. Im Bereich der ehemaligen Waisenhausmauer entsteht ein grüner Boulevard als würdiger Vorplatz für die Franckeschen Stiftungen und als Medium für Einheit und Vielfalt von Halle. Damit erhält die Straße einen innerstädtischen Charakter zurück, die den

Eine {Partitur} für den bewegten Raum –
Halle Hochstraße

 Zukunftsmusik an der Saale

Maßstab des Fußgängers wahrt, und es entstehen vielfältige Kommunikationsorte. Der Stadtraum wird zur Bühne mittels kontinuierlich wiederkehrender Gestaltungselemente und Raummöblierung (CI/ CD), auch im Sinne eines einheitlichen Marketings und Identifikationsfaktor für die Stadt.

Der Verkehr soll eine positive Aktivität entwickeln. Der neu gestaltete Straßenraum wird als „Schaufenster“ für den innovativen und dynamischen Charakter der Stadt genutzt. Im Stadtraum zwischen, unter und auf der Hochstraße entstehen ein Entwicklungsfeld und eine Spielwiese für alternative und temporäre Nutzungen und Aktivitäten für alle Bürger (Künstler, Studenten,...) als „Platz für alle in Halle“. Durch die IHK, die Stadt oder andere Institutionen sollten Mikrokredite als Anschubfinanzierung und Beratungsleistungen für die Unterstützung von Ideen und Projekten zur Verfügung gestellt werden.

Durch die Synergieeffekte für die Stadtbausteine entwickelt sich der gesamte Raum zu einem attraktiven familienfreundlichen Stadtteil - Miteinander-Mittendrin-Raum für Zukunft in Halle.

B. 3. 2. Akt [Beobachtungszeitraum, Raumanpassungen, Raumaneignung, Verwebung]

11.-15. Jahr, 2021 – 2025

Der 2. Akt gibt dem Zuschauer Zeit, sich des Eindrucks bewusst zu werden, der in dem Zeitraum nach dem ersten Abriss entsteht. Nach 40 Jahren ist ein Teil der Hochstraße nicht mehr da. Verkehrsströme sind neu zu regeln. Es gilt sich des wieder entstandenen Raums unter dem ehemaligen Teil der HS bewusst zu werden und ihn nutzen zu lernen. Die grüne Schneise verwächst nun auch im Raum, der Kultursteg wurde eingeweiht und ist ein weiterer Markstein im Zwischenraum.

Bild/Szenario:

Das grüne Netzwerk (inkl. non-motorisierter Wege) ist bis zum Marktplatz verästelt, der Kultursteg der kulturelle Mittelpunkt des Raums, die Station ein ökonomischer Markstein. Hallenser gestalten ihre Pacht-Parzellen. Der Raum Hochstraße ist Mittelpunkt der Alltagskultur und kreativer Impulsgeber des Raums Halle (Saale).

Grundlegende Maßnahmen, deren Umsetzung im 2. Akt vorgesehen sind, betreffen die Raumaktivierung und die Vernetzung der grünen Schneise/Stadtlunge sowie eine verbesserte Anbindung der Neu- und Altstadt über die Saale. Im Stadtraum entsteht eine grüne Infrastruktur mit Alleen, Fassaden- und Dachbegrünung sowie künstlerischer Begrünung entlang der Hochstraße. Unter Einbeziehung des Vorplatzes/Boulevards vor den Franckeschen Stiftungen wird der Promenadenring neu interpretiert. Außerdem sind die Vernetzung des Franckeschen Knotens mit Alt- und Vorstadt mittels Kultursteg geplant und ein Bürgersteg in Anlehnung / Konkurrenz zur Hochstraße inkl. Aussichtsturm im Bereich Glauchaer Platz: Dort können Stadtthemen wie die soz. Moderne und die Salzstadt anklingen. Die ökonomische Nutzung des Raums wird durch Programme im Bereich der Alternativenenergien/ Alternativmotorisierung etc. gefördert. Schließlich sollen temporäre Flächennutzungen und Aneignungsmöglichkeiten für die Bürger angeboten werden. Raum- und Sichtbeziehungen werden durch mediale Unterstützung von Lichtspuren und temporären Installationen mit Bezug auf Stadtthemen gestaltet. Der Stadtraum dient im 2. Akt als städtisches 1:1 Experimentierlabor.

B. 4. 3. Akt [Szenarien der Weiterentwicklung für den Raum HS als kreativer Impulsgeber] 16.- 20.Jahr, 2026 – 2030

Für die Zeit ab 2026 sind verschiedene Szenarien für den verbliebenen Teil der Hochstraße denkbar. Welches davon zu diesem Zeitpunkt angestrebt wird, ist abhängig von der Entwicklung des Stadtraums. Aus dem die Entwicklung vom Prolog bis zum 2. Akt begleitenden Steuerungs- und Evaluationsprozess werden im Jahre 2026 Ergebnisse des Prozesses vorliegen, die, wenn nicht die Entscheidung über das weitere Vorgehen, so doch die Tendenz bestimmen werden.

Folgende Szenarien sind aus heutiger Sicht denkbar:

- Abbruch und Ersetzung der Hochstraße durch eine öffentliche Anbindung in Hochlage inklusive Lichtinstallationen als
 ... Spuren...
- Umnutzung der Hochstraße in Anbindung an den Kultursteg zur non / E-motorisierten Stadtverbindung
 ... „über den Dächern“... bei gleichzeitiger Abwägung der IST-Situation eventuell einer Verstärkung des MIV

Eine {Partitur} für den bewegten Raum –
Halle Hochstraße

 Zukunftsmusik an der Saale

- Sanierung der Hochstraße unter Bedachtnahme auf den Denkmalstatus und Weiterbenutzung als Verkehrsbauwerk
 - ... des MIV teils eingehüllt ... zur Lärm- und Emissionsreduzierung, ggf. nur für E-Verkehr mit entsprechender Infrastruktur (Ladestationen, Vernetzung,...)

