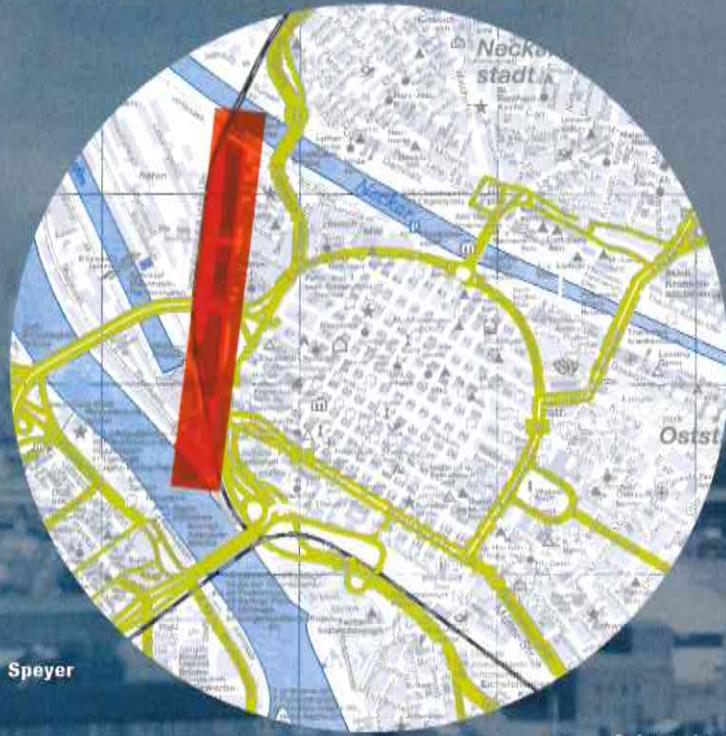




Frankfurt



Weinheim\_Darmstadt

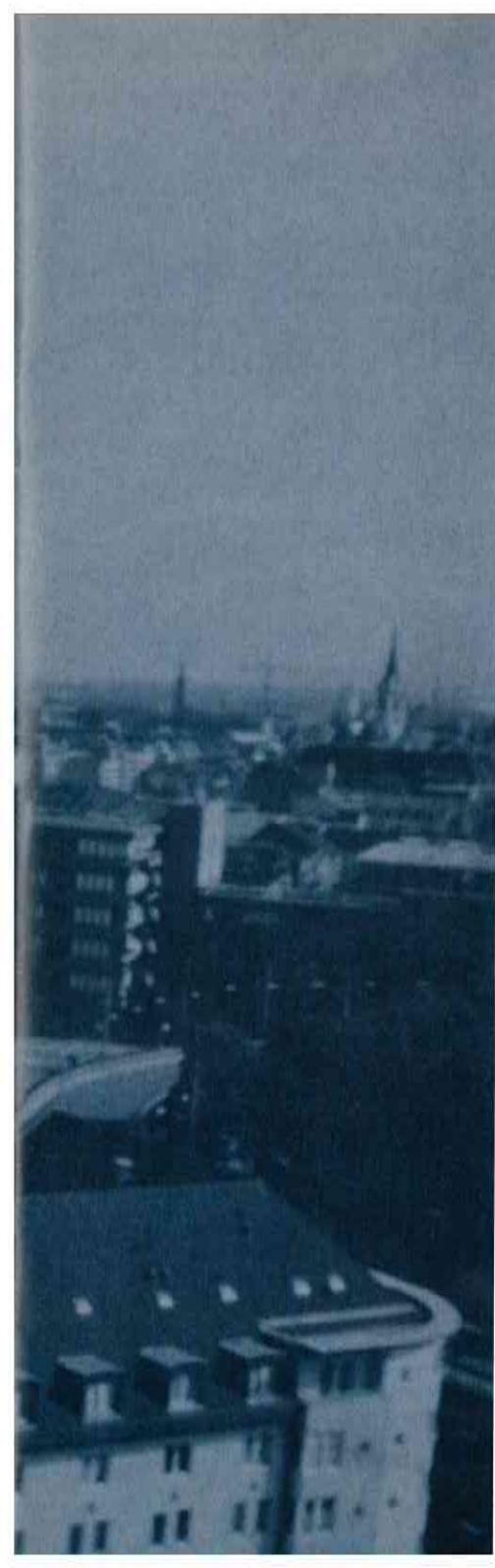
Ludwigshafen

Heidelberg

Speyer

Schwetzingen\_Karlsruhe



An aerial photograph of a city, likely Mannheim, showing a river (the Neckar) flowing through the urban landscape. The image is in a dark, monochromatic blue tone. In the foreground, there are several multi-story buildings with visible windows. The middle ground shows a dense urban area with various structures, and the background features a hazy horizon with some taller buildings or spires.

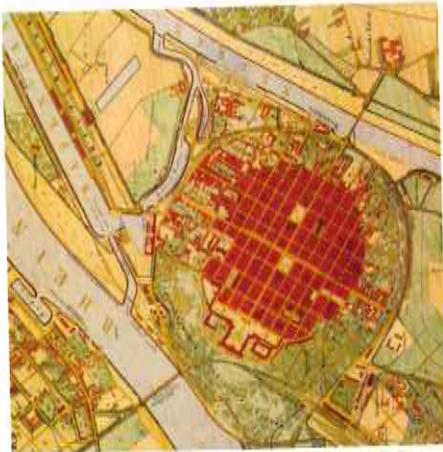
Die Aufwertung des Jungbuschs, insbesondere am Verbindungskanal, ist für ganz Mannheim von großer Bedeutung. Die Schnittstelle zwischen Hafen und Innenstadt bietet ein bedeutendes Potenzial für die innerstädtische Entwicklung der Stadt – in zweifacher Hinsicht: Durch eine öffentliche Wegeverbindung können die Freiräume entlang von Rhein und Neckar großräumig vernetzt werden, gleichzeitig tragen neue Impulse am Kanal zur Stabilisierung und Aufwertung des Wohnquartiers bei.

Veränderte Rahmenbedingungen – eine zurückgehende hafenspezifische Nutzung des Kanals und ein seit Anfang der Neunziger Jahre einsetzender Strukturwandel im Jungbusch – eröffnen Perspektiven für eine grundlegende Neuordnung. Mit einem Mix aus städtischen Investitionen, Investitionen des Landes und privatem Engagement kann hier bis zum Jahre 2007 und darüber hinaus eine signifikante städtebauliche Entwicklung eingeleitet werden. Mit der Ansiedlung eines Existenzgründerzentrums für die Pop-Branche, der Zunft AG, Freizeiteinrichtungen und universitären Erweiterungspotenzialen soll hier eine Entwicklung eingeleitet werden, die ein interessantes Investitions- und Arbeitsumfeld für Unternehmen aus dem Dienstleistungs- und Kreativbereich bietet. Dabei wird das Vorhaben in exponierter Lage realisiert: Der Verbindungskanal ist die optische Visitenkarte der Stadt für die aus

Norden ankommenden Bahnreisenden. Auch durch eine öffentliche Promenade zwischen Rhein und Neckar soll dort ein neues Erlebniseumfeld für die »Stadt zwischen den Flüssen« geschaffen werden. Die Stadt Mannheim setzt am Verbindungskanal den ersten städtebaulichen Schwerpunkt ihrer Bemühungen im Blick auf das Stadtjubiläum 2007. Schon vor 100 Jahren ging es um den Hafen – damals wurde der Industriehafen eröffnet – und auch heute liegt hier, im Blick auf den Wandel von der Industrie- zur Dienstleistungs- und Freizeitgesellschaft, wieder eine der großen Zukunftsaufgaben für die Stadt und ihre BürgerInnen. Am Verbindungskanal und im Stadtteil Jungbusch stellen sich Fragen zur Regenerations- und Entwicklungsfähigkeit der Stadt in prototypischer Weise. Der Kanal ist dabei symptomatisch für die Veränderungen im Gefüge vieler Städte: innerstädtische Produktions- und Lagerflächen werden plötzlich verfügbar, in der Gemengelage von Wohnen und Arbeiten, von Produktion und Freizeit ergeben sich neue Optionen für eine nachhaltige »Innenentwicklung«. Um die Voraussetzungen für künftige öffentliche und private Investitionen zu klären, wurde für den Kanal und das Quartier eine Rahmenplanung erarbeitet. Sie entstand unter breiter Beteiligung aller Akteure. So konnte erreicht werden, dass die vorliegende Planung heute von allen getragen wird. Ein flexibler Rahmen

ist erstellt worden, der sich bewusst nicht an einem finalen Endzustand orientiert, sondern eine schrittweise Entwicklung möglich macht. Durch einen flexiblen Planungsprozess können so Risiken in erheblichem Maße reduziert werden. Erste qualifizierte Projektbausteine mit Signalwirkung sollen jetzt umgesetzt werden. Sie haben Vorbildfunktion und sind der Auftakt für ein beständiges Auffüllen der Parzellen am Wasser.

Diese Broschüre beschreibt den Rahmen dieser Aktivitäten und zeigt erste Ansätze für neue Bausteine am Verbindungskanal.



