

LEG-Preis 2004

Klasse statt Masse



Qualifizierung von Stadtquartieren

Die Landesentwicklungsgesellschaften sind Immobilienentwicklungs- und Baumanagement-Unternehmen mit Beständen von Wohn- und gewerblichen Immobilien. Sie sind Partner und Dienstleister rund um die Immobilie.

Landesentwicklungsgesellschaften helfen durch privatwirtschaftliches Handeln, die Ziele der Länder auf den Gebieten der Struktur-, der Städtebau- und der Wohnungspolitik zu verwirklichen. Dabei erhalten sie – teilweise seit acht Jahrzehnten – Aufträge vom jeweiligen Bundesland, von Städten und Gemeinden, von Wohnungsunternehmen, von Unternehmen der Wirtschaft oder auch von Einzelpersonen. Seit 30 Jahren fördern die LEGen mit der Verleihung des Nachwuchspreises „LEG-Preis“ (früher Heinrich-Vormbrock-Förderung) Studentinnen und Studenten sowie junge Berufstätige (Höchstalter 35 Jahre). Die Einzelpersonen oder Gruppen haben mit einer herausragenden Leistung ein bestimmtes, von den LEGen ausgeschriebenes Thema bearbeitet.

Die Preissumme von 15.000 € kann je nach Ergebnis auch auf mehrere Teilnehmerinnen und Teilnehmer bzw. Arbeitsgruppen verteilt werden. Ein Rechtsanspruch auf Förderung besteht nicht.

Die Arbeiten der Geförderten und besondere Arbeiten anderer Teilnehmer des Wettbewerbs werden veröffentlicht.

2004 wird der LEG-Preis in Zusammenarbeit mit der Deutschen Stiftung Denkmalschutz durchgeführt.

Der Ausschreibungsfolder liegt ab Mitte September auch unter www.bvleg.de vor.

Ausgangslage

Lebendige Städte sind in der ihnen jeweils eigenen Dynamik über die Jahrhunderte hinweg immer wieder umgebaut und erweitert worden. So gesehen ist ein Stadtumbauprozess nichts Neues. Die Schrumpfung der Städte, nicht als Folge von Kriegen oder Epidemien, sondern aufgrund demographischer Entwicklung, veränderter Lebensgewohnheiten und ökonomisch bedingter Migrationswellen, ist allerdings eine neue Erscheinung. Problematisch wird es, wenn die Eigendynamik einer Stadt sich reduziert und kein Umbau mehr sondern Abbau stattfindet, wenn notwendige Stadtrepaturen nicht mehr durchgeführt werden und Quartiere mit leeren Wohnungen, Häusern, Geschäften, Gewerbeflächen und gefährdeter Bausubstanz zurückbleiben. Das Signal, das von solchen – heruntergekommenen – Quartieren ausgeht lautet: „Diese Einrichtungen sind uns nichts wert“. Das ist eine Botschaft, die an die Fundamente unserer demokratischen Ordnung rührt (siehe Rede des Bundespräsidenten Johannes Rau beim Festakte zum 1. Konvent der Baukultur am 4. April 2003 in Bonn).

Weil Wachstum in unserer Gesellschaft ein sehr positiv besetzter Begriff ist, ist es nicht einfach, auch in Schrumpfungprozessen eine Chance zu sehen. Schrumpfung als Zukunftschance ist dagegen ein Signal, mit den Grenzen des Wachstums und einer rückläufigen Bevölkerungsentwicklung offensiv umzugehen. Klasse statt Masse soll demonstrieren, dass die mit Bevölkerungsrückgang und Leerständen verbundene Entwicklung als urbaner Gestaltungsspielraum begriffen werden kann. Selbst in den Ballungsräumen, in denen die Zahl der Haushalte noch wächst, ist die Qualifizierung von Quartieren das Gebot der Stunde im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklungs- und Wohnungspolitik.

Qualifizierung von Innenstadtquartieren ist fast immer auch eine Frage der Auseinandersetzung mit dem baugeschichtlichen Erbe. Dem städtebaulichen Denkmalschutz kommt hierbei also eine besondere Bedeutung zu. Um „Klasse“ hervorbringen zu können, also eine Baukultur auf Höhe der Zeit, ist es auch erforderlich, die Geschichte des Ortes und die noch sichtbaren Zeugnisse angemessen zu berücksichtigen. „Geschichtsbewusstsein ist eine unverzichtbare Voraussetzung dafür, dass Baukultur entstehen kann.“ (Johannes Rau, a.a.O.)