C. Epilog: Projektsteuerung

[laufende und abschließende Steuerung und Evaluierung]

Die zeitliche Abfolge und Einordnung der Module und ihrer Bausteine ist analog zum Bild der Partitur gegliedert nach den Akten eines Musikstücks in Prolog, 1. , 2. und 3. Akt und Epilog. Die Umsetzung wird organisiert und koordiniert durch die Projektsteuerung (s. Epilog).

Die Projektsteuerung funktioniert im Grundsatz über zwei zentrale Elemente. Zum einen ist dies der Verein „Stadtraum Halle“ der die zentralen Managementaufgaben wahrnimmt, respektive für die Umsetzung der Bausteine, Module und Elemente sowie die Zielerreichung 2025 verantwortlich ist. Zum anderen ist dies ein Steuerungs- und Evaluationsmodul, welches dem Verein die Möglichkeit gibt, das Projekt zielgerichtet und auf die Bedürfnisse der Stakeholder abgestimmt umzusetzen.

Der Verein „Stadtraum Halle“ wird im Prolog des Projekts gegründet. Als Kernteam stehen befristet ein bis zwei Personen aus dem Autoren-Team „Eine Partitur für den bewegten Raum – Zukunftsmusik an der Saale“ zur Verfügung. Ist das Projekt auf den Weg gebracht, werden diese Personen abgelöst. Mit im Kernteam sind Personen aus dem Stadtplanungsamt Halle (Saale) und den Franckeschen Stiftungen. Ergänzt wird das Kernteam nach Bedarf mit Projektinteressierten aus ansässigen Kunsthochschulen, Vereinen und direkt betroffenen Anwohnern.

Für das Startkapital sowie die laufende Finanzierung des Vereins und seinen Aufgaben, kommen die Stadt Halle (Saale), Fördergelder und interessierte Investoren sowie Sponsoren auf. Ist das Projekt einmal angelaufen, kann ein Teil der Finanzierung durch das Projekt selbst geleistet werden. Zudem hat das Kernteam mit dem Steuerungs- und Evaluationsmodul die Möglichkeit auf ein schwankendes Budget Rücksicht zu nehmen, ohne dabei die Zielerreichung 2025 zu gefährden. Dies ist einer der großen Vorteile des modular aufgebauten

Projekts. Der Aufbau des Steuerungs- und Evaluationsmoduls ist zweiteilig und besteht aus einem Kriterienkatalog und dem Analysediagramm.

Anhand von vordefinierten Kriterien zur Nachhaltigkeit (Ökologie, Ökonomie, Soziologie) und dem zusätzlichen Punkt der Atmosphäre, werden alle zwei Jahre die Daten zum Projekt erhoben: Wie weit konnten sich die eingesetzten Elemente in den Stadtraum implementieren, wie groß ist die Akzeptanz in der Bevölkerung, wie interessant ist das Projekt für Investoren.

Die zu erhebenden Daten kommen von den Akteuren, die Projekte umsetzen (Hochbauamt, Tiefbauamt, Immobiliengesellschaften, Projektausschüsse vom Verein „Stadtraum Halle“ etc.) sowie von den Betreibern/Eigentümern der umgesetzten Projekten (Betreiber von Immobilien und Restaurationsbetrieben, Organisatoren von Events, den Vermietern von E-Bikes den städtischen Verkehrsbetrieben usw.).

An diesem Punkt kommen zudem die Nutzer und Anwohner ins Spiel, die nicht nur über die aktive Beteiligung im Verein ins Projekt einwirken können, sondern auch über die Evaluation. So werden die Daten direkt und aktiv bei den Anwohnern und Nutzern abgeholt, die an den Veranstaltungen zum Projekt und dessen Evaluation teilnehmen. Anhand der erfassten Daten wird nun ausgewertet, wo Handlungsbedarf besteht. Die Erkenntnisse werden direkt in die geplanten Projekte und somit in den laufenden Umsetzungsprozess integriert. So kann sichergestellt werden, dass die zur Umsetzung gereiften Projekte des Vereins „Stadtraum Halle“ den Kriterien der Nachhaltigkeit und dem aktuellen Zeitgeist entsprechen. Zusätzlich wird gewährleistet, dass die Umsetzung den Bedürfnissen und Wünschen der am Projekt Beteiligten, den betroffenen Anwohnern und den aktuellen und zukünftigen Nutzern entspricht.

Für die Finanzierung der Einzelprojekte resp. der einzelnen Elementen sind drei Säulen vorgesehen. Es sind dies der Verein „Stadtraum Halle“, die Stadt Halle (Saale) und private Investoren. Die Finanzierung der Projektentwicklung läuft über den Verein. Ist ein Projekt ausführungsfähig, wird ein Teil des Budgets vom Verein selbst beigesteuert. Für die Umsetzung von Infrastrukturprojekten im Zusammenhang mit Parking, Wohnen und Restauration werden zusätzlich private und institutionelle Investoren, für Projekte im Bereich Verkehr (Hoch- und Tiefbau) die Stadt Halle (Saale) als Investor aktiviert. Diverse Elemente generieren, wenn sie umgesetzt sind wiederum finanzielle Mittel, die zu Teilen an die Stadt, die Investoren die

