

HEIDELBERG STADT AN DEN FLUSS

Machbarkeitsstudie »Neckaruferpromenade Heidelberg«

Aussicht

Plattform am Wasser

sitzen

unten

Auftraggeber



Dezernat II
Stadtplanungsamt
Palais Graimberg – Kornmarkt 5
69045 Heidelberg

t. ++49 6221 58-23000 oder 58-23010
f. ++49 6221 58-23900
stadtplanung@heidelberg.de
<http://www.heidelberg.de>

Ansprechpartner:
Dipl.-Ing. Annette Friedrich (Amtsleiterin)
Dipl.-Ing. Stefan Rees
Dr. Ing. Henning Krug

Stuttgart/ Heidelberg
Jan. 2008

Bearbeitung

bueroschneidermeyer
Leuschnerstraße 58/1
70176 Stuttgart

t. ++49 711 489838.0
f. ++49 711 489838.29
mail@bueroschneidermeyer.de
www.bueroschneidermeyer.de

Bearbeitung
Prof. Dipl.-Ing. Ute Margarete Meyer
Dipl.-Ing. Jochem Schneider

Dipl.-Ing. Lena Feldhahn
Dipl.-Ing. Peter Goebel
cand. arch. Mireia Torres

HEIDELBERG

STADT AN DEN FLUSS

Machbarkeitsstudie »Neckaruferpromenade Heidelberg«

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung	1
Gesamtbetrachtung • Der Fluss in der Stadt	3
Gesamtbetrachtung • Das Neckarufer im Stadtzentrum	9
Neckarpromenade • Acht Sequenzen	19
I Karlstor und Schleuse	21
<i>Referenzen 01</i>	30
II Neckarmünzplatz und Bastion	33
<i>Referenzen 02</i>	42
III Alte Brücke	45
<i>Referenzen 03</i>	54
IV Marstall	57
<i>Referenzen 04</i>	66
V Montpellierplatz/ Stadthalle/ Jubiläumsplatz	69
<i>Referenzen 05</i>	78
VI Unterer und Oberer Neckarstaden	81
<i>Referenzen 06</i>	90
VII Bismarckplatz und Theodor-Heuss-Brücke	93
<i>Referenzen 07</i>	102
VIII Bereich Alt-Klinikum (Bergheim)	105
<i>Referenzen 08</i>	114
Vor Ort • Eindrücke	117
Zusammenfassung • Ausblick und Empfehlungen	133
<i>Abbildungsnachweise</i>	136

F

Vorbemerkung

Die Stadt Heidelberg wird sich in den nächsten Jahren zum Neckar hin orientieren. Durch die geplante Untertunnelung der B37 im Bereich der Altstadt zwischen der Theodor-Heuss-Brücke und dem Karlstor können die Uferbereiche des Neckars funktional und gestalterisch neu qualifiziert werden.

Das Verhältnis zwischen Stadt und Fluss wird damit grundlegend verändert. Strukturell wandelt sich die historische »Rückseite« zur identitäts- und imagebildenden »Schauseite«. Die verkehrlichen, vor allem aber die freiraumplanerischen Maßnahmen in diesem Bereich werden von zentraler Bedeutung für die Stadtentwicklung – sowohl im Hinblick auf Identität und Lebensqualität als auch unter den Gesichtspunkten Image und »weiche« Standortfaktoren.

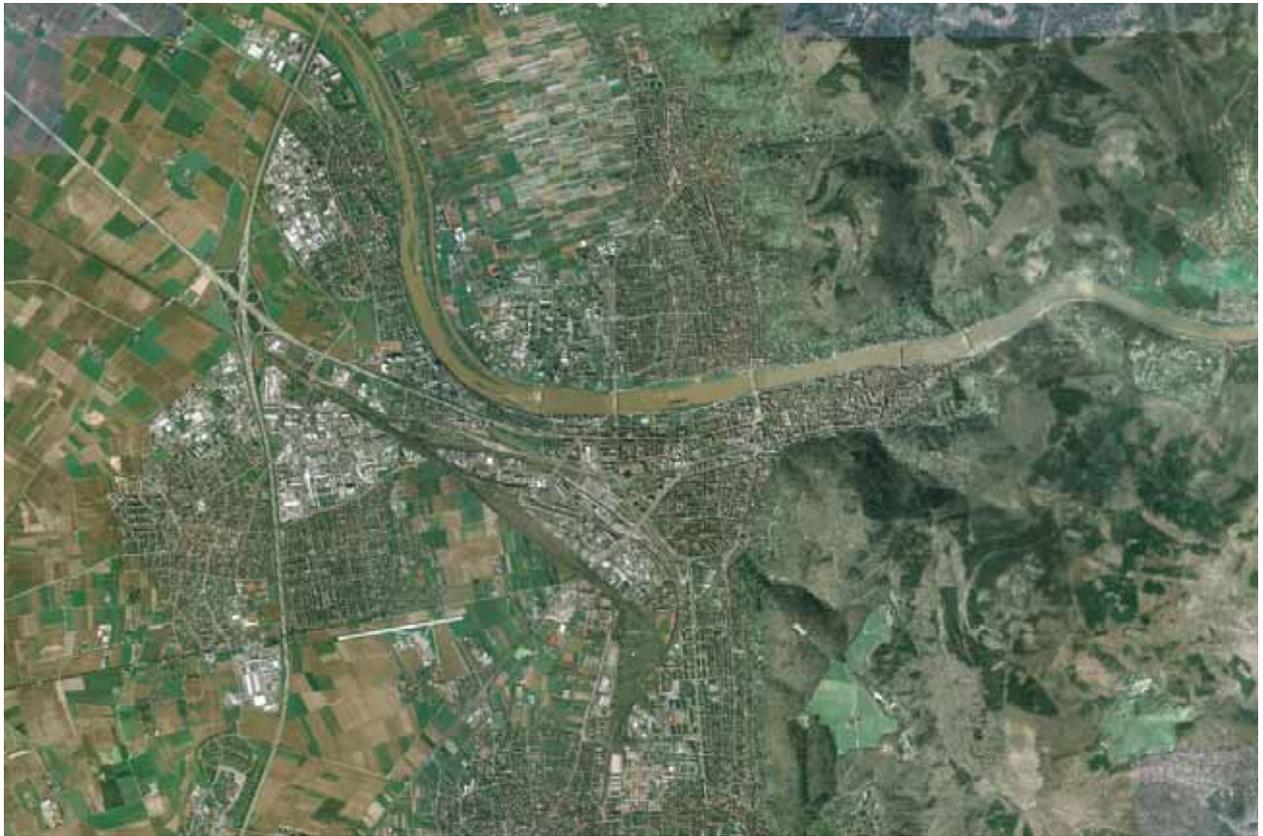
Angesichts der weit reichenden Veränderungen, die mit diesem Vorhaben verbunden sind, prüft die hier vorgelegte Machbarkeitsstudie Optionen für eine Umstrukturierung und Neugestaltung.

- Welche Freiraumchancen ergeben sich durch die Öffnung zum Fluss?
- Welche Anknüpfungsoptionen gibt es in der Altstadt?
- Wo liegen Möglichkeiten für bauliche Ergänzungen?
- Welche denkmalpflegerischen und schifffahrtsrechtlichen Rahmenbedingungen sind zu beachten und werden das weitere Vorgehen maßgeblich bestimmen?
- Welche gesamtstädtischen Entwicklungsaspekte sind zu berücksichtigen?

Die Studie ist in drei Teile gegliedert:

1. Gesamtstädtische Betrachtung
2. Gesamtbetrachtung Neckarpromenade im Bereich Altstadt und Bergheim
3. Acht Sequenzen entlang des Neckarufers

Gemeinsam mit weiteren Fachgutachten zu den Themen Verkehr, Sicherheit und Referenzprojekte dient sie der Vorbereitung eines Ideenwettbewerbs, der im Jahr 2008 durchgeführt werden soll.



Heidelberg • Stadt an den Fluss

DER FLUSS IN DER STADT

Der Fluss in der Stadt

4

Die Maßnahme Tunnelbau B 37 und die Neugestaltung des Neckarufers im Bereich Altstadt ist im Kontext der gesamtstädtischen Entwicklung zu betrachten. Nicht nur verkehrlich hat die Umgestaltung im zentralen Stadtbereich Konsequenzen, die weit über den Eingriffsbereich hinausreichen. Künftige Maßnahmen des Hochwasserschutzes sind genauso im Gesamtzusammenhang zu sehen wie Aspekte der Imagebildung und des Denkmalschutzes. Aber auch Themen wie die Flussschifffahrt haben Auswirkungen auf gesamtstädtische Netzfunktionen. Die größten Chancen liegen zweifellos in der Qualifizierung der öffentlichen Räume – der Fluss kann als Rückgrat der städtischen Freiraumstruktur gestärkt, neue Verweilräume und Wegeverbindungen können geschaffen werden.

Schon heute reiht sich eine Vielzahl von Projekten entlang des Flusses – von dem neuen Fahrradweg zwischen Neuenheim und Ziegelhausen über die Umgestaltung des nördlichen Neckarufers bis hin zu den projektierten Lichtgestaltungen im Bereich der Alten Brücke und an

den Neckarwiesen. Auch das Verhältnis von Universität und Flussumfer wird sich verändern. Diese Bausteine müssen als »Perlenkette« aufeinander abgestimmt werden, um ein Gesamtbild zu konturieren. Vorhandene landschaftlich-räumliche Qualitäten können dabei verstärkt oder auch korrigiert werden. Während sich das südliche Ufer heute als urbane, »harte« Kante präsentiert, ist das nördliche Ufer eher durch Eigenschaften wie weich, grün, landschaftlich gekennzeichnet. Die verschiedenen Teilbereiche des Flussumfers in der Stadt gilt es entsprechend der unterschiedlichen Nutzer- und Zielgruppen zu profilieren – die Vielfalt der Räume bietet ein breites Angebot für ganz unterschiedliche Funktionen und Atmosphären.

Wenn das Bild von »Heidelberg am Neckar« eine Lage am Rande eines Flusses suggeriert, so gilt es dieses Bild zu präzisieren: In Heidelberg formuliert der Fluss die »Mitte der Stadt«. Einerseits trennt er sie so in zwei Teile, gleichzeitig prägt und verbindet er aber beide Seiten in hohem Maße.



01 // Lage des Planungsgebietes in der Stadt



02 // Geschichte und Zukunft _ Geltungsbereich der Gesamtanlagenschutzsatzung



03 // Verkehr _ Geplanter Tunnelverlauf



04 // Schifffahrt _ Anlegestellen entlang des Ufers und Schleuse



05 // Landschaftsbild Freiraum _ zwei unterschiedliche Seiten



06 // Projekte _ Der Fluss als Rückgrat/ Um- und Neuplanungen



07 // Zielgruppen und Nutzerprofil _ Vielfalt und Besonderheiten



Heidelberg • Stadt an den Fluss

DAS NECKARUFER IM STADTZENTRUM

Das Neckarufer im Stadtzentrum

10

Bei näherer Betrachtung zeigt sich, dass der Bereich »Neckarufer Altstadt« keineswegs so homogen ist wie er zunächst erscheint. Bereits in der historischen Stadtansicht wird dies deutlich – bastionsartige Vorlagerungen und Schwemmland wechseln sich ab. Wo für die Entladung der Schiffe und die Nutzung der Wasserkraft der Fluss in die Stadt gelenkt wurde, verwischt die klare Kante.

Auch heute ergeben sich unterschiedliche Lesarten für das Ufer. Es bildet einerseits eine harte Stadtkante, die aber durch die Sonderelemente Bastion und Neckarlauer konterkariert wird. Die auf den ersten Blick als weitgehend eben wahrgenommene Uferstraße entpuppt sich als Berg-und-Tal-Bahn mit bis zu acht Metern Höhenunterschied. Das Ufer kann sowohl als durchgängiger linearer Raum betrachtet werden wie als Abfolge von Plätzen. Die Grünplanung unterstreicht die sequentielle Lesart, wenn die Plätze durch besondere Gestaltungs-

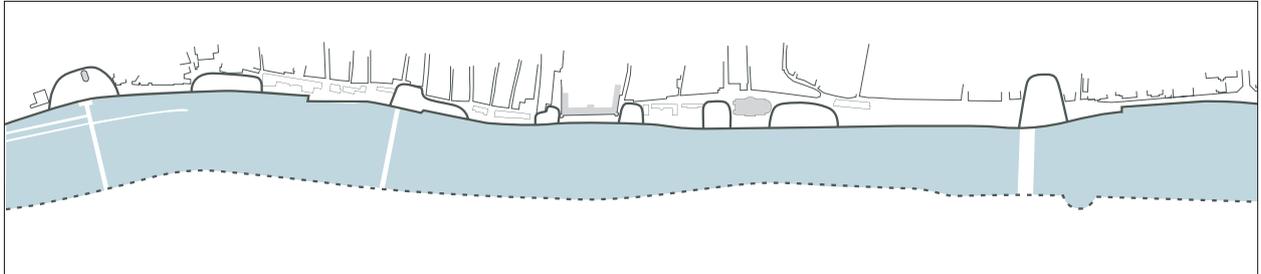
themen akzentuiert werden. Die Blockrandstruktur bildet eine kontinuierliche Häuserkante, die aber durch »Monolithe« wie den Marstall oder die Stadthalle unterbrochen wird. Selbst der Fluss variiert – seine Breite liegt zwischen 115 und 185 Metern.

Diese Ambivalenzen gilt es im Zuge der weiteren Freiraumplanung zu bewerten und zu deuten. Dabei sind die »Begabungen« eines Ortes herauszuarbeiten und möglichst optimal zu nutzen – wo kommt man gut ans Wasser, wo ist eine exponierte Lage über dem Wasser, welche Möglichkeiten ergeben sich aus den angelagerten Nutzungen?

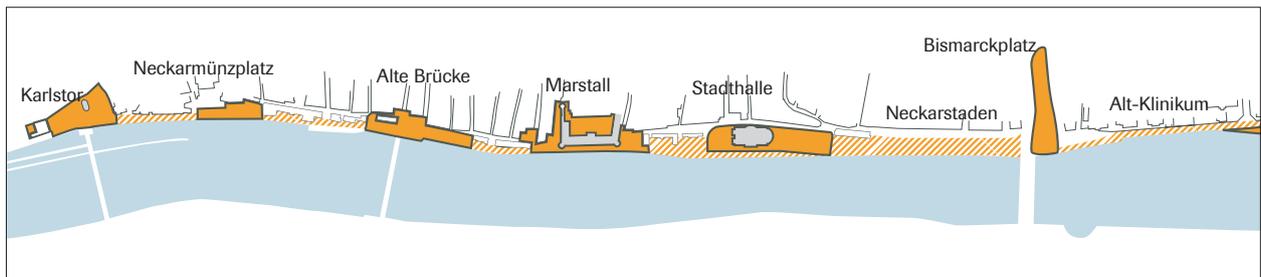
Im Zuge der hier vorgelegten Machbarkeitsstudie werden acht Sequenzen gebildet, die abschnittsweise nach ähnlichem Muster bezüglich ihrer Ausgangslage und Entwicklungspotenziale analysiert werden.



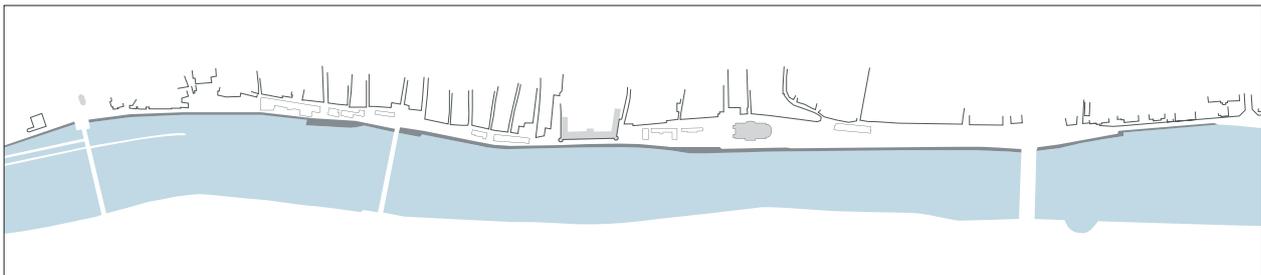
01 // Stadtansicht Merian von 1620



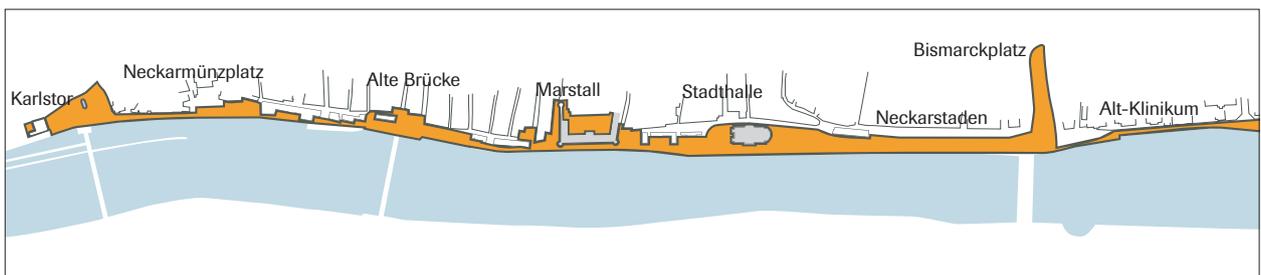
02 // Schemaskizze Flusskante und Freiraumtaschen _ Am Ufer liegen immer wieder einzelne Plätze und Grünanlagen.



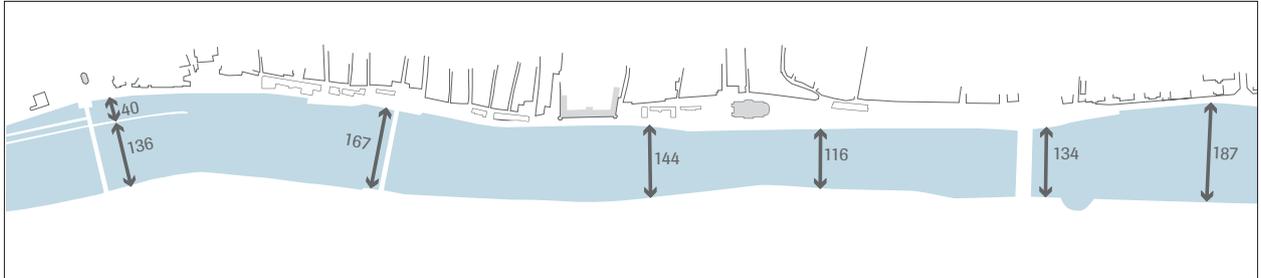
03 // Lesart 1 _ Der Raum entlang des Flusses als eine Abfolge von Plätzen



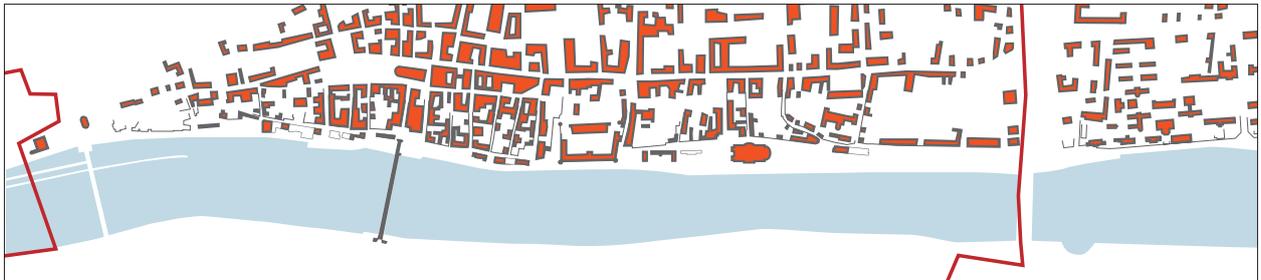
04 // Schemaskizze harte Flusskante _ Während die Bebauungskante vor und zurück springt, bildet die Kaimauer eine durchgängige Kante.



05 // Lesart 2 _ Der Uferraum als kontinuierlicher Gesamttraum

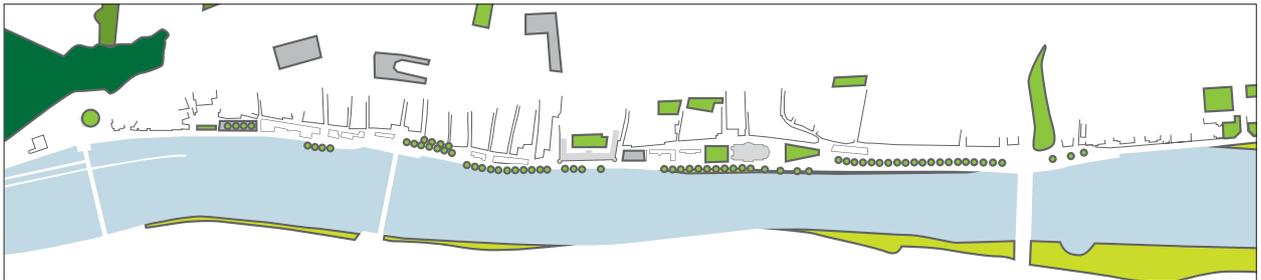


06 // Flussbreite _ Die Breite des Flussbettes variiert zwischen 115 und 190 Meter.



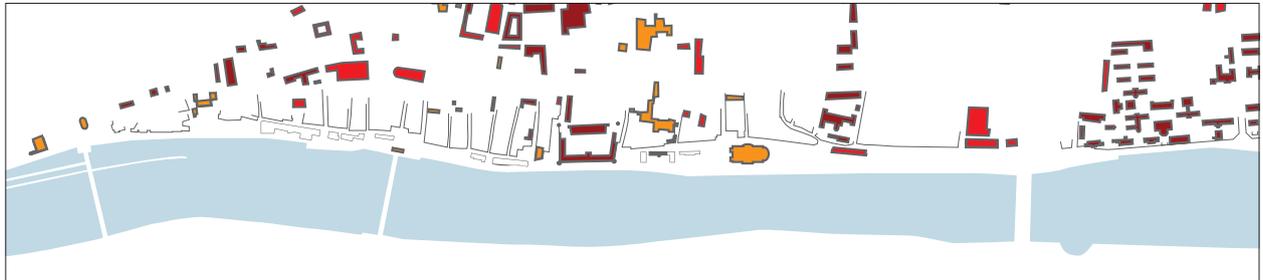
07 // Denkmalschutz _ In Umfeld des Ufers befinden sich eine Vielzahl von Denkmälern.

Gesamtanlagenschutzbereich
 Denkmalschutz



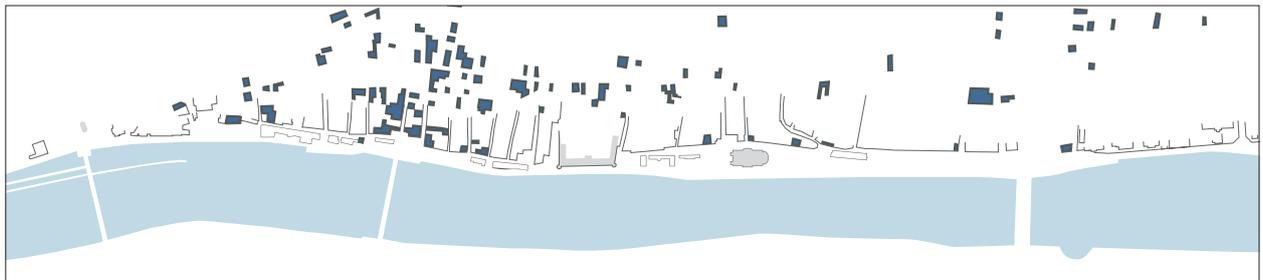
08 // Grünstruktur _ Platzartige Grünanlagen und lineare Grünelemente wechseln sich ab entlang des Ufers.

harter Platz Freifläche
 grüner Platz Wald



09 // Öffentliche Gebäude _ prägen das Nutzungsprofil der künftigen Promenade entscheidend mit.

■ Kultur ■ Universität
■ Gemeinbedarf



10 // Gastronomie und Hotels (im EG) _ deutliche Konzentration von touristischer Infrastruktur im Bereich der Alten Brücke.

■ Gastronomie



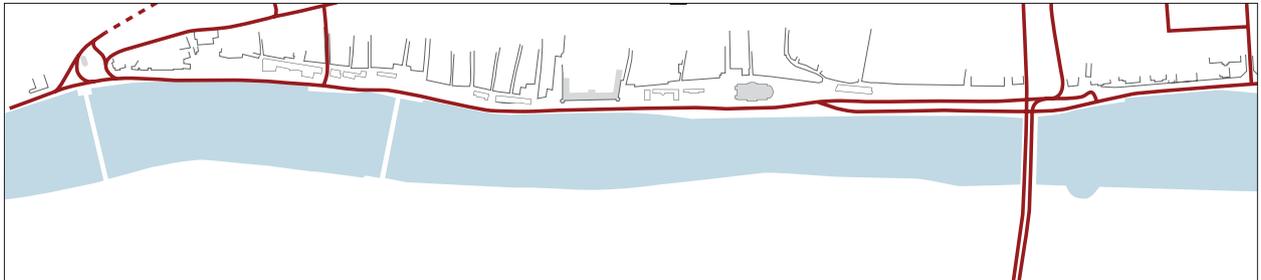
11 // Wohnen (im EG) _ Die Wohnnutzung in der Altstadt reicht oft bis ins Erdgeschoss – auch am Neckarufer.

■ Wohnen

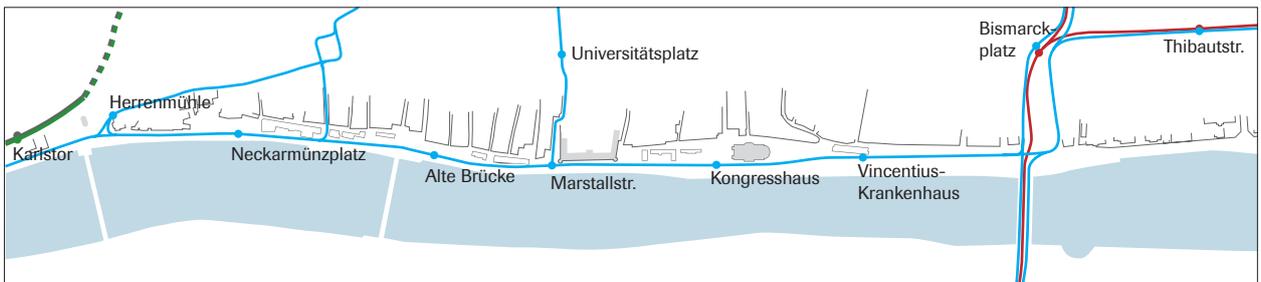


12 // Nutzungsmix _ Die Altstadt kennzeichnet eine breite Nutzungsmischung.

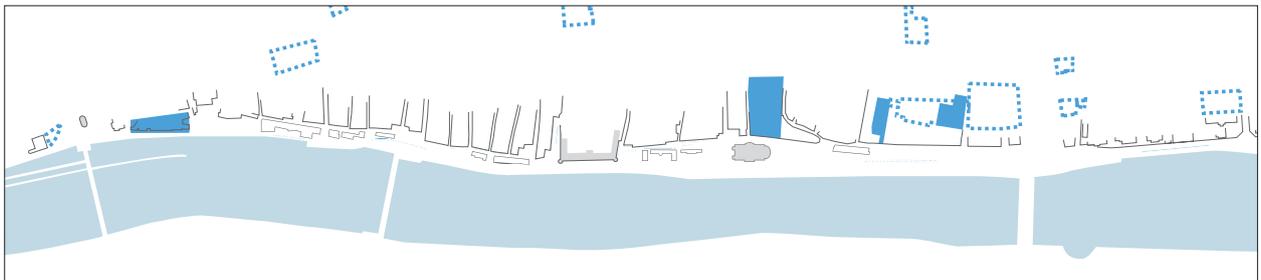
■ Wohnen ■ Kultur ■ Universität
■ Einzelhandel ■ Gemeinbedarf ■ Gastronomie



13 // MIV _ Die B37 am Neckarufer ist eine der zentralen Verkehrsadern der Stadt.



