

Hans-Henning von Winning

Urbanität und Öffentlicher Raum

Gutachten zu einem Baustein der Innenstadtentwicklung Heidelberg

Januar 2009

INHALT

HEIDELBERG STADT

Erfolgsmodell Urbanität	3
Heidelbergs urbane Tradition	4
Heidelbergs urbane Stadtteile	6

MERKMALE EUROPÄISCHER URBANITÄT

Städtebauliche Dichte	8
Funktionale Mischung	9
Öffentlichkeit, Urbanes Wohnen, Freiraum	11

STRASSEN, NETZE, MOBILITÄT

Verkehrsberuhigte Straßen als öffentlicher Stadtraum	13
Hauptstraßen als Boulevards	14
Urbane Netze und Erreichbarkeit	16

IDEEN, PROGRAMME, AKTEURE

Programm Neue urbane Wohnungen	19
Programm 500 neue Dächer	21
Programm 5000 Tiefgaragenplätze	22
Programm 5000 Straßenbäume	24
Programm Stadt an den Fluss plus	25
Programm Brückenköpfe	26
Urbanität leben, managen, weiter entwickeln	27

Der vorliegende Bericht „Urbanität und Öffentlicher Raum – Gutachten zu einem Baustein der Innenstadtentwicklung Heidelberg“ wurde im Rahmen eines kontinuierlichen Programms zur Förderung ihrer urbanen Stadtteile von der Stadt Heidelberg in Auftrag gegeben. Er nimmt Bezug auf angrenzende Sachaspekte und Stadtteile und nimmt als Fachposition der Verfasser bewusst Überschneidungen, Redundanzen und nicht abgestimmte Widersprüche in Kauf. Er soll alle beteiligten Akteure zur Diskussion, Integration und Weiterarbeit anregen, um europäische Urbanität mit Fantasie im Fach- und Bürgerdiskurs neu zu formulieren.

Verfasser:

Prof. Dr.-Ing. Hans-Henning von Winning
Osterdorf 8, D-87534 Oberstaufen; T: 08325/366, F: /1310
mobil ++49+175/5936622; hh.v.winning@t-online.de
Architekt, Stadtplaner, Verkehrsplaner SRL ByAK www.verkehrsplanung.de

Mitarbeiterin: Dipl. Ing. Ulrike Wenzl

Abbildungsnachweis:

S.7, S.22: Heidelberg-Ballon.de; S.19: Hartmann&Haus; S.16/o.: Stadt Ulm; andere: Verfasser.

Erfolgsmodell Urbanität

Urbanität und Öffentlichkeit als Geisteshaltung und Städtebaukonzept

Über Jahrtausende waren Städte Motoren des sozialen, ökonomischen, kulturellen und politischen Fortschritts. Die Nähe, die kurzen Wege und die damit verbundenen Fühlungsvorteile erlaubten Kooperation, Arbeitsteiligkeit und Differenzierung in anders nicht möglichem Ausmaß. Besonders erfolgreich waren die Städteneetze entlang den Verkehrswegen der jeweiligen technischen Möglichkeiten: Die Stadtstaaten des klassischen Griechenland um die Ägäis, das römische Mittelmeerreich, die Hanse, die Städteneetze der ostelbischen Deutschordensgründungen, der norditalienischen Renaissance, der mitteleuropäischen Moderne entlang der Eisenbahn, und schließlich der Global Cities des weltweiten Jet-Luftverkehrs.

Erst seit ungefähr 50 Jahren locken Massentourismus und Telekommunikation mit dem Versprechen, dass urbane differenzierte Lebensstile auch ohne gebaute Urbanität möglich seien. Das ist sicher richtig im Vergleich mit den Lebensstilen ländlicher Räume vor 1900, die gerade an den Fortschritt herangeführt worden waren. Es ist aber falsch im Vergleich mit historischen Städten: Denen gegenüber wurden Mobilität und Umwelt verschlechtert. Der Begriff Urbanität wird deswegen hier zur Vermeidung von Missverständnissen für die urbane Siedlungsform, und nicht für eine urbane Geisteshaltung verwendet.

Die gebaute Urbanität ist gefährdet. Zersiedelung ist verführerisch und scheinbar erfolgreich. Der « Stadtrand » bietet individuelle Vorteile – jedenfalls solange die Stadt noch existiert und günstig erreichbar ist. Und die Privatheit scheint manchmal so wichtig, dass die Öffent-

lichkeit zu verschwinden droht. Es gibt die These, man bräuhete keine Öffentlichkeit – weil der öffentliche Raum verschwindet. Es gibt die These, Zersiedelung sei ökonomisch und ökologisch richtig – weil sie geschieht. Und der damit verbundene Kosten- und Energieaufwand sei eben der Preis für Modernität.

In Heidelberg gab es immer auch die Auffassung, dass die konstituierenden Merkmale der gebauten europäischen Urbanität unverzichtbar sind für effiziente Erreichbarkeiten, urbane Identitäten, und urbanen Bürgerstolz: nämlich Dichte, Mischung der Funktionen, sowie Öffentlichkeit von Straßenräumen und Netzen.

Das mag teilweise am Beispiel der Altstadt liegen, mit der der Erfolg des Urbanen vor Augen geführt und weltweit bestätigt wird. Aber es gibt auch die Bemühung, alle urbanen Stadtteile zu pflegen und zu erweitern. Dazu gehören Experimente, für neue Anforderungen die europäische Urbanität in zeitgemäßen Bauformen neu zu formulieren. Dazu gehören Gestaltung und Betrieb der öffentlichen Strassen und Plätze nach urbanen Kriterien. Und dazu gehören angemessene Kompromisse bei widersprechenden Anforderungen.

Urbanität ist dabei für Heidelberg nicht eine sentimentale Rückbesinnung oder Rücksichtnahme auf historische Linien und Zusammenhänge. Vielmehr bleibt Urbanität auch in Zukunft und unter Zielsetzungen der Nachhaltigkeit wesentlicher Garant für Vielfalt und Kooperation, und damit für Fortschritt und Erfolg: Sozial, ökologisch, kulturell und ökonomisch.



1 Eindeutig erkennbare Quartiere, Achsen, Grenzen

Heidelbergs urbane Tradition

700 Jahre Stadt und 100 Jahre Innenstadt:

Zur Kontinuität des Städtebaus und zu den Brüchen im 20. Jahrhundert



*2 Stadt am Fluß-
Stadt in der Landschaft*

Wo immer man in der Geschichte der Stadt forscht, finden sich Heidelbergs urbane Eigenschaften. Die Stadt, die aus heutiger Sicht in Jahrhunderten « gewachsen » scheint, spiegelt Kooperation nach innen und nach außen, Stadtplanung und Städtebau wider – als wissenschaftliche, künstlerische und kulturelle Leistung.

Konstituierende Elemente der Urbanität
Dichte, Mischung und Öffentlichkeit

Diese drei Merkmale bestimmen das städtebauliche Konzept der europäischen Urbanität und den Öffentlichen Raum. Mit einem offenen Netz öffentlicher Strassen und Plätzen, und den dadurch gebildeten weitgehend geschlossenen Blocks aus privaten Bauten bilden Sie die Konstante über die Epochen und Regionen Europas. Dichte, Mischung und Öffentlichkeit machen auch Heidelberg zu einem Musterbeispiel europäischer Identität. Alle Epochen und Regionen haben aber auch immer neue Varianten und Ausdrucksformen gefunden: Für die Stadtstruktur, für das städtebauliche Ensemble, für Straße und Platz, und für die Architektur. Das gilt für die

spektakulären Besonderheiten und Merkzeichen ebenso wie für die alltägliche Gebrauchsarchitektur. Das richtige Gleichgewicht von Tradition und Innovation, Regel und Abweichung, Einheitlichkeit und Besonderheit, Kontinuität und Dynamik gibt auch Heidelberg seine Unverwechselbarkeit. Für Bürger und Gast, für Weltruf, Leistungsfähigkeit, Bürgerstolz und Heimatgefühl.

Die Stadtstrasse :
Innere Verknüpfung und Repräsentation

Die Straße erschließt und verbindet Häuser und Baugrundstücke. Um kurze Wege zu ermöglichen, ist die Stadt dicht und die Straße eng. Die Straßen sind gemischt genutzt und öffentlich für jedermann: Für den alltäglichen Weg wie für den festlichen Umzug. Für den auswärtigen Geschäftsmann ebenso wie für das Kind, das auf dem Weg in den Kindergarten und in die Schule allmählich lernt, was seine Heimat ist. Deswegen sind die Strassen zu quasi endlos offenen Netzen verknüpft, die zugleich räumliche Struktur der Stadt und Verkehrsverbindung sind. Und deswegen haben die Bauherren und Architekten aller

Epochen ihren Status in den Straßenfassaden ausgedrückt. Die Straßenfassade ist Eingang und Ausgang, Botschaft und Fenster, Gestalt und Bild der Stadt: früher für Palais, Bürgerhaus oder Zeughaus, und heute für Behörde, Bank oder Wohnanlage.

Die Verbindungen nach außen :
Netzwerk oder Umland

Früher stärkte auch die Verbindung nach außen die Urbanität: Das Neckarschiff brauchte den Hafen, die Bahn den Bahnhof. Und nur die Nähe zu Hafen und Station garantierte den Anschluss an die transportierten Menschen und Güter – je enger und näher, umso effizienter. Das galt auch für die andere Seite des Transportweges, und so wurden Netze kompakter Städte Garanten des regionalen Erfolges. Seit 50 Jahren ermöglicht die Massenmotorisierung in großem Umfang Distanz, Entwicklung der Vorstadt, und Zersiedelung. Die urbanen Stadtteile, die über Jahrhunderte die ganze « Stadt » waren, wurden aus der Sicht der Vorstadt plötzlich zur « Innenstadt », zum Stadtzentrum. Anstelle der Städtetnetze trat die Stadt-Umland-Verknüpfung. Und da oft das Umland in der Mehrheit war, beeinflussten und bedrohten ländliche Vorstellungen zunehmend die Urbanität.

Stadt, Landschaft, Fluss

Die historische kompakte Stadt ließ auch die Landschaft weitgehend unbebaut. So konnte die besondere Lage Heidelbergs am Fluss und Mittelgebirgsrand Bild und Lebensgefühl der Stadt prägen. Inzwischen ist die Ebene in großem Umfang zersiedelt, und es ist fraglich, ob sie sich noch für Merkmale und Funktionen klassischer Landschaft eignet. Fluss und Gebirgshänge könnten aber mit neuen Funktionen zur Kontinuität der Bilder beitragen.

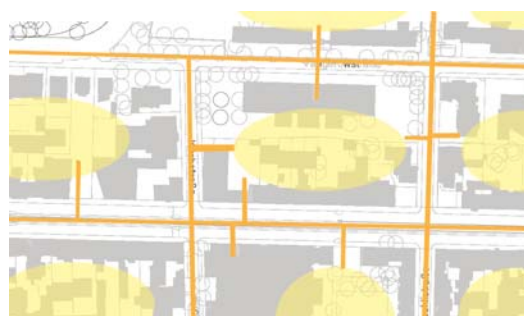
Das Unstädtische der Verkehrsfunktionalität

Die Massenmotorisierung stellte die kompakte Stadt in Frage. LKW und PKW können im Prinzip überall halten. Individualverkehr braucht, anders als öffentlicher Verkehr, keine aufwändige und kompakte Station, mit gemeinsamem Aus- und Einstieg und Nähe der Fahrgäste. Vielmehr braucht er hauptsächlich Platz und beansprucht exklusiv und monofunktional den öffentlichen Raum im wichtigsten, teuersten Bereich, dem öffentlichen und privaten Erdgeschoss der Stadt. Bus und Straßenbahn verteidigen sich ebenfalls durch Flächenbesetzung. Statt Verkehre intelligent und integriert auf engstem Raum zu managen, fordern die meisten Verkehrsstandards auch

innerstädtisch immer mehr statt weniger Fläche. Diese Flächenkonkurrenz gefährdet die Urbanität existenziell von innen heraus; Heidelberg ist vom Willy-Brandt-Platz über den Bismarckplatz bis zum Karlsplatz voll von Beispielen.

Neue Urbanität und Öffentlichkeit
als Chance für die Netzwerkgesellschaft

Vielleicht werden sich einige dieser eher jungen Entwicklungen in Zukunft nur als Teilaspekt und Episode herausstellen. Unter Zielsetzungen ökonomischer und ökologischer Nachhaltigkeit könnten sich die urbanen Netze wieder als stärker erweisen, könnten Vernetzung und Effizienz politisch mehr Gewicht erhalten. Die europäische Urbanität muss dafür heute neu formuliert werden, einschließlich ihrer Techniken zur Raumüberwindung, und als Spiegelbild neuer gesellschaftlicher Ziele und Formen. Eine Stadt mit der urbanen Tradition und dem urbanen Selbstbewusstsein von Heidelberg kann und muss diese Prozesse mitgestalten – beispielhaft und im eigenen Interesse.



3,4,5
Strassennetz öffentlich-
Blockinnenraum privat

Heidelbergs urbane Stadtteile

*Charakter, Einheitlichkeit, Vielfalt, und Dynamik:
Bindungen und Optionen aus dem Bestand*

Während viele Städte konzentrisch erweitert wurden, ließen die Topographie und später die Bahnlinie, in Heidelberg nur ein Nebeneinander zu. Das so entstandene 4 km lange Stadtband entlang dem Neckar als breitem unbebautem Freiraum prägt bis heute stark Gestalt und Erscheinungsbild, Orientierung und Lebensgefühl. Verstärkt wird das durch die Silhouette von Michelsberg und Gaisberg mit Schloss. Die Stadtteile selbst definieren sich aus ihrer Mitte heraus, und aus den Grenzen Fluss und Bahn. Es gibt deutliche, großräumige Straßenachsen. Diese sind zum Teil Quartiersmitte, zum Teil trennende, und zum Teil verbindende Naht zwischen Quartieren: Dadurch verschwimmen bisweilen die Quartiersgrenzen.

Altstadt

Heidelberg ist es gelungen, seine Altstadt als wesentliches Merkmal der städtischen Identität zu erhalten. Der mittelalterliche Grundriss mit der nach einer Stadterstörung neu errichteten barocken Architektur hat sich nicht nur als liebenswert und sentimental, sondern auch als robust im Hinblick auf moderne Anforderungen erwiesen. Tatsächlich scheinen die modernen Massenerscheinungen, z.B. bei Tourismus, Universität, Konsum oder Verkehr, von der städtebaulichen Struktur verkraftbar. Die nördliche und südliche Verkehrsstraße bilden mit der Mittelachse Fußgängerstraße „Hauptstraße“ eine klare Raum- und Verkehrsstruktur. Altstadtwohnen ist attraktiv, aber nicht ungefährdet. Eminent wichtig ist der Erhalt des vergleichsweise kleinen privaten und öffentlichen Freiflächenangebotes im Straßenraum, in den Höfen, und in den Zugängen zu Neckar und Gaisberg; es steht in starker Konkurrenz mit anderen Flächenwünschen. Bislang war die Stadtplanung stark und berechenbar genug um die sehr empfindlichen Zusammenhänge einigermaßen im Gleichgewicht zu halten. Aber die Altstadt ist immer wieder dem Zugriff einzelner funktionaler Teilinteressen auf Flächen und Gestaltung ausgesetzt. Die größten Gefährdungen sind Anonymisierung, Unmaßstäblichkeit und Aufdringlichkeit, vor allem durch verkehrstechnisches Design und Werbeanlagen.