Eine {Partitur} für den bewegten Raum –
Halle Hochstraße

 Zukunftsmusik an der Saale

Betreiber und den Verein zurückfließen. Somit können wieder Mittel für die Umsetzung neuer Elemente generiert werden. (Visualisierung des Steuerungskonzepts vgl. Abbildung 5, S. 30)

VI. Resumee

Halle, die „graue Diva“ ist längst nicht mehr grau, aber kaum jemand weiß es. Man hört und sieht wenig von ihr. Ihr historisches Stadtbild: 600 Kulturdenkmäler, darunter zwei Burgen, Halle ist Händelstadt, Stadt der Aufklärung, einst reiche berühmte Handelsstadt, hier förderte man das Salz aus der Erde – aber dann kam die Industrie, mit ihr die Moderne, Plattenbauten, Hochhäuser, die Neustadt und die Hochstraße. Sie mag sich nicht identifizieren mit dieser jüngeren Geschichte - ebenso wenig wie damals mit dem Eigenleben in Glaucha vor den Toren der Stadt. Die Franckeschen Stiftungen sollen Weltkulturerbe werden, aber so? Nur - die Hochstraße ist da, mit ihr der Verkehr, für den sie gebaut wurde. Was tun? Ein Wettbewerb soll weiterhelfen, Ideen für die Entwicklung bis 2025 sind gesucht. Wie kann sie aussehen, die Vision für 2025. Gibt es Ideen, eine Perspektive aus dem Dilemma?

Wir meinen, es gibt sie: Halle an der Saale wird nicht mehr mit den Zeugen der jüngeren Geschichte hadern, wie sie früher mit dem vor den Toren der Stadt gehadert hat. Sie sieht den Bogen der Geschichte bis in die Gegenwart, sieht jetzt die Schönheit der Verbindung von alt und neu, sieht die Chancen für das Leben in der Stadt. Nicht nur das Salz aus der Erde, auch das Licht aus dem Himmel kann sie holen. Und neben den zwei Burgen aus der Geschichte spiegelt ihr neues Image nicht nur den Stolz auf den Weinberg-Campus und die Kunsthochschule sondern zukünftig auch auf den innovativsten Hochstraßenraum der Welt: leuchtend, mit einem vernetzten neuen Lebensraum darunter für die Stadt, ihre Bewohner und ihre Besucher, hier gibt es vom Kultursteg bis zu Sport, Spiel, Multimedia-Kunst, Wissenschaft und Technik alles, was die Hallenser und ihre Besucher fasziniert. Der Promenadenring ist endlich in neuer Form auferstanden. Zwischen Altstadt, Glaucha, Brunoswarte, der Waisenhausmauer und den Franckeschen Stiftungen pulsiert Stadt- Leben. Ein bewegter Raum, den nur Halle an der Saale hat.

Eine {Partitur} für den bewegten Raum –

Halle Hochstraße

 Zukunftsmusik an der Saale

Eine {Partitur} für den bewegten Raum –
Halle Hochstraße
 Zukunftsmusik an der Saale

