



2000 – 2022

Städtebauförderung, Stadtentwicklung  
und Stadtsanierung Schwetzingen

# 22 Jahre Projekte und Realisierungen Schwetzingen

Städtebauliche Dokumentation





## Inhaltsverzeichnis

Vorworte .....	5
2000 – 2012 Städtebauliche Projekte.....	10
2011 – 2022 Städtebauliche Entwicklungsziele .....	11
2000 – 2022 Übersicht Bebauungspläne .....	12
2000 – 2022 Gesamtübersicht aller städtebaulichen Sanierungsgebiete.....	14
2000 – 2022 Gesamtübersicht der aktuellen städtebaulichen Sanierungsgebiete .....	15
2001 – 2003 Neugestaltung der Bahnhofanlage.....	16
2001 – 2004 Neugestaltung der Carl-Theodor-Straße .....	18
2002 – 2019 Gestaltungssatzung Innenstadt (ca. 70 ha) .....	20
2003 – 2005 Kulturzentrum mit Musikschule Neubau .....	24
2003 – 2009 Neubau Mensa Hebel-Gymnasium .....	26
2004 – 2007 Neubau Lutherhaus.....	28
2005 Umgestaltung Bismarckplatz.....	30
2006 – 2008 Umgestaltung „Kleine Planken“ .....	32
2006 – 2011 Schlossplatz Schwetzingen .....	34
2007 – 2010 Kaufland .....	42
2007 Südstadtschule .....	46
2008 – 2020 DECATHLON Ansiedlung und Erweiterung.....	48
2010 – bis heute Entwicklung BBAW Süd.....	50
2011 – 2013 Neubau Sparkassengebäude „Kleine Planken“ .....	52
2011 – 2014 Zentrumnahes Wohnen Markgrafenstraße .....	54
2012 – 2015 Stadtraum neue Schlossgarage Schwetzingen .....	56
2015 – 2016 Neubau ALDI Süd.....	62
2016 – 2022 „Schwetzingener Höfe“, ehemals Pfaudlerareal .....	64
2017 – 2020 Grünes Wohnen ehemaliges Postgelände .....	68
2018 – 2020 Innenstadt-Konzept „Grüne Lunge“ .....	70
2019 – 2027 Brückenschlag über die Bahn – „Schwetzingener Höfe“ (Oststadt) zur Innenstadt.....	72
Schwetzingen – Stadt der Plätze und kurzen Wege .....	74
Ensemble Pfortnerhäuschen .....	78
Städtebauliche Neuordnung Bereich „Capitol“ .....	82
Neuer Stadtteil US-Konversion Schwetzingen.....	88
<b>Sonderprojekte</b>	
Glockenträger Friedhof .....	94
Kreisverkehrsplatz Südtangente .....	96
Gurs Gedenkstätte Zeyherstraße Amtsgericht .....	98
Kriegerdenkmal Friedhof – Neugestaltung.....	100
<b>Ausblick – Visionen</b> .....	102

## Impressum

Herausgeber: Stadt Schwetzingen, vertreten durch Oberbürgermeister Dr. René Pörtl  
 Redaktion: Stabsstelle Städtebau  
 Satz und DTP: Nassner & Geiss, Agentur für Werbung und PR, Schwetzingen  
 Druck: Druckhaus Media-Express, Schwetzingen  
 Stand: September 2022





Lebendige und lebenswerte Innenstädte stehen nicht still – sie entwickeln sich weiter. Dies gilt insbesondere für die Bausubstanz und die öffentlichen Bereiche und Plätze. Auch Schwetzingen entwickelte sich in den vergangenen Jahrzehnten stets fort. Bereits seit den 1980er Jahren hat die Stadt großen Wert auf den Erhalt ihrer historischen Bausubstanz und gleichzeitig auf die Weiterentwicklung und Sanierung ihrer Quartiere gelegt, um die Lebensqualität für die Bürger\*innen zu erhalten und zu verbessern. Das ist die Schwetzingener Leitidee. Unser Dank gilt Generationen von Stadträt\*innen und Bürgermeistern, welche hier mit sehr viel Bewusstsein und Verantwortung für die Stadt agiert haben. Viele städtebauliche Konzeptionen aus dieser Zeit prägen die Stadt bis heute. Dabei bewegt sich Stadtplanung immer im Spannungsfeld zwischen alter Bausubstanz und Denkmalschutz auf der einen Seite und Innovation und Moderne auf der anderen Seite. Gerade Sanierungsgebieten kommt hier eine besondere Bedeutung zu. Sie bilden den Schnittpunkt zwischen Alt und Neu und sind Herausforderung und Chance zugleich.

