

Heidelberg am Neckar



Stadt am Fluss

Stadt an den Fluss

Eine Sammlung von Referenzprojekte für
städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen an Wasserlagen



**Stadt an den Fluss
Eine Sammlung von Referenzprojekte
für städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen
an Wasserlagen**

Auftraggeber:
Stadtverwaltung Heidelberg
Stadtplanungsamt, vertreten durch:
Frau Friedrich Leiterin Stadtplanungsamt
Herrn Rees Projektleiter

Auftragnehmer:
Arbeitsgemeinschaft
ssv architekten schröderstichsvolkmann
architekturbüro jürgen mayer, Heidelberg

Bearbeitung:
Frank Sticks Architekt BDA
Jan Volkmann Architekt BDA
Jürgen Mayer Architekt
Jens In het Panhuis Architekt
Stand: 09.09.2007

Stadt und öffentlicher Raum

Die Rückgewinnung der Attraktivität der InnenStadt ist mittlerweile nicht nur bundesweit vorrangiges Ziel der Stadtentwicklungs- und somit auch der Strukturpolitik. Urbanität auf unverwechselbarem, einzigartigem Niveau als wesentliches Qualitätsmerkmal im Wettbewerb der Regionen & Städte. Die öffentlichen Stadträume prägen wesentlich das Bild der Städte. Sie sind von herausragender Bedeutung für die Lebensqualität in einer Stadt. Der öffentliche Raum hat in der Städtebaudiskussion an Aufmerksamkeit gewonnen. Die spürbaren negativen Entwicklungen in vielen Städten wie Vernachlässigung, Verwahrlosung, Unsicherheitsgefühl sind hierbei ebenso als Auslöser anzusehen, wie andererseits die Erkenntnis über die wichtige soziale Funktion dieser Räume in den Quartieren und deren Bedeutung als Imagerträger & stabilisierender Faktor.

Die Stadt an den Fluss

Die Stadt wieder an den Fluß, an das Wasser zu bringen ist hierbei für viele Städte von großem Reiz & eingebunden in die Bemühungen einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Das Verständnis von Uferbereichen als öffentlichem Raum und die Hinwendung zum **öffentlichen Raum Fluss** gewinnt hierbei in den letzten Jahrzehnten zunehmend an Bedeutung. Vielfach sind die Verfügbarkeit innenstadtnaher Konversionsflächen in Uferlage Auslöser für Handlungsbedarf & Entwicklungsmöglichkeiten an die Ufer. Befreit von blockierenden Nutzungen werden neue, oftmals überraschende Perspektiven erkannt & Chancen entdeckt. Durch den Bedeutungswechsel zentraler Stadtfächen ergeben sich neue Orientierungen und ungeahnte Entwicklungsfelder.

Die Stadt an den Fluss

Die Möglichkeiten und die Potentiale die sich bei einer Einbindung von Flußräumen für die Qualifizierung und Identitätsstiftung von Region und Stadt für deren Image - & Profilbildung eröffnen sind groß. Eine Vielzahl von Städten und Kommunen haben diese Chancen erkannt und hierzu Konzepte entwickelt und Leitbilder (gesamtstädtisch aber auch regional angelegt) formuliert. Die Bandbreite der Ansätze ist groß. Regionale Initiativen, mehrere Flussanrainer, teilweise über Landesgrenzen hinweg schließen sich zusammen. Städte schultern aufwendigen Infrastrukturmaßnahmen zur verkehrlichen Entlastung um bestehende Defizite zu kompensieren und Stadtraum zu qualifizieren. Kleinmaßstäbliche Eingriffe zur lokalen Verbesserung von Zugänglichkeiten oder Einzelprojekte mit Nutzungsangeboten zur Aufwertung von Ufersituation stehen nebeneinander.

	Inhalt	
Vorbemerkungen	Vorlauf	5 Seiten
Düsseldorf	Düsseldorf kehrt zurück an den Rhein	2 Seiten
Saarbrücken	Stadtmitte an den Fluss	6 Seiten
Basel	WERKSTADT BASEL	6 Seiten
Mainz	RheinUferForum	4 Seiten
Mannheim	Mannheim 2007 , städtebauliche Projekte zum Stadtjubiläum	8 Seiten
Ludwigshafen	R(h)ein in die Stadt / Seestadt	4 Seiten
Mühlheim a.d. Ruhr	Ruhrbania	4 Seiten
Ladenburg	Grünprojekt 2005	2 Seiten
Ulm	Neue Mitte Ulm	6 Seiten
Lyon	Neue Stadtplätze	2 Seiten
	Einzelprojekte	
Hamburg	Neugestaltung Jungferstieg Hamburg	2 Seiten
Bern	Restaurant Schwellmätteli	2 Seiten
Paris	Paris Plage	2 Seiten
	Themen	
Nutzungen	Kultur / Kongress / Gastronomie	2 Seiten
Freiräume	Freiraumthemen	2 Seiten
Anhang	Projektliste / Web Adressen	2 Seiten
	Quellen & Literaturhinweise	2 Seiten
Anlagen:	Daten CD	
	Ausgewählte Materialien / Broschüre / Präsentation	



Bewegung braucht Impulse

Stadt an den Fluss

Referenzprojekte für städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen an Wasserlagen/ Anlass und Ziel

Ausgangslage Heidelberg

Unter dem Arbeitstitel "**Stadt am Fluss**" / "**Stadt an den Fluss**" wird die städtebauliche Zielsetzung verfolgt, den Uferbezug der Stadt Heidelberg, insbesondere aber nicht ausschließlich, im Bereich der historischen Altstadt nachhaltig zu verbessern.

Stadt am Fluss wird innerhalb der unterschiedlichen städtischen Gremien und innerhalb der Bürger der Stadt bereits über einen sehr langen Zeitraum intensiv diskutiert, als attraktive Perspektive und als nachhaltige Entwicklungsmöglichkeit für Heidelberg angesehen

Der gestärkte Uferzug und eine intensive Einbindung des Neckars in das Stadtgefüge eröffnet bei nahezu einzigartiger Ausgangslage vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten zur Qualifizierung und Entwicklung innerhalb des städtischen Bestandes.

Es wird eine intensive Verwebung der bestehenden städtischen Struktur mit den Uferbereichen durch die Schaffung neuer attraktiver Freiräume im Zusammenhang mit einem differenzierten Angebot an attraktiven Nutzungen in den unterschiedlichen Uferbereichen und die Aufwertung vorhandener öffentlicher Freiräume angestrebt.

Eine verkehrliche Neuordnung mit dem Ziel einer deutlichen Verkehrsreduzierung der unmittelbar am Ufer verlaufenden, stark befahrenen Bundesstrasse B 37 wird hierbei als wesentliche Grundvoraussetzung für eine substantielle Entwicklung betrachtet .

Die Aufwertung öffentlicher Freiräume, die Intensivierung des Uferbezuges und eine Verstärkung des Angebotes attraktiver Nutzungen im Uferbereich sind zentrale Forderungen des **Rahmenplanes** zur städtebaulichen Entwicklung der Heidelberger Altstadt.

Nach Untersuchung zahlreicher Varianten zur verkehrlichen Entlastung der die Altstadt vom Fluss abriegelnde B37 wurden auch mehrere

Tunnelvarianten zur Durchleitung des anfallenden Durchgangsverkehrs entwickelt und im Zuge von Machbarkeitsstudien konkretisiert.

Der sogenannte Neckarufertunnel wird derzeit als die favorisierte Lösung zur verkehrlichen der Uferstrasse Entlastung angesehen und von Seiten der politischen Führung gestützt.

Anderswo, Referenzen

Als ergänzende Grundlage für die weiteren Planungsschritte wurden vergleichbare Vorhaben aus anderen Städten und Regionen (überwiegend national) recherchiert, und, sofern verfügbar, in Ihren wesentlichen Eckdaten dokumentiert.

Um Ihre Eignung als Referenz für die Heidelberger Situation bzw. eine der Heidelberger Situationen zu überprüfen stehen am Anfang und am Ende Hinweise zur Ausgangslage und Einordnungen in Form einer "kreativen" Analyse von Zuständen, von Chancen und Potentialen die:

- einerseits zu einer Orientierung bei der Referenzsuche dienen und die
- andererseits aber auch auf die Bedeutung einer großmaßstäblichen Einordnung des Impulsprojektes für den Altstadtbereich in ein Leitbild für die übrigen Heidelberger Ufersituationen hinweisen sollen.

Eine Essenz der Recherche vorwegnehmend erscheint die Einbindung von unterschiedlichen Maßnahmen in ein ganzheitliches Entwicklungsleitbild für Neckarufer und angrenzende Quartiere sinnvoll.

Integriert in eine übergeordneten Entwicklungsrahmen werden die einzelnen Maßnahmen entlang des Flussverlaufes an einem inhaltlichen Leitbild orientiert zu Perlen der Kette.

In der Mitte der Fluss

lautet eine der, nur auf den ersten Blick, lapidaren Feststellungen bei der Analyse der Ausgangslage in Heidelberg.
In der Mitte und in zentraler Lage mit herausragender räumlicher Präsenz.

Verfahren:

Die Projektrecherche wurde in mehreren Teilschritten mit diskursiven Zwischenpräsentationen in Form von Werkstattgesprächen durchgeführt. Im Zuge der Abstimmungstermine wurden anhand der vorgestellten Maßnahmen und Projekte Kriterien zur Beurteilung und zur Vertiefung der Rechercheergebnisse, sowie zur Erweiterung und Schwerpunktbildung der Projektauswahl festgelegt.

Die vorliegende Broschüre fasst die wesentlichen Ergebnisse als textlastige Übersicht zusammen.

Die Zusammenfassung der Rechercheergebnisse besteht aus mehreren Teilen mit unterschiedlicher Schwerpunktbildung Die unterschiedlichen Dokumente ergänzen einander.

Teil 1: Vortrag - Präsentation

Bildlastige Einführung und Zusammenfassung der Ergebnisse mit Kurzerläuterungen zu den wesentlichen Aspekten der Recherche.

Teil 2: Broschüre

Textlastige Zusammenfassung und Ergänzende Informationen zu den wesentlichen im Vortrag präsentierten Inhalten und Projekten, sowie Hinweisen auf weiteren beispielhaften Projekten.

Teil 3: Quellenmaterial

Zusammenstellung von Informationsmaterial, Quellenmaterial im Original zu den unterschiedlichen Projekte / Institutionen überwiegende im Original als Handapparat.
Recherchematerial zu den unterschiedlichen Projekten In Dateiform auf CD.

Als eine Art Essenz der Recherche fassen die nachfolgend formulierten Thesen die wesentlichen Aspekte in knappe Schlagworte zusammen.

Leitbild / Leitidee

Ein auf Region oder Gesamtstadt bezogenes Leitbild formuliert die Grundsätze und fixiert einen Gesamtzusammenhang.

Innerhalb dieses formulierten Rahmens werden eine Vielzahl flexibel reaktionsfähige Teilprojekte zum Teil eines Ganzen entwickelt.

Die Umsetzungen von konkreten Einzelmaßnahmen sind überwiegend eingebunden in übergeordnete inhaltlicher und städtebauliche Entwicklungskonzepte / Leitbilder oft in enger Verknüpfung mit Konzeptionen des Stadt - oder Regional - marketing. „Profilstärkung von Stadt und Region“.

Bedeutung / Bewertung

Als Teil eines Ganzen verstanden orientieren sich Bewertungen von Einzelmaßnahmen und und die für das Ganze bedeutsame Entscheidungen im Detail an den Zielstellungen des Leitbildes.

Verkehr

Für den überwiegenden Teil Projekte ist die Umsetzung umfassender Maßnahmen zur Neuordnung verkehrlicher Situationen Grundbedingung. Verkehrliche Entlastung des rollenden und des ruhenden Verkehrs eröffnen vielfach erst Handlungsspielraum für planerische Veränderungen.

Perspektivwechsel

Ein planerischer Perspektivwechsel, vom Fluss und seinen Bedeutungen ausgehend ermöglicht eine neue oftmals befreiende Bewertung städtebaulicher Situationen. Eine Überlagerungen der unterschiedlichen Sichtweisen öffnet vielfach neue Planungsansätze & Entwicklungschancen.

Kategorien

Schwerpunkt Entwicklung

Erschliessung, bauliche Entwicklung & Qualifizierung. von z.B. Konversionsflächen.

Schwerpunkt Qualifizierung

insbesondere des öffentlichen Raumes Bestandsaufwertung und Stabilisierung des Stadtprofil, Maßnahmen zu Aufwertung und Verwandlung im Bestand.

Diskursiver Vorlauf

Städtebauliche Projekte werden, in Abhängigkeit ihrer Größenordnung, getragen von einer Vielzahl von Beteiligten und Betroffenen.

Eine frühzeitige, organisierte Einbindung der unterschiedlichen Interessen, Sichtweisen, von internem und externem Sachverstand stärkt Inhalte und verankert die Projektziele im Bewußtsein.

Transparenz

Öffentlichkeitsarbeit als Bestandteil der Bürgerbeteiligung / Betroffenenbeteiligung wird bei einer Vielzahl der recherchierten Projekte professionell betrieben. Nicht selten stehen Maßnahmen in enger Verknüpfung zum, teilweise sogar unter Leitung des Stadtmarketing.

Maßnahmen z.B.

Präsenz vor Ort als Info Box, regelmäßige Berichterstattung in den Organen der lokalen Presse. Projektbezogene, aktuelle Internetpräsenz Informationsmaterial in Form von Flyern und Broschüren Themenbezogene Ausstellungen (...)

Nutzungen

Attraktive am Bedarf und am Potential der Orte orientierte Nutzungen steigern die Akzeptanz.

Impuls / Initial

Bewegung braucht Impulse. Auslöser für großmaßstäbliche Planungsvorhaben sind vielfältig. Handlungsdruck aufgrund untragbarer Defizite, die Verfügbarkeit von Innenstadtnahen Entwicklungsflächen. Die strategische Umsetzung von anstehenden Projekten mit Initialkraft steuert und stärkt angestrebte Entwicklungen.

(...)

Eine direkt übertragbare Referenz für die komplexe Aufgabenstellung zu finden ist nicht möglich.

Ein Ansatz dieser Art ist zum Scheitern verurteilt. Zur Einordnung von unterschiedlichen Vorhaben die in Teilbereichen als Referenzen geeignet erscheinen wurden im wesentlichen 3 Begriffe zur Kategorisierung formuliert.

Vergleichbar

Kriterien der Vergleichbarkeit: Ausgangslage / Problemstellung Größe / Einwohnerzahl / Stadtstruktur / Topografie / Stadtgeschichte (...)

Beispielhaft

Ergebnisse / funktional / formal (...)
Schwerpunktbildung / Verfahren
Vorlauf / Planung / Institutionen / Umsetzung / Einbindung der Beteiligten / Finanzierung / Kosten Termine / Umsetzung Nachhaltigkeit / Akzeptanz / Öffentlichkeitsarbeit (...)

vorBILDlich

Ergebnisse funktional / formal (...) / Gesamtmaßnahme / Einzelprojekt / Motive / Initiativen / Aktionen (...)

Die Stadt kehrte zurück an den Rhein

Am 15. Dezember 2003 war der Rheinufertunnel genau zehn Jahre in Betrieb. Das Düsseldorfer Jahrhundertvorhaben, das bisher größte Projekt zur Verkehrsberuhigung, war 1993 nach nur dreieinhalbjähriger Bauzeit eröffnet worden. Das planerische Ziel für dieses Vorhaben "Düsseldorf kehrt zurück an den Rhein" hat sich seitdem voll erfüllt. Den früher vom Verkehr dominierten Bereich vor der Altstadt haben Spaziergänger und Erholungssuchende für sich zurück gewonnen.

Im Sommer mediterranes Lebensgefühl

Entlang der Promenade mit ihren geschwungenen blauen Platten, den markanten Platanenreihen und Bänken sowie der Freitreppe am Burgplatz entwickelt Düsseldorf im Sommer mediterranes Lebensgefühl. Oberbürgermeister Joachim Erwin: "Die Tieflegung der Rheinuferstraße und die damit verbundene Diskussion um die städtebauliche Entwicklung von Innenstadt und MedienHafen haben der Stadt einen nachhaltigen architektonischen Schub zur Entwicklung eines modernen Stadtbildes gegeben."

Täglich 55.000 Autos unter der Erde

Nach der endgültigen Fertigstellung der Promenade auf dem Tunneldach im Jahr 1995 gingen alle Prognosen auf. Täglich mehr als 55.000 Autos (20 Millionen im Jahr) werden unter die Erde verbannt. Als Beispiel für eine äußerst gelungene Ufer-Neugestaltung wurde die Rheinuferspromeade danach mit verschiedenen nationalen und internationalen Architekturauszeichnungen bedacht. Entscheidender aber ist die Abstimmung mit den Füßen. Wie im Planungsprozess vorhergesagt entdeckten die Düsseldorfer und die Besucher der Stadt das Rheinufer vollkommen neu. Spaziergänger, Radler und Skater haben hier ihr Revier gefunden.

Wegbereiter für die Planung und den Bau des Rheinufertunnels war der Ratsbeschluss von 1976 mit dem Auftrag einer gutachterlichen Untersuchung für diesen Bereich. Ergebnis: Hafen und Unteres Werft bis zur Oberkasseler Brücke werden nicht mehr im alten Umfang für den klassischen Hafenumschlag benötigt. Damit war der Weg frei für die Planung zur Tieflegung der Rheinuferstraße.

Wunsch des Landtages: Störende Hochstraße soll verschwinden

In der Folge war 1988 zunächst der Bereich Kniebrücke sowie Hammer- und Kaistraße mit dem Bau des Landtags am Rhein und des Rheinparks mit dem Rheinturm umgestaltet und neu genutzt worden. Der Landtag hatte die Entscheidung für seinen Neubau mit dem Wunsch verbunden, die Rheinuferstraße als Tunnel zu planen und die störende Hochstraße vor dem Landtag verschwinden zu lassen. Darüber gab es bereits 1979 eine schriftliche Verabredung zwischen dem Land und der Landeshauptstadt Düsseldorf. Sie markierte den Grundstein für das Jahrhundertprojekt



"Rheinufertunnel".

Es dauerte noch bis Anfang 1986 bis das Land die Mitfinanzierung dieses Tunnelbauprojekts zusicherte, allerdings mit der Auflage, dass damit bis tief in die angrenzenden Stadtteile die Lebensqualität verbessert werden müsse. Die Hochstraße vor dem Landtag wurde schließlich gesprengt. An nur einem Wochenende wurden innerhalb von 36 Stunden die Brücke abgetragen und 5.000 Kubikmeter Beton maschinell zerkleinert und abtransportiert.

Grundsatzbeschluss am 17. Dezember 1987

Am 17. Dezember 1987, fasste der Rat der Stadt schließlich den Grundsatzbeschluss zur endgültigen Planung und zum Bau eines rund 2.000 Meter langen Tunnels. In nur drei Jahren wurden die erforderlichen Entwürfe und öffentlichen Planungsverfahren abgewickelt. Unter großer Beteiligung der Bevölkerung erfolgte am 15. März 1990 der 1. Spatenstich.

Es entstanden ein System ab- und zuführender Röhren, unterirdische Anschlusswerke im Bereich der Kniebrücke und kreuzungsfreie Verbindungen auf unterschiedlichem Niveau - alles besondere Herausforderungen für die Bauingenieure. Aufgrund des geringen Abstands der Altstadtbebauung zum Rhein wurden im nördlichen Bereich auf einer Länge von mehr als 1,2 Kilometern die beiden Tunnelröhren übereinandergelegt. Im Süden liegen die Röhren auf 800 Metern nebeneinander.

Zu den Besonderheit zählt, dass in Höhe des Burgplatzes die nördliche und südliche Düssel den Tunnel innerhalb der Zwischendecke kreuzt und in den Rhein fließt. Auch der Anschluss des großen Parkhauses Altstadt/Rheinufer mit direkten Zufahrten in beiden Fahrtrichtungen gilt verkehrstechnisch als besonders gelungen.

Kosten Die Baukosten Tunnelbauwerk betragen ca. eine halbe Milliarde Euro, die jährlichen Betriebskosten betragen 500.000 Euro.

Frequenz ca. 55.000 Fahrzeuge / 24 h nutzen den Ufertunnel

Technische Umsetzung. Umgesetzt wurde ein System ab- und zuführender Röhren, unterirdische Anschlussbauwerke im Bereich der Kniebrücke und kreuzungsfreie Verbindungen auf unterschiedlichem Niveau.

Rheinuferpromenade

Durch den Bau des Tunnels wurde die Umsetzung einer Rheinuferpromenade möglich, eine ca. 3 km lange Promenade nördlich und südlich des Rheinturms entlang des Ufers der rechtsrheinischen Seite Düsseldorfs. Die Altstadt Düsseldorf liegt wieder am Rheinufer. Der oberirdische Teil der Straße konnte erheblich verkehrsberuhigt werden.

1976 Hafen und Unteres Werft bis zur Oberkasseler Brücke werden nicht mehr im alten Umfang für den klassischen Hafenumschlag benötigt.

1987 Am 17. Dezember 1987, Grundsatzbeschluss zur endgültigen Planung & zum Bau eines rund 2.000 Meter langen Tunnels. In nur drei Jahren wurden die erforderlichen Entwürfe und öffentlichen Planungsverfahren abgewickelt.

1988 Umnutzung des Bereiches Kniebrücke sowie Hammer- und Kaistraße mit dem Bau des Landtags am Rhein und mit der Umgestaltung des Rheinparks mit dem Rheinturm.

1990 Am 15. März 1. Spatenstich

1993 17 Jahre später, am 15. Dezember nach dreieinhalb jähriger Bauzeit wird der Rheinufertunnel für den Verkehr freigegeben.

Am südlichen Ende des Tunnels wurde die Stadt in den letzten 25 Jahren komplett umgestaltet. So entstanden hier das Düsseldorfer Stadttor

(Tunnelzufahrt) der Rheinturm, das Gebäude des NRW-Landtages sowie die bauliche Entwicklung des sogenannten Medienhafens.

Quellen:

www.duesseldorf.de
www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement/bruecken_und_tunnel/fertiggestellte_bauvorhaben/rheinufertunnel.shtml
Rheinufertunnel (Düsseldorf)
aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie



Saarbrücken, Uferdetail mit Stadtautobahn



Saarbrücken, Luftbild mit Stadtautobahn



Saarbrücken, Stadtmitte an den Fluss Masterplan



Saarbrücken

Stadtmitte an den Fluss

Ausgangslage:

Die Trasse der Stadtautobahn führt über mehrere Kilometer entlang des Saarufers durch die Innenstadt. Lärm und Abgase sind stark belastend, die Verkehrsschneise trennt Stadtteile verhindert Entwicklungen von attraktive Uferlagen und Grenzen den Fluss aus dem Bewußtsein aus.

Zeitschiene / Verfahrenswege

Ende **2002** befasste sich der Städtebaubeirat der Landeshauptstadt Saarbrücken intensiv mit der Städtebaulichen Situation der Stadt.

Aus Anlass der Diskussion um die Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandelszentrums in der City wurde ein erstes Thesenpapier zur aktuellen Situation der Stadtentwicklung verfasst.

2003 Interdisziplinäre Planerrunden mit Vertretern des Städtebaubeirates der Entwicklungsgesellschaft GIU, Vertretern des Umwelt - und Wirtschaftsministeriums sowie Behördenvertreter des Landes und der Landeshauptstadt entwickelten verschieden Lösungsansätze - speziell zur Verkehrsproblematik - die Tunnellösung schälte sich als einzige umsetzbare Lösung heraus und wurde zur Grundlage der weiteren Planungsschritte beschlossen.

Im Rahmen eines Workshop der vorgenannten Vertreter, ergänzt durch hochkarätige externe Fachleute aus den Bereichen Verkehrsplanung und Städtebau wurde die Tunnellösung als die zu verfolgende Lösung bestätigt, es wurden Ideen zur städtebaulichen Entwicklung & Gestaltung des Umfeldes erarbeitet.

2004 Ergänzt durch Machbarkeitsstudien und Gutachten zum Verkehr, Städtebau, Lärmschutz, Hochwasser, Baugrund und Kosten wurden die Ergebnisse in einer Masterplanbroschüre zur Stadtmitte am Fluss zusammengeführt und im Mai 2004 einstimmig vom Stadtrat der Landeshauptstadt Saarbrücken als Leitlinie und strategische Grundlage für die weitere Projektentwicklung beschlossen. Innovationswerkstätten zur Sprache bringen.

2006 Gutachten zu zukünftig zu erwartenden regionalwirtschaftlichen und sozioökonomischen Auswirkungen des Projektes auf Saarbrücken und die Region.

Bis Mitte **2007** Einreichung Großprojektantrag bei der EU

2005 - 2008 geplant
Planung und Umsetzung Berliner Promenade

2005 - 2010 geplant
Planung und Umsetzung Tunnelbau

2007 ff. Geplant ist auf Grundlage des Masterplanes die Durchführung von städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerbsverfahren für unterschiedliche Teilbereiche des Planungsgebietes

Teilbereich Berliner Promenade

Mai 2004 Vorbereitende Untersuchung gem. § 141 BauGB **2004** Städtebaulicher Ideenwettbewerb zur Aufwertung und Gestaltung der Berliner Promenade, städtischer Teilbereich der Gesamtplanung. **Mai 2006** Entwurf zum Rahmenplanung, förmliche Festlegung als Sanierungsgebiet. **Frühjahr 2007**, Forschungsprojekt "Quartiersimpuls" Zur Stärkung des Einzelhandels werden Möglichkeiten privater Investoren zur Aufwertung des baulichen Bestandes.

Akteure:

Gemeinschaftliche Projektleitung von Land und Landeshauptstadt. Aufbau vgl. Organigramm im Anhang.

Projektsteuerung durch Stadeigene Entwicklungsgesellschaft GUI Gesellschaft für Innovation und Unternehmensförderung. Projektentwicklungsgesellschaft der Landeshauptstadt Saarbrücken und der Stadtwerke Saarbrücken.

Externe Planungsbüros als Teilnehmer an konkurrierenden Verfahren oder als Auftragnehmer für städtebauliche Planungsleistungen / Gutachten, Bürger im Verein "Stadtmitte am Fluss"

Finanzierung:

 stand 06.12.06

Das Projekt "Stadtmitte am Fluss" hat vorwiegend städtebauliche Auswirkungen, der Hauptanteil der Kosten entsteht jedoch durch Verkehrsbaumaßnahmen mit Tunnelbau und Brückenrück- und Brückenneubau.

Die ermittelten Gesamtkosten dieser Maßnahmen ohne Berliner Promenade und ohne Freiraumaufwertungen belaufen sich auf ca. **brutto 154 Mio EUR** (eine detaillierte Kostenaufstellung findet sich innerhalb der Veröffentlichungen der GUI)

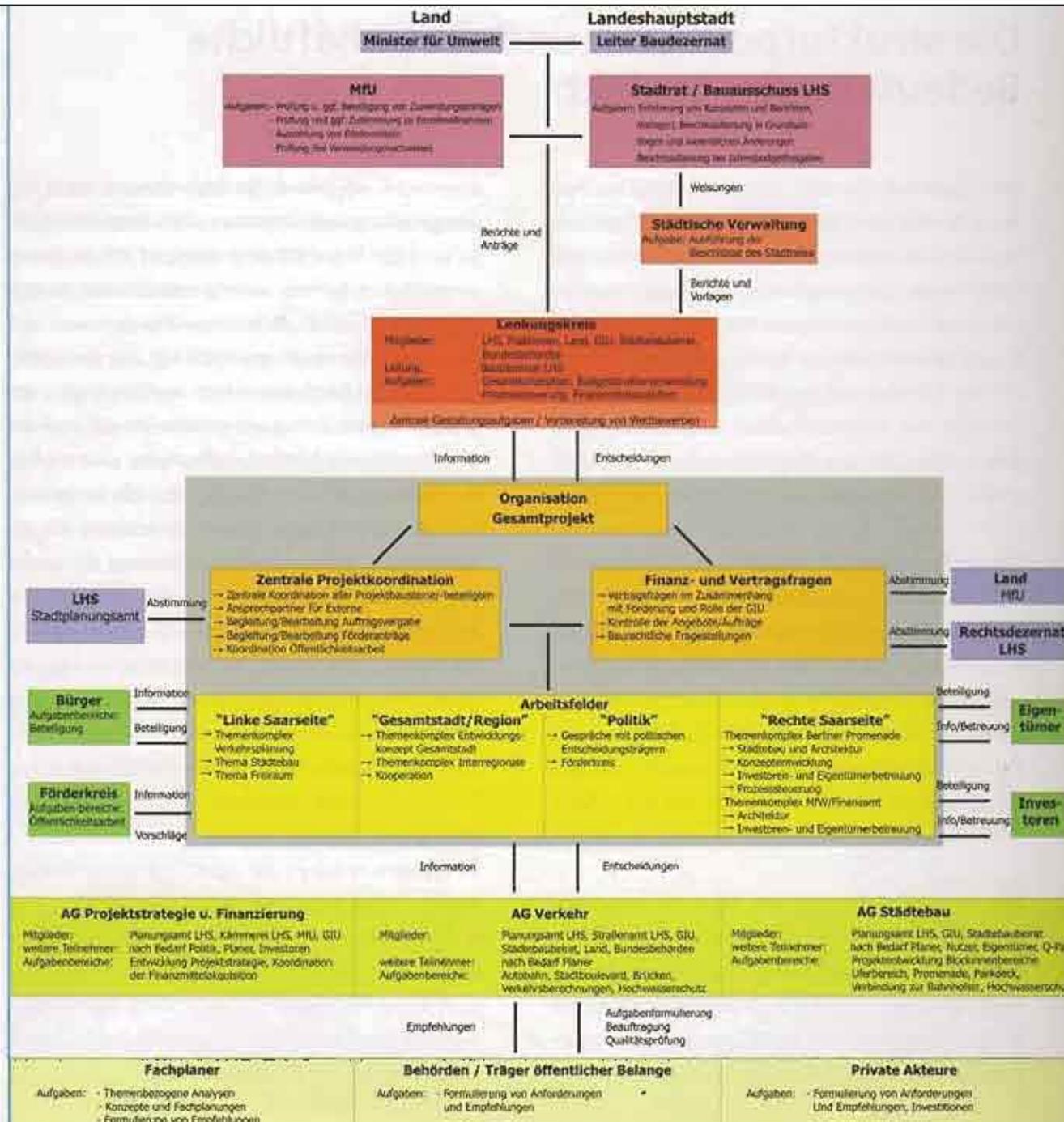
Die Finanzierung des Großprojektes „Stadtmitte am Fluss“ soll paritätisch zu einem Drittel über Mittel des

Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), zu einem Drittel über **Bundesmittel** sowie als weiteres Drittel über Mittel des **Landes und der Landeshauptstadt Saarbrücken** gesichert werden.