14 // ÖPNV _ Der Öffentliche Personennahverkehr erschließt über das Neckarufer weite Teile der Altstadt. ▬ Bus ▬ Straßenbahn



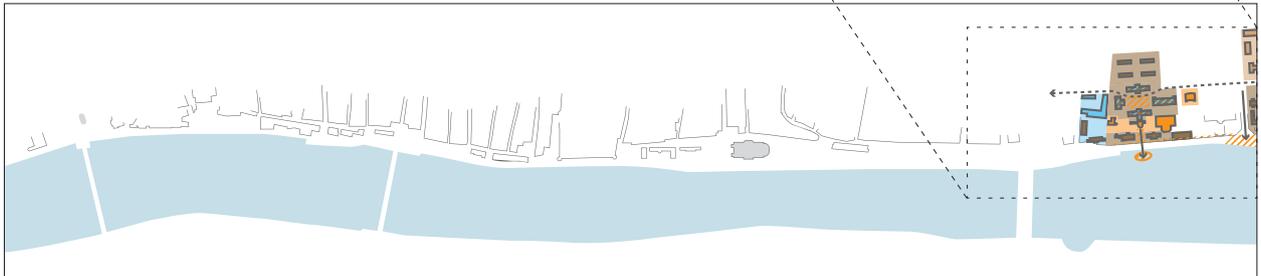
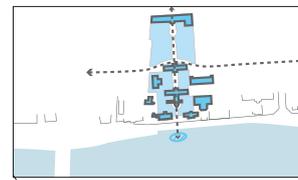
15 // Parkplätze und Tiefgaragen _ Bei der Umgestaltung müssen Fragen des Anwohnerparkens gerücksichtigt werden. ▭ Tiefgarage ▭ Parkplätze ▭ Parkgarage EG



16 // Anbindung Innenstadt _

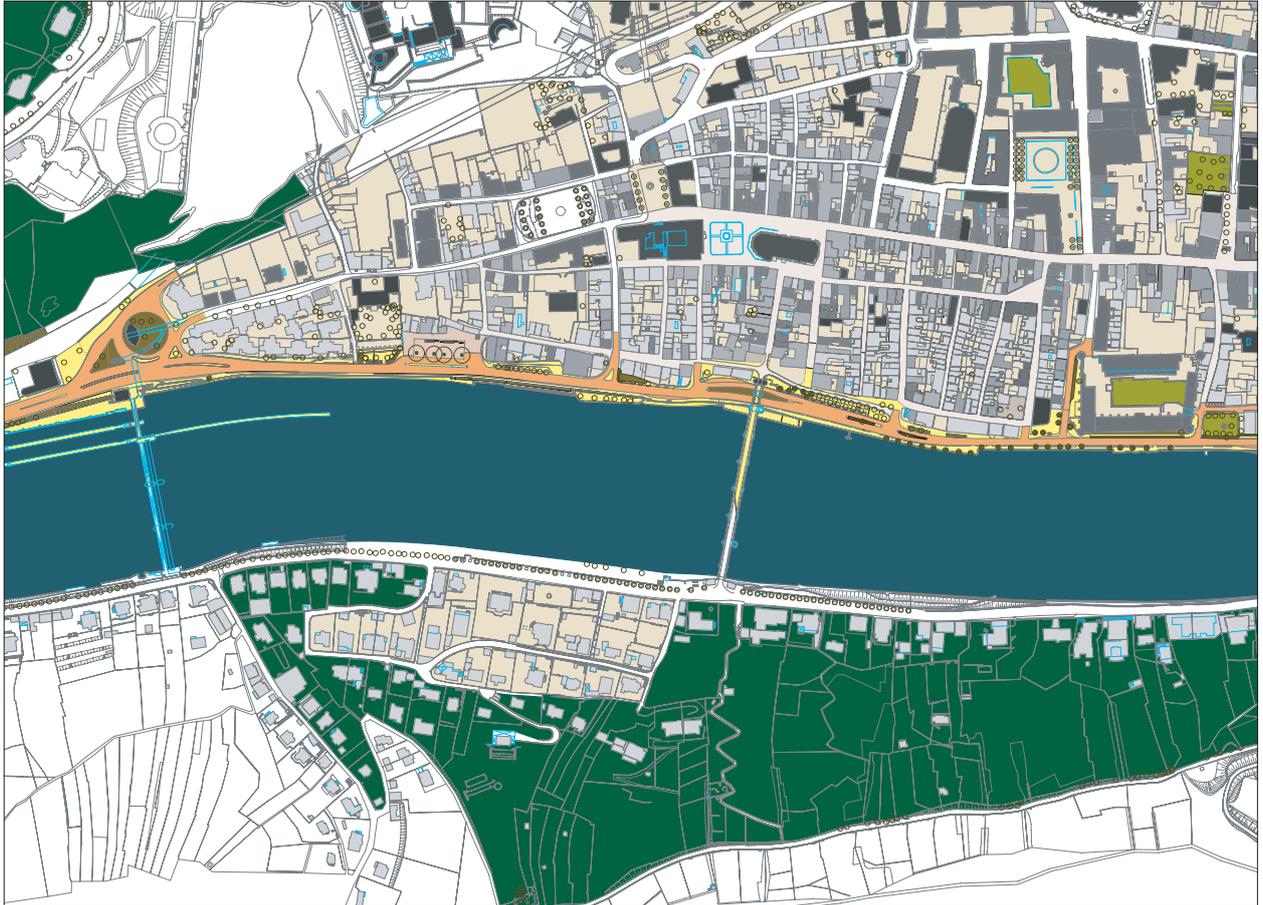
Zwischen Ufer und Altstadt bestehen vielfältige Wechselbeziehungen.

- | | | |
|--------------|----------------|--------|
| Kultur | Universität | Achsen |
| Gemeinbedarf | Touristen | Parken |
| Bootsanleger | Bushaltestelle | |
| Denkmal | Aussichtspunkt | |

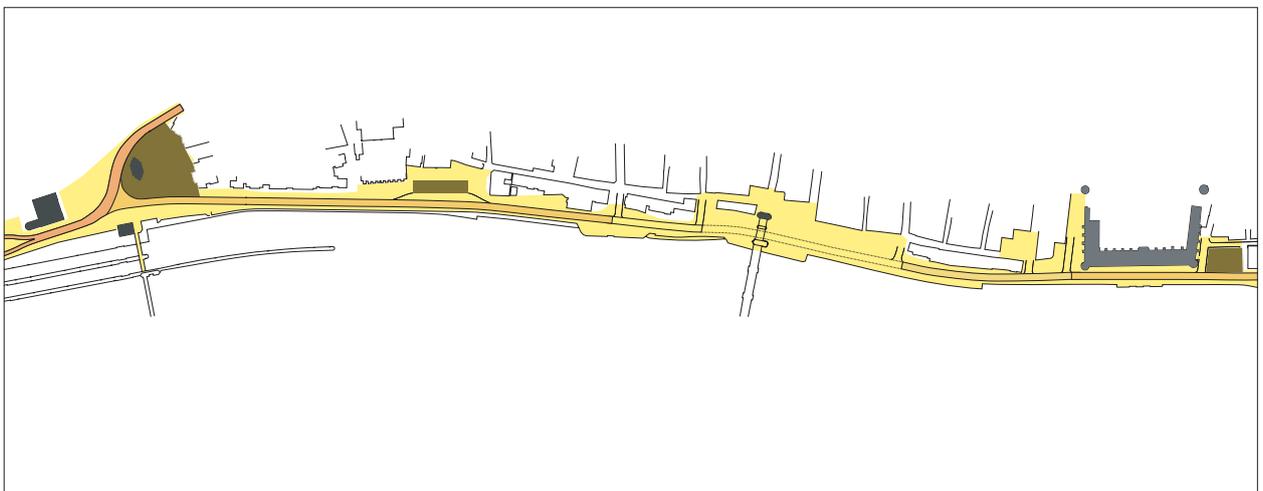


17 // Anbindung Bergheim (Alt-Klinikum), Variante Wohnen und Variante mit Einkaufszentrum _
 Das heute zum Neckar hin abgeriegelte Ensemble des Alt-Klinikums soll sich künftig zum Wasser hin öffnen.

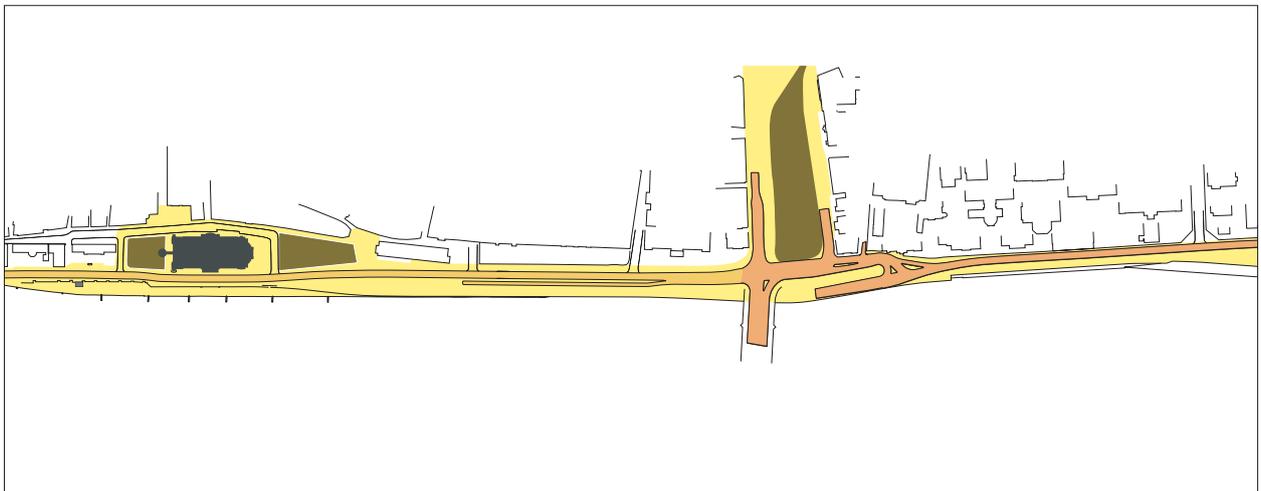
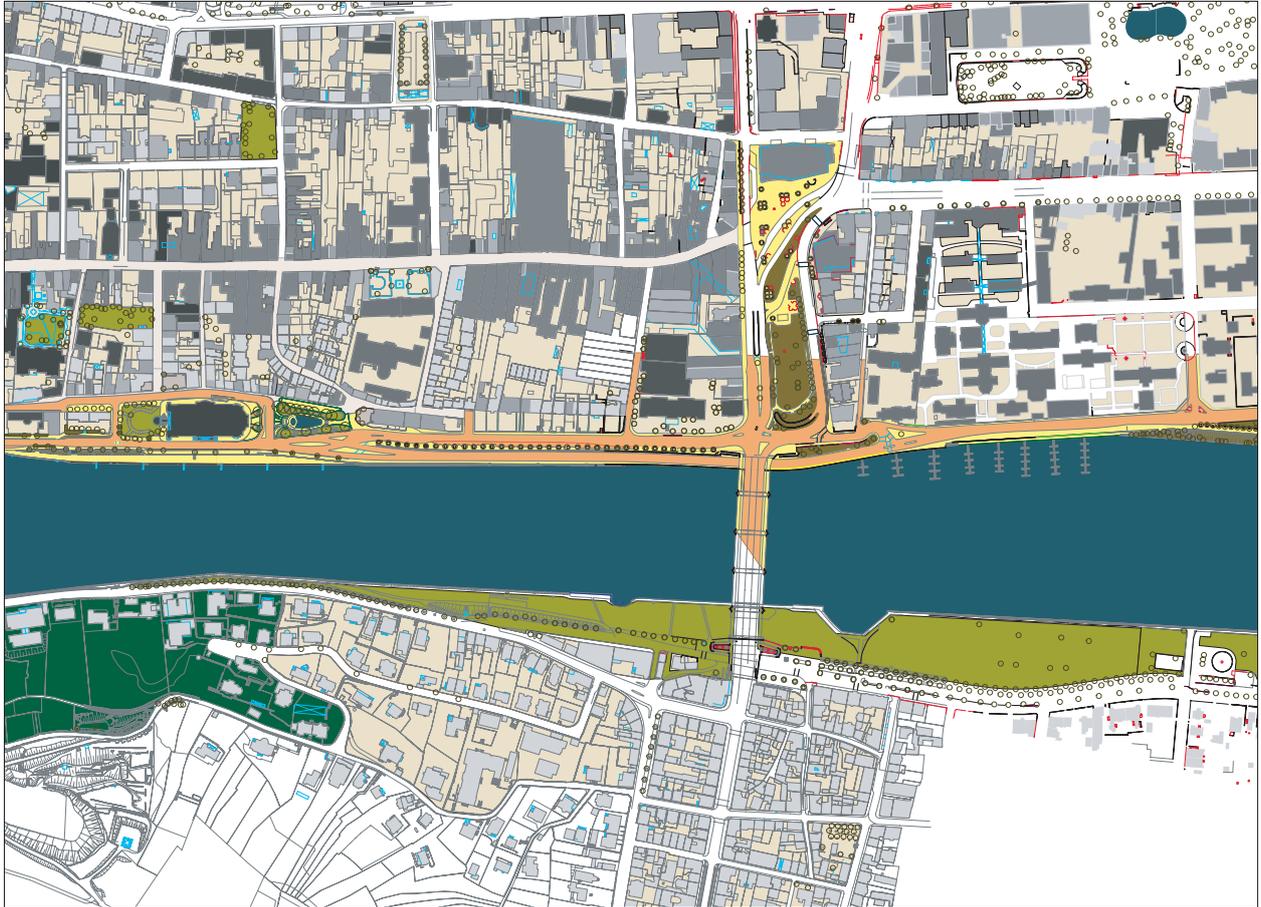
- | | |
|--------------|-------------|
| Kultur | Wohnen |
| Einzelhandel | Sen.-Wohnen |



18 // Bestandsplan _ In der Übersicht zeigt sich die Kleinteiligkeit der Altstadt und die Barrierewirkung der Bundesstraße am Ufer des Neckars.



19 // Konzeptskizze Neustrukturierung _ Durch die Untertunnelung verschwindet die Barriere der Bundesstraße, das Ufer wird frei zugänglich



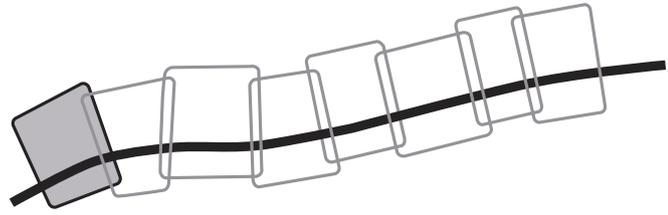
und zu einem selbstverständlichen Teil der Altstadt.

HEIDELBERG • STADT AN DEN FLUSS

Acht Sequenzen



- 01 Karlstor und Schleuse
- 02 Neckarmünzplatz und Bastion
- 03 Alte Brücke
- 04 Marstall
- 05 Stadthalle
- 06 Neckarstaden
- 07 Bismarckplatz und Theodor-Heuss-Brücke
- 08 Bereich Alt-Klinikum (Bergheim)



Sequenz 01

Karlstor • Schleuse



Sequenz 01

Karlstor • Schleuse

// Ausgangslage

22

Die östlichste Sequenz und gleichzeitig der Auftakt der Uferpromenade ist der Bereich Karlstor/Schleuse. Er ist geprägt durch drei Bausteine – die große Neckarschleuse, das historische Karlstor und die Kultureinrichtung Karlstorbahnhof. Das als Portal zur Stadt in Form eines römischen Triumphbogens 1781 entstandene Karlstor ist ebenso als Kulturdenkmal ausgewiesen wie die Schleuse Heidelberg, die vor etwa 80 Jahren nach den Planungen des Architekten Paul Bonatz errichtet und im Jahr 1929 eingeweiht wurde.

Der künftige Neckarufertunnel wird auf der Höhe des heutigen Busparkplatzes seine östliche Einfahrt haben. Damit eröffnen sich weit reichende Möglichkeiten, die räumliche Situation rund um das Karlstor neu zu ordnen.

Karlstor, Schleuse und Karlstorbahnhof liegen heute völlig isoliert voneinander und werden durch breite Verkehrsstrassen getrennt, die den Ort in hohem Maße prägen. Auch die Wohnanlage Am Hackteufel – als neuer Auftakt der östlichen Altstadt in den 1970er-Jahren entstanden – schottet weitgehend nach außen ab.

Wie in einem Nadelöhr bündelt sich am östlichen Eingang des Heidelberger Zentrums der gesamte aus- und einfallende Autoverkehr (von der B 37 und der Friedrich-Ebert-Anlage). Unmittelbar daneben am Fuße des Schlossberges liegen die Eisenbahngleise und die Nahverkehrshaltestelle Karlstor. Zwischen Uferkante und Berg bleiben an der räumlichen Engstelle Schlierbacher Landstraße nur 35 Meter. Das östliche Stadttor wird umströmt vom Autoverkehr und ihm fehlt die räumliche Anbindung an die Altstadt. Fast zwangsläufig orientiert sich auch die ansässige Kultureinrichtung in erster Linie nach innen – Freibereiche werden allein zum Parken verwendet. Das Betriebsgelände der Schleuse ist nicht öffentlich zugänglich und entsprechend ist auch eine Zugänglichkeit zum Wasser hin nicht gegeben – der Schleusenbetrieb lässt sich lediglich vom höher gelegenen Steg aus beobachten. Auch der Reisebusparkplatz hinter dem Karlstorbahnhof kann in seinem aktuellen Erscheinungsbild nicht zur Aufwertung der räumlichen Situation beitragen, die Einbindung des Nahverkehrshaltepunktes in das Fußwegenetz ist verbesserungsbedürftig.



01 // Schleuse, Karlstor und Wohnbebauung Am Hackteufel



02 // Nutzungen rund ums Karlstor



03 // Karlstor und Wohnbebauung Am Hackteufel



04 // Schleuse und Karlstor

Sequenz 01

Karlstor • Schleuse

// Analyse

24

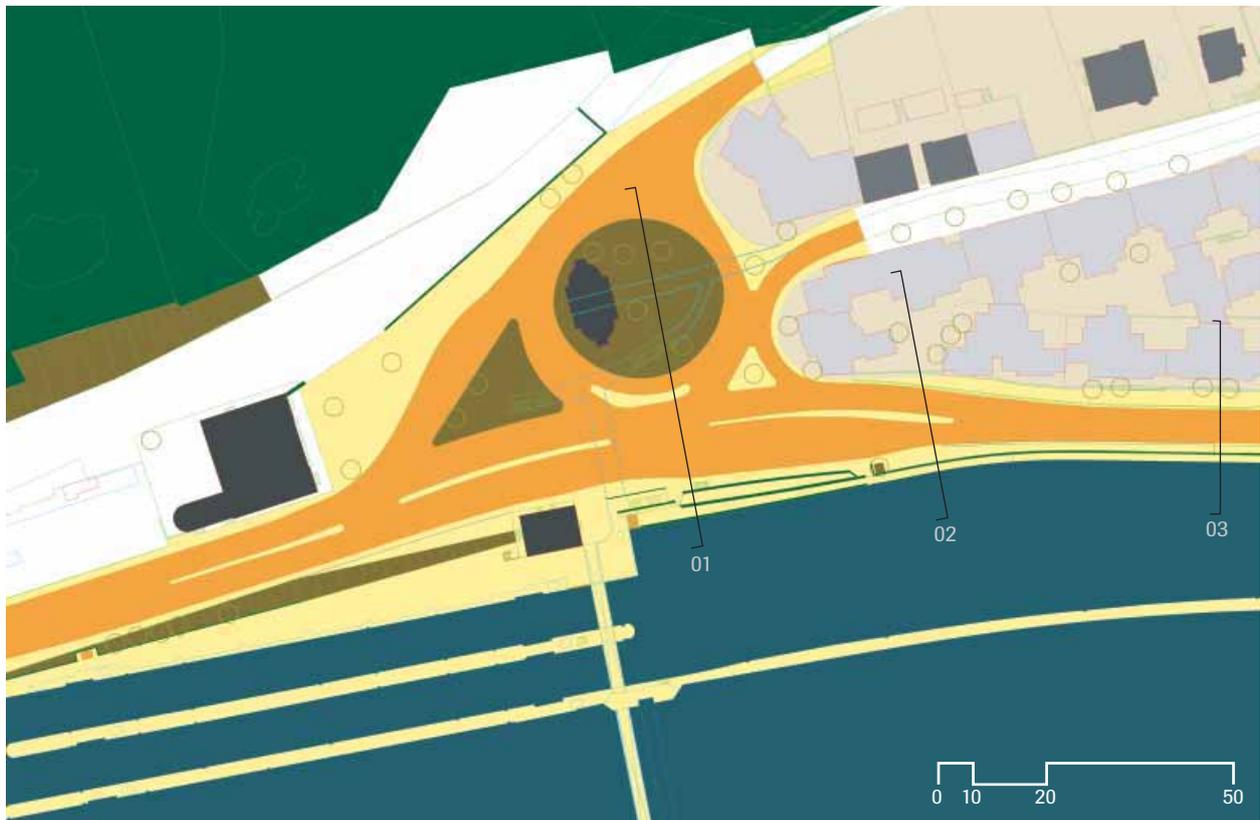
Im Bereich Karlstor verdichten sich Infrastrukturanforderungen in hohem Maße. In der Parallelität von Schiffsverkehr, Autoverkehr und Schienenverkehr ist das Karlstor in erster Linie Verkehrsdrehscheibe – und das Bild vom »Denkmal auf der Insel« versinnbildlicht die Isoliertheit und Introvertiertheit aller Nutzungen vor Ort.

Freiräume sind in erster Linie Abstandsflächen und in hohem Maße verkehrlich bestimmt: der Bahnsteig, der Busparkplatz, der Mitarbeiterparkplatz, das Schleusen-Betriebsgelände... – sie alle kennzeichnen heute den »Transitort« Karlstor.

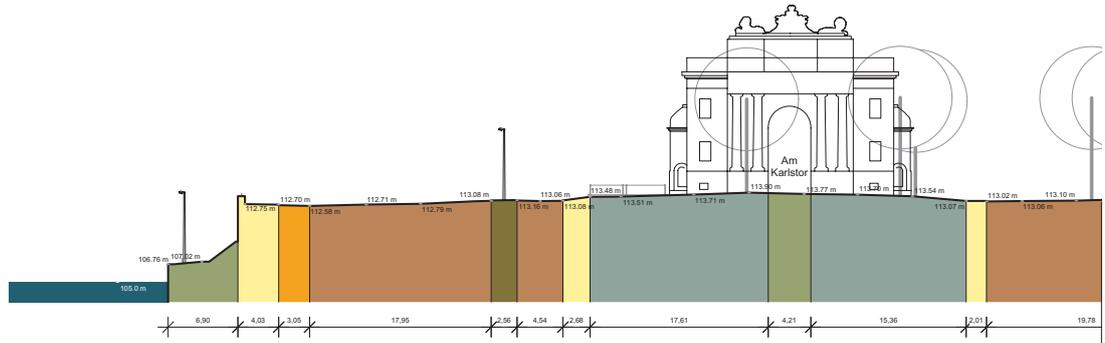
Bestehende Fußwege sind entsprechend geprägt durch Verkehrsüberwege oder gar Unterführungen. Die Anbindung an die Altstadt entlang des Flusses ist auf

ein Minimum reduziert: Der knapp drei Meter breite Gehweg muss von Radfahrern und Fußgängern gleichermaßen genutzt werden, was beständig zu gefährlichen Begegnungen führt. Der Steg über die Schleuse stellt eine wichtige Radwegeverbindung dar. Obwohl auch die Schleuse ein Kulturdenkmal ist und andernorts Anziehungspunkt für Zuschauer, verweilen nur wenige.

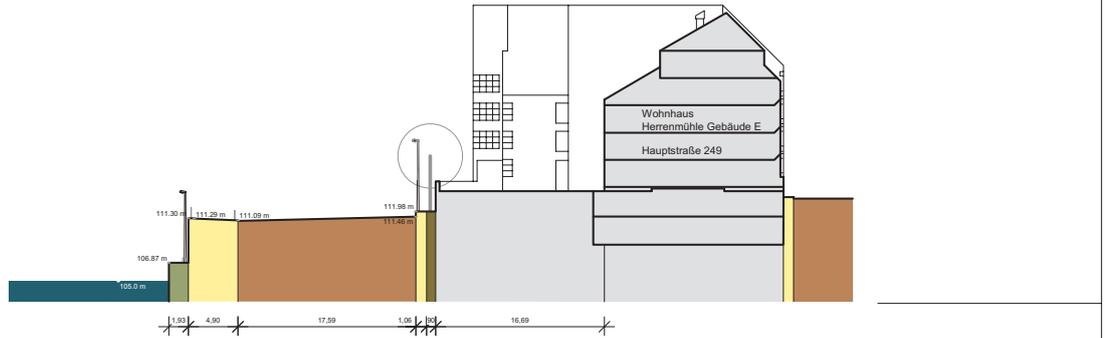
Trotz der historischen Bedeutung des Karlstors als östlicher Stadteingang, formuliert der Ort kein klares Bild – der räumliche Bezug zwischen dem Bauwerk und der Hauptstraße/Altstadt ist unzureichend. Den fragmentierten Nutzungen fehlt eine gemeinsame Basis.



