

STADT UMBAU 2010

www.iba-stadtumbau.de*



Dokumentation der Diskussion 14.11.2009

Das Magazin zur Hochstraße



Die Zukunft der Hochstraße

Einladung

zur Öffentlichen Diskussionsveranstaltung
14. 11. 2009, von 10.00 bis 14.30 Uhr
im Stadthaus in Halle (Saale), Marktplatz

Welche Bedeutung
hat die Hochstraße?
Ist sie ersetzbar?
Soll sie bleiben?

14. November 2009

Zum Vormerken
und Nachlesen:

30. 5. 2010

Feiern Sie mit auf
der Magistrale!

IBA-Magazin zur Geschichte
der Hochstraße unter
www.iba.halle.de



Inhalt

Eine bewegende IBA-Diskussion zur Zukunft der Hochstraße 2

Editorial

Die Sicht des externen Experten 8

Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens

Die Sicht des städtischen Verkehrsexperten 10

Rainer Möbius

Die Sicht der Initiative für den Abriss 13

Dr. Jens Holger Göttner

Die Sicht der IBA Stadtumbau 2010 14

Martin Stein

Diskussion 16

Die Sicht des Baudezernenten 22

Dr. Thomas Pohlack

Resümee 24

Presse 26

Eine bewegende IBA-Diskussion zur Zukunft der Hochstraße

Dr. Friedrich Busmann



Dr. Friedrich Busmann, Architekt und Stadtplaner, koordiniert die Projekte der IBA Stadtumbau 2010 in Halle an der Saale. Er ist ehemaliger Planungsdezernent der Stadt Halle.

v.l.n.r. : Moderator Theo M. Lies, Dr. Jens-Holger Göttner (Vors. Bürgerinitiative Hochstraße Halle e.V.), Dr. Thomas Pohlack (Bürgermeister und Baudezernent), Prof.Dr. Gerd-Axel Ahrens (TU Dresden)

Eines steht fest: die hallesche IBA-Veranstaltung am 14.November 2009 im Stadthaus hat neue Bewegung in die Diskussion zur Zukunft der Hochstraße gebracht, mehr als die meisten der etwa 130 Teilnehmer erwartet hätten.

Liebe Leserinnen und Leser,

man hatte wirklich nicht erwartet, dass sich schon in der ersten Diskussionsrunde konkrete Ideen und eine Annäherung der Positionen abzeichnen würde. Es wurde schon als gutes Zeichen gewertet, dass es anlässlich der Internationalen Bauausstellung Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010 überhaupt zu einer gemeinsamen Veranstaltung von Stadtverwaltung und Bürgerinitiative gekommen war. Viele erwarteten allenfalls Impulsansätze für weitere Diskussionen, die irgendwann zu konkreten Schritten führen könnten. Aber es kam anders.

Und sie bewegt sich doch?

Die IBA Stadtumbau 2010 wurde zum Wegbereiter einer neuen Annäherung. Wichtiger Meilenstein war das im Rahmen der IBA erarbeitete und allgemein als fundiert bewertete IBA-Magazin zur „Zukunft der Hochstraße“. Die mit Blick auf den

14.11.09 konzipierte Diskussionsgrundlage hat die einzigartige Doppelproblematik der Brücke herausgearbeitet: Auf der einen Seite den baukulturellen Sündenfall der Zerstörung eines großen historischen Stadtraumes, auf der anderen Seite das ungelöste Problem der verkehrstechnischen Ersetzbarkeit der Hochstraße. Dass dieser tiefe Konflikt nur langfristig lösbar ist, gehörte zu den in der Versammlung am meisten zu hörenden Stellungnahmen, die auch von der Bürgerinitiative geteilt werden. Ihrem Ziel, die Hochstraße schnellstmöglich auf die Tagesordnung der kommunalpolitischen Agenda zu setzen, ist sie jetzt ein gutes Stück näher gekommen.

Die Verwaltungsspitze hat sich zum Motor der neuen Bewegung gemacht, in Person des Bürgermeisters und Baudezernenten Dr. Thomas Pohlack. Mit seiner überraschenden Ankündigung, die südliche Hochstraßenbrücke im Sinne eines ersten Schrittes zur Disposition zu stellen, hat er einen für beide Diskussionslager interessanten Vorschlag eingebracht. Die dafür notwendigen Untersuchungen sollen abgeschlossen sein, bevor die nächste größere Instandsetzungsphase der Hochstraße anstünde. Dieser Vorstoß korrespondiert gut mit laufenden Initiativen aus dem Stadtrat, das verkehrspolitische

Leitbild von 1997 zu aktualisieren. Denn auch darin bestand am 14.11.09 breites Einvernehmen: Antworten auf die Frage nach einer Zukunft ohne Hochstraße können nur im Rahmen einer umfassenden, integrierten Betrachtung der gesamtstädtischen Stadt- und Verkehrsentwicklung gegeben werden.

Wie kam es zur Annäherung der bis dahin scheinbar unvereinbaren Positionen?

Es waren weder neue Erkenntnisse zur Verkehrs- und Stadtentwicklung noch zur städtebaulichen Problematik der Hochstraße. Die wurden am 14.11.09 in erfreulicher Sachlichkeit unter der erprobten Moderation von Theo M. Lies vorgetragen, neu waren sie indessen nicht. Der zunächst vermutete Einbruch der Verkehrsbelastung auf der Hochstraße hat – so viel haben die nachträglichen Überprüfungen ergeben – noch nicht stattgefunden. Auch winkten keine großzügigen staatlichen Zuschüsse für mögliche Ersatzbaumaßnahmen, ohne die – auch darüber wurde diskutiert – wohl nichts gehen wird. Nein: das Bauwerk selbst weist den Weg in die Zukunft. Denn inzwischen liegen Erkenntnisse vor, die so bislang noch nicht vernommen wurden: der für die Hochstraßenkonstruktion



Ende der sechziger Jahre verwendete Stahl ist „Spröbruch gefährdet“, und damit gefährdet er die hoch anspruchsvolle Spannbetonkonstruktion der Hochstraßenbrücken. Ab wann akuter Handlungsbedarf besteht, wo und in welchem Ausmaße, ist noch offen. Gutachten haben bestätigt, dass sich so etwas ankündigen und nicht „über Nacht“ eintreten wird. Der Fachbegriff heißt denn auch „Ankündigungsverhalten“; darüber berichtete bereits das erste IBA-Magazin zur Hochstraße. Aber es schien so, als könnte das Bauwerk bei normalem Unterhaltungsaufwand das Ende seiner auf weitere knapp 40 Jahre geschätzten Lebenszeit erreichen. Dass es auch anders kommen könnte, nämlich schneller und teurer, gab jetzt der Baudezernent vorsichtig zu erkennen.

Tritt dieser akute Sanierungsfall ein, ist mit langwierigen Sperrmaßnahmen, Umleitungen und allen damit zusammenhängenden Folgen zu rechnen; die Brückensanierung (oder gar ein Neubau) würde viel Geld kosten. Warum also nicht jetzt schon die Frage nach dem Nutzwert einer Sanierung stellen im Vergleich mit einer Alternative „ohne Hochstraße“? So überraschend dieser Vorschlag kam, so nahe liegend, ja notwendig erscheinen die Überlegungen. Dass die bautechnische Problematik der

Hochstraße jetzt verknüpft wird mit den städtebaulichen Fragestellungen – die Vision einer Zukunft ohne die Hochstraße oder zumindest ohne die ganze Hochstraße – ist sicherlich auch eine Frucht der engagierten Diskussion der letzten Jahre, an deren Spitze sich die Bürgerinitiative gesetzt hat.

Diese Diskussionen werden nach der Ankündigung der Verwaltung nicht etwa überflüssig, im Gegenteil. Der in der Veranstaltung wiederholt angemahnte Dialog wird zukünftig noch auf manche Bewährungsprobe gestellt werden. Ohne ihn ist Konsens nicht herstellbar, wie der geladene Verkehrsexperte Prof. Ahrens überzeugend formulierte. In seinem fachkundigen Vortrag ließ er keinen Zweifel an der besonderen Herausforderung einer Hochstraßenbeseitigung, plädierte aber auch energisch für ein zukunftsoffenes Denken, indem z.B. Änderungen des Mobilitätsverhaltens und der Technologie neue Handlungsmöglichkeiten eröffnen können. Der städtische Verkehrsplaner Rainer Möbius steuerte wichtige Fakten zur Bedeutung der Hochstraße bei, dazu erste Zukunftsszenarien für eine Situation ohne Hochstraße. Fazit: Die mit der Hochstraße verbundene gesamtstädtische Verkehrsproblematik wird sich auch mit einer Stufenlösung nicht einfach in Luft

auflösen. Man wird jetzt konkret erproben müssen, was im Resümee der Veranstaltung von Prof. Ahrens formuliert wurde: Einigung auf feste Grundsätze und Ziele, Vermeidung von Belastungsverlagerungen, integrierte Planungsstrategie, Offenheit im Denken.

Man braucht kein Prophet zu sein, wenn man vermutet, dass – nolens volens – die Zukunft der Hochstraße damit zum Gegenstand eines spannenden kommunalpolitischen Prozesses werden kann. Allen Teilnehmern der Veranstaltung am 14. November im Stadthaus möchte ich für Ihren Anteil daran herzlich danken: für ihre Diskussionsbeiträge, ihre Leidenschaft und ihren Pragmatismus, für die Bereitschaft unkonventionelle Visionen gemeinsam zu erarbeiten. Ich sehe dafür Beweise einer Kultur des Miteinanders in Halle und denke, sie sollten als Aufmunterung verstanden werden für weitere mutige Schritte.

Bei der Lektüre unserer Dokumentation der „ersten Schritte“ auf unserer Veranstaltung wünsche ich Ihnen viel Freude. Gespannt sind wir auf Ihre Reaktionen und Anregungen → hochstrasse@iba-halle.de

Ihr Dr. Friedrich Busmann
(IBA-Koordinator in Halle)



↑ v.l.n.r.: Jochem Lunebach (Leiter Stadtplanungsamt), Dr.Göttner, Dr.Pohlack, Prof.Dr.Ahrens, Martin Stein (IBA-Büro GbR), Rainer Möbius (Städt. Verkehrsplaner), Dr.Friedrich Busmann (IBA-Koordinator in Halle)

← Pro oder contra Hochstraße? Wahlzettel werden von den Teilnehmern ausgefüllt. Befürworter und Gegner halten sich dabei die Waage.

↖ Rainer Möbius erläutert Fakten zur Hochstraße.

↘ Wahlzettel



Ihre Meinung ist uns wichtig, kreuzen Sie bitte an!

Bitte bringen Sie diesen „Wahlzettel“ zur Veranstaltung am 14.11.2009 mit! Ihr IBA-Team

(1) Die Hochstraße soll bleiben, weil:

- sie zum Erbe der Stadt gehört
- sie eine optimale Autoverbindung zwischen den Stadthälften darstellt
- sie gut für Neustadt ist

(2) Die Hochstraße soll beseitigt werden, weil:

- sie eine große Wunde in der Innenstadt ist
- ihre Beseitigung ein großer Gewinn für die Stadt ist
- Altstadt und südlich



← Tore Dobberstein, Mitglied des IBA-Teams, notiert Stichworte der Diskussion.
↙ Die Einladung zur Diskussionsveranstaltung „Zukunft der Hochstraße“

Welche Bedeutung hat die Hochstraße? Ist sie ersetzbar? Soll sie bleiben?

Ein Projekt der Internationalen Bauausstellung Stadtumbau 2010 in Halle (Saale), veranstaltet von der Stadt Halle und der Bürgerinitiative Hochstraße Halle e.V.

... soll informiert und ergebnisoffen diskutiert werden. Erwartet werden Vertreter verschiedener Institutionen und halleischer Netzwerke.
Diskutieren Sie mit! Die Hochstraße verbindet die beiden Stadthälften der Doppelstadt Halle. Sie spaltet die Innenstadt, sie spaltet die Meinungen. Jahrzehnte war sie kein Thema. Inzwischen wird die Frage nach der Zukunft der Hochstraße neu gestellt. Die IBA Stadtumbau 2010 in Halle greift diese Diskussion auf. Denn die Magistrale samt Hochstraße ist der Leitfaden für alle halleischen IBA-Projekte unter dem Motto „Balanceakt Doppelstadt“. Sie ist zentrale Achse für die Auseinandersetzung mit dem Erbe der Städtebaulichen Moderne, für Umbrüche und für Chancen.