Für den LEG-Preis 2004 ist es deshalb eine besondere Herausforderung, die denkmalpflegerischen Aspekte der jeweiligen Aufgabenstellung in den Blick zu nehmen. Er wird daher in Zusammenarbeit mit der Deutschen Stiftung Denkmalschutz durchgeführt.

– Klasse statt Masse ist gefordert –

Beim Thema „Qualifizierung von Quartieren in der Stadt“ erwarten wir von den Teilnehmern des Förderpreises kreative Gedanken, Ideen, Vorschläge, Konzepte, die sich abheben von der Vielzahl von Entwurfsbeispielen, die im Rahmen des Stadtumbaus Ost und West bisher zu sehen sind. Wir erwarten insofern eine besondere „Klasse“ von Beiträgen, die damit unserem Thema „Klasse statt Masse“ gerecht werden.

Thema und Aufgabe

Die Aufgabe besteht darin, Ideen und Vorschläge für einen der drei folgenden Standorte zu entwickeln:

- **Mainz** Zoll- und Binnenhafen Mainz
- **Schmalkalden** Zukunftsfähiges Wohnen in der historischen Altstadt
- **Schwerin** Die Wasserkante und ihre Verknüpfung zur historischen Altstadt

In allen drei Fällen handelt es sich darum, die besonderen Chancen und Risiken der Standorte für den Stadtumbau zu entdecken und diese Standorte für Wohnen und Arbeiten wieder attraktiv zu machen. Erwartet werden zukunftsweisende und –sichernde, unter Umständen auch quergedachte, unkonventionelle Ideen zur Nutzung und Gestaltung der vorgegebenen Standorte.

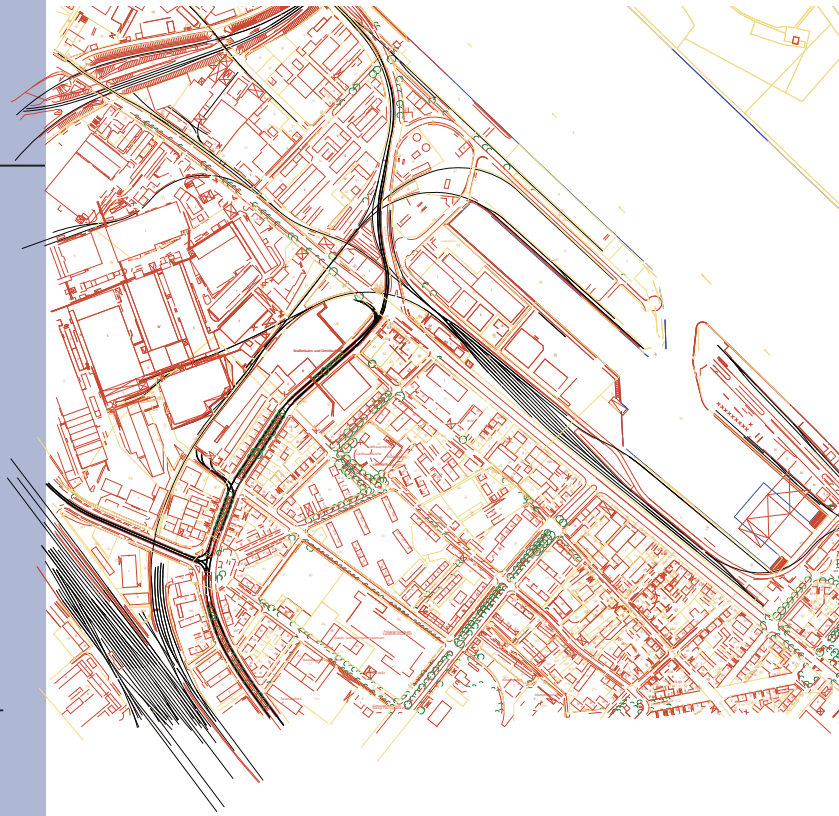
Der LEG-Preis 2004 ist in die Initiative Architektur und Baukultur des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und seiner Partner eingebunden. Er wurde in den Kreis der Preise für den „Konvent der Preisträger“ der Initiative Architektur und Baukultur aufgenommen. Damit ist er ein Baustein, der zur Verbesserung der Baukultur in Deutschland beiträgt.