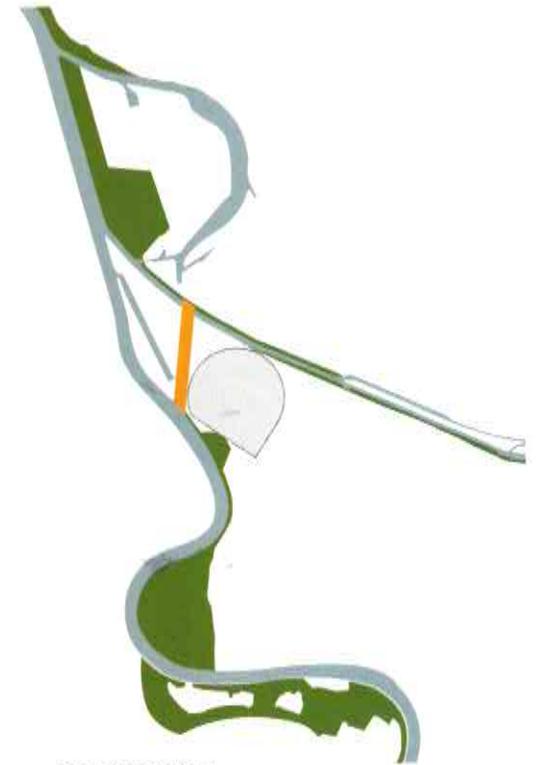
Mannheim, um 1875



Luftbild Mannheim, 1998

Der Verbindungskanal entstand zwischen 1875 und 1879 unmittelbar jenseits der alten Stadtmauern. Schon damals formulierte er die Grenze zwischen Stadt und Hafen und tut dies bis heute. Aufgrund seiner räumlich klar begrenzten Situation zwischen Jungbusch und ICE-Trasse nimmt er eine Sonderstellung im Hafen ein: Die Bahnlinie separiert kleinteilige Nutzungsstrukturen auf der einen Seite von großen Lagereinheiten und Containerverlade-stellen auf der anderen. An der Nahtstelle zwischen Innenstadt und Hafen fungiert der Kanal als Pufferzone – ist weder »echter« Hafen, noch »richtig« Stadt. So gewährleistet er ein verträgliches Mit-einander von Gewerbe und Wohnen. Der Kanal kann nicht betrachtet werden, ohne den Blick auf den unmittelbar angrenzenden traditionsreichen Stadtteil Jungbusch zu richten. Das Quartier gehört zur Innenstadt Mannheims – und auch wieder nicht. Durch den vielbefahrenen Stadtring ist es von den »Quadraten« der City abgeschottet, und auch an den anderen Rändern bot das unmittelbar angren-zende Hafengebiet bislang keine Entwick-lungsmöglichkeiten. Obwohl das Viertel in den Achtziger Jahren erfolgreich saniert

wurde, bleibt die Situation instabil. In den letzten Jahren hat sich ein grundlegender Strukturwandel vollzogen, das alte Rot-lichtviertel gibt es nicht mehr. Doch es ist nicht das schlechte Image, was viele veranlasst, das Quartier zu verlassen, sobald sie es sich leisten können. Viele würden gerne bleiben, aber es fehlt an grundlegender Infrastruktur und die Lebensqualität wird durch den Verkehr enorm beeinträchtigt. Neben der Einschnü-rung an den Rändern führt mitten durch den Stadtteil eine vielbefahrene Bundes-straße; sie teilt das Quartier in zwei Teile. Durch die untergenutzten Flächen am Kanal bietet sich jetzt die einmalige Chan-ce für eine grundsätzliche Stabilisierung und Aufwertung des Stadtbezirks. Dort können neue Nutzungen und Infrastruktur-einrichtungen angesiedelt, aber auch Freiflächen geschaffen werden. Dabei ist der Kanal nicht als bloße Erweiterung des Viertels zu betrachten – er soll auch künftig seine eigene Identität behalten. Etwas Eigenes soll in Ergänzung zum Vorhandenen entstehen. Aus der Mélange von Industrie, Hafen und Wohnort, aus der Parallelität von »Fenster zur Welt« und »heimischem Kiez« bildet sich die



Die Promenade – Spange zwischen den Flüssen



besondere Charakteristik des Ortes. Er ist exponiert und zurückgezogen zugleich, er ist prominent und unentdeckt, er ist ganz alltäglich und dennoch einzigartig. Die Entwicklung am Kanal ist so von doppelter Bedeutung für das Quartier und die gesamte Stadt. Denn wenn künftig eine öffentliche Promenade am Wasser entlang führt, dann gewinnt ganz Mannheim. Und wenn sich neue Nutzungen am Kanal etablieren, dann stabilisiert und verbessert dies die Lebensbedingungen im Viertel.



Stadtfelder – Hafengebiet, Verbindungskanal, Jungbusch und Innenstadt



Von Norden, aus Frankfurt kommend ... über den Neckar



... an der Hubbrücke vorbei



... dort die Studentenwohnheime aus den 80er Jahren



--- MEINE DAMEN UND HERREN, IN WENIGEN MINUTEN ERREICHEN WIR MANNHEIM-HAUPTBAHNHOF, LADIES AND GENTLEMEN IN A FEW MINUTES WE WILL ARRIVE AT MAN



ARRIVE AT MANNHEIM CENTRAL STATION --- MEINE DAMEN UND HERREN, IN WENIGEN MINUTEN ERREICHEN WIR MANNHEIM-HAUPTBAHNHOF, LADIES AND GENTLEMEN IN



... unter der Kurt-Schumacher-Brücke durch ... die improvisierte Container-Verladestelle ...bis zum südlichen Hafenbecken

... die Rhenania-Lagerhäuser rücken heran

... und die denkmalgeschützte Kauffmannmühle

... hier die Fertigungsanlage

... dort die Hafenstraße und der Jungbusch ... das markante Islinger-Hochhaus ...



CENTRAL STATION ... MEINE DAMEN UND HERREN, IN WENIGEN MINUTEN ERREICHEN WIR MANNHEIM-HAUPTBAHNHOF, LADIES AND GENTLEMEN IN A FEW MINUTES WE WILL

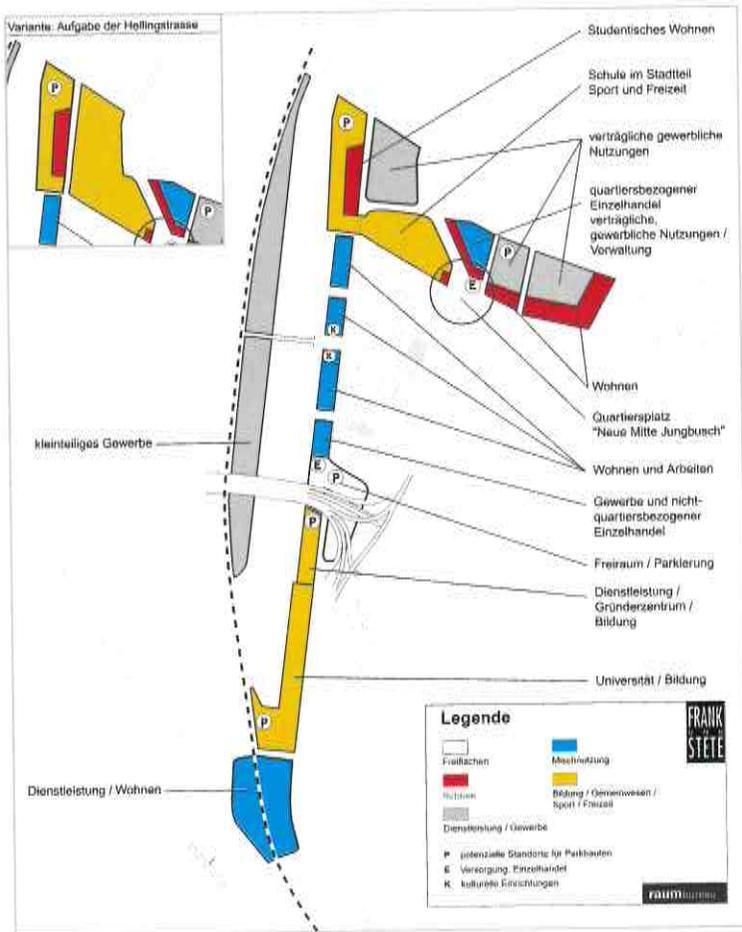


IN MINUTES WE WILL ARRIVE AT MANNHEIM CENTRAL STATION ... MEINE DAMEN UND HERREN, IN WENIGEN MINUTEN ERREICHEN WIR MANNHEIM-HAUPTBAHNHOF, LADIES AND



... die Wohnhäuser liegen in greifbarer Nähe

... das Wohnhochhaus und die Auffahrten zur Konrad-Adenauer-Brücke.



Rahmenplan Nutzungen

Der Verbindungskanal muss einerseits in der gesamten räumlichen Dimension von Rhein bis Neckar betrachtet werden, gleichzeitig kann eine nachhaltige Entwicklung nur in enger Anbindung mit dem Stadtteil Jungbusch geschehen. Deshalb wurde 2001 für den Gesamtbereich eine »Rahmenplanung Jungbusch/Verbindungskanal« erarbeitet, die zwischen Quartier und Kanal ein wechselseitige Beziehung aufbaut und den Rahmen für die Gesamtentwicklung formuliert.

1. Um das Haus Oberrhein kann ein neuer Dienstleistungsstandort mit Schwerpunkt Logistik entstehen.
2. Auf den Flächen am südlichen Kanalbecken sollen neue Forschungs- und Bildungseinrichtungen angesiedelt werden, optional ergänzt durch ein Gründerzentrum; ein neuer »Campus am Kanal« kann so in unmittelbarer Nähe zur vorhandenen Universität etabliert werden.
3. Der Brückenkopf der Kurt-Schumacher-Brücke ist verkehrstechnisch optimal erschlossen und formuliert den westlichen Stadteingang. Entsprechende Funktionen sollen hier konzentriert werden: Versorgung und Parkierung.

4. Das Rechte Ufer des Verbindungskanals soll die zunehmende Nachfrage nach Räumlichkeiten befriedigen, wo sich Wohnen und Arbeiten kombinieren lassen. Diese Nutzungen werden ergänzt durch neue Infrastruktureinrichtungen und Freiflächen, die das Viertel dringend benötigt. Die Umnutzung der denkmalgeschützten Kauffmannmühle bildet ein geeignetes Starterprojekt für weitere private Investitionen.

5. Das nördliche Ende des Kanalufers soll künftig durch einen zusätzlichen Nutzungsschwerpunkt für Sport und Freizeit geprägt sein. Die geplante »Turnhalle plus X« – das »X« steht für quartiersbezogene Nutzungsangebote – bildet hierfür einen ausgezeichneten Ausgangspunkt, Freiflächen am Kanal ergänzen das vorhandene Freizeitgelände.