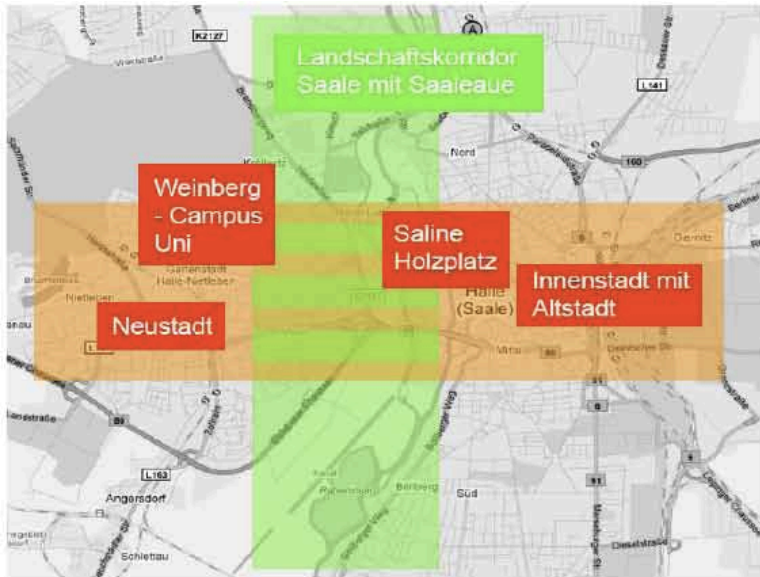


Abbildung 1

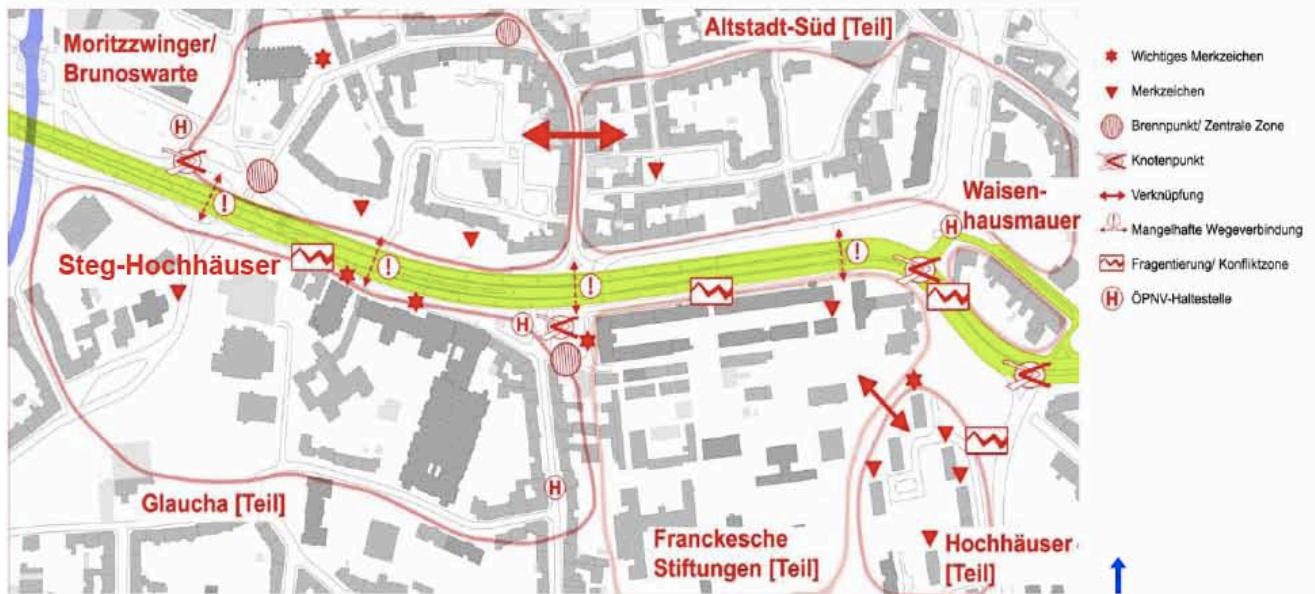


Abbildung 2
 21

Eine {Partitur} für den bewegten Raum –
Halle Hochstraße
 Zukunftsmusik an der Saale

http://www.inghenia.com/gadgets/swot/swot_en.php

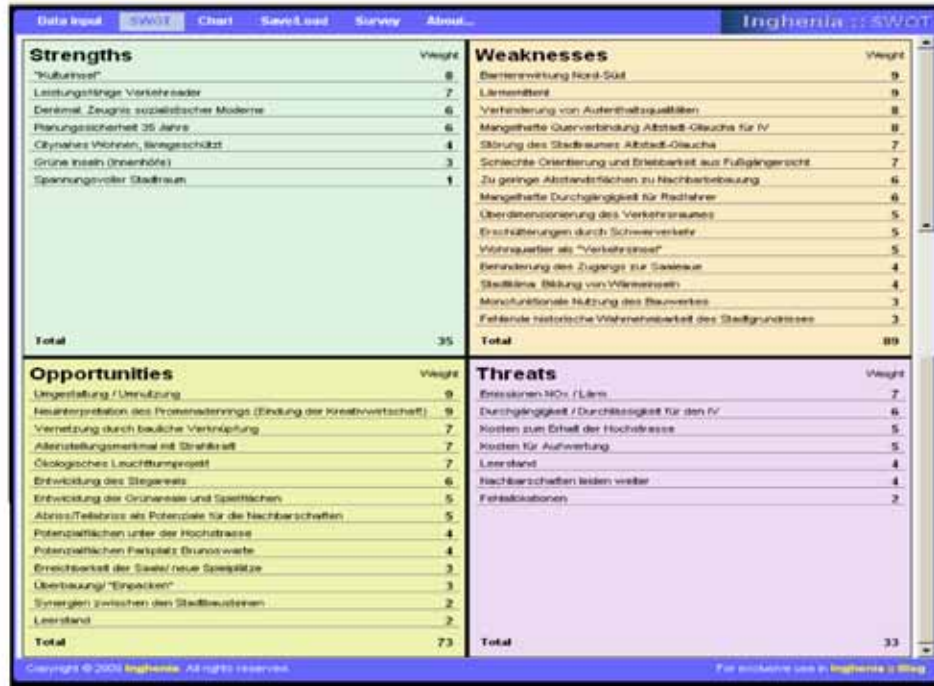


Abbildung 3

Eine {Partitur} für den bewegten Raum –
Halle Hochstraße
 Zukunftsmusik an der Saale

Modulkatalog "Eine Partitur für den bewegten Raum"

Legende:

	Mikroprojekte: Relativ geringer finanzieller und organisatorischer Aufwand
	Mesoprojekte: Mittelmässiger finanzieller und organisatorischer Aufwand
	Makroprojekte: Grosser finanzieller und organisatorischer Aufwand

Modul 1		Stadtraum Halle Hochstraße (Bauliche Maßnahmen)
Baustein A:		Gestaltung öffentlicher Raum
1 Die Aue der Saale in der Stadt	Prolog	<p>Grünraum Saale in die Stadt einbringen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anpassung des öffentlichen Raums als grüner Zweig der Saale, mit Vernetzungen in die Stadt, daran folgend der nonmotorisierte Weg von Westen her
2 Attraktivität für Fußgänger	Prolog	<p>Attraktivere Gestaltung der Bürgersteige</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einheitliche Straßenmöblierung • Bepflanzungen und Beschattung durch Bäume • Gestaltung von temp. Erholungszonen/Meeting Points entlang von Bürgersteigen • Gestaltung von bestehenden und entstehenden Fußgängerpromenaden durch Förderung von Detailhandel und Cafés
Baustein B:		Verkehrskonzepte
3 Minimierung MIV	Prolog	<p>Verminderung von Emissionen durch Minimierung des MIV:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsreduzierung auf Hochstraße (70km/h) • Geschwindigkeitsreduzierung auf Ebene 0 (30 km/h) • Vergünstigte Parktickets, wenn Anfahrt mit Car-Sharing-Angeboten erfolgt • Einführung von Mautgebühren für die Benutzung der Hochstraße • Einführen eines einheitlichen und stadtübergreifenden Parkleitsystems Park & Bike / Park & Ride Stationen
4 Maximierung ÖPNV	Akt 1	<p>Förderung, Aufwertung ÖPNV:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einführung von flexibleren ÖPNV-Tarifen (Kooperation mit großen Firmen, Einführung eines Job-Tickets für Berufspendler, Kombination Tickets für Events und ÖPNV) • Vortritt für ÖPNV (separate Fahrspur) • ÖPNV schneller als MIV durch Ampelschaltung • Attraktivität des ÖPNV durch Öffentlichkeitsarbeit erhöhen • Vergünstigte ÖPNV-Tickets wenn Parkschein (P+R) vorgewiesen werden kann