■ ■ ■ ■
Initiative ■ ■ ■ ■
Architektur ■ ■ ■ ■
und Baukultur ■ ■ ■ ■

Zoll- und Binnenhafen Mainz

1. Ausgangssituation

Das Stadtplanungsamt Mainz hat im April 2003 einen „Masterplan zur Neustrukturierung des Zoll- und Binnenhafens/Industriehafens“ veröffentlicht. Der Mainzer Zoll- und Binnenhafen war seit Anfang der 90er Jahre Gegenstand zahlreicher Untersuchungen und Gutachten. Das hafenwirtschaftliche Gutachten von 2001 mit dem Titel „Die wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten des Mainzer Zoll- und Binnenhafens“ bestätigt die wirtschaftliche Bedeutung des Mainzer Zoll- und Binnenhafens für Mainz. Der Containerumschlag im Zoll- und Binnenhafen gehört zu den leistungsfähigsten in Deutschland. Der Zoll- und Binnenhafen sowie der nordwestlich anschließende Industriehafen sind Ausgangspunkte für eine erfolgreiche Ansiedlung zahlreicher Industriebetriebe gewesen. Auto-, Schienen- und Schiffsverkehrsverkehr sind auf engstem Raum miteinander verknüpft. Ein alternativer, ähnlich leistungsfähiger Standort in der Region Mainz/Wiesbaden ist für die Transportlogistik momentan nicht erkennbar. Der Masterplan stellt den engen planerischen Zusammenhang von Zoll- und Industriehafen dar: Eine Verlagerung und ein künftiger Ausbau des Containerhafens in das Areal des Industriehafens würden vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten für den Zoll- und Binnenhafen eröffnen. Die weitläufigen Gewerbeflächen des Industriehafens könnten wesentlich platzsparender genutzt werden, sodass ein neuer, noch leistungsfähigerer Containerterminal entstehen würde. Somit stünden auch entsprechende Flächenreserven für eine künftige Erweiterung des Containerterminals zur Verfügung. Zudem lässt sich der heutige Containerhafen nicht weiter in südlicher Richtung erweitern, da weitere Schallemissionen in Richtung Neustadt nicht tragbar wären. Gemäß Masterplan sollte das Straßensystem mit neuen Knotenpunkten geplant werden, um den Verkehr auf der Rheinallee zu entlasten. Die Verlegung



des Containerterminals und die neue Verkehrsplanung des Masterplanes sind die grundlegenden Voraussetzungen für die Neuentwicklung des Zoll- und Binnenhafens und Ausgangspunkt des LEG Wettbewerbs.

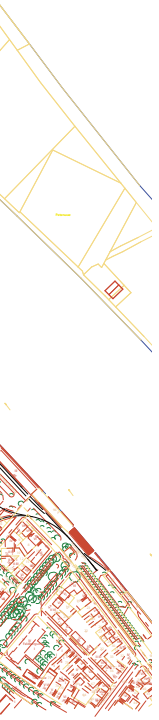
2. Historische Entwicklung

Mainz, die Landeshauptstadt von Rheinland-Pfalz, liegt im Schnittpunkt wichtiger Nord-Süd und Ost-West Verkehrsachsen. Sie wurde vor mehr als 2000 Jahren von den Römern gegründet, von der römisch-katholischen Kirche als Sitz des Erzbistums erkoren und stieg durch ZDF und – posthum – Gutenberg zur „Medienstadt“ auf. Als drittgrößte Stadt im polyzentralen Rhein-Main-Gebiet verspricht die Landeshauptstadt Mainz eine zukunftsorientierte Entwicklung. Dem Rheinuferbereich kam von römischer Zeit an eine merkantile, militärische, administrative und kulturelle Bedeutung zu. Die Römer bauten die ersten beiden Hafenanlagen in Mainz.

Nach dem Verfall des römischen Reiches gelangte Mainz unter fränkischer Herrschaft zu neuem Aufstieg. Mainz wurde um die erste Jahrtausendwende mit dem Ausbau der Kaianlage zu einem überaus bedeutsamen Handelsplatz.

Mit der Stiftsfehde im Jahre 1462 verlor Mainz seine Stadtfreiheit und dadurch seinen Wohlstand. Erst im 16. Jahrhundert erholte sich Mainz vom Exodus der Kaufleute und Handwerker. Schifffahrt und Handel begannen wieder aufzublühen, nachdem die Zunftordnung wiederhergestellt war. Mainz wandte sich zu Zeiten der Renaissance und des Barocks mit neuen Pracht- und Prunkbauten dem Wasser zu. Zollhaus, Deutschordenshaus, Reichskanzlei, kurfürstliches Schloss und das Lustschloss „Favorite“ ließen





ein neues Stadtbild mit völlig neuer Ufersilhouette entstehen. Im 18. Jahrhundert wurde der städtische Winterhafen angelegt.

