



# ENTWICKLUNGS- KONZEPT INNENSTADT

**dokumentation  
4. ideentisch**

**magnet oder virus -  
Leuchttürme oder kleine schritte**

**09.05.2007**

## 4. Ideentisch am 09. Mai 2007 (19.00-21.00 Uhr)

Popakademie Baden-Württemberg

Neue Großvorhaben wie das städtebauliche Projekt Mannheim 21 bringen viel versprechende Chancen für Investoren und Bevölkerung. Aber die Vergangenheit hat auch gezeigt, dass diese Großprojekte, so genannte „Leuchttürme“, sehr unterschiedliche Auswirkungen auf die städtische Umgebung haben können. Benachbarte kleine Konzepte leiden eventuell unter einer beschleunigten Umverteilung. Im vierten Ideentisch werden die Konsequenzen von „Leuchtturm“-Konzepten und „Kleine-Schritte“-Konzepten für die Innenstadtentwicklung ausgelotet.

### Programm

**Begrüßung** durch Markus Nepl (EKI-Team, Fachbereich Städtebau Stadt Mannheim) und durch den Gastgeber Udo Dahmen (Popakademie)

**Kurzbericht** zum Stand des EKI-Prozesses, Markus Nepl (astoc)

### Input:

Magnet oder Virus? – Einführendes Gespräch, Klaus Overmeyer (Studio UC) mit Gabriele Oswald (Büro Zeitraum exit), Jan Pruust (Stadtmarketing) und Frank Gwildis (Stadt Mannheim)

anschließend Workshops





**input 1: Magnet oder virus? - Einführendes Gespräch, klaus overmeyer (studio uc) mit gabriele oswaldt (büro zeitraum exit), jan prust (stadtmarketing) und frank gwildis (stadt mannheim)**

**Können Sie Ihr Tätigkeitsfeld bitte kurz erläutern und in der Debatte um Magnet- oder Virus-Strategien“ Position beziehen?**

#### **statements gabriele oswald**



- Das Büro „Zeitraum Exit“ arbeitet interdisziplinär in der freien Kulturszene und bietet für KünstlerInnen und BesucherInnen gleichermaßen ein Forum für den Austausch unterschiedlicher künstlerischer Ansätze wie Bildende Kunst, Performance-Art, Theater und Fotografie. Wir sind gerade von der Neckarstadt in Räume der Kauffmannmühle (Hafenstraße) umgezogen, weil wir den (kulturellen) Spannungsreichtums des Stadtteils Jungbusch schätzen.

- Leuchttürme“, ob nun kultureller oder ökonomischer Art, sollten nie soviel Schatten werfen, dass neben ihnen nicht noch kleinere Initiativen, Projekte und Absichten überleben können. Insofern hat das von „Zeitraum Exit“ organisierte Festival „Wunder der Prärie“ zwar den Anspruch überregional bekannt zu werden, jedoch nicht zu jedem Preis.

- Im Vergleich zur stark subventionierten Hochkultur In Mannheim werden Potenziale und kleine Projekte, die sich aus Zwischennutzungen ergeben eindeutig zu wenig betrieben und Chancen, die sich daraus ergeben



können, zu wenig gefördert.

#### statements Jan Prust



- Das Stadtmarketing ist der Auffassung, dass die Attraktivität der Stadt Mannheim durch die Mischung aus Virus- und Magnet-Strategie gewährleistet wird (z.B. Förderung großer Festivals und Stärkung subkultureller Milieus).
- Mannheim möchte als einladende, offene und transparente Stadt gesehen werden.
- Bisher ist Mannheim eine Stadt für den zweiten Blick. Umso wichtiger ist es, dass der 1. Eindruck der „Orte des Ankommens“ stimmt. So gilt es z.B. den Bahnhofsbereich und den Paradeplatz aufzuwerten.
- Es gilt, bestimmte, zum Teil auch versteckte Orte Mannheims stärker in den Mittelpunkt zu stellen, um ein überregionales Publikum anzuziehen und so die Besonderheiten der Quadratestadt nach außen zu kommunizieren.

#### statements Frank Guildis



- „Magneten“ sind Einrichtungen, die sehr stark anziehen, auch zu Lasten des Umfeldes.
- In Mannheim existieren eine Reihe von „Magneten“, die eine sehr positive Auswirkung auf ihr Umfeld haben (z.B. Engelhorn-Quartier).
- Die Ansiedlung der Popakademie im Jungbusch ist vielmehr als „Virus“- denn als „Magnetstrategie“ zu interpretieren, da im Stadtteil eine positive virale Entwicklung ausgelöst wurde, sprich: die Einrichtung positiv auf das Umfeld ausstrahlt.

**Großprojekte können für eine Stadt auch eine Art „Klotz am Bein“ sein. Wie beurteilen sie den Bau der SAP-Arena unter diesem Gesichtspunkt?**

#### statement gabriele oswald

- Die SAP-Arena hat enorme Folgekosten
- Es entsteht eine absolute Bewegungsunfähigkeit der Stadt
- Das gleiche gilt für das Nationaltheater, da an eine einzige Institution (Magnet) Unsummen von Geldern fließen

## **statement Frank Gwildis**

- Da die SAP-Srena auf der grünen Wiese entstand, musste die Infrastruktur erst noch geschaffen werden
- Die Resonanz erscheint zunächst durchaus positiv, zu beurteilen ist das Projekt aber erst in einigen Jahren

## **statement Jan Pruust**

- Mannheim ist Kulturhauptstadt der Region und benötigt derartige Großprojekte
- Insgesamt ist mehr Geld für Kultur vonnöten

## **workshops**

Die folgenden vier Workshops thematisieren vier Spannungsfelder an den Rändern der Innenstadt und ihre spezifische Verzahnung mit Mannheims Stadtkern.

### **workshop 1: verbindungskanal-jungbusch-marktplatz**

(Moderation: Markus Neppl, Michael Scheuermann)

#### **Barrieren zwischen Jungbusch und Innenstadtquadraten**

Aus dem Jungbusch führt der Weg zwar in die Innenstadtquadrate, aber umgekehrt scheint dies doch seltener der Fall zu sein. Die Grenze existiert sowohl mental, als auch aufgrund der räumlichen Ordnung und des stark befahrenen Luisenrings. Trotzdem ist anzumerken, dass sich der Stadtteil in den letzten Jahren wieder zur Innenstadt öffnet und viele Anlässe gegeben sind, dass Mannheimer den Stadtteil besuchen (öffentliche Einrichtungen wie der Musikpark, die dynamische Kulturarbeit, „Nachtwandel“ usw.).

Die Dalbergstraßenunterführung ist ein Relikt aus den 70er Jahren, als das Leitbild der autogerechten Stadt propagiert wurde. Die Situation zeigt hier zum einen, wie schwierig es ist, bauliche Maßnahmen aus den 70ern zu „reparieren“. Zum anderen wird deutlich, dass Stadt und Politik an anderer Stelle Prioritäten in der Stadtentwicklung gesetzt haben. Die stark befahrene Seilerstraße teilt das Viertel, der östliche Teil des Jungbuschs wirkt abgehängt. Durch die „Vorherrschaft“ der Hafengesellschaft bestehen Einschränkungen in der Generierung attraktiver Flächen.