Eine {Partitur} für den bewegten Raum –
Halle Hochstraße

 Zukunftsmusik an der Saale

5 Dänische Sonate / Copenhagenization	Prolog	<p>Vorbild Kopenhagen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einheitliches und gut ausgebautes Radwegnetz • Verknüpfungspunkte schaffen für Fußgänger Radfahrer und ÖPNV • Bau von 2-spurigen Fahrradwegen (schnelle Spur für E-Bikes und langsame Spur für konventionelle Fahrräder) • Optimierung der Straßenquerungen für den Langsamverkehr • Allgemeiner Ausbau der Fahrradinfrastruktur mit separaten Ampeln, sicheren Kreuzungen und Ringüberfahrten • Shared Space Gebiete als Begegnungszone von verschiedenen Verkehrsarten
6 Saiten aufziehen / Walking Streets	Akt 1	<p>Optimierungen der Verkehrswege für Fußgänger:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung und Neugestaltung von Bürgersteigen (kontinuierlicher Verlauf, auflaufende Bordkanten und angenehmer Bodenbelag) • Optimierung von Kreuzungen durch kürzere Wartezeiten für Fußgänger an den Ampeln
Baustein C:		Bauliche Maßnahmen Hochstraße
7 Hochstraße	Prolog	<p>Anpassungen Hochstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sperrung der Hochstraße Süd für den motorisierten Verkehr • Umorganisation der Hochstraße (Spur Nord) auf Gegenverkehr • Bauliche Anpassungen im westlichen Teil (Spurverengung) • Errichtung eines weiteren Straßenzugs, (auf 0-Niveau damit 2 „Anrainerspuren“, zusätzlich 2 Durchzugs - MIV-Spuren, Kreisverkehr)
8 Abbruch	Akt 1	<p>Abbruch der südlichen Fahrspur der Hochstraße. Paralleler Teilumbau des südlichen Straßenraumes unter der Hochstraße für den nonmotorisierten Verkehr.</p>
9 Knotenpunkt Glauchaer Platz	Prolog	<p>Aus- und Umbau des Glauchaer Platzes um die verkehrstechnischen Umnutzungen realisieren zu können</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung neuer PP's evtl. Bau eines Parkhauses um den Umstieg auf den ÖPNV zu erleichtern • Aus- und Umbau des Glauchaer Platzes als Verkehrsknotenpunkt (mit Kreisverkehr) • Vernetzung Südvorstadt / Altstadt mittels Kultursteg (siehe auch Element "Kultursteg" unter Modul Aktivierung der Atmosphäre)

Eine {Partitur} für den bewegten Raum –
Halle Hochstraße
 Zukunftsmusik an der Saale

10 Einhausung	Prolog	Einhausung der nördlichen Hochstraße mithilfe von Solarzellen um die Lärmemissionen zu verringern und Strom zu erzeugen.
Baustein D:		Szenarien der Weiterentwicklung
11 Sanierung	Akt 3	Szenario 1 Sanierung der Hochstraße unter Berücksichtigung des Denkmalstatus und Weiterbenutzung als Verkehrsbauwerk des MIV teils eingehüllt zur Lärm- und Emissionsreduzierung, ggf. nur für E-Verkehr mit entsprechender Infrastruktur (E-Tankstelle)
12 Umnutzung	Akt 3	Szenario 2 Umnutzung der Hochstraße in Anbindung an den Kultursteg zur non / E-motorisierten Stadtverbindung „über den Dächern“ bei gleichzeitiger Abwägung der IST-Situation ev. einer Verstärkung des MIV in anderen Stadtteilen.
13 Reduktion auf Ebene 0	Akt 3	Szenario 3 Abbruch und Ersetzung der Hochstraße „Nord“. Neugestaltung des Straßenraumes auf Ebene 0. Nord-Süd-Verbindungen ausbauen bzw. stärken (Halleorenring-Glauchauer Straße und Hansering-E.-Hoffmann-Straße) zum "großen Ring" - Verbindung Rannischer Platz --> Entlastung Verkehr (MIV) zwischen Moritzzwinger/Waisenhausmauerstraße
14 Antike Arena	Akt 1	Umbau des Vorbereichs der Frackeschen Stiftung nach dem Vorbild einer "antiken Arena" für Outdoor-Konzerte, Lesungen usw.
Modul 2		Ökologisierung
Baustein A:		Ökologische Mobilität
1 Minimierung MIV	Prolog	Alle Maßnahmen aus dem Element "Minimierung MIV" dienen letztendlich auch der Ökologisierung des Verkehrs und sind deshalb im Sinne von beiden Modulen umzusetzen.
2 Maximierung ÖPNV	Akt 1	Alle Maßnahmen aus dem Element "Maximierung ÖPNV" dienen letztendlich auch der Ökologisierung des Verkehrs und sind deshalb im Sinne von beiden Modulen umzusetzen.