Bergheim

Auch in Bergheim bestimmen Bebauungsdichte, Funktionsmischung, und das traditionelle Ord-

nungsprinzip „Öffentliche Strasse – privater Bau-block“ im Wesentlichen den Charakter des Stadtteils. In vielen Details zeigen sich jedoch sehr unterschiedliche Ausprägungen, Abweichungen und Widersprüche. Die funktionale Mischung ist eher großmaßstäblich. Insbesondere das Wohnen fehlt in einigen Teilbereichen fast völlig. Es gibt mehrere Großeinrichtungen, die (fast) einen ganzen oder mehrere Blocks umfassen, z. B. der HSB-Betriebshof und die Tabakfabrik. Das Altklinikum hat eine sehr eigenständige Struktur charakteristischer Einzelbaukörper.

Raum und Verkehrsstruktur sind vielfach widersprüchlich: Autobahn, Blockumfahrungen und höhenfreie Brückenanschlüsse führen zu Umwegen und unverträglichen Quartierdurchfahrten. Auch die Straßenbahn- und Busführung ist, bedingt durch den HSB-Betriebshof, städtebaulich nicht nachvollziehbar und verkehrlich nicht optimal. Einige Straßen wirken verödet, weil sie von Grundstücksmauern oder geschlossenen EG-Fassaden begleitet werden. In einigen Fällen wird die Straßenöffentlichkeit so wenig gestützt, dass Fußgänger und Bauherren von der all zu störenden Straße in die Privatheit von Blockinnenhof und Passage flüchten. Durch die Engmaschigkeit des Hauptstraßennetzes werden viele Wohnungen entwertet und Fußgänger- und Radfahrbeziehungen erschwert.

Eine positive urbane Entwicklung zeigt sich auch in funktionaler und gestalterischer Vielfalt, in Bandbreiten und Abweichungen, sowie Toleranz bei gegenseitigen Beeinträchtigungen. In Bergheim gibt es einige wegen ihrer Preisgünstigkeit vielfältige und bunte Nutzungen durch „junge“ Urbanisten; diese sind aber in der Regel transitorisch und werden im Zuge notwendiger städtebaulicher Erneuerungen ausweichen müssen. Insgesamt werden gute Chancen gesehen, Bergheim im Rahmen seiner vorhandenen Potenziale durch öffentliche Initiativen seiner exzellenten Lage entsprechend allmählich erheblich aufzuwerten.

West-Ost-Achse, Bergheim West

Ein bedeutendes städtebauliches Element ist die durchgehende Längsachse von der B 37, über die durch die Straßenbahn geprägte Quartiershauptstraße Bergheimerstraße, der allen Touristen und Einheimischen bekannten Fußgängerzone Hauptstraße bis zum Karlstor, und darüber

hinaus. Die Abschnitte haben in den Stadtteilen jeweils verkehrlich funktionelle, aber gestalterisch ungenügend gelöste unurbane Nahtstellen: Das „Autobahn“-Ende, der Bismarckplatz, das Karlstor. Ein weiteres Element mit ähnlichen stadträumlichen und verkehrlichen Widersprüchen und Potenzialen ist die städtebauliche Zäsur der Achse Ernst-Walz-Brücke – Mittermaierstraße – Willy-Brandt-Platz. Schließlich muss auf den Bereich zwischen Wieblingen und Bergheim hingewiesen werden. Der Nähe zu den urbanen Stadtteilen widerspricht die autobahnartige anbaufreie Gestaltung der B 27, ebenso die historisch bedingte aber wenig sinnvolle Parallelführung der Mannheimerstraße/Vangerowstraße. Entsprechend widersprüchlich ist die städtebauliche Struktur der dortigen Quartiere. Hier öffnen sich erhebliche Verbesserungsmöglichkeiten für Urbanität und öffentlichen Raum.

Neuenheim, Weststadt, Bahnstadt, Dorfkerne, Verknüpfungen

Urbanität ist in Heidelberg nicht auf die zentralen Stadtteile beschränkt. Auch Neuenheim, die Weststadt, und in Zukunft die Bahnstadt sind urban oder haben zumindest urbane Randbereiche. Und auch alte Ortskerne wie in Handschuhsheim oder Wieblingen zeigen Ansätze urbaner Strukturen mit ihren Chancen und Gefahren. Das ist logisch: Sie bereichern sich selbst und gegenseitig durch mehr Vielfalt, mehr Wahlmöglichkeiten, mehr Angebote. In der Weststadt und in Neuenheim gibt es auch heute schon gute Beispiele urbanen Städtebaus mit jeweils eigener Identität. Das wird jedoch in den Verknüpfungspunkten weder funktional noch stadträumlich deutlich. Die Brücken über den Neckar und über die Bahn samt ihren Übergangsbereichen wie Bismarckplatz, Adenauerplatz, Römerkreis und Willy-Brandt-Platz sind Leerstellen im notwendigen Kontinuum des Stadterlebnisses. Damit verspielen Sie widersprüchlich gerade durch Verkehr den Sinnzusammenhang der Verknüpfung.

Neckarufer

Die Flussufer als öffentlichen Raum zugänglich, erlebbar und nutzbar zu machen, ist eine der ganz großen Chancen für Heidelbergs urbane Stadtteile: Sie liegen entlang des Neckars. Das greift zurück auf viele Traditionen wie Schiffsverkehr und Hafen, Fischerei und Auenlandschaft, Industrie, Abwasser, Energiegewinnung und Freizeit, und ist für moderne Ansprüche besonders attraktiv. Das enge Ufer entlang der Altstadt bietet sich als enger, sehr städtischer öffentlicher Raum an – mit bester Zugänglichkeit und im Charakter ähnlich wie die angrenzenden Gassen der

Altstadt. Alle anderen Ufer tendieren eher zum landschaftlichen Charakter einer öffentlich zugänglichen Auenlandschaft. Einzelne Solitärbaukörper, zwischen denen freie Sicht, freier Durchgang, und attraktive Grünflächen bestehen, würden dabei nicht stören. Allerdings dürfen Fahren, Parken und Erschließung nicht die Freiflächen und die Freizeitnutzung beeinträchtigen. Am Neckarufer sind allenfalls zurückhaltend dimensionierte wenig belastete Straßen integrierbar. Das ist im Neuenheimer Feld gut gelöst. In Bergheim gibt es dagegen bisher nur wenige Ansätze für eine Integration des Flussufers. Und in der Altstadt werden die Potenziale für den Bezug zum Ufer nach den derzeitigen Planungen für den Straßentunnel entlang der Altstadt nur unzureichend genutzt. Insgesamt könnte das Südufer des Neckar auf fast 5 km Länge Gegenstand intensiver Erneuerung sein.



6 Altstadt: Laufende innere Erneuerung

7 Bergheim Mitte: Gefahr Deurbanisierung

8 Montpellierbrücke: Erlebniszusammenhang unterbrochen

Städtebauliche Dichte

*Nähe, Kooperation, Teilhabe und Stress durch bauliche Verdichtung:
soziale, ökonomische, physische, rechtliche und politische Aspekte*

Das Planungsrecht und die üblichen Statistiken über Merkmale des Städtebaus sind stark geprägt durch die Ideen der funktionalen und aufgelockerten Stadt. Die Diskussion um urbane Dichte muss also behutsam mit diesen Begriffen umgehen. Bei alten Stadtteilen ist offensichtlich: Urbane Dichte zielt auf Menge von Bauvolumen und Nähe der Menschen. Viele Einrichtungen und Aktivitäten sollten so nah beieinander sein, dass möglichst viele Gelegenheiten zur Wahl stehen und mit geringstem Aufwand erreichbar sind. Diese Begriffe sind aber nicht leicht und eindeutig zu beschreiben, wenn Urbanität neu formuliert werden soll.

Maßstäblichkeit, Kennzahlen

Der Begriff Dichte hat in der räumlichen Planung verschiedene Definitionen. Geschossflächenzahl und Grundflächenzahl geben Obergrenzen der Baudichte für ein Baugrundstück an; dabei bleibt unberücksichtigt, wie intensiv die Bebauung genutzt wird, und wie viele Straßenflächen, Parks oder sonstige unbebaute Freiflächen diese Dichte relativieren. Im größeren Maßstab weisen Statistiken oft Einwohner je Hektar (also 100x100m) oder je qkm (also 1000x1000m) aus; dabei fehlen andere Einrichtungen, etwa für Arbeit, Freizeit, Einkauf und viele andere. Für die Planung gemischter urbaner Quartiere empfiehlt sich eine Betrachtung im Fußgängermaßstab: etwa 500x500m sind dafür eine angemessene Fläche. Und eine Größenordnung für eine angemessene urbane Dichte wären zum Beispiel für eine solche Einheit von 500x500m etwa 10.000 (Einwohner +Arbeitsplätze) + zusätzliche Einrichtungen.

Nähe, Kooperation, Erreichbarkeit

Spezialisierung und arbeitsteilige Kooperation, sowie die Freiheit zwischen vielfältigen Angeboten zu wählen, sind unbestrittene Ziele der Lebensqualität, und dafür scheint es in keinem Lebensbereich wirklich Obergrenzen zu geben. Höhere Dichte bedeutet prinzipiell größere Nähe, bessere Erreichbarkeit, und damit mehr Wahlfreiheit. Das gilt allerdings für verschiedene Verkehrsmittel in unterschiedlicher Weise: Fußgängerverkehr schafft umso höhere Erreichbarkeit, je mehr Ziele in der Nähe sind. Auch Bus- und Bahn-Haltestellen können umso mehr und bessere Angebote machen, je mehr Ziele und Quellen (also Fahrgäste!) nahe der Halte-

stelle sind. Und diese Verkehrsmittel des so genannten Umweltverbundes sind auch verträglich in dichte Stadtteile integrierbar. Sie tragen zur Urbanität bei, ohne dass die Stadtqualität zu sehr leidet, und ohne dass die Stadt für den Verkehr auseinanderrücken, also ihre Dichte verringern müsste. Anders ist das bei Steigerungen der Autoverkehrsflächen für Parkplätze und Fahrbahnen: Oberhalb eines vertretbaren Maßes sinken Qualität und Dichte der Urbanität. Mehr Autoverkehr heisst dann weniger Mobilität insgesamt – weil die Erreichbarkeit mit den anderen Verkehrsarten zu sehr sinkt.

Kompakte Bauformen

Die Heidelberger Altstadt ist ein besonders gutes Beispiel für urbane Dichte. Geschlossene, mehrgeschossige Bauweisen mit großen Haustiefen und geringen Abstandsflächen sind einige Grundprinzipien, die sich auch in den anderen urbanen Stadtteilen wieder finden. Neue Anforderungen, Nutzungsformen und neue technische Möglichkeiten können in Zukunft neue Bauformen sinnvoll machen. Technische Belüftung und Belichtung ermöglichen große, zusammenhängend überbaute Innenräume, die etwa für Einzelhandel, Versammlungsräume und andere Nutzungen sinnvoll und zumutbar sind. Selbst bei Wohnungen und Büros muss bei wachsender Nutzfläche pro Person nicht unbedingt der Fensteranteil wachsen – stattdessen können die Bautiefen größer werden. Diese Erneuerungen können Neuinterpretationen im Öffentlichen Raum erfordern. Sie können aber auch in bestehenden Formensprachen Platz finden, so dass historische Räume ihre Kontinuität bewahren können.

Bauhöhen, Baurecht

Die Bauhöhe hat dagegen Grenzen, und zwar nicht nur aus dem städtebaulichen Kontext heraus, sondern aus der Logik der Erreichbarkeit. Der Aufzug kann vielleicht noch das 4.-8. Obergeschoss einigermaßen sinnvoll erschließen. Zu viele Stockwerke erhöhen zwar weiter die Dichte, bringen dann kaum zusätzliche Erreichbarkeit. Der Zeit- und Energieaufwand zum Erreichen der Höhe wächst überproportional. Und unten geht so viel Fläche nur für die darüber liegenden Hochhausgeschosse verloren, dass kaum noch Zusatznutzen durch noch mehr Geschosse entsteht. Aufzüge sind sehr ineffizi-

ente Verkehrsmittel, und Hochhäuser schaffen nur mehr Baudichte ohne mehr Erreichbarkeit. Dazu kommt, dass zu hohe Häuser den Nachbarn meist mehr Luft, Licht und Blick nehmen als zumutbar. Die Abstandsflächen, die das Nachbarrecht der Bauordnung hier vorsieht, sind allerdings trotzdem zu üppig bemessen: Für urbane Städtebauformen muss die Stadt über Ausnahmen und Befreiungen ohnehin individuelle Lösungen finden, die sowohl den nachbarlichen Ausgleich als auch die Zumutbarkeit für Nutzer und Betroffene angemessen und abgewogen berücksichtigen. Einige Reserven, die Dichten sinnvoll zu erhöhen, bieten die Kellergeschosse: Sie liegen attraktiv nah an der Ebene der öffentlichen Räume, ihr Ausbau und Nutzung beeinträchtigt kaum berechnete Nachbarbelange, und die Technik kann hier für viele Nutzungen akzeptable Bedingungen schaffen.