Grundlegende Voraussetzung für die Zuteilung europäischer Fördermittel im Rahmen von Großprojektanträgen ist eine Finanzierungszusage des Bundes vor Antragstellung.

Bis Mitte 2007 soll der so genannte Großprojektantrag bei der EU gestellt werden, bis dahin muss die Finanzierung durch den Bund gesichert sein.

Im "Sog" der Aufwertung werden umfangreiche Privatinvestitionen und PPP Projekte insbesondere im Bereich der Berliner Promenade und den angrenzenden Baufeldern im baulichen Bestand prognostiziert.



Öffentlichkeitsarbeit

Einbeziehung der Bevölkerung durch einen eigenen Förderkreis "Stadtmitte am Fluss"

Öffentlichkeitsarbeit in Form von:

Aktionen, Projektwerbung am "Saarspektakel"

Allgemeine Pressearbeit Print Medien / Radio

Vorträge vor Bürgerversammlungen und Interessenverbänden

Plakataktionen

Einbindung von Hochschulen

Teilnahme an Messeveranstaltungen

Umfangreiches Informationsmaterial in unterschiedlichen Detaillierungsgraden

Flyer als Erstinformation

Materialsammlung als Informationsbroschüre

Projektbezogene Internetpräsenz

www.stadtmitte-am-fluss.de

Quellen:

Stadtmitte am Flusses

Materialien zum Projekt Stand August 2005

HG, GIU Gesellschaft für Innovation und Unternehmensförderung, Projektentwicklungsgesellschaft der Landeshauptstadt Saarbrücken und der Stadtwerke Saarbrücken.

www.stadtmitte-am-fluss.de

www.giu.de

www.saarbrücken.de

Ergänzende Unterlagen:

- Saarbrücken, m Stadtmitte am Fluss

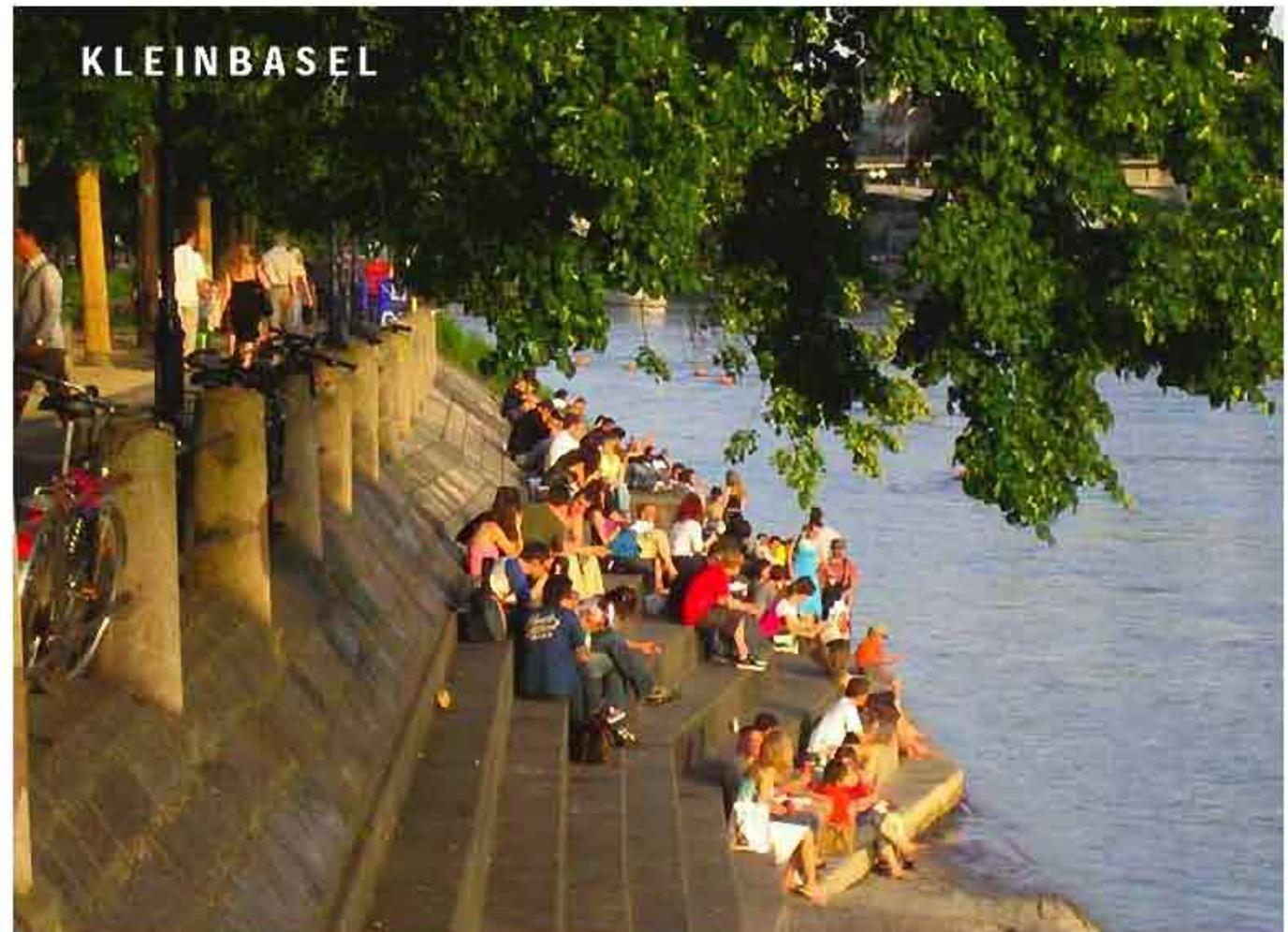
Materialien zum Projekt/ HG GUI für die Landeshauptstadt Saarbrücken.

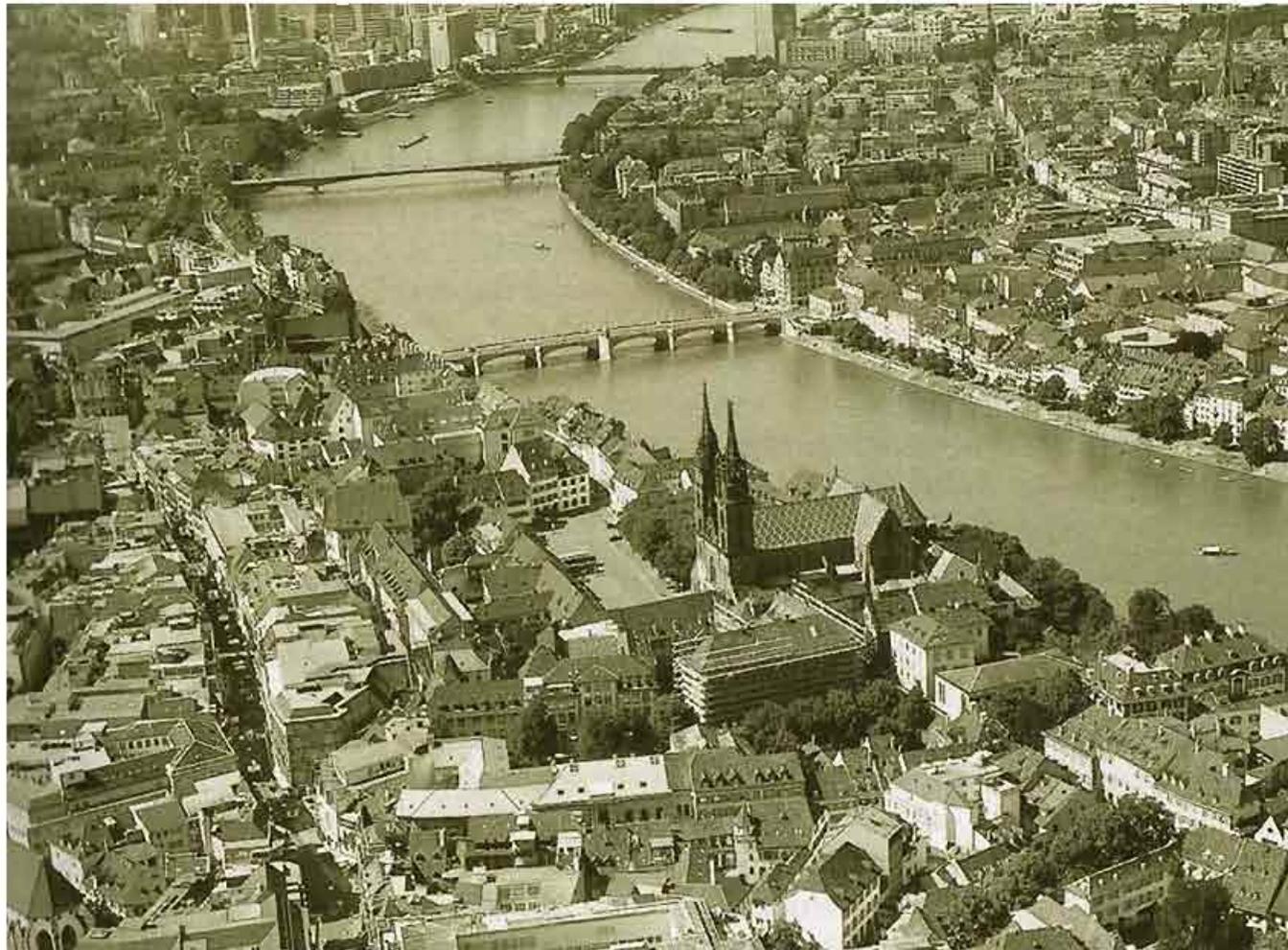
- Landeshauptstadt Saarbrücken

Die Oberbürgermeisterin / Rahmenplan Berliner Promenade

Stadtmitte am Fluss / Saarbrücken Stand Entwurf: 05.05.06

(...)





Mit dem Ziel den Trend zur Abwanderung einkommensstarker Bevölkerungsgruppen in das Umland der Stadt Basel zu stoppen wurde die Werkstatt Basel als Forum für die Ideenfindung und deren Fortentwicklung zu konsensfähigen Projekten mit dem Ziel einer Steigerung von Lebensqualität und Bewohnerzufriedenheit gegründet. Die erarbeiteten Projektansätze werden im organisatorischen Rahmen des Aktionsprogrammes Stadtentwicklung in der Phase der Umsetzung begleitet.

Das **APS** (Aktionsprogramm Stadtentwicklung) Basel steuert die Umsetzung der im Rahmen der Werkstatt formulierten und als konsensfähig eingestufte Maßnahmen.

1. **Impulsprojekt Wohnumfeldverbesserung**
(insbesondere öffentlicher Raum)
2. **Impulsprojekt "Logis Bâle"**
5000 neue Wohnungen für Basel
3. **Impulsprojekt "Rhein"**
5000 neue Wohnungen für Basel

Beispielhaft ist der thematisch sehr breit angelegte partizipatorische Ansatz unter Beteiligung von Einwohnern, Verwaltung, externer Fachleute und unterschiedlicher Institutionen.

Bemerkenswert ist die Einbindung von Projekten und Maßnahmen unterschiedlichster Größenordnung in den inhaltlich fixierten Handlungsansatz des Aktionsprogrammes und die intensive Verankerung der Entwicklungsvorhaben in weiten Teilen der Bürgerinnen und Bürger.

Der Verfahrensansatz der Werkstatt Base I und das daran anschließende Aktionsprogramm hat Vorbildcharakter für eine Reihe unterschiedlicher Städte. (Mannheim / Mainz u.A.)

Quellen:

Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel
HG Regierungsrat des Kantons Basel Stadt
Wir sind die Stadt
Das Beispiel Werkstatt Stadt
HG Daniel Wiener, Christoph Merian Verlag
www.aps-bs.ch Aktionsprogramm Stadtentwicklung, Übersicht zu aktuellen Projektständen
www.logisbale.ch

Werkstadt Basel - Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel

Beispielhafter partizipatorischer Planungsprozeß Integration von Maßnahmen unterschiedlichster Maßstäblichkeit

Projekt zur langfristigen Sicherung der Steuereinnahmen von natürlichen Personen

Im Rahmen der WERKSTADT BASEL ruft der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt die Bevölkerung auf, sich für die Aufwertung der Stadt Basel und der Gemeinden Riehen und Bettingen als Wohnorte einzusetzen. Mit diesem Projekt zur langfristigen Sicherung der Steuereinnahmen von natürlichen Personen beschreitet der Kanton neue Wege in der Kommunikation und der Zusammenarbeit mit der Bevölkerung. Die WERKSTADT BASEL will mit Hilfe Ihrer Ideen und in Zusammenarbeit mit Quartierorganisationen die Abwanderung aus Basel stoppen.

Ablauf der WERKSTADT BASEL

Die WERKSTADT BASEL durchläuft folgende Phasen:

Orientierung Ideensammlung

- * Innovationswerkstätten, ab November 1997 Quartierbezogen organisiert
- * Konsens-Konferenzen, ab August 1998 Quartierbezogen und Quartierübergreifende

Konkretisierung

- * Präsentation, Winter 1998/1999 Öffentliche Ergebnispräsentation

Konkretisierung / Umsetzung

- * Aktionsprogramm, ab Januar 1999

Alte Anliegen mit neuen Ideen verknüpfen

Ab November 1997 bis Februar 1998 organisiert die «Werkstadt Basel» in Zusammenarbeit mit speziell für diesen Zweck gebildeten Trägerschaften in jedem Quartier professionell moderierte **Innovationswerkstätten**. Dort bringen Sie zur Sprache, was Sie aus Ihrer Sicht im Quartier verändern wollen. Alte Anliegen verknüpfen Sie in einem gemeinsamen Prozess mit anderen Quartierbewohnerinnen und -bewohnern mit neuen Ideen. In jedem Quartiersfinden zwei separate Veranstaltungen statt:

entweder an einem Samstag oder an zwei aufeinanderfolgenden Abenden. Alle Innovationswerkstätten werden protokolliert, so dass jedes Quartier eine Grundlage für die weitere Arbeit hat.

Ideen weiterentwickeln zu konsensfähigen Projekten

Mit anderen Einwohnerinnen und Einwohnern entwickeln Sie die Projektideen in Konsens-Konferenzen weiter. Diese Projekte sollen einen Beitrag zur Steigerung der Attraktivität der Stadt Basel leisten. In einem gemeinsamen Prozess findet ein Ausgleich der teilweise gegensätzlichen Interessen statt: Mit Hilfe von Win-Win-Strategien sollen alle Beteiligten Vorteile aus dem Prozess ziehen.

Expertinnen und Experten aus der Basler Verwaltung unterstützen Sie mit ihrem Fachwissen, damit die Projekte möglichst umsetzungsreif sind. In jedem Quartier finden ab August 1998 zwei Konsens-Konferenzen statt. Sie sind professionell moderiert und werden protokolliert. Zusätzlich gibt es zehn Konsens-Konferenzen, die quartierübergreifende Themen behandeln.

Öffentlichkeit für Projekte der Konsens-Konferenzen

An öffentlichen Veranstaltungen im Winter 1998/99 präsentieren Vertreter und Vertreterinnen der Konsens-Konferenzen ihre Projektvorschläge. Die Resultate sollen nicht in einer Schublade verstauben, sondern werden einen Platz in der öffentlichen Diskussion einnehmen. An einer Tagung im Anschluss an die öffentliche Präsentation nehmen internationale Experten und Expertinnen die Diskussion der Projektvorschläge auf und bewerten sie aus ihrer Sicht.

Aktionsprogramm, Frühjahr 1999

Ihre Ideen im Aktionsprogramm der Regierung

Anfang 1999 prüft der Regierungsrat die Projektvorschläge der Konsens-Konferenzen, der Wirtschaft und der Universität anhand von Zielsetzungen (siehe Kasten), die von Anfang an feststehen. Er entwickelt daraus auch unter Berücksichtigung von Kosten und Nutzen der einzelnen vorgeschlagenen Massnahmen das «Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel», dessen Umsetzung Basel-Stadt als Lebensraum aufwerten soll. Das Aktionsprogramm wird Anfang 1999 veröffentlicht. Über die Realisierung der Vorschläge entscheiden je nach Kompetenz die Departemente, der Regierungsrat oder der Grosse Rat.

z.B. Impulsprojekt Rhein

Einzelforderungen:

Infrastruktur am Rhein verbessern

mit Toiletten und Duschen, Freigabe bestehender Schiffsanlegestellen für Taxibetrieb durch Private

Schaffhauser Rheinweg: direkte Durchfahrt nur für Velos

Schaffhauser Rheinweg: Aulhebung der Parkplätze;

Verlagerung in ein Quartierparking; Umgestaltung in eine Promenade / **Kinderspital-Areal:** Wohnungsbau realisieren

Öffentliche Grünanlagen Stachelrain (Projekt

Gewerberappen) und Kinderspital-Areal

Uferrenaturierung Schaffhauser Rheinweg:

Natürlicher Badestrand durch Kiesaufschüttungen

Uferrenaturierung Schaffhauser Rheinweg: Naturlehrpfad

Kiosk am Stachelrain / Velodurchfahrt Solitude-Park

und Theodorsgraben-Anlage / **Renaturierungsmassnahmen** an der Rheinhalde, am Birskopf und beim St. Johannspark

Bessere Gestaltung der Mittleren Brücke auf Kleinbasler Seite / **Direkte Verbindung vom Rhein zum Kasernenareal** (inklusive Aufwertung der Umgebung)

Badegelegenheit im Kleinbasel unterhalb der Klingental-Fähre / **Brückenkopf Johanniterbrücke** (Kleinbasler Seite): Verbesserung der Gestaltung / **Buvetten und Kiosks am Rhein / Brückenkopf Dreirosenbrücke**, Velo- und Fussgängerweg (Kleinbasler Seite)

Fussgänger Verbindung zwischen Weltsteinbrücke und Pfalz

St. Johanns-Rheinweg: Aufwertung als Fussgänger Verbindung / **St. Johanns-Park (Linden-Umpflanzung)**

Brückenkopf Johanniterbrücke (Grossbasler Seite):

Verbesserung der Gestaltung

Bessere Velo-Zufahrt zur Johanniter- und Dreirosenbrücke

Aufwertung der Rheinufer im Bereich der Häfen Klybeck

und St. Johann / **St. Johanns-Hafen: Barmenweg** nach

Möglichkeit begehrbar machen / **Uferrenaturierung am**

Schaffhauser Rheinweg: Naturschonender Zugang/Lift an

der Weltsteinbrücke / Sichtbarmachen des Birsigs

Verlängerung der Tramlinien von Burgfelden nach St. Louis

und von Kleinhüningen nach Weil

WERK
STADT
BASEL

Chronologie der WERKSTADT BASEL

bis April 1998

32 Quartier- und Gemeinde-Innovationswerkstätten
Alte Anliegen mit neuen Ideen verknüpfen
ca. 900 Beteiligte: Einwohnerinnen und Einwohner des Kantons

Zusatzwerkstätten

Jugendliche

Frauen

Migrantinnen und Migranten

bis Dez. 1998

25 Konsenskonferenzen
Ideen weiterentwickeln zu konsensfähigen Massnahmen-Paketen
ca. 400 Beteiligte: Einwohnerinnen und Einwohner, Interessensverbände, Expertinnen und Experten aus Verwaltung und Universität

Parallelprojekte

Projekt der Universität Basel
«Stärkung der Stärken»

bis Sommer 1999

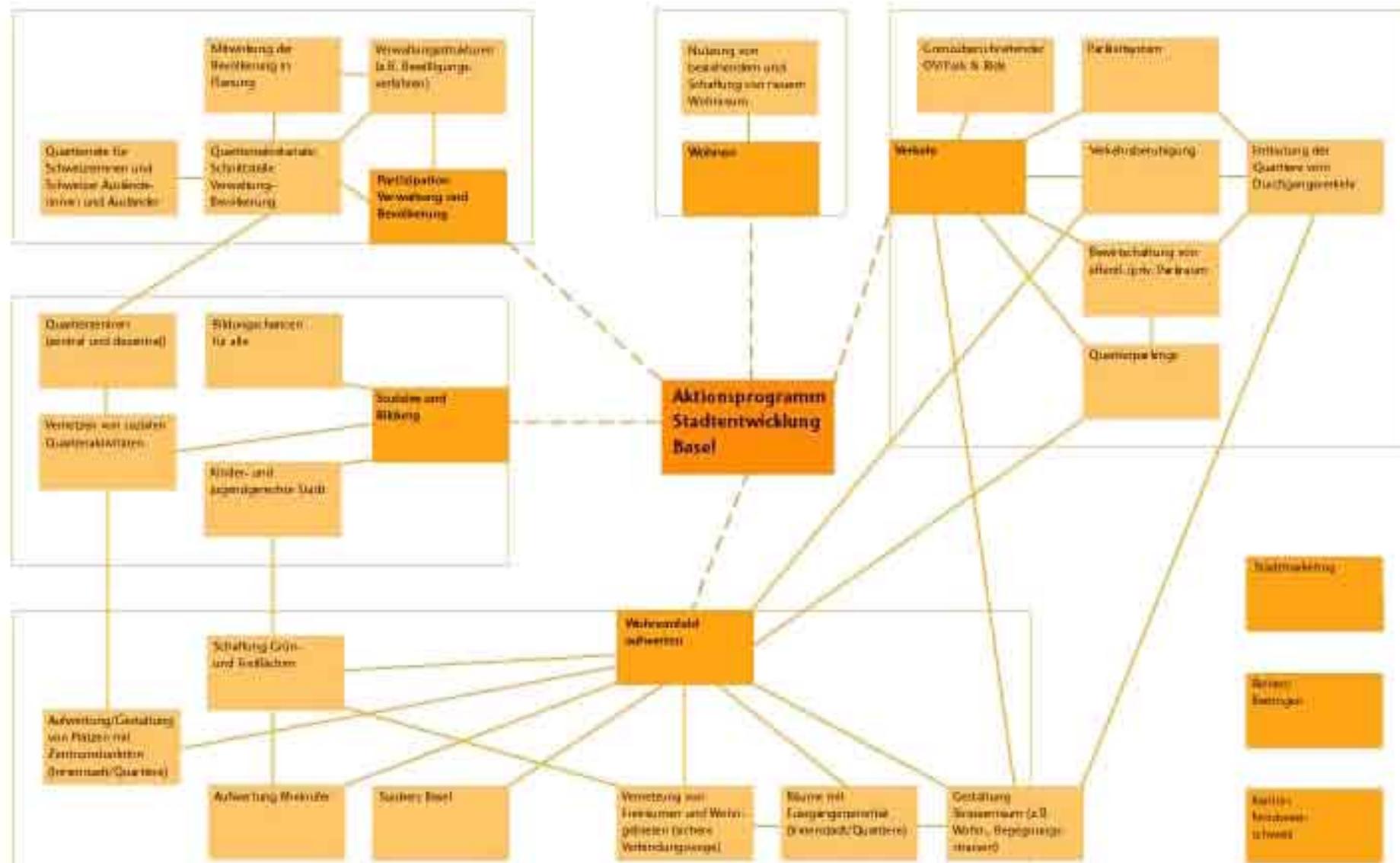
Aktionsprogramm
Aktionsprogramm Stadtentwicklung des Basler Regierungsrats, Mitwirkung der Verwaltung (departementsübergreifende Arbeitsgruppen) bei der Erarbeitung

Arbeitsgruppe
Wirtschaft und Lebensqualität

Umzugerbefragung

Themenüberblick:

Die zentralen Anliegen der WERKSTADT BASEL



"Werkstadt Basel"?

Antworten auf zwölf Fragen

Weshalb eine Beteiligung der Einwohnerinnen und Einwohner?

Studien aus der Schweiz und dem Ausland kommen zum Schluss, dass der Einbezug der Einwohnerinnen und Einwohner und deren Anliegen zentral ist: Er fördert die nachbarschaftlichen Beziehungen, den Quartiergeist und die Verankerung von neuen und bisherigen Bewohnerinnen sowie Bewohnern im Quartier.

Was ist mein Beitrag zur "Werkstadt Basel"?

Mit ihrer Teilnahme an den Innovationswerkstätten leisten sie einen direkten Beitrag, um Basels Quartiere aufzuwerten. Gemeinsam mit anderen Quartierbewohnerinnen und -bewohnern entwickeln sie Projektideen, deren Grundlage ihre Kenntnisse als Quartierbewohner bilden. In den Konsenskonferenzen vertiefen sie die Ergebnisse der Innovationswerkstätten: Sie verfeinern gemeinsam mit anderen Interessenten Projekte so, dass sie von einer Mehrheit getragen werden. Der Basler Regierungsrat prüft anhand der Zielsetzungen (siehe Seite 5) die einzelnen Projekte. In einem Aktionsprogramm stellt er entsprechende Vorschläge zusammen.

Ein Projekt nur für die Reichen?

Nein. Die "Werkstadt Basel" ist ein Projekt, zu dem alle Einwohnerinnen und Einwohner des Kantons BaselStadt eingeladen sind. Zusammen stärken sie mit ihren Ideen die Lebensqualität und die Attraktivität des Kantons.

Ist eine Befragung nicht ausreichend?

Mit den Innovationswerkstätten wird das herkömmliche Vorgehen von Befragungen ergänzt: Anstatt dass sie einen vorbereiteten Fragebogen mit einem ausgewählten Themenkatalog ausfüllen, formulieren alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer in den Innovationswerkstätten gemeinsam einen Themenkatalog, der ihre Anliegen rund ums Quartier beinhaltet. So kommen Themen zur Sprache, die in keinem Fragebogen auftauchen würden. Diese Themen sind deswegen eine

wichtige Ergänzung zu verschiedenen Befragungen und Studien, die parallel zur "Werkstadt Basel" durchgeführt werden.

Erreichen Quartierorganisationen nicht genug im Alleingang?

In Basel haben Quartierorganisationen eine lange Tradition und eine wichtige Bedeutung für die Quartierbewohnerinnen und -bewohner. An diese Arbeit knüpft die "Werkstadt Basel" an. In einem koordinierten Prozess sammelt sie in verschiedenen Veranstaltungen alle Anliegen und Projekte. Die "Werkstadt Basel" wertet diese aus und leitet sie an die entsprechenden Stellen weiter.

Sind Konsenskonferenzen teure Plauderstunden auf Kosten der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler?

Konsenskonferenzen helfen Pattsituationen überwinden. Dies zeigen die langjährigen Erfahrungen mit diesem Vorgehen. Gegensätzliche Standpunkte werden den Teilnehmenden verständlich gemacht, so dass anschliessend konkrete Projekte aus der "Werkstadt Basel" resultieren, die breit abgestützt sind. Zudem haben die Projektvorschläge der Konsenskonferenzen einen klaren Adressaten: Der Basler Regierungsrat hat sich verpflichtet, die Projektvorschläge zu prüfen, ob sie Basel als Lebens- und Wohnraum aufwerten und die Abwanderung stoppen (vgl. [Zielsetzungen](#)). Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer einer Konsenskonferenz haben für ihre Arbeit einen eindeutigen Auftrag.

Wie setzen sich die Gruppen zusammen?