Eine {Partitur} für den bewegten Raum –
Halle Hochstraße

 Zukunftsmusik an der Saale

3 Marketing für die Ökologie	Prolog	Förderung des ökologischen Verkehrs durch Öffentlichkeitsarbeit: <ul style="list-style-type: none"> · "Bike to work" im Sommer (lanciert z.B. durch die städtischen Arbeitgeber)
4 Alternative Nutzung der Hochstraße Süd	Prolog	Um die Auswirkungen auf den Verkehr beim Abbruch der Hochstraße zu testen werden alternative Nutzungen der Hochstraße Süd getestet. Autofreie Sonntage mit Öffnung der Hochstraße für Fahrradfahrer, Rollerblades usw. "Slow-up"-Events (Gesundheitsförderung Schweiz): Sperrung der Straße für den motorisierten Verkehr und ein vielseitiges Rahmenprogramm entlang der Strecke
Baustein B:		Energiegewinnung und Effizienz
5 Energieerzeugung	Prolog	Solarenergienutzung aus der Einhausung: <ul style="list-style-type: none"> · Strom dient den E-Tankstellen. Überschüsse können verkauft werden · Solarstrom kann für Lichtinstallation verwendet werden
6 Experimentallabor	Akt 1	Gefördertes Experimentallabor für Energieeinsparung im Stadtraum und in öffentlichen Gebäuden. Teilnehmer sind Anrainerbetriebe, Haushalte der angrenzenden Quartiere sowie die Stadt: <ul style="list-style-type: none"> · Testen von Innovationen im Bereich von Solarzellen · Einsatz von neuen ökologischen Materialien
7 Nachrüsten für die Umwelt	Akt 2	Ökologisches Nachrüsten von Infrastrukturbauten: <ul style="list-style-type: none"> · Steuerliche Begünstigungen für Renovationsvorhaben, wenn diese der Energieeffizienzsteigerung dienen
8 Bepflanzungskonzept	Akt 1	Etablierung eines Bepflanzungskonzepts mit der Zielidee der Durchgrünung des Stadtkörpers: Ausgangspunkt Saale mit einer 1. Schneise Stadtraum Hochstraße: Horizontal & Vertikalbegrünung von kultivierten Stadtwaldinseln über die Stadtparks. Vernetzung und Anbindung an Flusslandschaft Saaleaue und Grünverbindung in/zwischen Stadtbausteinen und Gesamtstadt/Neustadt. In Anlehnung an das Element "Den Raum als Gesamtwerk gestalten" aus dem Modul "Aktivierung der Atmosphäre"
9 Grüne Infrastruktur	Akt 2	Ausbauprozess Grünschnitten: ausgehend vom Stadtraum Hochstraße ziehen sich Fassadenbegrünungen bis Dachbegrünungen und zusammenhängenden Gründecks über der Stadt entlang des Waisenhausrings und Richtung Marktplatz. Hochstraße Grün Nord: Allee und künstlerische Begrünung entlang Hochstraße Nord
10 Spazieren im Stadtraum	Akt 2	Vorpark / Boulevard vor dem Längs- und Querbereich der Franckeschen Stiftungen, verwoben im Wegenetz als Teilbereich unterschiedlicher Ausformungen des Stadtgrün / Stadtparks und Entsiegelung von Verkehrsflächen mittels Begrünung Spazieren im Stadtring: Neuinterpretation und Umgestaltung des Promenadenrings

Eine {Partitur} für den bewegten Raum –
Halle Hochstraße
 Zukunftsmusik an der Saale

Modul 3		Ökonomische Aspekte
Baustein A:		Marketing
1 Outdoor-Festspiele	Akt 2	Outdoor-Händelfestspiele auf der Live-Bühne an der Hochstraße.
2 Events	Akt 1	Events auf dem Kultursteg für und mit den Anwohnern. Vermarktung der Umnutzung lokal, regional und national.
3 Weltkulturerbe - eine Marke	Prolog	Vermarktung des Titels „Weltkulturerbe“ der Franckeschen Stiftungen um ein mediales Echo und eine weitere Plattform zu erhalten.
4 Signalkwirkung	Akt 1	Plattform Hochstraße: Holzhochturm als Info- und Aussichtsplattform und Sky Café (Bsp. Plattform Südbahnhof Wien).
Baustein B:		Start Ups
5 Steuerliche Anreize für Handel und Gewerbe	Akt 1	Förderung temporärer Leerstandvermietung: Temporäre Weitergabe von geförderten Leerstandsobjekten nach maßgeblichen Konzepten im Sinne innovativer oder / und kreativer Nutzungspläne etwaiger Betreiber und Förderung von Einzel- und Detailhandel im Bereich der Hochstraße durch steuerliche Anreize
6 Finanzielle Anreize für Innovationen	Akt 1	Mikrokredite für Projekte von Arbeitslosen im Perimeter der Hochstraße. Unterstützung von Ideen (Gastronomie, Startups, Marktständen usw.) mit einem Mikrokredit und der benötigten Infrastruktur.
7 Nutzung des Kreativ-Potentials	Prolog	Miteinbezug und Förderung der Kultur- und Kreativwirtschaft (Kunsthochschule): <ul style="list-style-type: none"> • Platzangebot für die Kunsthochschule • Plattform für einheimische Künstler schaffen mit Ausstellungsflächen auf und an der Hochstraße
8 Wissenschaft als Mitstreiter	Prolog	Beteiligung F+E, Wissenschaft (Universitäten, Hochschulen usw.) an Wettbewerben und Forschungsprojekten zu den baulichen und gestalterischen Maßnahmen.