Kosten und Lebensgefühl: Chancen und Grenzen der Dichte

Dichte bietet nicht nur Erreichbarkeitsvorteile. Neben dem Verkehr werden auch Wetter- und Wärmeschutz, Erschließung und Versorgung in der Dichte deutlich billiger. Durch geeignete Abrechnungstarife – z.B. bei den Strompreisen – könnten Bauherren und Nutzer in der Urbanität von diesen Vorteilen noch mehr profitieren. Aber

die Dichte hat auch Nachteile - Nähe, Vielfalt und Wahlfreiheit haben ihren Preis. Brandschutz und Schallschutz werden aufwändiger. Die Verhandlungen über notwendige nachbarschaftliche Arrangements sind oft mühsam, zeit- und kostenaufwändig, und manchmal rechtlich schwierig. Die ständige Nähe vieler anderer Menschen erzeugt Stress und verstärkt die Bedürfnisse nach Privatheit, Grün und Freiraum. Auch, dass Privatflächen nicht so einfach bei Bedarf auf freien Grundstücksteilen flexibel erweitert werden können, wird gelegentlich als Einschränkung der individuellen Entfaltungsmöglichkeiten empfunden, besonders bei Betrieben, Institutionen usw. Aber zunehmend wird auch bewusst, dass die Nähe und Dichte andere Freiheiten eröffnet, die die disperse Vorstadt prinzipiell nicht bieten kann. Und für viele Probleme gibt es klassische oder innovative städtebauliche und technische Lösungen. Auch in Heidelberg sind die Altstadtwohnungen mit am teuersten, obwohl manche Vorteile der Altstadt auch den nahe gelegenen weniger dichten Stadtteilen zugute kämen. Insgesamt scheint, dass in Heidelberg auch noch deutlich höhere Dichten attraktiv sein könnten, wenn die städtebauliche Qualität hoch ist. Urbane Stadtteile scheinen zunehmend für viele Bevölkerungsgruppen, Lebensstile oder Lebensphasen attraktiv zu werden.

Funktionale Mischung

Erlebnisvielfalt, Flexibilität, und Wirtschaftlichkeit der Infrastruktur:

Herausforderung für Planung, Finanzierung, Bau und Management

Neben der Dichte ist die städtebauliche Mischung die zweite Säule der gebauten Urbanität. Dichte und Mischung sind dabei gedanklich sorgfältig zu unterscheiden: weder monofunktionale Dichte noch Mischung in disperser Form sind urban in diesem Sinn. Mischung in Architektur und Städtebau neu zu formulieren, ist besonders schwierig. Denn viele gedankliche Traditionen legen uns Kategorien der funktionalen Trennung nahe: von den allgemeinen aristotelischen und cartesianischen Ordnungsvorstellungen, über den Städtebau der Charta von Athen, bis zu den heutigen sektoralen Fach- und Ressortaufteilungen in Wissenschaft, Wirtschaft und Politik. Und all dies verstärkt das im Grunde archaische Bedürfnis, Räume zu besetzen, abzugrenzen, und Konflikte durch Distanz zu vermeiden. Dagegen verlangen Nachhaltigkeit und Innovation die Nähe und Integration von Unter-

schieden, die Synergie von Vielfalt, und letztlich ihre kultivierte Bereinigung von anstelle des Ausweichens vor Konflikten.

Funktionaler Städtebau überholt

Der Städtebau des 20. Jahrhunderts hatte angesichts übler hygienischer Umstände während der Frühindustrialisierung und glänzender Versprechungen der technischen Transportmittel die Trennung von Wohnen und Arbeiten proklamiert. Gleichzeitig versuchten viele Einrichtungen, sich durch Vergrößerung zu verbessern. Das führte in Theorie, Recht und Praxis der Planung zur räumlichen Trennung von Wohngebieten, Central Business Districts, Universitäts-Campussen, Einkaufs-, Gewerbe- und Industrieparks. Mit Ausnahme großer Industriekomplexe scheint vieles davon aber heute nicht mehr zwingend. Die

Wissengesellschaft macht die meisten Arbeitsplätze mit Wohnungen verträglich, und wir müssen zunehmend feststellen, dass die Verluste, Kosten und Lasten von dann notwendigem Transport und fehlendem Zusammenhang die Vorteile von Spezialisierung, Größe und Ungestörtheit auf- und überwiegen.

Gegenseitiges Erleben, nachhaltige Infrastruktur

Die Rückgewinnung der Nähe durch Mischung für eine „Stadt der kurzen Wege“ ist allerdings eher eine romantische Vorstellung und nur selten machbar. Denn Arbeitsplätze, Freizeitwünsche, oder Kultur- und Ausbildungseinrichtungen sollten und werden auch zukünftig immer stärker spezialisiert sein, und entsprechend große Einzugsbereiche und Entfernungen haben. Städtebauliche Mischung hat aber vorrangig zwei andere Ziele. Zum Ersten trägt sie zur Erlebnisvielfalt und Öffentlichkeit bei: Sie bringt unterschiedliche Lebensbereiche und – zusammenhänge ins Bewusstsein der Bürger, weil Sie Ihnen so täglich und beiläufig auf der Straße begegnen. Zum Zweiten sorgt Sie für eine effizientere Auslastung der Infrastruktur über Tag, Woche und Jahr. Eine Ampel und eine Straßenbahnhaltestelle, aber auch eine Trafostation und eine Abwasserleitung wären für ein Schulzentrum nur zwei Stunden am Tag, fünf Tage in der Woche, und 38 Wochen im Jahr genutzt. Rund um die Uhr ausgelastet sind sie dagegen, wenn sie in gemischten urbanen Einheiten von allen wechselweise genutzt werden. Dichte für kurze ÖV - Wege, und Mischung für gleichmäßige Auslastung machen Urbanität zu einem hoch effizienten Prinzip für ökonomisch und ökologisch nachhaltige Infrastruktur. Ganz besonders gilt das für den öffentlichen Verkehr. Und grundsätzlich gelten ähnliche Überlegungen nicht nur für die technische Infrastruktur, sondern auch für andere öffentliche und private Dienstleistungen, wie Kindergärten, Restaurants, Läden, und vieles andere mehr.

Städtebauliche und soziale Mischung

In allen urbanen Bereichen wäre die wichtigste Mischung also zunächst Wohnungen und Büros aller Art. Andere Einrichtungen sollten irgendwo dazwischen ihren Platz finden – Schulen und Läden, Kinos und Museen, usw. Im Umkehrschluss: wer immer eine Spezialeinrichtung bauen möchte, sollte mindestens auch einige Wohnungen und Büros in der Nähe sicher stellen. Und Wohnbau muss immer auch sonstige Nutzungen in der Nachbarschaft zulassen. Wohnen kann dabei selbst schon vielfältig sein. Die soziale Mischung nach Familien-, Alters-, Einkommens- oder eth-

nisch-religiöser Struktur, wie es etwa die Stadt München seit Jahrzehnten erfolgreich fördert, ist auch für Heidelberg zweifelsfrei ein Gebot urbaner Kohäsion und Vielfalt. Das richtige Maß all dieser Mischungen muss von der Stadtplanung im Einzelfall sorgfältig abgewogen werden.

Kleine Einheiten, geschossweise Ordnung

Die Mischung muss kleinmaßstäblich sein: im Erlebnismaßstab der Strasse, die zu keiner Zeit unbelebt sein sollte, mindestens aber im Fussgängermaßstab eines Quartiers von 500x500 m, sodass die Bushaltestelle in der Mitte immer gut genutzt ist. Zu große Einzeleinrichtungen sind tendenziell monofunktional und passen schlecht in diese innerstädtische Lage. Besonders plausibel und vertraut von historischen Vorbildern ist eine geschossweise funktionale Aufteilung: In Unter- und Erdgeschoss publikumsintensive Dienstleistungen und Gewerbe, darüber Büros, und ganz oben Wohnungen. Sonder- und Einzelaktionen (z.B. Kinos, Versammlungsräume, Museen...) finden ihren Platz dazwischen. Vielfach sind flexible Zweckbestimmungen – etwa der Wechsel zwischen Büro- und Wohnnutzung technisch möglich und in gewissem Umfang unschädlich und sinnvoll. Bei sehr großen Einrichtungen und Einheiten kann eine Aufteilung in kleinere Teileinheiten auf verschiedene urbane Lagen eine attraktive Variante sein. Ein gewisser Mehraufwand für das zentrale Management wird aufgewogen durch ein vielfältiges urbanes Umfeld und bessere Erreichbarkeit der Einzelstandorte. Was bei vielen bestehenden Einrichtungen gut funktioniert, könnte auch städtebauliche Maxime für Neubauten sein. Die Weiterentwicklung von Universität und Kliniken könnte hier für Heidelberg beispielhaft sein. Dagegen sollte etwa der Straßenbahnbetriebshof aus Bergheim verlegt werden: Er ist zu groß für kleinteilige urbane Mischung, seine Hallenform widersetzt sich einer Verdichtung durch Aufstockung, er muss nicht vielfältig erreichbar sein, und trägt selbst kaum zu Erreichbarkeit und Öffentlichkeit bei.

Planung und Management funktionaler Mischung

Es wird klar, wie schwierig funktionale Mischung realisierbar ist: Wähler sind nur die Anwohner, und deren vordergründiges Interesse zielt oft zunächst nur auf gleichartige Bewohner- zumindest als direkte Nachbarn. Auch das Rechtskriterium für die Zulässigkeit bei Bauanträgen, die „Einfügung in die Eigenart der näheren Umgebung“, wird meist eher als Gleichheit denn als Andersartigkeit ausgelegt. Die (Bau-) Technik, die (Immobilien-) Ökonomie und das (Miet-) Recht haben sich nach Funktionen getrennt entwickelt,

so dass gemischt genutzte Gebäude höhere Anforderungen an Finanzierer, Eigentümer, Entwickler, Planer, Betreiber und Verwalter stellen. Andererseits: die langfristige Sicherheit der urbanen gemischt genutzten Immobilie wird den Anbietern innovativer Organisationsformen sehr bald einen Konkurrenzvorteil schaffen. Hier kann

die Stadt Heidelberg zur Sicherung ihrer Urbanität bei Planung und Realisierung auch eigene Ideen entwickeln, beraten und moderieren. Die „Nachmischung“ bestehender Quartiere erfordert Fantasie und Fingerspitzengefühl – bei Neubauten, Umbauten und Umnutzungen, und gerade für die Immobilienwirtschaft.

Öffentlichkeit, Urbanes Wohnen, Freiraum

Dialog Haus und Straße für Sicherheit, Identität, und Bewegungsfreiheit.

Anwohner als Hauptträger der Öffentlichkeit, Freiraum als Teil der Wohnqualität

Neben städtebaulicher Dichte und Mischung ist die Öffentlichkeit von Strassen und Netzen das dritte konstituierende Merkmal europäischer Urbanität. Die politische und soziale Einbindung, das Vertrauen und die Verantwortung als Bürger beginnen in der Nachbarschaft, im Stadtteil. Das funktioniert nur, wenn alle Mit-Bürger diese als Heimat mit - erleben, und sie als Teil ihrer individuellen und gemeinsamen Entfaltung und Identität erkennen. Voraussetzung dafür ist ein subtiles Gleichgewicht von Öffentlichkeit und Privatheit, Wohnen und sonstigen Nutzungen, Innenraum und Aussenraum, Ortsbezug und Mobilität. Die postmoderne Sozialthese vom Verschwinden von Raum und Öffentlichkeit in virtuelle Räume oder fraktale Teilöffentlichkeiten scheint widerlegt. Mit-Bürger müssen am Ende immer mit bürgen. Was in der Altstadt seit Jahrhunderten fast selbstverständlich funktioniert, muss in den anderen Stadtteilen in handfeste Gestaltung und in Regeln für Urbanität und Öffentlichen Raum umgesetzt werden.

Gemeingebrauch, Teilhabe

Ganz vordergründig sind Straßen im öffentlichen Eigentum und dienen dem allgemeinen Verkehr im umfassenden Sinn. Diese rechtliche „Widmung“ ist in den Straßen- und Wegegesetzen in Baden Württemberg und den anderen Bundesländern rechtlich definiert. Gemeingebrauch und Sondernutzung gestatten jedem gleichen Zugang und gleiche Benutzung – im Rahmen allgemein geltender Verhaltensregeln. Diese Gleichberechtigung ist eine hohe Kulturleistung städtischer bürgerlicher Freiheit. Sie erlaubt einer Stadt keine Bevorzugung oder Ausgrenzung von Einzelnen oder Gruppen, wie es das Hausrecht auf einer Privatstrasse oder in einer Shopping Mall ermöglichen würde. Grundsätzlich dürfen Anwohner keine anderen Rechte oder Pflichten haben wie Besucher, Kunden, „Frem-

de“. (Auch wenn Politiker manchmal gern ihre Wähler bevorzugen würden.) Diese Anteilbarkeit der Öffentlichkeit korrespondiert mit der bürgerlichen Gleichheit vor dem Gesetz – und den Verfassungsrechten der gleichen Chancen zur Teilhabe an allen Lebensbereichen. Natürlich funktioniert das nur, wenn sich diese anderen Lebensbereiche gegen die Öffentlichkeit nicht zu sehr abschließen, sich nicht zu sehr entziehen. So wichtig gerade in der Stadt die Chance zum Rückzug in die Privatheit ist, so wichtig ist andererseits eine gewisse Offenheit, Bereitschaft, vielleicht sogar Pflicht zur Öffentlichkeit. Die gebaute Umwelt kann das nicht schaffen, aber sie kann mehr oder weniger zur Förderung oder Verhinderung beitragen.

Aufenthalt, Verkehr, Sicherheit, Umwelt

Die Öffentlichkeit der Strasse braucht und trägt Aufenthalt, Erschließung und Verkehr gemeinsam im selben Straßenraum. Auch wenn gelegentlich eine Fußgängerzone, ein Anlieferhof, oder ein Spielplatz sinnvoll und notwendig ist: Erst das integrierte, verträgliche Miteinander produziert Öffentlichkeit, und wenn zu viel im Quartier als privat oder funktional ausgeklüftet und räumlich getrennt wird, bleibt zu wenig für die Gemeinsamkeit und Öffentlichkeit. Zu den Bedingungen dafür gehören die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und die Sicherheit vor Kriminalität auf der Straße. Störungen durch Lärm und Luftschadstoffe müssen sich objektiv und subjektiv in Grenzen halten. Manche Regeln zielen dabei immer noch auf Trennung und Distanz – etwa für den Autoverkehr oder andere Lärmquellen. Das verkennet die Notwendigkeit von Nähe in der Öffentlichkeit der Straße, und damit die Notwendigkeit, nicht die Gefährdeten und die Immissionen, sondern die Gefahr und die Emissionen zu beschränken. Und schließlich ist die Anwesenheit anderer auf der Straße, eben

die Öffentlichkeit, gleichzeitig die beste Sicherung für die Einhaltung der Spielregeln. Soziale Kontrolle ist ein sehr wichtiges Element, Polizei oder Video-Überwachung sind im echten öffentlichen Raum kaum erforderlich, ohne Öffentlichkeit dagegen aber weitgehend hilflos und wirkungslos.