Teil 1 Information

Verkehrsbedeutung der Hochstraße, Zukunft mit und ohne Hochstraße, Szenarien und Positionen.
Unabhängiger Experte: Prof. G.-A. Ahrens (Technische Universität Dresden, Institut für Verkehrsplanung).
Vertreter der Bürgerinitiative, der Verwaltung, des IBA-Büros.

Teil 2 Diskussion

Möglichkeit für einen breiter Meinungsaustausch zwischen allen Teilnehmern. Das Ergebnis wird dokumentiert.
Moderation: T. M. Lies (Pressebüro Lies, Halle)

Dagmar Szabados
Oberbürgermeisterin

Dr. Jens-Holger Göttner
Vorsitzender der BI Hochstraße e.V.

... martin.schmidt@halle.de

Einladung

zur Öffentlichen Diskussionsveranstaltung
14. November 2009, 10.00 → 14.30 Uhr
im Stadthaus in Halle (Saale), Marktplatz

Die Zukunft



Foto: Daniel Herrmann



STADT UMBAU 2010
www.iba-stadtumbau.de

Hochstraße zur Diskussion

Das Magazin zur Hochstraße

↑ Blick auf die etwa 700 Meter lange Hochstraße von der Waisenhausapotheke aus in Richtung Franckeplatz, der mit den in der Mitte liegenden Rampen verbunden ist. Links die Franckeschen Stiftungen. (Das hinter der Elisabeth-Kirche sichtbare Hochhaus wurde inzwischen abgebrochen)



Wie es zur Hochstraße kam 11

IBA Stadtumbau 2010 in Halle

Wie es zur Hochstraße kam

Halle 1906 (mit 174.000 Einwohnern) und 1932 (mit 264.000 Einwohnern). Dazwischen liegt ein halbes Jahrhundert sind der 2. Weltkrieg. Dennoch hat sich die Struktur kaum verändert. Halle blieb die alte Straßenbahn- und Fußgängerstadt bis zum Ausbau der Doppelstadt. (Quelle: Historisches Atlasbuch 1906, Historie Oberer Saale, 1952, Anstaltsrat)

Foto: Tore Dobberstein



↓ Das 40-seitige Magazin zur Hochstraße ist über die Internetseite der IBA Stadtumbau 2010 in Halle erhältlich. Die Publikation unterstreicht die gesamtstädtische Bedeutung der Brücke und illustriert ihre Entstehungsgeschichte, die unmittelbar mit der Entstehung von Halle-Neustadt verknüpft ist.

22 Wie es zur Hochstraße kam

IBA Stadtumbau 2010 in Halle

IBA Stadtumbau 2010 in Halle

20 Wie es zur Hochstraße kam



Urban
Der Franck
derts mit
Raum zwis
schen St
Straßen un
eingabete
sich bis in
1936, Stad

Zweimal Franck
Hochstraße 1977
Bau der Straße
zum Hausbahn
Stabensystem
obere Ebene des
unabhängig von
Straßenbahnver
dizierung der St
Raum für Fußgä
Aber der umgeb
Belastungsgrenze



Im Eiltempo durch die Innenstadt
In nur drei Jahren (1968-1971) wurden die beiden etwa 700 Meter langen Spannbetonbrücken der Hochstraße fertig gestellt, mit einer Breite von je knapp 10 Metern, 18 bzw. 19 Betonpfeilern und bis zu 10 Meter hoch.



oben links: Standort Frankische Stiftungen, kurz vor Fertigstellung
oben rechts: Standort Spitzze, Übergang zu den Saalebrücken
links: Standort in Höhe Glauchaer Straße mit Blick zur Elisabethkirche.
S. 25, oben: Standort Elisabeth Krankenhaus. Die Altbauten im Bild rechts wurden später abgebrochen.
unten links: Standort Françoisplatz, Abbruch der Waisenhausmauer.
unten rechts: Standort Glauchaer Platz, vor Abbruch der Altbauten. (Stadtarchiv Halle, v. P. Sonntag, NZ Bildarchiv)



Gänzlich umgeformt wurde auch der Stadttraum zwischen der früheren K

präsentative Verbindung zwischen Promenadenring, der südlichen Innenstadt

Welcher Gegensatz zum damaligen P

Die Sicht des externen Experten

Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens



Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens ist Lehrstuhlinhaber in der TU Dresden, Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr. Davor war er verantwortlicher Verkehrsplaner im Bremer Senat bis 2000.

„Wer Straßen sät, erntet Verkehr: das gilt auch in Halle. Der Verkehr sind wir selber.“

Prof. Ahrens lobt eingangs das für Bürgerinitiativen bemerkenswerte Bemühen um Sachlichkeit seitens der BI Hochstraße und die über die vielfältigen täglichen Pflichtaufgaben hinausgehende Dialogbereitschaft der Verwaltung. Er beleuchtet die Thematik Hochstraße aus wissenschaftlicher Perspektive. Seine zusammengefassten Leitfragen und Kernaussagen waren:

Was kennzeichnet moderne Verkehrsplanung? Wie geht man damit in Halle um?

Früher: Anpassungsplanung, Straßenbau wird an die stetig steigende Nachfrage angepasst. Ergebnis: „Wer Straßen sät, erntet Verkehr“. Heute: bestandsorientierte Verkehrsplanung. Beeinflussung von Verkehrsnachfrage und Verkehrsverhalten durch Angebote auf der Grundlage von Zielvorgaben (Wunsch-Szenarien). Das „Verkehrspolitische Leitbild“ der Stadt

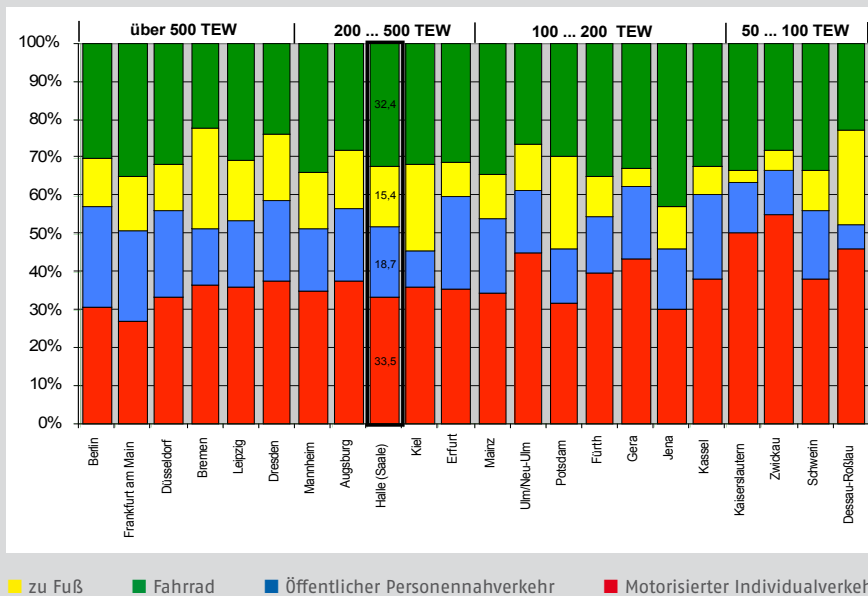
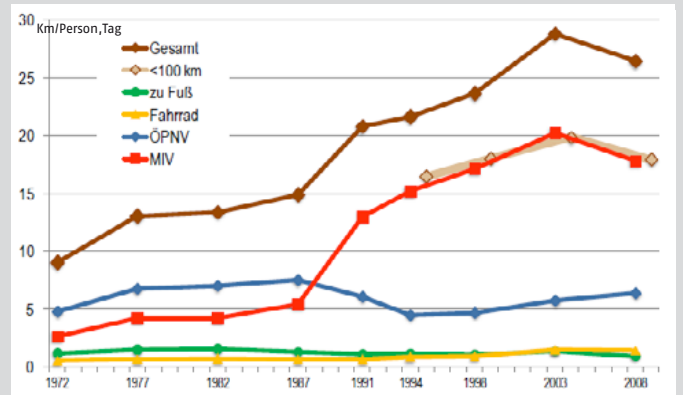
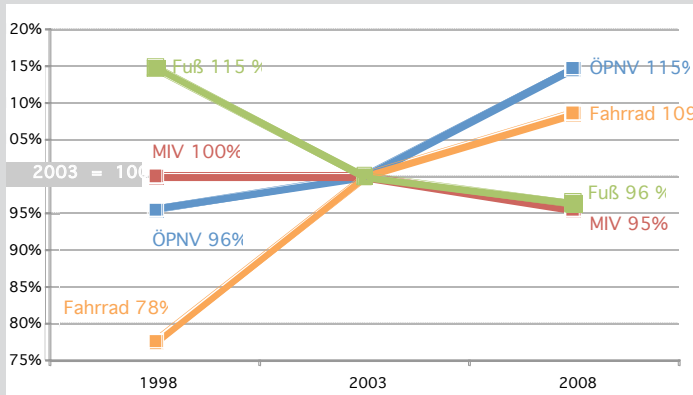
Halle entspricht dem heutigen Anspruch. Leistungsfähige Bündelung der Kfz-Ströme ist Voraussetzung für Verkehrsberuhigung. Halle hat nur wenige Achsen bzw. Tangenten mit umso höherer Bündelungswirkung und wenig Flächenverbrauch. Die Hochstraße ist dafür ein Beispiel, aber auch dafür, dass diese Bündelungsstraßen durch bebaute Gebiete führen und hohe Zäsurwirkung entfalten.

Früher: Radiale Straßennetze, die sich im Mittelpunkt der Stadt trafen. Das ist nachteilhaft für Autoverkehr, da sich dann dort alles staut. Heute: Systeme mit Ringen, Doppelringen und Tangenten und ein hierarchisches Netz von Straßen, das den Verkehr verteilt. In Halle wurde das nicht umgesetzt. Faktisch existiert ein Radialsystem mit Konzentration am Riebeckplatz. Die Chancen für die Umleitung von Fremdverkehren um die Innenstadt werden nicht genutzt.

Ist es möglich, heute noch ein Ringssystem nachzuholen zur Entlastung der Hochstraße?

Straßenneubau ist heute viel schwieriger durchsetzbar als früher. Neue Straßen lassen sich nur realisieren, wenn den neuen durch sie verursachten Beeinträchtigungen deutlich höhere Verbesserungen und Entlastungen an anderen Stellen entgegen stehen. Deshalb geht man heute primär von einer am Bestand orientierten Planung aus (s.o.). Deshalb sollte in Halle auch gefragt werden, wie die Hochstraße mit weniger Verkehr stadtverträglich gestaltet werden kann.

Die gegenwärtigen ca. 40.000 Autos pro Tag sind nicht stadtverträglich. Vorstellbar ist aber, dass langfristig bei einer Reduzierung auf etwa die Hälfte eine Erneuerung der Hochstraße in der heutigen Form nicht mehr sinnvoll wäre.



- ↳ Neueste Erhebungen: Trendbruch 2003 im Verkehrsverhalten. Die Autonutzung sinkt stetig, der ÖPNV-Anteil wächst stärker als zuvor, der Radverkehr steigt weiter.
- ↑ Entwicklung der Verkehrsleistung in ost-deutschen Städten. Die im Auto zurückgelegte Wegelänge nimmt ab 2003 deutlich ab.
- ← Halle im Städtevergleich (schwarz umrandet): Modal Split im Binnenverkehr. Halle zählt zu den Großstädten mit geringem Anteil an Autonutzung im Binnenverkehr und relativ hohem Anteil am „Umweltverbund“.

(Grafiken: Prof. Ahrens, TU Dresden)

Wie wird sich der Verkehr in Halle entwickeln? Chancen für die Verkehrsverminderung auf der Hochstraße?