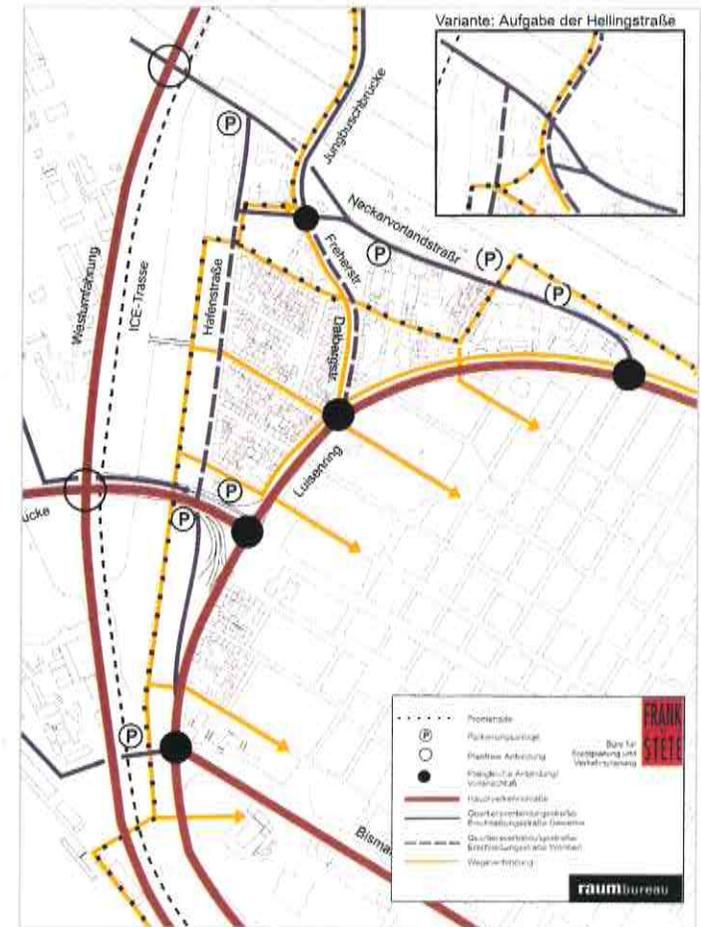
6. Das Projekt Musikpark am nördlichen Ende des Kanals bildet einen markanten Auftakt bzw. Schlusspunkt der Entwicklungsmaßnahme am Kanal. Durch sein innovatives Profil hat er Signalcharakter – funktional und gestalterisch.



Die einzelnen Entwicklungsschwerpunkte werden durch eine durchgängige öffentliche Promenade entlang des Wassers zusammengehalten. Die vorhandenen Gleisanlagen werden dafür genutzt.

Die Entwicklungspotenziale im Quartier und am Kanal werden erst voll nutzbar, wenn die heutige verkehrliche Situation deutlich verbessert wird. Dabei sind drei Ebenen zu betrachten:

1. Durch die großräumige Maßnahme Westumfahrung/Westtangente kann der gesamte Stadtbezirk langfristig nennenswert entlastet werden.
2. Durch Umbaumaßnahmen und eine veränderte Verkehrsführung am Brückenkopf Jungbusch-Brücke kann der Verkehr auf Quartiersebene mittelfristig neu geordnet werden – bis hin zur Etablierung einer »Neuen Mitte Jungbusch«.
3. Durch die kurzfristig realisierbare Aufwertung und Umgestaltung der Hafensstraße unmittelbar an der Schnittstelle zwischen Quartier und Kanal kann der Entwicklungsbereich am Wasser mit dem Viertel nachhaltig verzahnt werden.



Rahmenplan Verkehr





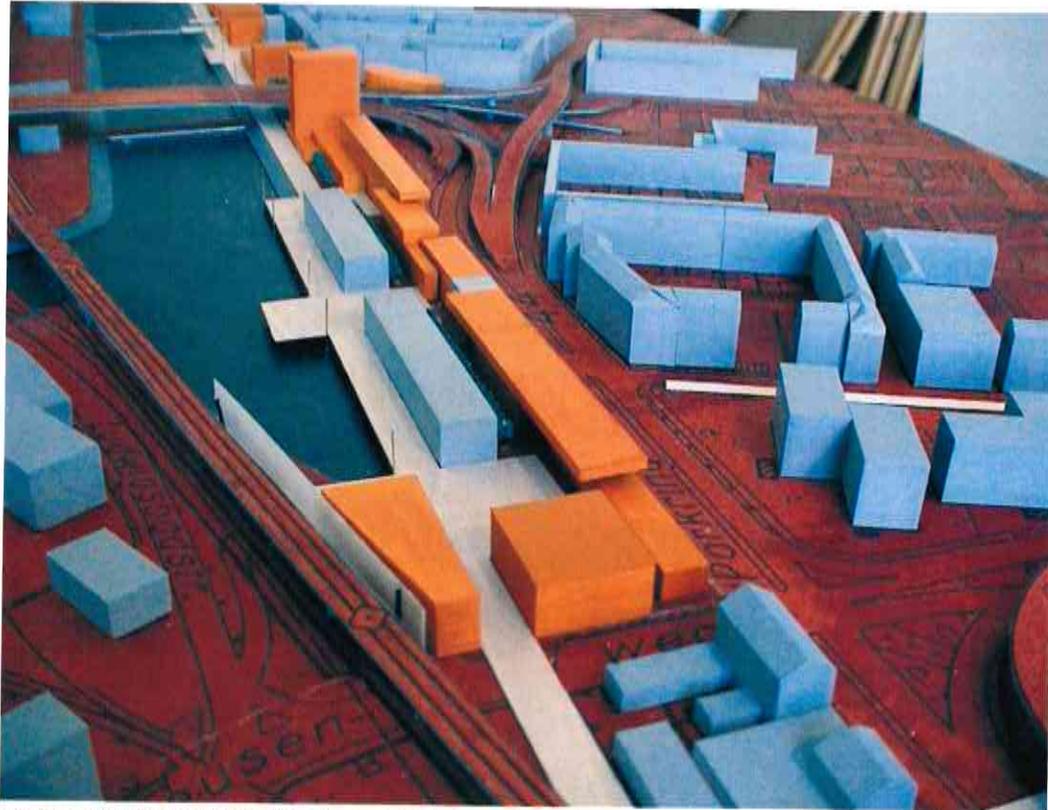
Nördlicher Verbindungskanal (Modellausschnitt Rahmenplanung)

Der Verbindungskanal wird künftig eine eigene Identität aufweisen; er ist weder bloßer Teil des Hafens noch eine einfache Erweiterung des Jungbuschs bzw. der Innenstadtquadrate. Der Bereich ist geprägt durch seine industrielle Geschichte – zentrale Elemente des Bestandes sind Ausgangspunkt für die künftige Bebauungsstruktur und dienen als Merkzeichen. Während im nördlichen Teil durch quergestellte Baukörper eine Verzahnung mit dem Viertel angestrebt wird, ist im südlichen Teil (»Campus am Kanal«) eine Abschottung vom verkehrlich hochfrequentierten Innenstadtring erforderlich.

Entlang des gesamten Kanals wirkt der öffentliche Freiraum als Gerüst für die bauliche Entwicklung. Insbesondere im nördlichen Abschnitt kommt ihm als Ergänzung der Angebote im Quartier zentrale Bedeutung zu.

In der Zusammenschau der einzelnen Teilbereiche ergibt sich ein »Gesamtplan«, der zwar als Fernziel im Sinne eines Leitbildes Anwendung finden kann, der gleichzeitig aber in der Lage sein muss, auf wandelnde Ansprüche und Bedürfnisse zu reagieren und viele Übergangsstufen möglich zu machen.





Südlicher Verbindungskanal (Modellausschnitt Rahmenplanung)



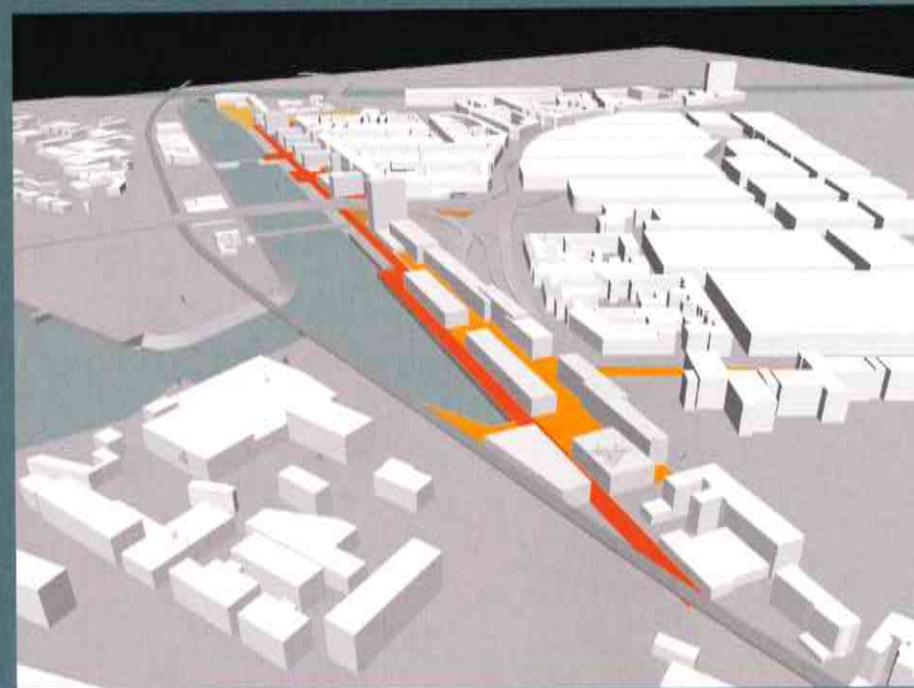
Gesamtplanung – das Ganze als Summe seiner Teile





Künftig soll eine öffentliche Promenade entlang des Kanals Rhein und Neckar verbinden. Sie ist Schauansicht und visueller Blickfang am Stadtentree, sie formuliert den baulichen Abschluss der Innenstadt zum Wasser hin. Zu ihrer Errichtung wird die Bahntrasse an der Wasserkante umgenutzt. In regelmäßigen Abständen – immer dort, wo Straßen und Verbindungen aus der Innenstadt ankommen – weitet sie sich zu kleinen Plätzen auf, die die Zugänglichkeit aus dem Viertel und der Innenstadt gewährleisten. Diese Aufweitungen können wie »Zimmer« entlang eines langen »Flurs« verstanden werden; sie erzeugen ein Raumgefühl, das beständig zwischen Enge und Weite wechselt.

