

BI Hochstraße Halle an der Saale e.V. - Wir fördern kreative Stadtentwicklung -

Zentrale Argumente für die langfristige Beseitigung der Hochstraße

- Die Hochstraße in ihrer derzeitigen Form und Lage ist eine Wunde im Stadtorganismus von Halle, die die strukturelle Entwicklung der gesamten Stadt negativ beeinflusst. Zitat aus der Wochenzeitung "DIE ZEIT" zu verschiedenen ähnlichen städtebaulichen Problemen in ganz Deutschland, u. a. auch der Hochstraße in Halle: „Was der Krieg nicht zerstört hat, schafften die Stadtplaner“
- Der Bau der Hochstraße wurde in den 60er Jahren gegen den Willen der damaligen Stadtverwaltung und gegen die Fach-Argumente der Verkehrsplaner vom damaligen ersten Sekretär der Bezirksleitung Halle, Horst Sindermann, aus politischen Prestige Gründen durchgesetzt. Die Umsetzung einer solchen Entscheidung mit den damit verbundenen Folgen, dem Teilabbruch ganzer Altstadt-Quartiere und der Zerstörung des Lebensraums dort Wohnender, wäre heute fachlich nicht mehr denkbar und auch sozial nicht mehr durchsetzbar
- Die damals getroffene politische Fehlentscheidung hat zu erheblichen Verwerfungen in der Stadtentwicklung der Stadt Halle geführt. Die negativen Folgen wird man nicht mehr vollständig beseitigen können, aber Teile davon können durchaus positiv neu geordnet werden und somit Raum für zukünftige integrative Stadtentwicklungsmöglichkeiten schaffen. Das betrifft auch die Wiederherstellung der alten Strukturen der einst führenden deutschen Kulturhochburg Halle an der Saale einschließlich einer daran angepassten Verkehrsentwicklungsplanung

Primat Stadtentwicklung

- Wiederherstellung der historischen und kulturellen Entwicklungspotenziale der halleschen Altstadtquartiere
- Sicherung und Neubelebung der verkehrlichen Platzfolgen: Marktplatz, Altmarktplatz, Franckeplatz, Riebeckplatz, Glauchaer Platz, Rannischer Platz
- Anbindung der die Altstadt umgebenden Stadtteile, vor allem Glaucha sowie Neustadt
- Sicherung der historischen Ensembles wie Franckesche Stiftungen, Elisabeth-Krankenhaus, Kirche sowie der noch erhaltenen Gründerzeithäuser
- Vorsorgemaßnahmen für die Aufnahme der Franckeschen Stiftungen in die Liste des UNESCO-Weltkulturerbes
- Der Stadt insgesamt den historischen Raum zurückgeben und damit zum Wohle ihrer Einwohner die Zukunft gewinnen und gestalten

Primat Verkehrsentwicklung

- Neuordnung der Verkehrssysteme und der Verkehrswege, Neuorganisation der Verkehrsströme und der Verkehrsmengen, insgesamt aufbauend auf einem neuen integrativen Stadtentwicklungskonzept für die Stadt Halle
- Ein zukunftssicheres integriertes Verkehrsnetz entwickeln, das auch ohne den "Störfaktor Hochstraße" die Anbindung von Quartieren jenseits der Saale (vor allem Neustadt) ohne wesentliche verkehrliche Qualitätseinschränkungen sicherstellt
- Neuordnung des "Modal Split" ,d.h. der jeweiligen Anteile von MIV/ Autoverkehr, ÖPNV, Radverkehr, Fußgängerverkehr, mit dem Ziel, die Verkehrsmengen des motorisierten Verkehrs nachhaltig zu verringern

- Reduzierung der Verkehrsmengen im Innenstadtbereich, ohne dass dadurch der Wirtschafts- und Einkaufsverkehr negativ tangiert wird
- Reduzierung der Durchgangsverkehre z. B. durch Erschließung der äußeren Umgehungsstraßen (z.B. Autobahnring inkl. A143-Lückenschluss) und Durchfahrverbot für Schwerverkehre ohne Ziele in der Stadt
- Untersuchung von Verkehrsalternativen einschließlich des langfristigen Ausbaues eines innerstädtischen Erschließungsringes und weiterer Tangenten außerhalb der Altstadt
- Sicherung der Umweltstandards zur Verbesserung der innerstädtischen Lebensqualität

Primat Finanzmittel

- Nur eine langfristige Planung kann den ressourcenschonenden Einsatz von Material und Mitteln sicherstellen
- Da die Hochstraße als "Technisches Bauwerk", das hohen Belastungen ausgesetzt ist, nur eine bestimmte Nutzungsdauer aufweist, sind von daher schon die Fragen der Sanierung, des Neubaus oder des Abrisses hinsichtlich ihrer nachhaltigen Nutzung ernsthaft zu untersuchen
- Alle Lösungen sind mit erheblichen Kosten verbunden
- Bei einer Kosten-Nutzenrechnung müssen aber auch die Kosten mit einbezogen werden, die unmittelbare Auswirkungen auf die Stadtentwicklungen im positiven wie im negativen Sinne haben

14. Januar 2010

Dr. Jens H. Göttner
(1. Vorsitzender)