Seit 2003 ist eine grundlegende Änderung des Verkehrsverhaltens in Deutschland nachweisbar (umfangreiche Befragungen auf Landes- und Bundesebene 2008). Die Motorisierung stieg nach 1990 stetig an bei gleichzeitigem Einbruch des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Seit 10 Jahren stagniert der Fahrzeugbestand bei circa 400 Pkw je 1.000 Einwohner in den Städten, während überall ÖPNV und Radverkehr zunehmen. Die Gesamtfahrleistung einschließlich der gefahrenen PKW-Kilometer geht zurück, nachdem sie zunächst vor allem infolge der Siedlungsentwicklung stark zugenommen hatte.

Der Autoverkehr schrumpft, wenn auch nicht proportional zur Bevölkerungsschrumpfung.

Weitere Einflussfaktoren zur Minderung des Autoverkehrs: Mobilitätsmanagement, Telematik (IT-gestütztes Verkehrsmanagement), P&R (Verschränkung von Individualverkehr und ÖPNV), Verkehrsberuhigung, Tempo 30, Vervollständigung Autobahnring. Der Anteil des ÖPNV (Modal Split) ist in Halle erfreulich hoch im Städtevergleich, der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) entsprechend niedrig (33% beim Binnenverkehr). Ziel deshalb: Beibehaltung dieses hohen ÖPNV-Niveaus.

Der Verkehr in Halle und auf der Hochstraße wird zum allergrößten Teil von den

HallenserInnen selbst verursacht. Der geringste Verkehrsanteil auf der Hochstraße ist der nicht in Halle entstehende Durchgangsverkehr. Bis zu 60% sind städtischer Einkaufs- und Freizeitverkehr, nur etwa 30% Berufs- und Wirtschaftsverkehr. Dabei liegen etwa 60% aller in der Stadt zurückgelegten Wege unter 5 km, hiervon wiederum 40% Autoverkehr, also ein hohes Einsparpotenzial.

Abschließender Wunsch für die Debatte zur Hochstraße in Halle:

Fronten auflockern, ungewohnte Fragen stellen, gegenseitiges Verständnis wecken. Nur Dialog schafft Konsens und vermeidet Stagnation und (teurere) „Null-Varianten“.

Die Sicht des städtischen Verkehrsexperten Rainer Möbius



Rainer Möbius ist Dipl.-Ing. und Leiter des Ressorts Verkehrsplanung im Stadtplanungsamt der Stadt Halle. Er hat unter anderem mitgewirkt beim Verkehrspolitischen Leitbild der Stadt Halle, dem Straßenbahnprojekt Neustadt/Hauptbahnhof und dem Umbau des Riebeckplatzes.

„Der Verkehrsraum unter der Hochstraße, insbesondere am Franckeplatz verfügt heute kaum noch über Belastungsreserven.“

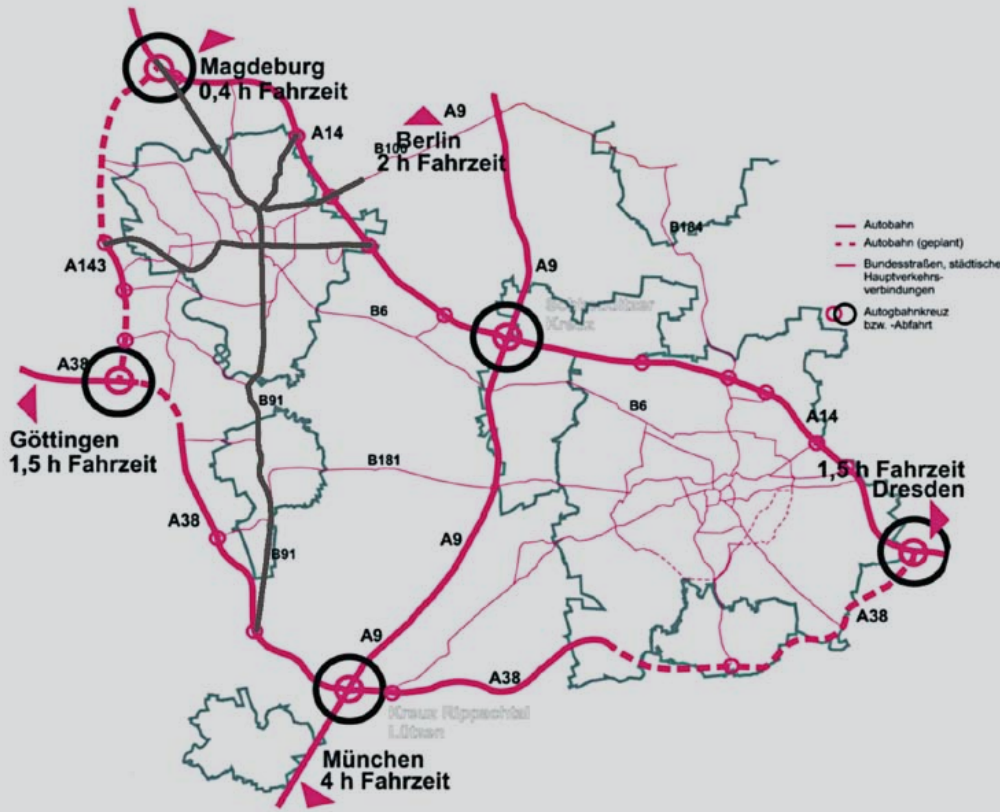
Herr Möbius konzentrierte seinen Beitrag auf „Fakten zur Hochstraße“ als Hilfe für die Bewertung der Problematik. Er informierte zur Bedeutung der Hochstraße, zur Zukunft des Verkehrs und zu möglichen Alternativen der Hochstraße. Zusammengefasst:

Zur Bedeutung der Hochstraße

Der demnächst vervollständigte Autobahnring ermöglicht Umfahrungen und zielgenaue Erschließungen der Stadt Halle, wird aber vom städtischen Verkehr nur begrenzt genutzt werden können. B 80 bzw. die Hochstraße und B100 werden wichtige Ost-West-Verbindungen bleiben. Die Hochstraße hat sehr hohe Bedeutung für die Erschließung der Innenstadt. Die Verkehrsbelastung der Hochstraße war in den letzten Jahren mit über 40.000

Fahrzeugen bei nahezu gleicher Aufteilung auf die beiden Fahrrichtungen etwa konstant geblieben. Im Mai 2009 wurden durch Kennzeichenverfolgung nur circa 16.700 Kfz in West-Ost-Richtung ermittelt, was einem hochgerechneten Tageswert von nur noch 18.400 Kfz entspricht. Die Zahlen werden gegenwärtig überprüft. Redaktionelle Ergänzung: dieser Tageswert wurde durch eine Plattenzählung im November 2009 bestätigt, sie ergab 18.600 Kfz/ 24 Stunden in West-Ost-Richtung. Allerdings wurden für die Gegenrichtung 21.100 Kfz gezählt, sodass weiterhin davon ausgegangen werden kann, dass im Gesamtquerschnitt ca. 40.000 Kfz die beiden Hochstraßenbrücken befahren. Der Anteil des Durchgangsverkehrs beträgt etwa 11%, er entspricht damit etwa der Höhe des aus dem Westen der Stadt

kommenden und ins Umland fahrenden Quellverkehrs auf der Hochstraße. Die Hochstraße ist vor allem eine optische Barriere; auf der unteren Ebene ist sie offen für gut genutzte Fußgängerquerungen. Der Raum unter der Hochstraße ist nahezu vollständig durch Verkehrsflächen aller Art belegt. Am Beispiel Franckeplatz wird die hohe Frequentierung deutlich:
→ Fußgänger = mindestens 1.000 in der Stunde,
→ Radfahrer = mindestens 2.600 am Tag,
→ Straßenbahnen = 64 Züge in der Stunde bzw. 63.000 Fahrgäste pro Tag und
→ Kfz-Verkehr = 13.000 Kfz in 16 Stunden bzw. knapp 30% der Hochstraßenbelastung oben. Der Franckeplatz hat deshalb heute kaum noch Belastungsreserven.

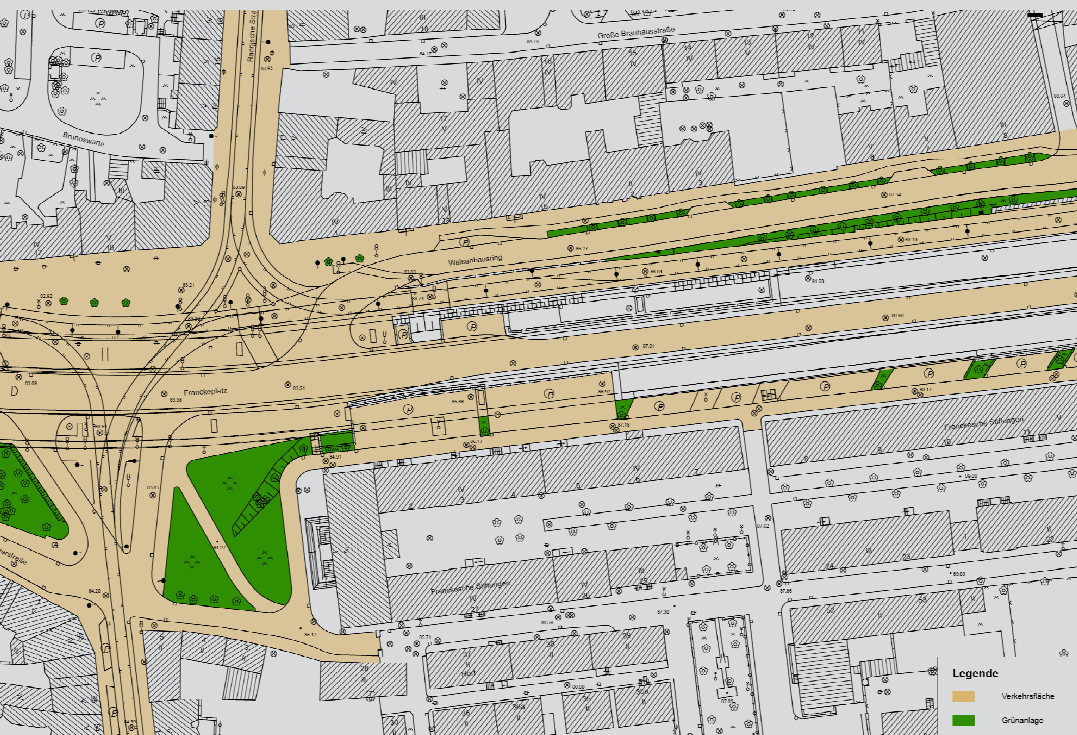


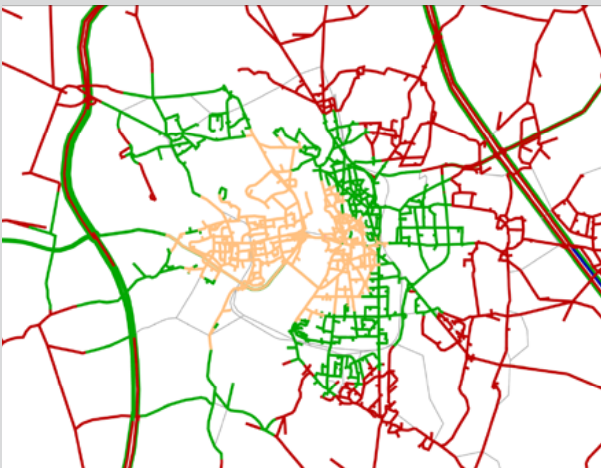
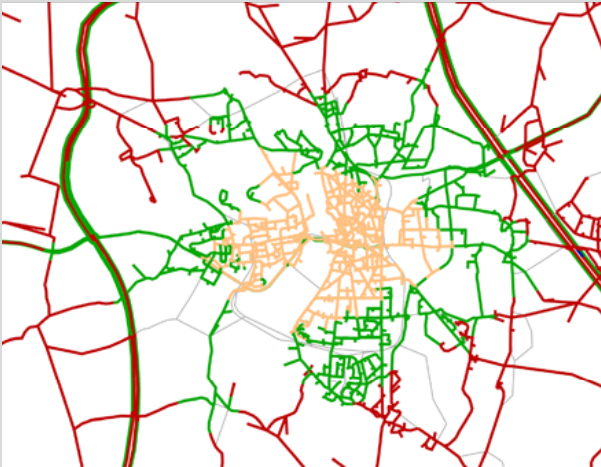
← Die Mitteldeutsche Autobahnschleife verbessert die Lagegünst von Halle erheblich und entlastet die Stadt vom Durchgangsverkehr. Aber sie ersetzt nicht die notwendige Ost-West-Verbindung zwischen A 143 und A 14.

