

Essentials für das Werkstattverfahren

In das Begleit- und Beratungsgremium des Werkstattverfahrens möchten wir einige Essentials einbringen, die grundlegende Qualitäten und Nutzungsmöglichkeiten des zu beplanenden Geländes der Güterbahnhofsbrache zum Inhalt haben.

1. Es soll ein lebendiges Viertel entstehen, das an Stelle einer starren und einengenden Monostruktur eine vielfältige, flexible Nutzungskultur aufweist, die sowohl eine innovativ-prosperierende als auch eine sozial-integrative und nachhaltige Entwicklung des Stadtteils ermöglicht. Der benachbarte Industriestandort genießt Bestandsschutz. Andere für den Stadtteil bedeutsame Nutzungen müssen sich jedoch weiter entwickeln können. Der Blick über den Tellerand (z.B. Trient und Tübingen¹) eröffnet in diesem Zusammenhang neue Perspektiven und Lösungen. Die moderne europäische Stadt basiert auf Mischnutzung. Zukunftsfähig ist die Weiterentwicklung dieses Modells auf der Basis heutiger Lebens- und Arbeitsformen und sich abzeichnender Entwicklungen. Diese Praxis vermeidet auch Fehlinvestitionen.

Das Güterbahnhofgelände soll künftig eine Brückenfunktion für die Verbindung der beiden Stadtteilzentren Berliner Straße und Keupstraße übernehmen sowie eine Erweiterungsfunktion für die anliegenden nicht-industriellen Nutzungen. Diese sollen wegen ihrer besonderen Bedeutung für den Stadtteil auf die Fläche gebracht werden als besondere Wohnnutzung, Einzelhandels- und Gewerbenutzung sowie ggf. auch als Erweiterung des Hochschulstandorts.

2. Ein Ausbau von Nutzungsmöglichkeiten, die am lokalen Bedarf orientiert sind, ist der Motor lokaler Ökonomie, die als Entwicklungspotenzial ebenso nutzbar gemacht werden muss wie das Gelände selbst. Versorgungsmängel bestehen insbesondere im Bereich preisgünstiger Wohnungen, beim Angebot an Arbeitsplätzen, Geschäften und sonstiger Versorgungsinfrastruktur. Der Bedarf an preisgünstigem Wohnraum verstärkt sich durch den Zuzug sowohl von Studierenden als auch von Einwanderern und Flüchtlingen. Darüber hinaus zählt die Unterbringung der alternden Bevölkerung mit und ohne Zuwanderungsgeschichte in senioren- und behindertengerechten Wohnungen unter Einbeziehung ambulanter Betreuungskonzepte zu den dringend zu lösenden Aufgaben.

Die sozial-integrative Entwicklung der Fläche durch Berücksichtigung der Interessen und Entfaltungsmöglichkeiten der anliegenden Stadtteilbevölkerung aller Altersgruppen, Ethnien, Wirtschafts- und Soziallagen (wie Studierende, Beschäftigte, Erwerbslose, Familien, Geschäftsleute, Freiberufler, Kleingewerbetreibende etc.) ist im ehemaligen Sanierungsgebiet und verestigten Programmgebiet „Soziale Stadt / Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf“ eine fortdauernde Zielvorgabe.

Dies gilt im besonderen Maße für die ethnische Ökonomie, z.B. in Form des Internationalen Wohn- und Geschäftshauses, die an den dafür in Frage kommenden Standorten (z.B. Schanzenstraße, Keupstraße oder an der Verlängerung der Von-Sparr-Straße) berücksichtigt werden soll (bei Anpassung an die Vorgaben des Einzelhandelskonzeptes und in gemeinwesenorientierter Abstimmung mit den Geschäftsleuten der benachbarten Geschäftsstraßen).

3. Eine Nutzungsmischung wurde bisher unter Berufung auf den Schallschutz kaum in Betracht gezogen. Jedoch kann der Schallschutz im Städtebau auf vielfache Weise (passiv+aktiv) erfüllt und auch rechtskonform umgesetzt werden ohne Gefährdung bestehender gewerblicher Nutzung.