Eine {Partitur} für den bewegten Raum –
Halle Hochstraße

 Zukunftsmusik an der Saale

Modul 4		Aktivierung der Atmosphäre
Baustein A:		Spuren
1 Licht- installation	Prolog	Lichtinstallation an der Hochstraße als technisches Denkmal (Zeugnis) der soz. Moderne (Aufmerksamkeit, Identitätsstiftend, "Großstadtflair", ikonografische Ästhetik).
2 Boulevard	1	Boulevard: Überlagerung des Raums mit Elementen der historischen Boulevard Idee als Straße mit innerstädtischem Charakter und Funktionen, die den Maßstab des Fußgängers wahren
3 Platz- gestaltung	Akt 2	Sichtplätze: Gestaltung der Plätze besonderer Sichtbeziehungen im Umraum der Hochstraße bei gleichzeitiger Herstellung von Konterparts zu den Raumbeziehung unter medialer Unterstützung von Lichtspuren und temporärer Installationen
4 Historischer Spaziergang	Akt 2	Historischer Spaziergang: <ul style="list-style-type: none"> · Gestaltung eines Spaziergangs mittels Stelen · Sichtbarmachen des Ausgangspunktes vor der Stadt und Überblick am Kultursteg
Baustein B:		Raumaneignung und Identität
5 Den Raum als Gesamtwerk ges- talteten	Akt 1	Übergreifende Gestaltung des Raums mittels Raummöblierung: CI / CD -> eigens entwickelte / entworfene Möblierung die den Zusammenhang des Raumes verdeutlicht (im Zusammenhang mit dem Baustein "Marketing") Bsp. Wien Museumsquartier sowie Lichtinstallation zum Thema Hochstraße. Fördern künstlerischer Installationen und die Ansiedlung von Galerien
6 Platz für Bürger	Akt 1	Entwicklungsfeld urbaner Alternativen (z. B. temporäre Quernutzungen in unterschiedlichen Intervallen): <ul style="list-style-type: none"> · Spielwiese für Innovative Ideen und Beteiligung der Bewohner an der Stadtentwicklung · Temporäre Flächennutzungen und Aneignung für Bürger die mit entsprechenden Ideen für Events und Gestaltung den Raum kreieren sollen
7 Knotenpunk- te im Stadt- raum schaffen	Prolog	Ausgestaltung der öffentlichen Plätze als Kommunikations- und Austauschknotenpunkte und Akzentuierung der Zugänge zur Stadt mittels Promenaden

Eine {Partitur} für den bewegten Raum –
Halle Hochstraße

 Zukunftsmusik an der Saale

Baustein C:		Kulturkette / Weltkulturerbe
9 Das Weltkulturerbe	Prolog	Forcierung des Prädikats „Weltkulturerbe“ der Franckeschen Stiftungen mittels Führungen durch die Franckeschen Stiftungen mit verschiedenen Themenschwerpunkten um den Tourismus auszubauen/aktivieren In Anlehnung an das Modul Marketing mit dem Element "Weltkulturerbe - eine Marke"
10 Kulturplatz Tor zur Welt Francke- Platz	Akt 1	Temporäre Gestaltung und lfd. Nutzung des neuen Vorbereichs der Franckeschen Stiftungen Ausstellungen und öffentliche Vorträge im Freien (Auditorium) als Nutzung nach den baulichen Anpassungen des Platzes im Baustein "Szenarien der Weiterentwicklung", Element "Antike Arena"
11 Kulturdenkmäler	Akt 1	Miteinbezug weiterer Kulturdenkmäler (Reisenhaus, Siebenwabenhaus, Ratswerder), Vernetzung der einzelnen Kulturstätten in Halle.
Baustein D:		Vor den Toren der Stadt
12 Gestaltung Glauchaerplatz	Prolog	Gestaltung des Glauchaer Platzes: <ul style="list-style-type: none"> • Thematisierung der ehemaligen Stadteingänge mittels fixer Gestaltung und temporärer Events; z.B. Historische Darstellungen, bis künstlerischen Überarbeitungen • Der Glauchauer Platz als Verbindung, Schnittstelle, Hafen, Verkehrszusammenführung <p style="text-align: center;">Gemäß Modul "Bauliche Maßnahmen Hochstraße" "Knotenpunkt Glauchaerplatz"</p>
13 Pachtparzellen	Akt 1	Gestaltung der Hochstraße: Pachtparzellen zwischen, unter und auf der Hochstraße temporär und zu Selbstkosten mietbar, wenn ein kreatives Konzept vorgewiesen werden kann
14 Eine Brücke für Familien	Akt 1	Sozialraum Halle Hochstraße: Pfad der barrierefreien familien- und kindergerechten Stadt- und Kulturbenutzung sowie Platzgestaltung bis Lokalitäten und eigener kultureller Einrichtungen (Kindermuseum, Spielplätze, Jugendtreffs inkl. fremder Kulturen).
15 Lernen von fremden Kulturen	Akt 3	Platz der Kulturen in der "Antiken Arena" vor der Franckeschen Stiftung: <ul style="list-style-type: none"> • Live Cams in Partnerstädte und Heimatstädten von migrierten Bürgern • Integrative Events wie Märkte mit exotischen Spezialitäten, Bühnenstücken und Konzerten aus aller Welt

Abbildung 4

Eine {Partitur} für den bewegten Raum –
Halle Hochstraße Zukunftsmusik an der Saale