↘ Der Raum unter der Hochstraße ist heute nahezu vollständig durch Verkehrsflächen (hellbraun) belegt: für Erschließungsstraßen, Rampen von und zur Hochstraße, Straßenbahn.

↓ Schnelle Erreichbarkeit der Altstadt. Der Altstadttring (blau) ist auf kurzem Wege über verschiedene Rampen (braun) mit der Hochstraße verknüpft.

(Grafiken: Stadtplanungsamt Halle)





Vergleich der Erreichbarkeit

← Zustand heute

↓ Szenario 2020 ohne Hochstraße, mit neuer Saalequerung

In den beiden Abbildungen haben alle Straßen, die innerhalb einer bestimmten Zeitzone von einem Ausgangspunkt in Höhe des Glauchaer Platzes erreicht werden können dieselbe Farbe.

■ innerhalb von 12 Minuten erreichbar,

■ innerhalb von 20 Minuten,

■ innerhalb von 40 Minuten.

Fazit: Wenn die Hochstraße ersetzt würde durch eine neue Saalequerung zwischen Neustadt und Böllberger Weg (Bild unten), wären vor allem die Stadtteile östlich der Saale deutlich schlechter erreichbar als heute. Große Teile der Innenstadt, die heute in max. 12 Minuten erreichbar sind, wären dann erst in max. 20 Minuten erreichbar.

(Grafiken: Stadtplanungsamt Halle)

Zur Zukunft

Zahlreiche Faktoren beeinflussen die zukünftige Verkehrsentwicklung in Halle. Einige Trends sind erkennbar; die Frage ist, wie sie sich weiter entwickeln:

Die Zahl der Beschäftigten ist in Halle in den letzten zehn Jahren stärker zurückgegangen als die Bevölkerung (um 25%).

Die „Überalterung“ der Stadt nimmt zu und damit die Altersmobilität

Die Stadt schrumpft insgesamt, in einzelnen Stadtteilen (Osten, Norden, Mitte) wächst allerdings die Bevölkerung.

Die Reduzierung der Schulstandorte führt zu längeren Schulwegen und damit zu mehr Schulverkehr per ÖPNV und PKW.

Bei immer weniger Einwohnern pro Hektar Verkehrsfläche werden die Verkehrsanlagen für die halleischen Einwohner immer teurer.

Konstant bleiben in Halle in den letzten Jahren die relativ geringe Motorisierung (390 PKW je 1.000 Einwohner), die Besetzung der PKW (im Schnitt 1.3 Personen), die Anzahl der täglich zurückgelegten Wege (3.16 km). Die Wegelänge ist leicht rückläufig.

Verkehrsmittelwahl: Autoverkehr nimmt ab (siehe Beitrag Prof. Ahrens), Rad- und Fußverkehr steigt, ÖPNV konstant bei relativ hohem Niveau.

Zu möglichen Alternativen

→ Eine ersatzlose Wegnahme der Hochstraße

... ist aus jetziger Sicht unrealistisch, siehe die Ausführungen insbesondere zum Franckeplatz: hohe Nachteile für Fußgänger, Radfahrer und Straßenbahn wären die Folge. Die Erreichbarkeit der Stadtteile

würde sich deutlich verschlechtern (gemessen am Zeitaufwand zur Erreichung der Ziele, durch Rechenmodelle darstellbar)

→ Der Bau eines Tunnels

... würde bezüglich der Erreichbarkeit bei optimaler Tunnelausbildung etwa der jetzigen Situation entsprechen.

→ Eine mittlere Saalequerung zwischen Neustadt (An der Feuerwache) und Böllberger Weg

... würde die Hochstraße um etwa 29.000 Kfz am Tag entlasten, es blieben heute noch mehrere tausend am Tag übrig. Dadurch würden insbesondere die Straßen im Süden der Stadt (u.a. Böllberger Weg, Diesterweg Straße, Max-Lademann Straße) sowie die untere Straßenebene des Hochstraßenraumes stärker belastet werden.

Die Sicht der Initiative für den Abriss

Dr. Jens Holger Göttner



Dr. Jens Holger Göttner ist Vorsitzender der Bürgerinitiative Hochstraße Halle (Saale) e.V. und ehemaliger Stadtdirektor in Garbsen (Niedersachsen).

Er war Staatssekretär im Ministerium für Umwelt und Raumordnung Land Sachsen-Anhalt und Regierungspräsident in Halle an der Saale.

„Neue Denkweisen und Strategien sollten jetzt eingeleitet werden.“

Ziel der Bürgerinitiative

Die Hochstraße ist „eine Wunde im Stadtorganismus“, die zu heilen ist. Zitat aus *Die Zeit*: „Was der Krieg nicht zerstört hat, schafften die Stadtplaner“. Dazu als Beispiel unter anderem die Hochstraße Halle. Verschiedene Motive bei Mitgliedern der BI: Baukultur, Bauwerk, Verkehrsfragen usw. Hallenser und Nicht-Hallenser als Mitglieder.

Bedeutung des Zeithorizontes

Nachhaltige Veränderungen vollziehen sich in der Stadtentwicklung in langen Zeiträumen. Das Problem der Hochstraße ist nicht kurzfristig lösbar. Die BI visiert einen Zeitraum von etwa 30 Jahren an für eine Lösung des Problems. Das eröffnet Möglichkeiten für neue Denkweisen und Planungsstrategien, die wegen des langen Planungsvorlaufes jetzt eingeleitet werden sollten.

Primat Stadtentwicklung

Entscheidend für die Zukunft der Hochstraße ist die Stadtentwicklung und damit die Beantwortung von Fragen wie:

Wie kann die historische Platzfolge von Altstadt und südlicher Innenstadt wieder erlebbar gemacht werden? Wie können die südlichen Stadtteile einschließlich Glaucha wieder eingebunden werden? Wie können die Franckeschen Stiftungen von außen wieder als Ganzes wahrgenommen werden? – eine entscheidende Frage für den angestrebten Status als Weltkulturerbe.

Zentrales Motto der BI: Der Stadt ihren historischen Raum zurückgeben und dadurch Zukunft gewinnen!

Zur Städtebaulichen Moderne

Die Hochstraße ist Teil der städtebaulichen Moderne und passt zweifellos zum Gesamtkonzept Halle-Neustadt. Im Rahmen

der IBA wurde dieser Aspekt von einigen Vertretern bis hin zur Unterschützstellung des Bauwerkes betont. Umgekehrt ist aber auch festzustellen: die Hochstraße ist ein Stich ins Herz der alten Stadt und wurde von den Machern seinerzeit sogar mit diesem Ziel verbunden.

Alle Frage klären!

Die Bürgerinitiative benötigt die von der Verwaltung zugesagten Daten und bereitet alle aus ihrer Sicht relevanten Fragen zur Stadt – und Verkehrsentwicklung auf. Sie wünscht sich eine umfassende und unvoreingenommene Auseinandersetzung mit allen Fragen im weiteren Diskussionsprozess und unterstützt einen konstruktiven Dialog. (Red. Hinweis: aus Zeitgründen konnten diese Fragen im Vortrag nicht abschließend behandelt werden).

Die Sicht der IBA Stadtumbau 2010

Martin Stein



Martin Stein, Architekt und Stadtplaner, Projektmanager und -berater des Büros der IBA Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010. Seit 2007 Zusammenarbeit mit den Akteuren der IBA-Stadt Halle.



„Die Hochstraße sollte vor allem zum Anlass für eine breite öffentliche Debatte werden, was die Hallenser zukünftig unter Mobilität verstehen.“

Martin Stein macht deutlich, dass die Hochstraße unterschiedliche Stadtwahrnehmungen ermöglicht. Auf Ebene 1 erlebt der Fahrende über der Stadt ein sehr modernes Lebensgefühl, auf Ebene 0 unter der Hochstraße die Gegenseite, die Unwirtlichkeit der modernen Stadt pur. Er stellt fest, dass die Frage nach dem Pro & Contra zur Hochstraße nicht einfach zu beantworten ist. Die möglichen Antworten basieren auf kulturellen Wertschätzungen über die baulich-räumlichen Zeugnisse der älteren und jüngeren Stadtbaugeschichte, die sich immer

wieder verändern. Da die Lösung des Konfliktes Hochstraße nicht kurzfristig möglich sein wird, muss prinzipiell mit Veränderungen von kulturellen Wertschätzungen gerechnet werden. Bei der Hochstraße geht es um einen Teil von Halle-Neustadt und damit um die Wertschätzung des Erbes der städtebaulichen (Nachkriegs-) Moderne.

Dies soll aber nicht als Plädoyer für den unbedingten Erhalt verstanden werden. Undenkbar ist für ihn der Rückbau der Hochstraße nicht.

Im Einzelnen:

Zum Zeitpunkt ihrer Entstehung war die Hochstraße Teil der Neuen Stadt Halle-Neustadt, viel beachtet von West und Ost, als Gegenmodell zur kapitalistischen Stadt gedacht und zugleich – sehr widersprüchlich – mit vielen Insignien der amerikanischen Stadt behaftet (Hochhäuser im Zentrum, autobahnähnliche Magistrale mit Hochstraße als Teil autogerechter Stadtstrukturen). Die neue Stadt war immer auch Ausdruck für einen respektlosen Umgang mit der historischen Stadt.



Was kann man noch mit einer Hochstraße machen? Die High Line ist eine nicht mehr verkehrlich genutzte 2,3 km lange Hochbahntrasse in New York, die aufgrund einer Anwohnerinitiative zu einer Parkanlage umgebaut wurde. Im Gegensatz zur halleschen Hochstraße war dabei der gewünschte Erhalt des Verkehrsbauwerks handlungsleitend. (Fotos: S. 14 Ed Yourdon, S. 15 Heath Brandon [oben], IBA-Büro GbR [unten])

Stadtentwicklung ist permanente Transformation. Räume und Situationen des Wandels und des Übergangs werden von „Raumpionieren“ besetzt, die Zwischennutzungen ausprobieren und nicht selten innovative oder auch provokante Impulse zur kreativen Weiterentwicklungen bestehender baulicher Strukturen setzen. Das ist auch für die Hallesche Hochstraße nicht auszuschließen, wenn man sie im Zuge einer schrittweisen Außerdienststellung für ungewöhnliche Aneignungen öffnet. Manchmal entspringen daraus ungeahnte Aufwertungsprozesse.

Philipp Oswald, Direktor des Bauhauses in Dessau hat im Vorfeld der Diskussionsveranstaltung dazu aufgefordert, die Hochstraße nicht nur als Verkehrsproblem zu betrachten, sondern auch zu fragen, was man noch daraus machen kann. Die Hochstraße sollte zum Anlass für eine breite öffentliche Debatte werden, was die Hallenser zukünftig unter Mobilität verstehen. Entweder: weiterhin Bevorzugung des großräumig organisierten Verkehrs, schnelle Überwindung großer Entfernungen, hohe Energiekosten und Umweltbelastung. Oder: Umsteuern in

Richtung kleinräumiges, entschleunigtes und damit energiesparendes und gesundheitsschonendes Verkehrsverhalten. Nur im zweiten Falle besteht eine reelle Chance für das Verschwinden der Hochstraße.

Diskussion

Herr Jürgen Henze

ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt, ehemaliger Oberbauleiter der Hochstraße

Die Hochstraße ist ein ökologisch wertvoller Verkehrsweg, weil er das Autoaufkommen auf kürzestem Weg bewältigt. Sie ist auch ein städtebaulicher Störfaktor. Aber ein Rückbau darf erst nach Ende der Nutzungsdauer erfolgen und wenn ein leistungsfähiger Ersatz geschaffen worden ist! Eine ADAC-Studie ergibt, dass Ältere zunehmend mobiler werden. Deshalb geht wegen ihres wachsenden Anteils an der Bevölkerung trotz z.T. rückläufigen Gesamteinwohnerzahlen der Autoverkehr nicht zurück.