Dialog Haus und Straße

Das Straßenleben mit Verkehr und Erschließung macht aber nicht allein die Öffentlichkeit aus: Auch die Bebauung selbst ist Mitspieler und trägt zur Öffentlichkeit der Straße bei. Solitärbaukörper mit allseitigem Abstand sind dafür weniger geeignet als eine bewusste Straßenrandbebauung. Die Architektur kann einladend oder abweisend sein; Sie kann Bescheidenheit, oder Gleichgültigkeit, oder Schönheit, oder Reichtum repräsentieren; Sie kann ihren Inhalt verbergen oder anpreisen. Fenster und Tore sind die Augen, die sich auf die Straße richten und in die man von der Straße aus hineinschaut (oder vielleicht auch nur hineinschauen könnte). Das Erdgeschoss ist besonders wichtig: Es kann durch großzügige Eingänge, Verglasung, Arkaden oder Vordächer, und mit Auslagen oder Gastronomie gastlich auffordern. Oder es kann durch Zwischenzonen, Zäunen und Vorgärten angenehme oder martialische Distanz schaffen. Die Obergeschosse können ebenfalls freundlich oder gleichgültig sein. Balkone und Terrassen lassen Menschen erwarten. Allerdings zu weit oben, spätestens im 6., 8. Stockwerk oder höher, sind gegenseitiges Erkennen, Ansprechen, Hören oder Antworten nicht mehr möglich. Im Hochhaus hat man sich der Öffentlichkeit entzogen, leistet keinen Beitrag mehr zur Öffentlichkeit.

Wohnen und andere Nutzungen

Öffentlichkeit braucht kleinteilig gemischte Anliegernutzungen. Kritisch ist dabei der Anteil der Wohnnutzung: Sinkt er in einem Straßenabschnitt unter vielleicht 30% der Geschossfläche, so besteht die Gefahr unbelebter Zeiten und Zonen. Zu wenige sind auf der Straße, zu wenige beobachten die Straße, und zu wenige haben ein persönliches Interesse, das Sie über ihr Wahlrecht dort einbringen könnten oder würden. Reine Wohngebiete mag es geben; aber eigentlich sollte der Wohnanteil auch etwa 70% der Geschossfläche nicht übersteigen. Sonst bestünde gesamtstädtisch die Gefahr, dass zu viele Einrichtungen das urbane Umfeld meiden oder dort keinen Platz finden, obwohl sie eigentlich zur Öffentlichkeit beitragen sollten. Eine Ansiedlung in der Dispersion ist nur für sehr wenige Nutzungen oder Einrichtungen vertretbar, wenn sie

entweder bautechnisch oder wegen ihrer unvermeidbaren Emissionen nicht integrierbar sind, und nur wenig Personenverkehr erzeugen. Der gelegentliche Bewohnerreflex „Hier nur Bewohner (und auch keine Neuen!), und alles andere von der Moschee über Hotel und Disko bis zum Fitness-Studio ins Gewerbegebiet“ ist zutiefst unstädtisch und verkennt die beschriebenen Zusammenhänge.

Freiraum, Grün, Landschaft, Natur

Besonders wichtig ist die Zuordnung und Gestaltung des immer zu knappen Freiraums vor allem da, wo hochwertige Wohnungen dauerhaft gehalten und angesiedelt werden sollen. Öffentliche Grün- und Freiräume, insbesondere mit Bäumen, sind für urbane Bereiche besonders angemessen. Alle öffentlichen Straßen und Plätze können und sollten in Zukunft mehr Aufgaben als wohnungsnaher Freiraum erfüllen: zum Spielen, Flanieren, um sich frei zu bewegen, und um sich frei zu fühlen. Als Platz vor dem Haus und als ununterbrochenes Netz freundlicher Wege. Ein großes Potenzial in Heidelbergs urbanen Stadtteilen ist die Öffnung der steinernen Stadt zum Fluss. Das städtebauliche Programm „Stadt an den Fluss“ kann dies real und emotional noch verstärken. In der Altstadt verspricht auch der Blick auf den unbebauten Gaisberg Freiraum, Landschaft und Natur in unmittelbarer Nähe. Darüber hinaus verlangen Wohnungen heute private Balkone und Terrassen. In der Altstadt setzt hier der Denkmalschutz enge Grenzen; in den anderen urbanen Stadtteilen gibt es dafür große Modernisierungschancen.

Halböffentlichkeit? Teilöffentlichkeit?

Im Zusammenhang mit dem Begriff der Öffentlichkeit gilt es, Missverständnisse zu vermeiden. Natürlich haben oft Schulen, Sportclubs, Innenhöfe von Wohnanlagen, Museen oder Einkaufszentren wertvolle Freiräume, die nicht nur von Einzelnen, sondern von Gruppen genutzt werden. Deren Eigentümer verwenden dafür gern die Bezeichnung „Öffentlicher Raum“. Sie haben aber die wesentliche Einschränkung, dass der Eigentümer oder Hausherr dort Teile der Bürger ausgrenzen darf. Für solche Räume sollte der Begriff der Öffentlichkeit vermieden werden. Sie haben im Einzelfall ihre Berechtigung, können aber gerade in der Urbanität nicht die uneingeschränkte Nutzbarkeit und Öffentlichkeit ersetzen, die nur durch die Stadt garantiert werden kann. Die Stadt Heidelberg sollte in fraglichen Fällen möglichst die Verantwortung (und auch das Geld!) zur Übernahme in die allgemeine Öffentlichkeit aufbringen.

Verkehrsberuhigte Straßen als Öffentlicher Stadtraum

*Miteinander von Verkehr, Erschließung und Freiraum
Gestaltung und Zivilisierung von Fahren und Parken*

Für untergeordnete Straßen und Gassen gibt es unter dem Stichwort „Verkehrsberuhigung“ inzwischen ein Entwurfsrepertoire, das den vielfältigen Anforderungen an den Öffentlichen Raum Straße als angemessener Kompromiss gerecht wird. Gleichzeitig könnte sich die Identität der Stadt noch mehr in den öffentlichen Straßen darstellen. Dafür müsste ein für Heidelberg typisches Set von Materialien, Konstruktionen und Gestaltungsdetails entwickelt und Stück um Stück realisiert werden.

Alle Anforderungen berücksichtigen

Gerade wenn nicht für jede Straßenfunktion eine eigene Fläche vorgesehen werden kann, ist es gut, sich der vielfältigen Anforderungen bewusst zu werden. Fußgänger, Radfahrer, wenige Autofahrer, und gelegentlich einige Busse können und müssen sich grundsätzlich denselben Straßenraum teilen. Die Raumknappheit der Urbanität verlangt Fußgängerverkehr, der auch Spaziergängerverkehr ist, sowie Straßen, die auch Freiraum und bebauungsbezogenes Umfeld sind. Dort spielen Kinder, Jugendliche zeigen sich, Geschäftsauslagen werden präsentiert, und Hauseigentümer zeigen ihre repräsentativen Fassaden. All das muss sicher, ungestört, halbwegs leise und konfliktfrei vor sich gehen. Auf die Parkproblematik wird noch eingegangen werden; vorab sei vermerkt, dass in nahezu allen ruhigen Gassen und Wohnstraßen ausreichend Platz für Anlieferung und Kurzparken ist. Dauerparken ist dagegen aus Platzgründen nirgends möglich. Fragwürdig ist auch das Anwohnerparken: Anwohner sind nicht die einzigen Stadtbenutzer, die zur Urbanität beitragen. Und eher sollten die Bewohner ohne Auto Vorteile erhalten.

Langsam Fahren – ohne Zwang

Das größte Problem ist die Gefährdung durch zu schnelle Autos. Es herrscht allgemeiner Konsens, dass in untergeordneten Strassen je nach Situation zwischen Schrittgeschwindigkeit und maximal 30 km/h gefahren werden sollte. Versuche, dies durch Verkehrstechnik, Schwellen o. ä. zu erzwingen, waren erfolglos. Es geht nicht darum, Autofahrer zu behindern, sondern die Autobenutzung zu kultivieren. Der beste Weg führt

über den Aufforderungscharakter einer guten Gestaltung: So kann dem Autofahrer vermittelt werden, dass hier Fußgängerverkehr, Radverkehr und Umfeldnutzungen im Vordergrund stehen, und dass Anwohner, sonstige Anlieger, und ihre Verwaltung ihr Umfeld liebevoll gestalten, behandeln und pflegen. Das teilt Urbanität mit, und heisst verträgliche Autobenutzer und verträgliche Gestaltung in der Urbanität willkommen.

Überlagernde Nutzungen, neutrale Gestaltung

Dabei sollten keine Flächen für exklusive Teilnutzungen gestaltet und genutzt werden. Schon die klassische Fahrbahn produziert unverträglich große Fahrflächen, auch dafür ist der Platz in der Urbanität zu knapp. Umso weniger sind Busbuchten, Radwege, Parkstände, Anliefer Spuren oder sonstige Funktionsflächen möglich. Stattdessen hat sich eine weitgehend neutrale Gestaltung bewährt, ohne eindeutige funktionale Aufteilung, aber stadträumlich und bautechnisch überzeugend entworfen.

Mischung oder sanfte Trennung

Das bedeutet, dass prinzipiell alle Flächen befahrbar sein sollten. Fahr-, Kurzpark- oder Anliefervorgänge sind entsprechend den Nutzerbedürfnissen überall abwechselnd möglich, eine bauliche Festlegung im Straßenraum würde eben diese Nutzerbedürfnisse ignorieren. Eine sanfte Andeutung einer Hauptfahrgasse (Trennung durch Rinne, niedrigen Rundbord oder Materialwechsel) hat sich dabei bewährt; die Hauptfahrgasse kann im Einzelfall weniger als 3m



9 *Urbaner Charakter
und sanfte Trennung*

breit, aber nicht breiter als etwa 4,5m sein – je nach Verkehrsbelastung und Straßenraumbreite. Für die weitaus überwiegende Zahl der Autobewegungen ist das ausreichend. Und bei Begegnungen, Ausweichen bei Baustellen, Anlieferung, oder größeren Schleppkurven können die Randbereiche überfahren werden. Das geschieht automatisch in aller Vorsicht, so dass streckenweise eine Art Fußgängerschutzfläche entsteht. Der wichtigste Effekt ist aber, dass die Straße dann, wenn Sie (wie meistens!) völlig oder fast leer ist, als öffentlicher Raum für den „Gemeingebrauch“ gestaltet und nutzbar ist. Nach der derzeitigen Fassung und Auslegung der StVO ist dabei keine besondere Ausweisung, z.B. als „Verkehrsberuhigter Bereich“, notwendig.

Alle Nebenstraßen beruhigen

Für die Altstadt wird ein solches Gestaltungskonzept schnell verständlich, weil schon der Denkmalschutz eine hochwertige Gestaltung nahe legt. Verkehrsberuhigte Wohnstraßen berücksichtigen und stärken aber auch die Urbanität anderer Stadtteile. Stadt ist Miteinander und Kooperation – auch und zuallererst auf der Straße, und eine vergleichbare Verkehrsberuhigung ist vielleicht gerade zur Aufwertung der öffentlichen Räume von Bergheim, Weststadt oder Neuenheim noch wichtiger. Auch dort bietet sich das Prinzip der sanften Trennung an; die Entwürfe können und müssen dabei der jeweiligen städtebaulichen Situation angepasst werden.

Hauptstraßen als Boulevards

*Gestaltungskriterien Stadtraum und Erlebniskontinuum für Fußgänger
Vorrang für Bus und Straßenbahn, Autoverkehr nach Kapazität der Restflächen*

Die Hauptstraßen prägen in besonderer Weise das Bild, das eine Stadt oder ein Stadtviertel in den Köpfen von Bewohnern und Besuchern ausmacht. Ihre Besonderheiten werden am intensivsten erlebt - Architektur, Freiraum und Bepflanzung, die Abfolge und Proportionen von Straßen und Plätzen, der Stadtfussboden, die Ausstattung, und die Nutzbarkeit für Fussgänger. All dies kann Identität, Sicherheit und urbanes Selbstbewusstsein verstärken und vermitteln. Aber in Heidelberg besteht auch die Gefahr, dass der Eindruck von Anonymität und einseitiger Funktionalität überwiegt. Viele Hauptstraßen in Heidelbergs urbanen Stadtteilen könnten in ihrem Boulevardcharakter gestärkt werden. So, dass sie Teile der dichten und gemischten Quartiere, und gleichzeitig der allseits offenen und öffentliche Netze werden, die Urbanität ausmachen.

Anforderungen: Umfeld und Verkehr

Anbaufreie Hauptstraßen sind für urbane Gebiete zu flächenaufwändig. Deswegen sollen in Zukunft alle Hauptstraßen in Heidelberg immer neben dem Verkehr Aufgaben für die anliegende Bebauung haben: Erschließung, Anlieferung, Zugang, Umfeld und Adresse. Zur Hauptstraße werben und repräsentieren die Gebäude mit ihrem Erscheinungsbild und Werbeanlagen. Über Fenster und Türen stehen Privatheit und Öffentlichkeit im Dialog. Das gilt besonders für die

Erdgeschosszonen, die sich am besten für gewerbliche Schaufenster und Auslagen eignen. Büros und Dienstleistungen schätzen und produzieren den Publikumsverkehr der Hauptstraße, und direkte Anwohner fühlen sich für ihre Straße sozial und (als Wähler dort!) auch politisch verantwortlich. Dagegen machen geschlossene Mauern oder Zäune zur Straße hin die Stadt unwirtlich und abweisend. Als Verkehrsraum müssen Hauptstraßen große Mengen von Fußgängern, Radfahrern, Autos, Bussen und Straßenbahnen bewältigen, meist in allen Richtungen, und im Längs- und Querverkehr. Viele dieser Anforderungen stehen bei Gestaltung und Nutzung in Konkurrenz miteinander. Und sie werden unterschiedlich stark gesetzlich gestützt, so dass – auch in Heidelberg – die technischen Funktionen der motorisierten Verkehre durch städtebaulich integrierende Gestaltung gerade in den Hauptstraßen eingehegt werden müssten. Wo heute im urbanen Kontext noch anbaufreie Straßenstücke bestehen, sollten diese reurbanisiert und in das Netz der öffentlichen Räume integriert werden.

Urbane Verkehrsstandards, Prinzip Überlagerung, neutrale und flexible Gestaltung

Die vielfältigen Anforderungen können auch in Hauptstraßen nicht jeweils auf eigenen Straßenflächen erfüllt werden. Wenn einzelne Verkehrsfunktionen zusätzliche oder exklusive Flächen

beanspruchen, schränkt das prinzipiell immer Urbanität ein, die eben keine „übrigen“ Flächen hat. Gleichzeitig tendieren Verkehrsstandards zu gestalterischer Dominanz. Stattdessen sollten viele nicht ständig benutzte Fahrflächen neutral wie Fußwege gestaltet werden: Halte- und Anlieferflächen für PKW und Lieferfahrzeuge, Taxiaufstellplätze, Rangier- und Überfahrflächen („Schleppkurven“) von seltenen sehr großen LKW, oder manche Abbiegespuren. Ähnlich wie bei Grundstückszufahrten über Gehsteige hinweg oder wie in verkehrsberuhigten Bereichen würde dann dort sehr vorsichtig und langsam gefahren. Die Fußgänger hätten mehr Raum und Bewegungsfreiheit, besonders dann, wenn da keine Fahrzeuge unterwegs sind. Die verbleibenden Fahrflächen würden kleiner und leichter überquerbar. Proportionen und Gesamterscheinungsbild wären freundlicher, und Borde und Baumreihen könnten den Stadträumen folgen. Auch weitere Integrationen empfehlen sich: Buswartflächen in allgemeine Fußgängerflächen statt auf getrennten Bussteigen, Busunterstände in Vordächer und Arkaden, oder Bus- und Tramflächen in allgemeine Fahrflächen. Fast immer können Kompromisse für funktionale Anforderungen mit Fantasie auch anders gefunden werden. Dafür sollten die Spielräume der technischen Richtlinien freier ausgelegt werden. Nur dann werden geschickte Gestaltung und Organisation der Hauptverkehrsstrassen nicht nur zu einzelnen funktionalen Optimierungen, sondern vor allem zu den übergeordneten Zielen Urbanität und Mobilität beitragen.