Die öffentliche Promenade ist das Rückgrat der künftigen Entwicklung am Verbindungskanal. An ihr reihen sich alle Nutzungen auf, sie ist das verbindende Element – zwischen den Flussufern genauso wie zwischen Studierenden und Dienstleistern, Sportlern und Anwohner. Das lineare räumliche Element ist über 1000 Meter lang und zwischen acht und zehn Meter breit. Der Weg entlang des Wassers dient dem übergeordneten Fahrrad- und Fußgängerverkehr.



Gesamtübersicht Freiräume

Gegenwärtig wird für die Promenade ein umfassendes Gestaltungskonzept entwickelt. Die verschiedenen Plätze sollen dabei alle eine eigene Charakteristik bezüglich Nutzung und Gestaltung aufweisen. Die Abfolge dieser Orte ließe sich

in Zukunft möglicherweise so beschreiben: ein großer offener Platz mit festem Belag ist der Treffpunkt der Studierenden im Campus am Kanal; der Platz an der Akademiestraße ist ein »grünes Zimmer«, Autos parken unter Bäumen; ein hölzerner Platz



am Islinger-Haus wird von den angelagerten Gemeinschaftsnutzungen als Freiraum genutzt; ein gepflasterter Platz an der Teufelsbrücke wird bespielt durch Kultur und Café und ergänzt durch Podeste am Brückenkopf; der Platz an der Mühle dient als Bühne und besteht aus verschiedenen Plattformen und Projektionsflächen; der Platz vor der Turnhalle hat einen Gummibelag und Sportfelder sind dort eingezeichnet;... Durch die besondere Gestaltung der einzelnen Plätze wird die Orientierung im Gesamtkontext sichergestellt. Sie ist abgestimmt auf die sie umgebenden baulichen Entwicklungen am Kanal.

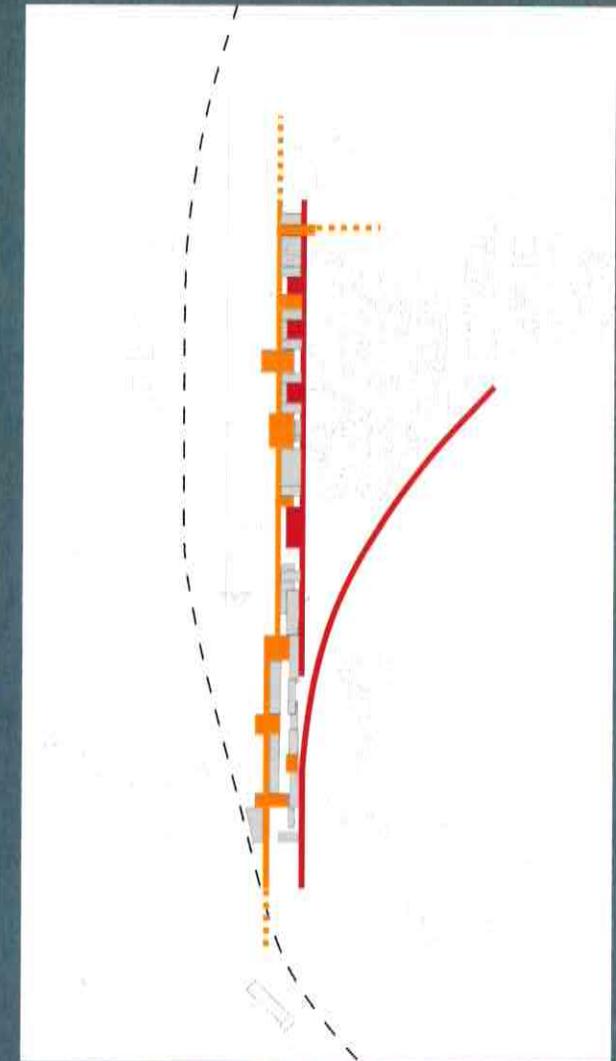
Hafenstraße und Promenade sind als Einheit zu betrachten, sie bedingen sich in hohem Maße gegenseitig. Der Straßenraum wird in den nächsten Jahren neu gestaltet und durch die Ansiedlung neuer Funktionen im Erdgeschossbereich aufgewertet. So kann die alte »Quartiersgrenze« Hafenstraße zum Vermittlungselement zwischen Stadtteil und Verbindungskanal, zur neuen »Hauptstraße« werden.



**Nutzung** Freiflächen, Aufenthaltsangebote, Sport- und Freizeitangebote  
**Fläche** ca. 0,95 ha  
**Investitionsvolumen** ca. 1,63 Mio. €  
**Realisierungszeitraum** 2004-2006  
**Träger** Stadt Mannheim  
**Grundstück** Eigentümer HGM; Option für langfristigen Mietvertrag durch Stadt Mannheim



Die Struktur der Promenade im Bild einer Leiter: Holmen, Sprossen und Füllung.



Gesamtstruktur Promenade





**Nutzung** Existenzgründerzentrum für die Musikindustrie, Parken  
**Fläche** ca. 0,3 ha; ca. 5.400 qm BGF, ca. 16.760 qm BRI  
**Investitionsvolumen** ca. 6 Mio. €  
**Realisierungszeitraum** 2002-2003  
**Träger** Stadt Mannheim  
**Grundstück** Eigentümer HGM; Option für langfristigen Mietvertrag durch Stadt Mannheim

In der aktuellen Musikszene hat sich die Stadt Mannheim in den letzten Jahren ein nationales Renommee erworben. Das hohe wirtschaftliche Potenzial der Musikbranche in einer Gesellschaft, die sich zunehmend an Kultur und Freizeit orientiert, wird in der Stadt erkannt. Dem entsprechend sollen zukünftig Anreize geschaffen und Projekte gefördert werden, die diese Entwicklung weiter beflügeln.

Einen wichtigen ersten Schritt stellt der Bau eines Existenzgründerzentrums »Musikpark« dar. In einer erweiterungsfähigen Gebäudeeinheit sollen günstige und aneignungsfähige Arbeitsräume zur Verfügung gestellt werden, die mit einer effizienten technischen Infrastruktur ausgestattet sind. ExistenzgründerInnen können so über Beratung und Betreuung gezielt gefördert werden – sowohl in musikalischer als auch in unternehmerischer Hinsicht.

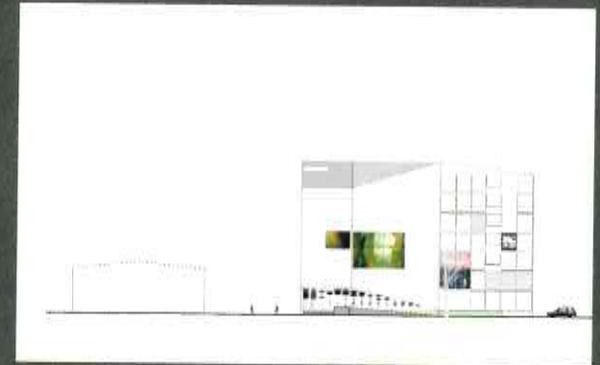
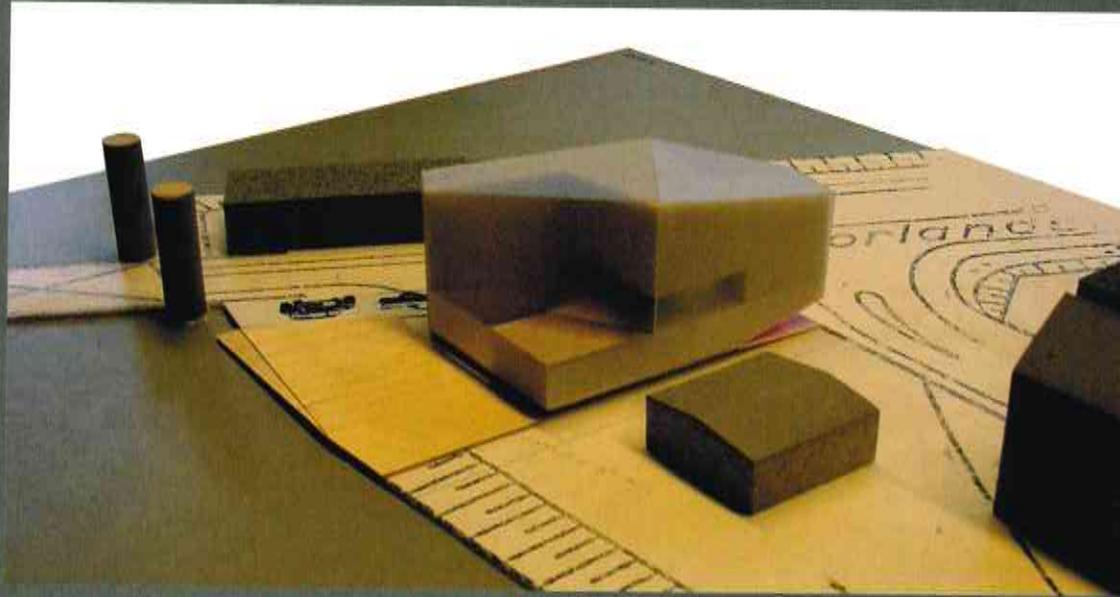
Nach diversen Voruntersuchungen ist die Stadt von der ersten Herangehensweise abgekommen, den »Musikpark« in eine bestehende Immobilie zu integrieren. Vielmehr soll das Projekt in exponierter Lage am nördlichen Ende des Verbindungskanals realisiert werden und so

unmittelbar am Neckar den Auftakt für eine neue Stadtentwicklung bilden. Das Grundstück ist verfügbar und verkehrstechnisch gut erschlossen.

