Stadtreparatur – geht’s ohne Auto?

»Stadtbaukultur geht alle an und alle profitieren von einer besseren, nachhaltig gestalteten Stadt.«

Prof. Dr. (!) Elisabeth Merk (S. 68)

Leitbilder verändern sich, so dass es zur »Sanierung der Sanierung« kam. War es in den 1960er Jahren das Ziel, dem Auto genügend Raum zu geben, so ging es nun darum, dass alle Verkehrsarten und Funktionen in der Stadt zu ihrem Recht kommen. Nach den großen Siedlungserweiterungen der 1990er Jahre standen wieder kleinere integrierte Flächen im Fokus, die meist nutzungsgemischt entwickelt und neu belebt wurden. Innen- vor Außenentwicklung, Nachhaltigkeit und Ressourcenschonung wurden Leitlinien der Stadtentwicklung. Die Konzentration auf den Bestand bot Chancen für die Stärkung der Zentren und die Nutzungsvielfalt der Innenstädte und Ortskerne sowie der Rückkehr der Wohnnutzung.

Neue Straße heute (S.21)

Neue Straße damals (S.20)

Blick auf das Ulmer Münster (S.20)

Bushaltestelle und Zugang zum unterirdischen Parkhaus (S.20)

Aufgewerteter neuer Stadtraum (S.20)

Parkhaus mit archäologischen Grabungen (S.20)

Illustrationen: © Stadtarchiv Ulm / © KSG Architekten / © Ulrich Gabriel / © Ulrich Gabriel / © Ulrich Gabriel

36 Neue Mitte, Ulm

2002–2007
Gunther-Lutz-Schenk (Wettbewerb Städtebau 1995),
Mühlich Fink & Partner (Wettbewerb Freiflächen 2003)

Im Zuge des Aufbaus nach dem Krieg wurde eine vier- bis sechsspurige Verkehrsschneise mit zuletzt bis zu 33.000 Fahrzeugen pro Tag in den alten Stadtgrundriss geschlagen und zerschnitt die Innenstadt. 1990 wurde beschlossen, einen Tunnel mit Tiefgarage zu bauen, das Projekt scheiterte aber an einem Bürgerentscheid. Es folgte ein Paradigmenwechsel und ein neuer Verkehrsentwicklungsplan. Im Rahmen des »Innenstadtforums« wurde 1994 die Bürgerschaft in den Entscheidungsfindungsprozess eingebunden und ab 2002 das Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbs mit weiterer intensiver Öffentlichkeitsarbeit umgesetzt. Die Neue Straße wurde auf zwei Spuren rückgebaut und neben den drei Neubauten eines Kaufhauses, eines Geschäftsgebäudes und der Kunsthalle entstand ein Stadtplatz mit Bushaltestelle, die nun den öffentlichen Raum beleben. Die Tiefgarage integriert archäologische Grabungen und wirkt wie ein Museumseingang.

Die Neue Mitte Ulm steht beispielhaft für den Umbau der autogerechten Stadt in einem dialogorientierten Prozess. Durch die Neuorganisation des Verkehrs entstanden neue besondere Stadt- und Aufenthaltsqualitäten in der Innenstadt. Für alle Baufelder konnten in Wettbewerben qualitätsvoll und gut in den historischen Kontext integrierte Lösungen für die großen Volumina gefunden werden. Die autogerechte Schneise in der Stadt gehört damit als Ergebnis eines baukulturell herausragenden Prozesses der Vergangenheit an.

Neue Aufenthaltsqualitäten am Verbindungskanal (S.21)

37 Promenade + Quartiersentwicklung, Mannheim

1999–2007
buerosch neidermeyer (Rahmen-/Freiraumplanung), StetePlanung (Rahmenplanung Verkehr)

Die 800 m lange Promenade am Verbindungskanal zwischen Rhein und Neckar ist ein wichtiger Frei- und Begegnungsraum für das angrenzende, lange vernachlässigte Stadtquartier Jungbusch. Die Rahmenplanung wurde unter intensiver Beteiligung der Bevölkerung entwickelt. Ein wichtiger Impuls für die Aufwertung des Quartiers war die Ansiedlung von Popakademie Baden-Württemberg und Kreativwirtschaftszentrum. So entstand ein interessanter Dienstleistungs-, Kreativ- und Wohnstandort.

Ufer der Wiese: Freiluftforum in der Böschung eines Hochwasserdamms (S.21)

38 Wiesionen, Lörrach

1999–2011
Bürgerschaft und Fachplaner

Aus privater Initiative entstand 1999 die Idee, den begradigten und kanalisierten Fluss der Stadt und der Bürgerschaft wieder näher zu bringen. Die Bürgerstiftung Lörrach griff das Thema auf und stellte eine Finanzierung sicher. Es ergab sich daraufhin eine erfolgreiche Symbiose aus staatlicher Pflichtaufgabe – der Verbesserung von Gewässerökologie und Hochwasserschutz durch das Land – und dem durch die Bürgerstiftung getragenen Ziel der Verbesserung der Naherholungsqualitäten.

