

ENTWICKLUNGS- KONZEPT INNENSTADT

**Dokumentation
5. Ideentisch**

**Die Quadratur der Stadt -
Neue Spielräume entwickeln**

28.06.2007

5. Ideentisch am 28. Juni 2007 (19.00-21.00 Uhr)

Haus der katholischen Jugend, BDKJ, C2, 16-18

Die Quadratur der Stadt - Neue Spielräume gewinnen

Das Quadrat ist in Mannheim Programm. Einerseits bietet die Quadratestadt hohes Identifikationspotenzial und Orientierung, andererseits verkörpern Blockstruktur und Ringverkehr fehlende Beweglichkeit und Starrheit. Der 5. Ideentisch sucht nach Modellen für mehr Spielräume in der Quadratestadt. Er beschäftigt sich u.a. mit der Entwicklung öffentlicher Räume und der Verkehrssituation in Mannheim.

Programm

Begrüßung durch Herrn Gwildis (EKI-Team, Fachbereich Städtebau Stadt Mannheim) und durch Michael Scheuermann (EKI-Team, Quartiersmanagement Jungbusch)

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

Einführung: Die Quadratur der Stadt - Neue Spielräume gewinnen, Klaus Overmeyer (Studio UC)

Arbeitsgruppen: Themendiskussion in Kleingruppen



workshops

workshop 1: von der autogerechten stadt zu einem leitbild / die verkehrssituation in mannheims innenstadt

(Moderation: Frank Gwildis, Timo Amann)

Expertin: Ulrike Kleemann (Verkehrsentwicklung)

Erschließungssystem

Die Mannheimer Innenstadt stellt sowohl für den motorisierten als auch nicht motorisierten Verkehr die zentrale Verkehrsdrehscheibe Mannheims dar. Aufgrund der stadtstrukturellen Lage sowie der dort ansässigen Nutzungen und (zentralörtlichen) Funktionen bündeln sich in der Innenstadt große Durchgangs-, als auch Ziel- und Quellverkehrsströme.

Das Erschließungssystem der Mannheimer Innenstadt basiert überwiegend auf dem historischen Stadtgrundriss, bestehend aus dem hufeisenförmigen Hauptstraßenring und dem quadratischen Erschließungsstraßenprinzip. Der Ring wird im Süden durch die Bismarckstraße geschlossen und komplettiert. An den Ring schließen große Hauptausfallstraßen an. Die Quadrate werden zusätzlich durch ein Hauptstraßenkreuz erschlossen, das aus einem System von parallel zu den Planken („Kunststraße“ und „Fressgasse“) und der Kurpfalzstraße (Straßen zwischen den Einser- und Zweier- Quadraten) verlaufenden Einbahnstraßen besteht.

Das Straßennetz wird durch ein Straßenbahnliniensystem entlang des Rings und den Planken bzw. der Kurpfalzstraße ergänzt, das von dort aus sternförmig die umliegenden Quartiere und das weitere Umfeld erschließt. Als Drehscheibe für den städtischen Straßenbahnbetrieb fungieren dabei der Paradeplatz sowie der Bahnhofsvorplatz (Willy-Brandt-Platz). Der Hauptbahnhof nimmt zudem für den regionalen ÖPNV (S-Bahn / Busbahnhof) und den schienengebundenen Fernverkehr die zentrale Stellung ein.

Die Straßenbahnlinien werden durch einzelne Busstrecken, z.B. durch den Jungbusch, vervollständigt.

Ringverkehr

Die einzelnen Abschnitte des Rings sind gekennzeichnet durch unterschiedliche Charaktere, Probleme, Potenziale und Qualitäten. Diese sind abhängig von den jeweiligen Verkehrsbelastungen, Straßenraumprofilen und den anliegenden Nutzungen.

Als besonders problematisch können die westlichen Abschnitte des Rings (Luisenring / Parkring / westlicher Teil der Bismarckstraße) bezeichnet werden. Dort sind im Bereich Luisen- / Parkring die höchsten Verkehrsbelastungen entlang des Rings messbar und der Straßenraum ist durch viele Fahr- und Abbiegestreifen sowie durch verschiedene Brücken- und Unterführungsbauwerke geprägt. Geringe Gehsteigbreiten, fehlende Radwege und die mangelnde Straßenraumbegrünung verdeutlichen die funktionalen und gestalterischen Missstände. Die östlichen Abschnitte des Ringes (Friedrichsring / Kaiserring) zeichnen sich dagegen durch ihre Straßenraumgestaltung (Alleebäume / Rasengleis / ...) und den Einzelhandels- und Gastronomiebesatz aus. Dies sind auch Gründe für die höheren Straßenraumqualitäten dieses Bereichs im Vergleich zu den westlichen Abschnitten.

Eine grundlegende Verbesserung der Situation in den westlichen Abschnitten des Rings und in der Dalbergstraße wird wohl erst durch die Entlastungswirkung der projektierten Westtangente möglich. Die Südtangente mit dem Fahrlachtunnel hat schon nachweislich eine nominale Verkehrsentslastung des Rings nach sich gezogen. Diese Entlastung wird aber durch die insgesamt sehr hohe Verkehrsbelastung zum Teil nicht in der Bevölkerung wahrgenommen. Ob an einzelnen Stellen des Ringes Verbesserungen z.B. durch bauliche Maßnahmen möglich sind, muss durch Verkehrssimulationen geprüft werden. Zudem müssen diese Eingriffe auch politisch unterstützt werden.

Eine grundsätzliche Problematik entlang des Rings stellt dessen Barrierewirkung für Radfahrer und vor allem Fußgänger dar. Die Missstände reichen dabei vom völligen Fehlen von Querungsmöglichkeiten über umständliche Wegeführungen bis hin zu gestalterischen Defiziten bei Unterführungen. Ein Thema in diesem Zusammenhang ist nach wie vor die Kreuzung Bismarckstraße / Kaiserring. Dort wurde zwar bereits auf westlicher Seite des Kaiserrings ein ebenerdiger Übergang über die Bismarckstraße eingerichtet, dieser allein wird aber als unzureichend empfunden. Gegen weitere Fußgängerüberwege an dieser Stelle sprechen derzeit allerdings die Verkehrsberechnungen, die zu große Auswirkungen auf den fließenden Verkehr erwarten lassen.