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Innovationswerkstätten und Konsenskonferenzen sind Einwohnerinnen und Einwohner der Basler Quartiere und der beiden Landgemeinden. Die Gruppen werden eine bunte Zusammensetzung von Personen verschiedenen Alters, verschiedener politischer Prägung, verschiedener Herkunft und verschiedener Berufssparten sein. Hauptbedingungen sind: Interesse an der

Entwicklung des Kantons Basel-Stadt und man sollte sich auch deutsch verständigen können.

Wer garantiert, dass sich nicht immer die gleichen Personen engagieren?

Zu den Innovationswerkstätten und Konsenskonferenzen lädt in jedem Quartier eine Trägerschaft ein, in der verschiedene Quartierorganisationen, Parteien und Kirchen vertreten sind. Damit ist die Trägerschaft im Quartier breit abgestützt, und viele Quartierbewohnerinnen und -bewohner werden auf den unterschiedlichsten Wegen eingeladen und motiviert, am Prozess teilzunehmen.

Wie verbessert die "Werkstadt Basel" kurzfristig die Lebensqualität Basels?

In den Innovationswerkstätten entwickeln die Einwohnerinnen und Einwohner Projekte, die bereits eine breite Akzeptanz im Quartier finden und die einfach umsetzbar sind. Deswegen leisten diese Projekte einen kurz- und mittelfristigen Beitrag zur Aufwertung des Quartiers. Projekte der Innovationswerkstätten, die auf gegensätzliche Interessen stossen, bedürfen einer Vertiefung in den Konsenskonferenzen. Sie werden langfristig Wirkung haben, da sie dank des gezielten Vorgehens eine breite Akzeptanz finden können.

Kennen wir nicht bereits die zentralen Probleme von Basel?

Jeder von uns kann eine persönliche Liste mit Problemen auf Quartier- und Stadtebene nennen, nicht nur Stadtforscherinnen und -forscher oder Politikerinnen und Politiker. Notwendig ist, dass wir gemeinsam ausloten, welches die zentralen Probleme sind und welche Lösungen wir anstreben. In der "Werkstadt Basel" sammeln Einwohnerinnen und Einwohner in einem koordinierten Prozess Anliegen, für die sie anschliessend gemeinsam Ideen für Lösungen entwickeln.

Was kostet die "Werkstadt Basel" den Basler Steuerzahler?

Der Grosse Rat hat dafür im Mai 1997 einen Kredit von rund 900 000 Franken bewilligt.

RheinUferForum, Überblick

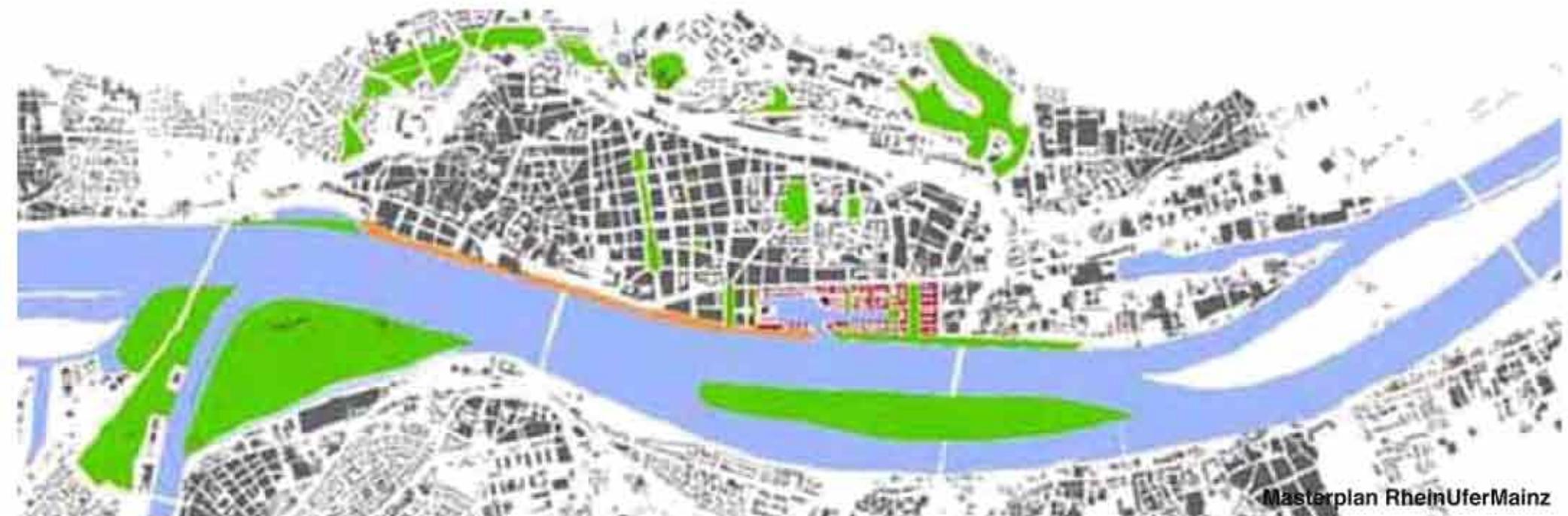
Eine diskursive Veranstaltungsreihe zur Zielfindung und Konsensbildung als Grundlage für planerische Festlegungen zur Entwicklung des innerstädtischen Uferbereiches der Mainzer Rheinseite.

Planerische Fixierung in Form eines Masterplanes Masterplan und einer Rahmenplanung für das Mainzer Rheinufer.

Vorbereitet durch gutachterliche Aufarbeitung / Analysen der städtebaulichen Ausgangslage.

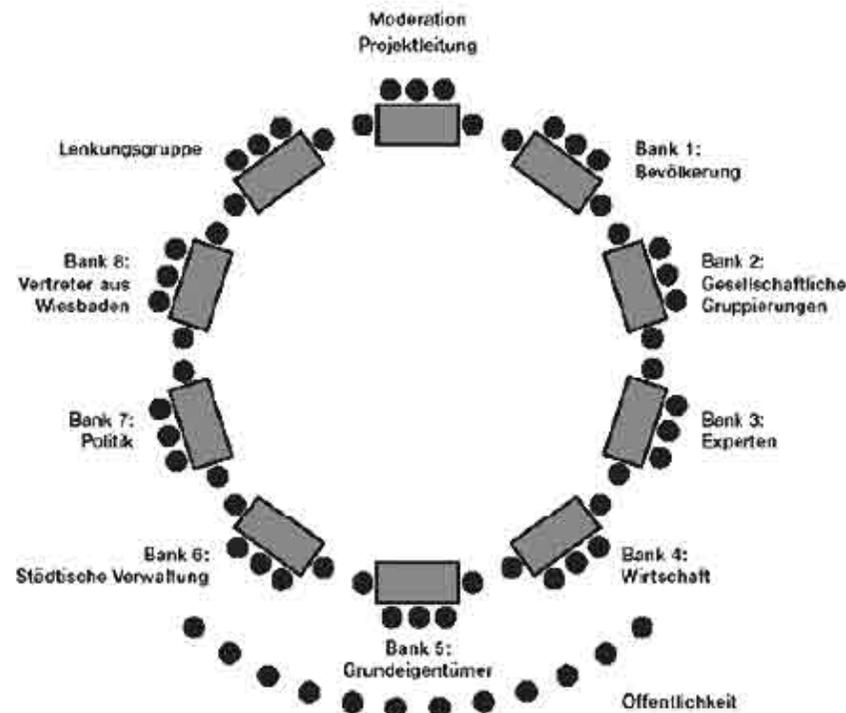
Selbstverständnis des Forums (unter Federführung des Stadtmarketings) einer "Ideenbörse" mit Empfehlungscharakter gegliedert in Grundforderungen und detaillierten thematisch geordneten

Einzelforderungen für eine Entwicklungsperspektive. "Leitbild" . Die verbale Fixierung von Inhalten wurde durch integrierte und begleitete Planungsworkshops auf Machbarkeit und Umsetzungsmöglichkeiten hin überprüft, Ziele wurden graphisch übersetzt und visualisiert.



Masterplan RheinUferMainz

Die vorliegende Broschüre beinhaltet den Schlussbericht über das RheinUferForum Mainz. Im Schlussbericht werden die vom Forum verabschiedeten Empfehlungen und Maßnahmen für das Rheinufer dokumentiert. Das Dezernat für Planung, Bauen und Sport und das Stadtplanungsamt der Stadt Mainz haben mit dem eigens gegründeten RheinUferForum einen neuen Weg bei der Zielfindung städtebaulicher Themen beschritten. Daher war die Einschätzung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer und die Reaktion in der Presse und der Öffentlichkeit ein wichtiges Indiz für den Erfolg oder Misserfolg der Veranstaltungsreihe. Die Vorbereitungen begannen im Winter 1997. Von Januar bis Mai 1999 tagte das RheinUferForum fünfmal und endete nach einem anschließenden Workshop mit einer Abschlussveranstaltung im Mai 1999. An jedem Forum nahmen acht heterogen zusammengesetzte „Bänke“ mit je 5-8 Personen, die Lenkungsgruppe, das Projektmanagement und ein PR-Beauftragter teil. Die Mitglieder des Forums waren aufgefordert, neben den Bedürfnissen ihrer „Institutionen“ ihre persönliche Meinung zu den einzelnen Themen zu äußern. Die Veranstaltungen besaßen bewusst öffentlichen Charakter. Neben diesem öffentlichen Podium hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, Kritik oder Anregungen zu den Einzelthemen schriftlich an das Stadtplanungsamt Mainz zu geben. Anhand der zahlreichen Presseartikel und schriftlich eingereichten Anregungen zeigte sich das wachsende Bewusstsein und die gesteigerte Sensibilität für die Belange des Rheinufers in der Öffentlichkeit. Das positive Echo bestätigte die Vorgehensweise des Stadtplanungsamtes. Die Lenkungsgruppe, vertreten durch den PR-Beauftragten, verfasste unmittelbar nach den Veranstaltungen eine Pressemitteilung, die der Tagespresse und verschiedenen Agenturen zugeföhrt wurde. Ziel war es, eine möglichst breite Öffentlichkeit zu erreichen und für das Thema „Rheinufer“ zu gewinnen.



Organisationsschema / Akteure RheinUferForum

Das Mainzer Rheinufer

Der Rhein ist seit jeher ein für die Stadt Mainz bedeutender stadtnaher Freiraum. Ausgelöst durch zwei städtebaulich bedeutende Vorhaben, dem Entwicklungsprojekt DB Cargo und dem Vorhaben Malakoff Park rückte das südliche Mainzer Rheinufer zum Ende der 90er Jahre in den Focus des öffentlichen Bewußtseins.

Unter Beteiligung vieler und unter Einbindung der unterschiedlichen Interessen wurde 1999 das "RheinUferForum" veranstaltet. Vorbereitet durch eine umfassende städtebauliche Analyse und auf diese aufbauend wurden Empfehlungen erarbeitet und ein Maßnahmenpaket zur ganzheitlichen Rheinuferentwicklung formuliert.

(vgl. Anhang Empfehlungen des RheinUferForums / Ergebnisbericht des RheinUferforums)

Die im Rahmen des Forums erarbeiteten Ziele und Gestaltungen setzen einen qualitativen und quantitativen Rahmen für die Realisierung, die aber nicht im Detail festgelegt ist.

Prinzipien des Vorgehens geben den Weg für die Zielfindung und Umsetzungen von Planungen für den Zeitpunkt vor, wenn diese realisiert oder finanziert werden können.

Die Zielfindung und Konsensbildung werden die jeweils beteiligten Akteure - Grundbesitzer, Investoren, Experten, Bevölkerung und Stadt - einbezogen.

Das insgesamt 3,5 km lange Mainzer Rheinufer wurde im Zuge eines kooperativen Planungsprozesses mit Festschreibung von grundsätzlichen Planschritten und Inhalten für das Rheinufer geplant. Die Festlegung des formulierten Leitbildes wurden in einem Masterplan fixiert und über einen Rahmenplan für das gesamte Rheinufer festgeschrieben. (...)

Erklärtes Ziel des Forums war die Auslotung der Bedürfnisse und Anforderungen an die Umgestaltung und Umstrukturierung des Rheinufers. Es sollten grundsätzliche Lösungsansätze aufgezeigt werden.



Ertweiterung Rheingoldhalle für die Nutzung als Kongresszentrum Architekten Dissing & Weitling DK



Gutachterverfahren Zoll und Binnenhafen 2004 / 2005
 Architekt Prof. Lorenzen DK

RheinUferForum Ablauf:

1997 Umfassende Analyse von Geschichte / Bestand der Rheinuferbereiche mit angrenzenden Quartieren, dokumentiert in einer umfangreichen Broschüre und in einer publikumswirksamen AUsstellung zum Rheinufer.

1998 RheinUferForum Veranstaltungsreihe zur Zielfindung und Konsensbildung, in mehreren mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten angesetzten Veranstaltungen. Nutzung / Gestaltung / Freiflächen / Denkmalpflege und Stadtstruktur / Grünräume / Verkehr / Sauberkeit und Sicherheit (...) Die jeweils behandelten Themenschwerpunkte wurden in der Regel durch ein einführendes Referat zum Thema eröffnet. Wesentliches Ziel der jeweiligen Veranstaltungen war die Konsensbildung und die Bestimmung von Planungszielen, die Festlegung von Regeln für Einzelfallentscheidungen und die Definition von Umsetzungsmaßnahmen.

Die Ergebnisse dieser intensiven Auseinandersetzung wurden in Form von Hauptempfehlungen fixiert und in Thematischer Ordnung der unterschiedlichen Themenschwerpunkte konkretisiert.

In die Veranstaltungen des RheinUferForums integriert wurde eine Planerworkshop mit dem Ziel die verbal formulierten Ziel beispielhaft zu visualisieren. Arbeitsgemeinschaften von Freiraumplanern und Architekten erarbeiteten zu ausgewählten teilbereichen gestalterische Vorschläge.

Hauptempfehlungen des RheinUferForums

A *Das Rheinufer hat als städtischer Raum innerhalb des städtebaulichen Gefüges der Stadt und als Nahtstelle zum Landschaftsraum Rhein mit seinem positiven Einfluss auf das Image von Mainz eine außerordentliche Wichtigkeit. Das RheinUferForum empfiehlt dringend, entsprechend der Lagegunst der Stadt am Fluss das Rheinufer aufgrund eines ganzheitlichen Gestaltungskonzeptes ohne Verzögerung attraktiv zu gestalten.*

Dies schließt - in Abstimmung mit Wiesbaden - eine Verbesserung der Zugänglichkeit der Maaraue und die Herstellung der Zugänglichkeit der Petersaue ein.

B *Eine weitgehende Attraktivitätssteigerung des Rheinufer ist ohne eine Reduktion des*

Verkehrsaufkommens in Rheinstraße / Rheinallee nicht denkbar. Daher empfiehlt das Forum, die

städtebauliche Barriere dieser Straße durch geeignete Maßnahmen zu mindern und das

Rheinufer intensiver als bisher mit der Innenstadt zu verknüpfen. Dazu sind Anstrengungen zu

unternehmen, um sowohl die Verkehrsbelastung des Straßenzuges zu reduzieren als auch

bessere Bedingungen für eine Querung der Straßen zu erreichen. Dabei darf die Zugänglichkeit der City nicht beeinträchtigt werden.

In Zusammenarbeit mit der Stadt Wiesbaden soll ein regionales Verkehrskonzept entwickelt

werden, das den Durchgangsverkehr überregional um die Innenstadt leitet und über eine zweite Rheinbrücke die Theodor-Heuss-Brücke besonders vom Schwer- und Durchgangsverkehr entlastet. Insbesondere eine zweite Rheinbrücke kann zu einer Entlastung der Theodor-Heuss-Brücke und der Rheinstraßenachse beitragen, vor allem dann, wenn ihre

Fortsetzung auf Mainzer Seite eine Anbindung an die Stadtkerntangente findet.

C *Ein wesentliches baugeschichtliches Merkmal des Rheinufer ist die ursprüngliche Funktion als Rheinkehlbefestigung einerseits und als Uferpromenade andererseits. Durch die Kreyßig'sche Planung hatte das Rheinufer im letzten Jahrhundert eine durchgehende Gestaltung hoher Qualität erhalten. Das RheinUferForum empfiehlt, bei dem Konzept zur Umgestaltung des Rheinufer erstmalig an das historische Erbe und dessen Qualität unter Beachtung der kennzeichnenden historischen Strukturen und Elemente anzuknüpfen und dennoch eine historisierende Gestaltung zu vermeiden. Das neue Gestaltungskonzept muss das ganze Rheinufer erfassen und insbesondere an die städtebauliche Struktur anknüpfen, um die wertvollen Potentiale wieder zu beleben.*

D *Die in den Jahrhunderten ausgebildete Schichtung der Stadt, parallel zum Rheinufer, soll sichtbar bleiben und weiter entwickelt werden.*

E *Bei Wahrung einer übergeordneten Gesamtkonzeption sollen die Unterschiede in den einzelnen Nutzungsabschnitten gesichert werden.*

F *Am Rheinufer soll durch schwimmende Bauten eine neue Schicht entstehen, die die Hinwendung der Stadt zum Fluss deutlich macht. Dadurch werden zusätzliche Nutzflächen gewonnen und das Angebot attraktiviert und erweitert.*

G *Das RheinUferForum empfiehlt, den Städtebaubeirat als "Impulsgruppe" für das Rheinufer zu berufen, der bei allen Planungen und wesentlichen Veränderungen im Bereich des Ufers frühzeitig eingeschaltet wird und Ausführungsqualitäten, die nachhaltige Fortentwicklung und die Umsetzung der Empfehlungen und Maßnahmen begleiten und kontrollieren soll. Diese Impulsgruppe, unter Mitwirkung der Stadtbildpflege, soll in seinen Arbeitsergebnissen unabhängig sein.*

H Der Winterhafen ist neben dem Zoll- und Binnenhafen der letzte überwiegend unbebaute Bereich entlang des innerstädtischen Rheinufer, dessen enormes Potential bei einer Umstrukturierung zur Bereicherung der Innenstadt genutzt werden kann und muss. Das Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbes „Winterhafen“ wurde dem RheinUferForum vorgestellt.

Das RheinUferForum hat den Beschluss des Stadtrates, den Entwurf des 1. Preises weiterzupursuchen, zur Kenntnis genommen und bittet bei der Detailplanung und Umsetzung die Empfehlungen des Forums zu berücksichtigen.

Die Mole des Winterhafens soll als öffentlicher Freibereich erhalten bleiben und als Sport- und Freizeitfläche bis zur Drehbrücke genutzt werden können. Das RheinUferForum empfiehlt, die Verbindung zum Stadtpark zu verbessern und die Drehbrücke zu sanieren. Für eine qualitativ hohe Attraktivität sind diese Maßnahmen von großer Bedeutung.

I Die Qualität des Rheinufer muss künftig den Bedürfnissen aller Nutzer gerecht werden. Eine qualitative und quantitative Steigerung des gastronomischen Angebotes am Rheinufer sieht das Forum als sinnvoll an; die Uferbereiche vor dem Lauterenviertel und der Neustadt sollen davon jedoch freigehalten werden. Die Uferzone zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Kaiserstraße versteht das Forum als Bindeglied zwischen nördlichen und südlichen Uferabschnitt. Dieser zentrale Bereich des Rheinufer braucht eine attraktive Gestaltung, um neue Aufenthaltsqualitäten anzubieten. Der untere Uferbereich könnte als multifunktionale Fläche gestaltet werden. Im Bereich des Fischtorplatzes / Rathaus soll ein repräsentativer Eingang vom Rhein zur Stadt gestaltet werden. Die Zugänglichkeit zur Altstadt und von dort zum Rhein bedarf grundsätzlicher Verbesserungen. Eine besonders große Bedeutung hat dabei die Neuordnung der städtebaulichen Situation im Bereich der Rathausplattform / Rheingoldhalle mit dem Ziel, die Rathausebene mit der Rheinuferpromenade großzügig zu

verknüpfen und damit das Rheinufer als Promenade zu stärken. Das RheinUferForum empfiehlt die Beibehaltung der Trennung des Rathauses und der Rheingoldhalle auf der Ebene der Plattform und die Öffnung der städtebaulichen Achse zum Rhein zu schaffen. Eine bauliche Verschmelzung von Rathaus und Rheingoldhalle würde die städtebauliche Barriere betonen. **J** Im südlichen Bereich des Zoll- und Binnenhafens empfiehlt das RheinUferForum langfristig eine Wohn- und Mischnutzung zu entwickeln. Sie fördert eine stärkere Verbindung zwischen der nicht bebauten Neustadt und dem Rhein und markiert den Endpunkt der städtischen Bebauung. Ein Fuß- und Radweg um den Ladebereich für Container herum soll die durchgehende Verbindung entlang des Rheinufer sicherstellen. Die Petersaue sollte als Naherholungszone mit der Neustadt verknüpft werden.

K Die Maaraue mit Ihren vielfältigen Freizeitmöglichkeiten und einem der schönsten Ausblicke auf die Mainzer Stadtsilhouette sowie das Umfeld der Reduit und das ehemalige Messerschmitt-gelände muss als traditionelles Mainzer Naherholungsgebiet für Fußgänger und Radfahrer besser erschlossen werden.

L Die barrierefreie Erreichbarkeit aller Bereiche des Rheinufer im Bestand und in zukünftigen Projekten muss gewährleistet sein.

Die vorbeschriebenen Hauptempfehlungen werden durch Empfehlungen im Einzelnen gegliedert in die Themen konkretisiert.

**Gestaltung
Nutzung
Erschliessung
Verkehr / ruhender Verkehr
Sicherheit und Sauberkeit**

Das RheinUferForum empfiehlt dringend, ein übergeordnetes Leitbild und ein durchgängiges Gestaltungskonzept für das Rheinufer zu entwickeln. Die Gestaltstrukturen des Rheinufer müssen sich langfristig an diesem Gesamtkonzept

orientieren.

(...)

Seit Abschluss des Forums und der planerischen Fixierung der formulierten Ziele wurden eine Reihe von Einzelmaßnahmen umgesetzt:

Umgesetzte Maßnahmen:
innerhalb des Masterplanes Rheinufer:

Neubau Rheinfertiefgarage, mit integriertem Hochwasserschutz sowie Neugestaltung des Abschnittes Mainzer Rheinufer.

Verkehrliche Neuordnung, funktionale und gestalterische Aufwertung des historischen Zoll- und Binnenhafens.

Gutachterverfahren Mainzer Winterhafen zur Entwicklung eines gemischt genutzten Quartieres mit Wohnschwerpunkt.

Rahmenplan für den Bereich Mainzer Industriehafen Erweiterung der Rheingoldhalle zur Nutzung als Kongresszentrum.

Quellen:

www.mainz.de

- Rheinufer Mainz, Geschichte, Bestand, Analyse HG Stadt Mainz, Stadtplanungsamt .

(vgl. PDF Datei Datensammlung)

- RheinUferForum Mainz, Schlussbericht 1999 HG Stadt Mainz , Dezernat für Planung, Bauen und Sport, Stadtplanungsamt .

(vgl. PDF Datei Datensammlung)

Dokumentation

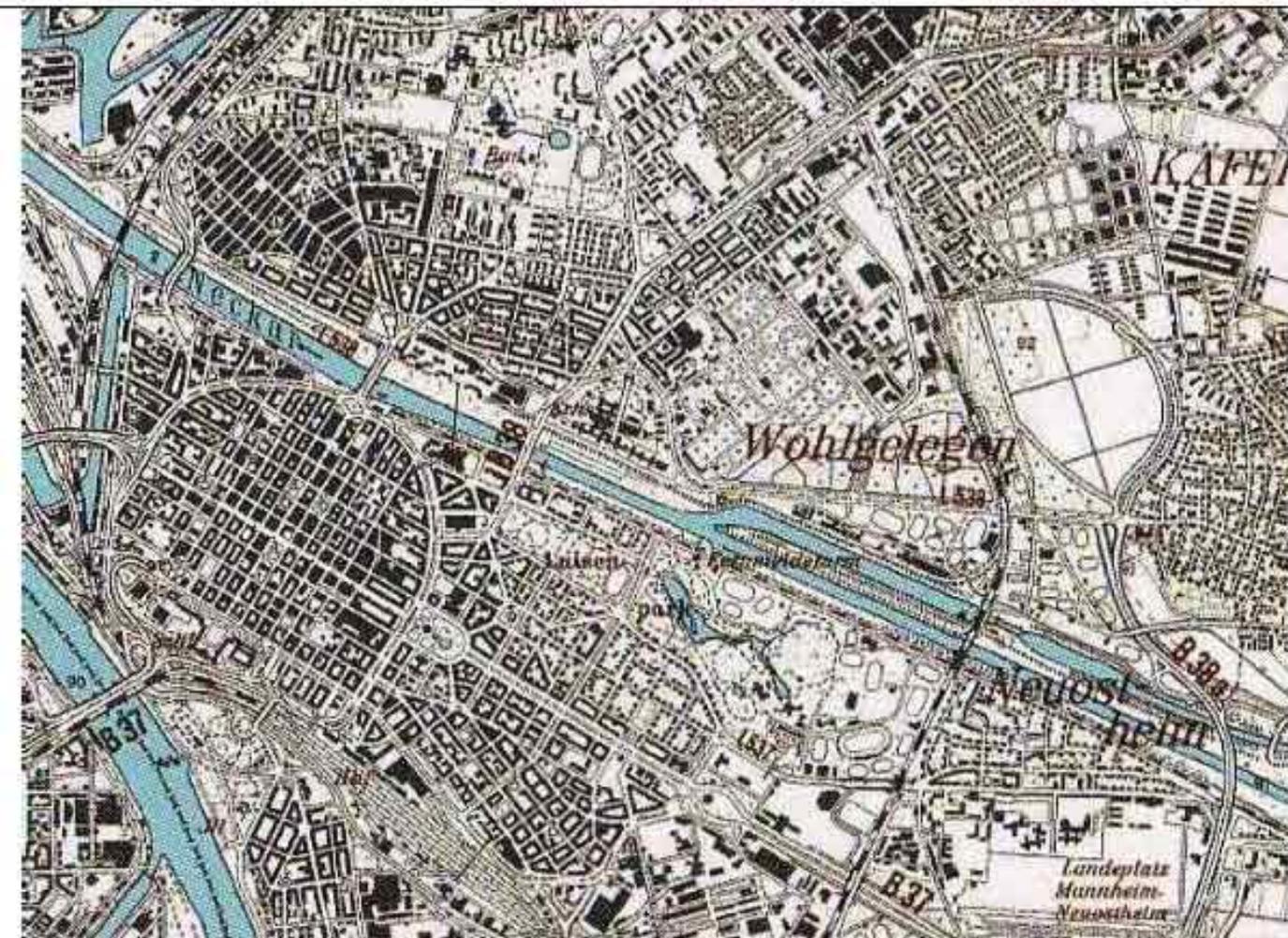
- Gutachterverfahren Zoll- und Binnenhafen, Mainz, November 2005

HG Stadt Mainz , Dezernat für Planung, Bauen Stadtsanierung und Sport, Stadtplanungsamt .

(vgl. PDF Datei Datensammlung)

- Rahmenplan Rheinufer / Erläuterungen zum Rahmenplan

- Leben Sie Mainz, RHEIN MAIN EUROPE (...)



Planung Kurpfalzkreisel / Neuer Messplatz,
Büro plattform berlin, Jens Metz, Berlin



Freiräume an den Flüssen

Die Stadt wieder an den Fluss, ans Wasser zu bringen, ist Anreiz und Ambition in vielen Städten. Jahrhunderte lang vom Fluss abgewandt, orientieren sich zahlreiche Kommunen heute neu und entdecken ihr Entwicklungspotenzial am Wasser.

Mannheim ist eine „**Stadt an zwei Flüssen**“. Dieses Leitthema ist die Grundlage für die drei städtebaulichen 2007-Projekte, die unter anderem Bezüge und Beziehungen der Stadt zu ihren Gewässern, Ufern und Auenlandschaften entwickeln und verstärken sollen.

„**Freiräume an den Flüssen**“ ist das vierte 2007-Großprojekt und setzt sich aus mehreren Projektbausteinen zusammen. Der erste Abschnitt der Promenade am Verbindungskanal ist bereits realisiert, und die ersten Qualifizierungsmaßnahmen für das Neckarufer stehen am Start. Mittel- bis langfristig ist die Vernetzung aller Freiräume und –flächen am Neckar, Rhein und Verbindungskanal geplant.

Mehr Lebensqualität in der Stadt

Die besondere Lage Mannheims zwischen zwei Flüssen weist vielfältige Potenziale auf, die es jedoch zu aktivieren gilt. Insbesondere dem Neckar als Fluss inmitten der Stadt kommt dabei eine elementare Bedeutung zu. Eine Gestaltung als renaturierte Flusslandschaft mit Flächen für Naherholung und Freizeitaktivitäten – wie sie am Rhein bereits bestehen – kann dazu beitragen, die Wohn- und Lebensqualität in der Innenstadt aufzuwerten. Darüber hinaus ist eine naturnahe Gestaltung bedeutsam für die Biotopvernetzung von Lebensräumen einer Vielzahl wildlebender Tierarten.