Prof. Gerd-Axel Ahrens

Wie es in 20 Jahren aussieht, ist völlig offen. Wie geht es weiter mit den Ölpreisen, den Elektroautos, öffentlichen Autos im Stadtraum als Ersatz für Privatautos? Das kann zu gravierenden Änderungen des Fahrverhaltens führen und zu Einbrüchen im Automobilbestand.

Es stimmt: die Mobilität der Alten bleibt erhalten, die Trendwende zu geringerer Autonutzung betrifft vor allem die Jüngeren.

Herr Heinz Halle

Die Bürger brauchen eine funktionierende Stadt. Die Bündelung des Verkehrs durch die Hochstraße entlastet andere Stadtteile. Leider ist im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt auf die früher geplanten vier Saaleübergänge verzichtet worden. Es gibt keine bezahlbare Alternative für die Hochstraße! Sie kann nicht einfach ausgeschaltet werden.



Herr Dr. Ralf Müller-Gerberding

Ingenieur, langjähriger Vors. Planungsausschuss

Wenn man den Verkehr von der oberen auf die untere Ebene bringen will, dann haben wir am Franckeplatz den totalen Verkehrszusammenbruch. Verändertes Verkehrsverhalten wie Car-sharing u.ä. wird nichts daran ändern, dass wir eine leistungsfähige Ersatzlösung brauchen. In Bezug auf die Ökologie ist die Hochstraße eine optimale Lösung.



Dr. Jens Holger Göttner

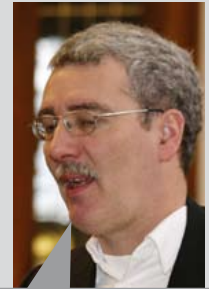
Die Bürgerinitiative will die Hochstraße nicht einfach ausschalten. Ihr ist bewusst, dass es nur langfristig und in Stufen geht und dass Alternativen untersucht werden müssen.

Herr Buhl

Man sollte untersuchen, ob die Einführung eines kostenfreien ÖPNV den Autoverkehr ausreichend reduzieren und damit das Problem Hochstraße lösen kann.

**Dr. Thomas Pohlack**

Schon jetzt werden über die gut ausgelastete Straßenbahnverbindung zwischen Neustadt und Hauptbahnhof wahrscheinlich alle Mobilitätsbedürfnisse abgedeckt.

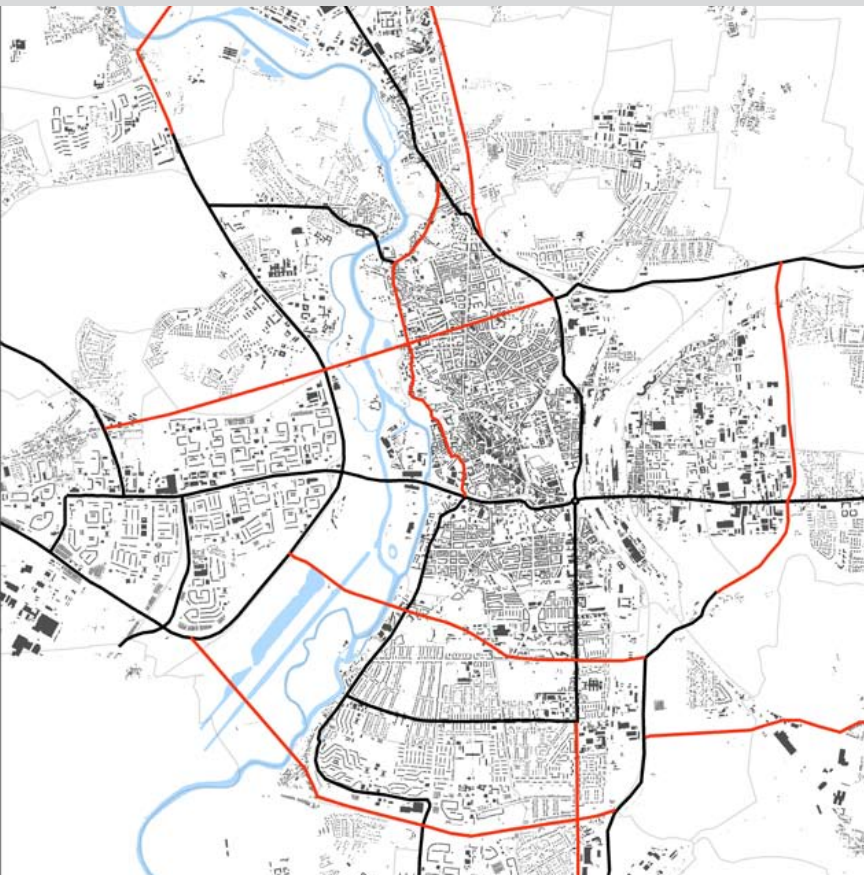
**Herr David Tucker**

ADFC Halle/Saalekreis

Die Hochstraße ist eine Verkehrslösung des letzten Jahrhunderts. Man muss durch aktives Verkehrsmanagement Verkehr mindern und das Umsteigen vom Auto erleichtern. Weder ein Tunnel noch die Hochstraße sind langfristig erstrebenswert!

Prof. Gerd-Axel Ahrens

Wenn man nur 10% des Autoverkehrs auf den ÖPNV verlagern wollte, müsste man dort das Angebot verdoppeln, das würde die Stadt sehr viel Geld kosten. Mit dem Nulltarif im ÖPNV sind bislang keine großen Erfolge erzielt worden. Die ÖPNV-Nachfrage ist über den Preis nur begrenzt steuerbar. Die jetzt bundespolitisch diskutierte „Nutzerfinanzierung“ des Verkehrs würde bedeuten, dass die Fahrscheine mindestens dreimal so teuer würden wie heute, deshalb werden weitere Alternativen geprüft.

**Der Generalverkehrsplan Halle 1969**

wird in einigen Redebeiträgen erwähnt. Er sah 4 neue Saalebrücken und viele Tangenten vor, um die frisch gebackene Doppelstadt Halle für den Autoverkehr zu rüsten. Der Plan war in verschiedener Hinsicht überzogen. Die rot dargestellten Trassen wurden nicht realisiert, aber einzelne Elemente davon blieben bis heute im Gespräch, zum Beispiel der so genannte mittlere Saaleübergang südlich der Saline-Insel (nach Ludley/ Hörnig, Verkehrsplanung in Halle. 2000)



Herr Dr. Otto Bismarck
Die Stadt hat kein Zukunftskonzept, sondern läuft den Problemen hinterher. Die Frage, wie die Zukunft der Hochstraße aussehen soll, hängt damit zusammen, wie man die Stadt überhaupt entwickeln will.

Dr. Schumann

Die Beseitigung der Hochstraße kann nur langfristig organisiert werden. Dafür können die vielen durch Schrumpfung leer fallenden Flächen genutzt werden, die rechtzeitig zu reservieren sind.



Herr Jochem Lunebach

Leiter des Stadtplanungsamtes
Es gibt ein 2007 einstimmig vom Stadtrat beschlossenes Stadtentwicklungskonzept. Die Stadt soll von den Rändern her schrumpfen und die Innenstadt gestärkt werden. Aber es wird weiterhin auch westlich der Saale verkehrserzeugendes Wachstum geben. Wenn man auf die städtebaulich problematische Hochstraße verzichten will, dann nicht durch neue Straßen, sondern durch Änderung des Verkehrsverhaltens.

Prof. Gerd-Axel Ahrens

Ganz wichtig ist neben dem Verkehrsverhalten eine verkehrersparende Siedlungspolitik. Aber Pendlerpauschalen und niedrige Grundstückspreise in der Peripherie wirken dem leider immer noch entgegen.



Herr Martin Bauersfeld
Stadtrat

Das Hauptproblem ist die Kreuzung der Straßenbahn. Man sollte deshalb überlegen, ob eine Parallelrasse geschaffen werden kann.

Herr Richter

Eine Verlagerung des Verkehrs von der oberen auf die untere Ebene führt dort zu Nachteilen für die Fußgänger und zu Staus, ich sehe auch keine Vorteile für das Krankenhaus. Mich stört die Hochstraße nicht.



Herr Hans Joachim Keneder
Planer

Leider wurde der mittlere Saaleübergang nicht weiter verfolgt. Man hätte den Riebeckplatz auch nach Osten leistungsfähig an Osttangente und Autobahn anbinden müssen.

Herr Thomas Felke

Mitglied des Landtages und des Stadtrates

Die Diskussion heute, die auch der IBA geschuldet ist, ist ein wichtiger Start und muss fortgesetzt werden. Man darf die Steuerbarkeit der Siedlungsentwicklung nicht überschätzen. Man wird nicht auf eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung verzichten können. Eine Ersatzlösung muss möglichst schnell geklärt werden, weil tendenziell mit einem Rückgang der Fördermittel zu rechnen ist, ohne die der vermutlich dreistellige Millionenbetrag nicht finanzierbar sein dürfte.

**Herr Christian Feigl**

Arbeitskreis Innenstadt

Die Lösung kann nur sein, die Stadt so umzustrukturieren, dass wir weniger Verkehr haben werden. Daran müssen alle Entscheidungen der nächsten Jahre gemessen werden.

**Dr. Brosche**

Ingenieur. Mitverfasser einer Studie der Interessengruppe Verkehr Halle

Noch gibt es keine Ersatzlösung für die Hochstraße. Aber man muss nach Denkanstößen suchen, weil Halle weiter schrumpfen wird und neue Flächenreserven durch Abbruch entstehen werden, die man nutzen könnte. Weil die BAB 38 zu weit südlich von Halle liegt, wo sie die Industriestandorte anbindet, entlastet sie Magistrale und Hochstraße nicht. Wenn man von der BAB 38 in Höhe von Bad Lauchstädt eine Querverbindung zur B91 und Osttangente herstellt, bekäme man eine die Stadt entlastende Umfahrung.

**Kritischer Korridor**

Der Bereich zwischen Neustadt und südlicher Innenstadt, Rennbahn und Rabeninsel wurde seit über 40 Jahren immer wieder als Korridor für eine Saalequerung diskutiert. Links oben die B80 mit dem Straßenanschluss An der Feuerwache. Im Bild rechts die Kleingartenanlagen nördlich des Kurt-Wabbel-Stadions mit den angrenzenden Wohnungsbauten. Der gesamte Landschaftsraum südlich der Saline-Insel (links im Bild) steht unter dem besonderen Schutz der so genannten FFH-Richtlinie der Europäischen Union (Fauna-Flora-Habitat) in Verbindung mit der Vogelschutzrichtlinie. (Luftbild Vermessungamt Halle, © 2009 Aero-west)



Herr Olaf Sieber
Stadtrat

Eine Variante könnte sein, die südliche Hochstraßenbrücke weg zu nehmen. Man sollte einen Teil der Gelder, die für die kostenaufwändige, der Stadt wenige nützende BAB 143 benötigt werden in den Rückbau der Hochstraße umlenken.

Dr. Thomas Müller-Bahlke
Direktor der Franckeschen Stiftungen

Wir sollten nicht zu pragmatisch diskutieren. Vor 20 Jahren hat die visionäre Kraft von wenigen dazu geführt, dass die Franckeschen Stiftungen wieder ein blühender Teil der Stadt sind. Den Mut zur Vision wünsche ich mir auch für den Umgang mit der Hochstraße. Wie soll unsere Stadt in 30 Jahren aussehen?



Herr Beging

Die Probleme, die bei einem Wegfall der Hochstraße für Halle-Neustadt entstehen würden, kommen viel zu wenig zur Sprache. Es gibt keine gleichrangige Ersatzlösung für die Hochstraße. Die früheren Planer haben mit der Hochstraße die einzig leistungsfähige Lösung geschaffen.



Herr Dr. Dietmar Glindemann

Für die Bevölkerung und erst recht für die Wirtschaft ist wichtig, dass die Mobilität gewährleistet ist.



Herr Hans Wienhold

Wir sollten die Hochstraße nicht verklären. Man sollte sich darauf besinnen, wie Halle mit 180.000 Einwohnern ausgesehen hat, denn dahin entwickelt sich Halle.