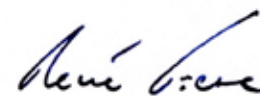
Der Tag der Städtebauförderung am 28. September 2022 wirft nun das Schlaglicht auf die Zeit ab dem Jahr 2000. In den vergangenen 22 Jahren konnten zahlreiche städtebaulich bedeutsame und architektonisch gelungene Projekte in Schwetzingen realisiert werden. Zu nennen wären hier die Umgestaltung der Barockachse mit Bahnhofsanlage, Carl-Theodor-Straße und natürlich dem Schlossplatz, dem mit

seinem ‚Shared Space Bereich‘ ein Modellcharakter weit über die Grenzen der Stadt hinaus zukommt. Mit dem Neubau des Lutherhauses, des Kulturzentrums und schließlich mit der Sanierung der Kleinen Planken wurden zudem innerstädtische Begegnungszonen von hoher Aufenthaltsqualität geschaffen. Auch im Bereich der Wohnbebauung konnten zahlreiche private Bauvorhaben architektonisch begleitet und gefördert werden.

All dies wäre ohne die Begleitung und Unterstützung von Seiten des Landes Baden-Württemberg nicht möglich gewesen. Mein ausdrücklicher Dank geht daher an das Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen für die großzügige Bewilligung von knapp 20 Millionen Euro Fördersumme, von welcher Schwetzingen in den vergangenen 22 Jahren profitieren konnte. Auch in den kommenden Jahren und Jahrzehnten gibt es im Bereich des Städtebaus noch viel zu tun! So zum Beispiel die Entwicklung des neuen Wohnquartiers Schwetzingener Höfe, die innerstädtische Entwicklung rund um den Alten Messplatz sowie die Begleitung und Umsetzung der Verkehrswende durch die Förderung des Fuß- und Radverkehrs.

Fest steht: Die Programme der Städtebauförderung stellen ein wichtiges und nachhaltiges Förderprogramm für Städte und deren Bürger\*innen dar. Diese Broschüre gibt einen umfassenden Überblick über die Projekte, die in Schwetzingen bereits verwirklicht wurden sowie einen Ausblick, auf das was noch kommen wird!

Herzliche Grüße  
Ihr



Oberbürgermeister  
Dr. René Pörtl





Seit mehr als 40 Jahren beschreiten die Stadt Schwetzingen und das Land Baden-Württemberg mit der Städtebauförderung gemeinsame Wege. Dabei konnten der Stadt bislang fast 20 Mio. Euro an Finanzhilfen bewilligt werden – die vor Ort mit großem Engagement umgesetzt worden sind.

Nun stellt die Stadt mit der Dokumentation „Stadtsanierung 2000 – 2022“ die Maßnahmen und beachtlichen Erfolge der letzten beiden Jahrzehnte vor. Dabei ist insbesondere in der Schnittstelle zum Schloss und in der Innenstadt vieles geschehen. Man kann sich nur noch schwer vorstellen, wie es davor ausgesehen hat.

Aus Sicht der Fördermittelgeber – dabei möchte ich auch nicht den Bund vergessen, der sich ebenfalls mit einem deutlichen Beitrag beteiligt – ist es immer wieder aufs Neue wichtig darzustellen, wie es mit Hilfe der Städtebauförderung gelingen kann, lebenswerte und zukunftsfähige Quartiere entstehen zu lassen, in denen sich die Bürgerinnen und Bürger wohl fühlen, sich gerne aufhalten und gerne wohnen.

Die energetische Sanierung des Gebäudebestands ist seit vielen Jahren eine Kernaufgabe der Städtebauförderung – und unverändert wichtig, wie die aktuellen Ereignisse es leider wieder zeigen. Heute kommt auch der sorgsamsten Gestaltung des öffentlichen Raums mit Blick auf die notwendige Anpassung an die Folgen des Klimawandels eine herausragende Bedeutung zu.

Schwetzingen ist ein gutes Beispiel dafür, wie in Sanierungsgebieten ein umfangreiches Maßnahmenbündel umgesetzt werden kann. Dabei ist insbesondere der Erhalt denkmalgeschützter oder historisch bedeutsamer und stadtbildprägender Gebäude häufig ohne die Städtebauförderung überhaupt nicht möglich.

Die Städtebauförderung bietet als lernendes und auch nach mehr als 50 Jahren ihres Bestehens unverändert modernes Programm unseren Kommunen viele Chancen. Schwetzingen zeigt, wie man sie nutzen kann.