Bismarckstraße

Der Verkehrsraum der Bismarckstraße ist sowohl aus stadtgestalterischer als auch aus verkehrlicher Sicht überdimensioniert, eine Verengung des Straßenquerschnitts sollte angedacht werden. Eine Verkehrsstudie hatte in der Vergangenheit schon ergeben, dass im Übergangsbereich zwischen Kurpfalzstraße und Schloss ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung ohne negative Auswirkungen auf den fließenden Verkehr entfallen könnte. Der gewonnene Raum hätte zugunsten einer attraktiveren Straßenraumgestaltung, einer verbesserten Querung und eines Radstreifens genutzt werden können. Dieser Vorschlag ist allerdings vormals politisch gescheitert.

Die Situation in der Bismarckstraße wird aber weiterhin als äußerst unbefriedigend bezeichnet. Die Straße gleicht, wie auch Teile des Rings, vielmehr einer Stadtautobahn als einer Stadtstraße - wie ein Teilnehmer des Workshops treffend analysiert. Die Straße stellt eine verkehrliche und gestalterische Barriere an der wichtigen Schnittstelle zwischen Schloss und Innenstadt dar. Besonders die unzureichende Straßenraumgestaltung des westlichen Abschnittes, die hohe Verkehrsbelastung, die Geschwindigkeitsüberschreitungen und der fehlende Radweg gelten als problematisch. Der fehlende Radstreifen entlang der Bismarckstraße ist nicht nur wegen der gefährlichen Verkehrssituation eklatant, sondern auch wegen der hohen Bedeutung der Verbindung im Radwegenetz der Stadt Mannheim. Neben dieser Verknüpfung ist ebenso eine Wegetrasse südlich des Schlosses in der so genannten „Schlossgartenpromenade“ für den Rad- und Fußgängerverkehr bedeutsam.

Hauptstraßenkreuz durch die Quadrate

In den Straßen des Hauptstraßenkreuzes kumulieren die vielfältigsten Nutzungsansprüche, die an einen innerstädtischen Hauptstraßenraum gestellt werden können. Zum einen stellen die Straßen Verbindungen im Verkehrsnetz der Stadt dar. Zum anderen erfüllen sie durch ihren Einzelhandels-, Gastronomie- und Wohnungsbesatz Einkaufs- und Wohnfunktionen mit entsprechenden Ansprüchen, Interessen und Bedürfnissen. All diese Belange möglichst ausgewogen unter einen Hut zu bekommen, ist kaum möglich. Das Straßenkreuz ist gegenwärtig fundamentaler Bestandteil des Erschließungssystems der Mannheimer Innenstadt. Es erschließt die Quadrate und somit die Wohn-, Arbeits- und Versorgungsstandorte. Über das Hauptstraßennetz erfolgt die Bündelung des Verkehrs, dadurch werden auch die anderen Bereiche der Quadrate entlastet. Stellt man also das Erschließungskreuz in Frage, muss das ganze Erschließungssystem der Quadrate neu überdacht werden.

Im Rahmen des Workshops wird besonders die hohe Verkehrsbelastung der Kunststraße und Fressgasse sowie ihrer jeweiligen Verlängerungen beklagt. Es wird darüber diskutiert, ob es sich dabei um (vermeidbaren) Durchgangsverkehr, oder doch eher überwiegend um Ziel- und Quellverkehr des Versorgungs- und Arbeitsstandortes Innenstadt handelt. Ebenso steht zur Debatte, ob die Belastung nicht ein vertretbares Maß für eine Stadtstraße dieser Bedeutung besitzt. Von Seiten der Anwohner wird gefordert, die Straßen für den Durchgangsverkehr unattraktiver zu gestalten, um so den Verkehr zu reduzieren. Vor rund zehn Jahren gab es bereits die Überlegung, die Kunststraße an N1 für den Verkehr zu sperren. Dieses Vorhaben ist damals jedoch politisch gescheitert. Auch heute ist es fraglich, in welcher Art und Weise man den potenziellen Durchgangsverkehr unterbinden kann, ohne die wichtigen Erschließungsfunktionen

der Straßen zu beschneiden. Als Anregung dazu kann vielleicht eine verbesserte Lenkung der überörtlichen Verkehrsströme gesehen werden.

Als grundsätzliche Prämisse der Anwohner gilt, wie ein Teilnehmer betont, vermeidbaren Verkehr zu minimieren, ohne den notwendigen Verkehr übermäßig zu beeinträchtigen. Als vermeidbare, störende Verkehre werden dabei lärmende Autocorsos und die Rundtouren von jugendlichen Autofahrern bezeichnet, die bevorzugt die Kunststraße und die Fressgasse aufsuchen. Schlimmere Auswüchse dieser Art der Freudensbekundung und Freizeitgestaltung können jedoch kaum planerisch, sondern nur ordnungsrechtlich verhindert werden, gleiches gilt für die häufig beobachteten Geschwindigkeitsüberschreitungen. Als Hauptbeeinträchtigungen durch den motorisierten Verkehr werden vor allem der Lärm und die Verschmutzung, aber auch die Behinderungen für Radfahrer und Fußgänger genannt. Eine vorhandene oder drohende „Zerschneidung“ der Quartiere durch den Verkehr des Hauptstraßenkreuzes empfindet jedoch niemand.

Im Zuge der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie wird zurzeit eine Lärmkartierung durchgeführt, der ein Maßnahmenkatalog (Aktionsplan) folgt.

Angeregt wird, die Straßenräume durch Umbauten oder beispielsweise Baumpflanzungen, ähnlich der Kunststraße, gestalterisch aufzuwerten. Eine weitere Umgestaltung der Kunststraße selbst, oder der Fressgasse scheint kaum durchsetzbar, da die östlichen Abschnitte erst in den letzten Jahren gemäß des Verkehrsentwicklungsplans umgebaut wurden. In diesem Zuge wurden dort auch Radstreifen eingeführt und Parkbuchten angelegt.