Vorrang für Bus und Tram, Begrenzte Autoverkehrsmengen

Bus oder Tram fahren fast auf allen Hauptstraßen. Ihre Frequenz sollte im Netz nicht häufiger vorgesehen werden als etwa ein Paar alle 5 Minuten. Mehr Busse würden sich gegenseitig behindern, zum Beispiel an Haltestellen. Oder bei der Grünanforderung an Kreuzungen, die auch in Heidelberg noch vervollständigt werden muss. Wenn die Ampelphasen mit den Haltestellen zeitlich kombiniert werden, hat weder Autoverkehr noch öffentlicher Verkehr Zeitverluste. Auch dann nicht, wenn er auf der gleichen Fahrspur fährt und hält wie der Autoverkehr, der hinter Bussen und Straßenbahnen herfahren muss. Denn getrennte Spuren würden knappen städtischen Raum uneffizient nutzen und verschwenden. Und Boulevards funktionieren nur, wenn jeder qm für breitere Gehwege, Alleen, und Freiflächen genutzt wird. Die Flächenkonkurrenzen treten verstärkt an Kreuzungen auf. Gerade dort verlangt der städtebauliche Charakter des „Platzes“ besonderes Design. Willy-Brandt-Platz, Bismarckplatz, Konrad-Adenauer-Platz und andere sind

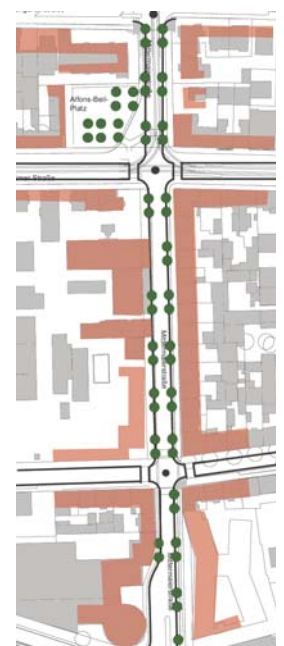
Beispiele für entsprechenden Verbesserungsbedarf. Aber auch gerade dort entscheidet sich durch die Größe der Verkehrsfläche (nämlich durch die Länge und Anzahl der Aufstellspuren vor der Ampell!) maßgeblich die Leistungsfähigkeit der motorisierten Verkehre. Daraus wird klar, dass in jedem Fall quasi definitionsgemäß der Autoverkehr in der Urbanität durch die begrenzte Fläche begrenzt wird: weit unterhalb des Niveaus, dass die Bürger für ihre eigenen Autofahrwünsche gern hätten („Verkehrsnachfrage“), aber weit oberhalb dessen, was für urbane Stadtteile und Nutzungen zwingend notwendig ist. Deswegen ist es weder politisch notwendig noch verkehrswissenschaftlich schlüssig, die verkehrlichen Platzansprüche zu erfüllen – denn Begrenzung muss ohnehin sein. Stattdessen kann weitgehend die Summe der städtebaulich-verkehrlichen Einzelentwürfe von Hauptstraßen, Boulevards und Plätzen letztlich die Obergrenze für die verkehrlichen Kapazitäten bestimmen. (Dass dabei immer auch der Stau- gefahr begegnet werden muss, wird weiter unten im Netzkontext betrachtet).

Beispiel Boulevard Mittermaierstraße

Die derzeit öde Strecke der Mittermaierstraße unterbricht funktional und städtebaulich eine der beiden wichtigsten Nord-Süd-Achsen der Stadt. Die Gehwege sind unproportional schmal, und die Randbebauung wendet sich zunehmend von der Straße ab. Hier wäre eine Neuorientierung als städtischer Boulevard in Gestaltung und Nutzung besonders wichtig und wirksam. Das gilt für die Bauzeilen und Quartiere auf beiden Seiten; und auch Fußgänger-, Radfahrer- Auto- und Straßenbahnnetz würden schlüssiger, direkter und besser der Stadtstruktur angepasst. Auf der Westseite würde dem Fabrikgelände die 1a-Lage des neuen Boulevards zugute kommen. Dort sollten etwa 6m Breite zusätzlich der Straße zugeordnet werden. Sinnvoll erscheint je Richtung eine Fahrspur für Kraftfahrzeuge plus eine abgesetzte Mittelspur, teilweise wie heute als Abbiegespur, für Ausweichvorgänge, sowie für mehr Komfort für querende Fußgänger. Die verkehrstechnische Leistungsfähigkeit würde also kaum berührt, selbst wenn man noch ÖV - Vorrang dazu überlegt. Mit beidseitig etwa 7 m breiten Geh- und Seitenräumen ergäbe sich eine gut proportionierte und nutzbare Allee und urbane Hauptstraße.

Beispiel Boulevard Integration B 37 West

Großes urbanes Entwicklungspotenzial bietet auch das Gebiet westlich der Gneisenaustraße: durch seine Nähe zur Innenstadt und zum Nekar. Etwa bei der Abfahrt Heidelberg -



10 Boulevard
Mittermaierstraße

Wieblingen könnte nach einem schmalen Streifen freier Landschaft knapp außerhalb der Kreuzung OEG eine städtebaulich markante Stadteinfahrt geschaffen werden. Die B37 würde von da ab Bergheimerstraße, also qualitätvolle innerstädtische Hauptstraße, Allee und neu angelegter Boulevard. Hier wäre ein Straßenraum von maximal 40 m Breite als Verlängerung der Bergheimerstraße angemessen, der durch urbane beidseitige Neubebauung gebildet werden könnte. Sinnvolle Proportionen wären eine etwa 13m Fahrbahn (incl. Strukturierung durch 3m Mittelstreifen), und beidseitig je 13 m Seitenräume.

Das würde neue urbane Quartiere schaffen und damit Druck auf die Aussenstandorte der Region vermindern. Der unstädtische Autobahnverkehr würde urban integriert, als „Reurbanisierung“ einer als falsch erkannten Autobahn bei Beibehaltung der Verkehrsmengen. Mannheimer und Vangerowstraße könnten stark verkehrsberuhigt und teilweise aufgelassen werden – so ginge auch hier „die Stadt an den Fluss“. Und schließlich fände das urbane Rückgrat von Hauptstraße bis Bergheimerstraße seine logische Fortsetzung nach Westen.

Urbane Netze und Erreichbarkeit

Nachhaltige Mobilität: für Wahlfreiheit, durch Urbanität

Boulevards als Hauptachsen der Raum- und Verkehrssituation

Mobilität und Städtebau stehen nicht in Konkurrenz zueinander, sondern bedingen sich gegenseitig. Dichte, Mischung und Öffentlichkeit sind Voraussetzungen dafür. Verkehrsberuhigte Straßen und Boulevards, zu schlüssigen Netzen verknüpft, können dann größtmögliche Freiheit garantieren.

Allseitig offene, vielfältige Netze, Boulevards als Quartiersmitte oder -grenze

Die besten Verkehrsangebote sind Netze, die kürzeste Wege ermöglichen. Jede Sackgasse, jede Sperrung, Abbiegebeschränkung oder Einbahnstraße würde Umwege produzieren. Das Modell des allseitig offenen und im Prinzip endlosen Rasters entspricht dem am besten: Es ist Merkmal der europäischen Stadt und reflektiert die „allseitig offene“ Gesellschaft besser als baumförmige Netzhierarchien. Allseitig offen heißt nicht, dass alle Straßen und Richtungen gleich oder gleichwertig sein müssten. „Natürliche“ Grenzen wie Berge, Bahnlinien und Flussufer, und verschiedene Ausprägungen und Wertigkeiten der Netzteile für Verkehr und Städtebau respektieren die jeweilige Situation, prägen den Charakter, und bieten unterschiedliche Qualitäten und Quantitäten. In Heidelberg ist das Hauptstraßennetz im Stadtgrundriss deutlich erkennbar, allerdings mit sehr variierenden städtebaulichen und verkehrlichen Funktionen. Prägnant ist die dominierende Ost-West Achse mit Knoten und Plätzen, die überall Quartiersmitte sein könnte, aber sehr eigenwillige und teilweise widersprüchliche Abstufungen zeigt: von der autobahnartigen B37 über die Bergheimerstraße

bis zur Fußgängerzone Hauptstraße. Anders die Schurmannstraße oder die Friedrich Ebert-Anlage: auch sie müssten mehr verbinden als trennen, aber nicht als Mitte, sondern eher als Rand oder Naht zwischen Stadtteilen. Heidelbergs Netze und Plätze sollten verbessert werden, als Teile der Verkehrsnetze, und als Teile des Erlebnis- und Orientierungszusammenhangs. Das ist nicht konfliktfrei. Insbesondere die motorisierten Verkehrsmittel werden auch von Fachleuten oft falsch eingeschätzt: Ihr Einfluss auf Stadtstruktur, Stadtgestalt und öffentlichen Raum ist erheblich, ebenso ihre Flexibilität jenseits enger funktional-technischer Richtlinien. Dagegen ist ihre allgemeine Bedeutung für Mobilität und Politik stark gesunken.

Exkurs: Mobilität als Wahlfreiheit

Deswegen sei daran erinnert, dass es wissenschaftlich bereits umstritten ist, wie man denn Mobilität messen soll. Fragt man nach dem „Verkehrsbedürfnis“, ist die Antwort hauptsächlich ein überzogener Wunschzettel (denn man unterstellt ja, dass man Schaden, Preis und Aufwand nicht selbst oder sowieso tragen muss). Und betrachtet man den tatsächlichen Verkehr und misst Personen x km oder Tonnen x km, so sieht man Verkehr nur als Aufwand, Ziele zu erreichen. Beide Kenngrößen zeigen oft Wachstum, obwohl die eigentliche Mobilität sinkt: nämlich die Erreichbarkeit möglichst vieler Ziele bei möglichst geringen Schäden und Aufwand an Zeit und Geld. Denn so erst beschreibt „Mobilität“ Auswahlmöglichkeiten, Wahlfreiheiten, und „Märkte“, für Arbeit und Freizeit, für Kultur und

Sport, für Einkauf und Ausbildung, für Geschäft und Privatleben. Dann erst ist hohe Mobilität für Diversifizierung und Bereicherung des Lebens durch Erreichbarkeit ein unumstrittenes gesellschaftliches Ziel. Und so gesehen bietet Urbanität unschlagbar hohe Mobilität, nämlich durch die Vielzahl verschiedener Ziele, in der Nähe für Fußgänger, Radfahrer, und bestens erreichbar über die Haltestelle von Bus und Bahn. Jedes Auseinanderrücken der Urbanität – auch für Verkehrsanlagen – verschlechtert die Mobilität.

Vorrang für Fuß- und Radnetze

Die Fußgängernetze im öffentlichen Raum sichern also den überwiegenden Teil der urbanen Mobilität, und ihre Ansprüche an technische Besonderheiten sind bescheiden. Technisch wichtigste Maßnahme ist die Zivilisierung des motorisierten Verkehrs, insbesondere durch geringe Fahrgeschwindigkeiten und Begrenzung reiner Fahrflächen. Für Nebenstraßen ist Verkehrsberuhigung ein geeignetes Rechts- und Gestaltungsprinzip. Für Hauptstraßen sind breite Bürgersteige und häufige einladende Querungsmöglichkeiten notwendig. Passagen und Hofdurchgänge sollten sich auf wenige Einzelfälle beschränken und ggf. wieder geschlossen werden, wenn dadurch die parallelen Straßen entwertet werden, wie heute etwa bei Mittermaierstraße und Karl-Metz-Straße. Der urbane Radverkehr hat seine wichtigste Aufgabe in der Verknüpfung disperser Stadtteile in 2-6 km Distanz, die weder mit dem Auto noch mit Bus oder Bahn effizient angebunden werden können. Radverkehr sollte überall frei, auch gegen Einbahnrichtungen, zugelassen werden. Auf Hauptverkehrsstraßen empfehlen sich flexible, gestalterisch nur angedeutete Lösungen. Generell sollten Fußgänger- und Radfahrernetze engmaschig und ununterbrochen dem Netz der öffentlichen Gassen, Straßen und Plätze folgen. Ihr Vorrang muss durch hochwertige Gestaltung im Fußgängermaßstab gesichert werden. Die

Flächen können vielfach überlagernd und gemischt genutzt werden, auch gelegentlich von langsamen Kraftfahrzeugen. Exklusivflächen oder technische Hilfsmittel wie Schilder, Zebrastrifen oder rote Radwege sind vielleicht gut gemeint, wirken aber meist kontraproduktiv. Und noch mal sei daran erinnert: Die wichtigste Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs sind viele Ziele für Fußgänger und Radfahrer, und das setzt Urbanität mit Dichte, Mischung und Öffentlichkeit voraus.

Neuordnung urbaner Öffentlicher Verkehr

Urbanität ist auch wichtigste Förderung für den öffentlichen Verkehr. In Heidelberg scheint daher am wichtigsten, die exklusiven Spezialflächen für Bahn, Straßenbahn und Bus in allgemeinen urbanen öffentlichen Raum mit ÖV-Vorrang umzuwandeln. Beispiele hierfür sind: Verzicht auf die Mittellage, um die Warteflächen in die allgemeinen Gehwege zu integrieren. Rückbau der getrennten Bahnkörper oder Busspuren, stattdessen Mischfahrbahn mit Bus und Bahn als Pulkführer. Netzvereinfachung durch Bereinigung einiger Umwegführungen, z.B. der Straßenbahn durch die Mittermeierstraße statt am Betriebshof vorbei, oder der Busse entlang den Neckarstaden und der Friedrich-Ebert-Anlage, ohne Umweg über den Bismarckplatz. Im Zweifel werden in den meisten Fällen die flexiblen Bussysteme den Bedürfnissen der urbanen Stadt und der Fahrgäste besser und billiger gerecht als die starren Schienensysteme. Allerdings muss dem Bus derselbe Vorrang und zügige, geradlinige und ungestörte Fahrverlauf in der Geometrie der Straßenräume geboten werden wie sonst der Schiene.