Ralph König  
Leitender Ministerialrat  
Ministerium für Landesentwicklung  
und Wohnen  
Baden-Württemberg







**Städtebauförderung ist eine wesentliche wirtschaftliche, rechtliche und insbesondere gestalterische Grundlage, um schützenswerte bauliche Historie der Stadt zeitgenössisch mit der Gegenwart zu verbinden und so die Zukunft nachhaltig zu gestalten!**

Schwetzingen gilt heute als historisch gewachsene Einheit aus bürgerlicher Stadt – Schlossanlage und angegliedertem Landschaftspark von hohem kulturellem Rang. Ein Geschenk mit der besonderen Herausforderung, diese Qualität städtebaulich – zum Wohle aller Bürger – in eine lebenswerte Zukunft zu tragen.

Hierzu sind die Städtebauförderung und die mögliche Ausweisung von Sanierungsgebieten nach §§ 136 ff BauGB (Baugesetzbuch) unabdingbar. Bundesweit einheitliche Instrumentarien gewähren den Städten und Kommunen wichtige planerische und stadtbildfördernde Steuerungselemente weit über die Landesbauordnung und das Baurecht hinaus.

Für die Stadtentwicklung wichtige Steuerungsgrundlagen wie

- Sanierungsrechtliche Genehmigungsvorbehalte,
- Eintragung von Sanierungsvermerken im Grundbuch,

- Vorkaufsrechte,
- Gewährung von beachtlichen Fördergeldern,
- Abschreibungsmöglichkeiten nach Einkommenssteuergesetz u.v.m.

verhelfen den Kommunen einerseits zu klaren Eingriffsmöglichkeiten und schaffen andererseits hohe wirtschaftliche Anreize mittels Fördergeldern und Abschreibungen. Gleichzeitig lässt sich aus diesen bundesweit einheitlichen Instrumentarien die hohe Bedeutung ablesen, die der Gesetzgeber einer qualitativ hochwertigen städtebaulichen Entwicklung beimisst.

Der Stadt Schwetzingen wurden in den letzten 22 Jahren – basierend auf fundierten Anträgen – insgesamt vier solcher Sanierungsgebiete seitens des Landes zugesprochen und mit sehr hohen Fördergeldern versehen. Zwei Gebiete sind inzwischen abgeschlossen (Quartier II und Kernstadt), zwei wurden erst kürzlich verlängert und finanziell aufgestockt wegen ihrer enormen städtebaulichen Bedeutung (Bereich Capitol und Ausbesserungswerk Süd).

Das Land Baden-Württemberg hat der Stadt Schwetzingen und deren Bürgern in den letzten beiden Dekaden fast 20 Millionen Euro Fördergelder in den o.g. vier Gebieten zur Verfügung gestellt. Zusammen mit der Komplementärfinanzierung der Stadt ergibt sich somit eine Gesamtförder-summe von fast 27 Millionen Euro für eine nachhaltige Stadtsanierung. Erfahrungsgemäß stößt 1 Euro Finanzhilfe private und kommunale Folgeinvestitionen von 8 Euro an. Im Falle Schwetzingen lassen sich so diese Folgeinvestitionen auf ca. 216 Millionen Euro in 20 Jahren hochrechnen.

In Schwetzingen kann jeder Grundstückseigentümer – sofern sein Grundstück in einem Sanierungsgebiet liegt und die städtebaulichen Zielsetzungen der Stadt erfüllt werden – bis zu 75.000 Euro an nicht zurückzahlbaren Finanzhilfen erhalten. Abriss und Abrissfolgekosten können – unter gleichen Voraussetzungen – sogar bis zu 100 % gefördert werden!

Hier verschmelzen über die Städtebauförderung, die Stadtgestaltung und die Wirtschaftsförderung zu einer baukulturellen und ökonomischen Einheit im Sinne hoher Attraktivität für alle Bürger. Grundlage hierfür ist im Wesentlichen der Städtebau!

Die Stadt Schwetzingen hat die gestalterischen und wirtschaftlichen Chancen der Städtebauförderung in hohem Maße genutzt. Mit der Stadtsanierung der Innenstadt – wie die nachfolgend aufgeführten Beispiele der letzten 22 Jahre zeigen – ist es gelungen die Lebensqualität in der Stadt spürbar zu verbessern. Der Aufenthalt, das Einkaufen, das Arbeiten, das Wohnen, das Stadtbild, das Flanieren und Leben sind deutlich attraktiver geworden.