Parken in den Quadraten

In den Seitenstraßen innerhalb der Quadrate fällt vor allem der Parkplatzsuchverkehr negativ auf. Hier kann gegebenenfalls eine verbesserte Verkehrslenkung etwas Abhilfe schaffen. Die Ausweisung von Anliegerstraßen ist dagegen eine kaum praktikable Lösung des Problems.

Beruhigung der Jungbuschstraße

Für die Teilnehmer des Workshops ist eine weitere Beruhigung bzw. Neugestaltung der Jungbuschstraße durchaus vorstellbar und sinnvoll. Auch der Verlust von Parkraum wird bei einer sinnigen Konzeption für vertretbar gehalten. Jedoch wird es als unrealistisch angesehen, dass sich eine Mehrheit für eine erneute Umgestaltung der Jungbuschstraße findet. Dessen ungeachtet sprechen für eine Neukonzeption die veränderten Rahmenbedingungen im Filzbachquartier. So hat dort die Passantenfrequenz, aber auch die Verkehrsbelastung aufgrund der hohen Einzelhandels- und Gastronomiedichte zugenommen. Zudem fordern die Laden- und Immobilienbesitzer nach erfolgten eigenen Einsätzen nun auch zunehmend Investitionen in den öffentlichen Raum, um die sich langsam entfaltende positive Dynamik zu unterstützen.

ÖPNV und Radverkehr

Das ÖPNV-Angebot wird als gut betrachtet. Allerdings wird die schlechte Erschließung der Oststadt mit ihren großen Arbeitsplatzstandorten besonders für die linksrheinischen Einpendler beklagt. Eine dichtere Taktung insbesondere in den Bedarfszeiten wäre eine Verbesserungsmöglichkeit.

Bisher durchziehen einzelne Radwege und Radstreifen die Innenstadt. Es gilt das Radwegesystem zu vervollständigen und zu verdichten sowie Gefahrenstellen zu minimieren.

Perspektiven Verkehr 2020

Das Thema Verkehr gilt es nicht nur von der Problemseite her anzugehen, sondern auch von Seiten der Potenziale, Straßenraumqualitäten und –funktionen. Es zeigt sich, dass attraktive Straßenräume trotz oder gerade wegen hoher Verkehrsfrequenzen entstehen können. Dem Ring muss als Thema daher zukünftig besondere Beachtung geschenkt werden. Beispiele aus anderen Städten (Stuttgart / Ulm /...) zeigen, wie mit großen Hauptverkehrsachsen umgegangen werden kann und wie sich dort urbane pulsierende Räume entwickeln können.

Die Teilnehmer des Workshops wünschen sich gerade in Hinblick auf den zunehmenden, und durch Projekte wie in C7 auch forcierten Trend des „Wohnens in der Stadt“ eine ausgewogene Abwägung der Interessen. So sollen die Interessen der Anwohner gleichberechtigt neben den Interessen des Verkehrs und der Einzelhändler stehen, um den Wohnstandort Innenstadt attraktiver zu gestalten.

Das bereits attraktive ÖPNV-Angebot sollte weiter ausgebaut und gestärkt werden, um eine Verlagerung vom Autoverkehr (MIV) zu ermöglichen. Als Maßnahmen dazu werden die Ausweitung des Streckennetzes, eine dichtere Taktung und bessere Umsteigemöglichkeiten genannt. (Die Teilnehmer wünschen sich in punkto ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nutzung durch die Bevölkerung die diesbezüglich vorbildlichen „Schweizer Verhältnisse“.



workshop 2: potenzialbereich öffentlicher raum

(Moderation: Birgit Schreiber, Klaus Overmeyer)

Stadt als Sport- und Spielfeld lesen

Mannheims Skaterszene weiß nicht wohin. Früher nutzte sie das Areal um den Wasserturm, wurde dort aber vertrieben, da die Nutzungsspuren an Brunnen und Sandstein für die Stadt inakzeptabel waren. Der Skaterpark Feudenheim ist zu weit weg für die Ausübung dieses Alltagsports.

Zurzeit skaten die Jugendlichen hauptsächlich im Jungbusch und an der Popakademie. Bei der Neugestaltung des Alten Messplatzes wurde ihnen das Nutzungsrecht zugesagt; die Möblierung und der glatte Belag des Platzes kommen den Bedürfnissen der Skater entgegen. Scheinbar war die Aneignung des Platzes durch diese Gruppe dann aber doch nicht gewünscht – eine Anzeige wegen Sachbeschädigung zeigte, dass theoretisch die Belebung des Stadtplatzes durch sporttreibende Jugendliche zwar mitgedacht wurde, die Gebrauchsspuren allerdings nicht toleriert werden. In Frankfurt an der Feuerwache hingegen verträgt sich die Lage eines Skaterplatzes mitten in der Fußgängerzone mit den anderen Innenstadtnutzungen.

Eine Skaterhalle als „Schutzgebiet“ würde die Konflikte, die bei der Ausübung dieses Sportes im öffentlichen Raum Mannheims auftreten, deutlich eingrenzen. Es wäre denkbar, das alte Eisstadion welches derzeit durch Rollhockeyspieler genutzt wird, durch eine zusätzliche Betonfläche und Überdachung auch für die Skater nutzbar zu machen. Durch die Sperrung des OEG-Gleises am Cahn-Garnier-Ufer in Kombination mit dem Böckler-Platz könnte mit wenig Aufwand ebenfalls eine, für diese Zielgruppe attraktive Freizeitfläche aktiviert werden.

Totgestaltet?