Herr Hans-Christian Riecken
Denkmalpfleger

Die Hochstraße ist nicht das einzige mit Halle-Neustadt zusammen hängende Produkt, das uns heute fürchterlich auf der Seele liegt. Der ganze Verkehr führt zum Riebeckplatz, von dort fließt er über weitere Hauptstraßen und verursacht in den angrenzenden Bauten hohen Wohnungsleerstand. Das wird viel zu wenig beachtet.





Herr Illek
Student
Die Hochstraße ist auch ein Stück Identität von Halle. Ich genieße es, über diese Straße in die Stadt hinein zu fahren. Wäre das nicht ein touristisches Potenzial, das besser vermarktet werden müsste?



Herr Stefan Voß
Direktor Stadtmarketing GmbH Halle
Das welthistorische Monument der Franckeschen Stiftungen hat eine ganz andere Wertigkeit als die Hochstraße. Die Diskussion darüber wird viel zu zeitgenössisch geführt. Verkehrsbedürfnisse lassen sich steuern. Wie können wir uns im postfossilen Zeitalter erziehen, auch andere Verkehrsmittel zu nutzen? Wo wollen wir in 20 Jahren stehen?



Pro & Contra Hochstraße: auch in der Pause ging am 14.11.09 im Foyer des Stadthauses am Markt die Diskussion um die Hochstraße weiter. Neben dem Buffet und dem ausgehängten Planmaterial wurden auch historische Pläne begutachtet, die einzelne Diskussionsteilnehmer mitgebracht hatten.



Die Sicht des Baudezernenten Dr. Thomas Pohlack



Dr. Thomas Pohlack ist seit 2004 Bürgermeister und Baudezernent der Stadt Halle. Davor war der Architekt Oberbürgermeister der Stadt Meißen.

Die Bildmontage zeigt den Franckeplatz und beschreibt skizzenhaft die von Dr. Pohlack angeregte Variante, zukünftig auf den südlichen Brückenteil zu verzichten.

(Thomas Ziegler, in Kooperation mit Martin Schmidt, Nico Wypior)



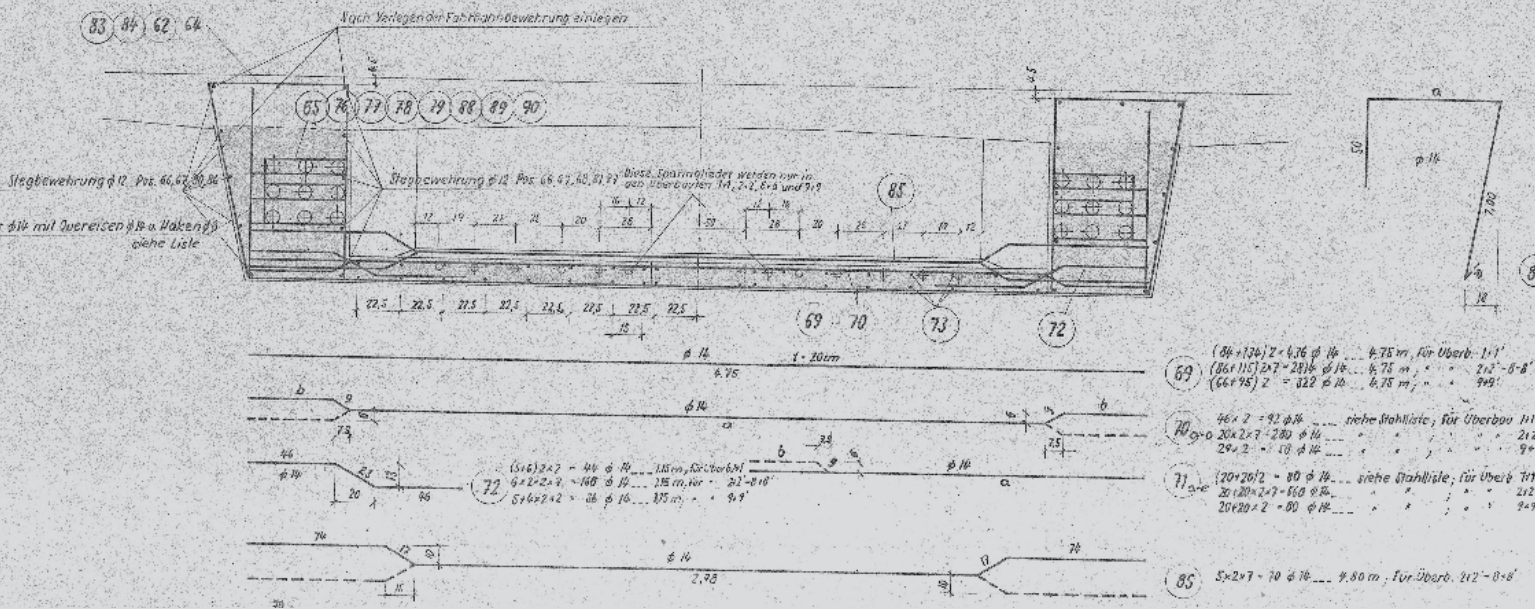
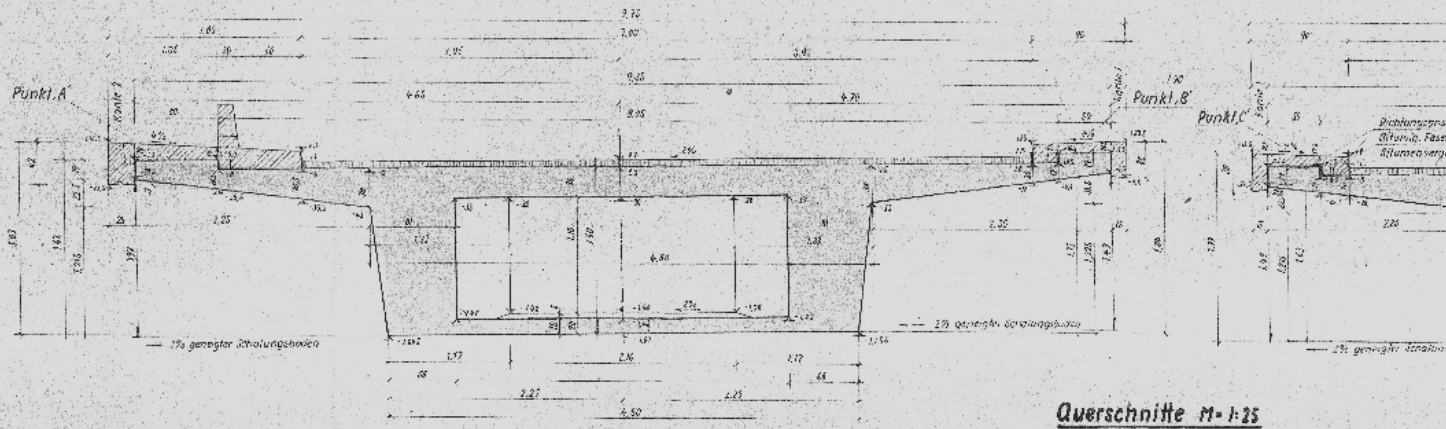
„Schrittweiser Rückbau der Hochstraße zum richtigen Zeitpunkt.“

Dr. Pohlack fasste seine Position zur Zukunft der Hochstraße in drei Punkten zusammen die er zugleich als Reaktion auf den bisherigen Verlauf der Diskussion verstand. Die Kurzfassung:

→ Welche Optionen auch immer zur Zukunft der Hochstraße diskutiert werden: eine leistungsfähige Anbindung von Neustadt ist unabdingbar, sie darf nicht gekappt werden. Neustadt ist Teil der einen Stadt Halle an der Saale.

→ Verkehrsplanung und Verkehrspolitik in Halle weisen ein hohes Maß an Kontinuität auf. Grundlage ist das 1997 beschlossene „Verkehrspolitische Leitbild“, das damals wie heute vorbildlich ist, aber dessen wichtige Aussagen manchem heute offenbar nicht mehr präsent sind. Darunter das Prinzip der Verkehrsvermeidung, der hohe Rang des ÖPNV bzw. Straßenbahnverkehrs, Verkehrsberuhigung in Wohngebieten sowie die autoarme Altstadt. Die Bündelung der KFZ-Verkehrsströme auf geeignete

Tangenten ist dafür eine notwendige, allgemein anerkannte Voraussetzung. Gleichwohl ist im Flächennutzungsplan der Stadt der langfristige Rückbau der Hochstraße als Ziel enthalten, was unverändert richtig ist. Problematisch ist jedoch, dass die Durchsetzung der schon damals vorgeschlagenen und gründlich untersuchten Alternativtrassen nahezu unmöglich ist aus Gründen des Planungs- und Umweltrechtes, aber auch aufgrund mangelnder Akzeptanz der Bevölkerung. Ein aktuelles Beispiel sind die



Ausschnitte aus Konstruktionszeichnungen von 1968 zeigen u.a. das Regelprofil der Hochstraßenbrücke. Die Lage der vorgespannten Stähle in den beiden Brückenträgern und im Brückenboden ist erkennbar. Auf Grund von Schäden an den Spanngliedern und der anschließenden Ursachenanalyse wurde festgestellt, dass Spannstahlbrüche infolge einer extremen Anfälligkeit gegen Spannungsrisskorrosion eines damals international verwendeten Spannstahls entstanden waren.

Widerstände gegen den vierten Bauabschnitt der Osttangente, obschon dieser durch kaum bebauten Gebiet führt.

→ Untersuchungen haben bestätigt, dass der bei der Spannbetonkonstruktion der beiden Hochstraßenbrücken verwendete Stahl Risiken birgt hinsichtlich der so genannten Spröbruchgefährdung, auch die Kappen sind sanierungsbedürftig. Aktuelle Prüfungen werden dazu in Kürze abgeschlossen sein, eine Sanierung steht in wenigen Jahren an. Derweil wird

die Verkehrsbelastung der Hochstraße vermutlich weiter sinken. Vor diesem Hintergrund ist ein schrittweiser Rückbau der Hochstraße in weniger als 30 Jahren vorstellbar. Ein erster Schritt soll der Rückbau der südlichen Hochstraßenbrücke sein. Ein beachtlicher städtebaulicher Gewinn wäre damit verbunden, insbesondere auch für die Franckeschen Stiftungen. Bevor Instandsetzungsmaßnahmen notwendig werden, ist planerisch zu untersuchen, in wie weit ein Teil des Verkehrs von der oberen auf die

untere Ebene verlagert werden kann. Das ist ein sehr ehrgeiziges Ziel, und für die Umsetzung existiert keine Garantie. Ein Bypass für die Hauptschlagader Hochstraße ist nur in unmittelbarer Nähe sinnvoll. Für die nördliche Brücke sind wesentliche gestalterische Verbesserungen überlegenswert, etwa durch schlankere Stützen wie beim Riebeckplatz. Eine Realisierung des Konzeptes in etwa 10 Jahren ist vorstellbar.

Resümee



Der Beitrag des Bürgermeisters Dr. Thomas Pohlack setzte einen überraschenden Akzent am Schluss der Veranstaltung, der mit viel Applaus bedacht wurde.