Bis Mitte des 19. Jahrhunderts litt Mainz unter einer wechselvollen Geschichte der Zollrechte. Erst als 1860 die Rheinanliegerstaaten beschlossen, den Rhein zu einer europäischen Wasserstraße auszubauen, wurde das Zollhafengelände konsequent als bedeutungsvoller Industrie- und Handelshafen ausgebaut.

Mit Eduard Kreyßig wirkte in Mainz ein berühmter Stadtbaumeister, der das gesamte Areal stadtplanerisch neu organisierte. Es entstanden die benachbarte Neustadt, die Häfen im Norden und Süden und eine durchgehende öffentliche Uferpromenade mit mehrreihigen Alleebäumen.

Mit der Entwicklung des Schienenverkehrs gewann das Stadtgebiet die Chance für den Ausbau eines zentralen Handels- und Umschlagplatzes. 1887 wurde der neue Zoll- und Binnenhafen nach überaus aufwendigen Flussverlegungen eingeweiht. Der Zoll- und Binnenhafen hatte 12 ha Wasser und 15 ha Landfläche und galt als einer der modernsten seiner Art. Er ist geprägt vom Containerumschlagplatz sowie zahlreichen Speditionen und Lagerflächen. Nach dem Bau der Kaiserbrücke als Eisenbahnverbindung ist der Hafen seit 1895 auch an den Mainzer Hauptbahnhof angeschlossen. 1945 zerstörte ein Luftangriff der Alliierten die Anlage des Zoll- und Binnenhafens fast vollständig. Der Wiederaufbau begann kurz nach dem Krieg.

Der benachbarte Industriehafen wurde erst nach dem Krieg zu einem modernen Hafen ausgebaut. Dort siedelten sich international bedeutende Firmen und ein Kraftwerk als Großbetriebe an.

3. Aufgabenstellung

Die zentrale Wettbewerbsaufgabe besteht darin, den Masterplan der Stadt Mainz im Bereich des Zoll- und Binnenhafens weiterzuentwickeln und in der nächsten Planungsstufe zu vertiefen. Das engere Wettbewerbsgebiet liegt zwischen Kaiserbrücke, Rheinallee und der Straße „Am Zollhafen“.

Der Zoll- und Binnenhafen ist ein hochinteressantes städtisches Entwicklungsgebiet, um „Altstadt und

Vorstadt, Wasser und Land, Gründerzeit und Neuzeit, Wohnen und Arbeiten, Kultur und Subkultur“ zu einem neuen Stadterlebnis miteinander zu verbinden. Die vielfältigen Entwicklungspotenziale des Hafengeländes sollen in einem tragfähigen städtebaulichen Entwurf herausgearbeitet werden.

Besonderes Augenmerk gilt dabei der Verbindung des neuen Quartiers mit seinen unterschiedlichen Randbereichen: dem Fluss, dem nordwestlich anschließenden Industriehafen und mit dem benachbarten Gründerzeitviertel der Mainzer „Neustadt“.

Planungsziele

- Es ist ein Phasenplan für Bauabschnitte vor dem Hintergrund eines „industriellen Rückzugs-szenarios“ zu entwickeln.
- Ein Erschließungskonzept ist für den inneren Planungsbereich darzustellen. Dabei ist das übergeordnete Verkehrskonzept des Masterplanes zugrunde zu legen.
- Es ist ein übergeordnetes Freiraumkonzept – für das Gebiet zu entwickeln. Unter Einbeziehung der vorgelagerten Flussinsel „Petersaue“ ergeben sich zusätzliche Erweiterungsmöglichkeiten.
- Ein Gestaltungsvorschlag für die neu entstehende Uferpromenade ist zu erarbeiten. Die Anschlüsse stadtein- und stadtauswärts sind zu lösen.
- Es werden Vorschläge zur Integration und Nachnutzung schützenswerter Industriedenkmale erwartet. Die architektonische Gestaltung soll den spezifischen Kontext zwischen Industrie, Gründerzeitbebauung und Flusspromenade widerspiegeln.
- Es sollen beispielhafte Hochbautypologien auf Basis „städtebaulicher Bausteine“ entwickelt werden.
- Aussagen zur wirtschaftlichen Realisierbarkeit der Städtebaumaßnahmen sind zu formulieren.