Museum im historischen Bestand (S.5)

39 Humpis-Quartier, Ravensburg

1999–2009
Space4 (Umbau)

Das Humpis-Quartier ist eines der am besten erhaltenen spätmittelalterlichen Wohnquartiere in Süddeutschland. Engagierte Bürger der Museumsgesellschaft retteten 1999 zunächst das Humpishaus vor dem Abriss. Es wurde 2003 als Museum eröffnet, das in der Folge entstandene Museums-Quartier dann 2009. Sieben mittelalterliche Häuser, darunter das älteste Ravensburger Haus aus dem Jahr 1050, bilden nun ein Museum, das Leben und Handwerk des Mittelalters zeigt. Ein überdachter Innenhof dient als Foyer und Museumscafé.

© C. Tränkner / © Ulrich Gabriel / © Ulrich Gabriel / © Ulrich Gabriel / © Ulrich Gabriel / © Ulrich Gabriel / © Ulrich Gabriel / © Ulrich Gabriel

Flächensparendes Produktions- und Verwaltungsgebäude (S.5)

40 Produktionsgebäude, Freiburg

2001–2006
Barkow Leibinger

Die Büroräume der Geschäftsleitung sowie Labors für Forschung und Entwicklung sind auf die 4.000 m² große Produktionshalle aufgesetzt, um interne Abläufe und den Kommunikationsfluss innerhalb der Firma zu optimieren und kurze Wege zu gewährleisten. Die kompakte Form reduziert den Energiebedarf und vermeidet beispielgebend den sonst üblichen hohen Flächenverbrauch von eingeschossigen Gewerbe- und Industriegebäuden.

Genossenschaftlich geführtes Dorfgasthaus (S.5)

41 Dorfgasthaus Bolando, Bollschweil

2006–2010

Mit ehrenamtlichem Engagement gelang es, gemeinschaftliches Zusammenleben im Dorf zu stärken. Das Dorfgasthaus »bolando«, genossenschaftlich erbaut, verwaltet und betrieben, füllt ein historisches Gebäudeensemble in der Ortsmitte mit neuem Leben und dient als Treff- und Bezugspunkt. Es ist das erste genossenschaftlich geführte Dorfgasthaus Deutschlands. Die acht Gründer und 230 Mitglieder brachten 300.000 Euro und viel Eigenleistung ein. Grundstück und Gebäude wurden in Erbpacht von der Gemeinde übernommen.

Neue Aufenthaltsqualitäten am Wasser (S.5)

42 Stadtumbau, Schwäbisch Gmünd

2007–2014
A24 Landschaft (Freiräume Landesgartenschau)

Im Rahmen der Landesgartenschau 2014 wurden das Areal zwischen Bahnhof und Altstadt sowie die innerstädtischen Ufer von Rems und Josefsbach umgestaltet. Wichtigste Voraussetzung war die Verlegung der Bundesstraße B29 in einen Tunnel. Auf den früheren Verkehrsflächen entstanden neue Fuß- und Radwegebeziehungen vom Bahnhof in die Stadt. Ein an die Tradition der ortsansässigen Schmuckindustrie erinnerndes Gebäude mit goldener Metallfassade und Gastronomie ist zum belebten Treffpunkt an der Uferpromenade geworden.

Umbau für die Menschen.

In der »Leipzig Charta« wurden 2007 die Leitgedanken für die Stadtpolitik in Deutschland und auch Europa festgehalten. Die Idee der »Europäischen Stadt« wurde zum Leitbild einer integrierten Stadtentwicklung, die sich besonders auf benachteiligte Stadtgebiete und deren Entwicklung konzentrierte.

Damit wurde verdeutlicht, dass nur durch integrierte Planungen, die Wohnen, Infrastruktur, Umwelt, lokale Ökonomie, Soziales, Nachbarschaft und Integration gemeinsam denken, die zunehmend komplexen Probleme bewältigt werden und wirkliche Verbesserungen in den Quartieren zudem nur durch die Einbindung der Menschen erreicht werden können.

2002
Euro wird als Zahlungsmittel eingeführt

2003
Die USA und die »Koalition der Willigen« marschieren in den Irak ein

2004
Ein Tsunami überrollt die Küsten in Südasien: 230.000 Tote

Terroranschläge in Madrid

2005
EU-Erweiterung: die baltischen Staaten, Malta, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechische Republik, Ungarn und Zypern werden Mitglied

2006
Fußball-WM: »Sommermärchen« in Deutschland

2007
Leipzig-Charta: Leitbild integrierte Stadtentwicklung – Paradigmenwechsel in der Stadtpolitik

2008
Welt-Finanzkrise

Wie weiter mit der verkehrsgerechten Stadt? (S.7)

2009
Barack Obama wird Präsident der USA

2010
Loveparade-Unglück in Duisburg

2011
Atomkatastrophe in Fukushima

© Statistisches Bundesamt / Tagesschau

02

BAUKULTUR BADEN-WÜRTTEMBERG

Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR LANDESENTWICKLUNG UND WOHNEN