Popkulturell lassen sich keine Barrieren festmachen. Das Interesse der Popakademie und des Musikparks an „Satelliten“ (z.B. Konzerte Herschelbad) nimmt stetig zu. Der Austausch zwischen Popakademie, Musikpark und Innenstadtquadraten scheint zu funktionieren.

#### **Schieflage im Jungbusch**

„Die Leute lechzen nach Brot und ihr schmeißt mit Torten!“ Nach Auffassung vieler Jungbuschbewohner wird im Jungbusch zwar viel für Kunst und Kultur getan, die Wünsche und sozialen Belange der Anwohner stehen allerdings weiter hinten auf der Liste. Bislang wurde der geforderten Entkernung der Hinterhöfe noch nicht Folge geleistet, die dringend notwendige Sanierung für familiengerechtes oder altersgerechtes Wohnen blieb auf der Strecke. Spielräume fehlen, obwohl es durch die Lockerung von Vorschriften ein leichtes wäre, den Stadtteil familienfreundlicher zu gestalten.

Die teilweise sehr harsche Kritik der Workshopteilnehmer gründet sich in einem deutlichen Missverhältnis zwischen den investiven und nichtinvestiven Maßnahmen, die im Jungbusch umgesetzt wurden. Zeitgleich zu großen Bauprojekten (Musikpark, Popakademie, Promenade) wurden Zuschüsse für soziale Einrichtungen gekürzt. Das QUIST-Projekt, das junge Migranten bei der persönlichen und beruflichen Orientierung fördert, stand sogar vor dem Aus. Die städtischen Zuschüsse wurden schließlich auf 50 % reduziert. Über das QUIST-Projekt wird der Kern der Theaterarbeit Cre-



ative Factory finanziert, deren Aufführungen auch seitens der Stadt Mannheim als highlights der bewohnerschaftlichen Arbeit herausgestellt werden. Bei der Belobigung wird allerdings übersehen, dass diese Arbeit in den letzten Jahren ständig auf der Kippe stand. Ähnliche Erfahrungen bei der Finanzierung gibt es bei der Arbeit des Internationalen Mädchentreffs und beim Projekt Internationaler Frauentreff.

Die Aufwertungsmaßnahmen Popakademie, Promenade und Co haben eine positive Wirkung: Das Quartiersimage verbessert sich (Künstlerviertel, Szeneviertel), Hauseigentümer investieren in Immobilien, Existenzgründer siedeln sich an, dazu treten positive Impulse in der Gastronomie und im Einzelhandel auf, der Stadtteil öffnet sich nach jahrzehntelanger Isolation wieder zur Innenstadt.

Die einseitige Aufwertung als „Kunstviertel“ entspricht jedoch nicht der Realität, das Bild des Stadtteils wird nach außen hin teilweise zu rosig dargestellt. Die kommunizierte Kulturvielfalt lockt in erster Linie junge Kreative in den Stadtteil. Der Jungbusch fungiert als eine Art „Durchlauferhitzer“: Neue Gruppen kommen für eine gewisse Zeit, Wurzeln schlagen sie anderswo. Die soziale Situation vieler Jungbuschbewohner verschärft sich aufgrund unterschiedlicher gesellschaftlicher Rahmenbedingungen (u.a. Hartz IV), die Lebenswelten innerhalb des Stadtteils fallen auseinander. Am „Kanal“ logieren die „Erfolgreichen“ und im alten Quartier sitzen die „Benachteiligten“. Trotz vielfältiger Bemühungen ist es bisher nicht überzeugend gelungen, die Akteure aus beiden „Lagern“ zu gemeinsamen Projekten zu bringen. Der Vorstoß aus dem Quartier, ein musikpädagogisches Projekt zwischen Jungbuschschule, Jugendinitiative, Mädchentreff u.a. auf der einen Seite und Musikpark, Popakademie, Popbeauftragtem usw. auf der anderen Seite zu etablieren, konnte bisher nicht konkretisiert werden.

### **Promenade, Freizeitwiese, Quartiersplatz und Turnhalle plus X**

Architektonisch wird der Unterschied zwischen Fremdbild und Selbstbild für die Bewohner vor allem an dem Projekt der Promenade am Verbindungskanal deutlich. In jedem Fall ist es zunächst positiv zu sehen, dass die Promenade den Hafen mit der Stadt verbindet. Zudem ist es als Erfolg für die Bewohner zu verbuchen, dass die angedachte Promenade um weitere Freiraumbereiche erweitert wurde. Das Konzept sah vor, im nördlichen Teil eine Freizeitwiese und Sportflächen auszuweisen, im mittleren Teil einen bewohnernahen Quartiersplatz und im südlichen Teil einen Spielplatz anzulegen, der den bereits faktisch aufgegebenen und von der Lage völlig inakzeptablen Spielplatz Akademiestraße ersetzt. Die Freizeitwiese wurde realisiert, nicht aber die Wünsche der Bewohnerschaft nach Sportflächen, da die Verwaltungsspitze an dieser Stelle eher eine Campus-Situation realisieren wollte. Die nicht zum Zuge gekommenen Sportflächen sollten im Zusammenhang mit der Planung der Turnhalle plus X weiterverfolgt werden. Bei der Realisierungsplanung zur Turnhalle wurde die Gestaltung der Außenflächen jedoch aus Kostengründen wieder gestoppt. Ernüchternd ist zudem die Tatsache, dass der Bau der Turnhalle spätestens 2006 abgeschlossen sein sollte, bis dato aber nicht begonnen hat. Mit ihrem Investitionsvolumen von 3,4 Millionen Euro stellt die Realisierung eine sehr wichtige Infrastrukturmaßnahme zur Stabilisierung und Aufwertung des Jungbuschs dar, von der alle Bevölkerungsgruppen profitieren werden.

Bei der Realisierungsplanung zum Quartiersplatz kamen wichtige Wünsche aus der Bewohnerschaft nicht zum Zuge: mehr Grün, ein Grillplatz, eine Atmosphäre, die Vertrautheit vermittelt. Der Baustil ist eher urban, weltoffen, großzügig und negiert die Tatsache, dass der multikulturelle Jungbusch eigentlich kleinräumig und durch „dörfliche“ ethnische Kolonien geprägt ist. Die Menschen bleiben überwiegend auf ihren Plätzen und Straßen des Quartiers.

Ohne die Realisierung des geplanten Spielplatzes fehlt auch der Zugang vom Quartier an den Abschnitt der Promenade zwischen Teufels- und Spatzenbrücke. Die Promenade ist deshalb bisher lediglich ein Torso, der keine Funktion und Anbindung hat.

Durch Paradigmenwechsel inmitten laufender Prozesse wächst die Frustration der Jungbuschler. Wie lassen sich Beteiligungsprozesse qualifizieren, damit Wünsche und Bedürfnisse der Bevölkerung besser in die konkrete Planung der Projekte einfließen können? Das vom Quar-

tiersmanagement Jungbusch in Zusammenarbeit mit städtischen Fachbereichen erarbeitete Integrierte Handlungskonzept stellt eine wichtige Grundlage dar, die Balance der unterschiedlichen Interessen und die konsequente Beteiligung der Bewohnerschaft in der weiteren Entwicklung sicherzustellen.