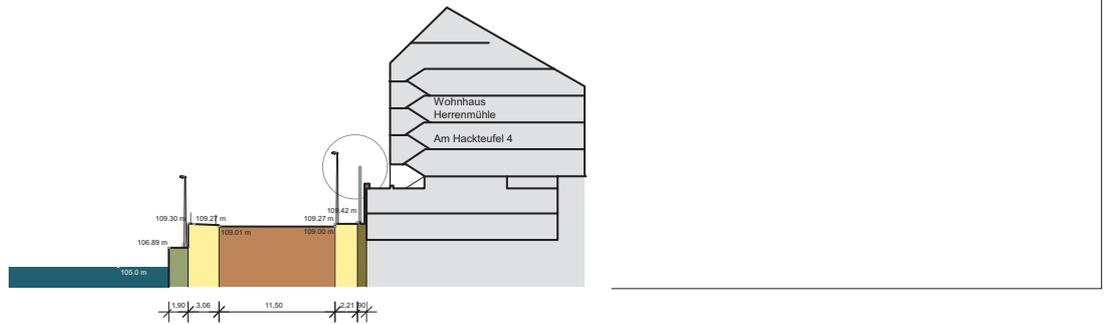
05 // Lageplan Karlstor/ Schleuse (Bestand)



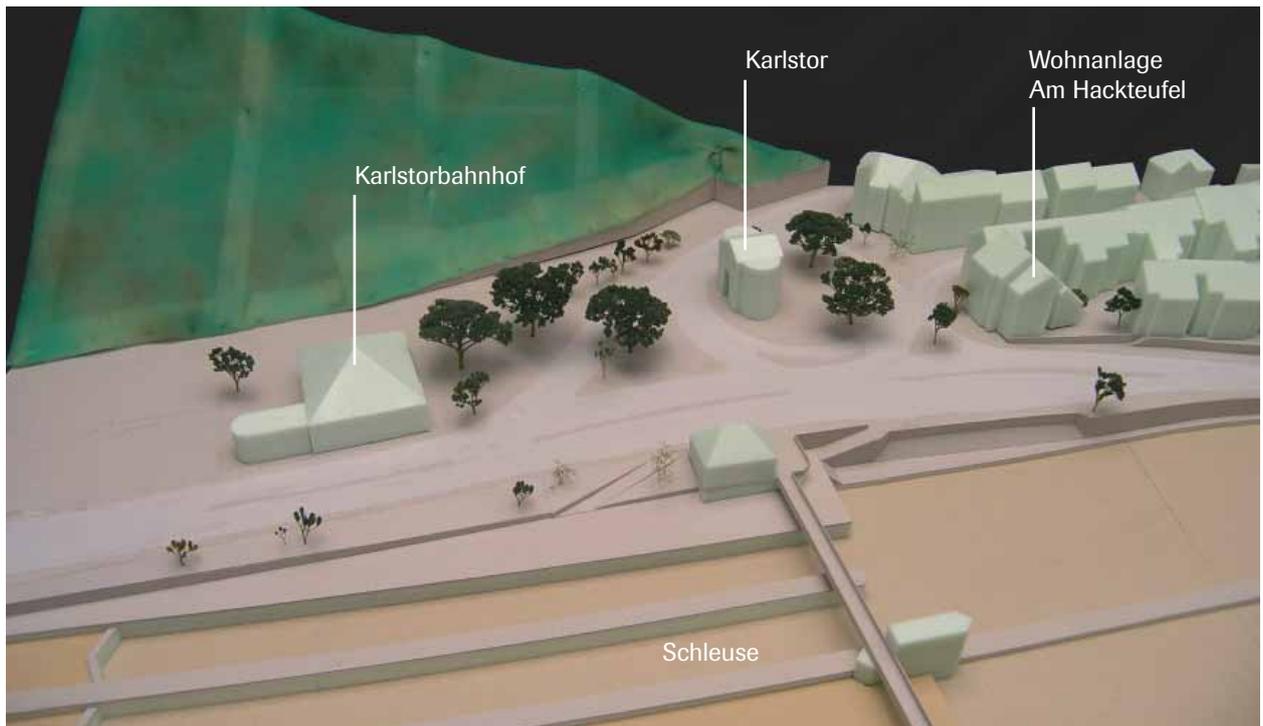
06 // Schnitt 01_Karlstor



07 // Schnitt 02_Wohnanlage Am Hackteufel



08 // Schnitt 03_Wohnanlage Am Hackteufel



09 // Modell Bestand

Sequenz 01

Karlstor • Schleuse

// Entwicklungspotenziale

26

Der Ufertunnel soll künftig östlich des Karlstorbahnhofes beginnen – der Tunnelein- bzw. -ausgang wird auf der Höhe des heutigen Busbahnhofes liegen. Mit der Neuordnung der Verkehrsbezüge und der Reduzierung der Verkehrsflächen eröffnen sich weit reichende Neugestaltungsoptionen für den Bereich Karlstor. Er bildet dann nicht nur den östlichen Stadteingang, sondern formuliert auch den Auftakt für die Neckarpromenade:

- Ein neuer Haltepunkt für Bus/Straßenbahn entsteht in Verlängerung des Tunnelmundes als Endhaltestelle unmittelbar am Karlstorbahnhof. Durch die Zusammenlegung ergeben sich neue Gestaltungsmöglichkeiten.
- Der Busparkplatz an dieser Stelle wird aufgelöst – statt dessen werden neue Aufstellflächen entlang der Schlierbacher Landstraße ausgewiesen.
- Für den Karlstorbahnhof gilt es zu prüfen, ob die Zugangssituation neu geordnet und durch die Umstrukturierung der Außenflächen eine stärkere öffentliche Präsenz der Kultureinrichtung erreicht

werden kann – nicht nur nach Osten, sondern auch nach Westen zum Karlstor hin; dort vergrößert sich die Freifläche nennenswert.

- Das Karlstor verliert seine Insellage und kann als Teil einer (teils begrünt) Freifläche wieder unmittelbar an die Altstadt angebunden werden. Der vorhandene Baubestand wird erhalten und gezielt ergänzt.
- Die Wohnanlage Am Hackteufel gewinnt durch die neuen Freiflächen und die reduzierten Immissionen durch den Verkehr entscheidend an Qualität.
- Der Fußgängerbereich vor der Schleuse kann erheblich aufgeweitet werden und ist bereits Teil der neuen Uferpromenade entlang des Flusses. Die Schleuse wird als Teil der Stadt erfahrbar und gewinnt an Attraktivität als Verweilort.
- Die Verkehrsbezüge werden klar priorisiert – die Hauptverkehrsströme verlaufen von der Schlierbacher Landstraße in die Friedrich-Ebert-Anlage, die neue Uferstraße wird zur untergeordneten Einmündung. Die Parkplätze werden neu geordnet.



10 // Modell Entwurfsskizze mit Grünanlage und Platz an der Schleuse



11 // Lesart 01 _ Ein kontinuierlicher Raum



12 // Lesart 02 _ Der große Platz



13 // Lesart 03 _ Uferpromenade und Grünanlage

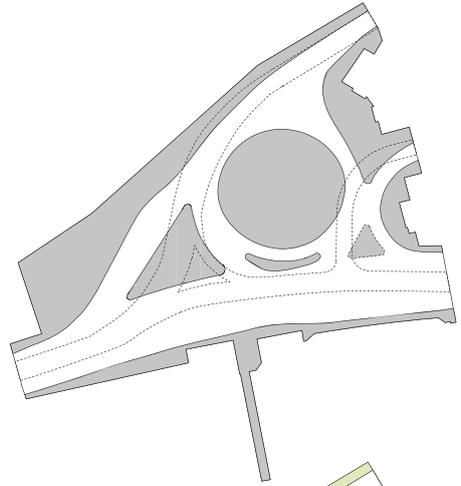
Sequenz 01

Karlstor • Schleuse

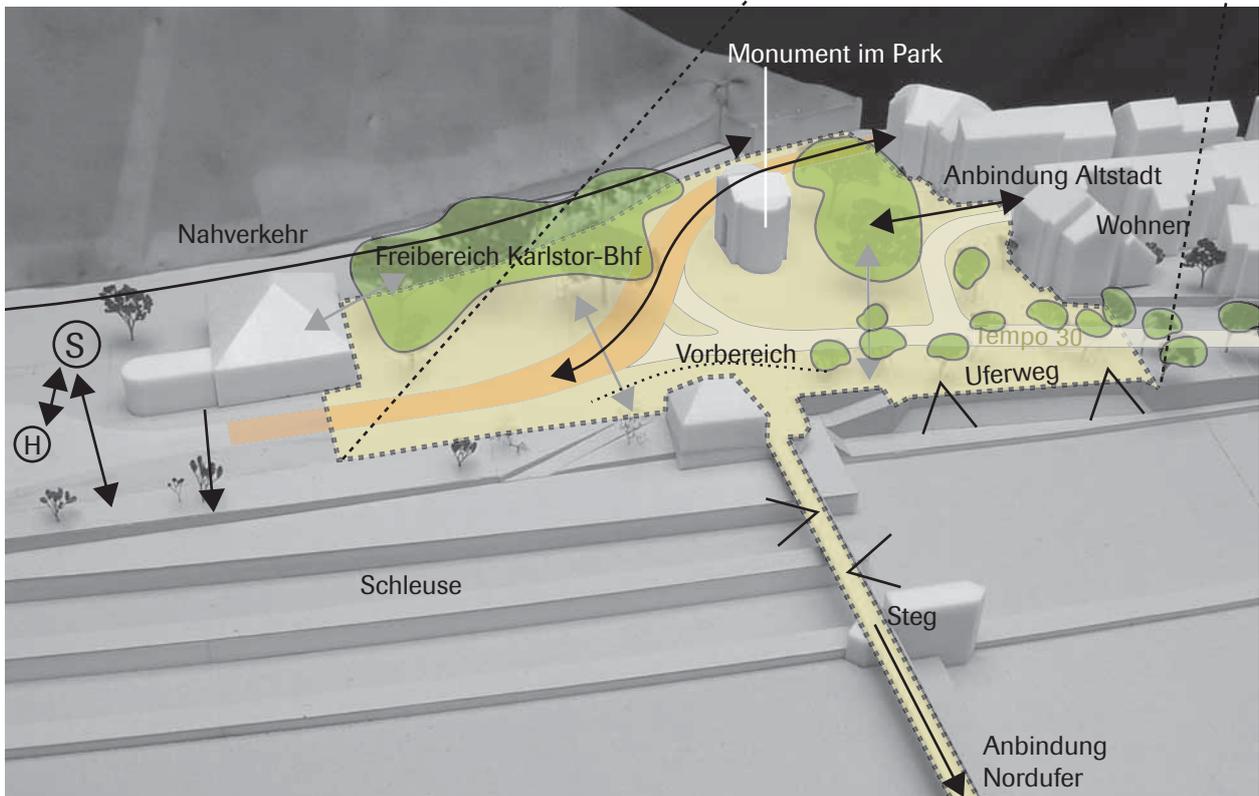
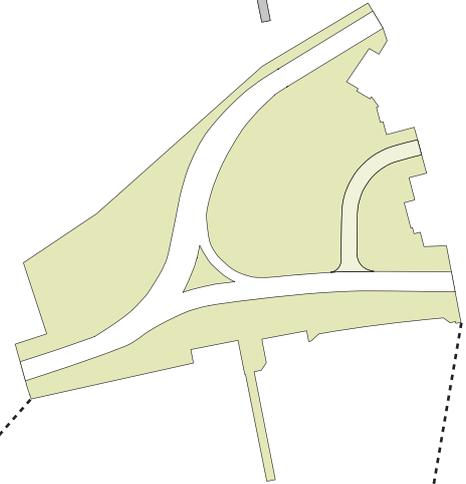
// Entwicklungspotenziale

28

... von 5.500 qm ...



... auf 9.900 qm ...
davon 2.700 qm Verkehrsfläche (11,2%)



14 // Potenzialskeizze



15 // Collage

Künftig gibt es einen Karlstor-Platz. Rund um das Tor formuliert sich ein neuer städtischen Raum, der das Kulturdenkmal ein- und an die Altstadt anbindet. Eine abgestimmte Platzgestaltung schafft über Bäume, Möblierung, Lichtgestaltung und Belag erstmals ein räumliches Kontinuum, das den Auftakt für die Neckarpromenade bietet. Der Wehrsteg über die Schleuse wird als »Plattform am Wasser« in die Platzgestaltung eingebunden. Durch den aufgeweiteten Fußgängerbereich vor dem Schleusenhaus ergibt sich eine attraktive Umlenk-situation. Die Tunnelöffnung wird gemeinsam mit der Straßenbahnhaltstelle als Gesamtheit gestaltet. Mit dem Wegfall des Busparkplatzes kann das räumliche Umfeld zwischen S-Bahn-Haltestepunkt und Kulturinstitution neu strukturiert werden.

REFERENZEN _ Gesamtstädtische Strategien Düsseldorf _ Ufertunnel

30

»Düsseldorf – kehrt zurück an den Rhein«



aus Broschüre
Stadt an den Fluss – Referenzprojekte



Rheinuferpromenade, Düsseldorf



Luftbild, Düsseldorf



Altstadt - Tenhalle, Düsseldorf



Torhaus, Düsseldorf

REFERENZEN _ Planungsthemen

Freizeit am Ufer _ Berlin • Heidelberg • Rotterdam • Basel

»Fluss – Baden«



aus Broschüre
Stadt an den Fluss – Referenzprojekte



Flussbad in der Spree, Berlin



Flussbad in der Spree, Berlin



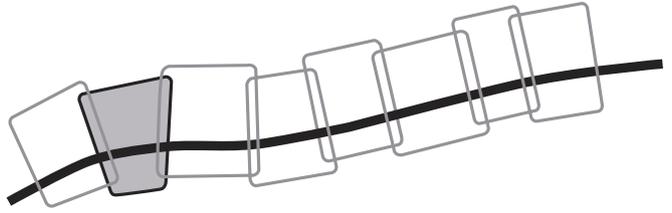
Neckarschwimmbad Heidelberg



Flussbad Rotterdam



Flussbad Basel



Sequenz 02

Herrenmühle • Neckarmünzplatz • Bastion



Sequenz 02

Herrenmühle • Neckarmünzplatz • Bastion

// Ausgangslage

34

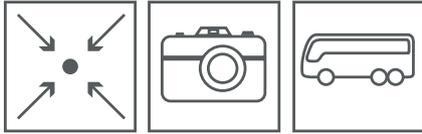
Der Uferabschnitt Herrenmühle/Neckarmünzplatz/Bastion ist geprägt durch den in der Mitte liegenden Neckarmünzplatz. Als zentraler Bushaltepunkt fungiert er für viele Touristen als »Tor zur Stadt«.

Die angrenzende Bebauung ist vielfältig. Im Bereich der alten Herrenmühle liegt die nach außen weitgehend abgeschottete Wohnbebauung »Am Hackteufel«. Sie erhebt sich um ein Geschoss über die Uferstraße. Angrenzend findet sich das Völkerkundemuseum. Es orientiert sich zur Hauptstraße; zum Neckar hin grenzt ein rückwärtiger Garten an. Rund um den Neckarmünzplatz und zwischen Leyer- und Mönchgasse finden sich vorwiegend Wohnhäuser, die im Erdgeschoss teils mit Dienstleistungsangeboten und Gastronomie belegt sind. Die Wohnhäuser an der Oberen Neckarstraße sind vom Ufer durch eine Grünanlage getrennt.

Der Neckarmünzplatz ist heute in zwei Bereiche unterteilt – den eigentlichen Platz mit Bushaltepunkt unter den großen Bäumen und einen an das Völkerkundemuseum angrenzenden Bereich, der mit seinen Sitzbänken und Blumenbeeten eine ganz andere Formensprache spricht als der städtische Platz nebenan. Die Bastion hebt sich als Sonderelement vom restlichen Uferbereich ab – sie ist das Rudiment der alten Mühle am Neckar und schafft mit ihren großen Bäumen eine »Grüne Kanzel« über dem Wasser. Der Uferbereich am Neckar ist von der Bundesstraße dominiert; sie lässt nur wenig Raum für Fußgänger und Radfahrer. Unmittelbar am Neckarmünzplatz beginnt etwa zwei Meter unter Straßenniveau der Schleusenbereich – an einem schmalen Betonkai können hier Schiffe festmachen, bevor sie in die Schleuse einfahren. Die höher gelegene Wohnsiedlung »Am Hackteufel« verfügt auf Straßenniveau lediglich über eine Tiefgarage; die Bebauung schottet sich damit deutlich zur Straße hin ab.



01 // Wohnbebauung Am Hackteufel, Völkerkundemuseum, Neckarmünzplatz und Bastion



02 // Unterschiedliche Randnutzungen um den Platz (EG)



03 // Situation Herrenmühle/ Am Hackteufel



04 // Situation Neckarmünzplatz

Sequenz 02

Herrenmühle • Neckarmünzplatz • Bastion

// Analyse

36

Die fußläufige Verbindung zwischen Bushaltepunkt und Altstadt ist zweifellos die wichtigste Wegebeziehung im Bereich Neckarmünzplatz. Touristen wählen dabei meist den Weg durch die Altstadt statt am Wasser entlang – zu unattraktiv ist die Uferkante. Entsprechend liegt die Bastion isoliert und wird umspült vom Autoverkehr.

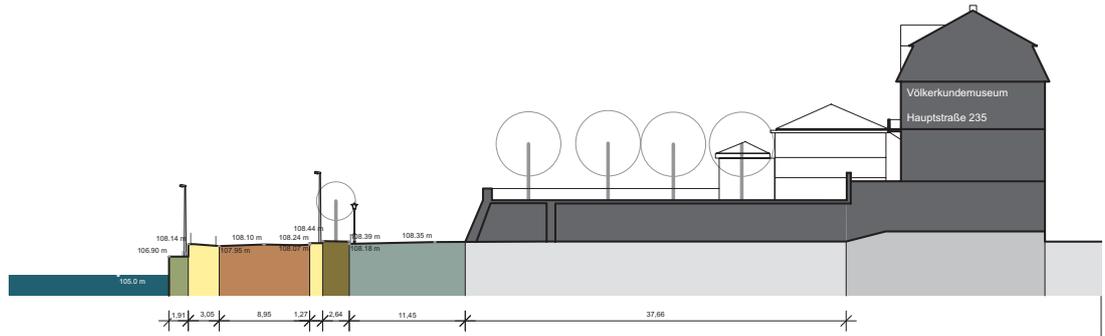
Die Verbindung zwischen Neckarmünzplatz und Karlstor ist auf zwei Wegen möglich. Fußgängerbereiche am Flußufer sind heute auf ein Minimum reduziert, Fußgänger und Radfahrer behindern sich wechselseitig, die Situation ist unbefriedigend und unattraktiv. Der auf der Ebene der Wohnhäuser angebotene Fußweg ist als öffentliche Verbindung ungeeignet, weil er trotz seiner erhöhten Lage räumlich separiert verläuft.

Die Geländeschnitte belegen die ganz unterschiedlichen räumlichen Situationen – ablesbar am Höhenversatz zur Wohnbebauung »Am Hackteufel«, der fast ebenen Topographie am Neckarmünzplatz und der über Straßenniveau erhobenen Bastion.

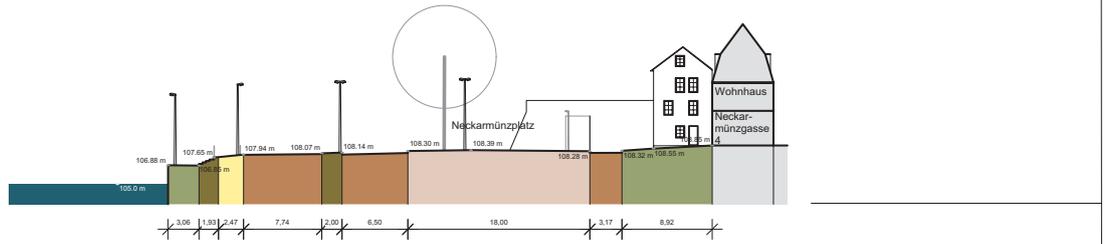
Zwischen Uferstraße und Neckarmünzplatz sind heute Hochwasserschutzmaßnahmen (mobile Leichtmetallschutzwände) integriert, die es auch im weiteren Planungsverlauf zu beachten gilt. Für Busse, die vom Karlstor her kommen, muss auch künftig eine Wendemöglichkeit angeboten werden, um auf den Platz einzufahren.



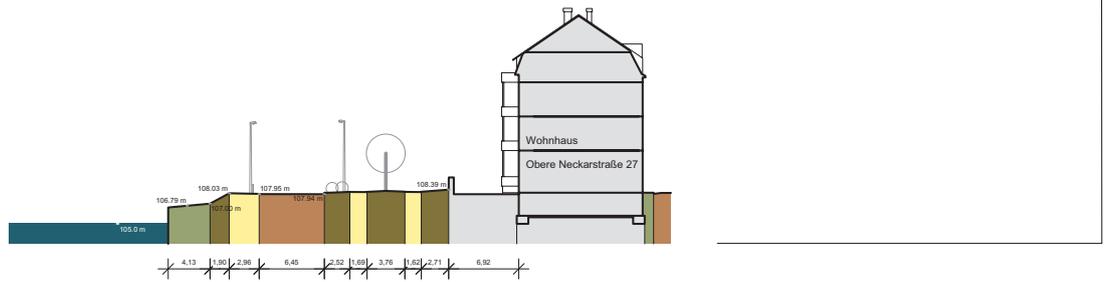
05 // Lageplan Neckarmünzplatz (Bestand)



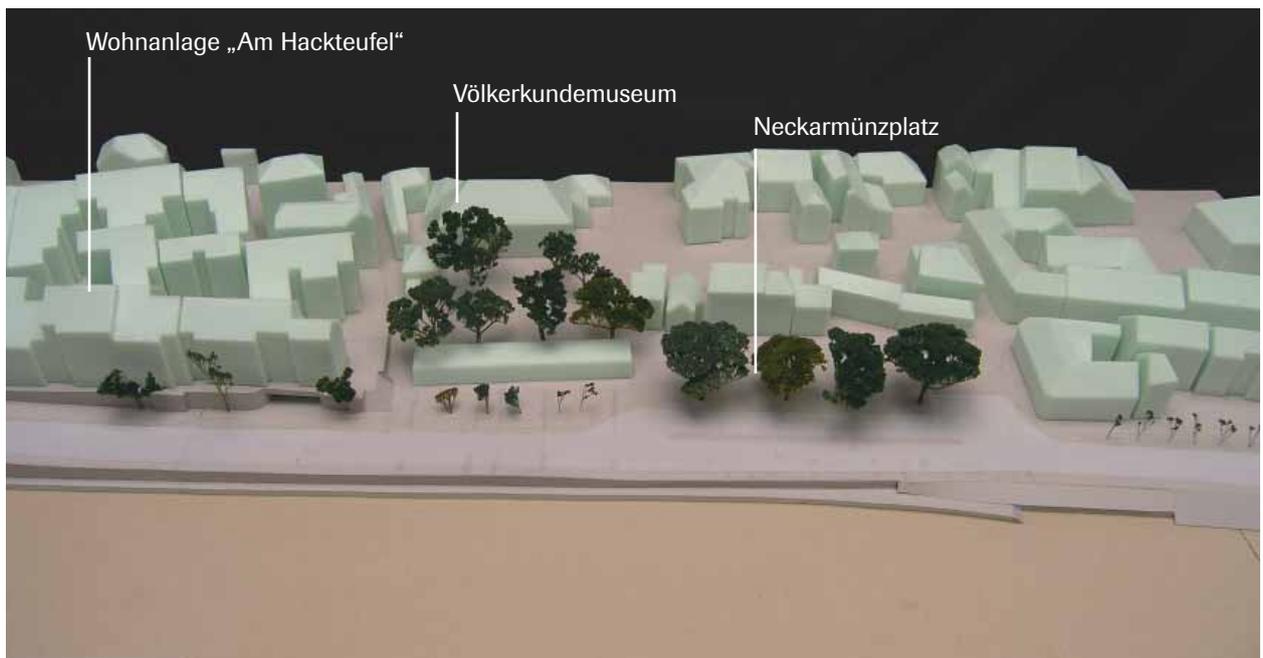
06 // Schnitt 01 _ Völkerkundemuseum



07 // Schnitt 02 _ Neckarmünzplatz



08 // Schnitt 03 _ Obere Neckarstraße



09 // Modell Bestand

Sequenz 02

Herrenmühle • Neckarmünzplatz • Bastion

// Entwicklungspotenziale

38

Je nach Lesart ergeben sich unterschiedliche Interpretationsmöglichkeiten für die öffentlichen Räume rund um den Neckarmünzplatz:

- Die Unterscheidung in Uferzone und Platz wird auch künftig aufrechterhalten – im Sinne eines kontinuierlichen Raumes entlang des Wassers und eines dahinter liegenden Platzes.
- Der Platz wird bis zum Wasser vorgezogen und als eine Einheit betrachtet.
- Die Gesamtfläche wird einheitlich gestaltet als Kontinuum.

Durch das veränderte Verkehrsaufkommen im Bereich Herrenmühle kann der Straßenquerschnitt von derzeit 11,5 Meter auf ca. 6,5 Meter reduziert werden – damit ergeben sich im bestehenden Querschnitt (16,7 Meter) neue Freiflächen für Fußgänger und Radfahrer (ca. 10 Meter).

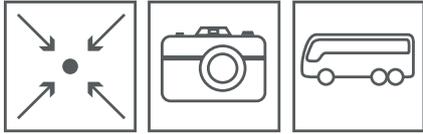
Es wird grundsätzlich empfohlen, den Neckarmünzplatz als Gesamtheit zu behandeln und die Unterteilung in zwei Bereiche aufzuheben. Eine Öffnung des Völkerkundemuseums und eine Orientierung zum Neckar hin wären wünschenswert.

Trotz der Umgestaltung der Neckarufers erscheint ein Verbleib des Reisebusterminals an dieser Stelle sinnvoll. Auf Grundlage der Erfahrungen der letzten Jahre sind die Infrastrukturanforderungen allerdings zu prüfen (Wartemöglichkeiten, Versorgung, Information). Angesichts von Größe und Bewuchs des Platzes wurde die Option der Errichtung einer Tiefgarage an dieser Stelle nicht weiterverfolgt.

Wenn die Bastion nicht mehr von der Innenstadt durch die vielbefahrende Straße getrennt ist, entsteht hier ohne viel Zutun ein attraktiver Aufenthaltsort.



10 // Entwurfsmodell Neckarmünzplatz



11 // Schnittstelle und Intarsien



12 // Der Große Platz



13 // Grünstrukturen

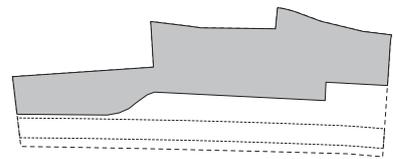
Sequenz 02

Herrenmühle • Neckarmünzplatz • Bastion

// Entwicklungspotenziale

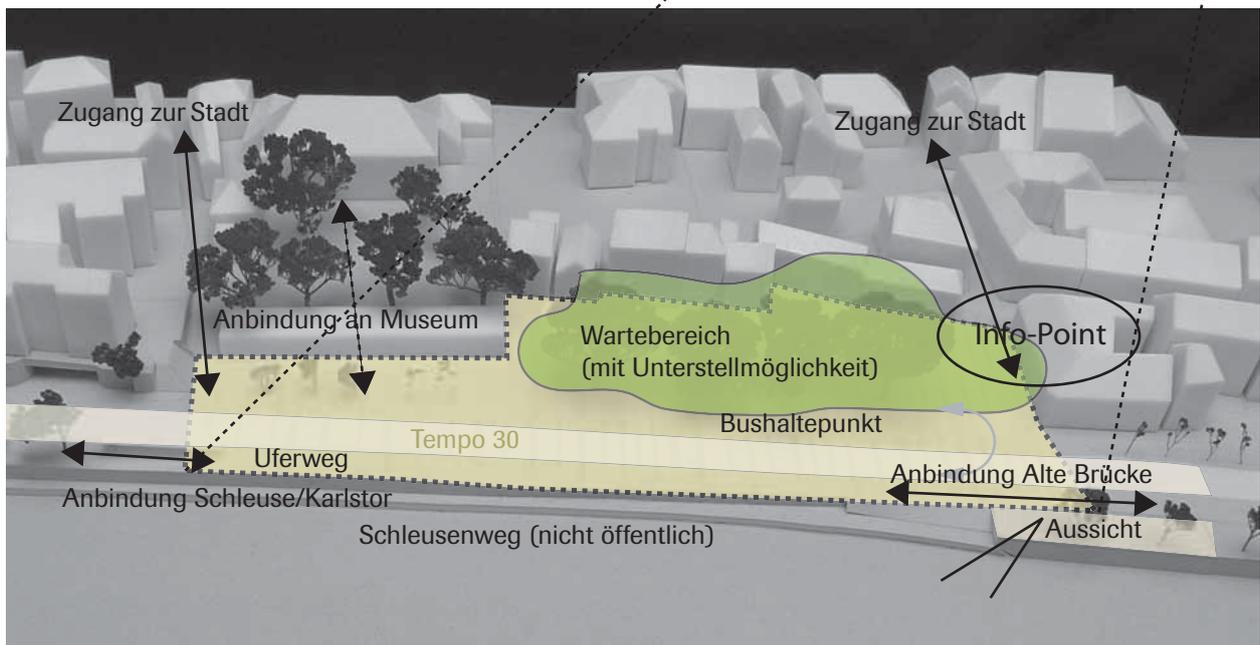
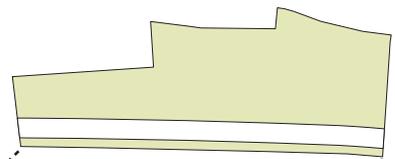
40

... von 2.700 qm ...

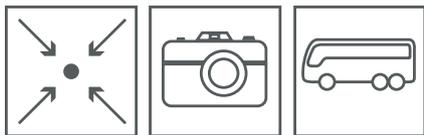


... auf 4.950 qm ...

davon Verkehrsfläche: 900 qm (18,0 %)



14 // Potenzialskeizze



15 // Collage

Mit der Umgestaltung des Neckarmünzplatzes wird ein neuer Bezug zwischen Stadt und Wasser hergestellt. Das geht einher mit einem Maßstabssprung – aus den zwei Plätzen und der Straße wird ein großer Platz, in den die Straße (Tempo 30) eingebunden ist. Die Anforderungen für den Bushaltepunkt sind integriert in die Gesamtgestaltung – ein attraktives Entrée unter Bäumen erwartet die Besucher. Für Wartende werden neue Aufenthaltsqualitäten und -möglichkeiten geschaffen. Touristikin-formation, Cafés und Museum geben dem Platz wichtige Impulse. Möblierung und Beleuchtung weisen den Platz als Teil der Neckarpromenade aus. Durch die Aufwertung des Uferbereichs an der Herrenmühle wird auch der innerstädtische Wohnstandort maßgeblich gestärkt.