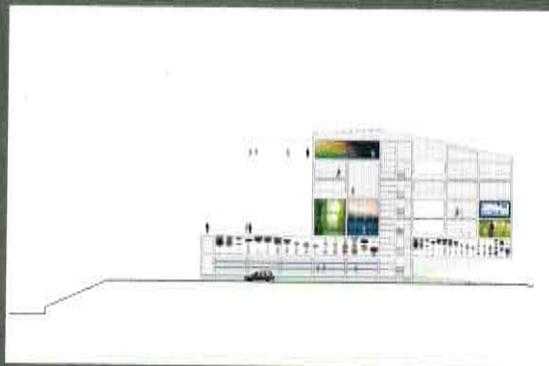
Der »Musikpark« soll durch einen Veranstaltungsbereich für Seminare und Präsentationen in der Kultur- und Musikszene der Stadt verankert werden und so den Beteiligten ein Podium bieten. Auch Open-Air-Veranstaltungen könnten hier in geringem Umfang stattfinden. Die Institution bietet entsprechend eine räumlich flexible Grundstruktur, die Kommunikation und übergreifende Synergieeffekte ermöglicht. Musikaffine Nutzungen, wie Grafikdesign, Videoanimation oder Kommunikationsdesign mit Schwerpunkt Musikbranche könnten das Spektrum erweitern. Neben der guten Erreichbarkeit und einer vorhandenen und weiter ausbaufähigen Versorgung, stehen vor allem zwei Aspekte bei der Auswahl des Standortes für den »Musikpark« im Vordergrund. Die Schaffung eines schöpferischen Umfeldes, sowohl in räumlicher als auch in sozialer Hinsicht, stellen gerade in der Musikbranche eine existenzielle Bedingung für Produktivität dar. Durch die große städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklungs-

fähigkeit des Ortes hat die Stadt mit dem Bau des »Musikparks« die Chance, hier ein richtungsweisendes Signal zu setzen und dabei das Profil des Stadtteiles zu schärfen.

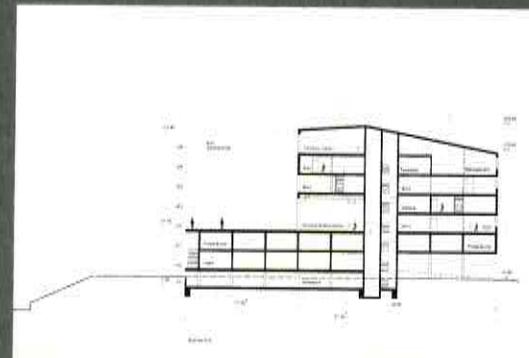




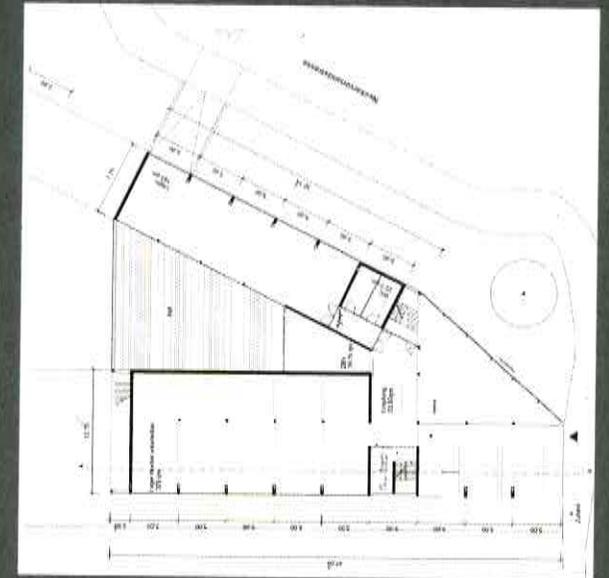
Ansicht Ost



Ansicht Süd



Schnitt



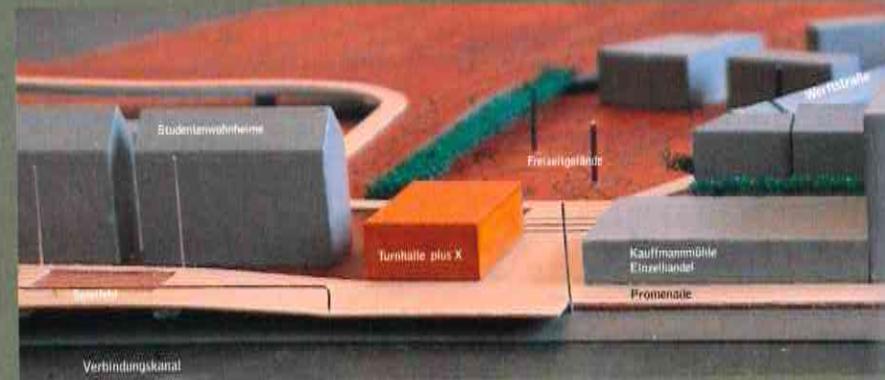
Grundriss Erdgeschoss





**Nutzung** Einfach-Sporthalle/ Schulsportflächen, Gemeinbedarfsfläche, quartiersbezogene Gemeinschaftseinrichtungen, Parken  
**Fläche** ca. 0,43 ha (inkl. Freiflächen)  
**Investitionsvolumen** ca. 3,5 Mio. €  
**Realisierungszeitraum** 2003-2004  
**Träger** Stadt Mannheim  
**Grundstück** Eigentümer HGM; Option für langfristigen Mietvertrag durch Stadt Mannheim

Die Stadt Mannheim beabsichtigt, das Sport- und Freizeitangebot für die SchülerInnen der Jungbuschschule wie für den gesamten Stadtteil Jungbusch zu verbessern. Am nördlichen Verbindungskanal soll dafür zwischen den Studentenwohnheimen und der Kauffmann'schen Mühle ein neues Gebäude erstellt werden. Es dient neben den schulischen Erfordernissen auch quartiersbezogenen Gemeinschaftsaktivitäten. Das Grundstück für die geplante »Turnhalle plus X« ist von der Hafenstrasse sowie fußläufig von der künftigen Promenade erschlossen. Mit dem Bau der Turnhalle ist unmittelbar auch die Freiraumgestaltung des Bereiches verbunden. Zur Versorgung mit Sport- und Freizeitflächen sollen künftig möglichst zusätzliche Flächen unmittelbar am Kanal genutzt werden. Zwischen Mühle und neuer Turnhalle wird ein attraktiver Durchgangsbereich geschaffen, der die Uferpromenade mit dem Freizeitgelände im Quartier verbindet. Die »Turnhalle plus X« ist ein wichtiges Signal für die gesamte Erneuerung am Kanal. Das Projekt hat Symbolfunktion und stimuliert die Aufbruchsstimmung im Jungbusch in hohem Maße. Denn der



Konzeptstudie Turnhalle (Modellausschnitt Rahmenplanung)

geplante stadträumliche Erneuerungsprozess macht attraktive Maßnahmen durch die öffentliche Hand erforderlich, die als Startschuss für eine dynamische Entwicklung und Katalysator für private Investitionen wirken. Die Stadt Mannheim hat beschlossen, für die Planung der Turnhalle einen offenen Architekturwettbewerb auszuloben. Durch die Auswahl des besten Vorschlags aus unterschiedlichen Lösungsansätzen kann eine hohe gestalterische und funktionale Qualität gesichert und das Bauvorhaben entsprechend öffentlichkeitswirksam kommuniziert werden.



## Entwicklungsbereich Verbindungskanal\_Rechtes Ufer Jungbusch

← KAUFFMANN MÜHLE vkm

Unmittelbar am Verbindungskanal steht heute die alte Ed. Kauffmann'sche Mühle. Ihr denkmalgeschütztes Ensemble ist in hohem Maße identitätsstiftend für den Kanal, das alte Getreidesilo dominiert die Stadtsilhouette. Die vorhandenen Gebäudeteile sollen künftig umgenutzt werden, der private Investor Reinhard Suhl und Die Zunft AG haben Pläne für eine Nutzungsmischung mit Einzelhandel, Wohnen und Arbeiten vorgelegt.

Eine gesamtheitliche Betrachtung von Silo und Halle am Verbindungskanal und den Mühlengebäuden in der gründerzeitlichen Blockbebauung ist grundlegend, sie unterstreicht die räumliche und funktionale Verklammerung zwischen altem Viertel und neuen Einrichtungen am Kanal. Das Ensemble soll entsprechend durch eine hochwertige Freiraumgestaltung zusätzlich aufgewertet werden – durch die unmittelbare Anbindung an das Viertel und die Promenade wird es zu einer Drehscheibe der Wegebeziehungen.

Die derzeitige Nutzungskonzeption sieht für die Gebäudeteile östlich der Hafensstraße (Blockrand- und Hofbebauung) im Erdgeschoss Dienstleistungs- und Ausstellungsflächen sowie Büros und Wohnungen

in den Obergeschossen vor. Am Kanal sind in den Hallen und im Erdgeschoss des Silogebäudes Einzelhandelsflächen sowie manufaktuelle und gastronomische Nutzungen vorgesehen, die Obergeschosse des Speichers sollen ebenfalls zu Wohnungen und Büros mit flexiblen Grundrissen umgebaut werden.



Der Speicher der Mühle – Handel, Büro und Wohnen



**Nutzung** Einzelhandelsflächen, Ausstellungs- und Gewerbefläche, Gastronomie, Wohnen, Büros und Dienstleistungen, Parken

**Fläche** ca. 1,2 ha

**Investitionsvolumen** ca. 15–20 Mio. €

**Realisierungszeitraum** ab 2002

**Träger** Suhl Holding GmbH/ Mannheim, Die Zunft AG / Stuttgart

**Grundstück** Eigentümer Suhl Holding GmbH





**Nutzung** Dienstleistungs- und Gewerbeflächen, Sonder- Wohnen, Kultur und Gastronomie, infrastrukturelle Einrichtungen

**Fläche** ca. 1 ha

**Investitionsvolumen** ca. 40-45 Mio. €

**Realisierungszeitraum** ab 2003

**Träger** Private Investoren

**Grundstück** Eigentümer HGM; Kauf-, Miet- oder Erbpachtoptionen durch private Investoren

Der Verbindungskanal spielt für die künftige Quartiersentwicklung des Stadtteils Jungbusch eine zentrale Rolle. Während das Viertel durch die bestehende Verkehrsführung stark beeinträchtigt ist, bietet sich am Kanal ein Ventil: hier können vorhandene Defizite im Bereich Freizeit und Infrastruktur ausgeglichen und neue Impulse mit Raumangeboten für Wohnen und Arbeiten gegeben werden. Die frühere Arbeitsteilung zwischen Vorder- und Hinterhaus in der gründerzeitlichen Stadtstruktur bildet eine Art Leitmotiv für die neue Entwicklung. Nutzungsoffene Räume, die sowohl für das Wohnen als auch für das Arbeiten geeignet sind, nehmen gleichzeitig die Tradition von Gewerbebauten auf: Vom komplett eingerichteten Studio bis zum ausbaufähigen Loft, das nur mit dem Nötigsten versehen ist, ist vieles denkbar. Über eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit sollen künftig Möglichkeiten zur Ansiedlung weiterer öffentlicher und

privater Nutzungen am Verbindungskanal aktiv weiterverfolgt werden: Einfach ausgestattete Loft-Büros; kleine flexible gewerbliche (Versorgungs-) Einheiten; ein Zentrum für neue Arbeit mit angegliederter Werkstattbereich; ein Mehrgenerationenhaus; kulturelle Einrichtungen wie z.B. eine Prozebühne, Künstlerateliers, ein Archiv für Wasser und Arbeit, ein Archiv für Quartiersentwicklung; soziale Einrichtungen, wie z.B. Frauen- und Kinderzentrum; u. a. m. - Stichworte, die im Planungsprozess diskutiert wurden und jetzt hinsichtlich Machbarkeit, Finanzierung und Trägerschaft geprüft werden müssen.