Aber auch die Freiraumentwicklung am Verbindungskanal im Jungbusch und die Vernetzung mit den Freiräumen am Rhein (Schlossgarten) und Neckar (Neckarufer-Park) ist nicht nur für die betroffenen Stadtteile, sondern auch für die Lebensqualität und das

Image der gesamten Stadt von großer Bedeutung.

Bürger machen mit

Auf der Grundlage einer übergeordneten Konzeption zur Freiraumvernetzung am Wasser sollen einzelne Maßnahmen, die weitgehend im Kontext mit den städtebaulichen 2007-Projekten stehen, umgesetzt werden.

Ziel der Konzeption ist einerseits die Analyse und Bewertung der Freiraumsituation, ihrer Nutzungsqualitäten und Vernetzungspotenziale, andererseits die Erarbeitung einer Nutzungs- und Gestaltungskonzeption in Abstimmung mit den angrenzenden Quartieren. Ferner wird eine Vision für die Entwicklung der zentralen Freiräume erarbeitet, die das Innen- wie Außenbild Mannheims prägt und Identifikationsmerkmal für die Bürgerinnen und Bürger Mannheims darstellt.

Die Bürgerschaft wird immer wieder in den Planungsprozess einbezogen – zum Beispiel in Form von Workshops, Infoveranstaltungen und Mitmachprojekten. Ziel der Beteiligung ist eine hohe Identifikation mit den Maßnahmen durch die gemeinsame Programmdefinition und Gestaltung einzelner quartiersbezogener Freiräume.

Flusslandschaften der Zukunft

Das Projekt Freiraumvernetzung knüpft an das Landschaftsentwicklungsprojekt »Lebendiger Neckar« an, mit dem der Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim die Neckaraue von Heidelberg bis zur Mannheimer Neckarspitze zu einem grünen Band für Naherholung und Naturschutz entwickeln will. Maßnahmen dieses Projektes werden inzwischen auch von der EU als Teil des europäischen Gemeinschaftsprojektes »ARTery – Flusslandschaften der Zukunft« gefördert und vom Nachbarschaftsverband organisiert.

Im Rahmen dieses Projektes sind als Maßnahmen der Stadt Mannheim zunächst die Schlut (besondere Ufergestaltung) bei

Seckenheim, die Herstellung einer weiteren Schlut bzw. Flachwasserzone am Neckarufer zwischen Kurpfalzbrücke und Friedrich-Ebert-Brücke sowie die Markierung von Radwegen entlang des Neckars realisiert worden.

Arbeitskreis und Gutachter bereiten Freiraumgestaltung vor

Die Gestaltung und Entwicklung der Freiräume in Mannheim war von Anfang an ein zentrales Thema der Jubiläumsvorbereitungen.

Der bürgerschaftliche Arbeitskreis Stadtentwicklung sah 1996/97 – vor dem Hintergrund einer ökologisch orientierten Stadtentwicklung – die Renaturierung und Gestaltung der Flussläufe als Gemeinschaftsaufgabe der Region an.

Die Stadt Mannheim könnte, so der Vorschlag, durch die Schaffung stadteilnaher Biotope und Erholungsräume die Vorreiterrolle übernehmen. Vorgesehen waren außerdem die Ortsrandgestaltung, die Anlage von Fahrradwegen und Sportanlagen, aber auch eine naturnahe Gestaltung mit Hecken und Baumgruppen als Rückzugsbereich für Tiere und Pflanzen. Ein räumlicher Schwerpunkt sollte der Grünzug Ost darstellen, da an dieser Stelle die Verknüpfung der Flusslandschaft mit innerstädtischen Grünanlagen (Luisenpark) möglich ist. Weitere Ideen waren die Schaffung von mehr und besseren Zugängen zu den Flüssen, der Ausbau des Neckarufers zwischen Kurpfalzbrücke und Jungbuschbrücke als Freizeitanlage zur temporären Nutzung (Festwiese 2007) sowie eine Rahmenkonzeption für den Sport- und Freizeitbereich Pfeifferswörth.

Verknüpfung von Stadt und Wasser

Auch im Gutachterverfahren von 1998/99 beschäftigten sich alle neun Stadt-, Verkehrs- und Landschaftsplanergruppen eingehend mit den Freiräumen Mannheims. Ihre Vorschläge waren u.a.:

- * die Verknüpfung der Stadt mit ihren Wasserlandschaften (Öffnung der Zugänge zu den Ufern, Ausbau der Uferpromenaden),
- * die Rückgewinnung der Ufer vom Neckar und Verbindungskanal,
- * eine Promenade/ein linearer Park am Verbindungskanal,
- * eine Grünsprange zwischen Neckar und Rhein, die den Naherholungswert der Flüsse ins Stadtgefüge integriert,
- * die Ausbildung eines Grüngürtels am Ring,
- * die Vernetzung der Grünstrukturen im innerstädtischen Bereich,
- * die Entwicklung und Vernetzung von Grün- und Freiräumen an den Flüssen im Sinne einer gesamtstädtisch-regionalen Landschaftsentwicklung.

Einige Vorschläge – wie zum Beispiel die Promenade am Verbindungskanal und die Gestaltung des Neckarufers – flossen in die drei städtebaulichen Großprojekte Kurpfalzachse, Alter Messplatz, Jungbusch/Verbindungskanal ein. Eine ganze Reiheweiterer Projektbausteine wird unabhängig von den Großprojekten realisiert, aus finanziellen Gründen allerdings erst nach 2007.

Projektbausteine

Promenaden, Terrassen, Uferbegrünung

Das Projekt „Freiräume an den Flüssen“ setzt sich aus mehreren Bausteinen zusammen:

- * Promenade am Verbindungskanal (Uferpromenade) im Jungbusch
- * Neckarterrassen am Alten Messplatz
- * Sport- und Freizeitpark Pfeifferswörth mit Anbindung an den Grünzug Nordost und den Bürgerpark Feudenheim
- * Neckarvorland zwischen Pfeifferswörth und Neckarspitze/Kammerschleuse
- * Brücken/Stadtteilverbindungen über den Neckar (Fuß- und Radwege)
- * Schlossgarten/Rheinuferpromenade,
- * die Reißinsel und das Strandbad.

Flaniermeile am Kanal

Das konkreteste Projekt ist die Gestaltung des Verbindungskanals im Jungbusch. Es entsteht eine fast 1,5 Kilometer lange, acht bis zehn Meter breite Uferpromenade entlang des gesamten Kanals. In regelmäßigen Abständen – immer dort, wo Straßen aus der Innenstadt ankommen – weitet sich die Promenade zu Plätzen. Diese so genannten „Freiraumtaschen“ sind als vielfältig nutzbare Spiel- und Aufenthaltsflächen konzipiert. An der Teufelsbrücke ist zum Beispiel bereits ein neuer Quartiersplatz und hinter den Studentenwohnheimen eine „Freizeitwiese“ entstanden.

Pünktlich zum Jubiläumsjahr ist der nördliche Abschnitt zwischen Neckarvorlandstraße und Spatenbrücke fertig gestellt worden, nach 2007 soll der Ausbau des südlichen Abschnitts bis zum Schleusenweg erfolgen. Von dort aus soll später die Promenade bis zum Haus Oberrhein und zur Rheinpromenade verlängert werden – womit die Verbindung von Rhein und Neckar perfekt wäre.

Neckarterrassen in Sicht

Auch die Neckarterrassen am Alten Messplatz sind absehbar. Auf der Agenda für die Zeit nach 2007 steht die Bearbeitung des Neckarufers südlich der Dammstraße. Das heißt, genau hier entstehen die Neckarterrassen mit großzügigen Aufenthaltsmöglichkeiten und Blick auf die Flusslandschaft. Breite Treppenanlagen, flankiert von neuen Bauten am Ufer, bieten attraktive Sitz- und Aussichtsgelegenheiten und ermöglichen einen bequemen Zugang zum Neckar.

Besondere Aufmerksamkeit kommt dem Neckar zwischen der Friedrich-Ebert-Brücke und der Jungbuschbrücke zu, denn er führt an dieser Stelle durch einen Innenstadtbereich, der geprägt ist von hoher Einwohnerdichte und großen Freiraumdefiziten. Die Überlegungen zur verstärkten Freiraumnutzung des Neckarvorlandes konzentrieren sich deshalb auf diesen Bereich. Erste Gestaltungsüberlegungen beinhalten eine naturnahe Umgestaltung des Neckarvorlandes mit ergänzender Bepflanzung und verbesserter Erlebbarkeit des Wassers vorsieht.

Landschaftsentwicklung am Neckar

Weitere Verbesserungen der Naherholungspotenziale am Neckar strebt der Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim mit einem Maßnahmenkonzept zur Förderung der Landschaftsentwicklung am Neckar an, das durch das EU-Finanzierungsinstrument „LIFE-Umwelt“ einen Zuschuss erhalten könnte. Dieses Maßnahmenpaket umfasst Vorschläge, die eine strukturelle Aufwertung des Neckarvorlandes im Bereich der Mannheimer Innenstadt mittels Baum- und Strauchbepflanzung einschließt. Die schnurgerade verlaufende Uferlinie des Neckars könnte durch eine einseitig angebundene Schluten oder Flachwasserzonen unterbrochen und das Wasser in diesen Bereichen über flache Ufer zugänglich gemacht werden. Erwachsene hätten damit einen Erholungs- und Kinder einen Spielbereich. (...)

Bürgerbeteiligung von Anfang an

Der Anspruch, dass die Bürgerschaft die Veränderungsprozesse mitgestalten und ein möglichst breiter bürgerschaftlicher Dialog über die Zukunft Mannheims stattfinden sollte, führte zur Bildung von sieben bürgerschaftlichen Arbeitskreisen, die sich aus über 100 BürgerInnen sowie VertreterInnen der Verwaltung zusammensetzten. Die Arbeitskreise beschäftigten sich mit den Themen Stadtentwicklung, Wirtschaft, Kultur/Bildung, Sport/Freizeit, soziale Gerechtigkeit, Formen des Wohnens und Sicherheit.

Ihre Ausgangsfrage lautete: „Wie kann eine städtische Gemeinschaft die derzeitigen und zukünftigen Aufgaben meistern, um der nachfolgenden Generation ein funktionierendes Gemeinwesen übergeben zu können? Wie soll die Stadt aussehen, in der das 400-jährige Stadtjubiläum gefeiert wird?“

83 Projektideen

Die Arbeitskreise erarbeiteten 83 Projektvorschläge, die in der Folge nach den Kriterien der Lokalen Agenda 21 auf ihre Nachhaltigkeit überprüft wurden. Da aus zeitlichen und finanziellen Gründen nicht alle Ideen bis 2007 realisiert werden konnten, erhielten einige Projekte erste Priorität und wurden mit dem Testat „2007-fähig“ versehen.

Im Sommer 2001 beschloss der Gemeinderat drei städtebauliche Projekte, die bis 2007 umgesetzt werden sollten:

- * **die Umgestaltung der Kurpfalzachse**
- * **die Neugestaltung des Alten Messplatzes**
- * **die Quartiersentwicklung Jungbusch/Verbindungskanal.**

Es war ein langer Entwicklungsprozess, dessen Früchte nun zu sehen sind. Die traditionsreiche (Stadtbau)Geschichte und die derzeitigen Diskussionen und Tendenzen in der Stadtbaukultur wurden mit einbezogen, so dass ein erfolgreiches Gesamtkonzept realisiert

werden konnte.

Entwicklungsprozess

Die auf den Weg gebrachten städtebaulichen Maßnahmen zum Jubiläum 2007 verändern das Gesicht der Stadt nachhaltig, erzielen strukturelle Verbesserungen und lassen ein neues Selbstverständnis der Mannheimerinnen und Mannheimer entstehen. Ohne falsche Bescheidenheit kann dies heute so gesagt werden. Denn die Projekte sind lange und sorgfältig vorbereitet worden. Immer wieder sind sie von unterschiedlichen Seiten diskutiert und überprüft worden, bevor die Entscheidung endgültig für diese städtebaulichen Projekte fiel.

Die Entwicklungsgeschichte des Stadtjubiläums lässt sich in drei Phasen einteilen. In der **Initialphase (1996-2000)** entwickelten sieben bürgerschaftliche Arbeitskreise mehr als 80 Projektvorschläge für das Stadtjubiläum. Diese wurden sodann nach den Kriterien der Agenda 21 bewertet und einem „Testat 2007-fähig“ unterzogen. Im Gutachterverfahren Kurpfalzachse machten neun Planergruppen städtebauliche Gestaltungsvorschläge für die Kurpfalzachse und zentrale Bereiche der Innenstadt.

In der Konkretisierungsphase (2000-2004)

kristallisierten sich im Wesentlichen drei städtebauliche Projekte und weitere kulturelle Vorhaben heraus. Karl Ganser und Michael Kötz entwickelten das Konzept „Offene Stadt Mannheim 2007“ und ein 10-Punkte-Programm für das Festjahr.

In der **Realisierungsphase (2004-2007)** ging es um die Umsetzung der städtebaulichen Projekte und die Entwicklung eines konkreten Kulturprogramms für das Festjahr.

Mehr Lebensqualität in der Innenstadt

Nach zahlreichen Diskussionen, Veranstaltungen und diversen Auswahlverfahren (Agenda 21, Gutachterverfahren Kurpfalzachse, Testat 2007) wurden 2001 schließlich aus dem Ideenpool der bürgerschaftlichen Arbeitskreise vier komplexe städtebauliche Projekte

herausgefiltert. Alle vier sehen die Umgestaltung und Aufwertung der Mannheimer Innenstadt und angrenzender Bereiche vor.

Drei Projekte am Start, ein Projekt in der Warteschleife

Drei der vier Projekte wurden in die Finanzpläne der nächsten Jahre aufgenommen und werden nun – nach zahlreichen Diskussionsrunden mit den Quartiersgremien, der Bürgerschaft und Fachleuten, der Durchführung eines Realisierungswettbewerbs „Kurpfalzachse“ und der Entwicklung eines Rahmenplans im Workshopverfahren für den Jungbusch – sukzessive (teils über das Jahr 2007 hinaus) umgesetzt:

- * **die Umgestaltung der Kurpfalzachse,**
- * **die Neugestaltung des Alten Messplatzes,**
- * **die Quartiersentwicklung Jungbusch/Verbindungskanal.**
- * **Ein viertes Projekt mit dem Arbeitstitel „Freiräume an den Flüssen“ soll langfristig die Vernetzung von Freiräumen und Freiflächen am Neckar, Rhein und Verbindungskanal ermöglichen.**

Eine Entwicklungskonzeption für die Mannheimer Freiräume am Wasser unter dem Titel „blau_Mannheim_blaue“ wurde nun im Sommer 2006 beauftragt. Diese Projektstudie blau_mannheim_blaue liegt mittlerweile vor.

Betonung der Charakteristika

Bezeichnend für alle Projekte ist, dass sie die Charakteristika der Stadt und der Mannheimer Stadtlandschaft thematisieren und in den Vordergrund rücken: die Quadrate, die barocke Achse, das kurfürstliche Schloss mit einem „bürgerlichen“ Gegenüber (dem neu gestalteten Alten Messplatz), den Hafen und das Wasser.

Der lange Weg zum Ziel

Die Stadt Mannheim hat einen langen Weg zurückgelegt von den ersten vagen Umgestaltungsideen des Alten Messplatzes bis zur Umsetzung von konkreten Vorstellungen. Jeder dieser Schritte hat einen entscheidenden Projektbeitrag geleistet.

Recht früh schon herrschte Einigkeit darüber, einen städtebaulichen Realisierungswettbewerb auszuloben. Vorbereitet wurde dieser durch ein städtebauliches Gutachterverfahren sowie diverse Veranstaltungen, Gespräche und Workshops im Quartier.

Die Anregungen der unterschiedlichen Akteure flossen in die Wettbewerbsanforderungen ein.

Neun Gutachtergruppen machen Gestaltungsvorschläge

Die Aufwertung und Umgestaltung der Kurpfalzachse vom Schloss bis zum Alten Messplatz war bereits von den bürgerschaftlichen Arbeitskreisen vorgeschlagen und nach den Kriterien der Agenda 21 bewertet worden, als der Gemeinderat im November 1998 die Durchführung des städtebaulichen Gutachterverfahrens Kurpfalzachse beschloss. Neun Stadt-, Verkehrs- & Landschaftsplanergruppen beteiligten sich an dem Verfahren und machten Gestaltungsvorschläge für die Kurpfalzachse, das Neckarvorland sowie den Jungbusch.

Wie wird aus einer Verkehrsinsel ein Ort der Ruhe?

Für den Alten Messplatz wurden u. a. folgende Vorschläge formuliert:

- * Ausbau zu einem Ort der Erholung und Ruhe
- * Anlegung eines Platanenhains,
- * Neuorganisation/Rückbau des Verkehrs
- * Bau eines „Neckarstadt-Hauses“/„Houses der Gelegenheiten“
- * Teilüberbauung des Platzes
- * Ausbau der Neckarwiesen mit Gehwegen und breiten Treppenterrassen,

* Festwiese am Neckar.

Die Ergebnisse des Gutachterverfahrens wurden im April 1999 dem Sonderausschuss Mannheim 2007 und im Mai der Mannheimer Bürgerschaft vorgestellt. Im Juni folgten drei stadtteilbezogene Bürgerversammlungen im Jungbusch, der Neckarstadt sowie der Innenstadt und im Herbst eine Ausstellung der Entwürfe in der Neckarstadt.

Ziel- und Anforderungskatalog der Bürgerschaft

Auf der Grundlage der Bürgerversammlung im Juni 1999 in der Neckarstadt führten der Bürgerverein Neckarstadt e. V. und der Gewerbeverein Neckarstadt e. V. im Herbst einen Workshop zur Umgestaltung des Alten Messplatzes durch. Das Ergebnis war ein bürgerschaftlicher Ziel- und Anforderungskatalog, der am 9. November 1999 in einer Bürgerversammlung der Verwaltung und Öffentlichkeit präsentiert wurde. Wenig später erarbeitete eine Expertenrunde, die sich aus Bürgervertreterinnen und -vertretern, Bezirksbeiräten, Bürgermeistern, Fraktionsmitgliedern, Grundstückseignern sowie externen Fachleuten zusammensetzte, einen abschließenden Ziel- und Anforderungskatalog, der am 26. November dem Gemeinderat empfohlen wurde.

Veranstaltungsort und Begegnungsstätte

Das Hauptziel der Expertenrunde war, den Platz als Quartiersplatz zurück zu gewinnen. Er sollte Veranstaltungsort (z. B. Freiluftaufführungen, Messen, Märkte) für ganz Mannheim sowie Erholungs- und Begegnungsstätte für die Neckarstädter sein. Für besonders wichtig erachteten die Beteiligten eine Bildungs- und Kulturstätte, in der ein Saal für Vereins- und Familienfeste sowie größere Veranstaltungen bereit stünde.

Die Mitte des Platzes war mit Bäumen, Brunnen, Wasserflächen, Fußwegen und Spielbereichen als Erholungsbereich ausgewiesen. Für die

südliche Platzseite schlug die Runde ein Marktforum mit pavillonartigen Einzelbauten vor, für die Nordseite entweder eine zweigeschossige, durchlässige Galerie-Bebauung als Ladenzeile oder ein fünfgeschossiges Gebäude mit Gewerbe- und Büroflächen.

Aufhebung des Kreisverkehrs

Für den Verkehr wurde unter anderem die Aufhebung der Umfahrung des Alten Messplatzes gefordert. Der Durchgangsverkehr sollte stattdessen an der Nord- und Ostseite entlang fahren, ebenso die Straßenbahn. Mit einer Straßenbahnverbindung durch die Schafweide würde auch die Wendeschleife auf dem Alten Messplatz überflüssig werden. Die Expertenrunde empfahl den Bau einer Tiefgarage unter dem Alten Messplatz und einen Fußgängerzugang zum Neckar auf der Südseite.

Das Neckarvorland könnte, so der Vorschlag, in drei Bereichen genutzt werden: Direkt unterhalb des Alten Messplatzes als Veranstaltungsfläche oder Spiel- und Liegewiese, weiter stromabwärts als Anlegestelle für Sport- und Kleinboote und noch weiter stromabwärts als Sport- und Spielplatz mit Toiletten und Umkleidemöglichkeiten.

Haus der Möglichkeiten

Es ging noch ein weiterer Projektvorschlag ein für „Haus der Möglichkeiten“. Vor dem Hintergrund des Umgestaltungsprozesses des Alten Messplatzes hatte die Eigentümerin des Alten Neckarstädter Bahnhofs, die Vivico Management GmbH, eine Struktur- und Stadtforschungsgesellschaft beauftragt, eine Nutzungskonzeption für ihre Liegenschaft zu erstellen. Das Ergebnis sah in erster Linie Seniorenwohnungen und Büroeinheiten vor. Dieser Vorschlag rief Skepsis und Widerstand hervor; es herrschte Einigkeit darüber, dass nicht Einzelinteressen unterschiedlicher Akteure, sondern gesamtstädtische Zielvorstellungen realisiert werden sollten.

In der Folge wurden in zwei Workshops im Mai 2000 die beiden Ideen des vom bürgerschaftlichen Arbeitskreis „Soziale Gerechtigkeit“ vorgeschlagenen BürgerStadtForums und eines vom Dezernat für Bildung, Kultur und Sport vorgeschlagenen „Hauses der Möglichkeiten“ zusammengeführt und auf ihre Nutzungs- und Realisierungsmöglichkeiten hin untersucht.

Ort des Lernens und der Weiterbildung

In den beiden Workshops vertreten waren unter anderem die Dezernate III und V, die Akademie für Weiterbildung, das Quartiersmanagement, die Stadtbücherei, das Diakonische Werk, der Gesundheitstreff, die Abendakademie, Kinder in der Stadt e. V., die Hafenkirche, der Stadtjugendring und das Kulturamt. Es herrschte Einigkeit darüber, dass das „Haus der Möglichkeiten“ ein bürgerschaftliches Informations-, Seminar- und Bildungszentrum unterschiedlicher Anbieter sein würde. Anvisiert war ein Lernort für offenes, informelles Lernen mit entsprechenden Qualifizierungsangeboten, einem Weiterbildungsnetzwerk und einer Weiterbildungsberatungsstelle.

Im September 2000 wurde das Raumprogramm konkretisiert. Das „Haus der Möglichkeiten“ sollte nunmehr besetzt werden als

- * Bürgerschaftliches Zentrum mit Kontakt- und Beratungsstellen (Gesundheitstreffpunkt, MachMit-Börse, Agenda-Büro, Eine-Welt-Initiativen),
- * Weiterbildungszentrum,
- * Mediathek,
- * Raum für private Anbieter aus dem Bildungs-, Beratungs- und Gesundheitsbereich,
- * Raum für kommerzielle Nutzungen (z. B. Läden, Gastronomie).

Bildungsachse

Die Idee war, die Kurpfalzachse mit der Einrichtung einer solchen Institution als „Bildungsachse“ definieren zu können, an deren Anfang das Schloss mit der Universität als traditionelle Bildungseinrichtung und am Ende das „Haus der Möglichkeiten“ als Forum für offenes, lebenslanges Lernen stünde.

Akteure

Arbeitskreis

Neckarstadt/Umbau Alter Messplatz

Kontakt: Dorothea Nachtwey, Fachbereich Städtebau/Stadt Mannheim, Tel. 0621 293-5558, dorothea.nachtwey@mannheim.de.

Projektteam Alter Messplatz/ Fachbereich Städtebau/ Projektgruppe Planen & Bauen 2007

Kontakt: Dorothea Nachtwey, Fachbereich Städtebau/Stadt Mannheim, Tel. 0621 293-5558, dorothea.nachtwey@mannheim.de.

Büro Jens Metz / plattform berlin:

Das Architekturbüro plattform berlin wurde im Frühjahr 2003 von Jens Metz gegründet. Jens Metz (vormals Büro AJJMR, Berlin) ist Sieger des Realisierungswettbewerbs Kurpfalzachse und somit verantwortlicher Architekt für die Umgestaltung der Kurpfalzachse und des Alten Messplatzes.

Kontakt: Jens Metz Architekt/plattform berlin, Tel. 030 54714430, info@plattform.com, www.plattformberlin.com

Projektbeteiligte Fachbereich Städtebau und Stadtverwaltung/MVV

Robert Bechtel, Christa-Backhaus-Schlegel, Dorothea Nachtwey, Karlheinz Linke, Rainer Schimschal, Andrea Böhm, Klaus Schwennen, Hartmut Schulz, Reinhard Folcz, Rainer Pappel, Markus Brüssow, Nelli Biller, Thomas Sprengel, Diana Nettkau, Harald Born, Gerd Wagner,

Werner Knon, Jürgen Brandes, Norbert Buter, Karsten Reichenbacher, Udo Kirchgeßner, Jürgen Caspar, Georg Wolf, Rainer Wentz, Roland Pimmer, Joachim Aurisch, Rainer Zingler, Siegfried Wolf, Oliver Meinhardt u. v. m.

Quartiermanagement Neckarstadt-West

Kontakt: Saliou Gueye, Quartiermanager Neckarstadt-West/Dezernat III, Tel. 0621 1567320, QuM-NeWe@t-online.de, www.neckarstadt-west.de

Bürgerverein Neckarstadt e. V.

Der Bürgerverein Neckarstadt E. V. wurde 1977 gegründet und hat sich bis in die 80er Jahre insbesondere für die Belange der Neckarstadt-West eingesetzt (z. B. Einrichtung des Bürgerhauses Neckarstadt-West). Seit 1998 beschäftigt sich der Verein schwerpunktmäßig mit dem Aufbau eines Netzwerkes der Neckarstädter Vereine, Gruppen und Institutionen, der Veranstaltung von Stadtteilstunden sowie der Bearbeitung quartiersbezogener Themen wie zum Beispiel des Umbaus des Alten Messplatzes.

Kontakt: Fransiska Cussnick (Vereinsvorsitzende), Tel. 0621 3972721 / 0621 293-2612 / 0174 9321150, f-cussnick@versanet.de, franziska.cussnick@mannheim.de

Quellen: www.mannheim.de
Bild - & Planunterlagen:
Büro plattform berlin,
Jens Metz, Berlin
büro schneidermeyer,
Stuttgart

Schriftenreihe der Stadt Mannheim, Dezernat für Planung, Bauen, Umweltschutz und Stadtentwicklung. Stadtjubiläum Mannheim 2007 / Neue Ufer Neue Plätze / Metropolenfieber blau_mannheim_blaue (...)

Neuer Treffpunkt in der Neckarstadt

Seit Sommer 2004 war der Alte Messplatz zwar eine Baustelle, doch kam er mit jedem Monat seinem Ziel ein Stück näher: ein Platz, ein richtiger Platz zu werden.

Platz schaffen für den Platz

Doch erstmal hieß es, Platz schaffen für den Platz. Konkret: Die diagonal verlaufenden und den Platz zerschneidenden Straßenbahngleise mussten verschwinden und verlaufen jetzt an den nördlichen und östlichen Rändern des Platzes. Eine neue Stadtbahntrasse durch die „Schafweide“ verbindet nun den Alten Messplatz mit der Friedrich-Ebert-Straße. Platanenhaine säumen den Platz im Osten und Westen und laden mit zahlreichen Sitzgelegenheiten zum Verweilen ein. Die nunmehr freie Platzfläche gliedert sich in einen Quartiersplatz, einen Wassergarten und ein „Platzhaus“.

Platz für Märkte, Feste, Gastronomie

Das acht Meter hohe, 600 Quadratmeter große transparente Platzhaus ist wie ein Gewächshaus konzipiert und soll schon bald für eine anspruchsvolle Gastronomie (mit Außenbestuhlung) genutzt werden können. Der 3500 Quadratmeter große Quartiersplatz zwischen Platzhaus und Wassergarten ermöglicht Stadtteulfeste, Weihnachts- oder Wochenmärkte und andere temporäre Veranstaltungen.

Illuminierter Wassergarten

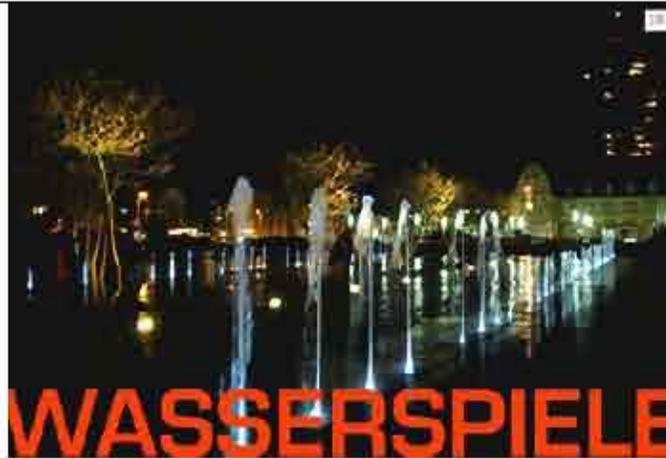
Der 2500 Quadratmeter große Wassergarten mit kleinen Bäumen und Bänken ist als Ort der Ruhe, aber auch als Spiel- und Erlebnisbereich für Kinder angelegt. Die in den Boden eingelassenen Wassersprudler und Fontänen sind nachts illuminiert, was dem Platz auch bei Dunkelheit eine besondere Atmosphäre verleiht.