REFERENZEN >>> Gesamtstädtische Strategien Saarbrücken _ Ufertunnel

42

»Saarbrücken, Stadtmitte an den Fluss«



aus Broschüre
Stadt an den Fluss – Referenzprojekte



REFERENZEN >>> Planungsthemen

Freiraum am Ufer _ Biel • Lyon • Konstanz • Zürich

»Oberflächen«



aus Broschüre
Stadt an den Fluss – Referenzprojekte



Biel, Seebad



Lyon, Altstadtufer



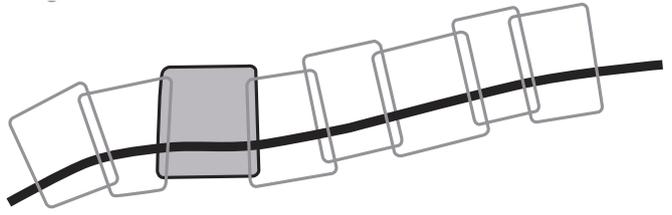
Konstanz, Seepromenade mit Bootsanleger



Zürich Ufergestaltung beim Theater an der Sihl

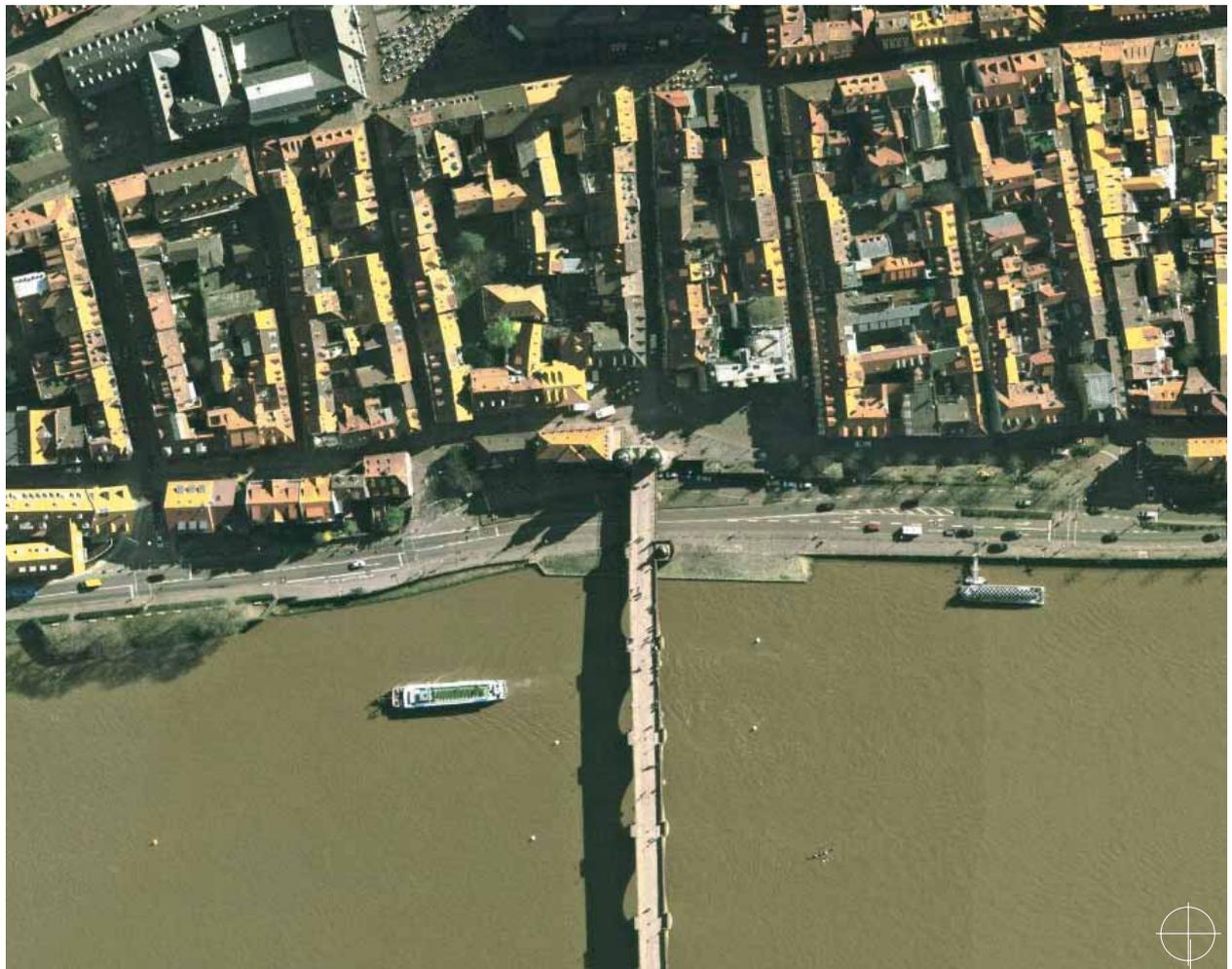


Zürich Ufergestaltung Wiepkingerpark an der Limmat



Sequenz 03

Alte Brücke



Sequenz 03

Alte Brücke

// Ausgangslage

46

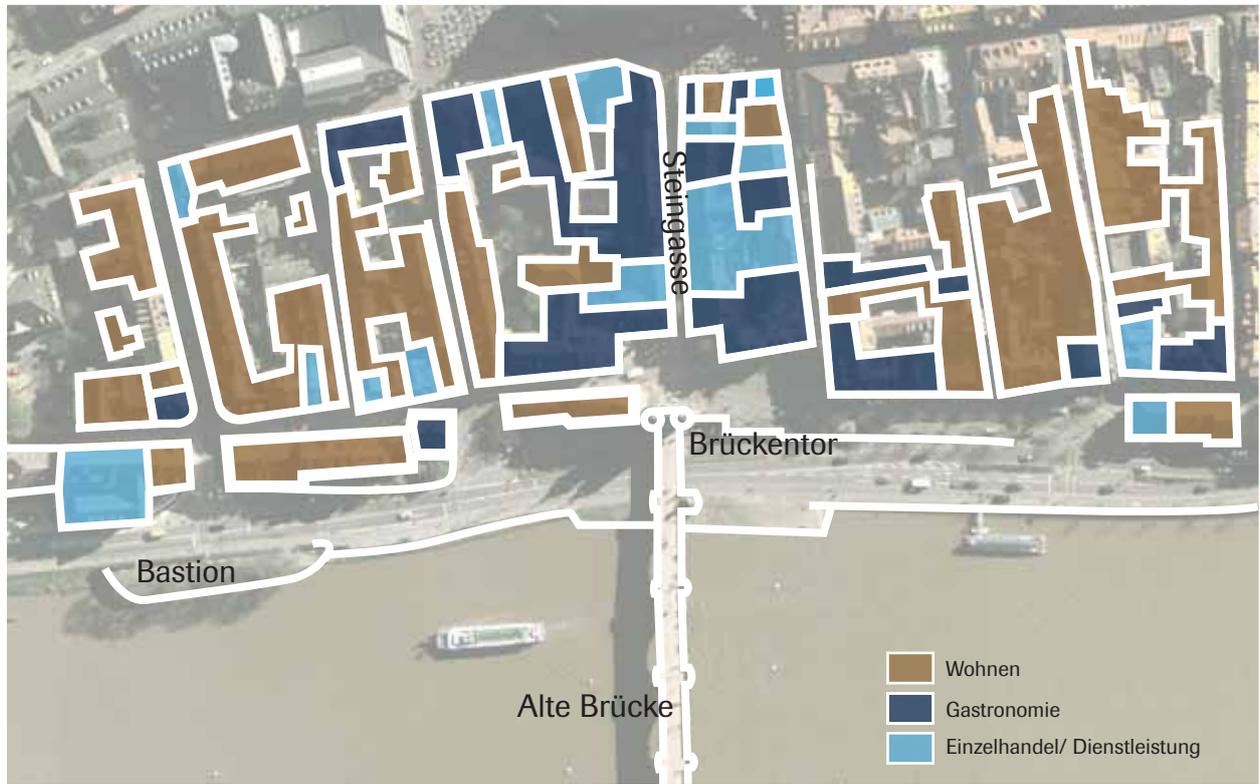
Die Alte Brücke ist eine der wichtigsten Sehenswürdigkeiten Heidelbergs – entsprechend groß ist die Anziehungskraft des Ortes für Besucher der Stadt. Kaum ein anderes Bild prägt das Image der Stadt so wie der Blick von der Alten Brücke auf das Schloss.

Die Karl-Theodor-Brücke wurde 1788 gebaut und erhielt ihre heutige Form durch den Wiederaufbau nach dem Krieg 1947. Entgegen der historischen Situation bildet sich heute westlich des Brückentores ein erhöhter Platz mit freiem Blick auf den Neckar. Östlich schließt ein Wohngebäude an. Im unmittelbaren Umfeld finden sich eine Vielzahl von Hotels, Restaurants und Cafés, während in den angrenzenden Altstadtblöcken die Wohnnutzung dominiert. Öffentliche Nutzungen fehlen.

Der Ort ist geprägt durch eine räumliche Zweiteilung – es gibt ein »Oben« und ein »Unten«. Der Höhenunterschied beträgt bis zu fünf Meter. Obwohl der Bereich »Am Brückentor« und der Platz an der Steingasse fast ausschließlich von Fußgängern genutzt werden, sind hier Fahr- und Gehweg durch Poller separiert. Unterhalb des Brückenkopfes dominiert die Bundesstraße, zur Brückenmauer hin sind in einer Anliegerstraße circa 15 Parkplätze angeordnet. In dem reinen Verkehrsraum fehlt jegliche Aufenthaltsqualität, ein Zugang zum Wasser ist nicht vorgesehen – mit Ausnahme des Anlegers für das Solarboot. Während der obere Bereich oft überfüllt ist, liegt der untere Bereich meist verlassen da. Auch die Grünplanung verstärkt die Trennung zwischen beiden Bereichen mit einer Baumreihe entlang der Mauerkante.



01 // Neckarufer im Bereich Alte Brücke



02 // Nutzungsverteilung in den umgebenden Blöcken (EG)



03 // Alte Brücke mit Brückentor



04 // Platz am Brückentor

Sequenz 03

Alte Brücke

// Analyse

48

Die Verbindung zwischen Marktplatz und Alter Brücke über die Steingasse ist eine der hochfrequentiertesten touristischen Wegstrecken in der Stadt. Nach der Verweilstation am Brückentor führt der Weg meist auf die Brücke selbst, um von dort den Blick zurück auf das Schloss zu genießen.

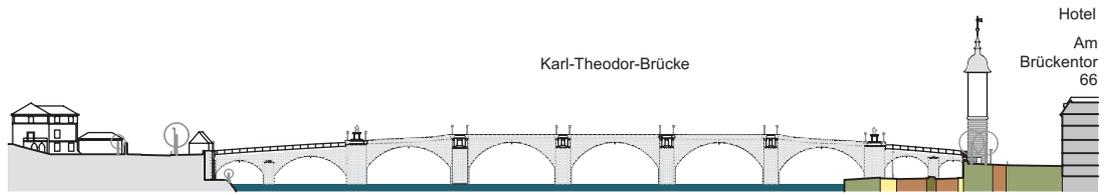
Die Brücke ist aber auch eine wichtige Radwegeverbindung zwischen nördlichem und südlichem Ufer. Fußgängerbeziehungen bestehen in erster Linie quer zum Fluss. Aufgrund der Unattraktivität des Uferbereichs bewegen sich Fußgänger auf ihren Wegen parallel zum Fluss oft im Bereich der Bebauung (Lauerstraße und Obere Neckarstraße). Die Zugänglichkeit zum Wasser ist durch die Bundesstraße sehr stark eingeschränkt.

In den Geländeschnitten wird die starke Terrassierung des Geländes ablesbar. Die Brückenmauer wurde in den 1960er Jahren erhöht, um besser vor Hochwasser zu schützen. Heute ist der untere Bereich an der Alten Brücke immer einer der ersten, der bei ansteigendem Neckar überflutet ist.

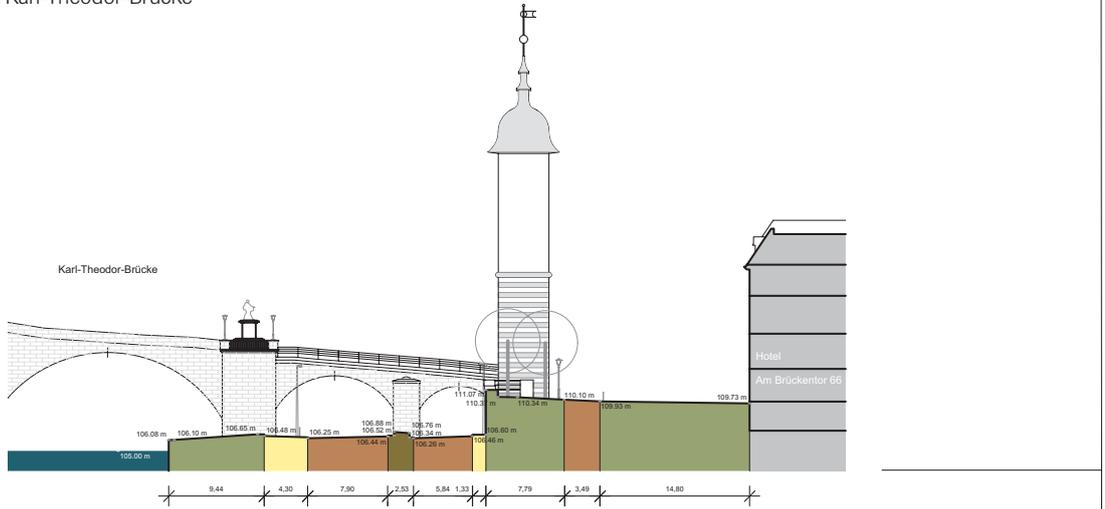
Aufgrund des reduzierten Fließquerschnitts durch die Brücke werden Einbauten ins Wasser an dieser Stelle vom Wasser- und Schifffahrtsamt als sehr kritisch betrachtet.



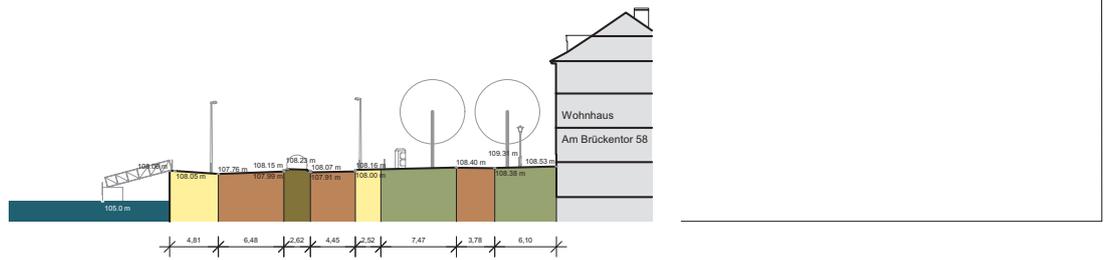
05 // Lageplan Bestand



06 // Schnitt 01 _ Karl-Theodor-Brücke



07 // Schnitt 02 _ Platz an der Alten Brücke



08 // Schnitt 03 _ Wohnbebauung Am Brückentor



09 // Modell Bestand

Sequenz 03

Alte Brücke

// Entwicklungspotenziale

50

Der öffentliche Raum um die Alte Brücke soll künftig als Fußgängerbereich ausgebildet werden - nur Anwohnern und dem öffentlichen Personennahverkehr wird eine Durchfahrt eingeräumt. Damit ergeben sich weit reichende Umgestaltungsmöglichkeiten: ein direkter Zugang zum Fluss kann geschaffen und die kategoriale Trennung von oben und unten überwunden werden.

Unterschiedliche Entwicklungsmodelle sind denkbar:

- Entlang des Wassers wird ein durchgängiger Raum geschaffen. Die bestehende Plattform unter der Brücke wird als neuer öffentlicher Ort unmittelbar am Wasser etabliert.
- »Oben« und »Unten« werden verzahnt.
- Beide Bereiche werden als Einheit verstanden und durchgängig gestaltet. Die Trennung durch die Brückenmauer und der Höhenversatz von fast fünf Metern kann durch eine Terrassierung überwunden werden.

Alle Optionen erfordern die Schaffung von neuen Aufenthaltsbereichen und Nutzungsangeboten im Freiraum. Ebenso muss die Grünplanung überdacht werden. Zweifellos wird die Alte Brücke auch in Zukunft eine hohe Attraktivität für Besucher der Stadt haben – ihre Imagewirkung ist enorm. Inwieweit neben dem touristischen Fokus bei einer Neuausrichtung auch Angebote für die Bewohner der Stadt gemacht werden können, muss geprüft werden.



10 // Entwurfsmodell



11 // Schnittstelle und Intarsien



12 // Die Verschränkung von »Oben« und »Unten«



13 // Ein großer Platz als Einheit

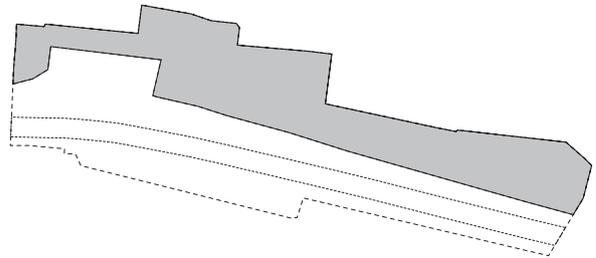
Sequenz 03

Alte Brücke

// Entwicklungspotenziale

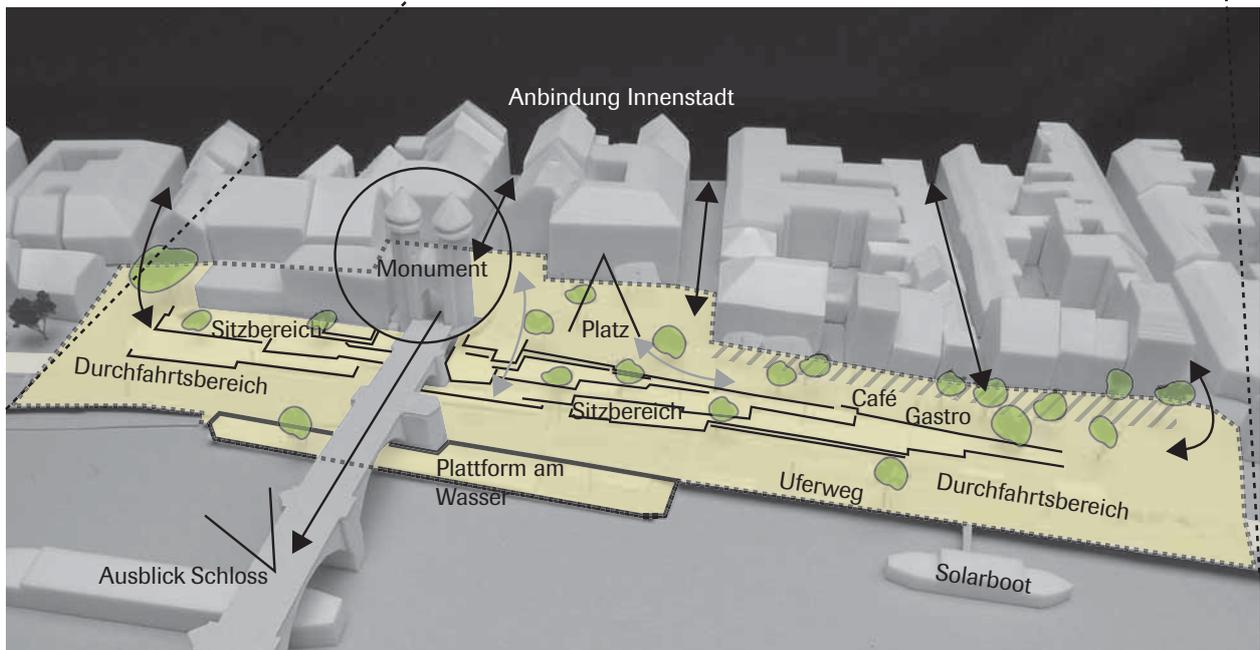
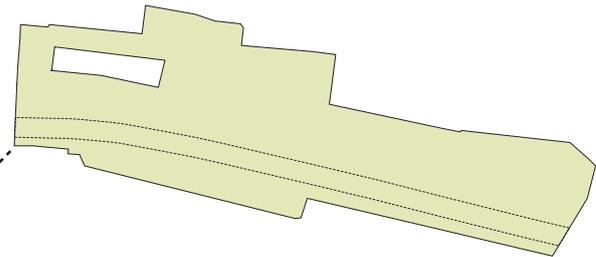
52

... von 4.150 qm ...



... auf 8.950 qm ...

davon 1.350 qm Verkehrsfläche (15,4 %)



14 // Potenzialskizze



15 // Collage

Die harte Kante, der Geländeversprung von fünf Metern, ist verschwunden. Plattformen führen von oben hinab zum Bereich am Wasser. Bäume verteilen sich über den gesamten Platz, der mit einem einheitlichen Belag ausgestattet und jetzt Fußgängerzone ist. Lediglich Straßenbahn/Bus und einige Anwohner mit ihren Fahrzeugen kreuzen. Die alte Straße ist aus dem Bild verschwunden. Von der Heiliggeistkirche kommend geht man jetzt gerne bis zum Neckar hinunter auf die kleine Plattform unter der Brücke, wo man unmittelbar am Fluss ist.

REFERENZEN >>> Gesamtstädtische Strategien Hamburg _ Öffentliche Räume

54

»Jungfernstieg – Stadtsalon am Wasser«



aus Broschüre
Stadt an den Fluss – Referenzprojekte



Jungfernstieg, Hamburg



Jungfernstieg, Hamburg



Jungfernstieg, Hamburg

REFERENZEN >>> Planungsthemen

Kultur am Ufer _ Ludwigshafen • Potsdam • Alpsee • Heilbronn

»Veranstaltungen – Am und auf dem Fluss«



aus Broschüre
Stadt an den Fluss – Referenzprojekte



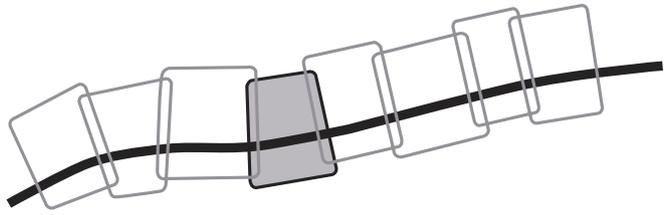
Theaterschiff Potsdam



Seebühne Alpsee

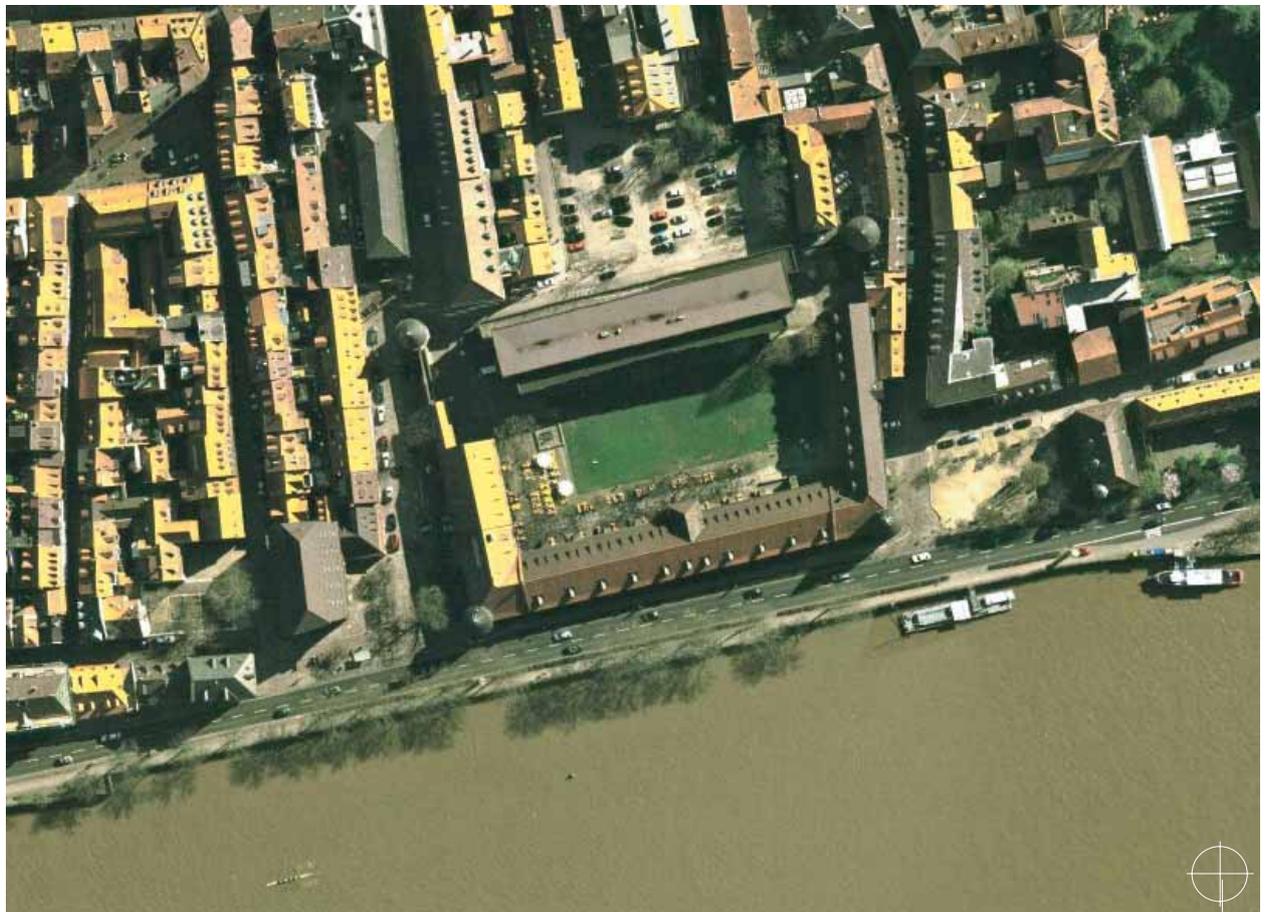


Theaterschiff Heilbronn



Sequenz 04

Marstall • Krahnplatz



Sequenz 04

Marstall • Krahenplatz

// Ausgangslage

58

Der Hochkai im Bereich des Marstalls ist der schmalste Bereich entlang des Ufers in der Altstadt. An der engsten Stelle misst er nur 14 Meter - und liegt noch dazu weit über dem Wasserniveau. Die Uferzone ist dominiert von dem großformatigen Gebäude des alten Zeughauses, das bis ins 19. Jahrhundert noch über die Stadtmauer in den Fluss hineinragte (s. Abb. Merianstich S. 10). Es wird rechts und links gesäumt von zwei Freiräumen - dem Krahenplatz und dem Vorbereich der Heuscheuer, der eigentlich nur ein Stück Straße ist. Beide sind vom Ufer durch die Bundesstraße abgeschnitten.

Der 135 Meter lange Marstall wurde als Zeughaus im 16. Jh. direkt am Fluss errichtet. Zwei Wehrtürme flankieren das Hauptgebäude, dessen ursprünglicher Zugang eigentlich im heutigen Untergeschoss liegt. Gegenwärtig sind hier die Altstadt-Mensa und die Verwaltung des Studentenwerks untergebracht. Unmittelbar daneben liegt die alte Heuscheuer, die in den 1960er-Jahren zum

Hörsaalgebäude umgebaut wurde. Mit diesen Nutzungen dokumentiert sich eine »Bildungsachse«, die sich aus der Altstadt vom Universitätsplatz heraus entwickelt und den Ort mit studentischem Leben prägt.

Etwas zurückgesetzt hinter der Heuscheuer liegt der 2001 neu gestaltete Synagogenplatz - dort, wo bis 1938 ein jüdisches Gotteshaus stand.