Neuordnung Hauptnetz Autostraßen

Ähnliche Anpassungen sollten im Autonetz erfolgen. Insbesondere einige enge parallele Doppelführungen sollten wegen ihrer flächigen



11 Neuordnung
Boulevards für
Hauptverkehrsnetze

Stör- und Trennwirkungen zu Nebenstraßen abgestuft werden. Beispiele hierfür sind Igbalufer/Vangerowstraße/Bergheimerstraße, oder Ringstraße/Friedrich-Ebert-Anlage. Die damit verbundenen Verringerungen der Angebote zum Autofahren erscheinen unproblematisch: es ist zwar historisch, aber nicht funktional nachvollziehbar, dass gerade in Bergheim, dem Gebiet höchster Erreichbarkeit zu Fuß sowie mit Bus und Bahn, eine deutlich höhere Autostraßendichte angeboten werden soll als in anderen urbanen Stadtteilen Heidelbergs. Besondere Betrachtung erfordert die Führung der B 37 durch Heidelberg. Das bisherige Landesinteresse an Steigerung von Verkehrsmengen, Komfort und Fahrgeschwindigkeiten führte für Heidelberg vor Allem zu steigenden Belastungen der Öffentlichen Räume im unmittelbaren und weiteren urbanen Umfeld. Nach der derzeit vorliegenden Planung des Neckarufertunnels würden Straßen und Plätze durch induzierte Verkehre mindestens in Bergheim und der Weststadt höher belastet. Diese Nachteile würden gemildert durch Tunnel mit vielen Stadtanschlüssen - wie bei den anderen Boulevards oder Umfahungsstraßen.

Management statt Flächenverbrauch

Unabdingbar ist die Forderung der Urbanität, Verkehr immer mit höchster Flächeneinsparung, Flächeneffizienz, und städtebaulich orientierter Gestaltung zu organisieren. Besondere Herausforderung sind dabei sehr enge Straßen, z.B. die Mittermaierstraße und die Sophienstraße. Die hier entstehenden Konflikte und Konkurrenzen können und müssen insbesondere durch IT- und Managementaufwand kompensiert werden. Die Stadt Heidelberg hat hierfür ein eigenes Amt eingerichtet. Es sollte gelingen, statt durch einseitige technische Optimierungen zunehmend durch integrierte Gestaltung die Verkehrsnetze und die städtebaulichen Anforderungen zu versöhnen. Damit wird ÖV-Vorrang und Management von Auto-Überlastungen eine der wichtigsten Aufgaben. Denn natürlich dürfen Bus und Bahn nicht durch Stau verzögert werden. Das erfordert hoch differenzierte Sensor- und Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen. Baulich reichen dafür generell Halte ohne Buchten im geraden Fahrverlauf, sowie kurze Überholstreifen für Bus und Tram auf städtebaulich weniger empfindlichen Strecken, wie z.B. den Brücken oder auf Teilen des neu zu schaffenden Boulevards der B 37 West.

Regionale urbane Netze stärken

Die Verknüpfung der Stadt mit der Region und darüber hinaus ist eine wichtige Säule der Lage und Erreichbarkeit von Heidelberg. Deren Qua-

lität wird besonders dann gestärkt, wenn Heidelbergs urbane Stadtteile mit urbanen Entwicklungen an den regionalen Haltestellen des Schienenverkehrs verknüpft werden. Und wenn die Kommunen entlang den regionalen Bus- und Bahnlinien nicht nur diese Linien abstimmen, sondern auch die urbanen Entwicklungen an den Haltepunkten. Das gilt z.B. für Neckargemünd oder Leimen, aber auch für Darmstadt und Mannheim, für die Heidelberg mit seiner Initiative „Urbanität“ in Vorlage tritt. Die Verbindungen ins disperse „Umland“ Heidelbergs oder auch der benachbarten Städte und Gemeinden bieten dagegen weniger Ziele und Wahlmöglichkeiten; Investitionen, Betriebsangebote und Tarife sollten diese Unterschiede berücksichtigen.

Sonstige Netze, verborgene Netze

Für den stadtpolitischen Diskurs ist der Personenverkehr, die Erreichbarkeit für Bürger, Beschäftigte oder Besucher, besonders nahe liegend. Ökonomisch fast bedeutsamer sind aber möglicherweise die Versorgungsnetze. Wasser, Abwasser, Telekommunikation, und vor allem Energie sind ebenfalls distanzabhängig und tendenziell in urbanen Gebieten billiger und effizienter. Das sollte den Nutzern dort durch günstigere Preise oder bessere Angebote zu Gute kommen. Preisdifferenzierungen würden auch dem Güterverkehr helfen: Bau und Einzelhandel als die beiden wichtigsten Transporteure sind gewohnt, hart zu kalkulieren und haben erhebliche logistische Verbesserungspotenziale. Schließlich werfen natürliche Vernetzungen stadtökologische Fragen auf, wie zukünftige Urbanität (und damit auch die Landschaft!) aussehen soll: z.B. die ober- und unterirdischen Wasserbewegungen, oder das komplexe, noch weitgehend unerforschte räumliche Verhalten der Mitbewohner aus verschiedenen Tier- und Pflanzengruppen, die gerade in dichten Städten engstens mit den menschlichen Lebensräumen und Lebensweisen in Wechselwirkung stehen.

Programm Neue urbane Wohnungen

*Mehr Stadtbürger, mehr Stadtqualität, mehr Erreichbarkeit:
Wechselseitige Bedingung, Planungsziel und zukünftiger Markt*

Eines der wichtigsten Ziele für den Erhalt und Ausbau der Urbanität scheint heute die Ergänzung mit Wohnungen insbesondere in hoher Qualität. Wenn Wohnungen fehlen, bleibt Urbanität künstlich. Das begründet und rechtfertigt vielfaches öffentliches Engagement, um die Nachfrage nach urbanen Wohnlagen zu steigern. Drei Randbedingungen müssen besonders beachtet werden: die Notwendigkeit von ergänzenden Grün- und Freiräumen im Wohnumfeld, die Marktferne des Wohnungs-„Marktes“ (Miet- und Steuergesetze), und die städtebaulichen Koordinationsnotwendigkeiten im urbanen Kontext.

Nachverdichten und Umnutzen

Die wichtigsten Reserven sind Dachgeschossausbauten, Aufstockungen und Anbauten. Gelegentlich ist es sinnvoll die Erdgeschosse vollständig gewerblich zuzubauen. Dann müssen die Dachflächen begrünt und für Terrassenwohnungen genutzt werden. Für Umbauten und Umnutzungen bietet der bauliche und städtebauliche Bestand oft sehr reizvolle Möglichkeiten für Raum- und Grundrisskonstellationen. Beispiele dafür sind etwa ehemalige Fabrik- oder Bürogebäude, Läden, Tankstellen, Schulen oder Lagerhäuser, aus denen interessante Lofts entstehen können. Dachterrassen und Wohnungsgärten können angeschlossen werden, durch Maisonetten oder Außentreppe auch von weiteren Geschossen. Wohnen kann in Zukunft vielfältiger und fantasievoller werden. Grundstückszuschnitte und Nachbar-

schaften, sowie Wohnformen und Eigentumsformen werden vielfältiger: Wohngemeinschaften, Generationenhäuser, Bauherrengemeinschaften, oder die Wiederbelebung des Genossenschaftsgedankens sind Stichworte dazu.

Nachteile der Enge kompensieren

Gewisse Nachteile sind dabei nicht völlig vermeidbar: Vielfach ist heute etwa die Forderung nach Luft und Sonne an jeder Stelle der Wohnung kein öffentliches Ziel mehr. Grosse Wohnungen können auch mit größeren Haustiefen und mit weniger gut belichteten Räumen attraktiv sein, wenn etwa komplementäre öffentliche Freiräume zur Verfügung stehen. Auch bei Kinder- und Nachbarschaftslärm muss das urbane Wohnen Kompromisse eingehen. Anstelle von Vorschriften zum Auseinanderrücken müssen Rücksichtnahme und Absprache, aber auch eine gewisse urbane Toleranz treten. Denn inzwischen ist auch klar geworden, dass auch die Flucht in die disperse Vorstadt nicht vor dem Lärmproblem schützt, und insgesamt eher zusätzlichen (Verkehrs-) Lärm erzeugt.

Hochwertiger Neu- und Umbau, Preiswertes Wohnen in Altbauten

Dagegen sollten Wohnungen heute insbesondere in den Bereichen Energieeffizienz, Senioren-Tauglichkeit, Barrierefreiheit, innerer Schallschutz, sowie private und öffentliche Freiflächen höchste Standards anstreben. Aufzüge sind kaum



12,13
Dächer Aufstocken



14,15
Anbauten Ergänzen

verzichtbar. Besonders attraktiv und notwendig sind großzügige Balkone und Terrassen. Für ein grünes Umfeld ist hoher technischer Aufwand bei Anlage, Schutz, Pflege und Unterhalt in engen, steinernen Situationen gerechtfertigt. Neben hochwertigem Wohnraum muss die Stadt um dauerhafte Bereitstellung von preiswertem Wohnraum bemüht sein. Der soziale Wohnungsbau hat dabei seine Grenzen erreicht. Tatsächlich ist es logischer, preisgünstigen Wohnraum im günstigeren Altbestand zu decken. Die soziale Aufgabe sollte daher eher über Rechte an Altbauten bzw. Altbauwohnungen gelöst werden. Diese könnten räumlich gleichmäßig verteilt werden. Mietsubventionen könnten flexibel an die Verhältnisse der Bewohner angepasst werden, Wohnungswechsel würden weder erzwungen noch verhindert, und sozial Schwächere würden gezielter gestützt. Wenn die Stadt alle Segmente des Wohnungsmarktes mit steuert,

kann sie Tendenzen zu sozialer Segregation innerhalb des Stadtgebietes entgegen wirken.

Öffentlicher Freiraum, Parken, Verkehr

Auch begrünte Balkone und Terrassen lösen nur Teile des Freiflächenproblems. Zusätzlich benötigt hochwertiges Wohnen ein freies direktes Umfeld und sichere und komfortable Zugänge über die öffentlichen Straßennetze zu größeren Freiflächen wie Parks und Stadtplätzen, und speziell zu Neckarufer, Gaisberg und Landschaft. Förderung des urbanen Wohnens muss daher (neben den Bauflächen) auch ständig die Menge und Qualität der öffentlichen Freiflächen des urbanen Umfeldes gegen die Ansprüche der fließenden und ruhenden motorisierten Verkehre sichern. Insgesamt ist eine enge Koordination mit Verkehrsplanung und Verkehrsmanagement notwendig, sodass hierzu eigene Programme parallel betrieben werden sollten. Dazu gehört auch die rechtliche und wirtschaftliche Trennung des Parkens vom Wohnen. Erwähnt werden muss auch der Verkehrslärm, der die Bürger (nicht nur!) in urbanen Lagen hoch belastet. Das Verkehrslärmproblem kann nicht durch Raumordnung, Städtebau oder Architektur gelöst werden, aber die Städte können gemeinsam die großen Potenziale der technischen Lärminderung an den Kraftfahrzeugen politisch durchsetzen.

Städtisches Programm, zukünftiger Markt

Viele der erwähnten Aspekte werden auch in anderen Zusammenhängen mit Urbanität und öffentlichem Raum angesprochen, auch weil sie einige Fachressorts überschneiden. Ein eigenes Programm „Neue urbane Wohnungen“ wäre dennoch hilfreich. Es könnte helfen, die getrennte Tradition des Wohnungsbaus in Städtebau, im Immobilienmanagement und im Bewusstsein der Bürger wieder mit allen Facetten in die Urbanität zu integrieren. Die Stadt Heidelberg könnte über Beratung, Stadtplanung und Bauleitplanung, über die Planung der öffentlichen Freiräume und Straßenräume, über die städtischen Baugesellschaften, über eigenen Grundbesitz, über ihre Geldinstitute, und über politische Einflussnahme hierzu erheblichen Einfluss geltend machen. Mittelfristig könnten stärker urbane Lebensstile noch mehr Nachfrage nach qualitätvollen urbanen Wohnungen erzeugen. Dann könnten sich die städtischen Programme auf ihre Koordinationsfunktion beschränken. Aus den derzeit notwendigen Investitionen würden dann Renditen erzielt werden. Auch heute schon haben in Heidelberg und anderen Städten, die ihre urbanen Eigenschaften pflegen, die guten urbanen Standorte die höchsten Wohnungspreise.



16 Umbau
Gewerbe zu Wohnen



17 Gärten für EG und 1.OG

Programm 500 neue Dächer

Aufstockung für höhere Dichte und Mischung

Terrassen, Grün, Licht, Energie formen moderne Dachlandschaft



18 Neue Heidelberger Dachlandschaft

Stadterweiterung nach oben

Für das Programm neue urbane Wohnungen wurden Aufstockungen mit Wohnraum schon beschrieben: Als eine relativ einfache Methode, im städtebaulichen Bestand die Dichte zu erhöhen, und für eine angemessene Funktionsmischung den Wohnanteil eines Gebäudes oder einer Straße zu erhöhen. Wohnungen sind möglich als Leichtbauweise mit geringen Verkehrslasten. Dächer müssen häufig aus baulichen oder energetischen Gründen ohnehin erneuert werden, und die innere Gebäudeorganisation ist oft mit Fantasie anpassbar. Gewerbliche Nutzungen in den Untergeschossen können gewisse neue Verschattungen ertragen.

Neue Anforderungen, neue Techniken

Im Zuge des neuen Wohnbaus können weitere wichtige Modernisierungen stattfinden. Denn Dächer müssen heute viel mehr als früher die Sonneneinstrahlung nutzen: Für Wohnungsterrassen und – balkone, für Lichteinfall und Fenster, für photovoltaische und thermosolare Anlagen, oder als Pflanz- und Grünflächen. Das ist integriert im Zuge von Aufstockungen besser lösbar als „aufgesetzt“ im Rahmen üblicher Reparaturen oder Modernisierungen. Das Dach als reiner Wetterschutz ist überholt und nur noch z.B. in der Altstadt, aus denkmalpflegerischen Gründen sinnvoll. Zusätzliche Renditen rechtfertigen zusätzlichen Aufwand, insbesondere für mehrere Zwecke gemeinsam.