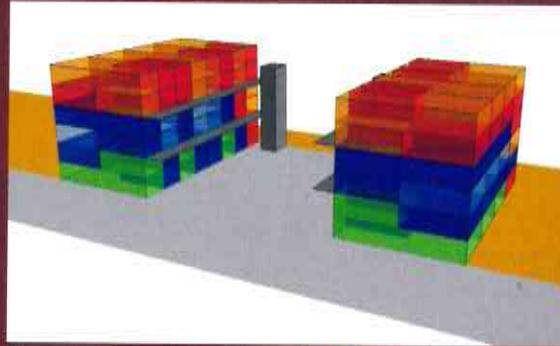
Für die Bebauung wird vorgeschlagen, die Kubatur des Speichers der Kauffmannmühle als Grundmodul aufzunehmen und in unterschiedlichen Variationen und minderer Höhe als spezifische Gebäudestruktur am Verbindungskanal zu entwickeln. Er bietet mit seinen Maßen (15 x 30 m) Raum für vielfältige Nutzungsvarianten.

Da im Bereich der Hafensstraße nur begrenzte Möglichkeiten für Stellplätze bestehen, sollen am Anfang und am Ende der Hafensstraße Parkierungsschwerpunkte geschaffen werden. Darüber hinaus werden Möglichkeiten einer vertikalen Stapelung in Parkregalen und Parkhäusern unmittelbar am Verbindungskanal auf ihre Machbarkeit geprüft.

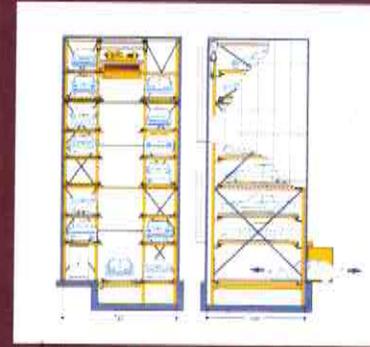




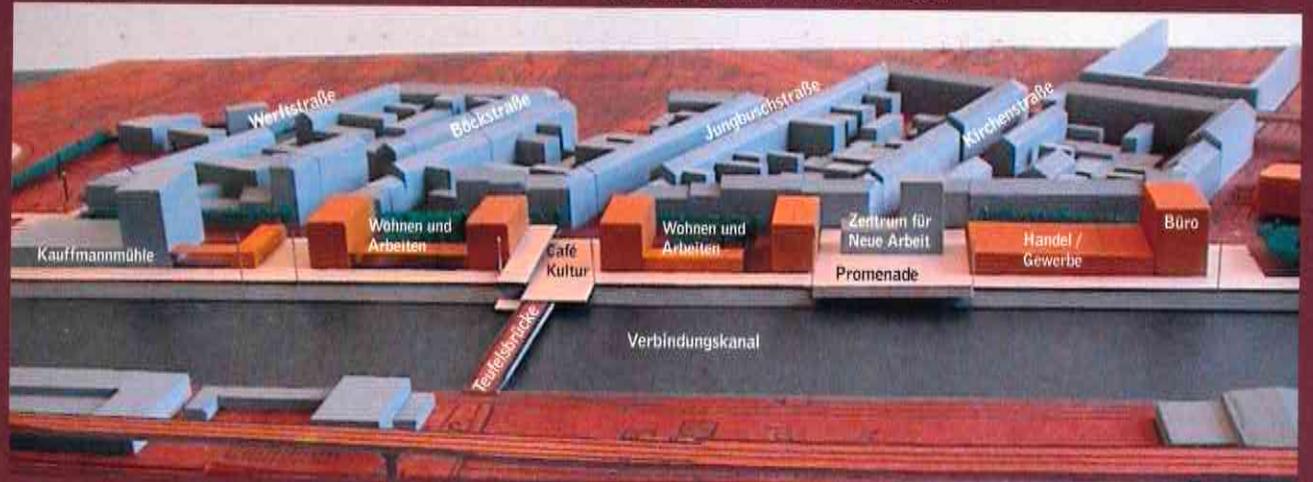
Der Speicher als Grundelement einer neuen Bebauungsstruktur am Kanal...



übertragen in neue Bausteine zum Wohnen und Arbeiten...



und auch als Modul für ein Parkregal.



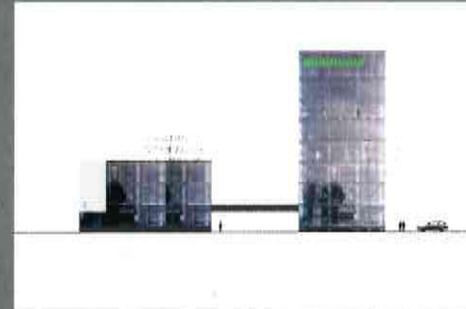
Rechtes Ufer Jungbusch (Modellausschnitt Rahmenplanung)



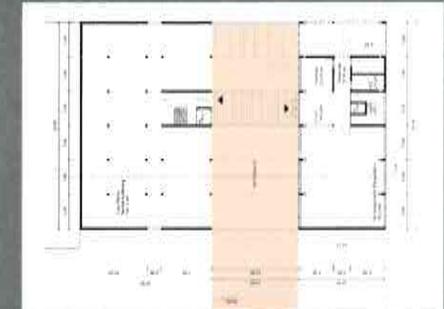


**Nutzung** Büros/ Dienstleistungen, Gewerbe, Handel, Parken  
**Fläche** ca. 0,5 ha  
**Investitionsvolumen** ca. 5-10 Mio. €  
**Realisierungszeitraum** ab 2004  
**Träger** Privater Investor  
**Grundstück** Eigentümer HGM; Kauf-, Miet- oder Erbpachtoptionen durch private Investoren

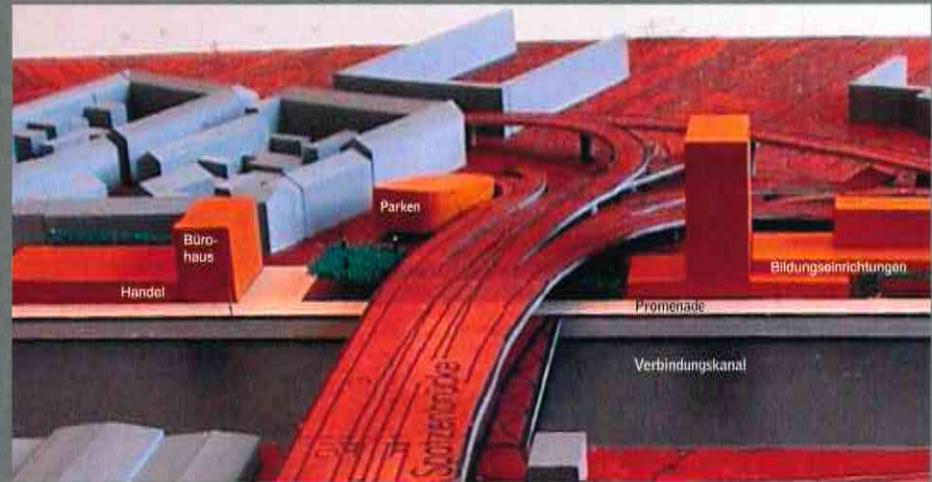
Mit der Neuordnung des Areals »Yaman-Supermarkt« besteht ab 2002/2003 die Möglichkeit einen neuen baulichen Auftakt unmittelbar nördlich der Kurt-Schumacher-Brücke zu schaffen. Für das signifikante Gebäude sind Nutzungen aus dem Bereich Büro und Handel vorgesehen. Unter dem Stichwort »Mannheimer Fischmarkt« wurden auch z.B. Überlegungen zur Ansiedlung eines Spezialitätenmarktes diskutiert, der einen Einzugsbereich weit über das Viertel hinaus hätte. Der Standort verfügt über eine optimale Verkehrsanbindung. Laut Rahmenplan soll die Bebauung die Bauflucht der Akademiestraße aufnehmen, um Vernetzungsoptionen zum Wasser sicherzustellen. Durch einen »Park-Platz« kann so auch der gesamte Bereich unter der Brücke aufgewertet werden. Je nach Maßgabe ist eine Bebauung der Brückenauffahrt mit einem Parkhaus möglich. Südlich der Kurt-Schumacher-Brücke ist ein höheres Gebäude zur Akzentuierung des Städteingangs denkbar.