Im Bereich Marstall ist heute der Bezug zwischen Stadt und Fluss, der für die ursprüngliche Nutzung des Gebäudes essentiell war, nur noch wenig ausgeprägt. Trotz der öffentlichen Nutzung wird die nahe liegende und mögliche Öffnung zum Fluss hin bislang durch die Bundesstraße verhindert. Selbst wenn man auf dem Gehweg auf der anderen Seite am Wasser steht, liegt der Fluss bei normalem Pegel über drei Meter tiefer. Die Innenstadt endet so hier für viele an den Bildungseinrichtungen auf der anderen Seite.



01 // Heuscheuer, Marstall, Krahenplatz



02 // Nutzungsverteilung am Marstall und Krahenplatz (EG)



03 // Marstall – Nordfassade



04 // Krahenplatz/ Marstall

Sequenz 04

Marstall • Krahnenplatz

// Analyse

60

Der Hochkai am Marstall ist – wie der Name schon sagt – hoch über dem Wasser und noch dazu schmal: eigentlich ist es einfach eine Straße mit Gehwegen auf beiden Seiten. An einer Stelle ist zwischen Fahrbahn und Hausfassade nur etwas mehr als ein Meter Platz – und vor der Mensa im Zeughaus findet sich ein unattraktiver Streifen Abstandsrün. Diesem Bild entsprechen die Fußwegebeziehungen: in erster Linie verlaufen sie entlang der Straße. Attraktive Aufenthaltsbereiche im Freien fehlen.

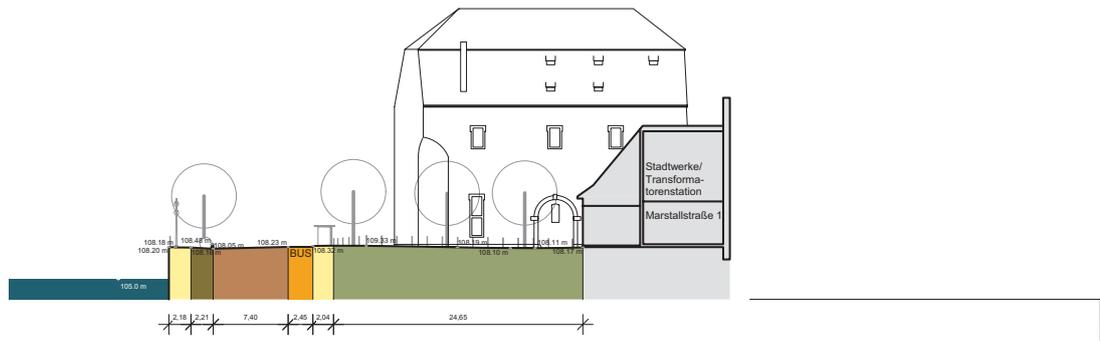
Der Marstall ist genauso nach innen gekehrt wie das Hörsaalgebäude – beide verfügen über keinen öffentlichen Zugangsbereich, bei beiden tritt man durch ein Tor ein – dort in den Hof, hier in das Haus. Die isolierte Sichtweise zeigt sich auch in der Tatsache, dass die Mensa ihre Ladezone genau zum Eingang des Hörsaalgebäudes hin orientiert hat; der Zugang zum Zeughaus

erfolgt an anderer Stelle von der Altstadt her. Vor der Heuscheuer ist zwar eine Fläche durch Poller abgeteilt, doch sie bleibt Teil der Marstallstraße, durch die u. a. der Bus die Altstadt erschließt.

Der Synagogenplatz ist seiner Funktion nach eher ein Erinnerungsort – entsprechend liegt er zurückgezogen und formuliert eine eigene Identität, losgelöst vom Ufer. Der Krahnenplatz, der alte Hafen für den Marstall, der einst eine ganz unmittelbare Beziehung zum Wasser hatte, hat heute ein sehr unbefriedigendes Erscheinungsbild. Obwohl einer von zwei Eingängen zum Zeughaus, wirkt er verlassen und untergenutzt. Er macht keine eigenen Angebote, bindet genauso wenig an das Ufer wie über die Schiffgasse an die Altstadt an.



05 // Lageplan Bestand



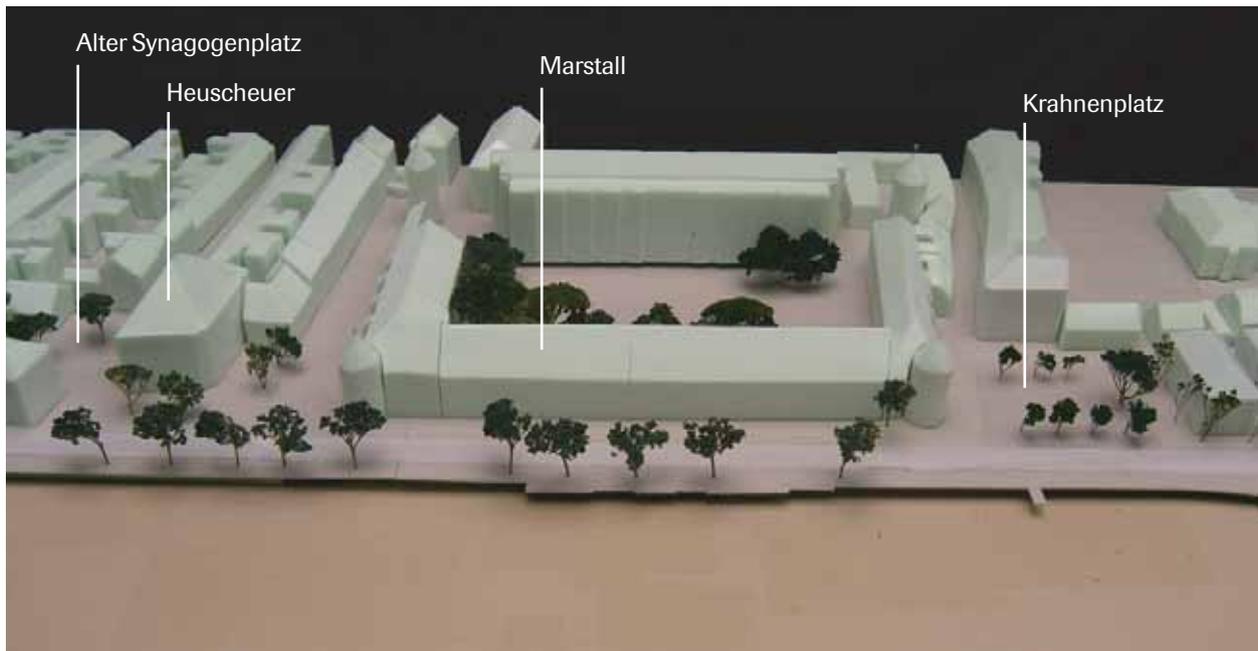
06 // Schnitt 01 _ Heuscheuer



07 // Schnitt 02 _ Marstall



08 // Schnitt 03 _ Krahenplatz



09 // Modell Bestand

Sequenz 04

Marstall • Krahenplatz

// Entwicklungspotenziale

62

Mit der Reduzierung des Fahrverkehrs und der Umgestaltung des Uferbereichs ergeben sich Möglichkeiten einer Öffnung des Marstalls zum Neckar. Die öffentlichen Räume können besser eingebunden und damit neu qualifiziert werden. Damit erfolgt eine bessere Anbindung an die Altstadt, insbesondere auch an die vielfältigen Bildungseinrichtungen in diesem Bereich. Gleichzeitig verbessert sich die Zugänglichkeit zum Wasser.

Aufgrund der hohen Barrierewirkung und der Beeinträchtigung der öffentlichen Räume wird empfohlen Anlegestellen für Fahrgastkabinenschiffe vom Marstall zu den Neckarstaden zu verlegen (s. S. 81 ff)

In Ergänzung zum Hochkai werden schwimmende Plattformen im Wasser vorgeschlagen – deren Nutzungen können von Gastronomie über Fluss-Schwimmbad bis hin zu schwimmenden Gärten reichen.

Für den räumlichen Kontext ergeben sich dabei unterschiedliche Lesarten:

- Der Krahenplatz bildet ein Gelenk und bindet – unter der Uferpromenade hindurch – schwimmende Plattformen im Wasser an. Es gilt zu prüfen, ob das historische Untergeschoss des Zeughauses in diese Überlegungen einbezogen werden kann.
- Die Verbindung Marstall und Uferpromenade wird über bereits vorhandene Öffnungen gestärkt – eine Art städtische Terrasse bis zur Wasserkante entsteht.
- Die Kontinuität der Promenade wird unterstrichen – und als Pendant werden die vorhandenen öffentlichen Plätze zu einem durchgängig erfahrbaren »Flickenteppich« verwebt.



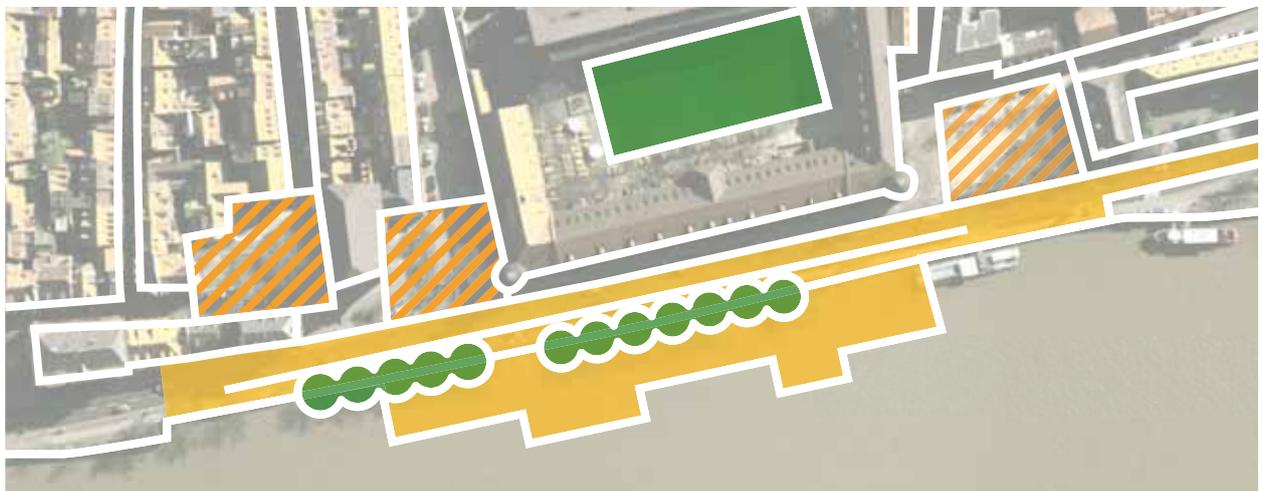
10 // Entwurfsmodell



11 // Verschränkung oben und unten



12 // Raumkontinuität und vorgelagerte Plattformen Große Platz



13 // Durchgängige Raum am Ufer

Sequenz 04

Marstall • Krahenplatz

// Entwicklungspotenziale

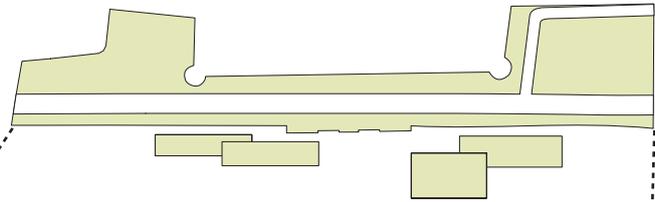
64

... von 1.850 qm ...

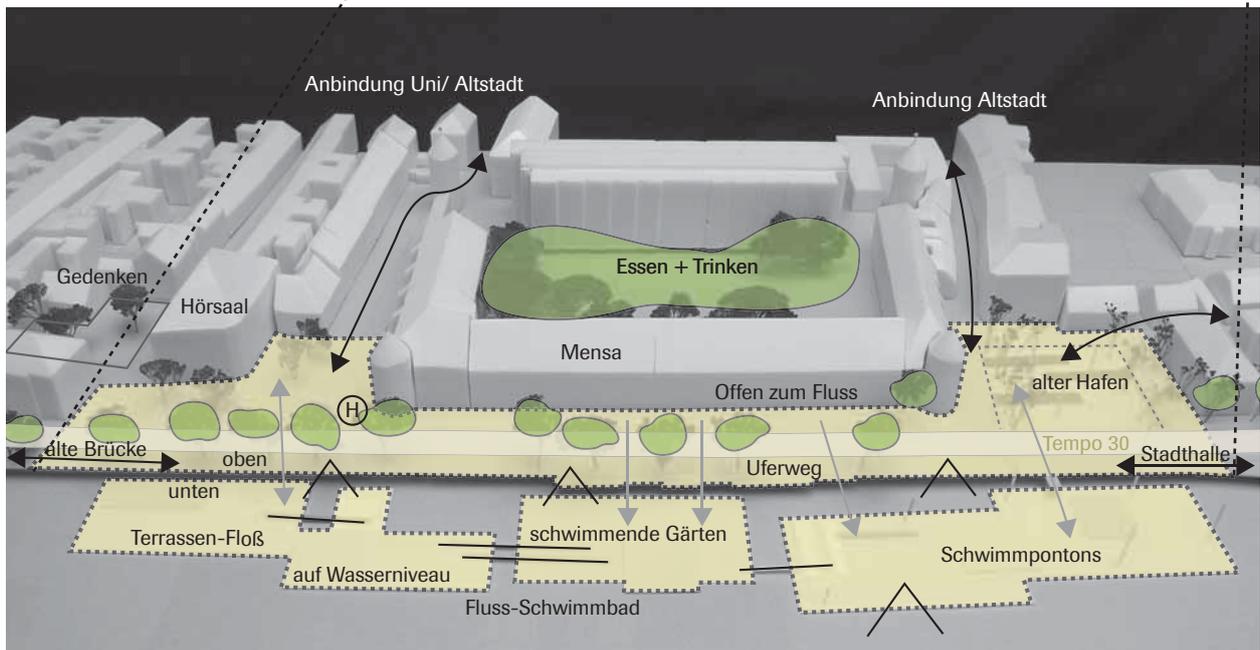


... auf 6.200 qm ...

davon 1.850 qm Verkehrsfläche (29,7 %)



zusätzliche Flächen auf dem Wasser: 1.350 qm



14 // Potenzialskeizze



15 // Collage

Am Marstall entsteht im Spannungsfeld zwischen Alt und Neu ein neuer Freizeitort. Im Umfeld von Heuscheuer und Marstall dokumentieren sich Anspruch und Einfallsreichtum der Wissenschaftsstadt Heidelberg – durch ein modernes und auch »junges« Erscheinungsbild. Mit seinen Nutzungsangeboten richtet es sich in erster Linie an die Bürger der Stadt, bietet neue Aufenthalts- und Verweilorte am Wasser. Die schwimmenden Plattformen bilden hierfür teils auch nur temporär genutzte »Experimentierbühnen«, während gleichzeitig die Anbindungen an die Altstadt deutlich verbessert werden. Vor allem aber werden die bestehenden Plätze und Zugangsbereiche zu den öffentlichen Einrichtungen in eine gesamtheitliche räumliche und grünplanerische Konzeption eingebunden.

REFERENZEN >>> Gesamtstädtische Strategien Basel _Verfahrensweg

66

»WERKSTADT BASEL« mit Impulsprojekt Rhein



aus Broschüre
Stadt an den Fluss – Referenzprojekte



Rheinschwimmen, Basel



REFERENZEN >>> Planungsthemen

Kultur am Ufer _ Bregenz • Berlin • London

»Kunst – Baustein am Wasser«



aus Broschüre
Stadt an den Fluss – Referenzprojekte



KUB, Kunsthhaus Bregenz, Bregenz am Bodensee (A) Architekt Peter Zumthor



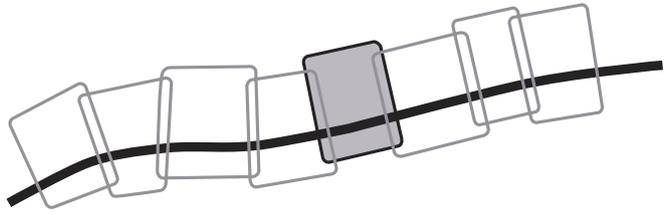
Museumsinsel Berlin, Neues Museum / Pergamonmuseum



Bodemuseum , Berlin (D)

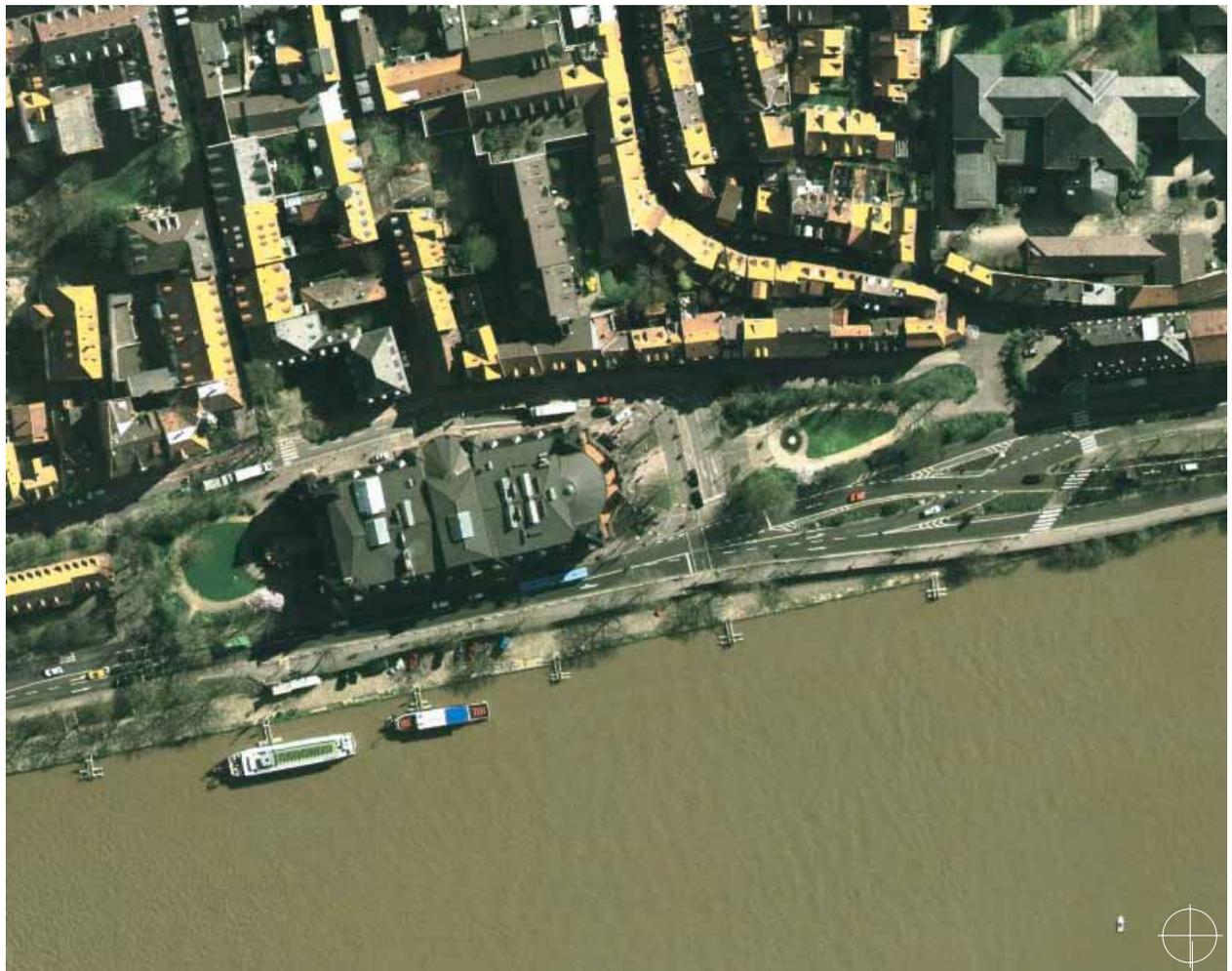


Tate Modern, London (GB) Architekten Herzog & DeMeuron



Sequenz 05

Montpellierplatz • Stadthalle • Jubiläumsplatz



Sequenz 05

Montpellierplatz • Stadthalle • Jubiläumsplatz

// Ausgangslage

70

Die Stadthalle Heidelberg ist gesäumt von zwei Grünanlagen – dem Montpellierplatz und dem Jubiläumsplatz. Der Uferstraße vorgelagert ist der so genannte »Neckarlauer«. Der drei Meter tiefer liegende, knapp 200 Meter lange Uferstreifen dient der Ausflugsschiffahrt als Anlegestelle.

Die dichte Altstadtbebauung beginnt erst hinter der Stadthalle – was verdeutlicht, dass das Gebäude außerhalb der eigentlichen Kernstadt unmittelbar zu Beginn des 20. Jahrhunderts auf Schwemmland gebaut wurde (Architekten Henkenhaf und Ebert). Das Herzstück des der Renaissance nachempfundenen und mit Elementen des Jugendstils applizierten Gebäudes ist der Konzert- und Festsaal für 3.500 Besucher. Der Haupteingang der Stadthalle orientiert sich zum Jubiläumsplatz. Durch den Bau der Bundesstraße ist die Stadthalle vom Ufer abgeschnitten. Heute bleibt kaum genügend Platz, um zu Fuß das Gebäude flußseits zu passieren, obwohl hier der nördliche Zugang liegt.

Als Reaktion auf den Autoverkehr haben sich die Grünanlagen eher nach innen orientiert und schotten sich räumlich nach außen hin ab – was zum Verweilen einlädt, aber keinerlei Bezug zum städtischen Umfeld eröffnet. Ähnlich isoliert liegt der Neckarlauer, obwohl dort viele Besucher der Stadt ankommen oder von hier Ausflugsfahrten unternehmen.

Verkehrsflächen nehmen heute einen großen Flächenanteil ein – insbesondere im westlichen Teil des Uferabschnitts, wo untere und obere Neckarstaden aufeinander treffen.

Mit der Neuordnung der Freiräume stellen sich insbesondere drei Fragen:

- Wie können vorhandene Grün- und Freiflächen erhalten und ergänzt werden?
- Welche Bedeutung hat das Kongresszentrum in der künftigen Entwicklung?
- Wo liegen die Anforderungen und Perspektiven der Neckarschiffahrt?



01 // Montpellierplatz, Stadthalle, Jubiläumsplatz



02 // Nutzungsrahmen der Stadthalle (EG)



03 // Montpellierplatz



04 // Stadthalle, Jubiläumsplatz und St. Vicentius-Krankenhaus

Sequenz 05

Montpellierplatz • Stadthalle • Jubiläumsplatz

// Analyse

72

Im Übersichtsplan zeigt sich die Dominanz der Verkehrsflächen - die Straßen umgreifen die Stadthalle wie einen Ring und schotten sie zum Wasser hin ab. Während die Grünanlage Montpellierplatz scheinbar zum Ensemble des Gebäudes dazugehört, ist der Jubiläumsplatz separiert - trotz Haupteingang und Schaufassade. Unmittelbar anschließend im Westen liegt die heute groß dimensionierte Verkehrsgabelung vor dem St. Vincentius-Krankenhaus; sie verteilt den Verkehr nach oben Richtung Bismarckplatz und unten weiter auf die Bundesstraße.

Die vorhandenen Freiräume sind eher Grünanlagen als Stadtplätze; sie suchen »grüne Oasen« unmittelbar an der Straße zu schaffen, qualitätvolle Rückzugsorte im Zentrum der Stadt. Der Montpellierplatz ist durch die Gastronomie der Stadthalle geprägt, dessen Terrasse hufeisenförmig von großen Bäumen umstanden ist. Beim Jubiläumsplatz gruppiert sich eine sichelförmige Sitzlandschaft um ein Wasserbecken. Bei beiden Anlagen besteht Erneuerungsbedarf, beide verfügen über einen alten Baumbestand.

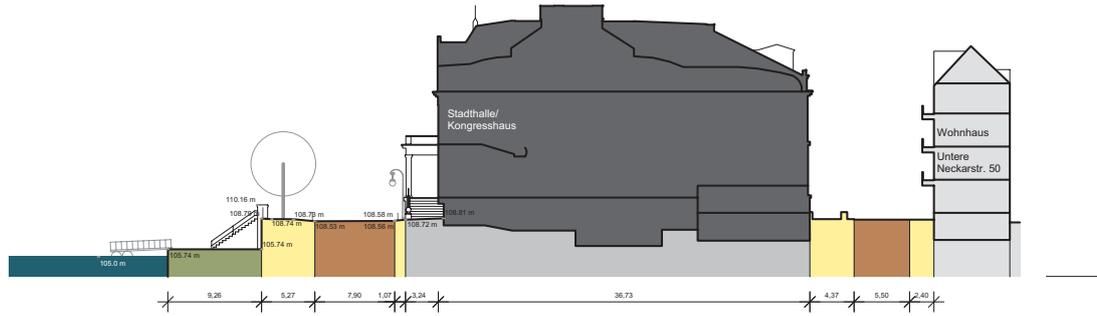
Die drei Schnitte illustrieren die besondere Lage der Stadthalle als Monolith vor der Altstadtkante und zeigen die abgesenkte Lage des Bereichs Neckarlauer.



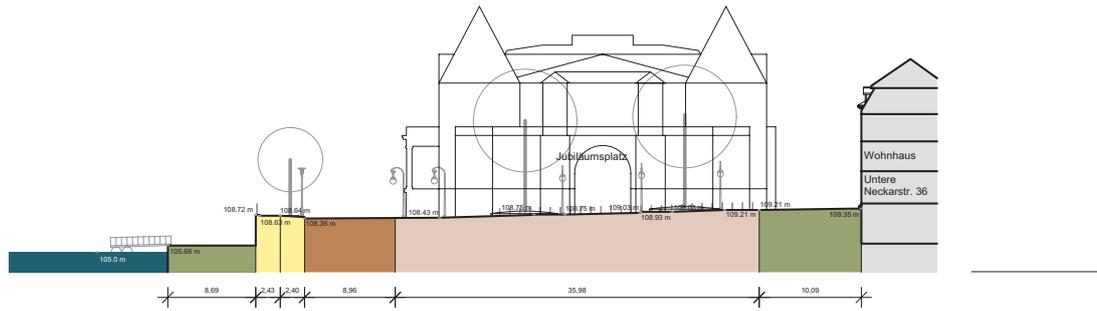
05 // Lageplan Bestand



06 // Schnitt 01_ Montpellierplatz



07 // Schnitt 02_ Stadthalle/ Kongresshaus



08 // Schnitt 03_ Jubiläumsplatz



09 // Modell Bestand

Sequenz 05

Montpellierplatz • Stadthalle • Jubiläumsplatz

// Entwicklungspotenziale

74

Durch die verkehrliche Neuordnung am Neckarufer und dabei insbesondere durch den Wegfall der Straßengabelung in oberen und unteren Neckarstaden erfährt der öffentliche Raum einen beachtlichen Flächenzuwachs (ca. 3-fach). In zentraler Lage verändert sich die Rolle der Stadthalle grundlegend und die Anlegesituation wird neu strukturiert.

Verschiedene Lesarten für den Raum eröffnen sich:

- die Stadthalle als Monolith umgeben vom öffentlichen Raum
- Profilierung von neuen Einheiten, Anbindung des Neckarlauers über Jubiläumsplatz
- abschnittsweise Gestaltung und Öffnung zum Wasser; Neckarlauer als vorgelagerte »Plattform im Wasser«

Die vorhandenen Bäume werden in die landschaftsplanerische Neugestaltung der Grünanlagen eingebunden, räumliche Grenzen können durchlässiger werden, weil keine Abschottung mehr erfolgen muss. Neue Zusammenhänge eröffnen sich. Das gesamte Spektrum zwischen »introvertierten Inseln« und »extrovertierten Bühnen« ist denkbar.

Die Stadthalle kann sich als Impulsgeber stärker nach außen öffnen und auch wieder zum Wasser hin orientieren – sowohl im Status Quo und auch wenn künftig Erweiterungsoptionen weiterverfolgt werden sollten. Im Bereich des alten Fährhauses könnte ein »Kunstkubus« auf die Aktivitäten des nahegelegenen Kunstvereins aufmerksam machen und die Anbindung stärken.