Weniger Lärm und Abgase

Der Verkehr aus der Käfertaler und Langen Rötterstraße in Richtung Innenstadt wie auch der Verkehr aus der Innenstadt kommend verläuft



Neugestaltung Kurpfalzkreisel / Neuer Messplatz. | ageplan / Büro plattform berlin, Jens Metz, Berlin



nun über die Brückenstraße und nicht mehr rund um den Alten Messplatz. Für die Anwohnerschaft bedeutet dies weniger Lärm und Abgase. Außerdem hat sich der Platz durch die Fahrspurenreduzierung auf eine Gesamtfläche von 14.000 Quadratmeter erweitert, womit er von der größten Verkehrsinsel zum größten Platz der Mannheimer Innenstadt avanciert ist.

Architekten

Architekten plattform berlin, Jens Metz, Berlin-Landschaftsarchitektinnen Atelier Tangente, Alfortville (bei Paris).

Umbaukosten
Hiervon

ca. 10,11 Mio Euro.

ca. 2,87 Mio Euro
EU-Mittel (URBAN II)

ca. 2,5 Millionen Euro
Städtebauförderungsmittel
des Landesentwicklungs-
programms 2003

und

oben links: Detailansicht bei Nacht
unten links: Neuer Messplatz vor dem Umbau
unten rechts: Planung zur Umgestaltung aus
WB Verfahren Kurpfalzachse, Perspektive.

Der Teilbereich Neckarterasse ist in Planung und wurde bisher nicht realisiert. Eine Umsetzung ist kurzfristig vorgesehen.



Ausgangspunkt / Leitlinien

Stadtentwicklungskonzept 2010

Als Grundlage der langfristigen Entwicklung Ludwigshafens und im Vorfeld der Aufstellung des neuen Flächennutzungsplans (FNP) wurde in den Jahren 1997 bis 1999 das Stadtentwicklungskonzept 2010 von der Verwaltung erarbeitet und den stadträtlichen Gremien als Entwurf vorgelegt.

Die Inhalte, insbesondere die Leitbilder wurden im Lauf des Verfahrens in den Arbeitskreisen des Stadtmarketings formuliert und beruhen somit auf einem breiten Konsens der unterschiedlichen Handlungsträger der Stadt. Wesentliche Zielaussagen sind über entsprechende politische Beschlüsse in den FNP 99 eingeflossen, das Stadtentwicklungskonzept als eigenständiges Konzept wurde nicht beschlossen.

Zukunftsforum Ludwigshafen 2020

Ziele, Ablauf

Als eine der ersten Großstädte Deutschlands hat Ludwigshafen eine Zukunftskonferenz über umfassende Ziele ihrer Stadtentwicklung durchgeführt.

In Zeiten knapper Kassen die eigene Stadt weiterdenken, den ergebnisorientierten Dialog über die Stadtentwicklung suchen, strategische Ziele definieren und dabei nicht in der Tagesaktualität stecken bleiben:

"Zukunftsforum Ludwigshafen 2020" im Ernst-Bloch-Zentrum, Ende September 2004.

Neben den Vertretern von Politik, Unternehmen, Institutionen sowie etablierten Arbeitskreisen und Netzwerken waren auch 24 nicht institutionell gebundene Bürgerinnen und Bürger dabei.



Die Ausgangsthemen waren

Die Stadt arbeitet / Die Stadt wohnt / Die Stadt kauft ein / Die Stadt erfindet / Die Stadt wächst auf / Die Stadt lebt / Die Stadt macht mit Die Stadt ist gesund

Acht Stuhlkreise mit jeweils acht Teilnehmern - ein Strukturmerkmal des Zukunftsforums

Der Dialog wurde engagiert geführt, es wurde diskutiert und um die besten Strategien und Ziele gerungen. Rückblickend wurde die Entwicklung der Stadt und ihres Umfelds analysiert, Trends und Herausforderungen wurden betrachtet und bisherige Antworten darauf untersucht. Später wurden auf dieser Basis Stadtvisionen entwickelt und gemeinsame Ziele abgeleitet.

Strategische Entwicklungsziele - die Leuchttürme

Für die Ergebnisse des als Seereise moderierten Zukunftsforums wurde das Symbol der Leuchttürme gewählt. Sie stehen für die fünf mittel- und langfristigen Entwicklungsziele, die im Konsens entstanden:

**Stadt der Innovationen,
Stadt der Talente und Bildung,
Stadt der Kunst und Kultur,
generationengerechte Bürgerstadt &
Seestadt**

Weshalb gerade Leuchttürme? Leuchttürme geben Orientierung, Sicherheit, haben positive Strahlkraft und werden auch in der Ferne gesehen. Zu jedem strategischen Ziel wurden Projekte vorgeschlagen, die helfen sollen, die

Umsetzung der Ziele voranzubringen. Es wurden bewusst keine neuen Organisationsstrukturen aufgebaut. Auf der Ebene der konkret benannten Projekte sollen die im Zukunftsforum vertretenen Netzwerke, Institutionen und Initiativen die Ziele aufgreifen und weiterverfolgen. (www.ludwigshafen.de/)

Ansprechpartner:

Werner Appel
Tel. 0621/504-2338
Fax 0621/504-3453

Andrea Knoll
Tel. 0621/504-2338
Fax 0621/504-3453



AUF ZU NEUEN UFERN
Ludwigshafen Parkinsel

- Bauplätze
- Häuser
- Eigentumswohnungen

Lust auf das Besondere? Infos unter www.parkinsel-ha.de oder Tel. 0800 2895566

DES PROJEKTS DER

GAG
LUDWIGSHAFEN am RHEIN
für projektspezifische Realisierung

Wiederholung: 02 13961 Ludwigshafen - 56 6621 WORMS - www.gag.de

Projekte

Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung realisiert und begleitet die Stadt Ludwigshafen unterschiedliche Projekte gemeinsam mit anderen Partnern.

Am **Rheinufer Süd** entsteht ein modernes urbanes Wohnquartier mit bester Lage am Rhein, mit Blick auf das Wasser und das Mannheimer Schloss. Zum Projekt Rheinufer Süd zählt auch der Luitpoldhafen. Dort sind auf der Parkinsel zwei Wohnungsbauprojekte geplant.

Ludwigshafen beteiligt sich gemeinsam mit der Stadt Mannheim - am europäischen Programm **Urban II**. Schwerpunkte des Programms Urban II, das mit Hilfe von Fördergeldern der EU in den kommenden Jahren umgesetzt werden soll, liegen in der Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen, in städtebaulichen Erneuerungsmaßnahmen und in soziokulturellen Aktivitäten.

Das Projekt **Soziale Stadt** steht für ein langfristig angelegtes Bund-Länder-Förderprogramm, in dessen Rahmen Maßnahmen zur Situationsverbesserung in Stadtquartieren mit erheblichen städtebaulichen und sozialen Problemlagen gefördert werden.

Entwicklungsziele Innenstadt Ludwigshafen

Kaufkraft zurückgewinnen

Die Innenstadt Ludwigshafens ist in gleichem Maße wie fast alle bundesdeutschen Innenstädte den geschilderten Wandlungsprozessen ausgesetzt. Dies ist an vielen Stellen in der Innenstadt zu erkennen.

Im Bereich des Einzelhandels kommt hinzu, dass die Stadt mit der unmittelbaren Nähe zu Mannheim und dem gut erreichbaren Umland in starker Konkurrenz steht. Das führt zu hohen

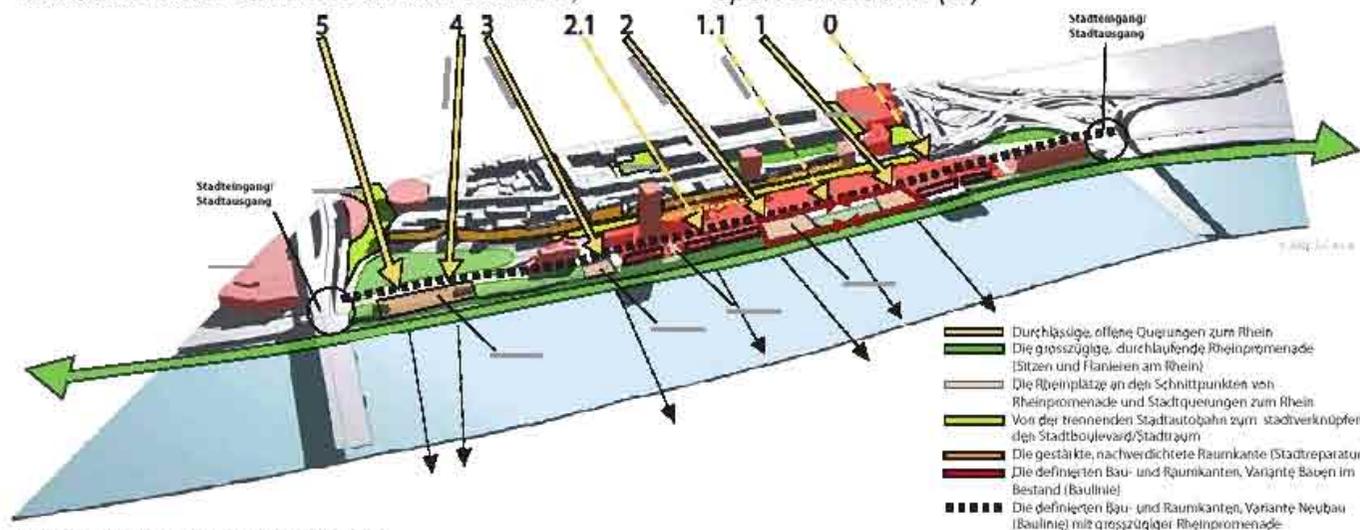
Kaufkraftabflüssen. Konkret heißt dies, dass das Oberzentrum Ludwigshafen als Einkaufsort in der Region nicht angenommen wird. Auch die Ludwigshafener Bürgerinnen und Bürger geben mehr Geld in anderen Kommunen aus als in ihrer Heimatstadt. Ziel muss es daher sein, die Kaufkraftabflüsse durch ein gestärktes und verbessertes Angebot zu mindern.

Bildung von Angebotsschwerpunkten: Kompaktierung

Neben der Konkurrenzsituation behindern strukturelle Probleme eine stärkere Anziehungskraft der Innenstadt. Die parallel verlaufenden Einkaufsstrassen Bismarck- und Ludwigsstraße mit den beiden Handelsschwerpunkten Walzmühle und Berliner Platz im Süden und Rathausplatz und Rathaus-Center im Norden behindern alleine durch ihre Ausdehnung einen durchgängig attraktiven Geschäftsbesatz. Ziel muss es sein, funktionierende Standorte für Einzelhandel,

Gastronomie oder auch für das innerstädtische Wohnen weiter zu stärken, zu konzentrieren und zu Schwerpunkten auszubauen.

Mit Unterstützung eines Fachbüros wurden strategische Leitlinien zur Weiterentwicklung der Innenstadt Ludwigshafens aufgestellt. Sie haben zum Ziel, die Potenziale der Innenstadt wie den Einkaufsschwerpunkt im Norden um das Rathaus-Center, den ehemaligen Zollhofhafen und den Rhein zu stärken und für die Innenstadt nutzbar zu machen. Zentrale Bausteine der Entwicklungsstrategie sind demnach die Förderung der Konzentration der Funktion Einzelhandel in der nördlichen Innenstadt und die Drehung der innerstädtischen Bezüge aus der vorherrschenden Nord-Süd-Beziehung in Ost-West-Ausrichtung hin zum Rhein. Hierzu ist am Flussufer das Entstehen entsprechender Anker nutzungen aus den Bereichen Einzelhandel und Einkaufen, Freizeit und Unterhaltung sowie Kultur, Gastronomie und Sport zu fördern. (...)



Der Stadtkörper Ludwigshafen - Probleme und Potentiale

Abbildung aus Rahmenplanung Planung: Büro Scala Nagler Elsfield, Stuttgart

Ludwigshafen

Rheinufer Süd

Öffnung zum Rhein

Die neugestaltete Parkanlage zwischen Lichtenberger Ufer und Rheinuferstraße ermöglicht einen direkten Zugang zum Rhein

Der Rhein war bis vor kurzem durch Container- und Hafenanlagen vor der Innenstadt verborgen. Die Nutzungsaufgabe im Zollhofhafen und die Entwicklung des direkt am Fluß liegenden Baugebietes "Rheinufer Süd" bieten einmalige Chancen nicht nur das Wohnen und Freizeitaktivitäten am Rhein zu entwickeln, sondern die gesamte Innenstadt neu auf den Fluß auszurichten. Ziel ist es alle innerstädtischen Funktionen mit besonderen "Ankern" am Rheinufer festzumachen.

Für das Wohnen am Wasser sind hierzu am "Rheinufer Süd" und im Bereich des ehemaligen Luitpoldhafens erste Projekte greifbar. Gleiches gilt für die sich nach und nach entwickelnde Gastronomie und den Freizeitbereich.

Mit der Entwicklung des Zollhofhafens wird der Gastronomie-, Freizeit-, Kultur- und Erlebnisbereich mit Hafenatmosphäre weitere Impulse erhalten. Das geplante Einkaufszentrum im Zollhofhafen wird das Angebot der Innenstadt maßgeblich erweitern und aufgrund der einmaligen Lage, direkt am Wasser, eine außergewöhnliche Einkaufsszenerie bilden.

Neue Chance für das Rheinufer Süd

Die herausragenden Standortqualitäten

unmittelbare Nähe zu den Innenstädten von Ludwigshafen und Mannheim

hoher Prestigewert durch die Rheinlage und den Luitpoldhafen

gute regionale und überregionale Verkehrserschließung

führten Ende der 80er- bis Anfang der 90er-

Jahre zu umfangreichen Neuplanungen, in die bundesweit renommierte Planungsbüros wie Speer + Partner Frankfurt, Ganz + Rolfes Berlin, Prof. Zlonicky + Partner Dortmund gutachterlich eingebunden waren. Hauptziel war die städtebauliche Neuordnung der stillgelegten Industriekomplexe Walzmühle und Halberg sowie der Bereiche städtische Verkehrsbetriebe und Rheinufer. Den Vorsitz im Gutachterverfahren übernahm Prof. Albers aus München. Im Jahr 1991 wurde ebenfalls in einem offenen Verfahren (2. Stufe des Gutachterverfahrens) der städtebauliche Rahmenplan erstellt. Den Auftrag für den städtebaulichen Rahmenplan erhielt Prof. Zlonicky. Die Planungsgrundlage für die städtebauliche Neuordnung wurde im Stadtrat am 21. Oktober 1991 beschlossen. Nachdem die ursprüngliche Integration des Bereiches Halberg Maschinenbau in den Revitalisierungsprozeß hinfällig wurde - die Beschäftigtenzahl sank

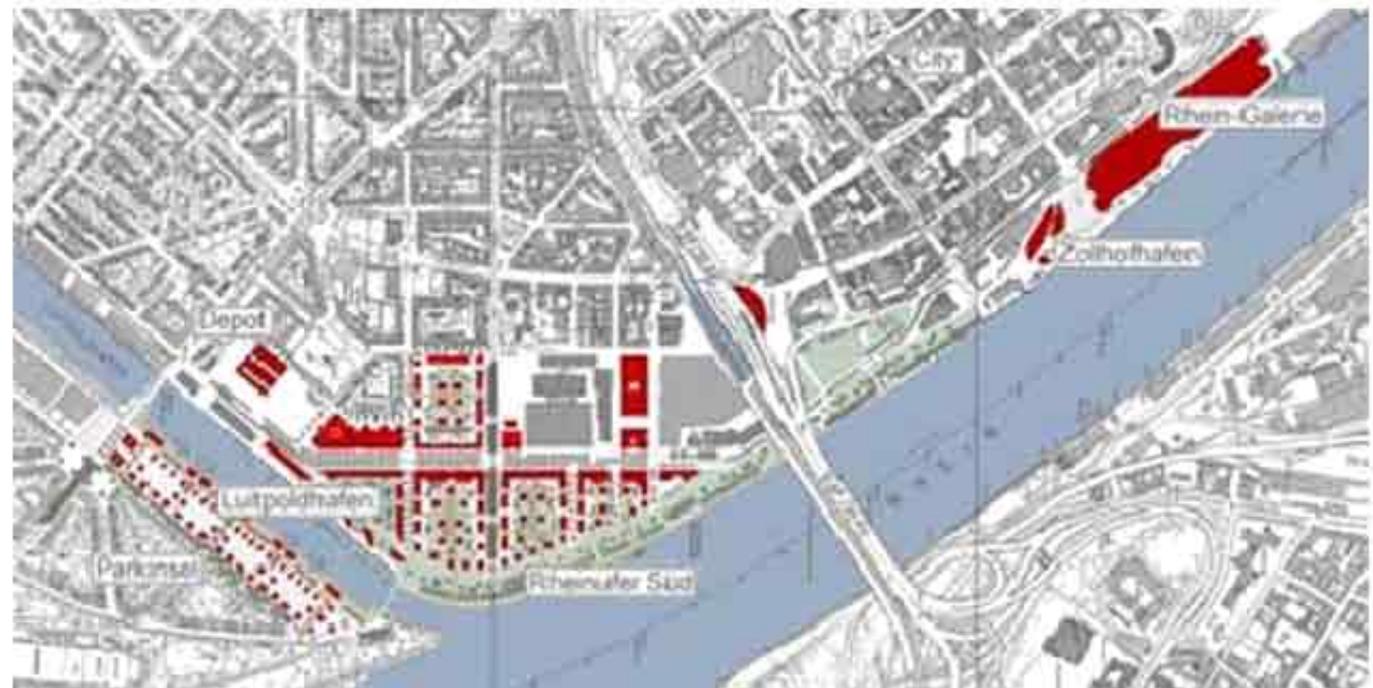
Anfang der 90er-Jahre stetig, das Areal wurde auf die Produktionshallen der Maschinenfabrik verkleinert - beschloss der Stadtrat im März 1988 einen "fortgeschriebenen" städtebaulichen Rahmenplan mit folgenden Schwerpunkten:

Mehr qualitätvoller bzw. hochwertiger Wohnungsbau

Optimierung der Verkehrsführung durch Verschiebung der Rheinuferstraße nach Westen

Räumung der Verladeeinrichtungen und Hallen am Rheinufer und im nördlichen Teil des Luitpoldhafens

Der städtebauliche Rahmenplan wurde durch mehrere Wettbewerbe 1992/1993 weiter vertieft (3. Stufe des Gutachterverfahrens). Im Zuge der Überarbeitung des Rahmenplanes wurden auch die entsprechenden Rechtspläne angepaßt.



Investor

Investor des neuen Stadtquartiers am Rhein ist die ECE Projektmanagement GmbH. Das Hamburger Unternehmen hat sich in einem Investorenwettbewerb, der federführend von der Ludwigshafener WirtschaftsEntwicklungsgesellschaft (W.E.G.) betreut wurde, durchgesetzt.

Basis der rund ein halbes Jahr dauernden Verhandlungen war ein Kriterien- und Pflichtenheft, in das die Stadt Ludwigshafen ihre Anforderungen an den Investor festgeschrieben hat. Dazu gehört:

die Ansiedlungsquote für neue Marken

die Festlegung eines textilen Schwerpunkts für das Einkaufsangebot sowie stadtplanerische und verkehrstechnische Vorgaben.

Nach dem Votum des Stadtrats vom 14. Juli werden Stadt und W.E.G. mit ECE die weiteren Verhandlungen führen. Dabei geht es in erster Linie um die Schaffung des Baurechts. Wenn alle Planungen abgeschlossen sind, werden voraussichtlich im Herbst 2007 die Bagger und Kräne am Zollhofhafen anrücken. Geplanter Eröffnungstermin ist voraussichtlich im Herbst 2009. Informationen im Internet www.ece.de

Chronologie

Vom Zollhofhafen zur Rhein-Galerie

Sommer 2004: Die Hafенbetriebe verlegen ihre Aktivitäten an den Kaiserwörthhafen. Das Zollhofgelände wird damit frei.

13. Dezember 2004: Der Stadtrat beschließt für das Gelände des Zollhofhafens den gültigen Flächennutzungsplan zu ändern und einen Bebauungsplan aufzustellen.

Herbst 2004 bis Herbst 2005: OB und W.E.G. sondieren Investoreninteressen für das Gelände, im Juni 2005 stellt als erster die Lübecker HBB

ihre Vorstellungen der Öffentlichkeit vor, im November 2005 folgt die mfi aus Essen.

21. Juni 2005: An diesem Tag werden Vertreter des Ludwigshafener Einzelhandels über den Stand der Entwicklungen informiert.

November 2005: Zwei Gutachten (FIRU, GMA) empfehlen die Neuorientierung der City Richtung Rhein und die so genannte Kompaktierung.

15. Dezember 2005: Mit der Hamburger ECE ist der dritte große potenzielle Investor im Spiel.

11. Januar 2006: die Investoren präsentieren ihr Vorhaben beim Neujahrsempfang der Stadt im Pfalzbau.

18. Januar 2006: Beim ersten großen Bürgerforum Zollhofhafen im Bürgermeister-Reichert-Haus mit den Gutachtern zum Zollhofhafen und der Innenstadtentwicklung.

Februar bis Juli 2006: Alle drei Investoren stellen sich einem Auswahlverfahren mit dem Ziel der Abgabe eines Entwicklungs-, Bau- und Kaufangebotes. Die Forderungen der Stadt werden in einem Pflichtenheft festgeschrieben.

27. Juni 2006. Präsentation aller Investorenentwürfe bei einem Bürgerforum im Pfalzbau, vorausgegangen war eine mehrwöchige Ausstellung aller Entwürfe und Modelle.

14. Juli 2006: Der Stadtrat stimmt mit großer Mehrheit für ein Weiterverhandeln mit dem Investor ECE.

14. Juli 2006: Der Stadtrat beauftragt die Verwaltung, zur Schaffung von Baurecht für das neue Stadtquartier, die Bauleitplanverfahren fortzuführen.

Oktober 2006: ECE und Stadt präsentieren das Projekt auf der Immobilienmesse Expo Real

5. März 2007: Der Stadtrat beschließt den für das neue Stadtquartier geänderten Flächennutzungsplan.

15. März 2007: Die Vertragsverhandlungen sind abgeschlossen: das Ergebnis wird dem Bau- und Grundstücksausschuss vorgelegt.

Quellen:
www.ludwigshafen.de
Tagespresse





Links: Umgriff des Wettbewerbsgebietes
städtebaulichen Wettbewerbsverfahrens
unten: Siegermodell des städtebaulichen
Wettbewerbsverfahrens
Architekten: RKW,
Rhode Kellermann Wawrowsky, Düsseldorf



Initiative Zukunft Ruhr

mit dieser neuen Initiative der Landesregierung wird quer über alle Ressorts eine Strategie vorgelegt, die nicht ausschließlich auf staatliche Unterstützungsprogramme oder neue Organisationsformen für das Revier setzt, sondern vor allem auf Kreativität, Ideenreichtum und den Willen zum Wandel bei Bürgern und Unternehmen der Region.

Zum neuen Bild des Ruhrgebiets als **"Metropole Ruhr"** gehört nach der Entwicklungsstrategie der Landesregierung auch ein deutlich verändertes Stadtbild. Die bestehenden städtebaulichen Defizite mit Resten der altindustriellen Produktion sollen ersetzt werden durch Quartiere mit vorbildlicher Lebens-, Arbeits- und Freizeitqualität.

Dazu gehören integrierte Projekte wie **"Duisburg an den Rhein"**, **"Ruhrbania" in Mülheim**, **"Graf Bismarck" in Gelsenkirchen**, **"Phoenix" in Dortmund**, ebenso wie **"Das neue Emschertal"**, mit dem schrittweise neue Freiräume, aber auch hochwertige Wohn- und Dienstleistungsstandorte entwickelt werden.

Als zentrales Stadtentwicklungsprojekt von Mülheim an der Ruhr fasst das Projekt Ruhrbania unter dem Motto

"Wohnen, Arbeiten und Erleben am Wasser" verschiedene Teilprojekte mit dem Ziel, Arbeitsplätze zu schaffen, die Innenstadt an der Ruhr attraktiver zu gestalten sowie Gäste und Neubürger nach Mülheim zu holen.

Initiatoren des Projektes sind :

Die Stadt Mülheim an der Ruhr,
die Mülheim & Business GmbH
Wirtschaftsförderung und die
MST Mülheimer Stadtmarketing & Tourismus GmbH.

Das Kernprojekt von Ruhrbania ist die Umgestaltung der **Ruhrpromenade**. Weitere Teilprojekte Stadtentwicklungskonzept sind die Schaffung eines **Gründerzentrums** für Jungunternehmer, die Entwicklung und Vermarktung gewerblicher

Investitionsstandorte,

die Nutzung eines **Kongresszentrums** mit Hotel an der Stadthalle sowie eine Weiterentwicklung der **Museumsmeile**.

Stützend wird auch neue **Verkehrsführung** für die Innenstadt als Bestandteil des Ruhrbania-Projekt umgesetzt und macht die neue Promenade erst möglich. Alle Projektbausteine liegen am Ufer der Ruhr.

Kernprojekt Ruhrpromenade

Die Ruhr durchfließt Mülheim auf einer Strecke von 14 km. Davon sind 12,3 km eingebettet in Natur und Landschaft, sind Landschaftsschutzgebiet oder Naturschutzgebiet und dienen der Naherholung, der Freizeit und als wichtiger Lebensraum für Fauna und Flora. Mülheim hat ca. 12,3 km grünes Flussufer! Nur die restlichen 1,7 km sind unmittelbar bebaut und nicht zugänglich (Hafen und Friedrich Wilhelms-Hütte). Die Innenstadt liegt zwar nur einen Steinwurf vom Fluss entfernt, aber diese Nähe zum Ufer ist in der Innenstadt weder spürbar und noch sichtbar. Auf eine Länge von 500 Metern soll deshalb die Innenstadt an den Fluss heranrücken, neue Sicht- und Wegebeziehungen sollen die City mit der Ruhr verbinden.

Am Flussufer soll es keinen großflächigen Einzelhandel geben. Im Süden der neuen Promenade sollen - am Hafen - Gastronomie und Dienstleistungen Platz finden; nach Norden hin soll sich zunehmend Wohnnutzung entwickeln. Zusätzliche Geschäfte soll es an der Ruhrpromenade nicht geben, damit keine

Konkurrenz für den vorhandenen Einzelhandel entsteht. So wird die Innenstadt mit dem Ruhrufer verbunden - es entstehen zwei attraktive Achsen zwischen Forum und Ruhr!

Kernprojekt Ruhrpromenade,

Beispiel einer baulich dominierten Entwicklungsmaßnahme. Ein urbanes städtisches Ufer entsteht auf einer verwahrlosten Grünfläche. Eine Verknüpfung mit angrenzenden Bereichen der Innenstadt soll einen Flußbezug herstellen. Wasserlage als Standortvorteil.

Nach der Diskussion um und der Formulierung einer grundsätzlichen Entwicklungsstrategie, beginnend im Februar 2003 wurde ein städtebaulicher Ideenwettbewerb für den Kernbereich der Ruhrpromenade ausgelobt.

Als Allgemeine Wettbewerbsziele formuliert die Stadt Mülheim an der Ruhr, als Auslober eines städtebaulichen Ideenwettbewerbes :

(...) Ziel des Wettbewerbes sollte es sein, die **Urbanität am Fluss städtebaulich neu zu thematisieren**. Bislang teilt der Fluss die Stadt eher in zwei deutlich getrennte Hälften. Mit der Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses soll die Ruhr ein verbindendes, belebendes Element in der Mitte der Stadt Mülheim werden. Hierfür stehen zwischen Schloßbrücke und Konrad - Adenauer Brücke großflächige Bereiche am Ruhrufer zur Herausbildung eines neuen Stadtquartieres zur Verfügung. Der gesamten Mülheimer Innenstadt soll hierdurch eine neue Identität gegeben werden. Die Vernetzung der Innenstadt mit dem Ruhrufer und die Durchlässigkeit zum Fluss ist hierbei eine zentrale städtebauliche Forderung und Herausforderung. (...) Unter der Überschrift **Stadt ans Wasser** formuliert der Auslober weitere grundsätzliche Ziele: Grundidee der für die Stadtentwicklung Mülheims zukunftsweisende Entwicklungsmaßnahme ist die Beseitigung von Barriere, die den

Zugang zum Ruhrufer verhindern. Insbesondere die Herausnahme des Durchgangsverkehrs in der Ruhrstrasse (...) eröffnen Perspektiven für die Schaffung eines neuen Innenstadtquartiers zwischen Schloßbrücke und Konrad Adenauer Brücke. Diese Mutigen Schritte ermöglichen die realistische Chance, Mülheim s Innenstadt tatsächlich ans Wasser zu bringen.