Mannheim hat attraktive Freiflächen. Die Gestaltung rund um den Wasserturm, aber auch der Paradeplatz, präsentieren schmucke Rabatten und gestutzte Rasenflächen. Leider ergeben diese öffentlichen Räume nur ein schönes Bild, das man betrachten, aber nicht wirklich benutzen kann. Die Schmuckplätze blockieren die flexible und spontane Nutzung öffentlichen Grüns, das in Mannheims Innenstadt so rar gesät ist. Aber auch andere Freiräume sind betroffen: die Breite Straße ist laut eines Workshopteilnehmers durch Stadtmöblierung so „zugemüllt“, dass die Anpassungsfähigkeit an spontane Entwicklungen und neue Situationen nicht gegeben ist. Der Herschelplatz in U2 ist für manche ein „fürchterliches“ Beispiel der „Totgestaltung“ öffentlichen Freiraums. Mit der Zerteilung des Platzes durch die integrierte Schulhofnutzung der Maria-Montessori-Schule hatte man versucht, verschiedene Ansprüche der Bürger zu berücksichtigen und einen Aufenthaltsort zu schaffen, der Sicherheit, Sauberkeit und Transparenz vermittelt. Beklagt wird, dass dabei eine einladende und freundliche Atmosphäre auf der Strecke bleibt. Der Platz an der Teufelsbrücke wurde „zubetoniert“, statt wie gewünscht begrünt. Im Sommer bildet er nach Meinung einiger Teilnehmer einen „Glutofen“, der ein angenehmes Verweilen unmöglich macht.

Ein Workshopteilnehmer äusserte den Eindruck, öffentlicher Raum in Mannheim würde sich in erster Linie aus „Resträumen“ ergeben. Unverständlich erscheint vielen Mannheimern auch, weshalb zum Beispiel der Markplatz nicht mehrfach genutzt wird. Ausserhalb der Marktzeiten liegt die zentrale Fläche weitgehend brach. Auch Potenziale anderer öffentlicher Flächen werden bei weitem nicht ausgereizt. Der Schillerplatz ist in der Oberstadt eigentlich eine bedeutende Freifläche, die zur Belebung beitragen könnte. Die Vergangenheit hat allerdings gezeigt, dass Teile der Anwohnerschaft nicht unbedingt begeistert waren, als diese Belebung in Form eines Kinderspielplatzes Gestalt annahm. Eine Initiative, die zur Reanimierung der öffentlichen Grünanlage gegründet wurde, ist vorerst gescheitert. Andere Aufenthaltsflächen, die im Workshop in der Kritik standen waren, die Lauer'schen Gärten, deren Gestaltung auf zwei Ebenen z.B. die Nutzung als Freilufttheater zulassen würde, sowie der Toulonplatz, der eben-

falls unzureichend bespielt wird. Auch der Platz vor dem Nationaltheater ließe sich durch eine Umnutzung attraktivieren.

Spielplatzproblematik

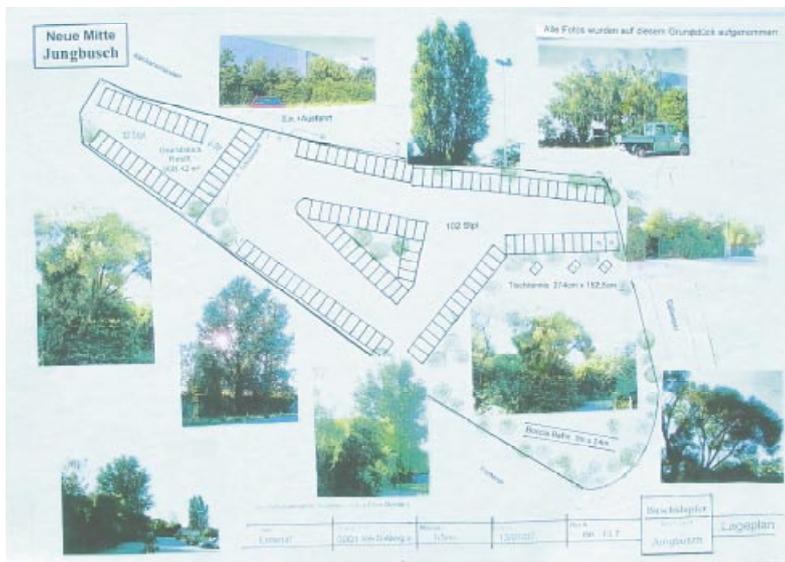
Laut Workshopteilnehmer ist die Spielplatzsituation in Mannheim nicht befriedigend. Durch fehlende öffentliche Spielmöglichkeiten für Kinder kommt es zu Abwanderungen im Stadtteil Jungbusch. In H6 verringert eine Rattenplage die Aufenthaltsqualität des Swanseaplatzes. Diesem wurde die Wiese genommen, weil die Stadt hier Kosten einsparen möchte (Berieselung war zu teuer). Zudem ergibt sich dort auch das Problem, dass der ansässige Ballspielplatz durch eine Altersbegrenzung nur bestimmten Gruppen Zutritt gewährt, andere werden auf die Straße gedrängt. Der bereits erwähnte Spielplatzbau auf dem Schillerplatz zeigt deutlich, dass eine familiengerechte Gestaltung öffentlicher Räume nicht immer konfliktfrei durchführbar ist, fühlen sich doch Anwohner mitunter gestört vom Spielplatzlärm. Denkbar wäre es, Teile des Marktplatzes ganz speziell für Kinder nutzbar zu machen, da er in seiner Nutzung nicht ausgelastet ist und die Zentralität dieser wichtigen innerstädtischen Freifläche die angestrebte Familienfreundlichkeit Mannheims unterstreichen würde. Bolzplätze, die auch von älteren Jugendlichen und Erwachsenen genutzt werden können, fehlen ebenfalls in Mannheim. Unerlässlich ist es, die Mannheimer Spielraumvernetzung weiter voranzutreiben, damit neben der Möglichkeit des öffentlichen Spiels für Kinder auch der Weg zwischen ihren Lebensräumen zielgruppengerecht gesichert ist.