Eine Bebauung der Schanzenstraße ermöglicht eine lärmgeschützte Wohnbebauung in deren „Lärmschatten“, die in jedem Fall an der Markgrafenstraße und an der Keupstraße möglich

¹ Renzo Piano hat in Trient vorgemacht wie man in vergleichbarer Lage mit einer modernen Gebäudetypologie eine Stadt zum Silicon Valley in Nord-Italien mitten in der Krise macht. Das Beispiel Tübingen zeigt, dass Städtebau darüber hinaus auch die Grundlage nachhaltiger sozialen Strukturen bilden kann. (Nähere Informationen hierzu auf unserer Homepage)

ist.² Eine begleitende Randbebauung an der Markgrafenstraße hat Süd-Ostlage und ist idealer Standort für mehrgeschossigen Wohnungsbau mit Ladengeschossen im Erdgeschoss. Dahinter kann ein durchgrünter Stadtteil mit nutzbaren Freiflächen entstehen. Aber selbst an der Schanzenstraße ist Wohnen und Arbeiten (New Loft) als nachhaltiges Immobilienangebot denkbar und verspricht in Ergänzung zum gegenüber liegenden geballten Medien- und Kulturangebot eine zukunftsfähigere Entwicklung als die konventionelle Bürohaustypologie (vgl. Beos Gutachten zum Standort Mülheim).

4. Nutzungen wie etwa die Geschäfts- und Einzelhandelsstruktur, die Wohnbebauung sowie auch der Hochschul- und Medienbereich sollen wechselseitig zugänglich gemacht werden. Dies setzt eine Begeh- und teilweise auch Befahrbarkeit des Geländes voraus. Die Entwicklung der Brache soll künftig Querungen zwischen der Schanzenstraße und der Markgrafenstraße ermöglichen, etwa durch Verlängerungen von Seitenstraßen wie z.B. der Von-Sparrstraße sowie zusätzlich durch Fuß- und Radwege.

Die ökonomische, kulturelle, soziale und geographische Brückenfunktion des Geländes bedarf auch der Neuausrichtung städtischer Umgebungsplanung. Eine Stadtbahntrasse ist nicht als anbaufreie Insellösung tauglich. Der Schienenverkehr gehört als Straßenbahn auf die Straße, um eine verbindende, durchlässige und nicht trennende Infrastruktur zu schaffen. Zukunftsfähiger Städtebau muss nachhaltige Strukturen anlegen. Auch in diesem Fall kann der Blick über den Tellerrand (etwa nach Freiburg³) beim Umdenken behilflich sein. In diesem Kontext sind auch größere Freiflächen als Abstandsräume zur Stadtbahntrasse kontraproduktiv und überflüssig. Die Markgrafenstraße muss als urbane Achse in dieser zentralen Lage von Mülheim Nord zu einer passierbaren, multifunktionalen Straße entwickelt werden.

Auch ist die Einbeziehung in ein Gesamtverkehrskonzept erforderlich, das beispielsweise eine Erhöhung der Taktzahl der Linie 4 sowie einen zusätzlichen S-Bahn Haltepunkt im nördlichen Bereich der Berliner Straße beinhaltet.

Neben den inhaltlichen Anforderungen und Qualitäten ist uns die Transparenz und Offenheit des Werkstattverfahrens selbst ein dringendes Anliegen. Die Entwicklung eines seit Jahrzehnten brachliegenden Areals inmitten eines verdichteten urbanen Raumes, der durch vielerlei Umbruchprozesse gekennzeichnet ist, braucht einen zivilgesellschaftlichen Diskurs und Aufbruch. Eine Verständigung über die zukünftige Entwicklung des Gemeinwesens ist erforderlich, damit nicht die kreativen und innovativen Potenziale gegen die unter Versorgungsmängeln leidenden AnwohnerInnen ausgespielt werden. Sozialer Friede braucht Perspektiven und Teilhabechancen sowie Entwicklungen, mit denen alle Beteiligten leben können; einen Interessensausgleich, für dessen Zustandekommen Politik und Verwaltung mitverantwortlich sind. Deshalb sind die Beteiligungsmöglichkeiten der Öffentlichkeit so ungeheuer wichtig. Darüber hinaus ist die Offenheit in der Kommunikation der Arbeitsergebnisse und Protokolle geboten, damit die Berücksichtigung wichtiger Interessen wahrgenommen und sichtbar wird.

Weitere Ausführungen zu unserem städtebaulichen Ansatz und unseren Vorbildern haben wir unter <http://www.gueterbahnhof-muelheim.de/unser-konzept/> zusammengestellt.

² Als zusätzliche Rechtssicherheit für potenzielle Lärmemittenten können -sofern die gesetzlichen Richtwerte nicht überschritten werden- ggf. sowohl die notarielle Eintragung einer Baulast dienen als auch gesellschaftsrechtliche Konstrukte wie z.B. Festlegungen in einer Genossenschaftssatzung.

³ Die Stadt Freiburg hat z.B. in dem viel periphereren neuen Stadtteil Vauban vorgemacht, wie eine neue Straßenbahn in der Hauptachse eines neuen Stadtteils unter Beachtung der Sicherheitsvorbehalte des Verkehrsträgers geplant werden kann.