Unter dem Titel "Ruhrpromenade - Stadt ans Wasser" lobt die Übersicht zeitlicher Ablauf



Stadt Mülheim einen Städtebaulichen Wettbewerb aus.

Planungsbüros aus ganz Europa wollten an dem Wettbewerb teilnehmen, letztlich wurden 24 Büros ausgewählt bzw. ausgelobt und reichten kreative Arbeiten zur Umgestaltung der Ruhrpromenade ein.

Der Siegerentwurf stammt von dem Düsseldorfer Architekturbüro RKW – Rohde Kellermann Wawrowsky in Gemeinschaft mit dem Landschaftsarchitekten GTL Gnüchtel-Triebswetter. Er überzeugte die Jury vor allem durch seine gelungene Verknüpfung von Innenstadt und Ruhrpromenade.

Zudem setzt er konsequent auf die Schaffung von urbanem, sprich städtischem Charakter, der Menschen und Leben an die Ruhr und in das neue Quartier bringt:

Restaurants und Cafés mit Blick aufs Wasser, eine 30 m breite Promenade, die zum Flanieren einlädt, sowie eine Mischung aus Wohn- und Bürogebäuden. Auch sind die alten Bäume am Ruhrufer in die Planung mit einbezogen. In einem schönen Kontrast zum städtischen Leben auf der einen Seite steht die landschaftlich orientierte andere Ruhseite mit Stadthalle und MüGA-Park.

Ebenso ist die stillgelegte Vorlandbrücke der Eisenbahnbrücke in das Konzept der Architekten integriert. Als Weg für Spaziergänger und Fahrradfahrer sieht der Siegerentwurf vor, die Brücke wieder zu beleben. Die Brückenbögen könnten ausgebaut, als Ateliers oder Boutiquen genutzt und mit einer dahinterliegenden Bebauung zu einem Ganzen verknüpft werden.

Kontakt
Referat Umwelt, Planen und Bauen, **Klaus Beisiegel**
Stadt Mülheim an der Ruhr
Ruhrstraße 32 – 34
45468 Mülheim an der Ruhr
Telefon 02 08 / 4 55 60 02
E-Mail: Klaus.Beisiegel@stadt-mh.de

Akteure:

Die Stadt Mülheim an der Ruhr, die Mülheim & Business GmbH Wirtschaftsförderung und die MST Mülheimer Stadtmarketing & Tourismus GmbH. Private Investoren in der Regel mit städtebaulichen Verträgen an die Ziele der städtebaulichen Entwicklung verpflichtet.

Auch der Verkehr fließt

In die bereits diskutierte und schon 1999 bis 2001 weitgehend beschlossene, übersichtlichere Verkehrsführung für die Mülheimer Innenstadt lässt sich die neue Ruhrpromenade gut integrieren. Ein leistungsstarker Ring nimmt den Fluss in die Mitte und leitet den Durchgangsverkehr über die Konrad-Adenauer-Brücke, Bergstraße und Schloßbrücke.

Der Verkehr in die Innenstadt wird künftig über die Friedrich-Ebert-Straße, Schollenstraße und Ruhrstraße in Zweirichtungsverkehr geführt, jedoch als verkehrsberuhigter Bereich. Die Aufhebung einer Reihe von Einbahnstraßen (Bahnstraße, Friedrich-Ebert-Straße und Leineweberstraße im Bereich Berliner Platz) macht die Orientierung in der Innenstadt einfacher und ermöglicht überschaubares "raus wie rein"-Fahren. (...)





Morgen wird schöner

Die neue Ruhrpromenade

22. März 2007 die rheinbau projektentwicklung, ein Unternehmen der Wessels Gruppe, wird mit der Entwicklung und Vermarktung der Ruhrbania-Ruhrpromenade beauftragt. Die Wessels-Gruppe konnte sich im Rahmen eines europaweiten Investorenwettbewerbs zur Entwicklung des neuen Stadtquartiers am Fluss durchsetzen.

Rund um ein neues Hafenbecken entstehen zwischen der Schloßbrücke und der Konrad-Adenauer-Brücke an der neuen Ruhrbania-Ruhrpromenade im Zentrum der Stadt am Fluss insgesamt circa 250 hochwertige Eigentumswohnungen, 25.000 Quadratmeter Büroflächen und eine Gastronomie-Meile.

Darüber hinaus ist die Ansiedlung eines 4-Sterne-Hotels vorgesehen.

Die rheinbau projektentwicklung beteiligt sich über eine Projektgesellschaft an der von der Stadt Mülheim gegründeten Projektentwicklungsgesellschaft und übernimmt in der GmbH das "Tagesgeschäft" der Entwicklung und Vermarktung der Ruhrpromenade und der Baufelder. Darüber hinaus wird die Unternehmensgruppe mindestens ein Baufeld als Investor selbst bebauen.

"Die dem Projekt vorausgehenden Umbauarbeiten der Straßenführung und der Entwässerung laufen bereits. Die Hochbauten

werden nach Baureifmachung der vier Baufelder errichtet. Die Gesamtrealisierungszeit für das insgesamt 75.000 Quadratmeter umfassende Neubauvorhaben ist bis 2015 veranschlagt."

Der auf dem städtebaulichen Entwurf des Düsseldorfer Planungsbüros RKW Rhode, Kellermann, Wawrowsky basierende Bebauungsplan für die Ruhrpromenade wurde vom Rat der Stadt Mülheim an der Ruhr bereits am 1. März 2007 beschlossen und endgültig festgesetzt.

Die NRW-Landesregierung unterstützt das Vorhaben ausdrücklich als explizites Projekt der Initiative Zukunft Ruhr. Darüber hinaus wird Ruhrbania von der Industrie- und Handelskammer Mülheim, Essen, Oberhausen, dem Unternehmerverband Mülheimer Wirtschaftsvereinigung e.V., dem Einzelhandel und dem Einzelhandelsverband sowie einem prominenten Unterstützerkreis und einer breiten Mehrheit im Rat der Stadt Mülheim an der Ruhr getragen. Bereits seit Anfang des Jahres baut die Kölner Vivacon AG das ebenfalls im Projektgebiet liegende ehemalige Stadtbad an der Schloßbrücke mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von rund 18 Millionen Euro in 65 hochwertige Eigentumswohnungen um.

Geschätzte Kosten:

Promenade, Hafenbecken, Stichstraßen, Rückbau der Verkehrsflächen, Verlegung der Versorgungseinrichtungen, Rückbau der Gebäude: 20,0 Mio. €
abzüglich Städtebauförderung des Landes 5,4 Mio. €
Projektkosten für die Stadt 14,6 Mio. €

Die Grundstückserlöse decken den größten Teil der Kosten ab.

Quellen: www.ruhrbania.de
schriftenreihe zur ruhrbania, ruhrbania aktuell (...)

Neue Impulse für eine Stadt voller Tradition

Am Anfang stand eine Idee: Ladenburg, die Stadt am Neckar mit hohem Wohn- und Freizeitwert, soll noch attraktiver und bekannter werden. Aus dieser Überlegung heraus hat sich die Stadt Ladenburg um das Grünprojekt 2005 aus dem Landesprogramm «Natur in Stadt und Land» beworben, um der Stadt am Neckar «grüne» Impulse zu geben, vorhandene Qualitäten auf Dauer zu sichern und die Lebensqualität weiter zu verbessern.

Im Rahmen dieses Projekts werden landschaftsarchitektonische und städtebauliche Maßnahmen entwickelt. Ein vielfältig attraktives Veranstaltungskonzept aus gleichem Guss setzt diese Maßnahmen in den Mittelpunkt des Veranstaltungsjahres und sorgt somit für eine hohe Besucherfrequenz.

Hintergründe | Chronologie | Konzept

Schritt für Schritt zum «Grünprojekt 2005»

1996 begann eine örtliche Planergruppe, erste Vorschläge zur Realisierung des Grünprojekts in Ladenburg zu erarbeiten.

Die Vorschläge wurden dem Land Baden-Württemberg vorgelegt, das Ladenburg auf dieser Grundlage den Zuschlag für die Ausrichtung des Grünprojekts im Jahre 2005 gab und Anfang 2002 die Förderung des Grünprojektes 2005 bewilligte.

Damit war der Startschuss gefallen: Im Jahr 2001 führte die Stadt Ladenburg ein europaweites Suchverfahren unter Landschaftsarchitekten durch.

Den Zuschlag erhielt das Konzept des Stuttgarter Landschaftsarchitekten Christof Luz, welches er konkret auf den individuellen Charakter Ladenburgs zugeschnitten hat. In ihrer Gesamtheit bedeuten die Maßnahmen und Vorhaben eine deutliche Verbesserung und Aufwertung der bestehenden Freiräume. Sie ergänzen die städtebauliche Qualität der



Innenstadt und erhöhen die Erlebbarkeit der Stadt. Der Erholungswert der Stadt wird dadurch deutlich erhöht.

Ladenburg an den Neckar

Christof Luz und sein Team konzipierten ein Maßnahmenpaket, das sinnvolle Bau- und Begrünungs-Maßnahmen mit nachhaltiger Wirkung miteinander verzahnt und der Natur einen besonders hohen Stellenwert einräumt.

Die tragenden Säulen des Konzepts sind:

- Ladenburg rückt näher an den Neckar: Verbindungen und Fenster werden eingerichtet, die einen besseren Zugang und einen offenen Blick auf den Neckar ermöglichen
- Rund um die Stadt entsteht ein grüner Ring
- Weitere wichtige Stützpfeiler: Gewässer, Verkehr und Parkflächen werden neu geordnet, um weitere Erholungsbereiche zu schaffen; kreative Pflege von Grünflächen; Attraktivitätssteigerung der Grünanlagen zur Erhöhung der Lebensqualität in der Stadt

Wichtig:

Bei der gesamten Planung lassen sich «Die Macher» des Grünprojektes oft vom Bund für Umwelt- und Naturschutz (BUND) und anderen Gruppen in der Stadt beraten

Der Grüne Ring in Ladenburg entstand 2002 bis 2005 im Rahmen einer „Kleinen Gartenschau“. Kerngedanke bei der Verbindung vorhanden öffentlichen Grüns war das Heranführen der Stadt an den Fluss sowie die Neustrukturierung und Verbesserung vorhandener Stadtzugänge und Verbindungen. So entstand mit dem „Grünen Uferbereichen am Neckar, ruhigen Zonen, Spielplätzen und großzügigen Wiesenflächen, die sich bei Bürgern und Besuchern großer Beliebtheit erfreut. Ring“ eine Anlage mit großer Nutzungsvielfalt.

Architekt: LUZ Landschaftsarchitektur, Stuttgart

Prämierung Deutschlands schönster Park

Fünf unabhängige Garten- und Landschaftsexperten entschieden nach eingängiger Prüfung am 5. April 2006 in den Räumlichkeiten des Bundesverbandes Deutscher Gartenfreunde in Berlin: der Grüne Ring in Ladenburg ist Deutschlands schönster Park 2006. Der Park von Schloss Moyland in Bedburg-Hau und der Stadtpark in Gütersloh landen auf den Rängen zwei und drei. Der amerikanische Motorenhersteller Briggs & Stratton suchte zum fünften Mal die attraktivsten Grünanlagen im Rahmen seines Wettbewerbs „Deutschlands schönster Park“. Der Erstplatzierte nimmt am europäischen Wettbewerb teil, der 2006 erstmals ausgetragen wird.

Mit der Votierung für den Grünen Ring in Ladenburg bei Mannheim möchte die fünfköpfige Expertenjury vor allem ein Zeichen für die Kommunen setzen, denn dieses vom Stuttgarter Landschaftsarchitekturbüro LUZ entworfene und umgesetzte Konzept einer sinnvollen Verknüpfung separaten kommunalen Grüns zu einer harmonischen Einheit zeigt, dass auch mit vergleichsweise geringen finanziellen Mitteln ein hohes gestalterisches Niveau erzeugt werden kann. Der Grüne Ring sei ein „Garten für uns alle“, für dessen Erhalt auch die örtliche Bevölkerung Verantwortung trage, erläutert Juror



Skulptur: Claus Bury

Werner Küsters die Entscheidungsfindung.

Durch den Preis soll einerseits das Verantwortungsbewusstsein der Bevölkerung gegenüber öffentlichem Grün gefördert, andererseits Kommunen Mut zur positiven Veränderung gemacht werden.

Prof. Dirk Junker zeigte sich besonders begeistert: „I hier ist es gelungen, der Stadt Ladenburg eine echte Aufwertung zu geben durch hohe Qualität und großen Nutzwert ohne übertriebene gestalterische Elemente und sinnfremdes Schmuckwerk.“

Quellen:

www.luz-landschaftsarchitektur.de
www.ladenburg.de



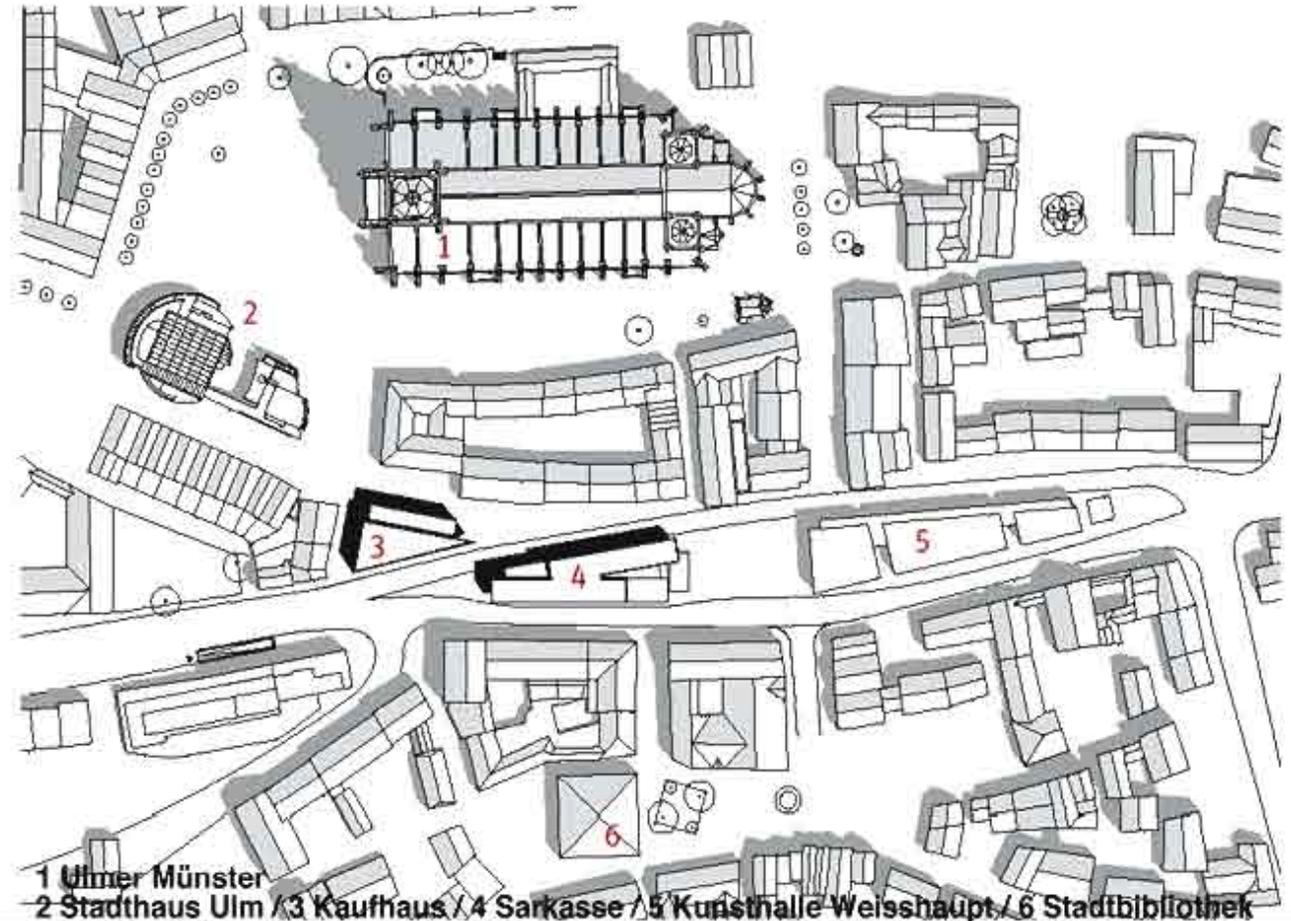
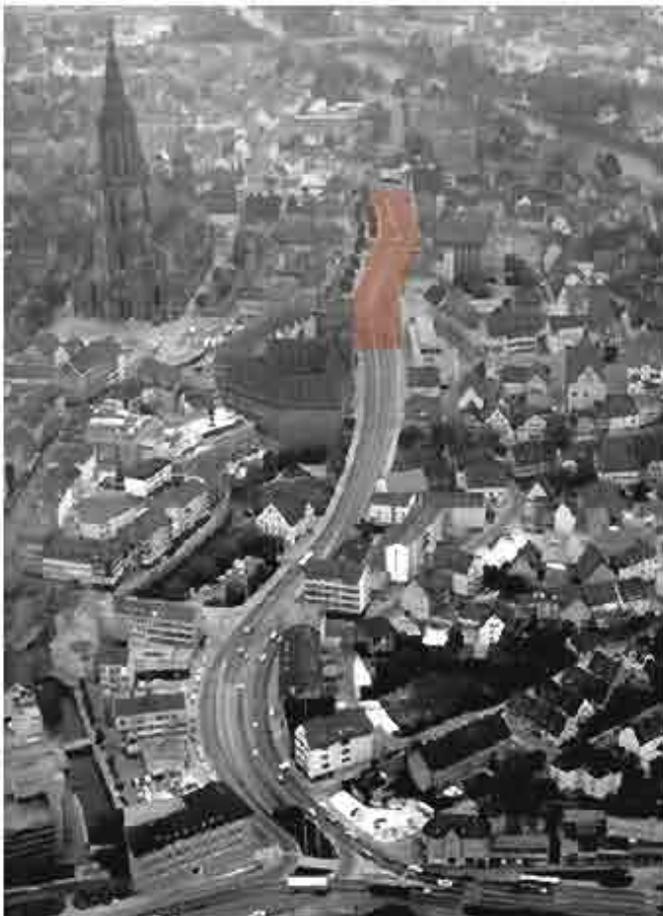


oben links:
Stadthaus Ulm, Richard Meyer
unten links:
Baufeld durch Strassenrückbau
unten rechts:
Lageplan mit Markierung der Projekte

Dem Verkehr geopfert,

Die Erfüllung der Forderungen einer autogerechten Stadt im Zuge des Wiederaufbaus nach den Kriegszerstörungen des 2. Weltkrieges brachte auch in Ulm den Verlust charakteristischer Stadträume und Bezüge

"Neue Mitte Ulm", preisgekröntes Beispiel für stadträumlich motivierte Einzelarchitektur die durch Rückbau einer überdimensionierten Verkehrsschneise und stadträumlicher Klärung getrennte Bezüge von Quartieren erreicht. Strasse wird Stadtraum, aus Trennung wird Verknüpfung, Strasse wird Stadt.



Solitäre Bausteine mit attraktiven Nutzungen Kunst / Kultur / Handel treten mit anspruchsvoller, moderner Architektursprache raumbildend in einen städtebaulichen Dialog ein, formulieren Strassen - und Platzräume, leisten räumliche und funktionale Verknüpfungen und überwinden die durch Verkehrsflächen verursachte Trennung innerhalb des Stadtgefüges.



oben rechts:
Kunsthalle Weisshaupt
Architekt: Wolfram Wöhr
unten;
Kaufhaus und Sparkasse
Architekt: Stefan Braunfels
unten rechts:
Stadtbibliothek
Architekt: Gottfried Böhm

Dem Verkehr geopfert, Verlust charakteristischer Stadträume und Bezüge

Im Umfeld der radikalen städtebaulichen Anschauungen der Nachkriegszeit nahm die seit 1954 als Neue Straße bezeichnete Verkehrsverbindung wenig Rücksicht auf das bisherige Straßennetz und die Bebauungsstruktur der alten Stadt. So fielen dem Ziel einer autogerechten Stadt zahlreiche charakteristische Stadträume in diesem Bereich zum Opfer(...)

Die Neue Straße wurde von September 1953 bis August 1957 in insgesamt vier Teilabschnitten zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Donaustraße realisiert.

1967 wurde die Verlängerung des Straßenzugs bis zum Ehinger Tor samt Untertunnelung der Bahnstrecke fertiggestellt.(...) Seitdem ist die Neue Straße von hier bis zum Ehinger Tor durchgängig mindestens vierspurig befahrbar.

Mit bis zu 33.000 Fahrzeugen, die sich täglich durch die Innenstadt wälzten, hatte die Neue Straße die Dimension einer Autobahn erhalten.

Ein Asphaltband von bis zu 7 Fahrspuren - die sogenannte kleine Neue Straße entlang den Modehäusern Honer und Jung noch gar nicht mitgerechnet - schneidet seither die Ulmer Altstadt in zwei Hälften. Viele Gassen wurden durch das breite Verkehrsbauwerk von den Lebensadern der Stadt abgeschnitten oder endetenn im Nichts.

Es war allerdings nicht nur die Durchgangsstraße selbst, die für Fußgänger, insbesondere alte Menschen und Kinder, eine erhebliche Barriere darstellte. Verkehrslärm und Autoabgase hatten weite Bereiche entlang der Neuen Straße in ein Niemandsland verwandelt. (...)

Rückbaukonzepte der 70er Jahre

Die Probleme, die das überdimensionierte graue Band der Neuen Straße im Herzen der Stadt verursachte, wurden schon in einer Zeit erkannt,

als der Glaube an die autogerechte Stadt noch ungebrochen war.

So wurden schon 1973 im Rahmen eines Ergänzungsgutachtens Innenstadt Ulm-Donau Überlegungen angestellt - vier Jahre vor der endgültigen Fertigstellung der Neuen Straße im Bereich des Cafe Gindele.

1975 beschloss der Ulmer Gemeinderat ein **Innenstadtkonzept**, das auch für die Neue Straße Maßnahmen vorsah: **1. Tunnelprojekt**

Die Altstadtgebiete nördlich und südlich der Neuen Straße sollen, soweit möglich, wieder zu einer räumlich funktionalen Einheit verbunden werden.

Dazu soll der platzartig trennende Straßenraum der Neuen Straße zwischen Sattlergasse und Donaustraße durch städtebauliche Maßnahmen in Verbindung mit einer Verkehrsreduzierung oder Absenkung der Fahrbahn eingeengt werden.

1977 wurden im Rahmen eines Architektenwettbewerbes Ideen für die Umgestaltung der Neuen Straße in Zusammenhang mit einer Untertunnelung erarbeitet. Aus Kostengründen wurde dieses Vorhaben zunächst nicht weiterverfolgt.

Im April 1985 beschloss der Gemeinderat die Aufnahme des Projektes in ein Programm zur Verbesserung der Stadtqualität.

Neben einem Straßentunnel zwischen Hotel Goldenes Rad und Cafe Gindele sollte auch eine Tiefgarage gebaut werden. **1990** wurde der Bau Baukosten etwa 100 Millionen Mark teuren Tunnelprojektes beschlossen.

Ein Architektenwettbewerb lieferte Ideen zur Neugestaltung der frei werdenden Verkehrsflächen.

Der Bürgerentscheid gegen den Tunnel von 1990 Unmittelbar nach dem Baubeschluss setzte eine Bürgerinitiative mittels einer Unterschriftensammlung einen Bürgerentscheid mit dem Ziel durch, das Tunnelprojekt zu

verhindern.

Im Dezember 1990 stimmten 81,5% der Bürgerschaft gegen das Tunnelprojekt. Unter anderem wurde befürchtet, dass das Tunnelbauwerk noch mehr Durchgangsverkehr anziehen würde. (...)

Verkehrsentwicklungsplan 1995

Nach dem Scheitern des Tunnelprojektes wurde von 1992 bis 1994 ein neuer Verkehrsentwicklungsplan erarbeitet, der 1995 von den Städten Ulm und Neu-Ulm gemeinsam beschlossen wurde. Demnach sollte die Neue Straße zwischen Donaustraße und Friedrich-Ebert-Straße kurzfristig auf zwei Fahrbahnen zuzüglich zwei Spuren für den ÖPNV zurückgebaut und langfristig zur Fußgängerzone umgestaltet werden.

Bürgerbeteiligung

Zur Frage der Nutzung der durch den geplanten Rückbau der Neuen Straße freiwerdenden Flächen lud die Stadt Ulm 1995/96 die Ulmer Bürgerschaft zu offenen Gesprächsrunden ins Stadthaus ein. Dabei wurden unterschiedliche Auffassungen zur Zukunft der Neuen Straße deutlich, es bestand aber weitgehend Übereinstimmung, dass die jetzige Verkehrssituation in der Neuen Straße nicht akzeptabel und eine Umgestaltung notwendig ist.

Mit der Fertigstellung der Blautalbrücke und dem Bau des letzten Teilstücks der Nordtangente zwischen dem Gewerbegebiet Jungingen und Böfingen wird der Tangentenring um Ulm geschlossen sein.

Der Durchgangsverkehr kann dann die Ulmer City großräumig umfahren.

Bereits vor Beginn der Baumaßnahme fuhren rund 30 Prozent weniger Autos auf der Neuen Straße als noch 1991. Dies ist einerseits Folge der geänderten Verkehrsführung in der Innenstadt von Neu-Ulm. Andererseits haben in den 90er Jahren große Industriebetriebe entlang

der Blaubeurer Straße ihren Standort in andere Gewerbegebiete am Rande der Doppelstadt verlagert, so daß die Neue Straße vor allem während des Berufsverkehrs nicht mehr so stark befahren war wie früher.

Entlastung ermöglicht Rückbau

Die Neue Straße wurde deshalb in der alten Dimension nicht mehr benötigt und konnte bereits für die Baustellenzeit auf zwei Fahrspuren reduziert werden. Nun rollten nur noch 13 000 statt im Jahre 2001 rund 22 000 Fahrzeuge pro Tag auf der Neuen Straße. Zwei Spuren für den öffentlichen Nahverkehr, welche durch den verkehrsberuhigten Bereich führen, werden im Herbst 2006 zusätzlich eingerichtet.

Der Rückbau der Neuen Straße wirkt sich nach den Erfahrungen während der Baumaßnahme auf das innerstädtische Straßennetz relativ wenig aus. Eine Ausnahme bildet die Olgastraße. Doch fahren auch dort nicht mehr Autos als in den 90er Jahren.

Planungsprozess im öffentlichen Diskurs

Die vorliegende städtebauliche Planung ist Ergebnis eines langen Entwurfsprozesses mit intensiver Beteiligung der Öffentlichkeit. Hierzu wurde mit verschiedenen, auch neuen Formen der Bürgerbeteiligung gearbeitet.

Innenstadtforum Zukunft Neue Straße (1995)

Um eine allgemeine Beurteilungsgrundlage für den Stadtraum Neue Straße zu erhalten wurden im Rahmen des "Innenstadtforum Zukunft Neue Straße" im Jahre 1995 in mehreren öffentlichen Veranstaltungen im Stadthaus Möglichkeiten und Chancen einer besseren Nutzung und Gestaltung der Neuen Straße erörtert. Es bestand weitgehende Übereinstimmung, dass die jetzige Verkehrssituation in der Neuen Straße nicht akzeptabel und eine Umgestaltung notwendig ist.

Workshop mit Fachleuten

Auf Basis dieser Ergebnisse lud der Fachbereich Stadtentwicklung und Umwelt in

Zusammenarbeit mit der Architektenkammer Architekten aus Ulm und Neu-Ulm zu einem Workshop ein. Unter der Leitung von Professor Klaus Humpert (Freiburg) wurde versucht, verschiedene Lösungsansätze für einen weiteren Umgang mit den aufgrund der Reduzierung der Verkehrsflächen freiwerdenden Flächen zu finden. Hierbei war nicht Ziel, ausgereifte und sofort umsetzbare Entwürfe zu entwickeln, vielmehr sollte sich durch den Workshop eine möglichst große Bandbreite verschiedener möglicher Herangehensweisen als Beurteilungsgrundlage herauskristallisieren.

Architektenwettbewerb

Nach Ausstellung und eingehender Diskussion der Ergebnisse in der Öffentlichkeit wurde durch die Stadt Ulm ein städtebaulicher Wettbewerb ausgelobt. Von einer hochrangigen Jury, u. a. Prof. Klaus Humpert / Freiburg, Luigi Snozzi / Locarno, Dipl. Ing. Ulrike Lauber / München sowie Vertretern des Gemeinderates wurde aus zehn Arbeiten aus ganz Deutschland der Entwurf der Ulmer Architekten Gunther, Lutz, Schenk einstimmig mit dem ersten Preis bedacht und zur weiteren Umsetzung empfohlen.