### **Verkehrsbelastung**

Die Veränderung der Verkehrsleitplanung (vor allem bezüglich des Hafен- und Schwerlastverkehrs) ist dringend notwendig.

Durch das Areal Seilerstraße/Dahlbergstasse bewegen sich täglich 50.000-60.000 Autos, darunter ein hoher Anteil an Schwerlastverkehr. Wohn- und Lebensqualität werden dadurch stark vermindert. Die Forderung der Westtangente liegt schon lange vor, ist aber mit einem Aufkommen von 130 Millionen Euro zu teuer, um realisiert zu werden.

Die Bewohner fordern nun zumindest die „kleine Lösung“. Es bleibt abzuwarten, ob die wohnumfeldverbessernden Maßnahmen mit Radwegführung und Baumpflanzungen im dritten Anlauf realisiert werden können. Bisher scheiterte die Umsetzung an den Mehrheitsverhältnissen im Gemeinderat.

Maßnahmen wie die Umwandlung in Tempo-30-Zonen, Blitzer oder Materialveränderungen (Noppen) auf der Fahrbahn könnten zur Verkehrsberuhigung und Schulwegsicherung (Schanzenstraße/Jungbuschschule) beitragen. Mit der Sperrung der Teufelsbrücke für den motorisierten Verkehr hat die Belastung der Hafenstraße deutlich abgenommen. Bei den aktuellen Planungen, auf dem ehemaligen Eis-Bender-Gelände Discounter anzusiedeln, sollte die Frage der Verkehrsbelastung und Parkierungsproblematik mit hoher Sensibilität für die Gesamtsituation behandelt werden.

### **Vision**

Die Magnete im Jungbusch sind nicht nur die Popakademie, der Musikpark oder die neu errichtete Promenade am Verbindungskanal. Der hellste Leuchtturm ist das Soziale Gefüge und die Quartiersarbeit im Stadtteil.

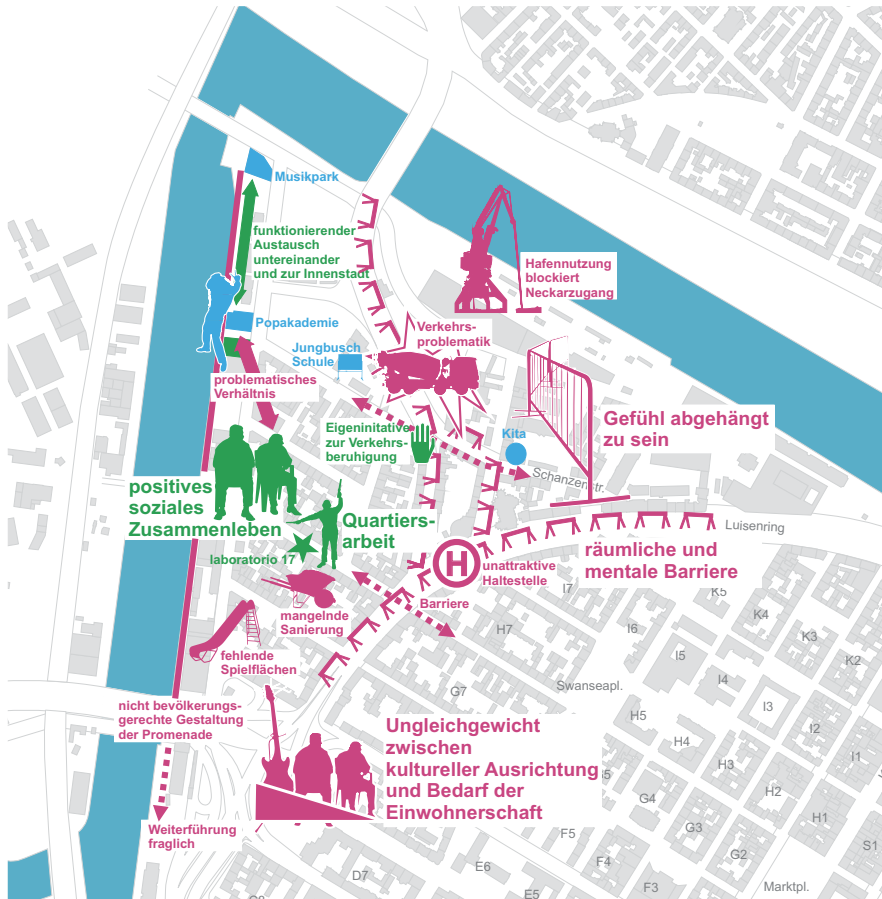
Künftig wäre es anstrebsam, den Jungbusch mit dem Filsbachquartier stärker zu verbinden.

Zur Identitätsstärkung und Integration des „Nachbarn“ Popakademie sollte es, zum Beispiel in der Jungbuscharena mehr Veranstaltungen, aber auch spontane Aktivitäten geben.

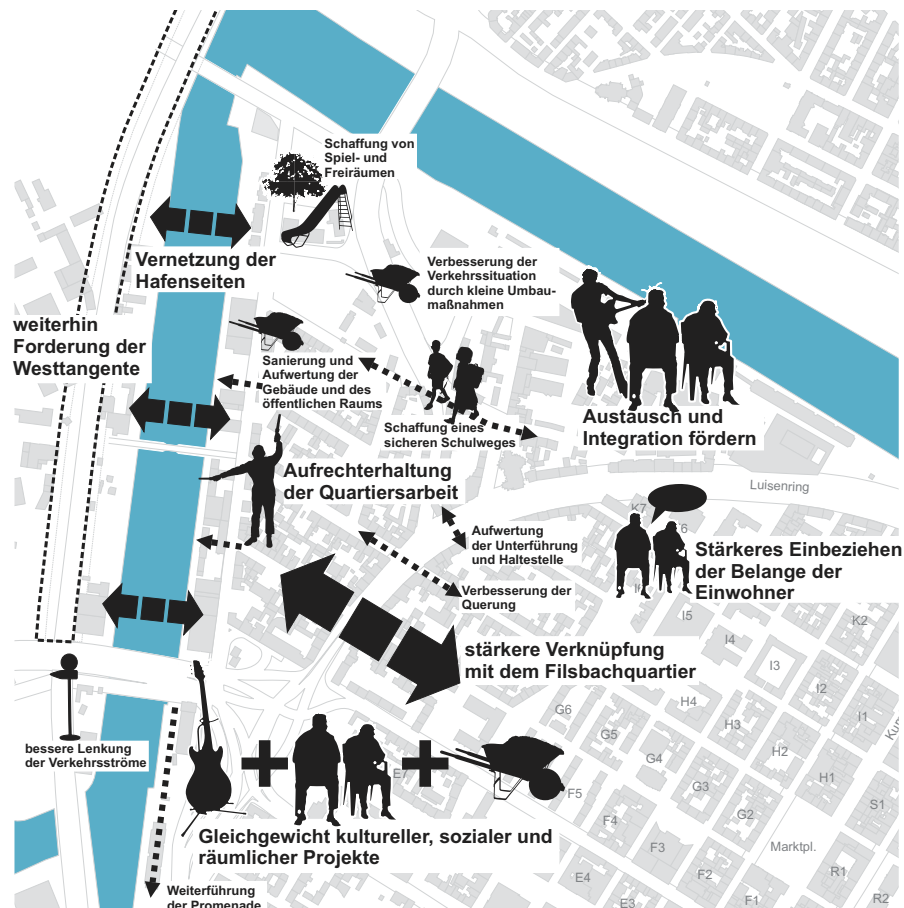
Bei der Diskussion um die Priorisierung von sozialen und kulturellen Projekten steht nicht ein „entweder-oder“ zur Debatte, sondern vielmehr das Bemühen im Vordergrund, Soziales und Kultur zu vereinen. Jüngst stellte ein optimistischer Jungbuschler als Symbol der Eigeninitiative einen Holzpolizisten in der stark befahrenen Dahlbergstraße auf, um Raser auszubremsen. Statt bei der Verkehrsproblematik auf die Großmaßnahme „Westtangente“ zu hoffen, sind womöglich viele kleine Schritte effektiver, als das Warten, dass sich „da oben“ was bewegt. Primär muss es darum gehen, immer mehr und belastbare Brücken zwischen dem „alten“ und dem „neuen“ Jungbusch zu bauen und soziale, kulturelle und ökonomische Belange zu vereinen.