Zukunftsfähiges Wohnen in der historischen Altstadt



Die Stadt Schmalkalden liegt im Bundesland Thüringen im Landkreis Schmalkalden-Meiningen am Südwesthang des Thüringer Waldes etwa 9 km vom Rennsteig entfernt.

Ihre Gründung erfolgte im Tal des Zusammenflusses von Stille und Schmalkalde. 874 fand Schmalkalden erstmals urkundlich als „villa smalacalta“ Erwähnung. Die Bebauung der denkmalgeschützten mittelalterlichen Altstadt besteht überwiegend aus Fachwerkhäusern des 16. bis 18. Jahrhunderts.

Mit den beiden markanten Türmen prägt die spätgotische Hallenkirche St. Georg die Stadtsilhouette. Schloss Wilhelmsburg, eine fast vollständig erhaltene Schlossanlage der Renaissance, überragt im Osten die Altstadt.

Martin Luthers „Schmalkaldische Artikel“ von 1537 machten die Stadt weit über die Grenzen Deutschlands hinaus bekannt.

Die „Schmalkalder Artikel“, gemeint waren Werkzeuge und Kleiseisenwaren, bestimmen bereits seit dem Mittelalter die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt. Trotz des Zusammenbruchs großer Industriebetriebe ist Schmalkalden heute wieder ein wichtiges Zentrum der Produktion von Erzeugnissen der Metallverarbeitung mit dem Schwerpunkt Werkzeugbau.

Eine herausragende Rolle bei der Stärkung der Wirtschaftskraft Schmalkaldens spielt der Tourismus, der auch auf eine ausreichende Bettenkapazität (500) zurückgreifen kann.

Schmalkalden ist Standort einer Fachhochschule, die große Bedeutung für die Innovationskraft und Vitalität der Stadt besitzt. Die FH besitzt direkt am Neumarkt Grundstücke mit Bebauungen, die einer intensiveren Nutzung harren.

Seit 1976 steht der Altstadtkern Schmalkaldens auf der zentralen Denkmalliste der DDR. Trotzdem gab man im Zuge des baupolitisch einseitig auf den industriellen Großplattenbau ausgerichteten Wohnungsbauprogramms weite Teile der historischen Altstadt dem Verfall preis. So brach man auch in Schmalkalden, wie in vielen anderen Städten der DDR, historisch gewachsene Stadtquartiere ab, um Neubauten in modifizierter Plattenbauweise zu errichten. Mit dem Beschluss des Stadtrates zur Durchführung vorbereitender Untersuchungen im Dezember 1990 begann eine neue Phase der Stadtsanierung, die im Gegensatz zum bisher praktizierten Flächenabriss die behutsame Stadterneuerung mit vorrangigem Erhalt der historischen Bausubstanz zum Ziel hat. Im Ergebnis der Bestandsanalyse fand die Schmalkalder Altstadt 1991 Aufnahme in das Bund-Länder-Programm für städtebaulichen Denkmalschutz.

Jedoch ist im Stadtbild erkennbar, dass die Stadterneuerung bisher vor allem in den wirtschaftlich starken Altstadtbereichen um den Altmarkt, den Lutherplatz und zum Teil auch in der Weidebrunner Gasse ge Griffen hat.

Abseits dieser Hauptgeschäftsachse besteht, wie zum Beispiel im Wettbewerbsgebiet „Schmiedhof“ weiterhin Sanierungsbedarf.

Schmalkalden hat gegenwärtig rund 18.300 Einwohner. Davon leben 2.700 im Sanierungsgebiet.

Die Gesamtzahl der Wohnungen beträgt in der Stadt 8.866, im Sanierungsgebiet 1.477. Vom kompletten Leerstand sind 762 Gebäude betroffen, 299 davon befinden sich wiederum im Sanierungsgebiet.

1. Wettbewerbsgebiet „Schmiedhof“

Das Wettbewerbsgebiet „Schmiedhof“ ist ein 6,2 ha großer Teilbereich des insgesamt 55 ha großen Sanierungsgebietes Altstadt Schmalkalden.

Es ist darüber hinaus Bestandteil des Denkmalensembles und des Erhaltungssatzungsgebietes.

Im Norden der Altstadt gelegen, stellt das Planungsgebiet einen wesentlichen Teil der nach 1203 entstandenen Neustadt dar.