Prämiert wurde hiermit „ein außergewöhnliches Konzept, das unterschiedliche Nutzungen und Nutzer ermöglicht, das die Verkehrsfrage einfach und angemessen löst und sich in Proportion von Raum und Gebäude harmonisch ins Stadtbild einfügt“ (Auszug aus dem Preisgerichtsprotokoll).

Das Konzept sieht einen lockeren Wechsel von etwa viergeschossigen Bauten und Plätzen vor.

Der Autoverkehr wird südlich der neuen Bauten vorbeifließen. Auf der Nordseite entlang der Ladenzeile soll eine Fußgängerzone entstehen, die nach Freiburger und Karlsruher Vorbild vom öffentlichen Nahverkehr durchfahren wird.

Bebauungsplan mit erweiterter Bürgerbeteiligung

In der weiteren Auseinandersetzung mit dem Projekt in Form von Gesprächen und

Diskussionen mit Bürgerinnen und Bürgern, Verbänden und Fraktionen des Gemeinderates bewegte insbesondere die Sicherung der architektonischen Qualität der vorgesehenen Bebauung im weiteren Verfahren sowie das vor dem historischen Rathaus vorgeschlagene Baufeld die Gemüter.

Der Ulmer Gemeinderat hat daher am 17. Oktober 2001 den Bebauungsplan "Neue Straße" beschlossen unter Berücksichtigung folgender Ergänzungen:

Auf eine Bebauung des Baufeldes vor dem Rathaus wird verzichtet

Für die verbleibenden drei Baufelder werden in Zusammenarbeit mit Investoren jeweils Realisierungswettbewerbe durchgeführt

Vor der Realisierung der Hochbebauung wird der Bebauungsplan "Neue Straße" nach Vorliegen der abgestimmten Wettbewerbsergebnisse in einem Änderungsverfahren angepasst.

Gutachten für die Hochbauten mit Beteiligung der Stadt

Die neu entstandenen Baufelder wurden im Frühjahr 2003 unter der Bedingung an private Investoren verkauft, die Qualität der Architektur per Gutachterverfahren zu entscheiden. Es wurden für beide Grundstücke jeweils sechs Architekturbüros beauftragt und die Ergebnisse wurden durch ein Preisgericht mit zwei externen Fachgutachtern mitgetragen. Bei beiden Entwürfen konnte das Architekturbüro Stephan Braunfels (München, Berlin) das Verfahren für sich entscheiden.

Die Kunsthalle Weisshaupt auf dem dritten Baufeld wird durch das Architekturbüro Wolfram Wöhr Architekten und Partner aus München geplant und realisiert.

Drei neue Gebäude im Herzen Ulms

Das Kaufhaus Münstertor

Der Architekt Stephan Braunfels (München / Berlin) baut zwei der drei geplanten Gebäude in der Neuen Straße in Ulm. In einem Gutachterverfahren im Jahre 2003 entschieden sich die beiden Investoren, eine Immobilienfirma eines großen Möbelhauses aus Senden (Firma Inhofer) und die Ulmer Sparkasse für die Entwürfe Braunfels', der zuletzt mit der Münchner "Pinakothek der Moderne" für Furore gesorgt hatte.

Stephan Braunfels entwarf an der Schnittstelle der Neuen Straße zum Münsterplatz ein keilförmiges Gebäude, das der Firma Aufgust Inhofer Wohnbau einem kleinen, aber feinen Markenkaufhaus dienen wird. Die Reduzierung auf einen klaren Baukörper und die Fassade aus samtig grauem Sichtbeton und Glas sprechen eine klassisch moderne Architektursprache, mit der das Gebäude vom Stadthaus zu den weiteren Bauten der Neuen Straße überleitet. Seit Februar 2005 wird gebaut und noch im Jahre 2006 soll die Eröffnung sein.

Das Dienstleistungsgebäude der Sparkasse

Das zweite Gebäude, direkt daneben und schräg gegenüber dem historischen Ulmer Rathaus gelegen, wird von der Ulmer Sparkasse gebaut. Braunfels' Entwurf überzeugt durch die Komposition zweier schlanker Bauteile, die in Höhe und Gliederung auf die Maßstäblichkeit der umgebenden Bebauung reagieren. Das Haus öffnet sich mit einer großzügigen Erschließungshalle zum Hans-und-Sophie-Scholl-Platz. Im Erdgeschoss wird sich eine Multifunktionsfläche für Marketingpräsentationen und Bankdienstleistungen der Sparkasse sowie ein Angebot an Einzelhandelsflächen befinden. Das neue Gebäude dient dem gegenüberliegenden Hauptsitz der Sparkasse als Kompetenz-Center vorwiegend für gewerbliche Kundschaft und Privatkunden. Die

Fertigstellung des Gebäudes ist für Ende 2006 geplant.

Die Kunsthalle Weishaupt

Ein wichtiger Baustein, sowohl für das Projekt Neue Straße als auch für die "Kulturmeile" der Innenstadt Ulms, ist das auf dem östlichen Grundstück geplante Ausstellungsgebäude für die Sammlung Weishaupt. Der Unternehmer aus Schwendi baut zwischen dem städtischen Museum und der nördlichen Geschäftszeile Neue Straße eine Kunsthalle für seine private Kunstsammlung, die moderne Malerei und Skulpturen umfasst. Der keilförmige, dem Städtebau angepasste Gebäudeentwurf stammt aus dem Münchner Architekturbüro WWA – Wolfram Wöhr Architekten. Seit Ende Mai 2005 ist die Baustelle in Betrieb. Mit der Fertigstellung wird im Frühjahr 2007 gerechnet.

"... ein Gebäude, das dem Kunstobjekt eine Chance gibt", mit diesen Worten beschreibt Siegfried Weishaupt selbst den Gebäudeentwurf, dessen Architektur des Gebäudes klar strukturiert ist. Entsprechend den Funktionen ist der Entwurf in drei Baukörper aufgeteilt, die die unterschiedlichen Nutzungen ablesbar machen: einen geschlossenen Kubus, der den eigentlichen Ausstellungsteil – im 1. Stock den Grafiksaal und im 2. Obergeschoss den großen, mit Oberlicht versehenen Ausstellungssaal – umschließt, einen höheren Gebäudeteil im östlichen Bereich des Gebäudes mit den Nutzungen Verwaltung und Anlieferung sowie einen gläsernen Erschließungstrakt auf der Südseite, in dem eine große, einläufige Treppe über alle drei Geschosse nach oben führt. Eine Skulpturenterrasse auf der Nordseite trennt den Ausstellungsteil und die Verwaltung und bietet zugleich den in Ulm so wichtigen Münsterblick. Im Erdgeschoss befinden sich im östlichen Bereich Flächen für Einzelhandel. Der Haupteingang zum neuen Ausstellungsgebäude und dessen Foyer orientieren sich zum neuen Platz vor dem Rathaus, dem Hans-und-Sophie-

Scholl-Platz. Das gesamte Erdgeschoss unterstreicht in Form eines gläsernen Sockels den einladenden Charakter des Hauses

Neue Mitte Ulm

Die drei Neubauten von Stephan Braunfels und Wolfram Wöhr ergänzen mit ihrer Architektursprache die Reihe der modernen Bauten in der Ulmer Innenstadt wie das Stadthaus von Richard Meier, die neue Zentralbibliothek von Gottfried Böhm und die Erweiterung des Ulmer Museums von Raupp / Manderscheidt in hervorragender Weise. Im Zusammenhang mit dem neuen Hans-und-Sophie-Scholl-Platz vor dem Rathaus stellen die Gebäude auf der Neuen Straße mit ihren Nutzungen ein wichtiges Verbindungsglied der Innenstadt um das Münster und dem Marktplatz dar.

Realisierungswettbewerb Freiflächengestaltung Neue Straße

Aufgrund der zentralen Lage der Neuen Straße in der Innenstadt Ulms und dem daraus entstehenden hohen Qualitätsanspruch an die Gestaltung des Öffentlichen Raums wurden im Rahmen eines europaweit ausgelobten Wettbewerbs der Stadt in 35 Architektur- und Stadtplanungsbüros Entwürfe erarbeitet. Die Freiflächen nördlich der KFZ-Trasse wurden dabei als nur vom ÖPNV und Andienungsverkehr durchfahrene Fußgängerzone ausgewiesen. Nördlich des Rathauses, zwischen Gebäude "Rathausarkaden" und Gebäude Ost soll ein neuer Platz entstehen. Eine hochrangige Jury bewertete Anfang Dezember 2003 die Beiträge. Das Ulmer Architekturbüro Mühlich, Fink & Partner erhielt den 1. Preis und wurde von der Stadt mit der Entwurfsplanung beauftragt.

Zeitschiene / Verfahrenswege

1948 Gemeinderatsbeschluss für den Bau der "Neuen Straße"
1973 Erste Überlegungen zur Untertunnelung
1977 Städtebaulicher Ideenwettbewerb "Neue Straße - Münsterplatz - Rathaus"
1989 Gemeinderatsbeschluss für die Untertunnelung der "Neuen Straße"
1990 Städtebaulicher Ideenwettbewerb zur Neugestaltung der Flächen über dem geplanten Tunnel und der Tiefgarage.
1991 Bürgerentscheid am 16.12.1990: 81,7% gegen den Tunnel.
1994 Neuer Verkehrsentwicklungsplan für Ulm und Neu-Ulm, sieht als erste Maßnahme den Rückbau der Neuen Straße auf zwei Fahrspuren mit zusätzlichen Busspuren und Radwegen vor. Langfristig: Ausbau der Neuen Straße zur Fußgängerzone.
seit 1994 Innenstadtforum "Zukunft Neue Straße" mit Diskussionsveranstaltungen im Stadthaus
1995 Architektenworkshop zur Umgestaltung der "Neuen Straße"
1997 Gemeinsamer Vorschlag der IHK und der City-Werbegemeinschaft zur Umgestaltung der Neuen Straße
1998 Durchführung des städtebaulichen Wettbewerbs
2000 Gemeinderatsbeschluss für einen Rahmenplan zur Umgestaltung.
2001 Satzungsbeschluss Neue Straße.
2002 Baubeginn der Tiefgarage und Beginn der archäologischen Grabung.
Frühjahr 2003 Gutachterverfahren mit jeweils 6 Architekturbüros für die beiden Hochbauten Münstertor und Rathausarkaden.
Herbst 2003 Realisierungswettbewerb Freiflächen.
Februar 2005 Baubeginn der Hochbauten Münstertor und Sparkasse.
März 2005 Beginn der Baumaßnahmen im öffentlichen Raum.
Juni 2005 Baubeginn der Kunsthalle Weishaupt.

Herbst 2005 Richtfest des Kaufhauses Münstertor und der Sparkasse

März 2006 Eröffnung des Parkhauses am Rathaus

April 2006 Richtfest der Kunsthalle Weishaupt

21. Juli 2006 Einweihung des Hans-und-Sophie-Scholl-Platzes.

2006 Auszeichnung des Gesamtprojektes im Rahmen des deutschen Städtebaupreises

Herbst 2007 Eröffnung der Kunsthalle Weishaupt geplant

Akteure / Projektbeteiligte Umsetzung

Freiflächen Neue Straße

Bauherr: Stadt Ulm

Entwurf: Architekturbüro Mühlich, Fink & Partner, Ulm

Garage am Rathaus

Bauherr: Ulmer Parkbetriebs-Gesellschaft mbH

Entwurf, Planung und Bauleitung: Ingenieurbüro Scherr & Klimke, Ulm

Gestaltung: hochstrasser architekten, Neu-Ulm

Kaufhaus Münstertor

Bauherr: Möbel-Inhofer, Senden

Architektur: Stephan Braunfels Architekten, Berlin

Rathausarkaden Bauherr: Sparkasse Ulm

Architektur: Stephan Braunfels Architekten, Berlin

Kunsthalle Weishaupt

Bauherr: Siegfried Weishaupt, Schwendi

Architektur: Wolfram Wöhr Architekten und Partner, München

Finanzierung:

Umsetzung der Hochbaumaßnahmen durch private Investoren. Zur Finanzierung der Verkehrsbaumaßnahmen und der Gestaltung der öffentlichen Freiflächen werden keine Angaben gemacht.

Öffentlichkeitsarbeit:

Begleitung des Projekts durch permanente Präsenz in der Öffentlichkeit.

Für die Information der Öffentlichkeit hatte die Stadt zu Beginn der Baumaßnahme im Frühjahr 2002 eine Infobox errichtet, die sich auf einer Plattform mitten auf der Baustelle befand. Damit war ein signifikanter Ort entstanden, der die Neue Straße trotz – oder gerade wegen – der Baustelle und der archäologischen Ausgrabung ins Bewusstsein der Öffentlichkeit brachte.

Die Plattform stellte die Hauptquerungsmöglichkeit der Baustellengrube für Fußgänger und Radfahrer dar. Hier hatten die Vorübergehenden Gelegenheit, den Fortschritt der Baustelle von einem privilegierten Ort aus zu beobachten. Gleichzeitig war die Plattform Treffpunkt für Stadtführungen und Führungen des Landesdenkmalamtes.

In der Infobox konnten sich alle interessierte Menschen über das Projekt Neue Straße und die aktuellen Planungen informieren. Tägliche Sprechstunden durch Mitarbeiter/innen der Stadtverwaltung boten zusätzlich Gelegenheit, sich „mit dem, was da passiert“, auseinander zu setzen. Durch eine Bürgerbox konnten die Besucher/innen ihre Meinung äußern oder auch Fragen stellen. (...) Nachdem die Infobox im Februar 2005 den Baumaßnahmen der Gebäude Platz machen musste, steht nun im Eingangsbereich Ost des Ulmer Rathauses eine kleine Ausstellung für die Information über das Gesamt- und die Teilprojekte zur Verfügung. Neben einigen Plänen zeigt ein städtebauliches Modell die Einfügung der drei neuen Hochbauten in die Umgebung der Neuen Straße. Im Rathaus erhalten sie auch ein Faltblatt mit diesen Grundinformationen.

Kontakt: eva.noller@ulm.de

Quellen:

http://www.ulm.de/leben_in_ulm/verkehr_umwelt/konzepte.
 Dokumentation zum Deutschen Städtebaupreis 2006
 DAB, Deutsches Architekten Blatt / Bauwelt

Lyon, Stadträume und Ufer

Eine Gesamtstrategie für den öffentlichen Raum

(...) Als einzigartige und authentische Altstädte steht seit 1998 ein größerer Bereich des alten Lyon am Westufer der Saône und auf der Presqu'île (Site historique de Lyon), auf der Liste der UNESCO Weltkulturerbestätten.

Auch dies unterstreicht die Bedeutung der neu gestalteten Plätze in Lyon insbesondere aus denkmalpflegerischer Sicht. Die Erreichbarkeit und die Erschließung der Stadtkerne in den zentralen Kernstädten für eine zunehmend mobilere Bevölkerung blieb das Hauptproblem der Innenstadtentwicklung. Die Suche nach Antworten auf die Fragen des ruhenden und fließenden motorisierten Verkehrs von Lieferanten und Kunden der Geschäfte in den Stadtkernen dominiert die vielfältigen und unterschiedlichen Lösungsansätze.

Strategische Ziele

Im Jahr 1989 beschlossen die Communauté urbaine de Lyon/Ville de Lyon eine Politik der Neugestaltung des öffentlichen Raumes in der gesamten Stadt und die Erarbeitung eines Plans für das Zentrum Presqu'île. Als Centre Presqu'île wurde ein ca. 80 ha großes Areal mit 1,5 km Nord-Süd-Ausdehnung zwischen Bellecour und Terreaux und max. 600 m Ost-West-Ausdehnung zwischen Saône und Rhône bezeichnet (Ville de Lyon; Grand Lyon,

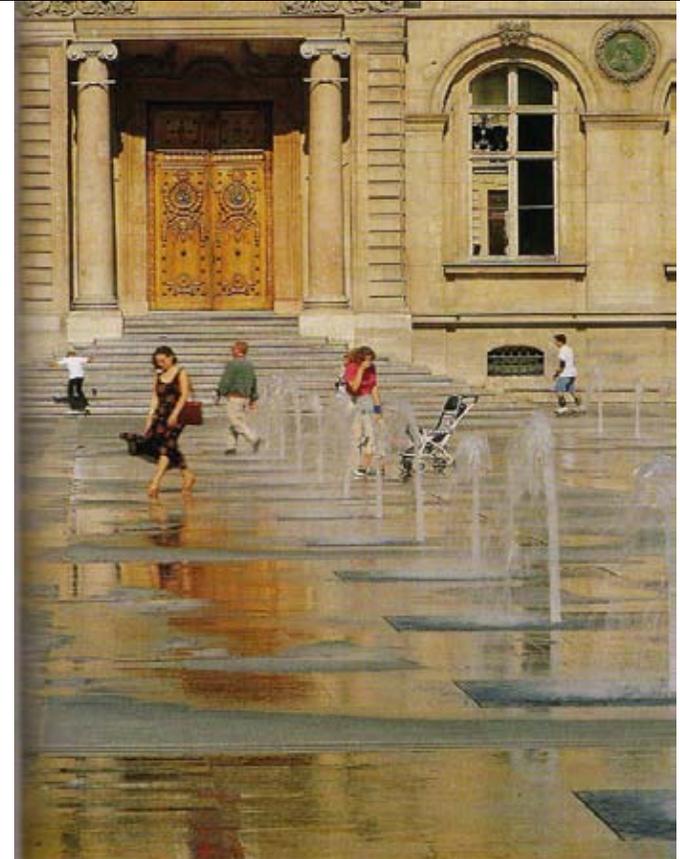
o.J.:4). Im Blickfeld der Politik waren dabei nicht einzelne, isoliert zu betrachtende Teilräume der Kommune, sondern das Gesamtsystem der öffentlich genutzten Stadträume, in dem die Teilräume zueinander in Beziehung stehen. Angestrebt wurde die Aufwertung des gesamten Systems durch Neugestaltung.

Diese Politik wird bis heute verfolgt und fortgeschrieben. Die Ziele der Strategie wurden in mehreren aufeinander abgestimmten "Plänen" – auch als Teilpläne für sektorale Schwerpunkte – formuliert. Mit diesen "Plänen", die als Bausteine der Strategie zu werten sind, werden abgestimmte Ziele und Handlungsoptionen in einer Mischung aus (planungs- und entwicklungs-) politischer Zielvereinbarung und



analytisch- konzeptioneller fachlicher Planung in Text und Bild formuliert. Der wichtigste Plan für die Innenstadt war der Plan Presqu'île (Le Plan du Centre Presqu'île de l'Agglomération Lyonnaise) vom März 1991. Er umfasste alle Zielsetzungen für den öffentlichen Raum des Zentrums (Centre Presqu'île) auf der Halbinsel, die im Norden zum zweiten und im Süden zum ersten Arrondissement der Stadt gehört. Hinzu kamen verschiedene Sektoralpläne, die sich auf die ganze Kommune Lyon mit ihren neun Arrondissements bezogen.

Der Plan bleu, der »Blauer Plan«, behandelte Ziele und Maßnahmen der Stadt in ihrer Beziehung zu den Flüssen. Der Plan Espaces publics, der "Plan der öffentlichen Räume", be-



traf die Neugestaltung einer Vielzahl öffentlich genutzter Außenräume in der Innenstadt und in den äußeren Stadtteilen. Von 1989 bis 2001 sind es über 100 öffentliche Räume, deren Um- und Neugestaltung geplant wurden und Schritt für Schritt realisiert werden (Ville de Lyon, 2001:1).

Der Plan Lumière, der "Plan des Lichts", behandelte die nächtliche Beleuchtung der Stadt.

Der spätere Plan de Végétalisation, der "Plan der Grüngestaltung", zielte auf die Entwicklung einer landschaftlichen Identität.

Mit diesen programmatischen Teilplänen sollte eine bisher vor allem auf funktionale Bedürfnisse bezogene Sichtweise der Planung und Gestaltung überwunden werden.

Strategische Ziele

Der Realisierungsschwerpunkt der Strategie der Umgestaltung des öffentlichen Raumes war die Umgestaltung der Presqu'île.

Das Oberziel der geplanten

Veränderungen war, "dem Herzen der Stadt und der Agglomeration seine geschichtliche Bedeutung wiederzugeben und zugleich seine gegenwärtige Realität und Vitalität widerspiegeln zu lassen" (Ville de Lyon; Grand Lyon, o.J.:4).

Dieses soll durch die Verfolgung der vier wichtigsten Teilziele erreicht werden (Ville de Lyon; Grand Lyon, o.J.:6):

1. Stärken der Wohnfunktion auf der Presqu'île
2. Absichern der ökonomischen Funktion des Zentrums und ihrer Besonderheiten,
3. Fördern einer vielseitigen Ausgestaltung und Weiterentwicklung der Handelsstruktur
4. Stärken der kulturellen, touristischen, Freizeit- und Repräsentationsfunktionen im "Herzen der Agglomeration mit ihren Straßen und Plätzen, die ohne Zweifel einmalig in Frankreich sind".

Das größte Problem für die Realisierung einer Strategie der Rückgewinnung des öffentlichen Raums der Presqu'île stellte sich allerdings auch für Lyon in der Frage des Verkehrs.

Unumgängliche Vorbedingung für die Umgestaltung der Straßen und Plätze war eine grundsätzliche, umfassende Neustrukturierung des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs auf der Presqu'île.

Der Durchgangsverkehr und der ruhende Verkehr mussten neu geregelt werden, um Flächen für andere Nutzungen und damit Spielraum für die Gestaltung des öffentlichen Raums auf der Halbinsel zu gewinnen. Diese Aufgabe berührte das gesamte Verkehrssystem

von Lyon. Deshalb wurde der Plan Presqu'île durch drei verkehrspolitische zielgebende Grundsatzbeschlüsse gestützt (Ville de Lyon; Grand Lyon, o.J.:7):

1. Entwicklung neuer Transport- und Beförderungsangebote,
2. Neuorganisation des Verkehrs zugunsten der fußläufigen Nutzungen,
3. Schaffung von Parkplätzen und
4. Parkplatzbewirtschaftung.

Auch der Planung und Neugestaltung des öffentlichen Raumes lag eine grundsätzliche politische Willenserklärung zugrunde: L'aménagement des espaces publics, die Gestaltung des öffentlichen Raumes.

Damit zielte die Strategie auch auf eine Neubewertung der Stadträume in der öffentlichen Wahrnehmung. Der Plan Presqu'île intendierte die deutliche Steigerung der Attraktivität des

Zentrums. Die Halbinsel sollte ihre einstige ökonomische Bedeutung und ihre Bedeutung als repräsentativer Ort der Stadt wiedergewinnen.

Ein Netz von Straßen und Plätzen, von Orten und Räumen für Fußgänger – ausdrücklich auch-

für Personen mit Behinderungen – sollte entstehen, das im Einklang steht mit den zu stärkenden Nutzungen und der umgebenden Architektur (Ville de Lyon; Grand Lyon, o.J.:7).

Die Umgestaltung war von umso größerer Bedeutung, als die Innenstadt von Lyon ein städtebauliches Ensemble von hohem kulturellem Rang darstellt. Mit der Eintragung großer Teile der Innenstadt als zu schützendes städtebauliches UNESCO-Weltkulturerbe wurde dem 1998 Rechnung getragen, trotz der Umgestaltungen der Straßen und Plätze unter zeitgemäßen, nicht unter historisch konservierenden Gesichtspunkten. (...)

aus: Schriftenreihe Lebendige Stadt
Veröffentlichung des Forschungsvorhabens mit dem Titel "Stadtplätze in Lyon"
Strategien für den Umgang mit innerstädtischen Außenräumen. Parameter für eine lebendige Stadt am Beispiel modern-metropoler Platzgestaltung 2001 und 2002 unter Leitung von Dittmar Machule an der Technischen Universität Hamburg-Harburg (TUHH) (vgl. Materialen PDF Dateien)



Stadtsalon zentraler Stadtplatz am Wasser
Neugestaltung des Jungfernstieg in Hamburg

oben:
rechts:
Neugestaltung Jungfernstieg, Hamburg
Rückblick zur Fassade des Passagerviertels
Der neu gestaltete Jungfernstieg,
kurz vor Fertigstellung, Luftbild



Stadtsalon am Wasser

Die Neugestaltung des Jungfernstieges ist ein Beispiel für die umfassende Neugestaltung und Qualifizierung eines zentralen traditionsreichen Stadtplatzes am Wasser. Funktionale Defizite, fortschreitender Verwahrlosung und der Bedeutungswandel im Zuge geänderter stadträumlicher Bezüge, die „neue“ Lage zwischen Zentrum und dem neuem Quartier der Hafen City gaben den Impuls zur Konzeption und Umsetzung der Baumaßnahme.

Im Zuge eines beschränkten Wettbewerbsverfahrens zwischen Arbeitsgemeinschaften aus Architekten und Landschaftsplaner wurden unterschiedliche Lösung für die Umgestaltung des zentralen Stadtplatzes am Wasser mit Schiffsanleger und gastronomischem Angebot erarbeitet.

Flächenfolge, eingebunden in die historische Wasserfassade des historischen Passagenviertels. Stadt und Wasser zusammenzubringen, unter diesem Leitmotiv wurde Gestaltung und Beleuchtung im Zuge der Umsetzung erarbeitet.

Wettbewerbsverfahren und die bauliche Umsetzung wurde im Zuge eines PPP Projektes

Der von den angrenzenden Gewerbetreibenden gegründete Verein "Lebendiger Jungfernstieg" organisierte gemeinsam mit der Freien und Hansestadt Hamburg Planung und Finanzierung der Maßnahme, überwiegend aus privaten Spendenmitteln (ca. 7 MIO. EUR) .

Wettbewerbsverfahren 2002
Fertigstellung 5/2006

Quellen:
www.hamburg.de
www.wesup.de
Bauwelt Heft39/2006 (...)



Bern, Restaurant Schwellenmätteli

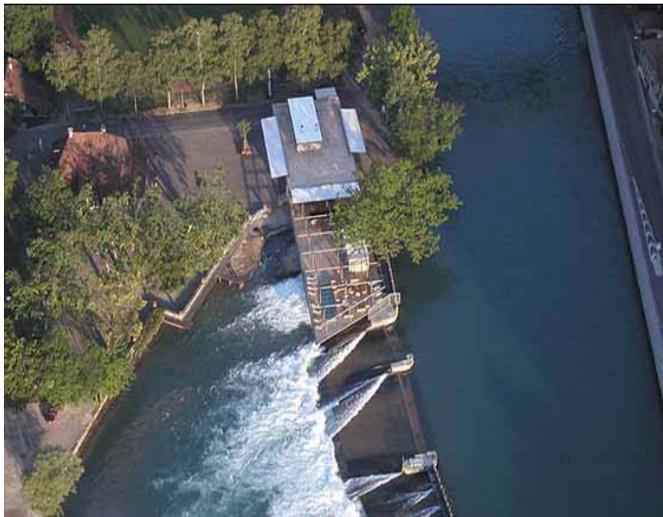
Ein Restaurant am Ufer und über dem Fluss

Restaurant Schwellenmätteli , Bern

Die Aare prägt mit ihrem unverwechselbaren Charme die Stadt Bern auf eine einmalige Weise und lädt zu Spaziergängen ein. Direkt am Aareufer und trotzdem mitten in der Stadt, liegt das Restaurant Schwellenmätteli.

Vor Ort entsteht der Eindruck, auf einer Insel zu sein und Ferienstimmung kommt auf. Nicht umsonst lautet der Name "Riviera Restaurants". Das Schwellenmätteli ist eine gastronomische und kulturelle Oase und hat sich als eine neue Sehenswürdigkeit in Bern entpuppt.

Insgesamt gibt es die drei Gebäude: "Terrasse", "Casa" und "Kultur-Lounge". Alle Gebäude sind von einem unterschiedlichen Ambiente geprägt und laden zum längeren Verweilen ein. Die über der Aare "schwebende" Terrasse bietet im Sommer eine attraktive Plattform mit Restaurant-, Bar- und Lounge-Betrieb. Das "Casa" besteht aus drei in Verbindung stehenden rustikalen Räumen und bietet ein gemütliches Ambiente im alten Riegelhaus. Die Lounge ist eine multikulturelle Bar, mit Bankett- und Seminarraum. Jeweils am Freitag und am Samstag sind spezielle Programme mit Musik, Tanz und Kultur dank langen Öffnungszeiten bis um 03.30 Uhr möglich.