Die weitreichendsten Verschiebungen in diesem Bereich ergeben sich am westlichen Ende – die Fläche des Jubiläumsplatzes wird mehr als verdoppelt, kann bis ans Wasser geführt und an den Neckarlauer angebunden werden.



10 // Entwurfsmodell Jubiläumsplatz, kleines Bild: Variante mit Erweiterung der Stadthalle



11 // Lineare Räume



12 // Uferpromenade und Freiraumtaschen



13 // Verzahnung der Räume

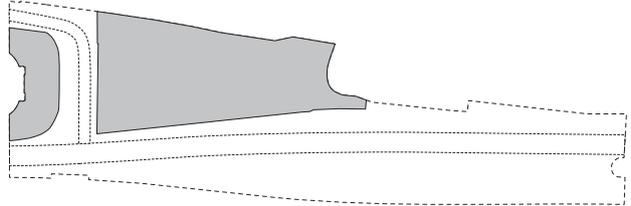
Sequenz V

Montpellierplatz • Stadthalle • Jubiläumsplatz

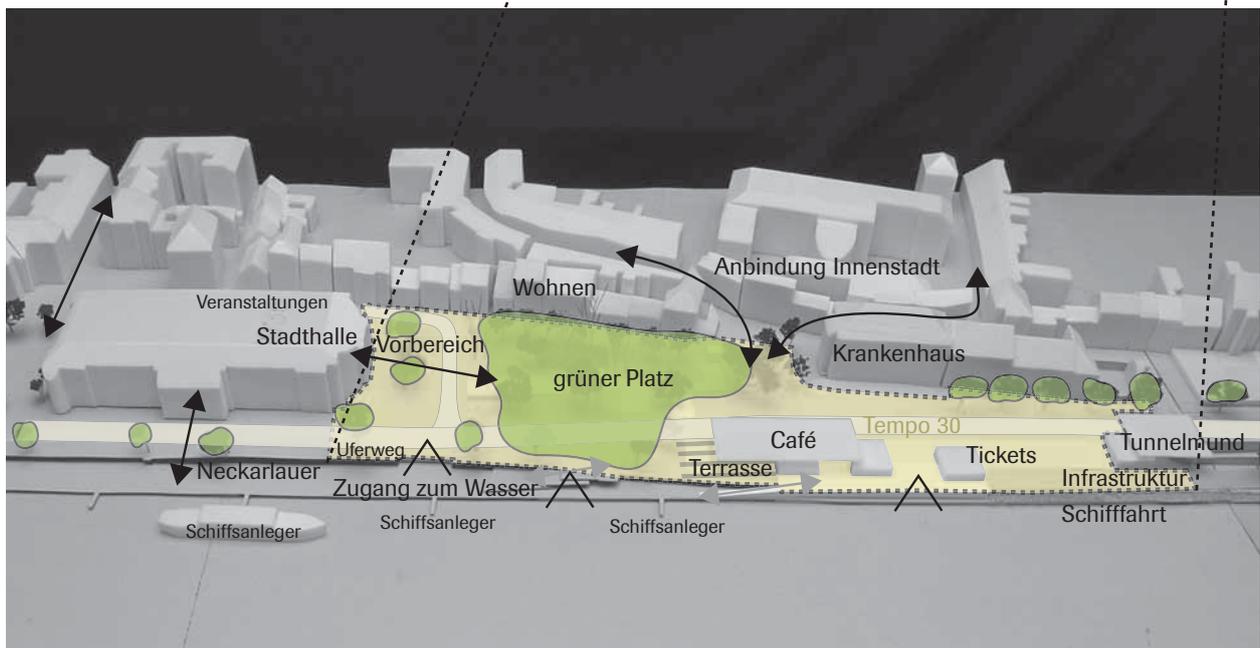
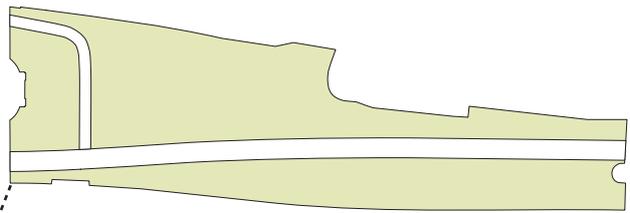
// Entwicklungspotenziale

76

... von 3.250 qm ...



... auf 10.000 qm ...
davon 1.750 qm Verkehrsfläche (17,7 %)



14 // Potenzialskeizze



15 // Collage

Der Jubiläumsplatz wird bis ans Ufer herangeführt. Er gliedert sich in zwei Bereiche: in eine offen gestaltete Grünanlage und einen Platz am Wasser mit urbanem Charakter. Dieser findet seinen Abschluss durch neue Pavillons, in denen auch Versorgungseinrichtungen für die Schifffahrt (Kartenverkauf, Gastronomie, Sanitär, Technik etc.) untergebracht sind. Der Neckarlauer ist über eine Rampe unmittelbar an den Platz angebunden.

Mitten in der dicht bebauten Altstadt entsteht so ein ganz neuer öffentlicher Ort - als Treffpunkt für die Bürger, als öffentliches Entrée zur Stadthalle und als Willkommensgruß für die Gäste.

REFERENZEN >>> Gesamtstädtische Strategien Lyon _ Öffentliche Räume

78

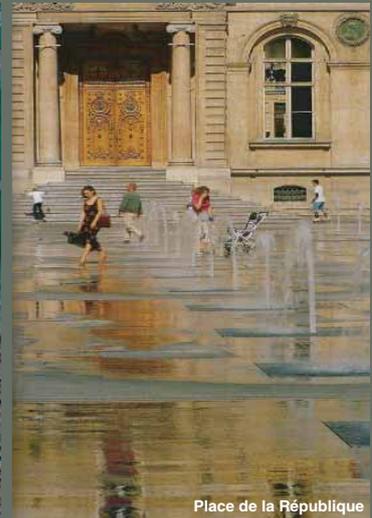
»Stadtplätze«



aus Broschüre
Stadt an den Fluss – Referenzprojekte



Luftbild, Lyon



Place de la République



Place de la République



Place de la Bourse



Place de la Bourse

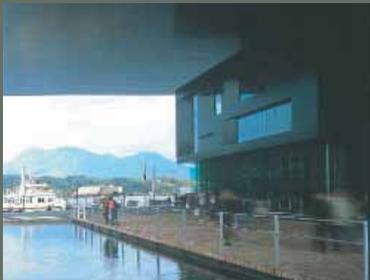
REFERENZEN >>> Planungsthemen

Kultur am Ufer _ Luzern • Dresden • Mainz

»Kunst – Baustein am Wasser«



aus Broschüre
Stadt an den Fluss – Referenzprojekte



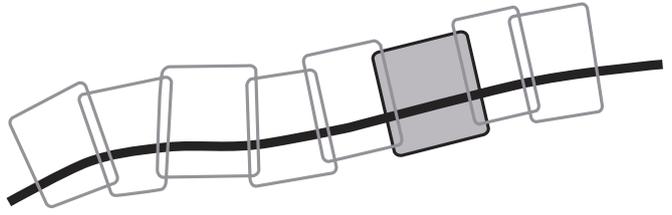
KKL, Luzern Architekt Jean Nouvel



ICC Dresden, Ansicht über die Elbe, Architekten Storch & Ehlers & Partner

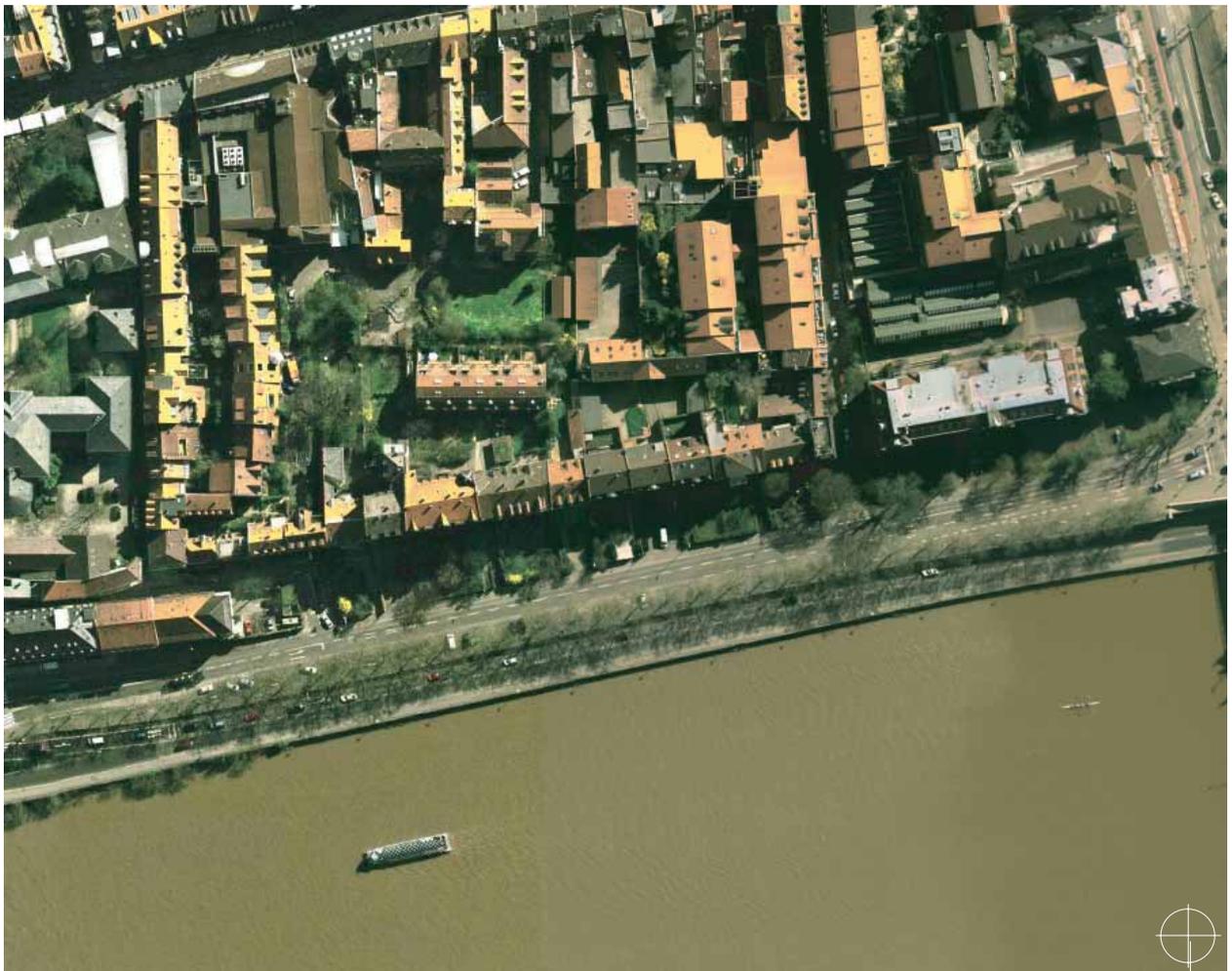


Erweiterung Rheingoldhalle, Mainz Architekten Dissing & Weitling



Sequenz 06

Neckarstaden



Sequenz 06

Neckarstaden

// Ausgangslage

82

Der Neckarstaden ist geteilt in den oberen und unteren Neckarstaden; kurz hinter dem Jubiläumsplatz teilt sich heute die Straße und ermöglicht eine Zufahrt zu Theodor-Heuss-Brücke und Bismarckplatz, während die Bundesstraße am Wasser entlang unter der Brücke hindurch Richtung Westen weiterführt.

Die Neckarstaden sind linear strukturiert; dies gilt für die Bebauung wie für die öffentlichen (Straßen-)Räume.

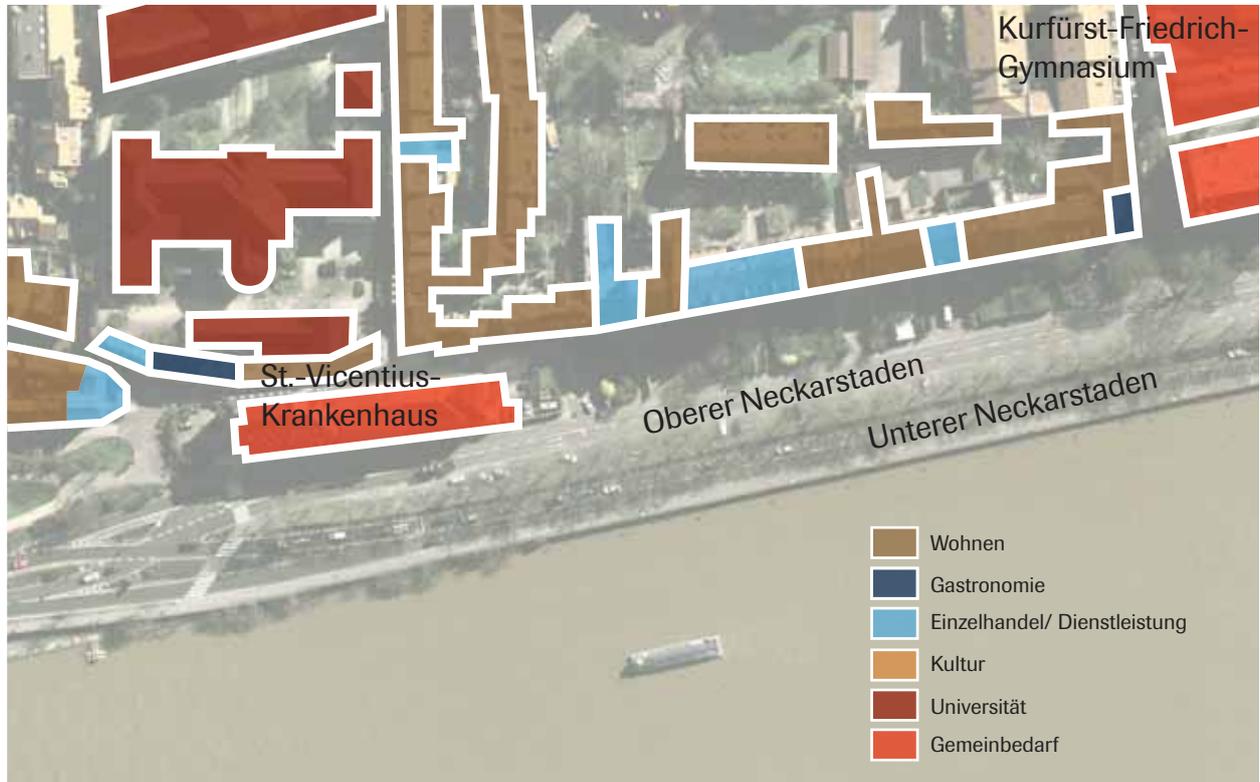
Die angrenzende Bebauung ist geprägt durch gründerzeitliche Wohnhäuser, die zum Teil auch als Büros genutzt werden. Sie liegen zurückgesetzt von der Straße.

Bei vielen vermittelt ein um eineinhalb bis drei Meter höher gelegener privater Freibereich zwischen Haus und Straße, in dem auch Garagen untergebracht sind. Unmittelbar am Bismarckplatz werden in dem humanistisch ausgerichteten Kurfürst-Friedrich-Gymnasium 650 Schüler und Schülerinnen unterrichtet.

Über die Untere Ziegelgasse erfolgt die Einfahrt zum Parkhaus Krauss (220 Stellplätze). Auf dem oberen Neckarstaden sind 40 private Stellplätze im öffentlichen Raum ausgewiesen.



01 // Neckarstaden, Bismarckplatz, Theodor-Heuss-Brücke



02 // überwiegend Wohnbebauung an den Neckarstadt



03 // »Oben« Blick Richtung Altstadt



04 // »Oben« Blick Richtung Theodor-Heuss-Brücke

Sequenz 06

Neckarstaden

// Analyse

84

Die Neckarstaden sind heute sehr vom Verkehr geprägt. Da auf dem unteren Neckarstaden die Bundesstraße verläuft, erscheint der Fußweg am Wasser entlang eher als Seitenstreifen denn als attraktive Wegeverbindung unmittelbar am Ufer. Auf dem oberen Neckarstaden verbleiben neben der Fahrbahn zwar nennenswerte Flächen (Gesamtbreite ca. 18,5 Meter). Dennoch bilden sich nur wenig attraktive Bewegungsräume für Fußgänger und Radfahrer – die Oberflächen sind in einem schlechten Zustand und die flächige Parkierung unterstreicht die verkehrliche Nutzung.

Übergänge zwischen öffentlichen und privaten Freiräumen sind unbefriedigend, die Nutzer wenden sich größtenteils von der Straße ab. Dass das nicht so sein muss,

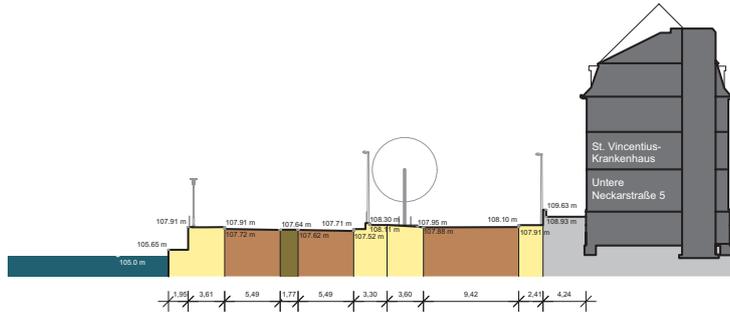
zeigt das Café Hemingway mit Sitzterrasse im Freien. Die Schule dagegen verfügt über keine Freiflächen zum Fluss hin.

Zwischen oben und unten gibt es keine Verbindung. Die lineare Trennung des Stadtraumes wird durch eine große Baumreihe an der Geländekante unterstrichen. In den Vorgärten der Häuser stehen die Bäume hingegen verstreut und es handelt sich auch um unterschiedliche Arten. Unmittelbar am Wasser finden sich Sträucher und Gehölz.

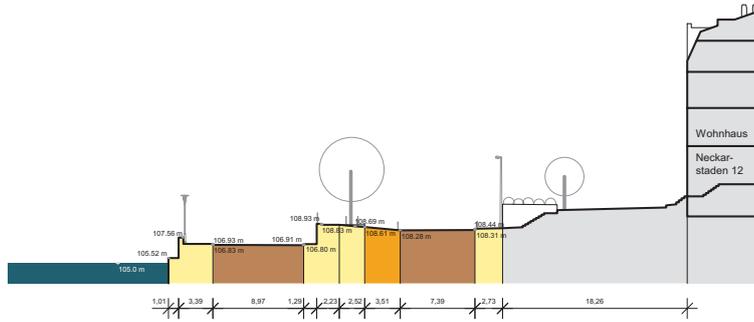
Am unteren Neckarstaden sind gegenwärtig Anlegestellen für Frachtschiffe ausgewiesen.



05 // Lageplan Bestand



06 // Schnitt 01 _ Neckarstaden, Vicentius-Krankenhaus



07 // Schnitt 02 _ Neckarstaden, Wohnbebauung



08 // Modell Bestand

Sequenz 06

Neckarstaden

// Entwicklungspotenziale

86

Mit der verkehrlichen Neuregelung entfällt der Kfz-Verkehr im unteren Neckarstaden gänzlich, der obere Neckarstaden wird als Tempo-30-Zone ausgewiesen. In Abhängigkeit von der Einfahrtsvariante am Bismarckplatz (s. S. 93 ff) wurden unterschiedliche Optionen diskutiert, so unter anderem:

1. Tunnelvariante Nord – Einfahrt zwischen Brückenlager und Fluss
2. Tunnelvariante Süd – Einfahrt südlich des Brückenlagers

Bei der »Nord-Variante« wird der obere Neckarstaden deutlich verbreitert - unter der Brücke hindurch führt lediglich ein Fuss- und Radweg. Die »Südvariante« verschiebt dieses Verhältnis zugunsten des unteren Neckarstaden und bietet unmittelbar am Fluss mehr Raum. In beiden Varianten gilt es oben und unten sinnvoll zu verschränken, so dass sowohl eine räumliche Kontinuität am Wasser wie auch die Verknüpfung mit Brücke und Bismarckplatz gewährleistet sind.



09 // Entwurfsmodell »Nord-Variante«



10 // Entwurfsmodell »Süd-Variante«



Um eine direkte Abbiegebeziehung in Richtung Norden über die Theodor-Heuss-Brücke herzustellen, wurde im Bereich Neckarstaden die stadträumliche Machbarkeit einer einspurigen Tunnelausfahrt (Richtung Brückenkopf) überprüft. Eine solche Rampe wäre machbar. Sie greift jedoch gerade in einem Bereich mit großen Freiraumpotenzialen stark in diese Potenziale ein. Aus stadträumlicher Sicht wäre ein Verzicht auf die Rampe daher zu begrüßen. Nach den Ergebnissen der Machbarkeitsuntersuchung zu den Tunnelmündern setzt ein solcher Verzicht am Bismarckplatz die Entscheidung für

die Lösung »Nord« ohne eine Anbindung der Tiefgarage Darmstädterhof Centrum voraus.

Auch künftig wird der Neckarstaden linear strukturiert sein. Mit der Grünplanung gilt es entsprechend darauf zu reagieren. Die Tunnelausfahrt muss in die Gesamtgestaltung eingebunden werden.

Der Neckarstaden soll als Anlegestelle für Flusskabinenschiffe ausgewiesen werden; durch die Verlagerung wird eine Freihaltung im Bereich Marstall ermöglicht.



11 // Lineare Freiräume / Öffentliche Uferkante



12 // Lineares und punktuell Grün

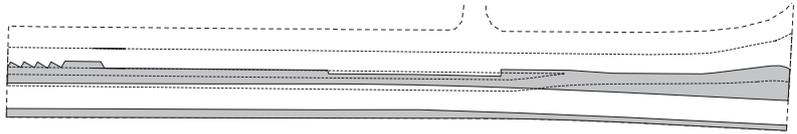
Sequenz VI

Neckarstaden

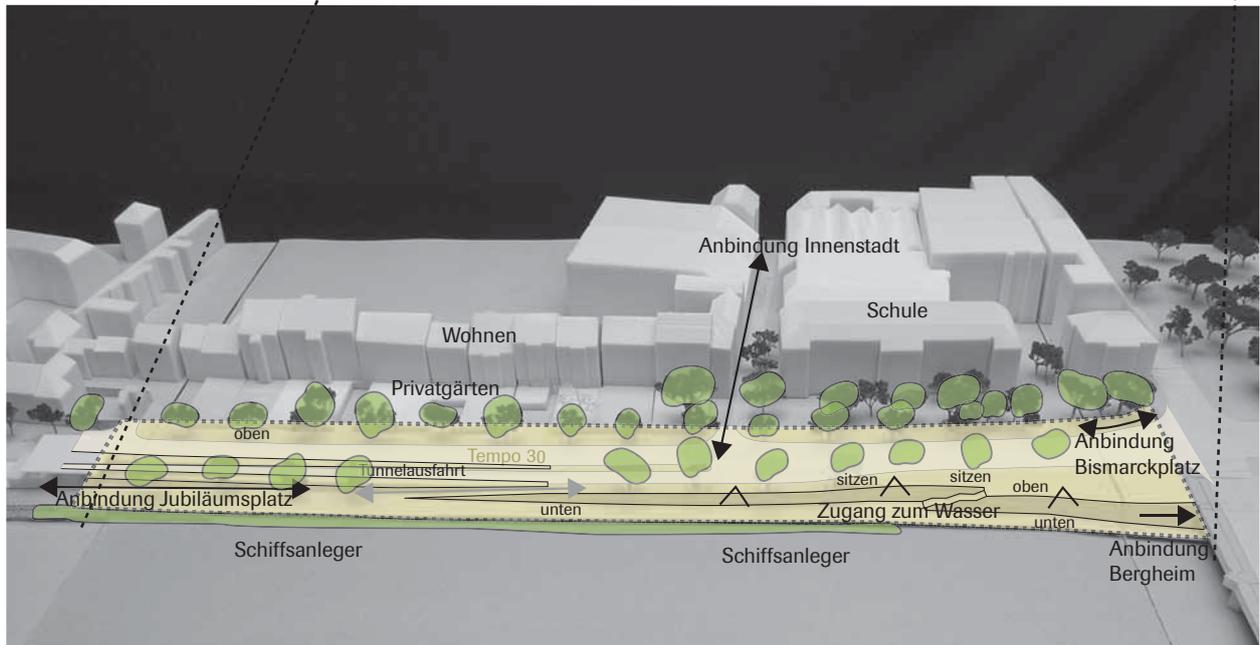
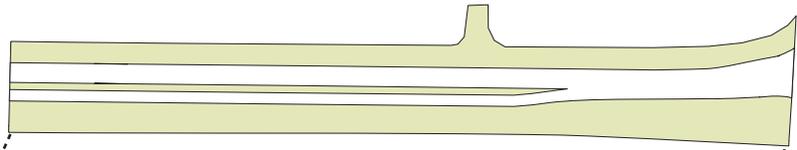
// Entwicklungspotenziale

88

... von 1.350 qm ...



... auf 9.000 qm ...
davon 3.050 qm Verkehrsfläche (34,0%)



13 // Potenzialskizze



14 // Collage

Am unteren Neckarstaden dokumentiert sich wie an kaum einer anderen Stelle die kategoriale Verschiebung vom Verkehrsraum zum öffentlichen Bewegungsraum am Fluss: Bundesstraße wird Promenade.

Bei einspuriger Tunnelausfahrt werden am oberen Neckarstaden schon einige Verbesserungen erreicht. Der Abstand zwischen Fahrbahn und Grundstücksgrenze wird auf acht Meter vergrößert, nimmt Parkierungsstreifen, Rad- und Fußweg auf und kann begrünt werden. Bei Verzicht auf die Rampe können zwischen oben und unten vielfältige Verbindungen geschaffen werden. Der obere Neckarstaden rückt so an den Fluss heran.