Projektstudie Bürohaus, Ansicht

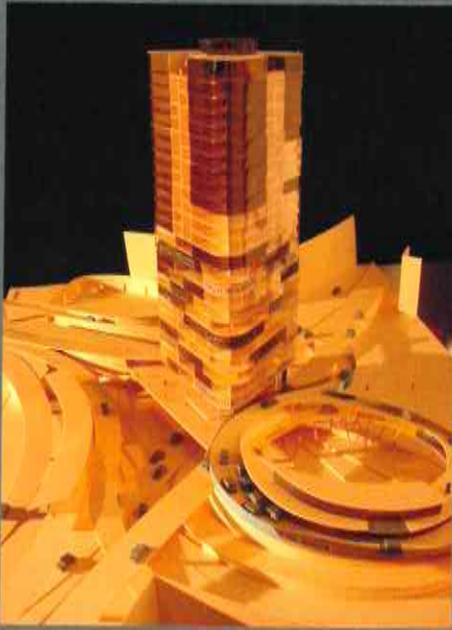


Projektstudie Bürohaus, Grundriss

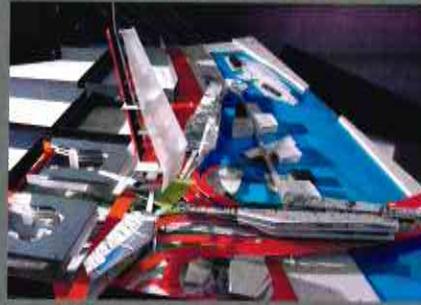


Brückenkopf (Modellausschnitt Rahmenplanung)

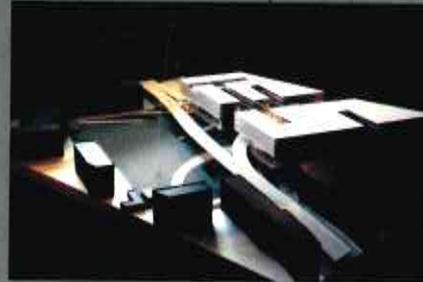




Entwurf Christina Willmann



Entwurf Tanja Sauer

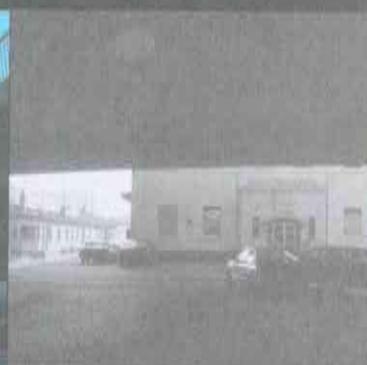


Entwurf Rolf Messmer



**Nutzung**

Diverse Nutzungen am Standort denkbar (Büros, Dienstleistungen, Wohnen, Freizeit, Einzelhandel, Infrastruktur)





**Nutzung** Bildungs- und Forschungseinrichtungen

**Fläche** ca. 2,43 ha

**Investitionsvolumen** ca. 40–50 Mio. €

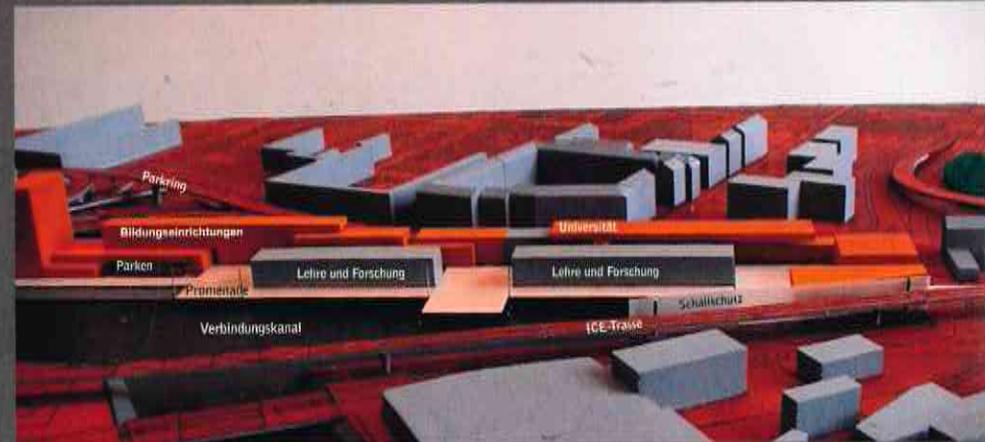
**Realisierungszeitraum** ab 2003

**Träger** Land Baden-Württemberg/Private Investoren

**Grundstück** Eigentümer HGM

Am südlichen Verbindungskanal soll ein neuer innerstädtischer Standort für Bildungs- und Forschungseinrichtungen geschaffen werden. Ein »Campus am Kanal« kann hier einen wichtigen Beitrag zur Profilierung der Universitätsstadt und »Bildungshochburg« Mannheim leisten. Die signifikante Lage und unmittelbare Nähe zur vorhandenen Universität prädestinieren den Ort für die Ansiedlung von Unterrichts- und Forschungseinrichtungen – optional ergänzt durch ein Gründerzentrum.

Für die Bebauung wird eine zweigliedrige Gebäudestruktur parallel zum Kanal vorgeschlagen, die den Bereich zum Ring hin abschirmt. Die vorhandenen Lagergebäude könnten so (nach entsprechender Eignungsprüfung) eingebunden werden. Parallel zur öffentlichen Promenade am Ufer ergibt sich ein interner Erschließungsweg, ein öffentlicher Übergang bindet den Bereich an die Quadrate (B7/A5) und die dortigen Hochschulinstitute an.



Südlicher Verbindungskanal (Modellausschnitt Rahmenplanung)



Der Bereich zwischen Verbindungskanal und Rheinufer ist heute gekennzeichnet durch eine Vielzahl unterschiedlicher Nutzungen – Lagerflächen, Büroräume und Wohnungen liegen auf engstem Raum unmittelbar nebeneinander. Die ICE-Trasse führt mitten durch das Gebiet und teilt es in zwei Teile.

Das Areal soll künftig über den Stadtring hinweg besser an die Innenstadt und den Schlossgarten angebunden werden – nicht nur um die Attraktivität der Anlegestelle für Personenschifffahrt zu verbessern. Die geplante Promenade vom Rhein zum

Neckar schafft den Anschluss zum »Campus am Kanal« am südlichen Verbindungskanal und macht das Gebiet zum Teil eines großen Ganzen.

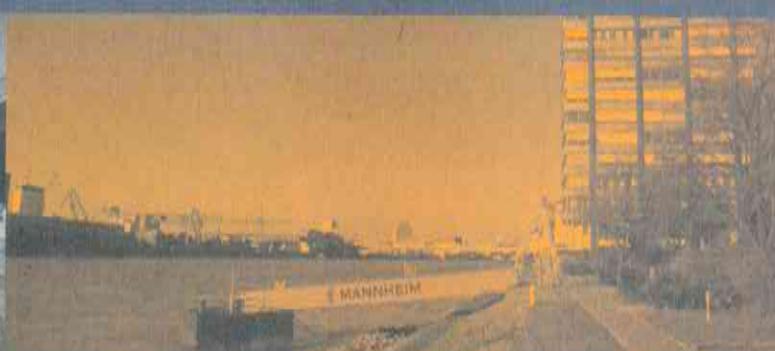
Die vorhandenen Flächen und Gebäude können so aufgewertet werden. Ziel ist es, rund um das Haus Oberrhein, dem Verwaltungssitz der Mannheimer Hafengesellschaft, eine verstärkte Ausrichtung hin zum Dienstleistungsstandort zu erreichen. Gegenwärtig prüft die Hafengesellschaft dahingehend Möglichkeiten zur Nutzung vorhandener Lagergebäude und plant einen Neubau unmittelbar am Rheinufer.



Neue Büros am Rheinufer



**Nutzung** Büros/ Dienstleistungen, Gewerbe  
**Fläche** ca. 3,2 ha  
**Investitionsvolumen** ca. 20–30 Mio. €  
**Realisierungszeitraum** ab 2003  
**Träger** HGM, private Investoren  
**Grundstück** Eigentümer HGM; Kauf-, Miet- oder Erbpachtoptionen durch private Investoren





Die Promenade ...



etabliert sich ...



als Folge ...

In einem sorgfältig durchgeführten und breit angelegten Planungsverfahren wurde in den letzten anderthalb Jahren eine stabile Grundlage für künftige Projektbausteine am Verbindungskanal erarbeitet. Durch die Übereinkunft aller beteiligten Akteure auf gemeinsame Ziele bildet der Rahmenplan eine geeignete Ausgangsbasis für die weiteren Schritte:

- a) Zwischen Stadt und Hafen besteht heute ein Konsens über die weiteren Entwicklungsziele.
- b) Für die vorhandenen Flächen und Gebäude wird ein differenziertes und flexibles Nutzungsprogramm erarbeitet.
- c) Mit der Planung wird ein räumlicher Rahmen gesetzt, in dem Gebäude und

öffentlicher Raum in einem intelligenten Wechselverhältnis stehen.

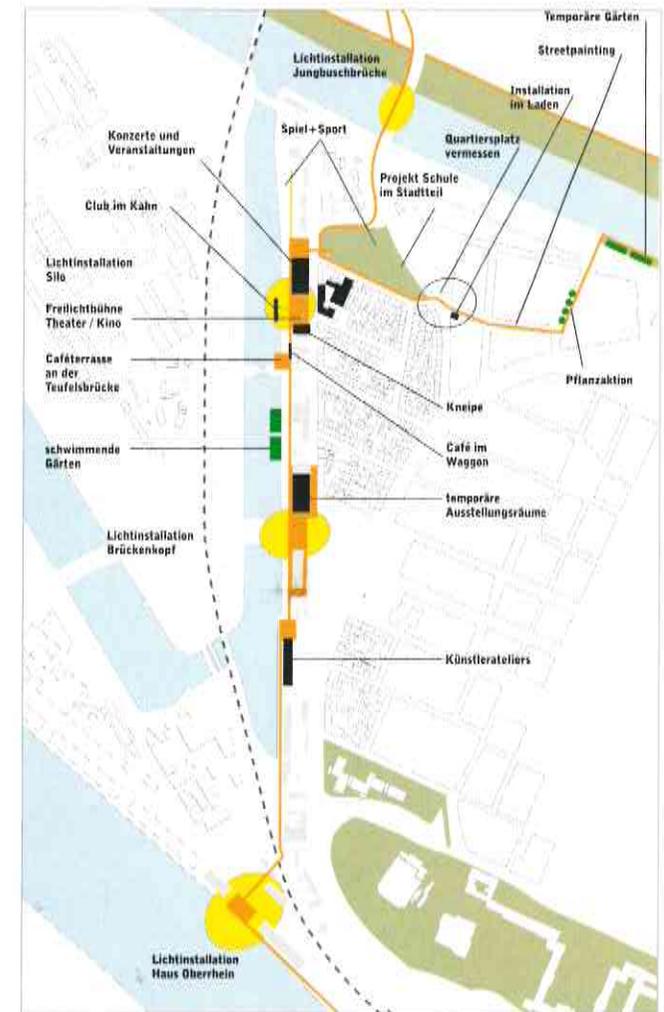
d) Konkrete Projektbausteine wurden identifiziert, die jetzt in die Planungs- und Realisierungsphase treten.