## workshop 1: Analysekarte



## workshop 1: Konzeptkarte





## **workshop 2: Filsbachquartier-kurpfalzkreisel-östliche unterstadt**

(Moderation: Klaus Overmeyer, Nadja Wersinski)

### **Östliche Unterstadt Herschelbad und -platz**

Die Herschelbadinitiative setzt sich für die Sanierung des Bades und zusätzliche Programme ein. Der Herschelplatz in U2 bildet den Eckpunkt verschiedener Bildungseinrichtungen: durch die E.Gothein-Schule, die Maria-Montessori-Schule, die Nähe der Sickingerschule und die Neuansiedlung der Abendakademie hat sich ein Bildungs- und Kulturzentrum rund um das Herschelbad/ den Herschelplatz gebildet. Für überregionale Gäste ist das Areal eher uninteressant, vielmehr fungiert es als Freiraum für die Anwohner. Zudem wurde ein circa 1000 Quadratmeter großer, mit Spiel- und Sportgeräten ausgestatteter Schulhof der Maria-Montessori-Schule integriert. Mit der Zweiteilung des Herschelplatzes hat man versucht, verschiedene Ansprüche der Bürger zu berücksichtigen. Ziel war es, einen Platz zu schaffen, der Sicherheit, Sauberkeit und Transparenz vermitteln sollte. Einige Workshopteilnehmer geben an, den Herschelplatz in erster Linie als Durchgangsraum wahrzunehmen.

Für Kinder und Jugendliche aus der Umgebung ist der Platz Treffpunkt und Spielraum.

### **Westliche Unterstadt**

Entlang der Jungbuschstraße reihen sich diverse besondere Orte: Die Trinitatiskirche in G4 soll zukünftig von der Staatlichen Hochschule für Musik und Darstellende Kunst umgenutzt werden. Das Gründerinnenzentrum GiG7 und das Theater TiG7 haben sich in G7 angesiedelt. Schöne Innenhöfe und eine ansprechende Gastronomie attraktivieren die Straße ebenfalls für Besucher und Anwohner. Die Jungbuschstraße ist eine wichtige Verbindungsachse von Nationaltheater, Marktplatz und Jungbusch.

In jedem Fall besitzt sie das Potenzial für die Ausschreibung als Fußgängerzone. Die ehemals problematische Querung des Luisenrings, Barriere zwischen Innenstadtquadrat und Jungbusch, wurde durch die Installation einer Ampelanlage vereinfacht. Durch die Ausschreibung als Fußgängerzone würde hier zum einen der öffentliche Raum durch die Ausgrenzung des ruhenden und bewegten Verkehrs erweitert werden (vor allem der Platz vor H2, G2). Zum anderen würde natürlich der Parkraum für die Anwohner auf der Straße minimiert werden. Generell wäre es für die Mannheimer Innenstadt wünschenswert, dass der ruhende Verkehr von der Straße in die ausreichend vorhandenen Parkhäuser und Tiefgaragen geleitet wird (z.B. in H6). Der Stadtteil würde durch eine verkehrliche Beruhigung eine deutliche Aufwertung erfahren. Weitere Potenziale stecken laut Workshopteilnehmer in den noch unbebauten Grundstücken an der Straße. Zudem könnten eingeschossige Häuser zur Raumgewinnung aufgestockt werden.

### **Zugang zum Neckar:**

Zwei zentrale Fragen stehen im Raum: „Wie lassen sich Neckar und Innenstadt miteinander verzahnen?“ und „Was mache ich dort?“

Spielplätze, Anleger für ein Museumsschiff und Hotelschiffe sowie ein Strand unterhalb des Hans Böckler Platzes sind bereits vorhanden. Der sehr gut angenommene, belebte Hans-Böckler-Platz nimmt den Freiraumdruck aus der hochverdichteten Innenstadt auf und sollte deshalb auch nicht zugebaut werden.

Das am Cahn- Garnier-Ufer gelegene OEG-Gleis stellt derzeit ein gravierendes Hindernis zum Neckar dar. Würde man den Gleisbereich stilllegen und mit dem Hans-Böckler-Platz zusammenfassen, ließe sich ein attraktiver Aufenthaltsort am Neckarufer ausbilden. Von den Workshopteilnehmern wird angeregt seitens des Neckars ein attraktiveres Entree zu schaffen, schließlich passieren Schiffe aus ganz Europa. (Andere Stimmen geben zu bedenken, dass es nicht so viele Schiffe sind.) Um die Zugänglichkeit an den Neckar zu verbessern wäre eine schöne Treppenanlage in die Innenstadt denkbar. In jedem Fall müsse die OEG-Haltestelle aufgewertet werden.

### **Breite Straße:**

Der Kurpfalzkeisel sollte als Tor in die Innenstadt wie ein Trichter funktionieren, der den Passanten in die Breite Straße hineinzieht. Von massiven Kopfbauten, die die räumliche Situation stärker, verengen ist abzusehen.

Gegenwärtig und auch mittelfristig gesehen gelangt man vom Necker aus wegen der Verkehrsführung nicht direkt in die Breite Straße. Stattdessen wird man in die Parallelstraßen eingeschleust. Vision sollte es sein, dass Tor zur Innenstadt am nördlichen Ende der Breiten Straße zu definieren.

Die Überquerung der Breite Straße ist für Kinder auch wegen der Straßenbahnen problematisch. Besonders am Marktplatz, aber auch an jeder Querstraße ist das Sicherheitsrisiko hoch. Querungshilfen sind gefordert.