Leben auf der Straße/Vielfalt schafft Atmosphäre

Die Straße stellt einen wichtigen öffentlichen Stadtraum dar. Ihre Bedeutung als Ort der Kommunikation und des Austauschs geht allerdings immer mehr unter, da sie in erster Linie mit Autoverkehr und den daraus resultierenden Konflikten in Verbindung gebracht wird. Auch Mannheims Straßenbild ist eindeutig geprägt vom Automobil. Anstrebsam wäre eine ausgewogene Mischung der unterschiedlichen Straßenakteure: Fahrradfahrer, Skater, Fußgänger und Autofahrer sollten alle die Möglichkeit haben, den Straßenraum zu nutzen ohne in Gefahr zu geraten. Dem Umdenken in der Benutzung der Mannheimer Straßen müsste eine Gestaltung vorausgehen, die die räumlichen Zusammenhänge verdeutlicht. Ein einheitlicher Straßenbelag könnte eine vernetzende Wirkung haben; durch das Absenken der Bürgersteige würde sich der Raum mehreren Nutzungen öffnen. Eine Erweiterung der Fußgängerzone ist erwünscht. Die Vision, die Mannheimer Innenstadt als Fußgängerstadt zu profilieren ist allerdings schon einmal gescheitert. Der Versuch, die Straße am Stadthaus N1 stillzulegen, sowie die Sperrung zweier Quadrate, führte nach Ansicht der Workshopteilnehmer zu einem Verkehrschaos. In jedem Fall aber gilt es, das Leben in Mannheim wieder mehr auf die Straße zu verlegen. So wird vorgesehen, die Fressgasse als belebte Kneipenmeile zu profilieren. Zudem wäre eine Verengung von Straßenquerschnitten denkbar, wobei man allerdings berücksichtigen muss, dass somit nur eine Verlagerung der Verkehrsströme erzielt würde.

MVV-Parkplatz

Das ehemalige Eis-Bender-Gelände fungierte früher als Standort für ein Silogebäude. Nachdem dieses gesprengt wurde, verkaufte die Stadt das Grundstück an die MVV, die es als Parkplatz nutzte. Mittlerweile ist das Areal in den Besitz einer Privatperson übergegangen, die daran interessiert ist, dort einen Standort für 2-3 Discounter zu entwickeln. Bildrechtlich gesehen lässt sich dieses Ansinnen nicht ablehnen, so lange kein gehaltvoller Gegenvorschlag existiert. Die unter Mitwirkung des Quartiersmanagement Jungbusch erarbeitete Kompromisslinie beinhaltet die Reduktion auf einen Supermarkt sowie qualifiziertes Parken und die Vermeidung einer zusätzlichen Verkehrsbelastung für den Stadtteil. Bei Anfang des Jahres 2006 durchgeführten Umfragen im Jungbusch sprachen sich 78% der mehr als 500 Befragten gegen die Ansiedlung des Discounters aus. Dieses Ergebnis spiegelt nicht nur die Angst vor Verkehrsbelastung und der Verdrängung der ansässigen und für das Stadtteilgefüge unentbehrlichen Kleinbetriebe. Auch eine der letzten „grünen“ Oasen des Jungbuschs würde vernichtet. Die Initiative um den „Kleinen Buschklopfer“ entwickelte bereits Gegenvorschläge (siehe Abbildungen), dass Gelände als Bürgerpark oder als Mehrzweckraum für Spielen und Parken zu entwickeln.



Neue Mitte Jungbusch: Kartierung des Baumbestandes auf dem ehemaligen Eis-Bender-Gelände (Initiative um den „Kleinen Buschklopfer“)



Neue Mitte Jungbusch: Discounter-Szenario (Initiative um den „Kleinen Buschklopfer“)

Rheinverbindung

Neben den gewünschten Umgestaltungen, Neuordnungen und Umnutzungen wird von vielen Mannheimern eine bessere Anbindung der Innenstadt an den Rhein gewünscht. Die Überlegungen, die Kurpfalzachse als Grünraum weiterzuführen sowie weitere Freiflächenpotenziale im Übergang zum Schloss (z.B. an der Sternwarte) aufzuwerten, könnten erste Ansätze sein, um den Weg zum Fluss zu ebnen.

Umgang mit öffentlichem Raum

Als Basis für den optimierten Umgang mit öffentlichen Räumen ist es in Mannheim zunächst einmal wichtig, bestehende Freiräume zu sichern und auch freizuhalten (Tendenz des „Zubauens“ abwenden). Um den Nutzungsdruck auf die Innenstadt auszugleichen, sollten die bestehenden (Frei-)Räume durch temporäre und/oder mehrfache Nutzung intelligent bespielt werden (Eissporthalle, Marktplatz). Trotz der hohen Dichte lassen sich in Mannheim auch neue Räume gewinnen (Areal Böcklerplatz, Schlosspark/Verbindung zum Rhein, Straßenraumvernetzung durch Beläge, Regeln, Infrastruktur). Bei der Planung des öffentlichen Raumes sollte das „Knowhow“ der Bevölkerung in Bezug auf die jeweilige Situation, den Ort und die betroffenen Stadtakteure ernst genommen werden. Die Beteiligung der Bürger am Gestaltungsprozess erhöht die Akzeptanz der jeweiligen Projekte und lässt auf einen, an die Bedürfnisse der Mannheimer angepassten Stadtraum hoffen.



workshop 3: Projekte zum Quadraterneubau

(Moderation: Nadja Wersinski, Markus Nepl)

Parallel zum Entwicklungskonzept Innenstadt wird an zahlreichen konkreten Projekten zum Umbau und zur Neunutzung unterschiedlicher Quadrate gearbeitet. Diese tragen mit zur Aufwertung der Innenstadt bei und sind somit Bestandteil des Entwicklungskonzepts. Das EKI hat auch das Ziel, bestehende und laufende Projekte zu bündeln.

Die laufenden Einzelprojekte müssen sich für die im Rahmen des Entwicklungskonzepts erarbeiteten Ziele öffnen. Rückkoppelnd fließen auch die Einzelprojekte in die Konzeption des EKI ein. Gegebenenfalls müssen bereits getroffene Entscheidungen neu bewertet werden.