Freistehende Fragmente, aber auch überbaute Abschnitte der inneren und äußeren Stadtmauer verlaufen von Süden nach Nordosten durch das Gebiet. Neumarkt und Weidebrunner Gasse stellen mit ihren Geschäften, Gaststätten und Hotels eine historisch gewachsene Fortsetzung des Geschäftszentrums der Altstadt dar.

Historisch bedeutende Grundstücke und Gebäude wie der Hessenhof, das Stengelsche Haus mit Garten auf dem Gelände des ehemaligen Augustinerklosters und das zu den ältesten Fachwerkhäusern zählende Wohngebäude Weidebrunner Gasse 13 (1369) prägen das Wettbewerbsgebiet Schmiedhof.



Das Ensemble Neumarkt und der Einmündungsbereich Mönchgasse in den Straßenzug Schmiedhof sind besonders herausragende und erhaltenswerte städtebauliche Räume. Jedoch beeinträchtigen größere Baulücken am Schmiedhof und in der Hölzergasse sowie eine Vielzahl sanierungsbedürftiger Fachwerkhäuser das Stadtbild.

Baulücken bieten andererseits Entwicklungschancen sowohl für das Wohnen als auch für Nutzungsanforderungen, die sich gegenwärtig nicht erfüllen lassen. Hierzu gehören der Stellplatzbedarf insbesondere für die Bewohner und die im Gebiet Beschäftigten ebenso wie die Notwendigkeit zur Schaffung von Freiraumangeboten.

Die Neuordnung des Verkehrssystems ist dringend erforderlich, um die Wohn- und Lebensqualität für die Bewohner der dicht bebauten Quartiere zu verbessern und gleichzeitig günstigere Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer in den Hauptgeschäftsbereichen zu schaffen.

2. Wettbewerbsaufgabe

Das Wettbewerbsgebiet „Schmiedhof“ ist städtebaulich so aufzuwerten, dass es als Bestandteil der historischen Altstadt mit ihrer hohen Nutzungsintensität von Wohnen und Gewerbe sowie als touristischer Anziehungspunkt zur Geltung kommt.

Im Bereich des Neumarktes ist das von der Auer Gasse im Süden der Altstadt über Altmarkt, Steingasse, Lutherplatz und Weidebrunner Gasse im Norden historisch gewachsene Geschäftszentrum weiterzuentwickeln.

Die Flächen zwischen den in Fragmenten noch erhaltenen Stadtmauern zwischen Schmiedhof und Steiner Wiese bieten sich als Fortführung des bereits im Ansatz vorhandenen Stadtmauergrünzuges an der Pfaffenwiese an.

Sie sollen für Touristen interessant gestaltet, aber auch zur Verbesserung der Bedingungen für Bewohner an der Steinernen Wiese genutzt werden. Zum Umgang mit den stadtbildstörenden Gebäuden des Heizhauses im Westen der Steinernen Wiese sind Vorschläge zu erarbeiten.

Die wirtschaftliche Stärkung des Geschäftsbereiches Neumarkt/Weidebrunner Gasse ist insbesondere durch eine Neuorganisation des Verkehrssystems, Schaffung eines Pkw-Stellplatzangebotes für Bewohner und Besucher der Stadt sowie eine entscheidende Verbesserung der städtebaulich-räumlichen Qualität in der angrenzenden desolat wirkenden Hölzergasse und im nördlichen und südlichen Abschnitt des Schmiedhofes zu erreichen.

Die ungeordnete Hofsituation zwischen Reiherstor und Schmalkalde ist städtebaulich und mit Mitteln der Freiraumgestaltung aufzuwerten.

Besondere Beachtung ist der künftigen Nutzung des Hessenhofes mit seinen Freiflächen zu schenken.

Die Grünflächen beiderseits der Mönchgasse sind Bestandteile der Einzeldenkmale Hessenhof und Stengelsches Haus. Hier befand sich bis zur Säkularisierung im 16. Jahrhundert das Augustinerkloster.



Der Wettbewerbsentwurf soll unter Berücksichtigung des hohen Geschichts- und Denkmalwertes der Stadt Schmalkalden folgendes beinhalten:

- Nutzungskonzept mit Aussagen zum Hessenhof und zum gegenwärtig von der Polizeiinspektion genutzten Gelände einschließlich der Gebäude
- Erschließungskonzept mit Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Geschäftsbereich Weidebrunner Gasse und Vorschläge zur Verbesserung der Pkw-Stellplatzsituation besonders für die Anwohner
- städtebauliches Konzept mit Vorschlägen zur Neubebauung von Baulücken und Brachflächen sowie zur Gestaltung der Flächen zwischen den ehemaligen Stadtmauern
- Maßnahmenkonzept zur stufenweisen Umsetzung der städtebaulichen Aufwertung des Gebietes.