Programm für neue Dacharchitektur

So wie die Heidelberger Altstadt durch die Technik des kleinteiligen geneigten Ziegeldachs geprägt ist, könnten Stadtteile wie Bergheim durch die neuen Anforderungen und Techniken eine ganz neue, charakteristische Dachlandschaft

bekommen. Winkel und Himmelsrichtungen der Solarpanels, Maßstäblichkeit und Kleinteiligkeit von Fenstern, Terrassen und Zugängen wären prägende Gestaltmerkmale. Aus der Erfahrung bestehender Beispiele können Fehler vermieden werden, wie etwa aufgesetzte statt integrierte Panels. Die Stadt könnte an einigen Pilotprojekten technische und organisatorische Hilfe für einheitliche Lösungen anbieten. Da alle Maßnahmen breiten Konsens genießen und mittelfristig hoch rentierbar sind, kann die Stadt einen technisch-gestalterischen Kanon festlegen. Sie kann Einhaltung und Realisierung für Folgeprojekte ordnungsrechtlich, über das Planungs- und Baurecht, über den Gestaltungsbeirat, und ggf. über Kreditprogramme der gebietsbezogenen Institute fördern. Mit Ausnahme weniger Einschränkungen durch Denkmalschutz könnten so binnen 20 Jahren die urbanen Stadtteile Heidelbergs eine spezifische neue Identität entwickeln, die wieder über die Dachlandschaft erkennbar wird.



19 Neue Funktionen: Terrassen, Grün

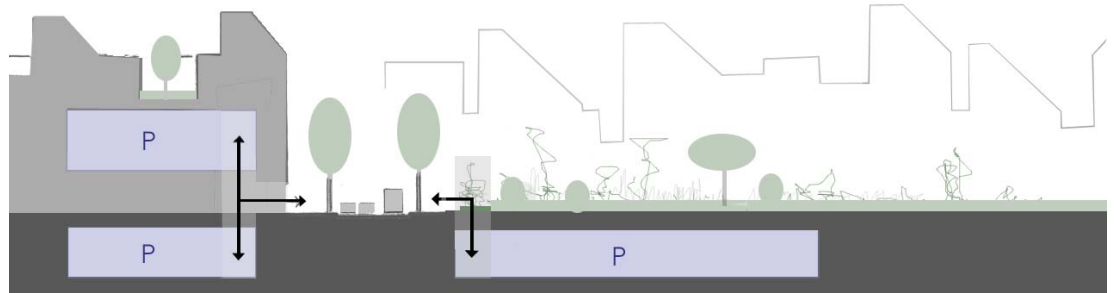


20 Neue Funktionen: Solarenergie, Fenster

Programm 5000 Tiefgaragenplätze

*Freiflächen statt Dauerparken, Zufahrt an Hauptstraßen,
gemeinsam planen und bewirtschaften, individuell bezahlen*

21
Parken in unbelichteten
Resträumen



Urbanität verlangt Bauflächen und Freiflächen – möglichst ohne Obergrenze. Damit konkurriert die Nachfrage nach Parken: private Höfe, Vorgärten und auch der öffentliche Straßenraum werden immer noch von parkenden Fahrzeugen beherrscht. Nur selten wird den Parkenden bewusst, wie wertvoll und teuer der urbane Raum ist – besonders im Erdgeschoss. Der Reflex der privaten Reservierung („Kundenparkplätze“, „Anwohnerparkplätze“) steigert die Knappheiten, weil eine überlagernde Nutzung verhindert wird; zudem sind leere Parkplätze Ödflächen. Stattdessen könnte Management die Situation deutlich verbessern. Denn in der Konkurrenz um die knappen Erdgeschossflächen der Stadt liegt in der Neuordnung des Parkens das größte Verbesserungspotenzial. Die städtische Aufgabe ist dabei nicht Versorgung, sondern Planung und Management. Notwendig sind politische Konzepte und Beschlüsse, (privat finanzierte) Investitionen, und organisatorische Änderungen.

Kurzparken oberirdisch lösen

Kurzparken bewirken fast nirgends unzumutbare Überlastungen von Straßenraum, wenn eine Überschreitung der Parkdauer zuverlässig verhindert wird. Damit wäre die wichtige urbane Funktion „freie Zufahrt, Erschließung, Anliefern und Abholen“ sichergestellt. Dafür sollten keine Parkplätze oder Parkstände baulich oder durch Markierung festgelegt werden: Der arbeitende Verkehr darf überall im Rahmen des allgemeinen Behinderungsverbotens frei dort parken, wo es notwendig ist. In den langen Zeiten ohne Lieferverkehr werden dann diese Flächen als allgemeine öffentliche Freifläche erscheinen. Außerdem werden standardisierte und ausgewiesene Parkstände schlechter dem räumlich wechselnden Bedarf und den sehr unterschiedlichen

Fahrzeuggrößen gerecht. Die Überwachung und Ahndung von Zeitüberschreitungen muss sehr konsequent durchgeführt werden. Mittelfristig wird das sehr einfach automatisch möglich sein: satellitengestützt durch automatische Abbuchung, z.B. 1 EUR/Min ab der 31. Minute.

Für Dauerparker Tiefgaragen gestatten

Dauerparken, länger als z.B. eine halbe Stunde braucht sehr viel Platz. Es ist nur vertretbar, wo nur wenige andere urbane Nutzungsansprüche bestehen: unter der Erde, oder vielleicht im unbelichteten Gebäudeinneren; sicher aber nicht im Erdgeschoss der Stadt. Oberirdisch sind fast immer andere Nutzungen wertvoller. Die Bauleitplanung der Stadt sollte daher alle möglichen unterirdischen Standorte als Tiefgaragen vorsehen und den Bau anregen. Unterirdisch ist das knappe Gut Stellplätze vermehrbar – wenn auch zu höheren Kosten, und nur im Rahmen der dadurch gedämpften Nachfrage. „Stadterweiterung nach unten“ stärkt langfristig Dichte und Urbanität. Und selbst wenn irgendwann der Autobesitz drastisch schrumpfen würde, bleiben unterirdische Lagerräume nützlich. Damit wird auch angeregt, die wirtschaftliche Lebensdauer der gegenwärtig bestehenden Parkhäuser in den urbanen Stadtteilen in Heidelberg abzukürzen und andere Nutzungen dort zu überlegen.

Automatische Garagen

Besonders attraktiv können in Zukunft automatische mechanische Sammelgaragen sein: Der Fahrer bleibt im öffentlichen Stadtraum und muss nicht mit in den Untergrund. Auch ungünstige Grundstückszuschnitte erlauben Garagenbauten. Und der teure und knappe unterirdische Raum wird effizienter genutzt.

Zufahrten direkt von Hauptverkehrsstraßen

Geeignet sind kleine, einfache, räumlich und gestalterisch integrierte Zufahrten unmittelbar von den Hauptstraßen aus, etwa wie bei P9 an der Friedrich-Ebert Anlage. Das sichert städtebauliche Verbesserungen und verhindert Durchfahrten innerhalb der Quartiere. Daher sollte auch überprüft werden, ob nicht im Zuge des geplanten Neckartunnels die Chancen für direkte Tiefgaragenzufahrten besser genutzt werden könnten; der Nutzen für die Altstadt wäre um ein vielfaches höher. Vorhandene Garagenzufahrten mitten in den Quartieren (z.B. P13) sollten nur mit vorheriger Buchung von definierten PKW verfügbar sein, um allgemeinen Parksuchverkehr dorthin zu vermeiden.

Bauliche Trennung, gemeinsames Management, kostendeckende Gebühren

Für den rechtlichen und organisatorischen Rahmen von Bau und Betrieb der Garagen müssen neue Konzepte erarbeitet werden. Alle Garagenbauten sollten eigentumsrechtlich und wenn möglich auch baulich getrennt werden. Sie sollten allgemein öffentlich für jedermann und alle Parkzwecke nutzbar und zufahrbar sein. Damit wird eine bessere Auslastung erreicht, die wegen der hohen Investitionen notwendig ist. Vermarktung, Preisgestaltung, Vermietung und Bewirtschaftung sollte gemeinsam erfolgen, wahrscheinlich ist hierzu am ehesten eine stadteigene Gesellschaft geeignet. Die Stellplatzverpflichtung nach der Bauordnung sollte auf eine (Mit-)Finanzierungspflicht beschränkt werden. Damit könnten Anteile an einer Garagen-gesellschaft erworben werden, aber die

Stimmrechtsmehrheit sollte bei der Stadt bleiben. Parkgebühren für alle Nutzer sollten so hoch sein, dass angemessene Kapitalrenditen für alle Teilnehmer und Eigentümer erwirtschaftet werden.

Oberirdisches Parken strikt verhindern

Ein Hauptziel der Neuorganisation des Parkens ist der Flächengewinn oberirdisch. Zug um Zug muss daher gleichzeitig oberirdisches Dauerparken lückenlos eingeschränkt werden. Das gilt für private und öffentliche Parkplätze und Garagenbauten, sowie für alle Parkzwecke (ausgenommen: Kurzparken). Instrumente sind die StVO, das Planungs- und Baurecht, sowie privatrechtliche Vereinbarungen, z.B. im Zuge von städtebaulichen Verträgen.

Anwohnerparken nicht privilegieren

Es wurde schon empfohlen, innerstädtisches Wohnen angesichts der allgemeinen Subventionierung der Zersiedelung besonders zu fördern. Es ist aber städtebaulich, rechtlich und politisch fragwürdig, ausgerechnet Autobesitz und Autobesitzer zu fördern und durch das quasi-Geschenk eines Parkplatzes zu subventionieren. Grundsätzlich erlaubt Urbanität keine Flächen für Dauerparker im öffentlichen Raum. Wenn für Anwohner vergünstigte Parkgebühren gewährt werden sollen, sollte das für die Tiefgaragen-nutzung erfolgen. Es sollte im städtischen Haushalt transparent gemacht werden und Vergünstigungen in mindestens gleicher Höhe sollten auch Anwohnern ohne Auto zukommen. Dies wäre z.B. möglich durch Ausschüttung der Renditen der innerstädtischen Tiefgaragen an alle Innenstadtbewohner.



22
Potential für Urbanität:
ebenerdiges Parken
verhindern

Programm 5000 Straßenbäume

Für Umfeldqualität, für Verkehrsberuhigung, für Stadtökologie

Grün gehört zu einem lebenswerten Umfeld. Die Heidelberger Altstadt bietet Grün, sichtbar und zugänglich in unmittelbarer Nähe an den begleitenden Hängen. Aber auch in den Altstadtgassen sind einige wenige einzelne Bäume verträglich. Und in manchen urbanen Stadtteilen, namentlich in Teilen von Bergheim, könnte die Stadt viel grüner werden. Bäume sind dafür im Öffentlichen Raum besonders geeignet. Sie brauchen sehr wenig knappe Erdgeschossfläche und lassen den Raum unter der Krone begehbar und überschaubar.

Wohnqualität, Stadtraum, Ökologie

Bäume bereichern den Blick aus der Wohnung. Sie machen die Wege im Quartier angenehm. Sie definieren und pointieren den Stadtraum, ergänzend zu Oberfläche und Randbebauung. Schließlich schaffen sie Lebensraum für Stadtf fauna und bereichern das Stadtklima durch Schatten, Kühlung und Luftverbesserung.

Makrostandort, Mikrostandort

Baum, Baumgruppe und Allee müssen im Kontext der Bebauung den Stadtraum bilden. Einfache Geometrien, Symmetrien und Fluchten sind meist vorzuziehen. Bäume gehören nicht auf Restflächen, die nach der funktionalen Aufteilung des öffentlichen Raumes übrig geblieben sind, sondern müssen bewusst zur Strukturierung entworfen werden: Zur optischen Abtrennung von Aufenthalts- und Gehflächen, zur Verlangsamung von Fahrzeugen, oder zur Ergänzung der Architektur. Die Unterkante der Krone bestimmt, ob und welche Fahrzeuge bis nahe an den Stamm heranfahren können. Aufwändiger Schutz der Rinde, Entlastung und Belüftung des Wurzelraumes, und künstliche Bewässerung sind in der Stadt unvermeidbar. Im Zweifel ist ein mühsam erkämpfter und bewahrter Baumstandort besser als kein Baum.

Umgang mit Leitungen und Verkehr

Leitungen (außer undichte Gasleitungen!) schaden den Bäumen nicht. Bäume schaden auch den Leitungen nicht (außer durch Wurzeln, die gelegentlich ausgefräst werden müssen). Nur Leitungsaustausch macht Probleme für die Bäume, dagegen empfehlen sich Überschubrohre. Kanäle liegen in Heidelberg meist ausreichend tief; sie werden wohl erst in 30 Jahren durch klei-

ne flexible Druckschläuche ersetzt. Fahrbahnbreiten und Aufstellspuren müssen gelegentlich durch die Geometrie von Alleefluchten eingeschränkt werden. Fast überall empfiehlt sich eine Kronenunterkante über 4,0m, für seltene LKW-Befahrung unter der Baumkrone. Wurzelraumabdeckungen sollten bis fast an den Stamm auch von schweren LKW mit höchstzulässigen Radlasten befahrbar sein. Denn der öffentliche Straßenraum wird von allen benötigt. Auch bei Bäumen wäre, wie bei anderen Belangen auch, eine Konfliktvermeidung durch größeren Abstand und exklusive Flächen in der Stadt wesensfremd.

Programm und Realisierung

Bäume im Öffentlichen Straßenraum sollten integraler Bestandteil jeder Reparaturmaßnahme beim Straßenbau sein, darüber hinaus könnten Sollzahlen (z.B. 200 Bäume p. a.) verpflichtend gemacht werden. Ein allgemeiner Ratsbeschluss für ein entsprechendes Programm sollte die verschiedenen zuständigen Behörden dazu legitimieren und motivieren. Ein Gestaltungsprogramm sollte für durchgehend einheitliche und abgestimmte Gestaltung in Heidelbergs urbanen Stadtteilen sorgen. Solche Programme scheinen hilfreicher als Baumschutzverordnungen, da sie auch Dynamiken, Neupflanzungen, und sinnvolle Baumfällungen im Einzelfall legitimieren.



Programm Stadt an den Fluss Plus

Neckarufer für alle urbane Stadtteile wichtigstes Freiraumpotenzial

Wenn Fluss und Ufer als Freifläche erreichbar und erlebbar werden, können Dichte und Urbanität der angrenzenden Quartiere erheblich erhöht werden. Einige Gedanken könnten die laufenden Überlegungen zum Programm „Stadt an den Fluss“ intensivieren, in Teilen modifizieren, und insbesondere auf alle Heidelberger Stadtteile in Neckarnähe ausweiten. Charakter und Maßnahmen unterscheiden sich dabei je nach Ausgangssituation, Potenzial und Zielsetzung. Immer aber stehen Hauptstraßenflächen mit Gestaltung, Belastung und Kosten in Konkurrenz zur Qualifizierung der Öffentlichen Räume als Ufer und Uferzugang. Hier sind nach den derzeitigen Planungen die Kompromisspotenziale nirgends ausreichend ausgeschöpft.