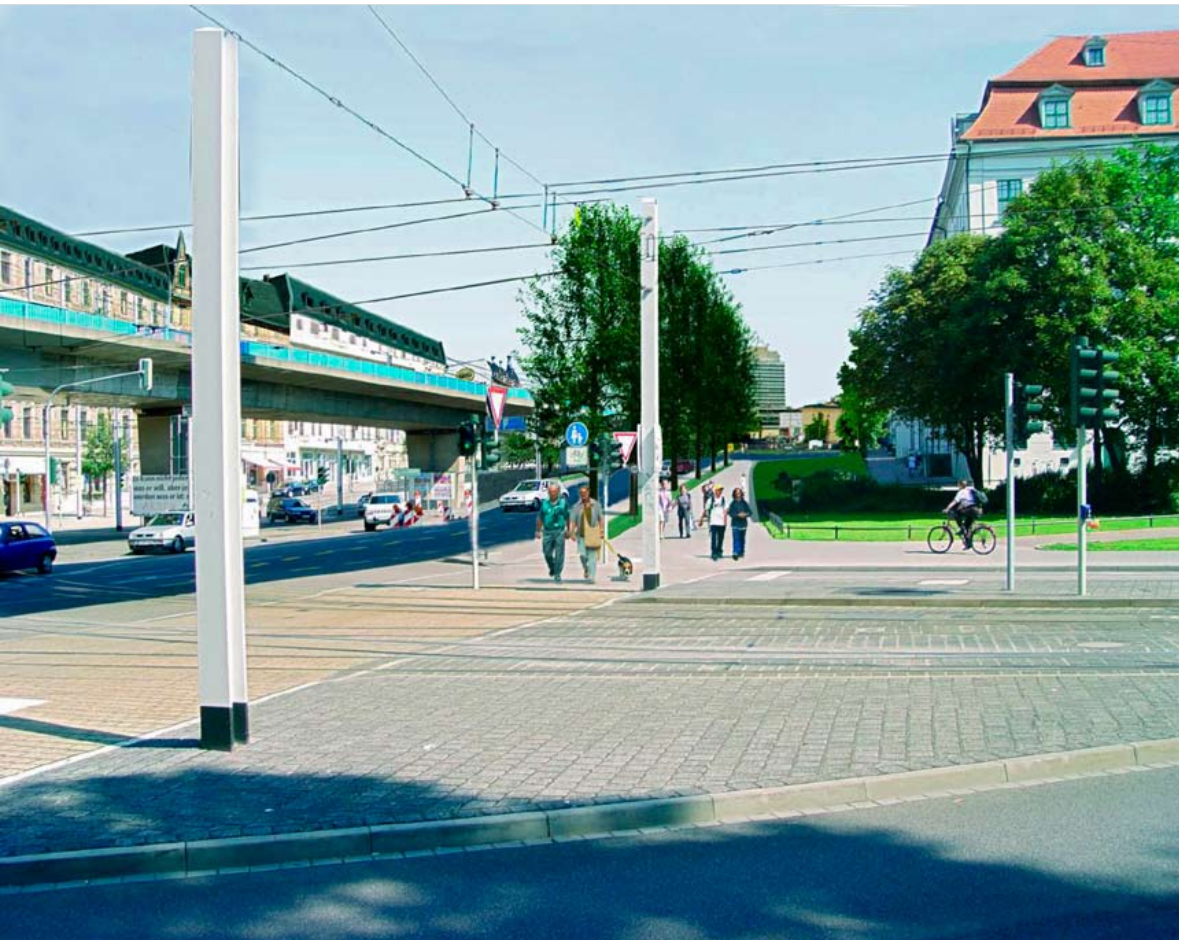
Dr. Jens Holger Göttner dankte ihm dafür im Namen der Bürgerinitiative, deren Erwartungen damit bei weitem übertroffen worden seien. Zugleich dankte er auch allen Teilnehmern einschließlich der Hochstraßenbefürworter, denn die Bürgerinitiative müsse sich mit allen Argumenten auseinandersetzen. Das Motto seiner Initiative, „der Stadt ihren historischen Raum zurück zu geben und damit Zukunft zu gestalten“ sei von einigen Teilnehmern aufgegriffen worden. Der von Prof. Gerd-Axel Ahrens dargestellte Trendwechsel im Verkehrsverhalten berge Chancen für die Lösbarkeit des Problems Hochstraße. Rückbaumaßnahmen von Hochstraßen anderer Städte hätten oft unerwartete Normalisierungen und sogar Verbesse-

rungen der Verkehrssituation zur Folge gehabt, statt der von vielen befürchteten Verschlechterungen. Auch wenn dies nicht direkt auf Halle übertragbar sei, seien nun konkrete Alternativen zu prüfen, wie dies von Dr. Pohlack erfreulicherweise angekündigt worden sei. Sie müssten Teil einer integrierten Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung sein. Neustadt sei als größter Stadtteil Halles wichtiger Bestandteil. Zwingend sei nunmehr eine Grundsatzentscheidung des Stadtrates als notwendiger Handlungsauftrag für die Verwaltung.

Kernpunkte des von **Prof. Dr. Ahrens** gezogenen Resümeees der Veranstaltung:

→

Die mit etwa 130 Teilnehmern gut besuchte Veranstaltung hat das große öffentliche Interesse am Thema Hochstraße bestätigt. Befürworter wie Gegner der Hochstraße lieferten viele Argumente, die den Konflikt zwischen städtebaulicher Problematik und verkehrlichen Erfordernissen verdeutlichten. Die engagierte und sachliche Diskussion war erfreulich und wird als gutes Zeichen gewertet für die konstruktive Fortsetzung des Stadtdialogs. Er ist zentrale Voraussetzung für den Erfolg aller nun anstehenden Untersuchungen.



Schon ein Rückbau der südlichen Hochstraßenbrücke, wie er jetzt vom Baudezernenten Dr. Pohlack ins Gespräch gebracht wurde, könnte den Raum vor den Franckeschen Stiftungen erheblich aufwerten. Die Fotomontagen (inkl. S. 18 oben) sind nur als Anregung gedacht; sie stellen noch keine konkreten Planungsergebnisse dar. (Thomas Ziegler, in Kooperation mit Martin Schmidt, Nico Wypior)

→ Nur zu einem geringen Anteil dient die Hochstraße dem gesamtstädtischen Durchgangsverkehr. In erster Linie ist sie zentrale Achse für den Binnen-, Quell- und Zielverkehr der Stadt. Die HallenserInnen beeinflussen somit den Verkehr auf der Hochstraße und dessen zukünftige Veränderung im hohen Maße selbst.

→ Kurzfristige Lösungen des Konfliktes sind nicht realistisch. Ein langfristiger Rückbau der Hochstraße kann aber nicht mehr kategorisch ausgeschlossen werden, insbesondere aufgrund anhaltender Bevölkerungsschrumpfung und grundlegender Veränderungen des Verkehrsverhaltens. Hinzu kommen die aktuellen Erkenntnisse bzgl. Unterhaltungs- und Sanierungserfordernisse bis hin zu Ersatzbauwerken, die unter Umständen schon in wenigen Jahren zum Handeln zwingen.

→ Ein stufenweiser, zunächst auf die südliche Hochstraßenbrücke beschränkter und möglicherweise schon mittelfristig realisierbarer Rückbau ist eine interessante Option. Dafür sollen die verschiedenen Möglichkeiten einer alternativen Verkehrsführung mit hoher Priorität untersucht werden. Deutliche städtebauliche Verbesserungen wären bereits mit diesem Teilrückbau zu erwarten.

→ Voraussetzung für die weiteren Planungen ist Konsens zu wichtigen Zielen und Grundsätzen im Sinne des Verkehrspolitischen Leitbildes der Stadt Halle, wie: Vermeidung von Belastungsverlagerungen durch neue Straßen, Gewährleistung der Erreichbarkeit der Stadtteile und insbesondere der Innenstadt, Pflege des Stadtbildes und des Landschaftsraumes, Wahrung attraktiver Wohn- und Aufenthaltsbereiche.

→ Eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung für Halle definiert notwendiger Weise die Verkehrsentwicklungsplanung als Rahmen für alle sektoralen Planungselemente der Verkehrslenkung, Verkehrsberuhigung, zum Immissionsschutz usw. Szenarien zur langfristigen demographischen, technologischen (inkl. Verkehrstechnologie) und wirtschaftlichen Entwicklung der Stadtgesellschaft sollten definiert und diskutiert werden zur Unterstützung des Planungsprozesses.

→ Ein Raummodell für den Bereich zwischen Altstadt und südlicher Innenstadt sollte die Zielvorstellungen und den Nutzen einer Zukunft ohne Hochstraße (einschließlich eines Teilrückbaus) veranschaulichen.

Presse

14.11.2009

HalleForum.de :*)
Nachrichten Meinungen Ideen

Hochstraße: Stadt erwägt Teilabriss Südliche Brücke soll möglicherweise schon in fünf Jahren abgerissen werden

Es war eine Sensation, die Planungsdezernent Thomas Pohlack am Samstagnachmittag im Anschluss an eine IBA-Konferenz im halleschen Stadthaus zur Zukunft der Hochstraße berichten konnte. Demnach erwäge die Stadt in den nächsten Jahren zumindest einen Teilabriss.

„Wir wollen einen Teilrückbau zum richtigen Zeitpunkt“, so Pohlack. Und der könnte schon in fünf Jahren sein. So lange habe man noch Zeit, bis die Sanierung beider Brückenbauwerke zwingend notwendig ist. Ob wirklich beide Brücken saniert werden müssen, soll nun ein Gutachten herausfinden. „Wir wollen ein Gutachten beauftragen, wie wir einen Teil des Verkehrs auf die untere Ebene verlagern können“, so Pohlack. Und die aktuelle Verkehrszählung gebe ihm Recht.

Demnach sei ein Rückgang des Verkehrs auf der Hochstraße zu verzeichnen. In Folge des Bevölkerungsrückgangs und steigender Kraftstoffpreise rechne man mit einem weiteren Rückgang.

Trennen will sich die Stadt zunächst von der südlichen Fahrbahn. Unklar sind noch die Kosten für den Abriss. Doch Pohlack hat bereits Ideen, den entstehenden Freiraum neben den Franckeschen Stiftungen

fußgängerfreundlich umzugestalten. Und auch die verbleibende Hochstraßenbrücke solle optisch ansprechender gestaltet werden.

Rund vier Stunden hatten die etwa 100 Interessierten mit dem Podium, bestehend aus Vertretern der Stadt und der Bürgerinitiative Hochstraße, über die Zukunft der Hochstraße debattiert. Eine durchgeführte Wahl sah die Befürworter eines Abrisses leicht in der Mehrheit.

16.11.2009

mz-web.de
Mitteldeutsche Zeitung

Verkehr müsste zum Teil einspurig rollen

Hochstraße: Stadt hat ein Gutachten zum Abriss in Auftrag gegeben

HALLE/MZHPO. Wenn die Stadt, wie am Montag im MZ-Saalekurier gemeldet, darüber nachdenkt, die Hochstraße zum Teil abzureißen – wie soll dann die Verkehrsführung aussehen? Das haben sich wohl viele Hallenser angesichts der Ankündigung gefragt, die Bau-Dezernent Thomas Pohlack am Wochenende überraschend auf einer öffentlichen Diskussionsveranstaltung gemacht hat: Die Verwaltung wolle in den nächsten fünf Jahren prüfen, ob das Brücken-Bauwerk auf der Seite der Franckeschen Stiftungen nicht verzichtbar sei.

Wie er am Montag auf MZ-Nachfrage sagte, müssten, wenn denn der südliche Baukörper abgerissen werden würde, die Autos auf der verbleibenden nördlichen Fahrbahn jeweils einspurig rollen. Und ein Teil des Verkehrs soll auf die untere Ebene verlegt werden. Mit einem Gutachten will die Stadt herausfinden, ob das überhaupt zu bewerkstelligen wäre und wenn ja, wie. Über eine Tunnel-Version wird definitiv nicht nachgedacht, die ist durch die schrägen Zu- und Abfahrten nicht machbar.

Hintergrund der Überlegungen ist, dass die beiden rund 800 Meter langen Trassen von und nach Neustadt, die im Jahr 1971 gebaut wurden, in den nächsten fünf bis zehn Jahren umfassend saniert werden müssen. Jahrelang eindringendes Wasser, zum Teil versetzt mit Salzen, hat die Bewehrung im Inneren rosten lassen. Risse im Beton, lose Brocken und sich lösende Schichten an den Kappen, auf denen die Geländer ruhen, sind das Ergebnis. Derzeit wird mit Kosten von etwa sieben Millionen Euro gerechnet. Ein Teil des Geldes könnte in die Umgestaltung der Ost-West-Verbindung fließen.

Ob die Hochstraße oder ein Teil davon abgerissen werden soll, ist bei den Hallensern umstritten. Die Bürgerinitiative Hochstraße tritt schon seit Jahren für einen Abriss ein und entwickelt Alternativen.