### **Stichstraßen**

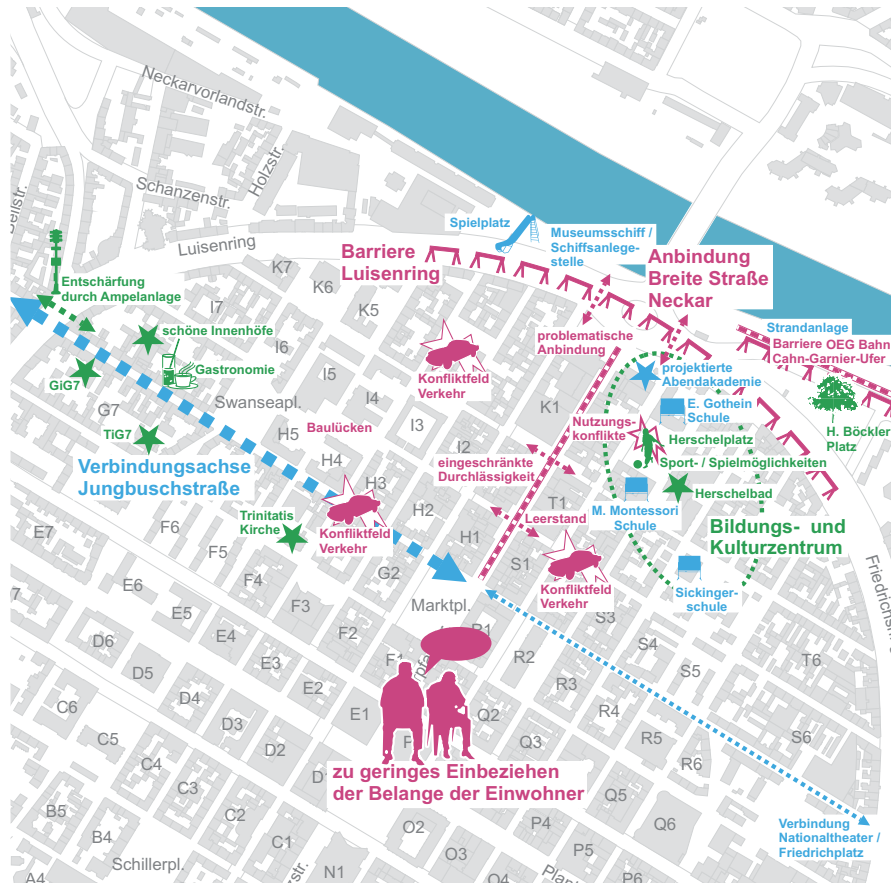
Um die Attraktivität der Innenstadt zu erhöhen, wird die Aufwertung der Querstraßen gefordert. Als konkrete Maßnahmen werden die Optimierung von Beleuchtung und Möblierung sowie Fassadensanierung vorgeschlagen. Für eine bessere Erlebbarkeit für Fußgänger könnten ein oder zwei Seitenstraße zu Bummelzonen erklärt werden, durch die die Fußgängerströme gelenkt werden. Gegenstimmen geben zu bedenken, dass es nur wenige Fahrstraßen für die 17.000 Einwohner gibt.

An Aktionstagen könnte man die Autofreiheit in der Innenstadt testen und überprüfen, ob die Forderung „Wir brauchen Parkplätze für Kunden und Anwohner!“ gerechtfertigt ist.

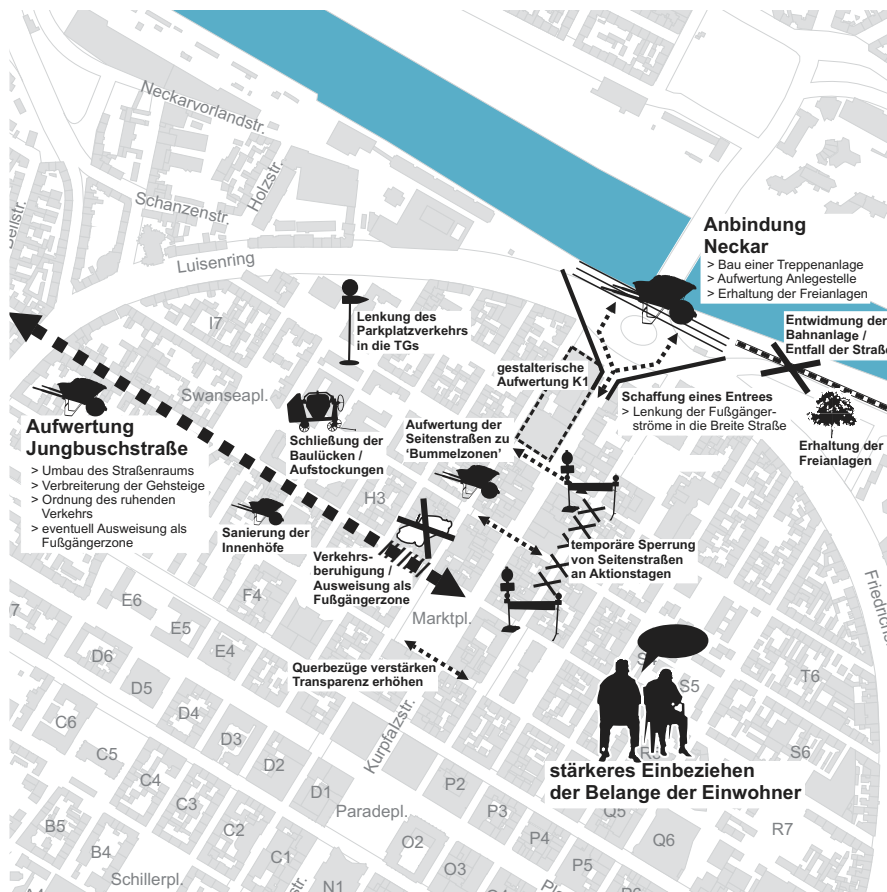
Ein „verkehrsberuhigter Aktionstag“ (organisiert durch Stadtteilkonferenz Westliche Unterstadt und das Quartiersgremium Östliche Unterstadt) wird im September durchgeführt. Das Experiment einer temporären Unterbrechung der Kunststraße 1997/1998, hatte negative Auswirkungen bei der Presse im Umland: „In Mannheim werden Straßen dichtgemacht!“ Der Handel empörte sich, die Testphase wurde abgebrochen.



## workshop 2: Analysekarte



## workshop 2: Konzeptkarte



## **workshop 3 : spannungsfeld oberstadt-universität-schloss-friedrichspark**

(Moderation: Birgit Schreiber & Markus Lang)

### **Situation**

Der Bereich um das Schloss herum kann als „Kultur- und Geschichts-Drive-In“ beschrieben werden. Mit dem Auto sieht das alles sehr angenehm und urban aus. Zu Fuß oder mit dem Fahrrad wirkt der Bereich eher ausgestorben, es existieren zu vielen Barrieren und zu wenige Aufenthaltsqualitäten.

Die Anbindung zum Rhein ist unzureichend. Dies hat vor allem mit den vielen Verkehrs- und Infrastrukturtrassen zu tun, die den Mannheimer Schlossgarten durchschneiden. Auf der rückwärtigen Seite des Schlosses ergibt sich eine „Hinterhof“-Situation, die zu bestimmten Zeiten von Obdachlosen okkupiert wird.