Auenlandschaft Bergheim

Beginnend in Wieblingen Süd kann eine „Bebaute Aue“ entstehen, mit einzelnen Solitärbauten in zusammenhängenden Grünflächen. Die Erschließung dieser Bauten und Flächen in Ufernähe muss weitestgehend von Straßen, Parkplätzen und Versiegelung freigehalten werden. Die Mannheimer Straße, östlich davon die Vangerowstraße bis zum Kraftwerk Wehrsteg, können renaturiert werden, mit Abschnitten als verkehrsberuhigte Bereiche und Fuß- und Radwegen. Die Verkehre können ab Kurpfalzing auf dem neuen städtischen Boulevard der umgebauten B37-Trasse, dann östlich des Kraftwerks über die Vangerowstraße geführt werden. Im Bereich der Ernst-Walz-Brücke könnten die Freiflächen entweder in der Uferebene bis an den Fluss reichen. Das Igbal-Ufer schneidet das Quartier vom Ufer ab, es könnte aufgelassen und renaturiert werden. Oder die Freifläche könnte am Brückenkopf in Brückenebene als (Teil-?) Überbauung bis ans Ufer reichen.

Altzentrum zum Neckar öffnen

Für den Bereich Altzentrum bietet sich an, die Schurmannstraße als zweispurige Verkehrsstraße vollständig hinter die Uferbebauung des Jachthafens tiefer zu legen. Dieser Tunnel hätte unterirdische PKW- und Garagenzufahrten direkt von der abgesenkten Uferstraße aus. Er hätte Wände zu den Nachbargebäuden und läge oberhalb der Wasserlinie, und wäre damit bautechnisch sehr einfach und kostengünstig. Die Freiflächen des Altzentrums können sich dann als zusammenhängende öffentliche Grünflächen

ohne Verkehrsflächen nahtlos bis an die Wasserkante fortsetzen. Das würde die Qualität und den Wert des Geländes und des gesamten Quartiers auch schon während des Klinikbetriebes erheblich erhöhen. Auch zusätzliches Baurecht im Sinne stärkerer Urbanisierung wäre weniger problematisch.

Ufertunnel und B37 für städtische Ziele

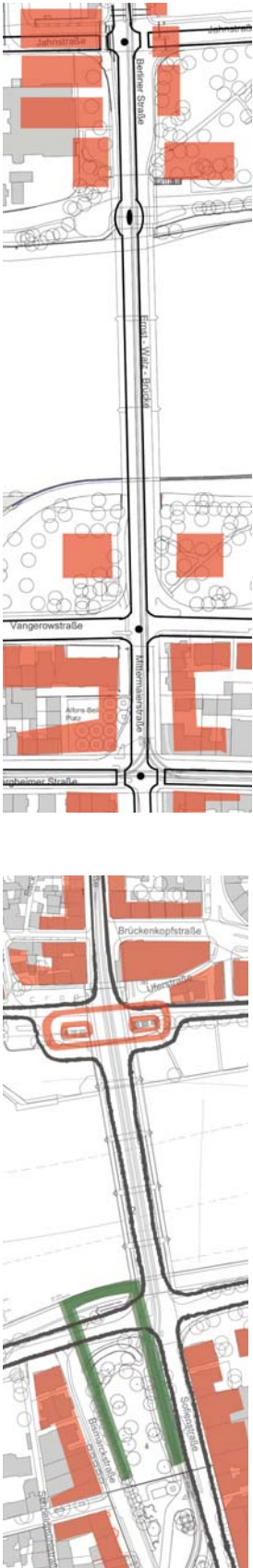
Die Entlastungswirkungen des geplanten Ufertunnels für die Altstadt lassen sich deutlich verbessern. Die Ein- und Ausfahrbauwerke sollten bescheidener dimensioniert und gestalterisch untergeordnet werden. Es ist erklärte Aufgabe des Tunnels, eine räumliche Verbindung des Ufers in die Tiefe der Altstadt zu schaffen; gerade am Bismarckplatz dürfen die Einfahrbauwerke dies nicht beeinträchtigen. Weiterhin sollten im Tunnelverlauf unterirdische Anbindungen (Zu- und Abfahrten, Tiefgaragenanbindungen, Halte- oder Lieferspuren) geschaffen werden. Diese Anbindungen würden wie bei jeder Umgehungsstraße den Tunnel für mehr altstadtbezogene Verkehre nutzbar machen und die Freiflächen oben entlasten. Nur eine wesentlich deutlichere Reduzierung der Verkehrsflächen und Verkehrsmengen im Uferbereich nützte alle Möglichkeiten für die städtischen Ziele: Gestaltung, Nutzung, Verkehrsberuhigung. Dagegen wirkte eine Erhöhung der Geschwindigkeiten und Verkehrsmengen im innerstädtischen Gesamtverlauf der B 37 grundsätzlich nicht für sondern gegen Urbanität und Öffentliche Räume.



24 *Stadt am Fluss: ein altes Konzept*

Programm Brückenköpfe

Nahtstellen und Brennpunkte für das Programm Stadt an den Fluss



Vier Brücken stellen innerhalb von Heidelbergs urbanen Stadtbereichen besondere Elemente dar: Czernybrücke und Montpellierbrücke, sowie Ernst-Walz-Brücke und Theodor-Heuss-Brücke. Trennung und Verbindung sind hier komplex verschränkt und widersprüchlich. Die Gestaltung ist sehr einseitig funktional. Das erwünschte Erlebnis-kontinuum der Netze der Öffentlichen Räume ist über unnötig lange Leerstrecken unterbrochen. Das könnte durch eine Reurbanisierung der Brückenkopfbereiche gemildert werden.

Pont Neuf? Ponte Vecchio? Goldene Brücke?

Die europäische Stadtbaugeschichte ist voller Beispiele für die städtebauliche Einbindung von Brücken in urbane Stadtteile. Bei allen finden sich eine Reihe besonderer Eigenschaften: Brückenbeginn und Brückende sind durch eine besondere Kombination von Platz und intensiver Bebauung als „Brückenkopf“ gestaltet. Die Brückenköpfe sind optisch und tatsächlich zusammengerückt: So wird der Weg über die Brücke einladend, und mehr attraktive Ziele sind gut vom anderen Ufer aus erreichbar. Brücke und Brückenköpfe sind Teile der gestalteten städtischen Raumfolgen aus urbaner Bebauung, Öffentlicher Straße und Platz. Diese Raumfolgen sind erlebbar entlang der Ufer und im Verlauf der Brücke mit allen Verkehrsmitteln, und sie laden den Fußgänger an jeder Stelle zum Aufenthalt ein. Ivo Andric hat in „Die Brücke über die Drina“ eindrucksvoll beschrieben, wie eine Brücke über Jahrhunderte die Stadtbürger bereichern kann.

Einige Gestaltungsimpulse

Wenn Urbanität und Öffentlicher Raum als Aufgabe wieder ernst genommen werden, bieten sich vielfältige Lösungen an: Nutzungen, die die Stadt besonders vorzeigen möchte, wie Museen, Hochschulbauten und anderes. Markante Architekturen, die sonst nur aufdringlich wirken würden. Aus der Stadtbaufucht in den Uferbereich herein kragende Bauteile. Frei- und Grünflächen auf Wasserniveau, auf Brückenniveau, oder ein oder mehrere Stadtgeschosse höher. Fußgängerflächen mit überraschenden Durch-, Aus-, Über- und Eingängen und -blicken. Bis hin zu einer Gondelseilbahn mit den Stationen Hauptbahnhof, Ernst-Walz-Brücke Nord, Theodor-Heuss-Brücke Nord, Karl-Theodor-Brük-

ke Nord, Schloss. Moderne Bahnen haben nur 1 Tragseil, neutral gestaltbare Gondeln, die in verkehrsarmen Zeiten parken, und die Masten können in Gebäude integriert werden. Sie wäre ein touristisches Highlight und bediente eine Hauptverkehrsbeziehung der Stadt mit etwa 6000 Personen pro Stunde, also dem Äquivalent von zwei Straßenbahns Spuren oder vier Autos-puren in Ost-West Richtung. Verkehrsleistung und Denkmalschutz sollten diese Vergleiche vertiefen

Konflikt mit Verkehr neu lösen

Die beschriebenen Brücken sind ursprünglich für diese Aufgaben nicht konzipiert. Andererseits sind die derzeitigen höhenfreien Knoten im urbanen Kontext auch in Heidelberg sonst unüblich und wesensfremd. Bei allen Brückenköpfen würde der Rückbau auf eine höhengleiche Kreuzung zweier städtischer Boulevards mit je maximal fünf Fahrspuren ausreichend Raum für Platzgestaltung, und Querungsfunktionen ermöglichen. Die Leistungsfähigkeit für Auto-, Bus- und Straßenbahnverkehr ordnete sich damit in die angrenzenden Netze ein. Im Detail wird dann an den Brückenkopfkreuzungen kein Raum für getrennte Bus- und Straßenbahns Spuren bleiben; im Brückenverlauf sind sie dagegen vertretbar und sinnvoll. So könnte in alle Richtungen abgelenkt werden, ohne daß Belastungen durch Umwege oder Umfahrten erzeugt würden. Alle Hauptstraßen ließen signalgergert Zugang zu Ufer und Brücke. Die verkehrsfreie Ebene auf Wasserniveau bedeutete attraktiven Uferbezug. Schließlich würden auch die Verkehrsteilnehmer mit Auto, Bus und Bahn in die Öffentlichkeit einbezogen, und würden den Rhythmus der Brückenköpfe im Längsverkehr erleben.

Urbanität leben, managen, weiter entwickeln

Bürger, Politiker in Stadt, Land und Bund, Banken, Grundeigentümer, Entwickler, Investoren, Verwaltung, Vereine, Firmen, Hochschulen, Kirchen,...

Die eigentlichen Garanten für die Urbanität sind die urbanen Bürger: mit ihrer Präsenz, mit ihrem Heimatgefühl, mit dem urbanen Selbstbewusstsein der „Citoyens“ und mit ihrem politisch verbrieften Stimmrecht. In Fraktionen und Ausschüssen sind urbane und suburbane Stimmen meist gemischt – und oft mit „suburbaner“ Mehrheit. Eine eigene Stimme für die Urbanität könnte auch dazu beitragen, dass mittelfristig die derzeit bestehenden vielfältigen Subventionierungen der Zersiedelung abgebaut werden.

Verwaltung stärken

Urbanes Handeln und urbaner Erfolg sind langfristig angelegt. Unsere Gesellschaftsform basiert stark auf kurzfristiger privater Konkurrenz, auch von Standorten und Bauformen. Gerade dafür sind zuverlässige Spielregeln, städtebauliche Grundsätze, Planungsrecht und Planungspolitik als Handlungsrahmen unverzichtbar. Das erfordert in hohem Masse Kontinuität, Transparenz, Berechenbarkeit, Vertrauen und Kooperation der Verwaltung. Je stärker diese ist, umso effizienter werden die privaten Akteure. Das ist keine Errungenschaft von Demokratie oder Neuzeit: Viele historische Stadtbilder zeigen, dass Grundeigentümer, Bauherren und Finanziere dann am erfolgreichsten waren, wenn der jeweilige Rahmen der Stadtplanung politisch streng gesetzt und durchgehalten wurde.

Quartiersplanungen, Gestaltungsbeiräte

Die heutigen stadtpolitischen Diskurse sind oft von kurzfristigen sektoralen oder privaten Teilinteressen oder rechtlichen Aspekten geprägt. Urbane Gebiete brauchen besonders die integrierte Sicht. Die hier beschriebenen Programme – für Boulevards und Bäume, für Wohnungen und Tiefgaragen – sollten daher in kontinuierlichen teilträumlichen Planungen ihren Niederschlag finden, z. B. für das Gebiet zwischen Wieblingen und Bergheim, das Gebiet um Straßenbahndepot und Zigarettenfabrik, u.a.. Gerade im urbanen Kontext haben sich in vielen Städten Planungs- und Gestaltungsbeiräte bewährt. Diese geben in institutionalisierten Verfahren zu allen stadtplanerischen, städtebaulichen und architektonischen Konzepten und Projekten Bewertungen ab. Angesehene, unabhängige, sonst mit der Stadt geschäftlich nicht verbundene Experten sind oft ein gutes Korrektiv

für die lokalen Akteure.

Vereine fördern, Bürgerforum stützen

Heute schon gibt es viele Vereine und Verbände, die sich lokalen Aufgaben widmen, vom Denkmalschutz über nachbarschaftliche Sozialarbeit bis hin zu völlig anderen Zwecken in nachbarschaftlicher Zusammenarbeit. Die hohe kulturelle Wertschöpfung des freiwilligen bürgerschaftlichen Engagements hat besondere Tradition und Wirksamkeit im urbanen Verbund, und sie festigt ihn in gleichem Zug. Die Stadt kann diesen Reichtum fördern: mit organisatorischen Hilfen, Räumen, Veröffentlichungsmöglichkeiten oder Subventionen. Vorgeschlagen wird ein institutionalisiertes, dauerhaft finanziertes, unabhängiges Bürgerforum. Das ersetzt nicht die Stadtpolitik, macht sie aber vielfältiger, öffentlicher, vertrauenswürdiger und erfolgreicher.

Weitere wichtige Akteure gewinnen

Weitere wichtige Akteure sind die Grundeigentümer und die Finanzinstitute, Banken und Versicherungen. Die internationalen Kapitalmarktregeln haben aus ihrer Tradition heraus bislang die besonderen Immobilienrenditen aus der europäischen Urbanität unterschätzt. Hier wird gerade umgedacht, jedenfalls solange berechnete ökonomische Forderungen wie etwa die Gleichbehandlung eingehalten werden. In Heidelberg liegen die ökonomischen Vorteile der Urbanität auf der Hand. Dies macht mittelständische und institutionelle Eigentümer sowie lokale oder regionale Geldinstitute als Financier und Grundpfandgläubiger zu konstruktiven Gesprächspartnern für Stadtplanung und Stadtpolitik. Das gilt auch für einige einzelne Grundbesitzer mit größeren Liegenschaften im Umbruch. Besonders soll dabei die Universität genannt werden: Sie verdankt ihren Ruf und ihre Attraktivität für Studierende und Wissenschaftler auch dem traditionellen urbanen Standort. Die Unikliniken stehen vor bedeutenden Umstrukturierungen, und das Neuenheimer Feld hat erhebliche urbane Entwicklungspotenziale. Die Universität als Bauherr, das Land zuständig als Grundeigentümer und für das Städtebaurecht, sowie die Stadt als Träger der Planungshoheit sollten über die Zukunft dieser sehr großen Stadt-Teile – insbesondere im Hinblick auf deutliche Defizite bei Urbanität und Öffentlichen Räumen – verstärkt diskutieren.

