

# Soll Halle wie Hannover werden?

Betrifft

## Die Bundesstiftung Baukultur diskutiert in der Saalestadt über Abbruch oder Erhalt der Hochstraße

Text und Foto **Ulrich Brinkmann**

**Die** Auswärtigen sind für den Abriss: Die Hochstraße in Halle muss verschwinden, um die Stadt für die Zukunft zu öffnen! Auf dem Podium der von der Bundesstiftung Baukultur Anfang Juli im Haus der Franckeschen Stiftungen organisierten Veranstaltung gab es daran keinen Zweifel – weder habe sonst der Antrag auf Aufnahme ins UNESCO-Weltkulturerbe eine Chance noch Halles Profilierung als „Stadt der Bildung“; mit diesem Ingenieurbauwerk der 1960er Jahre könne Halle weder eine erlebnisorientierte noch eine den Anforderungen künftiger Mobilität gerecht werdende Stadt sein; weder könnten historische Raumgefühle wieder erwachen noch der dringend benötigte, boulevardartige Straßenzug am Altstadtrand verwirklicht werden. Prominent und interdisziplinär war das Podium besetzt: Architekt Volkwin Marg aus Hamburg, Verkehrsplaner Hartmut Topp aus Kaiserslautern, die Stadtplaner Frank Pflüger aus Aachen und Konrad Rothfuchs aus Hamburg sowie die Bauingenieure Ludolf Korntal und Stefan Marx aus Hannover standen Halles Baustadtrat Uwe Stäglin zur Seite. Der zuvor in Berlin-Steglitz/Zehlendorf in vergleichbarer Funktion tätig gewesene SPD-Mann will ebenso die Hochstraße aus dem Stadtbild verbannen, trifft damit aber nicht nur auf Begeisterung und dürfte sich mit hin über die um ihn versammelte Planerkompetenz gefreut haben. Deren Fazit war unmissverständlich: „Wer keine Perspektiven verfolgt, der ist gestrig“, beschied der 80-jährige Volkwin Marg der kleinen, aber lautstarken Gruppe hochstraßenfreundlicher Hochbetagter im Publikum am Ende des Tages vom Podium herab.

Nun mögen all die von oben ins Auditorium gesprochenen Argumente für einen möglichst raschen Abbruch dieses Bauwerks ja stimmen – um in

zehn Jahren einen Beschluss im Stadtrat darüber herbeizuführen, müsse gleichsam noch am selben Abend damit begonnen werden, Bilder der künftigen Gestaltung zu zeichnen, drängte Hartmut Topp zum Aufbruch. Überraschend aber war es doch, die Bundesstiftung mit solch inhaltlicher Verve und fester Einnordung auftreten zu sehen, anstatt den Versuch zu unternehmen, Möglichkeiten zu sichten und unterschiedliche Standpunkte zu präsentieren. Denn so „alternativlos“ ist die Situation in Halle keineswegs. Gewiss, die Kraft der Verkehrsströme wird sich ändern, Alltagsmuster werden sich modifizieren, Ansprüche an den urbanen Raum sich wandeln. Dies erlaubt aber durchaus, Ideen einer Nachnutzung zu entwickeln für die bis 2050 angenommene „Restlebenszeit“ dieser Spannbetonkonstruktion, sollte ihr die ursprüngliche Funktion denn irgendwann abhanden kommen. Bausubstanz ist anpassungsfähig, sofern sich die richtigen Ideen mit ihr verbinden: Der Park auf der New Yorker Highline beispielsweise zeigt, dass obsoleete, aufgeständerte Infrastruktur auch zu etwas anderem dienen kann und die Kraft hat, auf ihr Umfeld auszustrahlen. Das Holzkonstrukt in Sevilla von Jürgen Mayer H gibt wiederum einen Fingerzeig, dass überdachte, schattige Räume in einer heißen Stadt attraktiv sein können (und heiß war es am Tag der Veranstaltung in Halle, brütend heiß). Denn dies ist durchaus eine Qualität der Hochstraße in Halle: Dadurch, dass Konstrukteur Raap und der ihn beratende Architekt Jungblut die Fahrrichtungen voneinander getrennt haben, ist die 1968–71 realisierte Hochstraße vergleichsweise filigran und transparent geraten, der Raum unter ihr hat am Franckeplatz zudem eine angenehme Höhe und mit hin potenziell Aufenthaltsqualität.

Das Nachdenken über eine Anverwandlung für vielleicht andere Zwecke erscheint aber noch aus einem anderen Grund geboten. Mit dieser Hochstraße lassen sich nicht nur ein paar Kreuzungen überfliegen, wie es früher auch in Düsseldorf, Hannover oder Ludwigshafen möglich war, bevor man sich dort für den Abriss entschied. Die Hochstraße an der Südgrenze der Hallenser Altstadt ist integraler Teil eines aus heutiger Sicht vielleicht hypertroph anmutenden, dabei aber auch grandiosen Neuentwurfs der Stadt, der am Thälmannplatz (heute Riebeckplatz) ansetzte und in der Neustadt gipfelte. In dieser gesamtstädtischen Dimension ist das Bauwerk von überragendem Stellenwert für die Lesbarkeit der Stadtgeschichte von Halle in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Die Geringerschätzung dieser so zukunftsreichen Epoche, wie sie sich seit 1990 zeigt – am Thälmannplatz als Eingang in die Doppelstadt Halle/Halle-Neustadt wurde in den letzten 25 Jahren so viel zerstört und banalisiert, dass seine einstige Wirkungskraft und Unverwechselbarkeit vollkommen verloren ist, ohne dass etwas Neues, Erinnerungsbild, geschweige denn Bedeutsames entstanden wäre –, setzte sich mit der Zerstörung der Hochstraße als dem daran anschließenden Glied des damaligen Stadtbauens nur fort. Darin läge Konsequenz, immerhin. Aber geschähe dies wirklich zum Wohl der Stadt, nicht zuletzt mit Blick auf jene heranwachsende Generation, die an diesem Abend nicht anwesend war, von den Älteren auf dem Podium aber immer wieder als die eigentliche, da auf andere Weise mobile Zielgruppe eines Abrisses beschwört wurde? Wer weiß, vielleicht werden diese jungen Menschen in zehn, zwanzig Jahren andere, eigene Ideen haben zu einer geschichtlichen Hinterlassenschaft wie der Hochstraße, als der Stadt des 19. Jahrhunderts hinterherzutrauern, wie es uns Heutigen gefällt.

Mit der Wiederentdeckung der Stadtgeschichte, des urbanen Alltags, der lokalen Bauweisen, der Endlichkeit unserer Ressourcen endete vor über vierzig Jahren die auf „vorwärts immer, rückwärts nimmer“ gerichtete Euphorie der Nachkriegsmoderne. Warum sich für ihr bauliches Erbe gerade in Halle keine Zukunft finden lassen soll, wo diese Modernisierung eine Grandezza erzeugte, wie sie aus jener Zeit hierzulande nur wenige Städte vorweisen können, erklärte sich an diesem Abend nicht.



Die Hochstraße am Franckeplatz; Blick Richtung Neustadt