Die vorliegende Broschüre unterstreicht die Bedeutung dieser »Bau-Steine«. Es wäre vermessen, für eine solch bedeutende Maßnahme von heute auf morgen eine Lösung anbieten zu wollen, die allen Erfordernissen genügt. Die Erfahrungen zeigen: Bei einem Areal von 15 ha, das keine »Terra Incognita«, kein freies Bauland, sondern ein innerstädtischer Ort mit Geschichte und Identität ist, geht es vor allem um das flexible »Auffüllen« eines stabilen städtebaulichen Entwicklungs-

rahmens mit qualitätsvollen Projektbausteinen. Durch einen schrittweisen Umbau bis 2007 kann man so einem großen Gesamtziel näher kommen: Mannheim ein neues Gesicht zu geben und als »Stadt zwischen den Flüssen« erlebbar zu machen – für BürgerInnen und BewohnerInnen der gesamten Stadt, für den Hafen und den Jungbusch, für Verwaltung und Politik, für öffentliche und private InvestorInnen. Denn was wäre traditionsreicher und zugleich visionärer als im Jahre 2007 – wie schon 1907 – die Stadt und den Hafen wieder in den Mittelpunkt der Festlichkeiten zu stellen. Mit der Konversion und Umnutzung einer zentralen industriellen Brache an der Nahtstelle zwischen Hafen

und City stellt Mannheim seine Zukunftsfähigkeit nach außen und auch innen selbstbewusst und zugleich maßvoll unter Beweis. Mit signifikanten Investitionen lassen sich immer wieder neue Impulse generieren. »Das Mögliche machbar zu machen« ist die Herausforderung in diesem Prozess und die Gemeinschaftsaufgabe der nächsten Jahre. Mit den Projekten »Musikpark«, »Turnhalle plus X«, der Kauffmannmühle, dem Bürostandort an der Kurt-Schumacher-Brücke, dem »Campus am Kanal« und dem neuen Dienstleistungsschwerpunkt am Haus Oberrhein verfügt der Verbindungskanal über eine Vielzahl von verheißungsvollen Projekten. Sie werden der Stadt ein neues Gesicht geben, in dem sich Tradition und Zukunft symbiotisch verbinden. Ein solcher Stadtentwicklungsprozess stellt eine übergreifende Aufgabe dar, bei

der unterschiedliche Interessensgruppen und Fachgebiete kooperieren. Dass dieser Anspruch nicht nur auf der planerischen Ebene zum Tragen kommt, verdeutlicht z. B. das Projekt [...promenade 2002/2007...]; Ab Sommer 2002 sollen unterschiedliche kulturelle und künstlerische Aktivitäten entlang des Verbindungskanals initiiert werden, die die künftige Promenade als Querverbindung zwischen Rhein und Neckar schrittweise aufbauen. Durch den Impuls dieser »vorbereitenden Maßnahme« wird ein räumliches Erlebnis generiert und so ein Imagewandel dieses Bereiches eingeläutet; Quartiersentwicklung und Stadtentwicklung verschränken sich miteinander. Die Promenade, die spätestens zum Stadtjubiläum 2007 fertiggestellt sein wird, kann so im Bewusstsein der Bevölkerung kontinuierlich stärker verankert werden, Mannheim wird in einem »anderen Licht« erscheinen.



Übersichtsplan [...promenade 2002/2007...]

unterschiedlicher, ineinander greifender ...

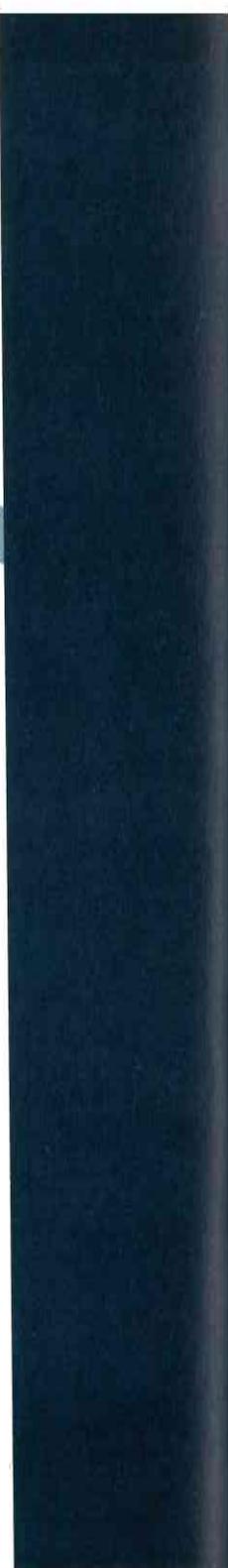
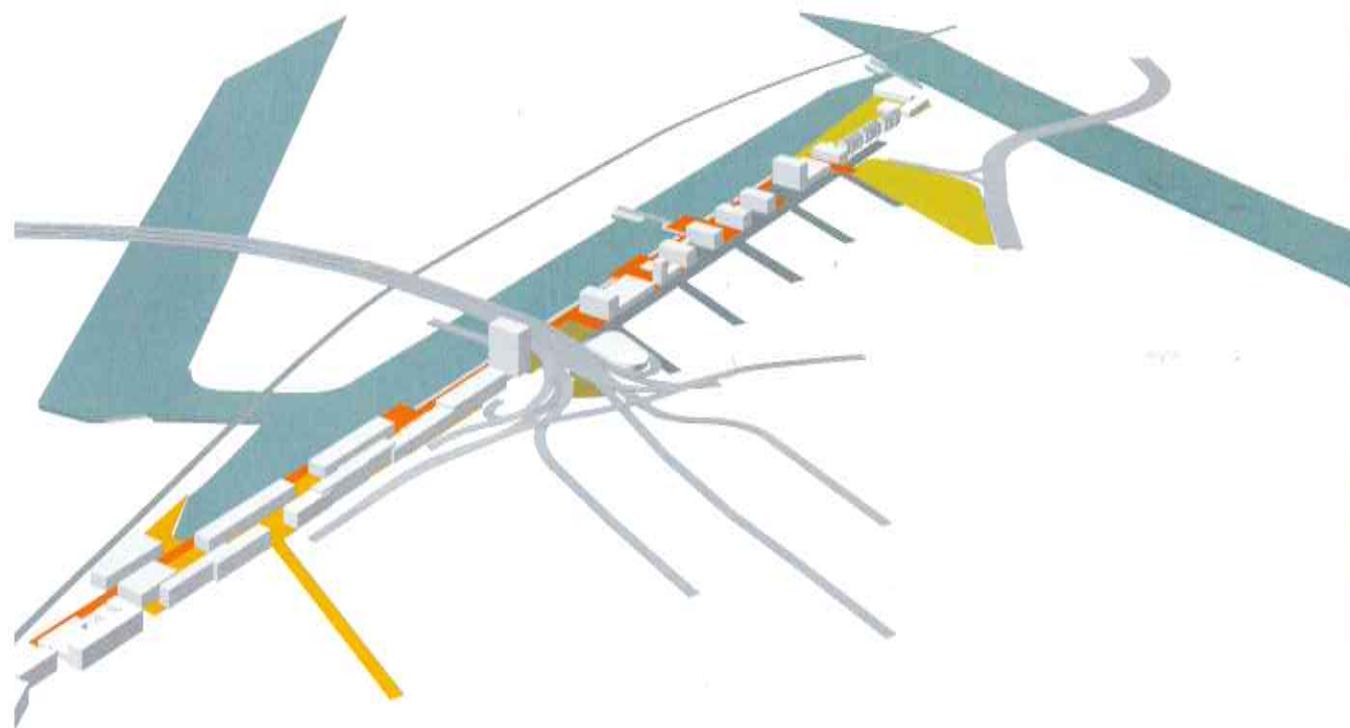


Aktivitäten ...



und Gestaltungsmaßnahmen.





«vkm Verbindungskanal Mannheim»

**Herausgeber**

Stadt Mannheim  
Dezernat IV / Fachbereich Städtebau  
Robert Bechtel  
Frank Gwildis  
Dezernat V  
Christian Hübel

**Kontakt**

Stadt Mannheim  
Fachbereich Städtebau –  
Projektgruppe Planen & Bauen 2007  
Frank Gwildis  
Collinistr. 1  
68161 Mannheim  
Tel.: 06 21 - 293 - 55 56  
Fax: 06 21 - 293 - 55 54  
eMail: frank.gwildis@mannheim.de

Stadt Mannheim  
Amt für Wirtschaftsförderung  
Volker Klamm  
Rathaus E 5  
68159 Mannheim  
Tel.: 06 21 - 293 - 33 58  
Fax: 06 21 - 293 - 98 50  
eMail: volker.klamm@mannheim.de

**Konzept, Text, Grafik**  
raumbureau (Stuttgart)

**Grundlagen**

**Rahmenplanung**

Rahmenplanung Verbindungskanal  
raumbureau (Stuttgart)

Rahmenplanung Verkehr Jungbusch/Verbindungskanal  
Stete Planung (Darmstadt)

Rahmenplanung Nördlicher Jungbusch  
Stete Planung (Darmstadt)

**Projektplanung**

Musikpark  
motorplan (Mannheim)

Kauffmann Mühle  
R. Suhl / Die Zunft AG (Mannheim, Stuttgart)

Bürohaus  
motorplan (Mannheim)

traffic.jam mannheim  
Inst. für Baukonstruktion und Entwerfen 1,  
Universität Stuttgart  
Prof. P. Hübner, Dipl. Ing. J. Heemskerk

**Abbildungsnachweis**

Geschichte (2) Vermessungsamt Stadt Mannheim;  
Rahmenplanung (6) raumbureau/Stete Planung  
Musikpark (9) motorplan  
Büro und Handel (16) motorplan  
traffic.jam (17) IBK1, Universität Stuttgart

alle weiteren Abbildungen: raumbureau

© Stadt Mannheim und Autoren,  
Mannheim 2002