Die „Wasserkante und ihre Verknüpfung zur historischen Innenstadt“

Ausgangssituation

Schwerin, die Landeshauptstadt von Mecklenburg-Vorpommern, ist mit knapp unter 100.000 Einwohnern die kleinste, aber eine der attraktivsten Landeshauptstädte Deutschlands. Schwerin liegt in Westmecklenburg, ca. 100 km von Hamburg und 200 km von Berlin entfernt. Die Landeshauptstadt hat sich aus der Residenzstadt des Herzogtums Mecklenburg entwickelt und war seit je her ein klassischer Verwaltungsstandort. Mit kurzen Unterbrechungen war Schwerin die Residenz der Herzöge und Großherzöge von Mecklenburg, danach Hauptstadt des Landes Mecklenburg und zu „DDR-Zeiten“ Bezirksstadt.

Das besondere Potenzial Schwerins liegt in der reizvollen Kombination zwischen Naturraum (Schweriner See und weitere acht Seen im Stadtgebiet) und der historischen Bausubstanz. Die Landeshauptstadt Schwerin ist seit 1991 intensiv in der erhaltenden Stadterneuerung engagiert, so u. a. im Bund-Länder-Programm zum städtebaulichen Denkmalschutz. Mehrere Auszeichnungen haben die qualitätsvolle Arbeit gewürdigt, unter anderem im Rahmen des von der Deutschen Stiftung Denkmalschutz ausgelobten Wettbewerbs „Leben in historischen Innenstädten – Zukunft für urbane Zentren und Räume“. Das Ergebnis ist eine in großen Teilen wieder hergestellte historische Altstadt mit äußerst wenig Verlusten in der vorhandenen Bausubstanz.

Wie zahlreiche Städte in den neuen Ländern ist auch die Landeshauptstadt Schwerin von der demografi-

schen Entwicklung und der wirtschaftlichen Situation betroffen. Der Abwanderungsprozess, der sich in Schwerin vor allem in die Randbereiche der umgebenden Landkreise vollzogen hat, hat die Einwohnerzahl erheblich sinken lassen. Die derzeitigen und zukünftigen Bevölkerungsverluste sind vor allem auf die demografische Entwicklung in Mecklenburg-Vorpommern zurückzuführen. Die wirtschaftliche Situation führt zu einer verhaltenen Investitionsbereitschaft von privater und öffentlicher Seite in Schwerin und der Region. Somit konnte das neben der erhaltenen Stadterneuerung zweite wichtige Thema der Stadtentwicklung noch nicht erfolgreich umgesetzt werden, die Stadt an das „Wasser“ weiterzubauen bzw. zu öffnen. Die Landeshauptstadt Schwerin wird 2009 die Bundesgartenschau ausrichten. Im Rahmen der aktuellen Projektvorbereitung wird vor allem der Bereich der innerstädtischen „Wasserkante“ Bedeutung haben.

Die Landeshauptstadt Schwerin ist für die Erarbeitung ihres Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes im Rahmen des Bundeswettbewerbes Stadtumbau Ost ausgezeichnet worden. Die Leerstandssituation ist in Schwerin problematisch. Ein wesentlicher Aspekt zur Stabilisierung der Situation ist neben notwendigen Rückbaumaßnahmen vor allem die Fortsetzung der Revitalisierung des Wohn-, Kultur- und Freizeitstandortes Innenstadt. Die Qualität der naturräumlichen Situation und der historischen Ensembles sollen als wesentliche Potenziale die Grundlage für die weitere Entwicklung Schwerins bilden. Erhebliche Bedeutung für die wirtschaftliche Wertschöpfung hat neben dem Verwaltungssitz und der Funktion als Landeshauptstadt der Tourismus. Stadtumbau in Schwerin heißt deshalb neben Leerstands-beseitigung durch Abbruch und Rückbau auch die Verknüpfung der historischen Altstadterneuerung mit touristischen Zielsetzungen, um den Quartieren neue Qualität zu verleihen.



Grundlagen dieser städtebaulichen Entwicklung sind:

- das städtebauliche Leitbild Schwerins
- die BUGA-Konzeption 2009
- das touristische Leitbild Schwerins
- eine Reihe von Workshops, Standortuntersuchungen und Wettbewerben.