Mit dem Zug gestaltet sich der Weg von Norden kommend zum Hauptbahnhof als einladend, es zeigen sich Eindrücke von Mannheim am Wasser. So könnte die (Weiter-) Entwicklung des gesamten Bereiches bis hin zur Hafenspitze auch zu einer Visitenkarte für die Stadt Mannheim werden. Insgesamt ist der Bereich Innenstadt-Schloss-Friedrichspark-Rheinhafen stark segmentiert. Verkehrsachsen (Bismarckstraße / Parkring / Bahntrasse / Autozubringer Ludwigshafen) dominieren die räumliche Situation. Ein wichtiges Thema wird es in diesem Spannungsfeld sein, Übergänge und Brückenschläge zu schaffen und Wegeverbindungen herzustellen.

### **Bismarckstraße**

Die Situation auf der Bismarckstraße ist für Fußgänger/innen und Fahrradfahrende unangenehm. Zuviel motorisierter Verkehr; viele Fahrspuren, enormer Lärm und hohes Fahrtempo stellen die Funktion der Straße als Ort des Transfers in den Vordergrund und die Sicherheit der „schwachen“ Verkehrsteilnehmer in Frage. Der Wunsch nach Aufenthalt ist durch die Folgen der Verkehrsbelastung nicht gegeben.

Eine Untertunnelung könnte helfen, den Konflikt zwischen Automobilisten und Fußgängern in den Griff zu bekommen, jedoch ist die Maßnahme zu teuer und allein auch nicht wirkungsvoll genug.

Es wäre vorstellbar in einem Bündel aus Maßnahmen den Verkehr über Materialwechsel auf der Fahrbahn zu bremsen, über die gesamte Schlossbreite die Fahrspuren zu verringern, die Wegweisung mit Hinweis auf die Südumfahrung zu verbessern und mehr Querungshilfen für Fußgänger zur Verfügung zu stellen. Um neue Aufenthaltsqualitäten entlang des Schlosses zu schaffen, sollten räumliche Akzente gesetzt werden.

### **Parknutzung**

Der Friedrichspark war Ende des 19. Jahrhundert ein Vergnügungspark mit Teich, Grünanlagen und Café, später auch mit einer Eisbahn. Im 2. Weltkrieg wurde die Anlage zerstört, danach wurde lediglich das Eisstadion wiederaufgebaut

Die im Friedrichspark gelegene Eissporthalle wirkt heutzutage auf die Umgebung aber eher wie ein „schwarzes Loch“ als ein Attraktor und degradiert das umliegende Grün zu Abstandsflächen mit wenig Aufenthaltsqualität. Eine temporäre Nutzung ist denkbar. Auf Dauer kommt nach Meinung einiger Workshopteilnehmer auch der Abriss der Halle in Frage, jedoch darf hier die Problematik der Altlasten nicht außer Acht gelassen werden. Eine Abschirmung zu den Verkehrswegen mittels neuer Grünpflanzungen könnte den Bereich aufwerten.

Der Grünflächenbedarf in der Innenstadt ist extrem hoch. Der Park könnte einen Teil davon abdecken, wenn er in seiner naturnahen Gestaltung für Freizeitsportaktivitäten, zum Spielen und zum Erholen einladen würde. Die Ansiedlung eines Freibad ist hier ebenso denkbar, gegebenenfalls in Kombination mit Eislaufen im Winter. Ein solcher Park wäre aus weiten Berei-





chen der Innenstadt aber auch aus dem Jungbusch günstiger zu erreichen als beispielsweise der Luisenpark. Besonders interessant wäre er für Familien, Kinder- und Jugendgruppen sowie Studierende und würde im besten Fall zu einer Schnittstelle für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen werden.

Die Universität meldet zurzeit keinen Bedarf an dem Gelände an. Ihr Erweiterungspotenzial wird in B6 vorgehalten.

Ziel sollte es sein, dass Schloss und den Schlosspark vom „Hinterhof“ zum attraktiven Naherholungsbereich zu entwickeln. Erhöht sich die Nutzung, steigt die soziale Kontrolle und die „Hinterhof-Szenen“ verlagern sich. Die Wegebeziehung vom Schloss zum Hauptbahnhof für Fußgänger/innen und Fahrradfahrende sollte stärker begrünt und attraktiver gestaltet werden, da das Potenzial dieses Abschnitts durchaus als hoch bewertet werden kann.

### **Rheinufer**

Die Verlängerung der Promenade am Verbindungskanal ist eine der wenigen Möglichkeiten, den Weg zum Rhein zu ebnen und das innenstadtnahe Rheinufer nördlich der Kurt-Schumacherbrücke aufzuwerten. Der gesamte Bereich befindet sich jedoch im Besitz der Hafengesellschaft, daher ist zurzeit leider noch keine Fortführung der Promenade möglich. Zur Erlebbarkeit des Rheins braucht es attraktive Erschließungen des Flusses. Auch zur Bismarckstraße müssen Verbindungen sowie eine Art „Fußgängerleitsystem“ zur Wegefindung geschaffen werden.

### **Universität**

Die Studierendenzahl in Mannheim geht voraussichtlich mittelfristig von 12.000 auf unter 10.000 zurück. Gründe sind unter anderem kürzere Studienzeiten, der demographische Wandel, der Fächerrückgang in Mannheim und die angestrebte Elitisierung der Universität. Der Universitätsbetrieb wirkt insgesamt stark in sich gekehrt und ist in den Innenstadtquadranten nicht präsent. Ein Teil der Universitätsverwaltung soll im ehemaligen Gesundheitsamt (südlicher Teil von L1) einziehen.

Um die Verbindung zur Innenstadt aufzuwerten oder überhaupt erst einmal zu generieren, braucht die Uni gegebenenfalls neue attraktive Anziehungspunkte für den Alltag, sowohl auf der Stadtseite als auch im „Hinterhof“ des Schlosses.





### workshop 3: Analysekarte



### workshop 3: Konzeptkarte



## **workshop 4 : spannungsfeld friedrichsplatz-kaiserring-hauptbahnhof**

(Moderation: Frank Gwildis & Timo Amann)

Große Zustimmung erfährt die Feststellung, dass Mannheims Bahnhofsviertel bei weitem nicht so problembehaftet ist, wie es in anderen Städten oft der Fall ist. Zurückzuführen ist dies auf den Bebauungsplan, der bestimmte problematische Nutzungen für den Bereich um den Kaiserring ausschließt. Die Bahngleise teilen Mannheim nicht in „gute“ Quartiere und „schwache“ Quartiere.

Es zeigt sich, dass das Spannungsfeld Kaiserring seinen Reiz besonders aus den einzelnen Teilbereichen (Postareal / Tattersall / Friedrichsplatz / Kaiserring) und ihren jeweiligen Potenzialen und Problemen heraus entwickelt.

In dem Spannungsfeld wurden über die letzten Jahre hinweg insgesamt einige Projekte realisiert, angeschoben oder befinden sich gegenwärtig in der Diskussion (Bahnhofsumbau / Euro-City-Center / Bahnhofsvorplatz / Mannheim 21 / Postareal / Rosengarten / Helvetia-Neubau / Friedrichsplatz).