Pavillon P 7

In P 7 ist ein Pavillon in Planung, der ein Pendant zum Pavillon vor O7 schaffen und den historischen Bezug am Friedrichsplatz wieder aufnehmen soll. Eine entsprechende Idee gibt es seit den 90er Jahren; bereits 2005 hat die MWS als Eigentümerin das Architekturbüro Bier, Koch und Partner gebeten, sich Gedanken um die Zukunft des derzeitigen Kiosks zu machen. Der vorgestellte Entwurf (gläserner Pavillon mit Obelisk über der derzeitigen Toilettenanlage mit Café mit Außenbestuhlung, außerdem Neubau Kiosk) wurde bereits unterschiedlich abgestimmt, ein Bauantrag liegt bisher nicht vor. Im Rahmen der Diskussion werden innerhalb des Workshops verschiedene Anforderungen an den Standort formuliert und die bisherige Planung grundsätzlich in Frage gestellt:

1. Der derzeitige Zustand des Bereichs ist nicht akzeptabel. Es wird eine schnelle Lösung gefordert.
2. Gefordert wird eine hochwertige und anspruchsvolle Gestaltung, die den historischen Bezug aufnimmt und eine Verlängerung bzw. Übersprung des Friedrichsplatzes (mit dem Wasserturm) in die Planken gewährleistet sowie die Relation zum Pavillon in O7 berücksichtigt.
3. Ist eine bauliche Anlage an diesem Standort überhaupt sinnvoll oder konkurriert sie zu stark mit dem Friedrichsplatz und dem Wasserturm? Wäre möglicherweise ein Rückbau und das Freihalten der Fläche sinnvoll?
4. Ist Gastronomie an diesem Standort überhaupt notwendig und sinnvoll?
5. Kann der Standort in den Wettbewerb zum Thema Plankengestaltung einbezogen werden?

K 1

Die zukünftige Nutzung des Quadrats K 1 und des ehemaligen Karstadt-Gebäudes ist ungewiss. Unterschiedliche Vorstellungen und Interessen stehen im Raum, sind aber noch nicht so weit ausgereift, dass sie thematisiert werden können.

Die Anwohner sind verunsichert, da unklar ist, ob die Wohnnutzung im Quadrat erhalten bleiben kann. Folgende Anforderungen werden an den Standort formuliert:

1. Eine Nutzungsmischung aus Einkaufen, Wohnen und Verwaltung ist in K1 auch zukünftig notwendig. Das Wohnen sorgt auch außerhalb der Geschäftszeiten für eine Belebung des Bereichs und stellt Sozialkontrolle und Sicherheit her. Es darf keine Ausweitung der Einkaufsfunktion auf Kosten des innerstädtischen Wohnens geben.
2. Die Anwohner müssen frühzeitig in Entscheidungsfindungsprozesse eingebunden werden.
3. K 1 muss im Kontext des räumlichen Umfeldes betrachtet werden. Der Neubau der Abendakademie in U 1 ist positiv zu bewerten, die Zukunft des ehemaligen Prinz-Gebäudes in T 1 bleibt unklar, der Holländer Hof in U 1 steht leer, die Situation auf der Breiten Straße ist teilweise problematisch.
4. Ziel muss eine übergreifende Aufwertung des nördlichen Bereiches der Breiten Straße sein. Das Wohnen sollte hier als Innenstadtfunktion eine hohe Priorität genießen.

C 7

Die städtischen Grundstücke in C 7 sollen für private Baugemeinschaften vorbehalten werden. Es wurde ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt, aus dem das Büro Kaupp Architekten als Gewinner hervorging. Ziel ist es, durch eine Mischung aus unterschiedlichen Wohnformen, Büro- und Gewerbeflächen ein attraktives und heterogenes Lebensumfeld in der Innenstadt entstehen zu lassen. Die zukünftigen Nutzer planen ihr Bauprojekt gemeinsam. Die Stadt Mannheim führt Interessierte zu Baugruppen zusammen, diese suchen sich einen Architekten und kaufen der Stadt Mannheim ein entsprechendes Grundstück ab. Die Baugemeinschaften können so abschnittsweise entwickelt werden. Während im Blockinneren Einfamilienhäuser ermöglicht werden sollen, wird im zu erhaltenden Altbau am Quadraterand altengerechtes Wohnen angeboten. Das Gelände wird von der Ostseite erschlossen. Im Blockinnern werden offene Grünbereiche anstatt einer verdichteten Bebauung angestrebt.

Q 6

Mit der derzeitigen Parkhausnutzung ist das Quadrat Q 6, das zum Kerngebiet der Mannheimer Innenstadt gehört, eindeutig untergenutzt. Spätestens im Jahr 2009 fällt das Grundstück an die Stadt Mannheim zurück. Über die Art der Neunutzung ist noch keine Entscheidung gefallen, bisherige Überlegungen fokussieren auf eine Nutzung als Hotel und Büroflächen. Das Thema Wohnen spielt eine untergeordnete Rolle.

Im Rahmen des Entwicklungskonzepts können Ziele für die Nachnutzung formuliert werden, um interessierten Investoren entsprechend begegnen und die Entwicklung von städtischer Seite stärker steuern zu können.

Laut Workshopteilnehmer sind Nutzungen, wie z.B. Großgastronomie, zu verhindern, die das Wohnen stark beeinträchtigen können.

Bezüglich sämtlicher Umbauten und Neunutzungen in einzelnen Quadraten sollte Wert auf hochwertige Nutzungen, eine Nutzungsmischung und die Konzeption von sozialen Räumen zur Begegnung und Kommunikation anstatt auf die Entwicklung reiner Einkaufsstätten gelegt werden.



workshop 4: Aufbruch am wasser

(Moderation: Michael Scheuermann, Markus Lang)

Flüsse zusammendenken 1

Die Innenstadt Mannheims grenzt an drei ganz unterschiedliche Wassertypen. Mit Nähe zu Rhein, Neckar und dem Verbindungskanal der beiden großen Flüsse befindet sich die Stadt in einem „Wasserdreieck“. Die Potenziale, die sich aus diesem Standort ergeben, sind allerdings bei weitem nicht ausgeschöpft.