Lage Wettbewerbsgebiet und Aufgabenstellung

1. Waisenhausgräten in der Werdervorstadt

Die „Waisenhausgräten“ sind durch die Lagegunst, Nähe zur Altstadt und direkte Uferlage am Schweriner See, eine der „Schlüsselflächen“ für die Weiterentwicklung Schwerins an das Wasser. Durch die privilegierte Lage ist die Diskussion zur Bebauung der Fläche nicht nur planerisch, sondern auch politisch intensiv geführt worden. Bei der Fläche handelt es sich um eine 8,6 ha große Kleingartenfläche, die der Bebauung zugeführt werden soll. Neben dieser Fläche steht auch die Polizeifläche des Landes (ca. 2,5 ha) zur Bebauung zur Verfügung. Die seit 1992 bis 2000 erfolgten Planungen mit vorwiegender Wohnbebauung wurden mittlerweile aufgegeben. Das städtebauliche Grundbild einer Promenade – Weiterführung der Schlosspromenade – und einer vorgelagerten Insel ist aber weiterhin definiert.

Aufbauend auf diesem städtebaulichen Grundgedanken gilt es nun, eine attraktive städtebauliche Situation zu entwickeln, die den historischen Charakter der angrenzenden barocken Fachwerkbauung der Schelfstadt „respektiert“. Im Rahmen der BUGA-Konzeption und des touristischen Leitbildes soll die Fläche vor allem für eine attraktive touristische Freizeiteinrichtung entwickelt werden, um wirtschaftliche Impulse zu setzen. Der Themenkomplex reicht von einem Wasserpark bis zum „Seeressort“ mit Wellnesschwerpunkt.

2. Parkplatz Grüne Straße, Fläche der Landeszentralbank

Städtische Überlegungen sehen vor, ein „Welcome-Center“ zu etablieren. Dieses Center soll Besucher auf Schwerin und Mecklenburg-Vorpommern einstimmen. Ausstellungen, Tourismusinformation, Gastronomie und gewerbliche Einheiten sollen das Angebot abrunden. Weiterhin sollten die aus dem Marstall auszulagernden Ministerien auf der Fläche untergebracht

werden. Hier gilt es vor allem, städtebauliche Strukturen zu entwickeln. Dabei ist ebenfalls die Einbindung und der Übergang zur vorhandenen Bebauung der Schelfstadt zu beachten, zum anderen das Potenzial des Schweriner Sees mit dem zukünftigen Stadthafen zu nutzen.



3. Marstall-Halbinsel

Der so genannte Marstall, ein klassizistisches Gebäude von Demmler beherbergt zurzeit zwei Landesministerien. Überlegungen der Stadt gehen dahin, das Gebäude zukünftig für einen Tagungs- und Kongressstandort zu nutzen. Das Gebäude sowie die Marstall-Halbinsel sind auf Grundlage dieser Überlegungen zu überplanen. Hier gilt es, im Spannungsfeld zwischen historischer und neuer Architektur für mögliche Ergänzungsbauten exemplarische und tragfähige Lösungen zu entwickeln.

Grundsätzlich sollen die Beiträge enthalten:

- Vorschläge für städtebauliche Lösungsansätze auf den Flächen der Waisenhausgräten, der Marstall-Halbinsel und des Bereiches Parkplatz Grüne Straße/LZB-Grundstück
- Vorschläge zur städtebaulichen Entwicklung einer Freizeiteinrichtung auf der vorgelagerten Insel in den Waisenhausgräten/Werdervorstadt unter Berücksichtigung einer Promenade
- Überplanung des historischen Marstallgebäudes für ein Tagungs- und Kongresszentrum mit Abwägung möglicher Ergänzungsbauten unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes
- Vorschläge für städtebauliche Lösungsansätze für ein „Welcome-Center“ mit Berücksichtigung des Bezuges zum zukünftigen Stadthafen

In der ersten Stufe ist zunächst eine grundsätzliche städtebauliche Leitidee zu erarbeiten. Dieser Masterplan, Maßstab 1 : 2.000, soll unter Beachtung der angestrebten gesamtstädtischen Entwicklung Lösungsansätze für die städtebauliche Konzeption, Verkehrsführung und zur Freiraumgestaltung anbieten. In der zweiten Stufe ist die Fläche der Waisenhausgräten vertiefend zu bearbeiten, unter der Maßgabe, eine Freizeiteinrichtung zu etablieren (Maßstab 1 : 1.000). Detaillösungen für die Promenade, Ufergestaltung und weiterer Freiräume werden erwartet.