### **Hauptbahnhof**

Der Hauptbahnhof ist in mehrfacher Hinsicht ein sehr bedeutender Baustein der Stadt Mannheim und sein Umbau überwiegend abgeschlossen. Als vorerst letztes Projekt soll noch ein neuer Bahnsteig im Süden angelegt werden. Die ursprüngliche, von Seiten der Stadt favorisierte Planung, das Gleisvorfeld mit einer durchgängigen großen Bahnhofshalle zu überbauen, wurde aus Kostengründen seitens der DB AG nicht realisiert.

Der Bahnhof ist einer der bundesweit wichtigsten Umsteigepunkte für den Fernverkehr. Innerhalb der Stadt ist er nicht nur wichtiger verkehrlicher Ziel- und Quellpunkt, sondern durch den Umbau auch bedeutender Einkaufsstandort geworden.

Durch die Installation der S-Bahn kommen heute 10% mehr Menschen mit dem ÖPNV in die Innenstadt und beginnen ihren Innenstadtbesuch somit am Bahnhof.

### **Willy-Brandt-Platz (Hauptbahnhofsvorplatz)**

Durch den Bau des Euro-City-Centers mit seinen beiden Turmbauten und der gleichzeitigen Neugestaltung der Platzfläche hat der Willy-Brandt-Platz einen großstädtischen Auftritt erhalten und bildet ein großzügiges Entree zur Stadt. Das Euro-City-Center (ECC) ist aber scheinbar nur zur Hälfte vermietet.

Zwar wird der Platz bezüglich seiner Gestaltung von den Workshopteilnehmern gelobt. Jedoch, so wird angemerkt, sei der Platz inhaltlich und programmatisch noch nicht ausreichend gefüllt. Einzige attraktive Ausnahme bildet der dort beizeiten stattfindende Markt. Eine weitere Belebung mit Gastronomie wäre wünschenswert.

### **Verbindungen zum Lindenhof**

Die gegenwärtigen Querungsmöglichkeiten zum Lindenhof werden in ihrer Qualität und teils auch Quantität als unzureichend bezeichnet. Die vorhandene, bis zum Lindenhof durchgehende Bahnsteigunterführung wird von den Workshopteilnehmern als unterdimensioniert und ungenügend gestaltet empfunden. Die Straßenunterführung westlich des Bahnhofsgebäudes (der so genannte „Suezkanal“) wird besonders von Radfahren genutzt und dabei von vielen als Angstraum wahrgenommen. Die gestalterische Aufwertung der bestehenden Unterführungen und die Schaffung neuer Querungsmöglichkeiten sind Verbesserungsansätze, die diskutiert werden sollten. Die Verlängerung des westlichen Bahnsteigtunnels bis zu Lindenhof ist schon des Öfteren angedacht worden. Hierfür ist aber die Kooperationsbereitschaft der Victoria Versicherung vonnöten, da der Tunnel auf deren Grundstück enden würde.

Als weitere Variante wird der bestehende zweite, östliche „Posttunnel“ diskutiert, der bisher nur für postinterne Benutzungen zur Verfügung steht, aber direkt ins künftige „neue Stadtquar-

tier am Hauptbahnhof“ (Mannheim 21) vorstößt.

Auch langfristig wird die Vision eines gemeinsamen Fußgänger- und Straßenbahntunnels unter dem Bahnhof und den Gleisanlagen hindurch nicht in Erfüllung gehen.

### **Bereich um die Wendeschleife / südlich der L-Quadrate**

Aktuell gibt es Diskussionen um eine mögliche Neubebauung des Bereichs westlich des Bahnhofes. Die LEG hat vor Jahren dort ein Büro- und Geschäftshaus projektiert und diese Überlegungen nun wieder aufgenommen. Eine Überbauung der Flächen wird vom überwiegenden Teil der Teilnehmer der Runde abgelehnt.

Der Bereich ist als kürzeste, angenehmste und wichtigste Verbindung zum Schloss hoch frequentiert und zudem die einzige Blickachse vom Hauptbahnhof zum Schloss. Eine Aufwertung und Neuordnung des Bereichs als Freifläche scheint der sinnvollere Weg, zumal in der Stadt und der unmittelbaren Umgebung scheinbar schon genügend Büroflächen leer stehen. Fernerhin sind auch auf dem Postareal Flächenreserven für eine Überbauung vorhanden. Die Verbindungssachse zum Schloss wurde bereits 2000/2001 mit dem Projekt „Schlossgartenpromenade“ planerisch bearbeitet und könnte im Zuge einer Neubebauung der Wendeschleife in Realisierungsnähe rücken.

### **Postareal**

Das Postareal weckt in der Stadt zahlreiche unterschiedliche Begehrlichkeiten. Durch das Zentrenkonzept sind auf besagter Fläche großflächiger zentrenrelevanter Einzelhandel und Discountmärkte ausgeschlossen. Viele Workshopteilnehmer sehen in dem Areal Raum für neue Büro- und Hotelnutzungen. Die „wehrhafte“ (Hallen-)Fassade zur Reichskanzler-Müller-Straße mit der „Kunst am Bau“-Installation ist denkmalgeschützt (O. E. Hajek). Zunächst kann sich nur ein Teilnehmer auch temporäre Nutzungen, wie die Umnutzung der Hallen für künstlerische Zwecke oder eine kleinteiligere Bebauung mit Wohngebäuden vorstellen. Vor allem nachdem man sich in der Runde die Dimensionen des Geländes vergegenwärtigt hat, schließen sich dieser Überlegung dann auch andere Personen an. Einig sind sich alle, dass das -wie auch immer geartete- neue Gebiet mit den vorhandenen Quartieren verzahnt werden muss.

Momentan entsteht in unmittelbarer Umgebung des Areals der neue Busbahnhof zusammen mit einem Parkhaus an der Heinrich-von-Stephanus-Straße. Dies wird von den Workshopteilnehmern als eine adäquate und ergänzende Nutzung im Bahnhofsumfeld und an dieser Stelle angesehen.

### **Bismarckstraße**

Die Bismarckstraße wird von Fußgängern tatsächlich kaum genutzt. Gründe liegen in der hohen Verkehrsbelastung der Straße und den teilweise zu schmale Gehsteigen. Stattdessen wird häufig die direktere Verbindung südlich der L-Quadrate gewählt.

Zwar ist die Bismarckstraße an sich ein schöner baumbestandener Straßenraum mit historischen Fassaden, aber ohne attraktive Nutzungen (z.B. Läden und Gastronomie) übt sie auf den Passanten wenig Anziehungskraft aus.

Der Baumbestand führt nach Aussage einiger Workshopteilnehmer dazu, dass die Straße dunkel wirkt und zudem nicht erkennen lässt, wohin sie führt.

Dennoch wird betont, dass die Straße mittlerweile durch neue interessante Geschäfte und Gastronomien (Eiscafé) nicht nur ein Schattendasein fristet. Seit jeher gilt die Bismarckstraße als eine „feudale“ Straße der Verwaltung und Administration. Besserung der Verkehrsbelastung könnte durch eine stärkere Verlagerung der Verkehrsströme auf die Südumfahrung erzielt werden. Eine konsequente Beschilderung könnte Fußgänger auf ihrem Weg zum Schloss in die Straße locken.