Rhein – Lage am großen Strom:

Der „Mannheimer Rhein“ ist geprägt und geteilt vom großen Verkehrsknoten an der Konrad-Adenauer-Brücke. Das südliche Ufer schließt an den Schlossgarten und Rheinterrassen mit parkähnlicher Struktur an, das nördliche Ufer ist bestimmt durch das Hafensystem mit Speicherbauten. Die Zugänglichkeit des Rheinuferes ist aufgrund der Hafennutzung teilweise blockiert bzw. einschränkt.

Verbindungskanal – Stadt im Umbruch:

Diese künstlich geschaffene Wasserstraße liegt im Bereich Handelshafen. Das Gebiet um den Verbindungskanal ist geprägt vom Kontrast aus dem direkt angrenzenden Stadtquartier Jungbusch, das viele innenstadtrelevante Funktionen beherbergt und den Übergang in die Bereiche des Industrie- und Handelshafens bildet.

Neckar – der lebendige Fluss:

Der Neckarbereich bildet den am nächsten zur Innenstadt gelegenen Grün- und Wasser-Raum aus, der im Weiteren zu qualifizieren ist. Der im Verhältnis zur umliegenden Stadt tiefergelegene Neckar bildet zusammen mit seinen Vorlandbereichen einen eigenständig wahrnehmbaren Freiraum. Dieser ist bislang von der Innenstadt nur abschnittsweise direkt zugänglich bzw. nutzbar und deshalb leider nur eingeschränkt ins Stadtgefüge eingebunden.

Von zentraler Bedeutung für eine Profilierung Mannheims als „Stadt am Wasser“ ist es, diese drei Wasserräume als ein die Stadt flankierendes Gesamtsystem zu begreifen, in dem die Freibereiche am Rhein über die Promenade am Verbindungskanal mit den offenen Grünräumen des Neckar verbunden sind.

Flüsse zusammendenken 2

Bei der Betrachtung der beiden Flüsse und des Verbindungskanals sind die jeweiligen Uferbereiche immer mit ihrem Gegenüber zu betrachten. Auf diese Weise verlieren die Wasserräume ihre Randlage und werden zum Mittelpunkt. Neue übergeordnete Bezüge können so leichter hergestellt werden.

Rhein:

Eine langfristige Entwicklung des Rheinareals zum zentralen Park zwischen Mannheim und Ludwigshafen wäre wünschenswert. Das Fährprojekt „Riwwerside“ (Wasserbus) würde sich als städteverbindendes Verkehrs- und Freizeitelement hervorragend einfügen.

Verbindungskanal:

Der Bau der Westtangente und gegebenenfalls eines zweiten ICE-Gleises lässt auch auf Möglichkeiten zur stadträumlichen Entwicklung auf der westlichen Seite des Verbindungskanals (linkes Ufer) hoffen. Eine attraktive fußläufige Zuwegung könnte über die für den Autoverkehr

gesperrte Teufelsbrücke hergestellt werden. Die altindustrielle Hafenatmosphäre darf als individueller Standortcharakter keinesfalls verloren gehen.

Neckar:

Viele Initiativen und Ideen sind bereits vorhanden (z.B. Umweltforum-Projekt „Lebendiges Neckarvorland“, Planungen Kurpfalzkreisel/Neckarufer...). Dies stellt einen wertvollen Pool und ein erfreuliches Potenzial dar. Allerdings wäre es nun dringend vonnöten, eine abgestimmte Gesamtidee für die Umgestaltung des Neckarbereiches zu entwickeln und dabei die einzelnen Ideenträger einzubinden.

Temporäre Nutzungen, In-Szene-Setzen der Zonen am Wasser

Die Wasserräume sind in der sog. „mental map“ der Einwohner und Besucher Mannheims nur wenig bis gar nicht vorhanden. Um dies ändern zu können, müssen nicht immer bauliche Maßnahmen ergriffen werden. Ein temporäres Bespielen von Wasserräumen kann ebenfalls dazu beitragen, diese Bereiche wieder ins Bewusstsein der Menschen zu holen.

Es geht darum, ein neues Gefühl für das Leben am Wasser in Mannheim zu entwickeln, zu neuen Blickwinkeln auf altbekannte Räume zu gelangen und auch die Perspektive vom Wasser auf die Stadt herauszuarbeiten. Viele Aktionen werden oder wurden bereits durchgeführt, Neues sollte angedacht werden.

In Verbindung mit dem Rhein werden bereits Hafentrundfahrten „Mannheim-Ludwigshafen“ angeboten. Am Rheinufer findet 2007 das bekannte „Internationale Filmfestival Mannheim-Heidelberg“ statt.

Am Verbindungskanal findet seit 3 Jahren die Veranstaltung „Pop im Hafen“ statt. Durch die unmittelbare Nähe zum Kompetenzzentrum der Popmetropole Mannheim mit Popakademie und Musikpark im Industrie-Ambiente des Mannheimer Verbindungskanals bildet das Open-air-Festival seit 2005 einen weiteren Höhepunkt im kulturellen Veranstaltungskalender der Stadt. Die in diesem Jahr erstmals stattfindende Hafenregatta für Modell-Yachten sorgte ebenfalls für eine temporäre Belebung des Kanals.

Zunehmend wird auch seitens der Hafengesellschaft ein „In-Szene-Setzen“ erster Hafenbereiche und -elemente betrieben (Beispiel: gelbe Neckarvorlandbrücke, künstlerisch gestaltete Verladebrücke). Man vermutet, dass sich sukzessive ein Verständniswandel vom rein funktional geprägten, in sich geschlossenen Hafenbetrieb hin zu einer sich öffnenden und nach außen repräsentierenden Nutzung vollzieht. Dies wäre durchaus im Sinne der bereits im Rahmen des Verbindungskanalprojektes angestrebten Entwicklungen.

Das Museumsschiff Mannheim, am Neckarufer zwischen Innenstadt und Hafen gelegen, ist Exponat und Ausstellungsort zugleich. Umgebung und „Inhalt“ des historischen Raddampfers stehen in einer engen Beziehung zueinander. Mit der Aktion „Lebendiger Neckar“ wollen die Deutsche Umwelthilfe, der Bund für Umwelt und Naturschutz und der Naturschutzbund den Neckar von seiner Quelle bis zur Mündung in einen naturnäheren Zustand versetzen. Die Menschen, die entlang des Flusses und in seinem Einzugsgebiet wohnen, sollen ihn als schützenswerte Heimat kennen lernen und erleben. Das Projekt am Neckar startete 1998 und war eines der ersten im Netzwerk „Lebendige Flüsse“.