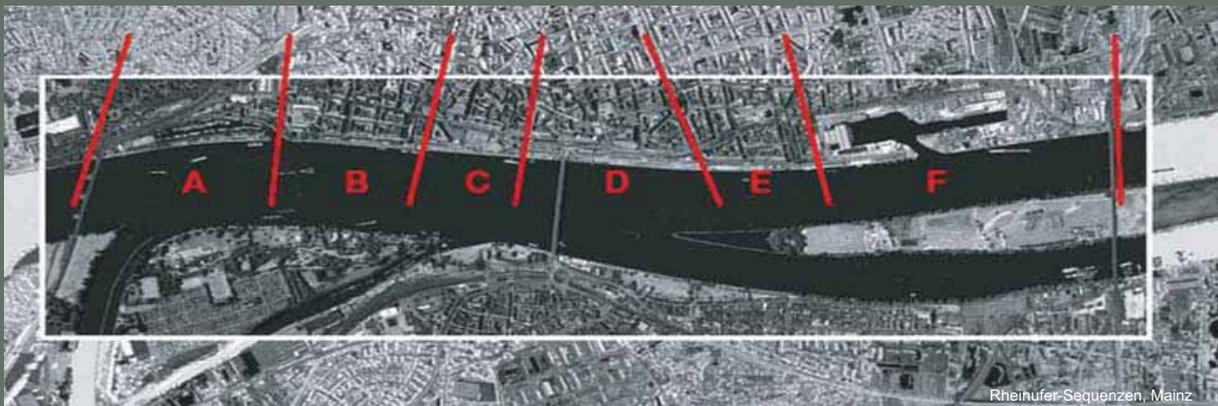
REFERENZEN >>> Gesamtstädtische Strategien Mainz _ Sequenzen

90

»RheinUferForum«



aus Broschüre
Stadt an den Fluss – Referenzprojekte



Rheinufer-Sequenzen, Mainz

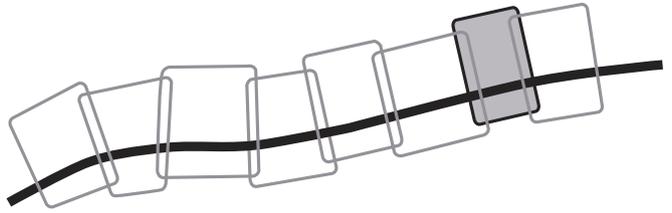
REFERENZEN >>> Planungsthemen
Freizeit am Ufer _ Paris

»Paris Plage – Temporäre Nutzungen«



aus Broschüre
Stadt an den Fluss – Referenzprojekte





Sequenz 07

Bismarckplatz • Theodor-Heuss-Brücke



Sequenz 07

Bismarckplatz • Theodor-Heuss-Brücke

// Ausgangslage

94

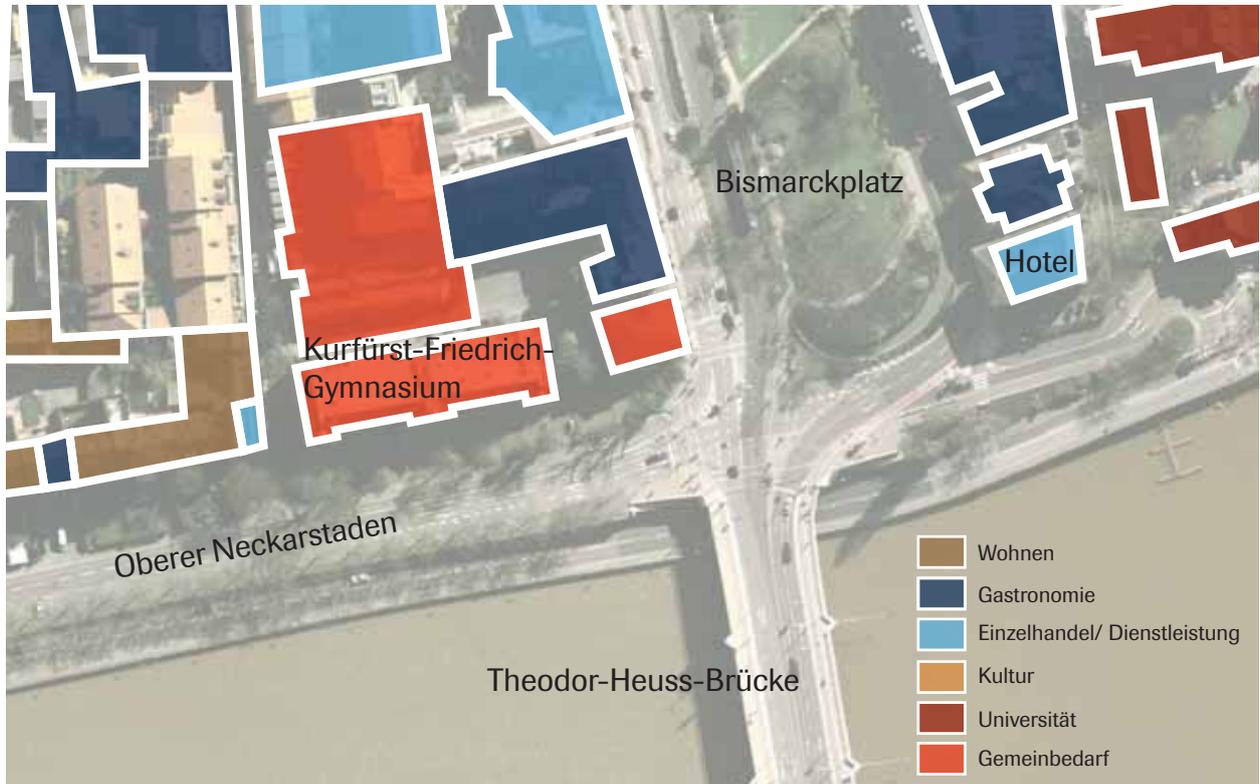
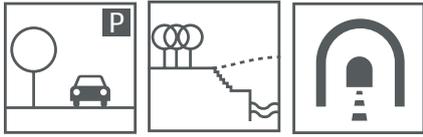
Der Bismarckplatz ist der zentrale Platz der Stadt und liegt an der Schnittstelle zwischen Altstadt und Bergheim. Er ist gleichzeitig eine wichtige Nahverkehrsdrehscheibe und ein Park, gesäumt von großen Gebäuden. Die Bebauung wird durch ein Seitengebäude des Gymnasiums auf Altstadtseite und ein Hotel auf Bergheimer Seite zum Ufer hin abgeschlossen. Ein räumlicher Bezug des Platzes zum Fluss besteht nicht – die große Verkehrskreuzung an der Theodor-Heuss-Brücke und die darunter liegende Bundesstraße trennen den Platz vom Wasser.

Die Theodor-Heuss-Brücke ist eine wichtige Verkehrsverbindung zwischen Innenstadt und Handschuhsheim – dies gilt für Autofahrer wie Radfahrer, für den ÖPNV und für Fußgänger. Die fußläufigen Anbindungen am südlichen Brückenkopf sind aufgrund der Verkehrserfordernisse schwierig.

Mit der Festlegung auf die Tunnellänge ist auch die Entscheidung gefallen, dass der westliche Tunneleingang im Umfeld der Theodor-Heuss-Brücke liegen wird. Damit stellt sich die Frage nach der Integration eines entsprechenden Bauwerkes in einen bereits heute heterogenen stadträumlichen Kontext.



01 // Bismarckplatz, Theodor-Heuss-Brücke, Yachthafen



02 // Nutzungsverteilung am Bismarckplatz (EG)



03 // Theodor-Heuss-Brücke, Blick Richtung Neckarstaden



04 // Verkehrsknoten Bismarckplatz

Sequenz 07

Bismarckplatz • Theodor-Heuss-Brücke

// Analyse

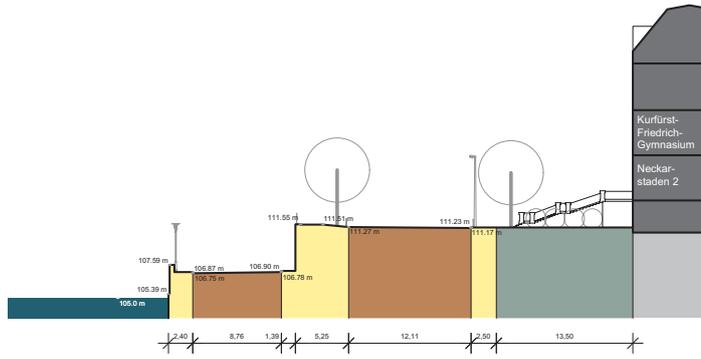
96

Kein anderer Ort entlang der Neckarpromenade ist so sehr vom Verkehr geprägt wie der Brückenkopf der Theodor-Heuss-Brücke. Während die Bundesstraße als klassischer »underfly« dient, kommen oben auf der Kreuzung vielfältige verkehrliche und funktionale Anforderungen zum Tragen. Neben Autos, Bus und Straßenbahn gilt es Fußgänger und Radfahrer verträglich nebeneinander zu organisieren. Aufgrund dieser Anforderungen ergibt sich letztlich zwischen Bismarckplatz und Uferkante eine 40 Meter breite Verkehrsfläche. Der Höhenunterschied zwischen oben und unten beträgt sechs Meter.

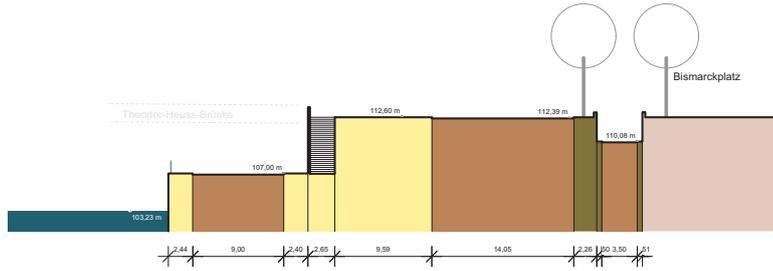
Die Anbindung des Bismarckplatzes an den Fluß ist nicht gegeben und am Wasser entlang gibt es keine attraktive Fußwegeverbindung.



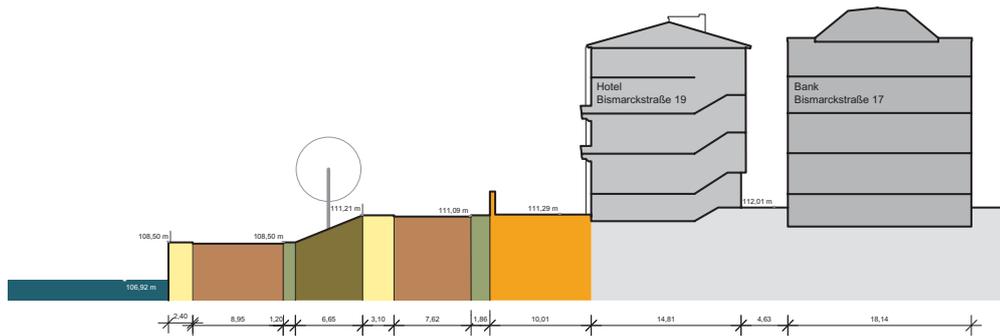
05 // Lageplan Bestand



06 // Schnitt 01 Neckarstaden, Kurfürst-Friedrich-Gymnasium



07 // Schnitt 02 Bismarckplatz



08 // Schnitt 03 Bismarckstraße, Schurmanstraße



08 // Modell Bestand

Sequenz 07

Bismarckplatz • Theodor-Heuss-Brücke

// Entwicklungspotenziale

98

Im Zusammenhang mit der Tunneleinfahrt wurden verschiedene Varianten diskutiert. In den Modellfotos sind die so genannten »Süd-« und »Nordvariante« dargestellt, benannt nach der Lage des Tunnels bezogen auf das Brückenaufleger an der Theodor-Heuss-Brücke. Die »Nordvariante« orientiert sich grob am bisherigen Straßenverlauf und nutzt die vorhandene Unterführung – der Tunneleingang liegt unter der Brücke. Ein Teilbereich der Tunneleinfahrt wird überdeckelt, so dass der Bismarckplatz bis zur Wasserkante vorgezogen werden kann – allerdings acht Meter über dem Wasserspiegel. Um einen durchgängigen Uferweg zu ermöglichen, ragt ein vier Meter breiter Fuß- und Radweg in den Fluss hinein.

Bei der »Südvariante« wird die Einfahrt in den Tunnel weiter stadteinwärts gelegt. Es muss nicht in den Flussquerschnitt eingegriffen werden und zwischen Fahrbahnkante (oben) und Flusskante (unten) bleiben 25 Meter. Zwischen den beiden Ebenen vermittelt eine Treppenanlage. Unmittelbar am Wasser verläuft ein zehn Meter breiter Fuß- und Radweg.

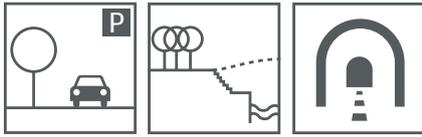
Bei beiden Varianten ist eine Einfahrt in den Tunnel vom Bismarckplatz her möglich, für die umgekehrte Verkehrsbeziehung ist bei der Süd-Variante die einspurige Tunnelausfahrt auf dem Neckarstaden zwingend.



09 // Entwurfsmodell »Nord-Variante«

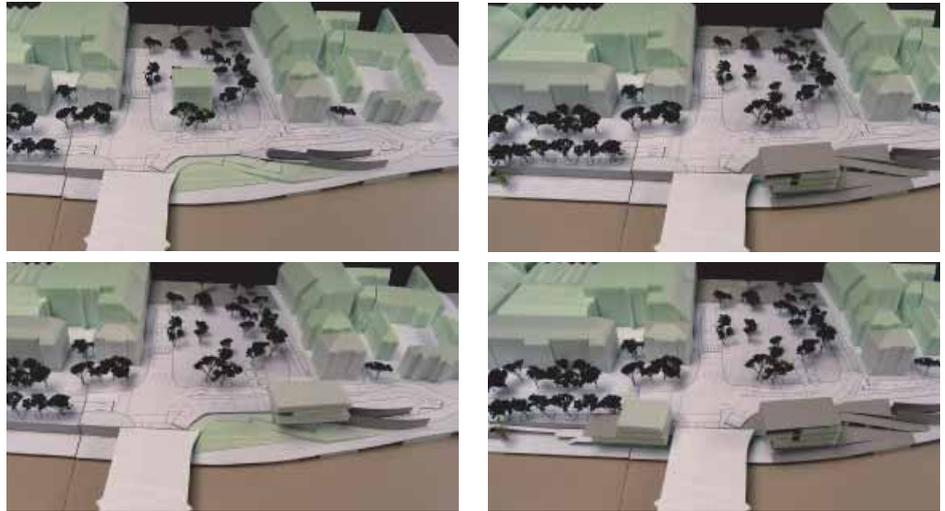


10 // Entwurfsmodell »Süd-Variante«



Im Zuge der Machbarkeitsstudie wurden auch verschiedene Bebauungsoptionen geprüft. Trotz sehr beengter Zugangsmöglichkeiten existieren Möglichkeiten für Sondernutzungen.

Die »Süd-Variante« wurde zwischenzeitlich aufgrund erheblicher Zusatzkosten und Erschwernisse im Bauablauf durch den Eingriff in die Kreuzung am Brückenkopf verworfen.



11 // Bismarckplatz am Wasser



12 // Grünbestand

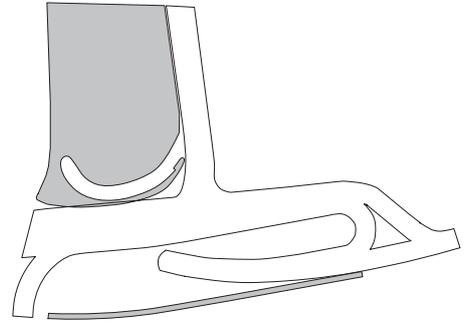
Sequenz 07

Bismarckplatz • Theodor-Heuss-Brücke

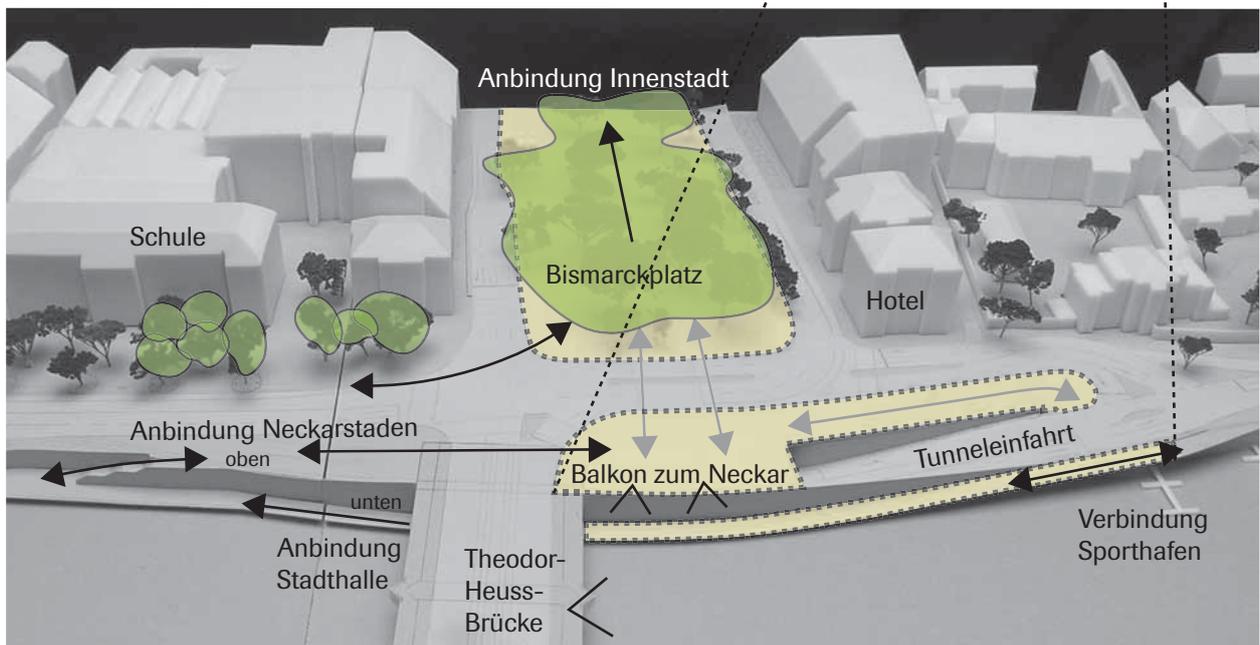
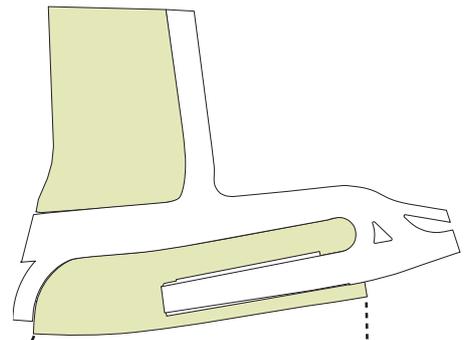
// Entwicklungspotenziale

100

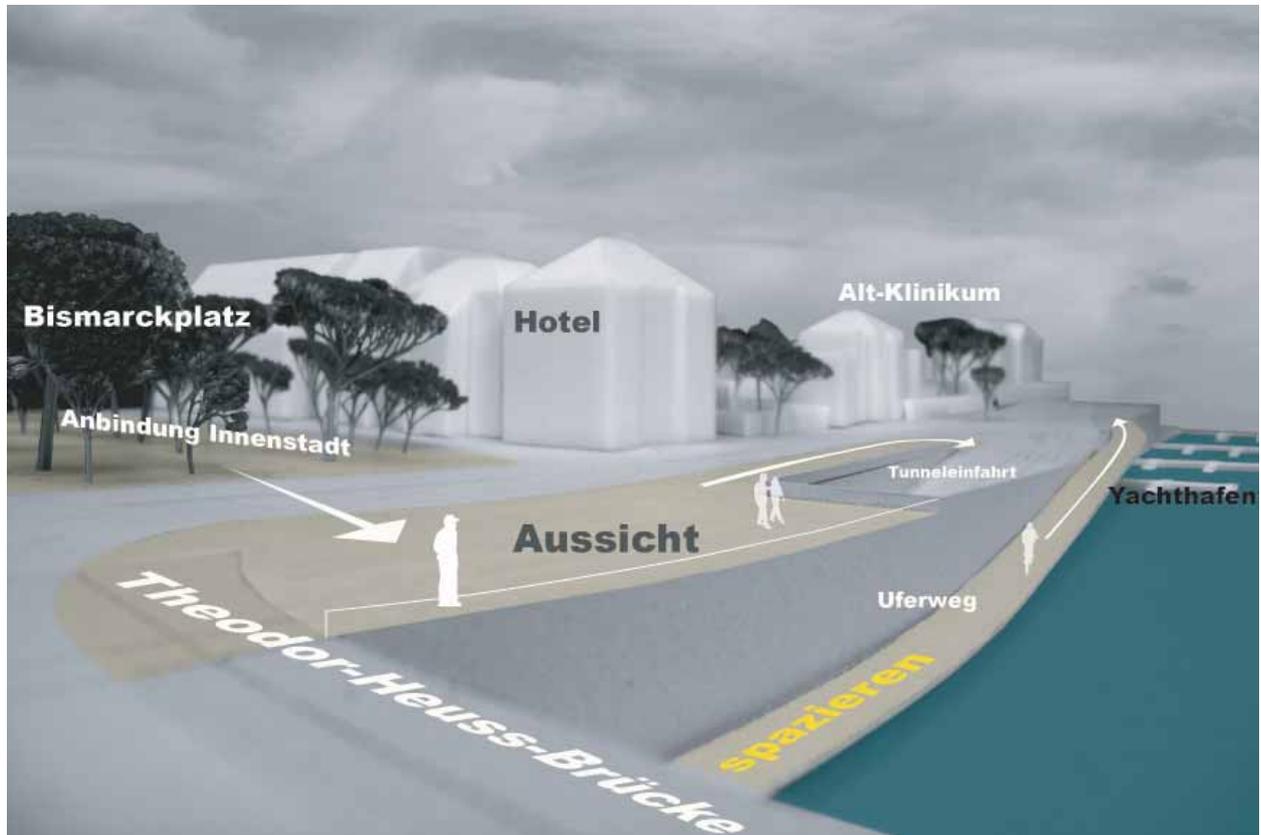
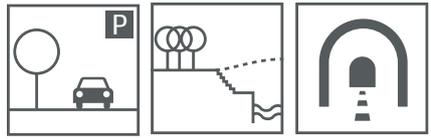
... von 3.000 qm ...



... auf 5.500 qm ...



13 // Potenzialskeizze



14 // Collage

Der Bismarckplatz rückt an den Neckar – der Platz reicht künftig bis ans Wasser und überdeckt gleichzeitig die westliche Einfahrt in den Ufertunnel. Unmittelbar an der Theodor-Heuss-Brücke bildet sich ein neues Plateau, ein »Balkon am Neckar«, der acht Meter über dem Wasserspiegel nicht nur Aussicht auf das andere Flussufer bietet, sondern auch auf das Treiben im Yachthafen. Unten kragt ein Fuß- und Radweg in den Fluss und sichert eine durchgängige Verbindung unmittelbar am Wasser.

REFERENZEN >>> Gesamtstädtische Strategien Mannheim _ Öffentliche Räume

102

»400 Jahre – Mannheim 2007«



aus Broschüre
Stadt an den Fluss – Referenzprojekte



Alter Messplatz, Mannheim



Luftbild, Mannheim



Kurpfalzallee Mannheim



WASSERSPIELE

REFERENZEN >>> Planungsthemen

Gastronomie am Ufer _ Bern

»Draußen – in der Stadt«



aus Broschüre
Stadt an den Fluss – Referenzprojekte

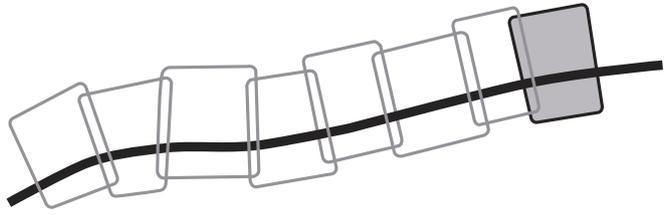


Restaurant „Schwellenmätteli“, Bern



Aare, Bern





Sequenz 08

Bergheim (Bereich Alt-Klinikum)



Sequenz 08

Bergheim (Alt-Klinikum)

// Ausgangslage

106

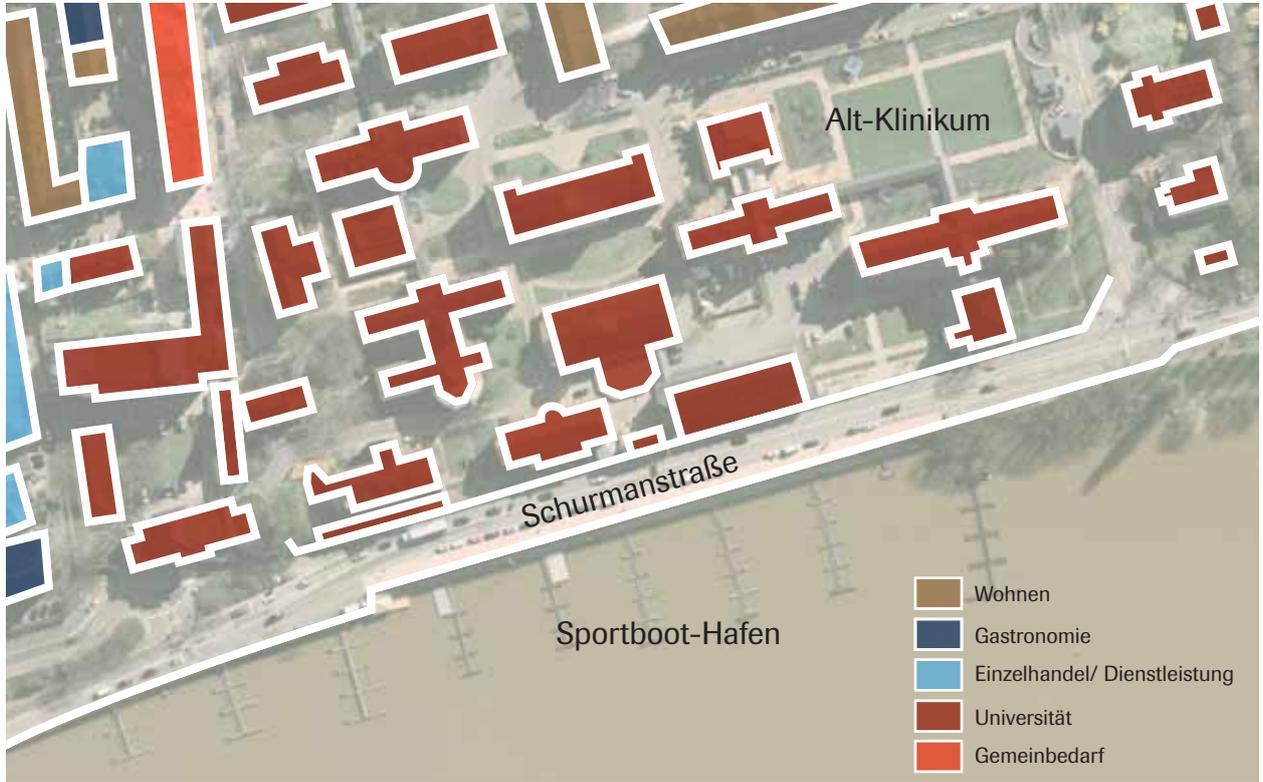
Das Altklinikum, ein zwölf Hektar großes Areal in Innenstadtlage, verändert sich. Die dort angesiedelten medizinischen Nutzungen werden Schritt für Schritt in den nächsten Jahren ausgelagert. Damit besteht die Chance, hier einen lebendigen urbanen Bereich zu entwickeln, der in den Stadtteil Bergheim integriert ist und neben attraktiven Wohnlagen und Dienstleistungsorten auch Freiräume schafft, die eine Anbindung an den Neckar ermöglichen. Die historische und zum Teil denkmalgeschützte Bausubstanz des Ensembles gilt es in die Neuentwicklung einzubinden. Das gesamte Gelände ist heute mit einer Mauer umgeben.

Auf der Höhe des Klinikums haben am Ufer vier Wassersportvereine ihre Heimstatt – der Motoryachtclub, der Motor-Boot-Club, die Segler-Vereinigung, der DLRG. Ihre Anlagen liegen sechseinhalb Meter unterhalb der Uferkante; eine Zugänglichkeit zu den Vereinsanlagen ist über Treppen gewährleistet. In der Kaimauer sind auf ca. sechs Meter Tiefe unterschiedliche Vereinsräumlichkeiten untergebracht.

Nach dem Tunnelausgang West wird die Uferstraße auch künftig in diesem Bereich circa 25.000 Verkehrsbewegungen MIV aufweisen. Auf dem Seitenstreifen sind circa 25 Parkplätze ausgewiesen.