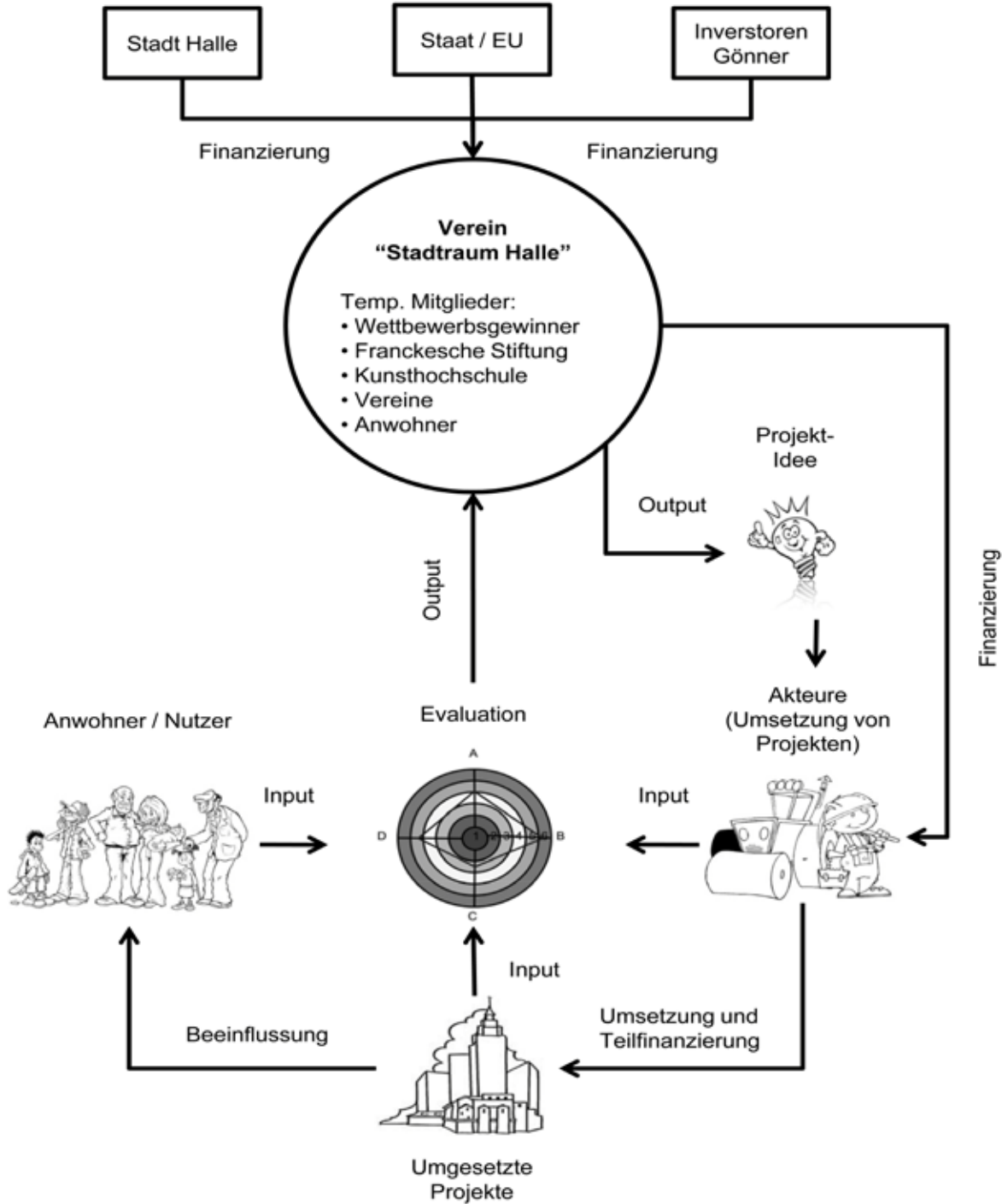


Abbildung 5

VIII. Literatur, Quellen, Hinweis zum Bildmaterial:

Braum, Michael, Bartels, Olaf (Hg.): Wo *VERKEHRT* die Baukultur, Bundestiftung Baukultur April 2010

Gehl, Jan: Cities for People, Island Press, September 2010

Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Stadt Halle (Saale), 2007

Kulturhauptstadt 2010 - Halle - Die graue Diva unterm Schirm, FAZ 14. September 2004

Nahverkehrsplan der Stadt Halle (Saale) ab 2007

Stadtumbau 2010: Hochstraße zur Diskussion, Das Magazin zur Hochstraße, Hrsg. Stadt Halle (Saale), Oktober 2009

Stadtumbau 2010: Dokumentation der Diskussion 14.09.2009, Das Magazin zur Hochstraße, Hrsg. Stadt Halle (Saale), Dezember 2009

Stadtumbau 2010: Magazin 6 „Bilanz“, Hrsg. Stadt Halle (Saale) 2010

Telefonat und Ortstermin mit Eigentümermoderator für Glaucha, Gernot Lindemann, Juni und Juli 2011

MZ vom 24.06.2011, Bericht zur öffentlichen Podiumsdiskussion auf dem Marktplatz in Halle am 24.06.2011

Verkehrskonzeption Altstadt Halle (Saale) 1998

Wolfgang Kil, Den Wandel planen, Bauwelt 1998, Heft 25, 1458ff

Hinweis zum Bildmaterial:

Wir weisen gerne darauf hin, dass zur Erstellung von Photomontagen dieses Wettbewerbsbeitrags teilweise Bildmaterial aus dem Internet verwendet und zur Darstellung der räumlichen Konzeptideen überarbeitet eingesetzt wurden. Die ursprüngliche Urheberschaft dieser einzelnen Bildmaterialien bzw. deren baulicher, architektonischer Inhalte liegt dem Wettbewerbsteilnehmer vor und wird gerne weiter- bzw. bekanntgegeben.