## **Tattersall**

Der Tattersall wird momentan seiner Bedeutung als Tor zur Schwetzingener Stadt nicht gerecht. Momentan scheint er nicht mehr zu sein als ein ungepflegter und unfunktionaler Umsteigepunkt. Der Platz wirkt segmentiert, eine klare funktionale Ordnung ist nicht erkennbar. Am anliegenden Discounter hat sich ein kleiner Alkoholikertreffpunkt entwickelt. Manche Bürger geben an, den Platz ab 19:00Uhr zu meiden.

Angeregt wird eine Herrichtung des Wartehäuschens aus den 20er Jahren, damit die historische Bedeutung des Tattersalls erkennbar wird. Zurzeit trägt das Wartehäuschen mehr zu der trostlosen Atmosphäre des Bereiches bei, als dass es den Platz bereichert. Zudem wird gefordert, den Bereich gestalterisch und funktional neu zu ordnen. Ein moderner großzügiger Platz und Umsteigepunkt -vielleicht als aufgepflasterte verkehrliche Mischfläche- wird als angebracht angesehen.



## **Kaiserring**

Der Kaiserring, so wird von einem Teilnehmer bemerkt, sei der einzige Abschnitt des Innenrings, der sowohl in Längsrichtung als auch in Querrichtung begangen werde. Besonders die Querung des Bereiches ist aber durch die Verkehrsbelastung, das Straßenraumprofil, die Straßenbahntrasse, die wenigen Querungsmöglichkeiten kaum möglich. Die sinnvolle und angebrachte Verzahnung der Schwetzingener Stadt mit der Innenstadt ist dadurch erheblich erschwert. Insgesamt scheint vor allem der Alnatura Biosupermarkt ein wichtiger Anlaufpunkt an der Achse zu sein.

Von der Längsfrequentierung auf der Straße vom Hauptbahnhof in Richtung Planken und umgekehrt profitiert vor allem die innerstädtische Straßenseite, die auch besser mit Ladenbesatz ausgestattet ist.

Auf der Seite der Schwetzingener Stadt finden sich ein paar Fachgeschäfte. Insgesamt wird der Bereich Kaiserring als Durchgangsraum wahrgenommen, die Aufenthaltsqualität lässt zu wünschen übrig. Die neuen, gut angenommenen Cafés werden von den Teilnehmern als Zeichen einer Neuorientierung gesehen, wobei sich viele eine stärkere gastronomische Nutzung vorstellen könnten. Das Thema eines großstädtischen Boulevards wird unterschiedlich betrachtet. Vor allem die Verkehrsbelastung spricht gegen diese Überlegung. Generell wird eine Neugestaltung der Straße von den Workshopteilnehmern nicht als dringlich eingestuft.

## **Unterführung Kaiserring / Bismarckstraße**

Erst seit zwei Jahren gibt es -nach langen Debatten- auf der innerstädtischen Seite eine niveaugleiche Querungsmöglichkeit der Bismarckstraße für Fußgänger. Die meisten Passanten nutzen seitdem den schmalen Ampelüberweg. Auf der östlichen Seite und in Querrichtung gibt es aber immer noch keine ebenerdigen Querungsmöglichkeiten. Insgesamt kann die Situation als unbefriedigend bezeichnet werden. Die existierende Unterführung (Borelly-Grotte) benötigt eine bessere Ausformulierung der Eingänge sowie eine insgesamt sichere und ansprechende Gestaltung. Tagsüber wirkt die Passage verwaist, abends ist sie mit „zweiichtigen“ Discothekenbesuchern gefüllt. (Die Stadt hat einen langfristigen Vertrag mit einem Betreiber, der wiederum nur

an bestimmte gastronomische Nutzungen vermietet.) Von den Workshopteilnehmern werden weitere ebenerdige Querungen gewünscht.

Die Überlegung in die Passage einen abgeschotteten „Rotlichtbezirk“ einzurichten wird nicht unterstützt, eher das Konzept aus der Passage einen privaten abgeschlossenen Musikclub für die wachsende Clubszene in Mannheim zu machen, wie es Beispiele in Frankfurt am Main und Karlsruhe zeigen.

### **Friedrichsplatz**

Der Bereich Friedrichsplatz hat seit der Sanierung der Anlagen eine erfreuliche Entwicklung durchgemacht. Neben den Großprojekten (Erweiterung des Rosengartens / Aufwertung der Kunsthalle) haben sich viele kleine gastronomische Betriebe und Läden unter den Arkaden angesiedelt und eine positive Dynamik in Gang gesetzt, zu der sicherlich auch das Arkadenfest beiträgt. Es hat sich ein kleines gehobenes Einkaufs- und Gastronomiemilieu gebildet.





## Resümee

Die größte Dynamik und die höchsten Potenziale für Innenstadt Mannheims finden sich an den Rändern. Dies gilt auch für die Generierung von öffentlichem Grün an Rhein und Neckar. Eine besondere Rolle bei der Attraktivierung der Innenstadt spielen die Qualifizierung von Verbindungen und die Verzahnung der Quartiere untereinander und mit der Einkaufsenklave Breite Straße/Planken. In Zusammenhang mit den Ergebnissen des 3. Ideentisches bilden diese Erkenntnisse ein erstes grobes Gerüst für das Planwerk Innenstadt.

Die Frustration der Bürgerinnen und Bürger bezüglich der Partizipationskultur in Mannheim scheint groß, obgleich auf Quartiersebene die Beteiligungs- und Artikulationsstrukturen gut funktionieren. Immer mehr Mannheimer zweifeln an, dass sie –trotz Mitspracheversprechungen- gehört werden. Die Einflussmöglichkeiten kleiner Initiativen auf Großprojekte werden von einigen Teilnehmern als „nicht vorhanden“ beurteilt. Weitere Stimmen fordern die Erzeugung einer „kritischen Masse“, ein „Sich-gut-aufstellen“, um effektiv Position beziehen zu können. Das EKI bietet hierfür die Möglichkeit.



# ORGANISATION UND KONZEPTION

Stadt Mannheim  
Fachbereich Städtebau - PG Planen & Bauen\_2007  
Frank Gwildis  
Collinistr. 1  
D-68161 Mannheim

Fon +49 (0)621 - 293 - 5556  
Fax +49 (0)621 - 293 - 47-5556  
[www.mannheim.de](http://www.mannheim.de)  
[www.eki-mannheim.de](http://www.eki-mannheim.de)  
[info@eki-mannheim.de](mailto:info@eki-mannheim.de)

mit

A S T O C GmbH&Co.KG  
ARCHITECTS & PLANNERS  
Prof. Markus Neppl  
Maria-Hilf-Strasse 15  
D- 50677 Köln

Fon +49 (0)221 2718060  
Fax +49 (0)221 3100833  
[www.astoc.de](http://www.astoc.de)

Studio UC/ Klaus Overmeyer  
Eichenstraße 4  
12435 Berlin

Fon +49 (0)30 532 10 696  
Fax +49 (0)30 532 15 760  
[www.studio-uc.de](http://www.studio-uc.de)

Der Prozess Entwicklungskonzept Innenstadt Mannheim (EKI) ist ein Projekt der Stadt Mannheim / Dezernat für Planung, Bauen, Umweltschutz und Stadtentwicklung in Zusammenarbeit mit ASTOC Architects and Planners / Köln und studio uc / Berlin