Städtische Projekt mit Architekturwettbewerb

Restaurants Schwellenmätteli, Bern
Wettbewerb 1999,
Ausführung 2003–2004,
Schwellenmätteli, Bern
Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik der Stadt
Bern, Projektumfang ca. 7 Mio sfr

Erläuterung der Architekten:

Anlass des Wettbewerbes von 1998 stellten wir uns die Frage: was ist zu tun, um aus dem Schwellenmätteli wieder einen beliebten Ort für BernerInnen und BesucherInnen zu machen? Die Rede war dabei von verschiedensten Nutzungsmöglichkeiten und Attraktionen, von Renovation, Umbau und Ergänzung der bestehenden Liegenschaften. Nach vielen Versuchen, mit den vorhandenen Gebäuden und in Ergänzung zu ihnen ein Maximum zu erreichen, kamen wir zur Überzeugung, dass der Weg einer Optimierung des Bestehenden nicht zum erwünschten Resultat führen konnte. Wir warfen die Skizzen in den Papierkorb und

Restaurant Schwellenmätteli , Bern

Gastronomie am Wasser

zügeln mental an einen schönen Fluss in der kanadischen Wildnis, in ein imaginäres Land, wo keine Sachzwänge und Bauvorschriften existieren und alles erlaubt, was sonst verboten ist. Damit stellte sich die neue Fragen: Was gehört wohin?

Es bot sich die grosse Chance, die Frage aufzuwerfen, ob die bestehende Anordnung auf dem Schwellenmätteli das Potential des Ortes genügend ausschöpft. Denn: Muss ein Flussrestaurant im Wald, ein Bauernhaus jedoch am Fluss liegen? Müssen alle Aussensitzplätze am Schatten sein? Muss das Kontinuum des Aarelaufes an dieser Stelle durch quergestellte Bauten unterbrochen sein? Ist es richtig, weiterhin öffentliche Mittel in ein zu grosses, nicht sehr gut unterhaltenes und auch nicht besonders schönes Gebäude zu investieren?

Wir plädierten für eine konsequente Ausnützung der Standortqualität und somit für eine grundsätzliche Neuordnung: Restaurant auf die Schwelle zu Fluss und Sonne; das isoliert wirkende, bereits schon einmal gezügelte Bauernhaus zum Stöckli an den Waldrand; das Kontinuum des Flussraumes wieder uneingeschränkt erlebbar und zugänglich machen.

Damit forderten wir nicht weniger, als dass in der Bauverbotszone des Flusses zu bauen, eine städtische Liegenschaft abzubrechen und ein denkmalgeschütztes Bauernhaus zu zügeln sei: Dinge, die man hierzulande normalerweise nicht ungestraft tut. Das Risiko, deswegen aus der Konkurrenz geworfen zu werden, gingen wir aber ein, hatten wir doch einen Ansatz entwickelt, der uns begeisterte und dem wir zutrauten, dass er auch die Bernerinnen und Berner begeistern könnte.

Heute besitzt die Öffentlichkeit ein neues Flussrestaurant, das einzige Berner Restaurant, das sowohl an wie auf dem Fluss liegt, mit Aussicht auf drei Seiten und Aussensitzplätzen, die alles bieten, was der Ort in sich hat: Sonne und Ruhe im Süden, direkten Anstoss an das ruhig fliessende Wasser und Sicht auf die Altstadt im Norden, den Uebergang von ruhigem zu bewegtem Wasser, Rauschen, Rundsicht und den ganzen Tag Sonne auf der Schwelle. Mit dem Bauernhaus an seinem neuen Standort und der in einen Mehrzweckraum umgebauten Kegelbahn steht das Flussrestaurant auf einem zusammenhängend nutzbaren, grossen Kiesplatz, einer Art Münsterplattform an der Aare, wo nebst dem vertrauten, kühlen Schattenbereich neu auch ein ebenso grosser

sonniger Teil zur Verfügung steht.

matti ragatz hitz architekten ag
Schwarzenburgstrasse 200
CH-3097 Liebefeld-Bern
Telefon +41 31 970 00 66
Fax +41 31 972 06 05
info (at) mrh.ch
www.mrh.ch

Quellen:
<http://www.schwellenmaetteli.ch>
<http://www.berninfo.com>
(matti ragatz hitz architekten ag)
<http://www.mrh.ch>



Temporäre Aktionen zum Beispiel "Paris Plage"



"Paris Plage"

Temporäre Aktionen zum Beispiel "Paris Plage"

Paris Plage

Während der nationalen Sommerferien in Frankreich in den Monaten Juli, insbesondere nach dem französischen Nationalfeiertag am 14. Juli, und August verweist traditionell einen Großteil der Pariser Bevölkerung in die Ferien, zumindest aufs Land, um der sommerlichen Hitze in der Stadt zu entfliehen. Ziel der Stadtverwaltung von Paris unter Bürgermeister Bertrand Delanoë war es, mit dieser Aktion den zuhausegebliebenen Einwohnern der Region die Aktivitäten zu bieten, die man normalerweise nur an den natürlichen Stränden finden kann.

Finanzierung

Die Veranstaltung Paris-Plage ist mit nicht unerheblichen Kosten für den öffentlichen Haushalt der Stadt verbunden: Für die Einrichtung der künstlichen Strandlandschaft mit Palmen und anderen Pflanzen, Installation von sportiven Aktivitäten wie die Kinderklettern und die Bezahlung der zahlreichen animateure etc. Um die Kosten in einem vertretbaren Rahmen zu halten, teilt die Stadt Paris die Kosten mit öffentlichen und privaten Sponsoren, die auch von der Popularität der Veranstaltung profitieren. Im Jahre 2004 betrug das Gesamtbudget rund 2 Millionen €, davon wurden 1,4 Millionen € von den Partnern und durch die Platzgelder der am

Ufer installierten Cafés, Restaurants und Kiosks finanziert. Von konservativen Stadträten wurden im Jahre 2002 Bedenken geäußert, dass diese Veranstaltung mit ihren relativ hohen Kosten zu einem Erfolg führen wird.

Paris-Plage 2002

Paris-Plage hat während der großen Ferien seine Premiere.

Paris-Plage 2003

Es gibt fast 3 Millionen Besucher. Während der außergewöhnlichen Hitzewelle Anfang August 2003 wurden die neu installierten Zerstäuber ein großer Erfolg bei dem Besuchern. Dabei handelt es sich um eine am Wegesrand installierte, meist mehrere Meter lange, einer Dusche ähnelnden Installation, unter der man durchlaufen kann um sich zu erfrischen. Statt eines Wasserstrahles gibt es fein zerstäubtes Wasser, so daß man die Erfrischung auch in normaler Kleidung genießen kann, ohne dabei nass zu werden.

Paris-Plage 2004

Paris-Plages 2004 fand statt vom 21. Juli bis zum 20. August. Neuigkeiten in diesem Jahr waren ein zu einem schwimmenden Freibad umgebautes Schiff auf der Seine auf Höhe der Metrostation Sully Morland, in dem man aber aufgrund seiner geringen Größe kaum schwimmen kann und eine Bibliothek auf Höhe

der Metrostation Pont Marie. Auf den Strecken des öffentlichen Nahverkehrs der RATP wurden die Zugangspunkte zum Paris-Plage erstmals gekennzeichnet (Station Paris-Plage in der Pariser Metro).

Paris-Plage 2005

Paris-Plages 2005 fand statt vom 21. Juli bis zum 21. August. Zu Ehren des brasilianischen Jahres in Frankreich war dieses Thema der rote Faden in den Veranstaltungen. Jeden Morgen wurden Einführungen ins Rudern angeboten. Die Zahl der Besucher wurde auf 3,8 Millionen geschätzt.

Paris-Plages 2006

Paris-Plages 2006 fand statt vom 20. Juli bis zum 20. August. Das Motto war Französisch-Polynesien. Neben den bekannten Standorten auf dem Rathausplatz und rechts der Seine wurde ein weiterer Uferabschnittes „rive gauche“ links der Seine auf Höhe der Bibliothèque nationale de France eröffnet, direkt unterhalb der neuen, am 13. Juli 2006 eröffneten Fußgängerbrücke Passerelle Simone de Beauvoir. Es gab ein großes Holzpodest mit einigen Dutzend Liegen, eine Strandbar und ein Zugang zu einem weiteren schwimmenden Freibades, das hier auf der Seine stationiert wurde. Eine Fähre verkehrt zwischen den beiden Ufern des Paris-Plage.

Quellen:

<http://www.paris.fr>

<http://marais.evous.fr/paris.php>

http://www.linternaute.com/sortir/diaporama_pari_s_plage



Stadt an den Fluss

Themen / Beispiele für attraktive Nutzungen

Kultur

KUB Kunsthaus Bregenz, Bregenz



Kongress

KKL Kongress-Kulturzentrum Luzern, Luzern

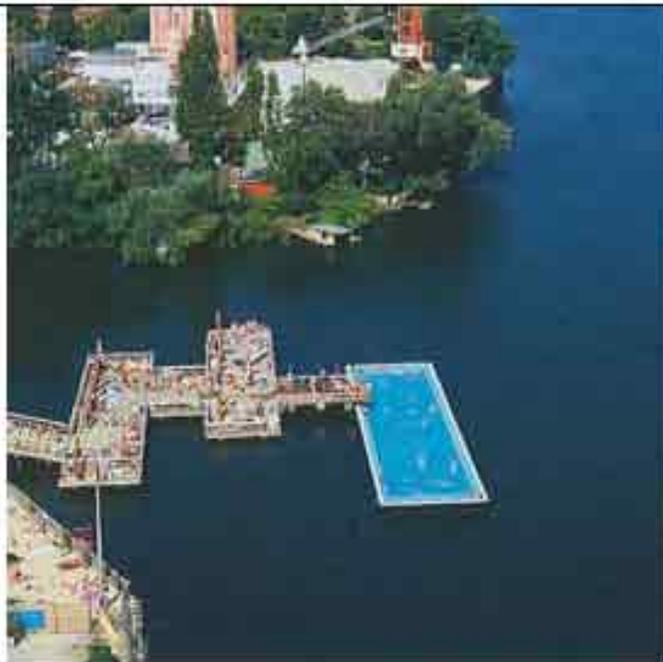


Gastronomie

Restaurant Schwellmätteli, Bern (CH)



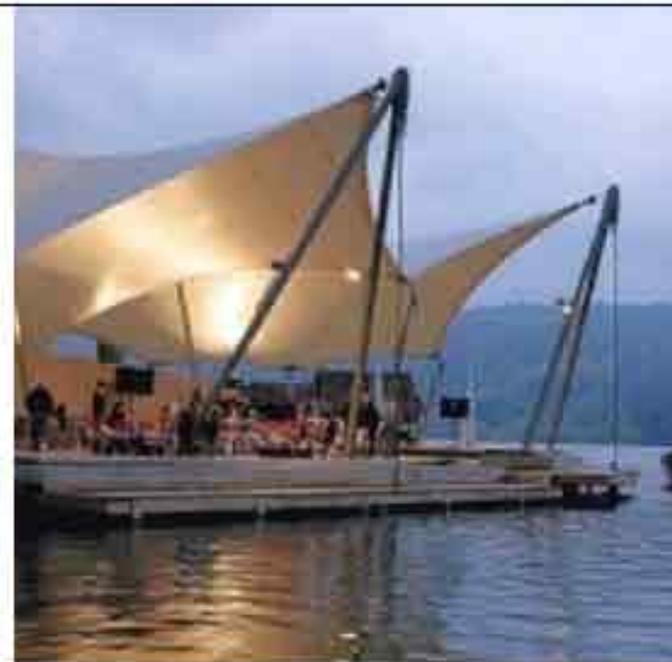
Freizeit
Spreebad, Berlin



Temporäre Ufernutzungen
Paris Plage, Paris (F)



Wasserbühne
Alpsee



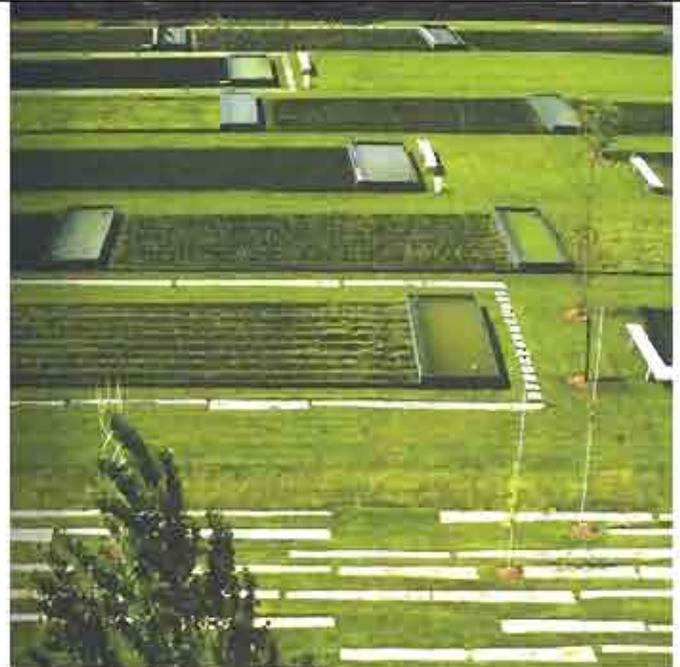
Stadtplätze am Wasser
Jungfernstieg, Hamburg



Freiraum Grünraum am Wasser
Bodenseeufer, Konstanz



Freiraumdifferenzierung
Botanischer Garten, Bordeaux (F)



Orte am Wasser

Västra Hamnen Seeuferpromenade, Malmö (S)



Licht am Wasser

Schaumainkai, Frankfurt am Main



LandArt

Claus Bury, Ladenburg Grünprojekt



Alle wollen an das Wasser

Fundstücke, Auswahl

London (GB) Docklands / Südraum Themse

Konversionsfläche Hafen wird Dienstleistungsstandort. Aus dem zunächst reine Investorengesteuerte Projektentwicklungsmaßnahme wurde zunehmend das identifikationsstiftende Potential des Flussraumes als öffentlicher Raum entdeckt und zu anspruchsvollen städte- und freiraumplanerischen Entwicklungen geführt.

The Thames as Nucleus

Im Mittelpunkt die Themse

Planerischer Perspektivwechsel vom Wasser aus....

.Konservatorischer landschaftsräumlicher Planungsansatz mit Ausstrahlung auf die städtebauliche Einordnung / Bedeutung des Flussraumes

Barcelona (E) die Stadt an das Meer

Hafenumbau & Tunnelbau, Impuls Olympia 1992 ein neuer Zugang zum Meer Stadtstrand / Park / Freizeithafen Umgang mit öffentlichen Räumen „Barcelona Mythos“

Lyon (F) Stadtplätze

Lyon confluence, die Ufer der Presqu'île

Bordeaux (F) die Ufer der Garonne

Malmö (S)

Västra Hamnen, Malmö rückt näher ans Meer

Konversionsfläche wird gemischtes Quartier mit hochwertigen anspruchsvollsten Wohnstandorten am Wasser.

Basel (CH) Werkstadt Basel

Stadt am Fluss mitten in Europa

Vorbildhafter partizipatorischer Planungsprozess **Wir sind die Stadt**, mit **Impulsprojekt Rhein**

Vorbildhaft für die Durchführung zahlreicher Planungsverfahren zur Formulierung bürgernaher Entwicklungskonzepte

Masstricht (NL) Markt-Maas-Project

Rückbau und Wiederaufbau stadträumlich zentraler Bereich mit Freiflächengestaltung und Tunnelführung der Maasuferstrasse zur Verknüpfung zentraler städtischer Bereiche miteinander und mit dem Fluss. (Kombiniertes PPP Project Volumen ca. 165.Mio EUR)

Hamburg (D) Hafen City

Brückenschlag / Arbeitswelten am Reihersteig / Die neue Mitte / Sprung über die Südelbe

Umfassende Neuordnung unterschiedlicher Wasserlagen nach Verlagerung zentraler Hafenfunktionen, gilt derzeit als grösste Stadtumbaumaßnahme Europas. Mit der Entwicklung neue Orientierungspunkte innerhalb des städtischen Gefüges einhergehende Entwicklungsmaßnahmen innerhalb des städtebaulichen Bestandes.

Berlin (D) Wasserstadt Spandau Oberhavel Rummelsburger Bucht / Stralauer Insel

Stadtteilentwicklungsmaßnahme ufernaher Konversionsflächen und zum Teil ehemals grenznaher Konversionsflächen **Wasserlagenentwicklungsplan** Planerischer Perspektivwechsel vom Wasser aus, auf die Gesamtstadt, Überlagerung mit dem Planwerk Innenstadt Wasserlagen als Standortvorteil nutzen.

Frankfurt Stadtraum Main

konsequentes Entwickeln eines seit dem Ende des 19. Jahrhunderts begonnenen Freiraumqualifizierung unterschiedlicher Uferabschnitte (...) Herausragender Kulturstandort, Museumsufer (1980 - 90)

Bremen Überseestadt

Flächenbezogen grösstes Stadtumbauprojekt Europas. Umfassende Entwicklung und Neuordnung unterschiedlicher Wasserlagen nach Verlagerung zentraler Hafenfunktionen.

Duisburg Binnenhafen / Rheinpark (...)

Umfassende Neuordnung unterschiedlicher Wasserlagen nach Verlagerung zentraler Hafenfunktionen zu hochwertigen Dienstleistungsstandorten.

Düsseldorf Düsseldorf an den Rhein bringen

Die verkehrliche Entlastung des Rheinuferes durch den Rheinfertunnel ermöglichte die erfolgreiche Umsetzung der Rheinfertpromenade mit Rheinfertpark & Medienhafen

Saarbrücken, Stadtmitte am Fluss

Eine Ufertunnelführung der Stadtautobahn ermöglicht einen neuen Flussbezug. Ein städtische Ufer sowie ein Angebot grüner Uferabschnitte auf beiden Uferseiten bringen eine neue städtische Qualität

Mainz RheinUferForum

Aufwertung des Rheinuferes zum öffentlichen Raum mit verkehrlicher Neuordnung. Eingebundene Entwicklungsmaßnahmen von Hafenterrassen, Ausbau der Rheingoldhalle

Regensburg Stadt am Fluss

Historische Stadt an der Donau, unterschiedliche uferbezogene Vorhaben, Standort für Kongresszentrum am Ufer per Volksentscheid verhindert

Hannover Stadt am Wasser

Kontinuierlicher Ausbau des historisch vorhandenen Wasserbezuges an Fluss Kanal und Seeufer.

Mannheim Stadt zwischen zwei Flüssen

Unter dem Arbeitstitel *Neue Plätze neue Ufer* wurde aus Anlass des Stadtjubiläums die Aufwertung städtischer Freiräume, Kurpfalzachse mit zentralen Stadtplätzen an den Aufwertung und Qualifizierung des Quartiers Jungbusch mit dem Verbindungskanal.

BLAU_MANNHEIM_BLAU

Ludwigshafen R(h)ein in die Stadt

Entwicklung und Neuordnung nach Verlagerung zentraler Hafenfunktionen. Zollhofhafen & Rheinufer Süd als städtebauliche Entwicklungsschwerpunkte, Wohnen und Einkaufen

Regionale (n)

Regionale 2010, der Raum Köln/Bonn z.B. Köln Stadtentwicklung beidseits des Rheines Bonn an den Rhein Wohnen am Strom / Stadträume am Rhein (...)

StadtLandFluss

(17 Kommunen & 2 Kreisen / Auswahl)
- Gelsenkirchen urbane Wasserlagen
- Bergkamen Wasserstadt „Floating Aden“
- Lünen Wohnen am Wasser
- Die Mitte an die Lippe
- Dortmund Nordstadt ans Wasser
- Essen neue Wege zum Wasser
- Hamm ans Wasser
- Recklinghausen Blaues Wunder
- Wohnen an der Emscher(uvm)

Mühlheim an der Ruhr, Ruhrbania

Eine umfassende verkehrliche Neuordnung und die bauliche Entwicklung einer städtischen Ruhrpromenade mit Binnenhafenbecken, sanierter Kongresshalle und eine Abfolge von kulturellen Institutionen sollen Profilqualifizierung leisten. Einbindung in die Region Ruhr Planungsverbund

uvm.....

Suchbegriffe zur Internet Recherche: Stadt an den Fluss

(Ca. 1,34 Mio Anzeigen auf diesen Suchbegriff)

Stadt am Fluss / Stadtentwicklung am Fluss / Stadtraum am Fluss / Uferpromenade / Flusslandschaften / Wasserlagen / Urbane Wasserlagen / Basel Rheinufer / Köln Rheinufer / Düsseldorf Rheinufer / Tunnelportale im Stadtraum (...) u.v.m

Beispielhafte Stadtentwicklungsprojekte

www.werkstatt-stadt.de

Berichte über innovative Stadtentwicklungsansätze
Datenbank zu unterschiedlichsten beispielhaften städtebaulichen Entwicklungen
<http://www.lebendige-stadt.de>

Düsseldorf

Erfolgreich umgesetztes Ufertunnelprojekt mit nachhaltigen Auswirkungen auf die Stadtentwicklung insbesondere im Bezug auf den Bezug zum Fluss.

www.duesseldorf.de

www.duesseldorf.de/stadtpanoramen

www.duesseldorf.de/planung/stadtentw/hafen

Saarbrücken

Stadtmitte am Fluss, zentrales Leitprojekt für Saarbrücken, incl. hochwassersicherem Autotunnel für die Stadtautobahn

www.saarbruecken.de

www.stadtmitte-am-fluss.de

www.gui.de

Mainz:

RheinUferForum mit Leitidee / Masterplan zur Rheinuferentwicklung Verkehrsentslastung der Uferstrassen durch übergeordnetes Umfahrungs – Entlastungskonzept. Entwicklungsvorhaben mit unterschiedlichen Schwerpunkten

www.mainz.de/WGAPublisher/online/html/default/stadtplanungsamt

Kongresszentrum Mainz

www.ccmainz.de/

Mannheim

www.mannheim.de

www.sozialestadt.de

Ludwigshafen Stadt am Fluss

Rheinuferentwicklungsgesellschaft der Stadt Ludwigshafen und der städtischen Wohnungsbaugesellschaft

www.ludwigshafen.de

www.rse-ludwigshafen.de

Basel / Werkstatt Basel

Beispielhaftes Aktionsprogramm zur Stadtentwicklung in Basel insbesondere dem Impulsprojekt Rhein.

www.werkstadt-basel.ch

www.aps-bs.ch

Nordrhein Westfalen / Ruhrgebiet

Regionaler Entwicklungspool von Städten unterschiedlicher Größe im Ruhrgebiet , Strukturwandel der Region.

www.regionale.nrw.de

www.metropoleruhr.de

www.urbane-wasserlagen.de

www.stadtraeume-am-rhein.de

www.stadtmachtplatz.de

www.fluss-stadt-land.de

www.regionale2006.de

www.staedtereion-ruhr-2030.de

www.stadtmarketing-nrw.de/

Bremen / Überseestadt Bremen

Brachfallende Hafen – und Gewerbeflächen, flächenmässig grösste städtebauliche Entwicklungsmaßnahme sehr umfangreich, übersichtlich dokumentiert

www.bauumwelt.bremen.de

Mühlheim an der Ruhr „ Ruhrbania“

Kongresszentrum am Wasser / entschiedener Masterplan aus A-Wettbewerb. Neubau eines urbanen Stadtufers..

ruhrbania.muelheim-ruhr.de

www.muelheim-ruhr.de

Regensburg

Stadt am Fluss man wirbt mit diesem Slogan,

Die Stadt ist UNESCO Weltkulturerbe

Wettbewerbsverfahren für den Neubau einer Stadthalle gerade aktuell dokumentiert. Der Standort unmittelbar an der Donau wurde per Bürgerentscheid gekippt.

Umfangreiche Dokumentation zur Vorbereitung /

Untersuchung / Vergleichende Studien / Symposien für den

/ die Standorte / Programm Auch Hinweise zu anderen

Städten (Luzern / Mannheim / Rosenheim / Freiburg)

www.regensburg.de

www.fest-im-fluss.de/article/11/donaustraende-statt-bauge-laende

www.regensburg.de/kulturundkongress

Duisburg

www.duisburg.de/micro/stadtentwicklung

Ausschuss für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Verkehr ...

Masterplan Duisburg Binnenhafen umgesetzt, Weiter

Planungsschritte zu verbessertem Wasserbezug in

Vorbereitung (Sportpark Wedau (...))

Berlin

Berliner Wasserstandorte Stralauer Halbinsel / Rummelsburger Bucht und Wasserstadt Oberhavel aus der Sicht der Entwicklungsgesellschaft. Angebote z.B. Floating homes

www.spree2011.de

www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/de/wasserlagen/

www.wasserstadt.de

www.kulturarena-berlin.de/

Hamburg

Stadtentwicklung Hamburg, Hafen City und zahlreiche andere wasserbezogene Projekte. Hamburg Harburg - Revitalisierung eines Hafenstandortes

www.architekturarchiv-web.de/newsliste.htm

www.hafencity.com

www.fhh.hamburg.de/stadt/Aktuell/behoerden/stadtentwicklung-umwelt/stadtplanung/start.html

www.iba-hamburg.de

Frankfurt

www.frankfurt.de

www.frankfurt360.de

www.westhafen.de

www.oopper.de/gr/frankfurt-p140.htm

www.nizzamain.de Restaurant am Mainufer

Ulm

Neue Mitte Ulm / Aus Strasse werde Stadt. Neubaumaßnahmen auf innerstädtischer Strassentrasse Stadträumlich begründete / Objekthafte, moderne Architekturbausteine als Tradition.

www.ulm.de

www.ulm.de/kultur_tourismus/bibliotheken_und_literatur/stadtbibliothek.30713.3076.3963.3669.30713.htm

www.stadthaus.ulm.de/

[www.wolfram-woehr.de/KunsthalleWeisshaupt,Ulm](http://www.wolfram-woehr.de/Kunsthalle>Weisshaupt,Ulm)

www.lgs.de/neu-ulm

München

www.zukunft-findet-stadt.de

Heidelberg

www.-heidelberg.de

www.wsa-heidelberg.wsv.de

Wasser – und Schifffahrtsamt Heidelberg

www.heidelberg-images.com

Bildarchiv zu Heidelberg / auch historische Aufnahmen

(.....) uvm.

Stadt an den Fluss

Quellen / Abbildungen / Materialien

Quellenangaben:

Quellenangaben sind jeweils am Schluss der Projektseiten direkt angegeben.

Das für Präsentation und Reader verwendete Material stammt im wesentlichen aus diesen aufgeführten Quellen.

Ausgewählte Originaltexte liegen der Dokumentation in Form einer Materialsammlung als PDF - Dateien bei.

Für die Erläuterung der Fakten wurden im wesentlichen verfügbare Texte / Grafiken und Abbildungen der offiziellen Projektträger bzw. ergänzenden Fachveröffentlichungen ausgewählt.

Texte wurden wo nötig und ohne Inhaltliche Verfälschung möglich gekürzt.
Textauszügen wurden zur besseren Übersicht in einheitlichem Layout neu formatiert.

Übersichten über Chronologie und über z.B. Projektbeteiligte wurden, wo nötig aus den verfügbaren Informationen zusammengestellt.

Aufgrund der sehr unterschiedlichen Informationslagewerden den unterschiedlichen Projekten fallen Beiträge unterschiedlich detailliert und unterschiedlich lang aus. Eine Wertigkeit wird über die Länge der Beiträge nicht ausgedrückt.

Die Luftbildvorlage Heidelberger wurde dem Luftbildatlas der Stadt entnommen.

Die Bildvorlagen der Heidelberger Ufersituationen wurden durch die Verfasser erstellt.

Imagebilder zu diversen Themen sind screen-shots aus Bilddatenbanken im Internet. www.fotocommunity.de (u.A).

In der Regel sind diese für nicht kommerzielle Zwecke lizenzfrei zu veröffentlichen.

Eine Klärung der Bildrechte wurde nicht durchgeführt.

Ergänzend wurde folgende Literatur verwendet.

Topos

Europäische Landschaftsarchitektur
Ausgewählte Projekte von 2000 bis heute
HG Peter Zöch / Gesa Loschwitz
Callwey Verlag, München
ISBN - 3-7667-1655-7

Topos, edition Topos

Wasser Water
Gestalten mit Wasser:
Von Uferpromenaden zu Wasserspielen
Callwey Verlag, München
Birkhäuser Verlag, Basel Boston, Berlin
ISBN - 3-7667-1554-2

Neue Landschaftsarchitektur

Deutschland . Österreich . Schweiz
Nicolette Baumeister
Verlagshaus Braun, 2006
ISBN - 3-935455-90-9

Günther Vogt

Miniatur und Panorama

Vogt Landschaftsarchitekten
Arbeiten 2000 - 2006
Lars Müller Publishers, Baden 2006
ISBN - 3-03778-068-1

Kursbuch Neue Landschaften

Rohwohlt Verlag, Berlin 1998
HG. K.M. Michel / I.Karsunke / T. Spengler
ISBN 3-87134-131-2

Schriftenreihe Lebendige Städte

Stadtplätze

Strategien für den Umgang mit innerstädtischen Außenräumen am Beispiel von Lyon.
D. Machule / A-S. Fulda / C. Köster / J. Usadel
Societäts - Verlag, Frankfurt a.M. 2003
ISBN 3-7973-0830-2