Hafennutzung vs. Stadtentwicklung

Die Flächen beidseitig des Verbindungskanals und um das Haus Oberrhein sollten als Übergangsbereich zwischen Stadt und Hafen verstanden werden. Eine definierte räumliche Grenze zwischen den beiden Nutzungen ist schwer zu ziehen. Ziel sollte es sein, bereits vorhandene zukunftsfähig und hafenauffine Nutzungen an dieser Stelle zu sichern und dort gleichzeitig dem Anspruch der Stadtentwicklung Rechnung zu tragen. Dies könnte sich beispielsweise in der geförderten Ansiedlung lageverträglicher (auch hafenfremder) Kleingewerbenutzungen oder durch gezielte Gestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum ausdrücken.

Politisches Ziel sollte es sein, die Hafengesellschaft in die entsprechenden Gremien einzubinden und ihre aktive Beteiligung einzufordern, diesbezüglich die Zusammenarbeit von Stadt und Land zu stärken und möglichst gemeinsam mit allen Beteiligten konkrete Konzepte als Zukunftsbild zu formulieren.

Angesprochene Einzelbereiche:

Die Idee einer direkten Anbindung zum Rhein aus der Innenstadt über Schlossgartenstraße und Lindenhofbrücke wurde bereits in einer Mehrfachbeauftragung Ende der Neunziger Jahre formuliert. Über eine Rampe von der Lindenhofbrücke könnte ein direkter Zugang zum südlichen Schlossgarten und damit zum Rhein erfolgen.

Fußgängerüber- und -unterführungen im Verkehrsknoten am Schlossgarten bilden heute Angsträume. Vermutlich können diese nicht einfach „weggeplant“ werden. Projekte in anderen Städten zeigen jedoch, dass es möglich ist, diese zu analysieren und ihnen mittels nachträglicher Aufweitungen und Lichtöffnungen, neuer Beleuchtungskonzepte oder temporärer Aktionen (Ideen: Graffiti-Ausstellungen, Martinsumzug durch den Knoten) ihren Schrecken zu nehmen.

Dem Bereich Funktionskreuz Hafenumfeld kann eine entscheidende Funktion als Drehkreuz zukommen. Mit der Qualifizierung des Hauses Oberrhein kann nicht nur der Lückenschluss zwischen Verbindungskanal und Rhein bis zum Rheinufer am Lindenhof, sondern auch der Sprung über den Ring zum Schlossgarten gelingen.

Auf der Innenstadtseite zwischen Friedrich-Ebert- und Jungbuschbrücke ist der Neckar eher urban geprägt. Nirgendwo sonst in Mannheim führen so viele Straßen direkt auf einen Wasserbereich. Das nördliche Neckarvorland sollte dagegen eher freiraum- und naturnah orientiert sein. Hier könnten Tätigkeiten wie Spielen, Grillen oder Spazieren im Vordergrund stehen. Hinsichtlich einer verbesserten Zugänglichkeit sollten bestehende Konzepte wie das vorgeschlagene Treppen- bzw. Terrassenbauwerk am Brückenkopf Kurpfalzbrücke / Cahn-Garnier-Ufer (möglichst unter Einbindung des Hans-Böckler-Platzes) sowie eine Fortführung des Alten Messplatzes zum Wasser unbedingt fortgeführt werden.



Fazit

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Stadt Mannheim in Sachen Verkehr (Thema des 1. Workshops) besonders die westlichen Abschnitte des Rings (Luisenring / Parkring / westlicher Teil der Bismarckstraße) im Auge behalten sollte, da hier die höchsten Verkehrsbelastungen gemessen wurden und der Straßenraum sehr unübersichtlich sowie funktional und gestalterisch entwicklungsbedürftig ist. Eine Entlastungswirkung des Bereichs wäre durch die projektierte Westtangente möglich. Eine weitere Überlegung betrifft die Verengung des Straßenquerschnitts der Bismarckstraße, die laut Verkehrsstudie keine negativen Auswirkungen auf den fließenden Verkehr haben würde. Von Seiten der Anwohner wird gefordert, die Straßen des Hauptstraßenkreuzes für den Durchgangsverkehr unattraktiver zu gestalten, um so den Verkehr zu reduzieren. Zudem erscheint den Workshopteilnehmern eine weitere Beruhigung bzw. Neugestaltung der Jungbuschstraße durchaus vorstellbar und sinnvoll. Die „Ring-Thematik sollte hinsichtlich Funktionalität und Stadtgestaltung individueller Gesamtheit planerisch betrachtet werden.

Der öffentlichen Räume in der Innenstadt (Thema des 2. Workshops) spielt für die Atmosphäre und Lebensqualität der Innenstadtbewohner eine übergeordnete Rolle. Der „Kampf“ um diese Ressource sollte durch ein tolerantes Miteinander und intelligente Nutzungsstrategien ersetzt werden. So werden Mehrfachnutzungen (z.B. Marktplatz, Eisstadion) und flexibler bespielbare Platzgestaltungen gefordert (Neukonzeption des Paradeplatzes.) Ebenso wichtig erscheint es, die Innenstadt auch als Spiel- und Sportfläche zu interpretieren. Das Vorantreiben der Spielraumvernetzung für sichere Wege zwischen den Aufenthaltsorten der Kinder hat hier eine große Bedeutung. Aber auch die Erschließung neuer Räume scheint möglich. Mit der Aufgabe des OEG-Auszeh-Gleises am Cahn-Garnier-Ufer in Kombination mit dem Böckler-Platz könnte z.B. mit wenig Aufwand eine attraktive Freizeitfläche für die Skater in der Stadt aktiviert werden. Zudem sollte die Bedeutung der Straße als öffentlicher Raum und Ort der Kommunikation bei Planungen mitgedacht werden.



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
www.eki-mannheim.de
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

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

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