15.11.2009

HalleForum.de :*)
Nachrichten Meinungen Ideen

Am Samstag wurde im Stadthaus vier Stunden lang über die Verbindung von Alt- und Neustadt diskutiert

Seit 1971 gehört die Hochstraße in Halle (Saale) zum Stadtbild dazu. Gerade in der letzten Zeit wird aber über die Verbindung von Alt- und Neustadt kontrovers diskutiert. Sie zerschneidet die Stadt und verhindert eine Aufnahme der Franckeschen Stiftungen ins UNESCO-Weltkulturerbe, argumentieren die einen. Sie ist wichtig für die Wirtschaft, sagen die anderen. Im Rahmen der Internationalen Bauausstellung IBA 2010 wurde am Samstag ins Stadthaus zu einem Diskussionsforum über die Zukunft der Hochstraße eingeladen.

Im Leitvortrag von Gerd-Axel Ahrens vom Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr der Technischen Universität Dresden wurden die Randbedingungen und Perspektiven für die Planung von neuzeitlichen Verkehrsvorhaben behandelt. Er lobte die von der Stadt Halle und der Bürgerinitiative gemeinsam herausgegebene Broschüre, welche die Verkehrssituation in Halle bereitwillig darstellt und die Erfahrung verdeutlicht, dass man durch Dialog Zeit gewinnen kann, um die Sünden der Vergangenheit zu überwinden. Während früher die Verkehrsingenieure eine zielorientierte beeinflussende Planung durchführten, bestehe die Hauptaufgabe der

heutigen städtischen Verkehrsplanung in einer leistungsgerechten Bündelung des Verkehrs auf einem minimalem Hauptverkehrsnetz und in der Maximierung der verkehrsberuhigten Zonen einschließlich autoarmer Zonen. In Halle müssten dabei zahlreiche Punkte beachtet werden. So dürfe nirgends eine Verschlechterung bei der Einführung neuer Netzformen eintreten, solle mit unter Umständen neuen Straßen eine Entlastung der Hochstraße erreicht werden, eine Schrumpfung privater Autofahrten um 10 Prozent im Jahr 2020 gegenüber 2005. Manch Verkehrsplaner setzt ja Hoffnungen auf den Autobahnring um Halle. Der aber übernehme nur den Fern- und Durchgangsverkehr. Für Halle wird das wohl kaum eine Entlastung bringen, bei einem Anteil des Durchgangsverkehrs von 14 Prozent auf der Hochstraße. Erforderlich sei deshalb eine nachhaltige integrierte Verkehrsplanung in Halle, die von den Bürgern akzeptiert und umgesetzt werden könnte, so Ahrens.

Der Leiter der halleschen Verkehrsplanung, Rainer Möbius, erläuterte aus verkehrlicher Sicht Fakten für die weitere Diskussion – die Bedeutung der Hochstraße, die Zukunft des Verkehrs und Alternativen zur Hochstraße. Auch er bestätigte, dass das Autobahnnetz der A 143 zu weit weg von Halle liegt und daher nicht für eine innerstädtische Verkehrsentslastung in Frage kommt. Die Osttangente könnte dagegen bei Fertigstellung zur Entlastung beitragen. Für die Innenstadterschließung spiele die Erreichbarkeit des Altstadtringes eine große Bedeutung. Und da kommt die Hochstraße wieder ins Spiel, die einzige leistungsfähige Ost-West-Achse. Doch auch hier sind sinkende Werte

festzustellen. Auf der Saalebrücke bewegten sich 1997 in Spitzenzeiten 80 000 Kfz/Tag, 2008 dagegen nur noch 70 000 Autos. Noch geringer sind die Werte auf der Hochstraße selbst. 2008 wurden 44 000 Autos in 24 Stunden gezählt. Bei der Verkehrszählung im Frühsommer – sie ging allerdings nur über 16 Stunden – wurde eine weitere Abnahme auf 15 800 Autos in einer Richtung festgestellt. Derzeit laufen Plattenmessungen, um komplette Ergebnisse zu erreichen. Doch wie soll es nun mit der Hochstraße weitergehen? Einfach wegnehmen sei keine Alternative, so Möbius. Eine Tunnellösung sei wegen der Steigungen von über 6% ebenfalls nicht lösbar. Eine weiterer mittlerer Saaleübergang südlich der Pferderennbahn mit Anbindung an den Böllberger Weg würde Probleme im Innenstadtbereich bringen.

Holger Göttner erläuterte das Motto der BI Hochstraße „Wir fördern kreative Stadtentwicklung“ und betonte, dass die Hochstraße eine tiefe Wunde in das Stadtbild gerissen habe. „Was der Krieg nicht zerstört hat, haben die Stadtplaner danach getan“, so Göttner. Heute gelte es den Zeithorizont für Veränderungen abzustrecken, was in den nächsten 30 Jahren geschehen muss. Die historischen Räume des durch die Hochstraße vom Stadtzentrum abgehängten Stadtteiles Glaucha sowie die Franckeschen Stiftungen müssten wieder für Touristen erlebbar gemacht werden.

In der anschließenden Diskussion kamen sowohl Befürworter als auch Gegner der Hochstraße zu Wort, wobei von der BI zur Zeit keine brauchbare Lösungen angeboten werden konnten.

Mehrheitlich wurde von der Stadt das Fehlen eines Generalverkehrsplanes sowie die Fortschreibung des verkehrspolitischen Leitbildes der Stadt Halle aus dem Jahr 1997 gefordert sowie die Probleme zu lösen, die an den Hauptverkehrsstraßen, wie der Volkmannstraße, der Paracelsusstraße sowie am Dessauer Platz und an der Dessauer Brücke bei den Anwohnern zu massiven Lärm- und Umweltbelastungen führen. Herr Müller-Gerberding befürchtete ein Verkehrschaos am Franckeplatz, sollte die Hochstraße tatsächlich wegkommen. Auch ein Tunnel sei unrealistisch. Er müsste am Glauchaer Platz 7 Meter unter dem Gelände liegen und vor dem Riebeckplatz wieder die Erdoberfläche erreichen. Allein von der Geologie her sei das nicht zu realisieren. "Ökologisch ist die Hochstraße die beste Lösung, weil der Verkehr fließt." Ähnlich sah es der Student Benjamin Richter, der ebenfalls eine deutliche Verkehrszunahme am Franckeplatz befürchtet. Ein anderer Student wies hingegen auf den touristischen Wert der Hochstraße hin, man könne von hier aus einen tollen Blick auf die Stadt genießen. Andreas Buhl regte einen kostenlosen Nahverkehr in Halle an, dadurch könnte mehr Autofahrer zum Umsteigen bewegt werden. Doch aus Kostengründen will sich die Stadt hier nicht heranwagen. David Tucker vom ADFC bezeichnete die Hochstraße als "Verkehrslösung des letzten Jahrhunderts." Ein Einwohner aus Neustadt bemängelte, dass immer nur über die Probleme geredet werde, die die Hochstraße für Halle bringe. "Aber niemand spricht über die Probleme, die ein Wegfall für Halle-Neustadt bringt." Der Mathematiker Malte Bismarck kritisierte, dass Halle ein Konzept für die Zukunft fehle.

"Wir können nicht auf eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung verzichten", mahnte Stadtrat Thomas Felke (SPD). Stadtrat Olaf Sieber (Linke) hält einen kompletten Verzicht ebenso wenig für machbar. "Aber vielleicht kann man ja eine Seite wegnehmen." Ein Vorschlag, der später noch eine Rolle spielen sollte.

Denn als Fazit nach der vierstündigen Diskussionsrunde ließ Planungsdezernent Thomas Pohlack die Bombe platzen. Schon im Stadtentwicklungskonzept von 1995 sei ein Rückbau der Hochstraße vorgesehen gewesen. Aktuelle Verkehrszählung weisen auf eine sinkende Nutzung der Verbindung hin. "Wir wollen deshalb einen schrittweisen Rückbau zum richtigen Zeitpunkt." Was hier noch verschlüsselt klingt, erläuterte er im Nachhinein. In spätestens fünf Jahren müsse die Hochstraße ertüchtigt werden. Rund 6,7 Millionen Euro koste die Erneuerung der Kappen, so Pohlack auf Nachfrage von HalleForum.de. Und im Vorfeld soll nun geprüft werden, ob tatsächlich beide Brücken saniert werden müssen oder ob eine – die südliche Verbindung – abgerissen werden kann. Der dann entstehende freie Bereich neben den Franckeschen Stiftungen solle fußgängerfreundlich umgestaltet werden. "Und es entsteht genügend Freiraum, damit das Erscheinungsbild der Franckeschen Stiftungen besser wird." Die zweite Brücke soll optisch ansprechender gestaltet werden. Möglicherweise wird es auch durchsichtige Lärmschutzwände geben. Freude über die Äußerungen des Dezernent bei der BI Hochstraße. Sprecher Hans-Georg Ungefug sagte, man betrachte "diese Entscheidung der Stadt Halle deshalb als einen unerwartet frühen Erfolg ihres seit zwei Jahren laufenden Agierens

gegen ein möglicherweise dauerhaftes Fortbestehen des Bauwerkes."

Allerdings: ein Abriss steht noch keinesfalls fest. Die Stadt wird in den nächsten fünf Jahren die Verkehrsentwicklung genau beobachten. Was solch eine Sperrung der Hochstraße bedeuten kann, können die Hallenser am 30. Mai 2010 hautnah erleben. Dann wird nämlich die Hochstraße unter dem Motto "Hoch-Zeit" für einen Tag für Autos voll gesperrt. Es gibt zahlreiche Aktionen auf den beiden Brücken. Mehr dazu lesen Sie später auf HalleForum.de.

14.11.2009

WOCHENSPIEGEL

Teilabriss der Hochstraße? Überraschende Pläne der Stadtverwaltung sehen das vor

Halle (sc). Baubeigeordneter Thomas Pohlack setzte seiner im WOCHENSPIEGEL am 11. November gemachten Äußerung „Abreißen macht richtig Spaß“ am Samstag noch eins drauf.

Er verkündete, dass man sich in der Verwaltung durchaus vorstellen könne, dass man zumindest die südliche Fahrbahn der Hochstraße unmittelbar neben den Franckeschen Stiftungen in den nächsten fünf Jahren abreißen könnte. Dafür gebe man ein Gutachten und Planungen in Auftrag. Das war selbst für die in der Bürgerinitiative vereinigten Hochstraßengegner eine faustdicke Überraschung. Sie bezeichneten es hinterher als eine „Sensation“. Das sei viel mehr, als man je erhofft habe, so Vorsitzender Jens-Holger Göttner.

Diese IBA-Magazine sowie weitere
Publikationen zur IBA in Halle erhalten Sie unter
→ www.iba.halle.de

Herausgegeben:
Stadt Halle (Saale)
Dezernat Planen und Bauen
Stadtplanungsamt
Jochem Lunebach
Hansering 15
06108 Halle (Saale)
0345 / 2214730
Jochem.lunebach@halle.de

Verfasser:
Dr. Friedrich Busmann
Architekt / Stadtplaner
Koordinierung IBA-Stadtumbau in Halle (Saale)

In Kooperation mit:
Tore Dobberstein
Diplom-Kaufmann
complizen Planungsbüro
enjoy urban space!
0345 / 2024056
dobberstein@complizen.de
www.complizen.de
und
Martin Schmidt, Nico Wypior
Stadtplanungsamt Halle
Hansering 15, 06108 Halle (Saale)
0345 / 221 4754
martin.schmidt@halle.de

Gestaltung:
Unverzagt. Visuelle Kommunikation

Alle Fotos ohne Quellenangabe:
Thomas Ziegler, Stadt Halle

Umschlagrückseite:
Alice Hallynck für complizen Planungsbüro

www.iba.halle.de

Halle, Dezember 2009



Die IBA in Halle dankt der Günther Papenburg AG
für das Engagement als Hauptsponsor.



Entdecken Sie
Halle neu!

Hoch-Zeit auf der Hochstraße

IBA-Event auf
der Hochstraße

30.5.2010

Anlässlich der
zwanzigjährigen
„Ehe“ zwischen
Halle-Neustadt
und Halle sind
Mitmacher und
Ideen für die
Hoch-Zeit-Feier
gesucht!

Kontakt:
hochstrasse@iba-halle.de
0345 135 2694
www.iba.halle.de