01 // Bismarckplatz, Alt-Klinikum, Yachthafen, Thibautstraße



02 // Nutzungen auf dem Gelände des Alt-Klinikums



03 // Alt-Klinikum, Schurmanstraße, Yachthafen



04 // Schurmanstraße/ Thibautstraße, Blick auf Alt-Klinikum

Sequenz 08

Bergheim (Alt-Klinikum)

// Analyse

108

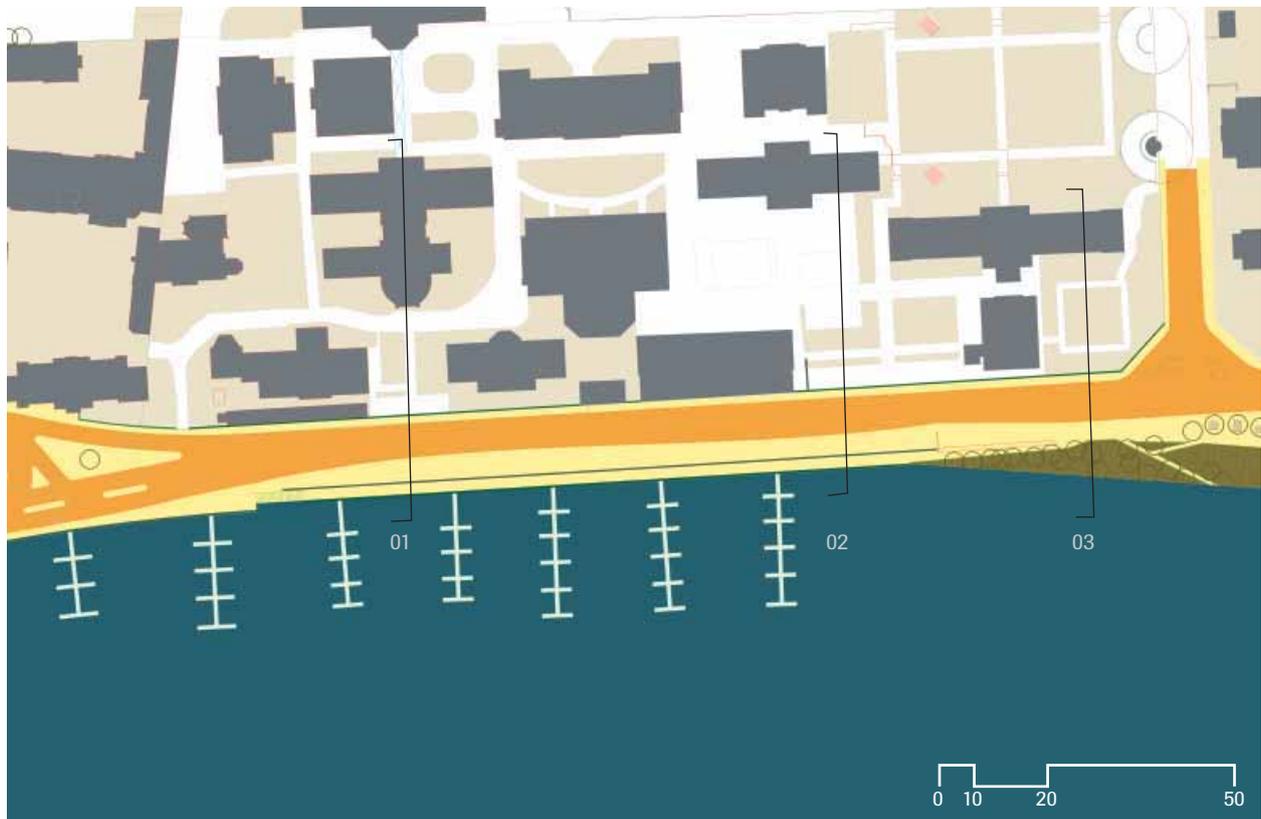
Der Uferbereich beim Altklinikum ist heute in erster Linie Bundesverkehrsstraße. Eine Beziehung zwischen Bebauung und Wasser besteht nicht – beides ist klar separiert voneinander: hier das topographisch höher liegende und durch eine Mauer nach außen hin hermetisch abgeschlossene Ensemble des Altklinikums, dort der sechs Meter tiefer liegende, für die Öffentlichkeit nicht zugängliche Bereich der Wassersportvereine. Der fünf Meter breite Gehweg darüber dient Fußgängern und Radfahrern gleichermaßen – ihm fehlen aber Aufenthaltsqualitäten. Dies ändert sich erst, wenn auf Höhe der Thibautstraße die Grünanlage am Ufer beginnt; ihr vorgelagert liegt die Neckarinsel im Fluss.

Mit der neuen Rahmenplanung soll die Isoliertheit der Freiräume im Klinikum aufgebrochen werden. An drei Stellen sollen unmittelbar an der Sandsteinmauer Aussichtsplattformen einen Bezug zum Wasser ermöglichen – wenn auch zunächst nur visuell. Eine Öffnung

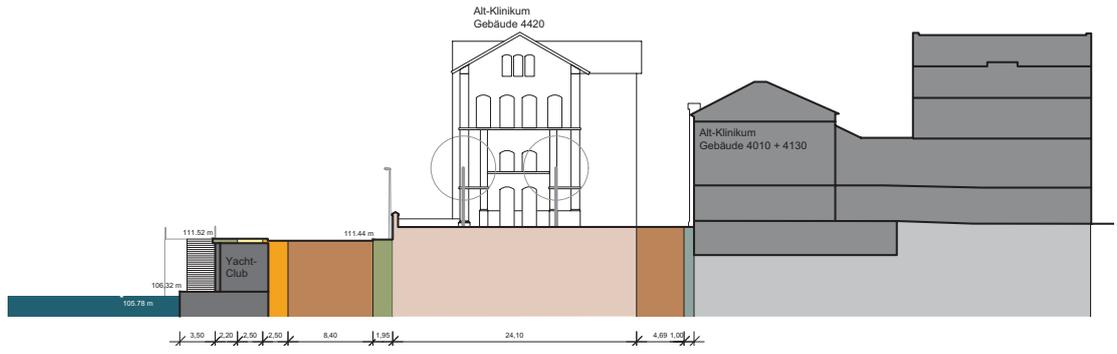
und verbesserte Zugänglichkeit des Vereinsgeländes auf der anderen Straßenseite, eventuell mit gastronomischer Nutzung, und eine Aufwertung der Fassade der Vereinsräumlichkeiten werden angestrebt.

Eine Tieferlegung der Schurmanstraße (= Fortführung des Tunnels Richtung Westen), die eine deutlich verbesserte Zugänglichkeit zum Ufer gewährleisten würde, ist nach eingehender Untersuchung aufgrund der Baugrundverhältnisse und der hohen Baukosten verworfen worden. Darüber hinaus wäre eine Anbindung an die Theodor-Heuss-Brücke und den Bismarckplatz erheblich erschwert.

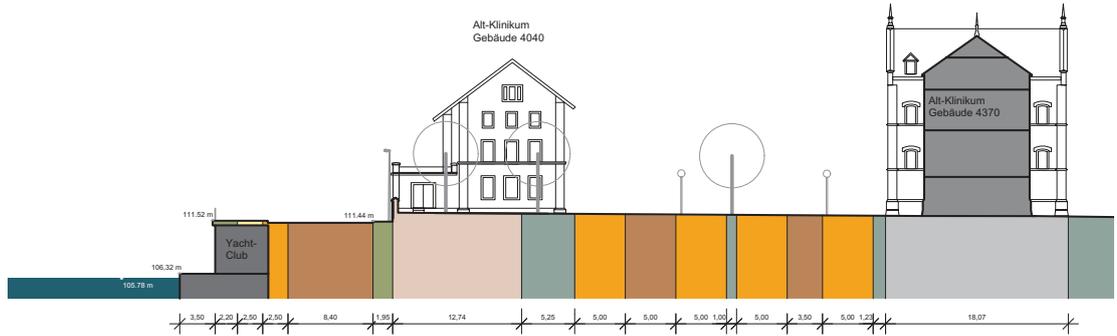
Wenngleich sich daher die verkehrliche Belastung in diesem Uferabschnitt künftig nicht nennenswert verschieben wird, geht es doch darum, im Zuge der Umstrukturierung des Klinikstandortes eine maßgeblich verbesserte Freiraumverknüpfung zu erreichen.



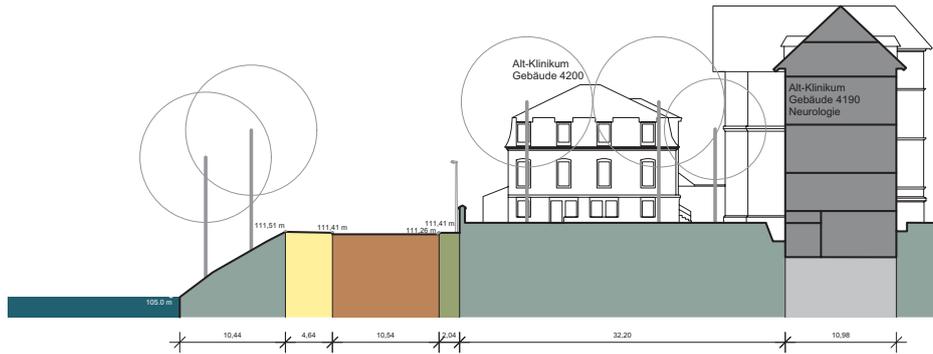
05 // Lageplan Bestand



06 // Schnitt 01 Yacht-Club, Schurmanstraße, Alt-Klinikum Gebäude 4420/ 4010/ 4130



07 // Schnitt 02 Yacht-Club, Schurmanstraße, Alt-Klinikum Gebäude 4040/ 4370



08 // Schnitt 03 Schurmanstraße, Alt-Klinikum Gebäude 4200/ 4190



09 // Modell Bestand

Sequenz 08

Bergheim (Alt-Klinikum)

// Entwicklungspotenziale

110

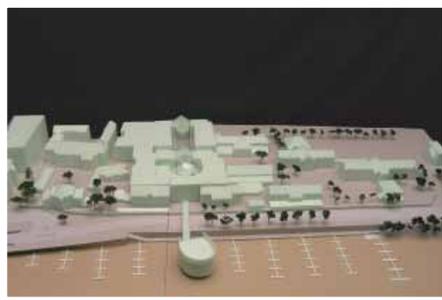
Durch eine Verkleinerung des Fahrbahnprofils kann der Gehwegbereich um 30% verbreitert werden. Zu prüfen ist, ob trotz einer unterirdischen Bohrpfehlwand im Bereich des Parkstreifens Bäume gepflanzt werden können.

Neben der Öffnung der Klinikmauer durch Aussichtsterrassen wird durch eine Fußgängerbrücke eine unmittelbare Anbindung an das Wasser erreicht. Durch ein öffentliches Gebäude im Wasser, etwa ein Restaurant, wird ein besonderer Anziehungspunkt geschaffen. Zentrale Teile des bislang abgeschlossenen Vereinsgeländes werden öffentlich zugänglich. Die Nutzungsanforderungen der Vereine bleiben in angrenzenden, vereins-eigenen Anlagen berücksichtigt.

Im Bereich der Thibautstraße gilt es eine angemessene Übergangsmöglichkeit über die Bundesstraße zu schaffen.

Die Rahmenplanung sieht für das Klinikum eine Mischnutzung aus Wohnen und Dienstleistung vor. In jüngster Zeit sind diese Überlegungen ergänzt worden durch Pläne, dort ein Einkaufszentrum anzusiedeln. Auch diese Nutzung würde an den Grundüberlegungen nichts ändern.

Im Blick vom Westen her wird die Bedeutung einer integrierten Behandlung der Tunneleinfahrt im Rahmen einer Gesamtplanung ablesbar.



10 // Entwurfsmodell Variante »Wohnen«, oben links: Variante Einkaufszentrum A, oben rechts: Variante Einkaufszentrum B



11 // Lineare Bewegungsräume und Aussichtsplattformen

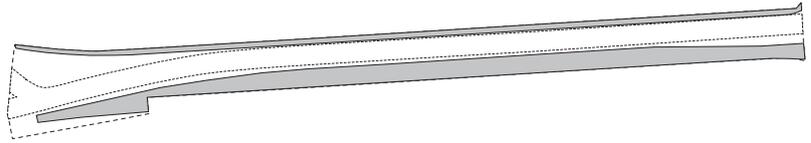


12 // Akzente einer neuen Grünstruktur

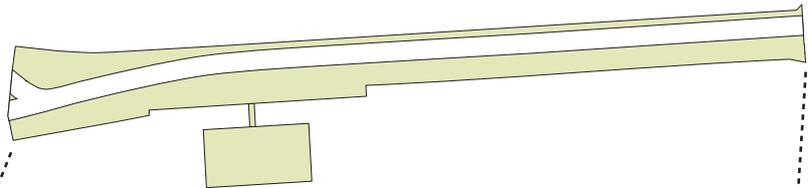
Sequenz 08
Bergheim (Alt-Klinikum)
 // Entwicklungspotenziale

112

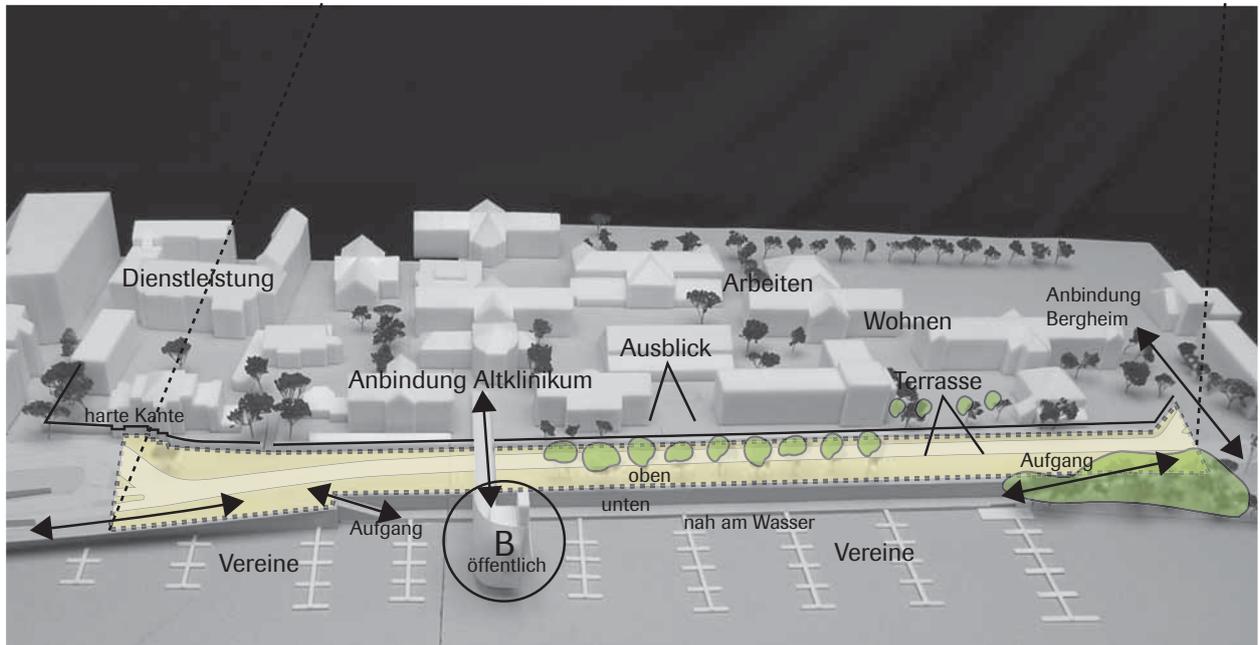
... von 2.050 qm ...



... auf 3.550 qm ...



zusätzliche Fläche auf dem Wasser: ~760 qm



13 // Potenzialskeizze



14 // Collage

Der öffentliche Raum auf Straßenebene kann quantitativ nur geringfügig vergrößert werden. Dennoch wird durch Bäume eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität am Ufer erreicht. Vor allem durch die Brücke und den öffentlichen Nutzungsbaustein im Yachthafen verändert sich die Wahrnehmung dieses Uferbereiches grundlegend. Die Klinikmauer wird punktuell geöffnet und an der Thibautstraße werden die Grünanlagen am Ufer an die Freiräume in Bergheim angeschlossen.

REFERENZEN >>> Gesamtstädtische Strategien Mühlheim/ Ruhr _ Konversion

114

»Ruhrbania, Mühlheim an die Ruhr«



aus Broschüre
Stadt an den Fluss – Referenzprojekte



Luftbild Situation im Bestand Standort für
„urbanes Uferquartier“



Morgen wird schöner
Die neue Ruhrpromenade

Stadthafen, Animation RKW Architekten, Düsseldorf



Baumasschnittmodell aus Wettbewerbsverfahren

REFERENZEN >>> Planungsthemen

Freiraum am Ufer _ Heidelberg • München • Frankfurt

»Licht – in der Stadt«



aus Broschüre
Stadt an den Fluss – Referenzprojekte



Stadtansicht Heidelberg



Stadtteilpark München



Schaumainkai, Frankfurt am Main

HEIDELBERG • STADT AN DEN FLUSS

Vor Ort • Eindrücke

Das Neckarufer in Heidelberg präsentiert sich heute gestalterisch äußerst heterogen und vielfältig. Die immer wieder erfolgten Umbauten zeigen sich in durchgängigen Gestaltungsthemen, vor allem aber auch in mannigfaltigen Brüchen.

Vor Ort • Eindrücke

// Grün

118

Entlang des Neckarufers wechseln sich grüne Freiräume unterschiedlichster Form ab – das gilt unmittelbar an der Flusskante, aber auch in den Freibereichen dahinter.

Westlich des Neckarmünzplatzes hat sich eine »grüne« Flusskante herausgebildet – die Böschung ist bewachsen. Unmittelbar daneben bildet die Bastion eine »grüne Kanzel« am Neckar. Der Neckarlauer bildet fast auf Wasserhöhe einen Gegensatz zum Hochkai am Marstall. Die Parks am Montpellierplatz, Jubiläumsplatz und Bismarckplatz sind heute nach innen orientiert; sie grenzen sich ab von der Bundesstraße und schaffen introvertierte Ruhezonnen.

Einen Gegensatz zu diesen punktuellen Freiräumen bilden die linearen Grünelemente am Wasser – wie etwa die Baumreihen an der Alten Brücke oder an den oberen Neckarstaden. Oft unterstreichen sie einen topografischen Höhenversprung.



01 // Neckarmünzplatz (Museum)



04 // Am Brückentor



07 // Neckarstaden



02 // Neckarmünzplatz



03 // Bastion



05 // Böschung_Abschnitt Leyergasse/Mönchgasse



06 // Jubiläumsplatz



08 // Klinikum



09 // Bismarckplatz

Vor Ort • Eindrücke

// Beleuchtung

120

Am Neckarufer hat sich über die Jahre eine breite Vielfalt von Leuchten versammelt – von der (Replik der) historischen Straßenlaterne bis zum modernen Fassadenfluter, von der »Peitschenlampe« bis zum »Kronleuchter« im öffentlichen Raum.



01 // Neckarmünzplatz



13 // Alte Brücke_Mönchgasse



08 // Alte Brücke



02 // Montpellierplatz



03 // Neckarstaden



05 // Stadhalle



06 // Marstall_Stadhalle



07 // Neckarstaden



09 // Krahenplatz



10 // Stadhalle



11 // Am Krahenplatz

Vor Ort • Eindrücke

// Möbel

122

Bei der Möblierung zeigen sich die Umbauwellen der letzten Jahrzehnte deutlich. Auch in einzelnen Uferabschnitten werden oft unterschiedliche Gestaltungselemente verwandt – eine durchgehende Gestaltung ist nicht ablesbar.



01 // Haltestelle_ Schleuse



04 // Bänke_ Alte Brücke



08 // Haltestelle_ Heuscheuer



02 // Wartehalle_ Neckarmünzplatz



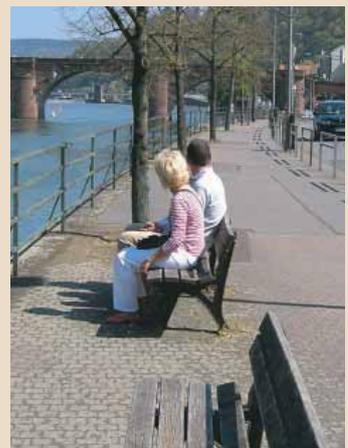
03 // Sitzbank_ Bastion



05 // Mülleimer_ Stadthalle



06 // Litfassäule



07 // Sitzbank



09 // Kartenverkauf/Glascontainer/Haltestelle/Telefon



10 // Poller/Werbung

Vor Ort • Eindrücke

// Oberflächen

124

Die vorherrschenden Oberflächenmaterialien im Uferbereich sind Asphalt und Pflaster – in vielfältigen Variationen und Abwandlungen.



01 // Neckarmünzplatz



04 // Marstall



07 // Neckarstaden



02 // Am Brückentor



03 // Synagogenplatz



05 // Neckarlauer



06 // Montpellierplatz



08 // Bismarckplatz/Theodor-Heuss-Brücke



09 // Altklinikum

Vor Ort • Eindrücke

// Brüstung_Geländer

126

Auch in den Geländern am Ufer spiegelt sich die Entwicklung der Stadt. Historische und unter Denkmalschutz stehende Brüstungselemente im Umfeld des Marstalls stehen sehr schlichten Geländern gegenüber. Neu hinzugekommene Schutzvorrichtungen und Poller reagieren auf den wachsenden Verkehrsdruck.



01 // Am Hackteufel



04 // Übergang Alte Brücke/ Marstall



07 // Jubiläumsplatz



02 // Neckarmünzplatz_Alte Brücke



03 // Alte Brücke



05 // Marstall



06 // Stadthalle



08 // Neckarstaden



09 // Altklinikum

Vor Ort • Eindrücke

// Treppen

128

Die Uferkante ist durch viele Geländeversprünge gekennzeichnet – zwischen oberen und unteren Neckarstaden, zwischen Stadthalle und Neckarlauer, zwischen oben und unten an der Alten Brücke... Entsprechend vielfältig sind die Treppen, die die einzelnen Ebenen verknüpfen.



01 // Neckarlauer_ Stadthalle



04 // Am Hackteufel



07 // Neckarlauer_ Krahnplatz



02 // Am Hackteufel



03 // Neckarlauer_ Stadthalle



05 // Stadthalle



06 // Neckarlauer_ Stadthalle



08 // Yachthafen_Alt-Klinikum



09 // Theodor-Heuss-Brücke

Vor Ort • Eindrücke

// Uferkante

130

Das Erscheinungsbild der Uferkante verändert sich beständig – von der offenen Böschung bis hin zur harten Kante mit bis zu sechs Meter Höhenversatz.



01 // Schleuse



04 // Marstall



07 // Neckarstaden



02 // Bastion



03 // Alte Brücke



05 // Montpellierplatz/ Stadthalle



06 // Stadthalle/ Neckarlauer



08 // Bismarckplatz



09 // Yachthafen

HEIDELBERG • STADT AN DEN FLUSS

Zusammenfassung •

Ausblick und Empfehlungen

Zusammenfassung • Ausblick und Empfehlungen

134

Die vorgelegte Machbarkeitsstudie untersucht die Entwicklungspotenziale einer Neckarpromenade im Bereich der Altstadt Heidelbergs. Ausgehend von einer Tunnellösung für die bestehende Bundesstraße 37 werden Gestaltungsoptionen für das Herzstück des gesamtstädtischen Projektes »Heidelberg – Stadt an den Fluss« geprüft. Diese Überlegungen sind abgestimmt mit den parallel durchgeführten Planungen zu Verkehr, Tiefbau und Sicherheit.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden acht Teilabschnitte (»Sequenzen«) gebildet und nach gleichen Kriterien untersucht – beginnend im Osten mit dem Karlstor und dem Neckarmünzplatz, über die Alte Brücke, den Marstall mit dem Krahenplatz bis hin zu Montpellierplatz, Stadthalle und Jubiläumsplatz; obere und untere Neckarstaden formulieren dann den Übergang zum Bismarckplatz, und der Bereich Altklinikum in Bergheim bildet im Westen nach circa 2,3 Kilometern die letzte Sequenz der künftigen Neckarpromenade. Die verschiedenen Abschnitte lassen sich sowohl als Gesamttraum betrachten, bieten aber auch die Möglichkeit für individuelle Schwerpunktsetzungen. Dabei zeigt sich: Trotz enger Rahmenbedingungen durch Denkmalschutz, Schifffahrt und Hochwasserschutz gibt es einen breiten Gestaltungsspielraum.

Durch eine Verlegung der Bundesstraße in einen Tunnel können verkehrliche Belastungen am Neckarufer maßgeblich reduziert werden. Dadurch können nicht nur vorhandene Freiflächen neu gestaltet, sondern auch bisherige Verkehrsflächen umgewidmet werden. An zentralster Stelle in der Stadt entstehen so öffentliche Räume am Wasser in einer beachtlichen Dimension: Bestehende Freiräume können um das 2,5-fache vergrößert werden, die Gesamtfläche bemisst sich auf über 55.000 Quadratmetern – was fast zehn Fußballfeldern entspricht. Bislang isoliert liegende Freiräume werden in ein durchgängiges Gesamtgerüst eingebunden – ein kontinuierlicher Freiraum am Ufer entsteht.

Die neuen öffentlichen Räume stärken die Lebensqualität vor Ort und profilieren gleichsam die Wahrnehmbarkeit von außen. Die künftige Neckarpromenade ist eine Stadtterrasse für alle und schafft durch seine vielfältigen Angebote grundlegende stadtstrukturelle Verbesserun-

gen. Dabei können ganz unterschiedliche Nutzergruppen adressiert werden – vom Anwohner bis zum Touristen. In der weiteren Planung gilt es Image- und Identitätsmaßnahmen zu verschränken und Nutzerprofile gezielt zu schärfen – wo welches Angebot für wen? Es gilt ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Bewohnerbedürfnissen (Stichwort Verbesserung des Wohnumfeldes in der Altstadt) und Besuchererwartungen (Stichwort Flanieren am Neckarufer) zu finden. Ansätzen einer Polarisierung sollte frühzeitig entgegengewirkt werden. Die programmatischen Schwerpunktsetzungen, wie sie in der Machbarkeitsstudie dargestellt sind, gilt es weiter zu präzisieren – zweifellos geht dabei Vielfalt vor Uniformität.

Mit der Neuordnung einher geht eine kategoriale Verschiebung: Die Altstadt öffnet sich zum Wasser hin statt dem Neckar den Rücken zuzukehren – vom Karlstor bis zum Bismarckplatz ergeben sich viele neue Anknüpfungsoptionen zum und über den Fluss hinweg.

Bei diesen Maßnahmen gilt es, drei Ebenen der Veränderung zu unterscheiden:

1. verbesserte Verknüpfung des Uferbereichs mit der Altstadt
2. Stärkung der Uferzone durch neue Freiflächen unmittelbar am Wasser
3. Neustrukturierung der Anlegesituation für die Schifffahrt

Das Projekt Neckarpromenade ist exemplarisch für infrastrukturelle Aufwertungsstrategien und Stadtumbauvorhaben, wie sie unter dem Stichwort »Der öffentliche Raum als Standortfaktor« in den letzten Jahren diskutiert werden. Angesichts der zunehmenden Städtekonkurrenzen gewinnen »weiche« Standortfaktoren an Bedeutung – das unterstreicht auch die Vielzahl der Referenzprojekte, die in der begleitenden Untersuchung »Stadt an den Fluss – Referenzprojekte« vorgestellt werden.

Um den Entscheidungsprozess über die künftige Gestaltung der Freiflächen voranzubringen, sind jetzt konkrete Vorschläge erforderlich. Auf Grundlage der vorhandenen Planungen ist die Durchführung eines konkurrierenden Ideen- und Realisierungswettbewerbs zu empfehlen. Über Alternativentwürfe für Funktion und Form, für Maßstab und Proportion, für Atmosphäre und Materia-

lität lassen sich im Diskussionsprozess die wesentlichen Qualitätskriterien festlegen und auch in die Bürgerschaft kommunizieren.

Heidelberg steht mit dem Projekt vor der Aufgabe Tradition und Modernität zu verknüpfen. Die Stadt hat die große Chance damit ein Identitätsbewußtsein unter den Bürgern genauso wie die »Marke« Heidelberg nach außen weiter zu profilieren. Dabei spielt die Frage der Angemessenheit eine große Rolle – bei den Nutzungszuweisungen genauso wie beim Design. Welche Maßstäblichkeiten zwischen kleinen und großen Bausteinen zu wählen sind und welches Verständnis vom Begriff Mobilität künftig anwendbar ist, wird sich aus der spezifischen Lösung für das Neckarufer zeigen.

Abbildungsverzeichnis

Bild S. 10

© Kurpfälzisches Museum Heidelberg

Bilder S. 22, 34, 46, 58, 70, 82, 94, 106

© heidelberg-ballon

Pläne S. 11-17, 24, 36, 48, 60, 72, 84, 96, 108

© bueroschneidermeyer, Stuttgart, auf Grundlage des Bestand-EG-Plans des Stadtplanungsamtes Heidelberg, Stand 2007

Bilder S. 23, 27, 35, 39, 47, 51, 59, 63, 71, 75, 83, 87, 95, 99, 107, 111

© bueroschneidermeyer, Stuttgart, auf Grundlage des Luftbilds des Stadtplanungsamtes Heidelberg

Bilder S. 130/ 131 Uferkante

© Stadtplanungsamt Heidelberg

Alle weiteren Bilder und Pläne

© bueroschneidermeyer, Stuttgart