Einige Beispiele der letzten beiden Jahrzehnte seien hier stellvertretend nochmals erwähnt:

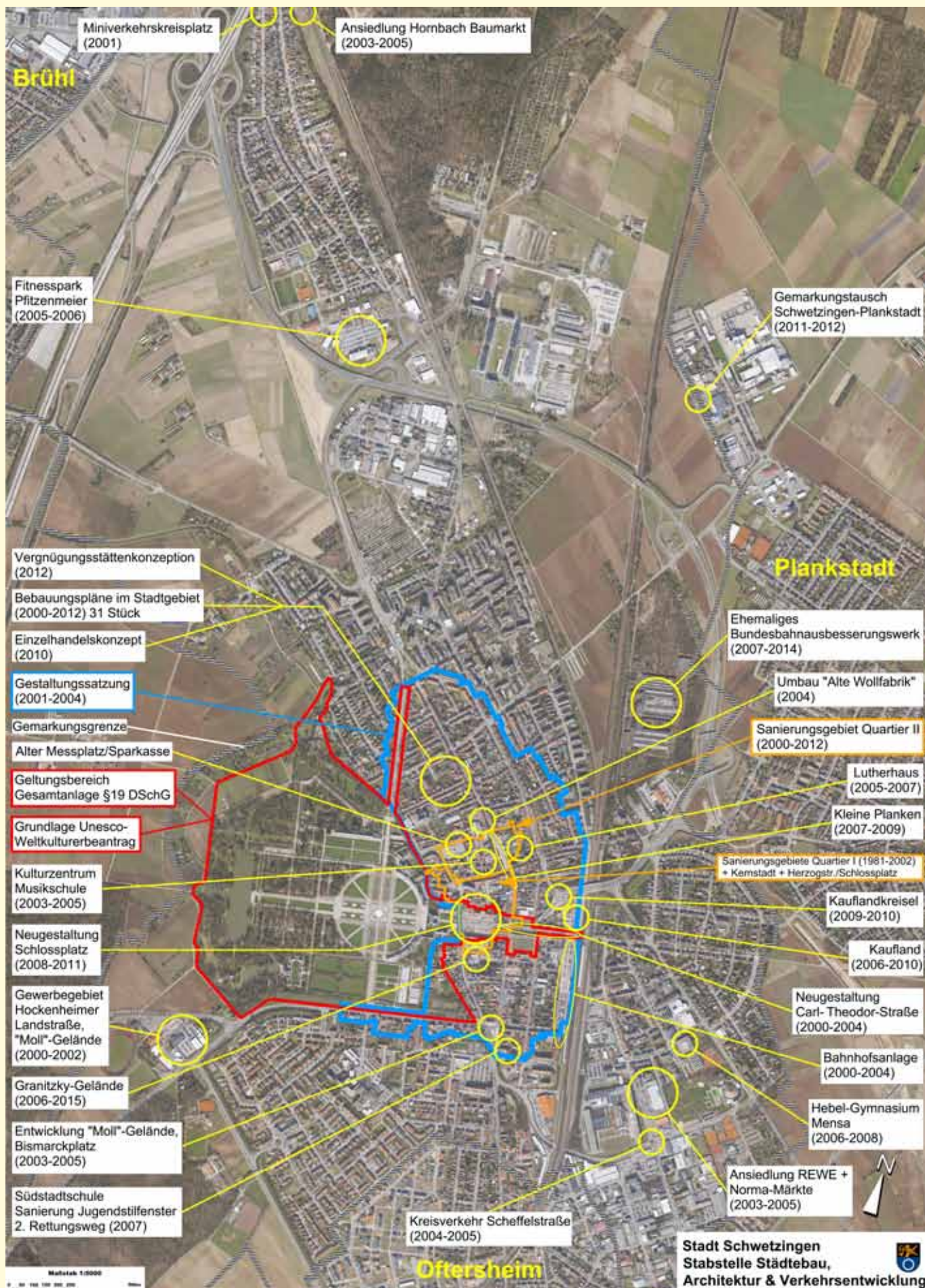
- Bahnhofanlage
- Barockachse – Carl-Theodor-Straße
- Schlossplatz (mehrfach prämiert)
- Bereich Kaufland
- Kleine Planken
- Kulturzentrum
- Lutherhaus (prämiert)
- Quartier Dreikönig
- Schlossgarage (prämiert)
- Zielplan Capitol
- Zielplan Ausbesserungswerk Süd
- viele Dutzende Privatprojekte

Die vorliegende Dokumentation „22 Jahre Projekte und Realisierungen Schwetzingen“ belegt bildlich nicht nur die o.g. Projekte, sondern noch viele weitere realisierte und geplante städtebauliche Projekte unserer schönen Stadt!

**Bilder und geschaffene Realisierungen in der Stadt sagen mehr als 1000 Worte.**

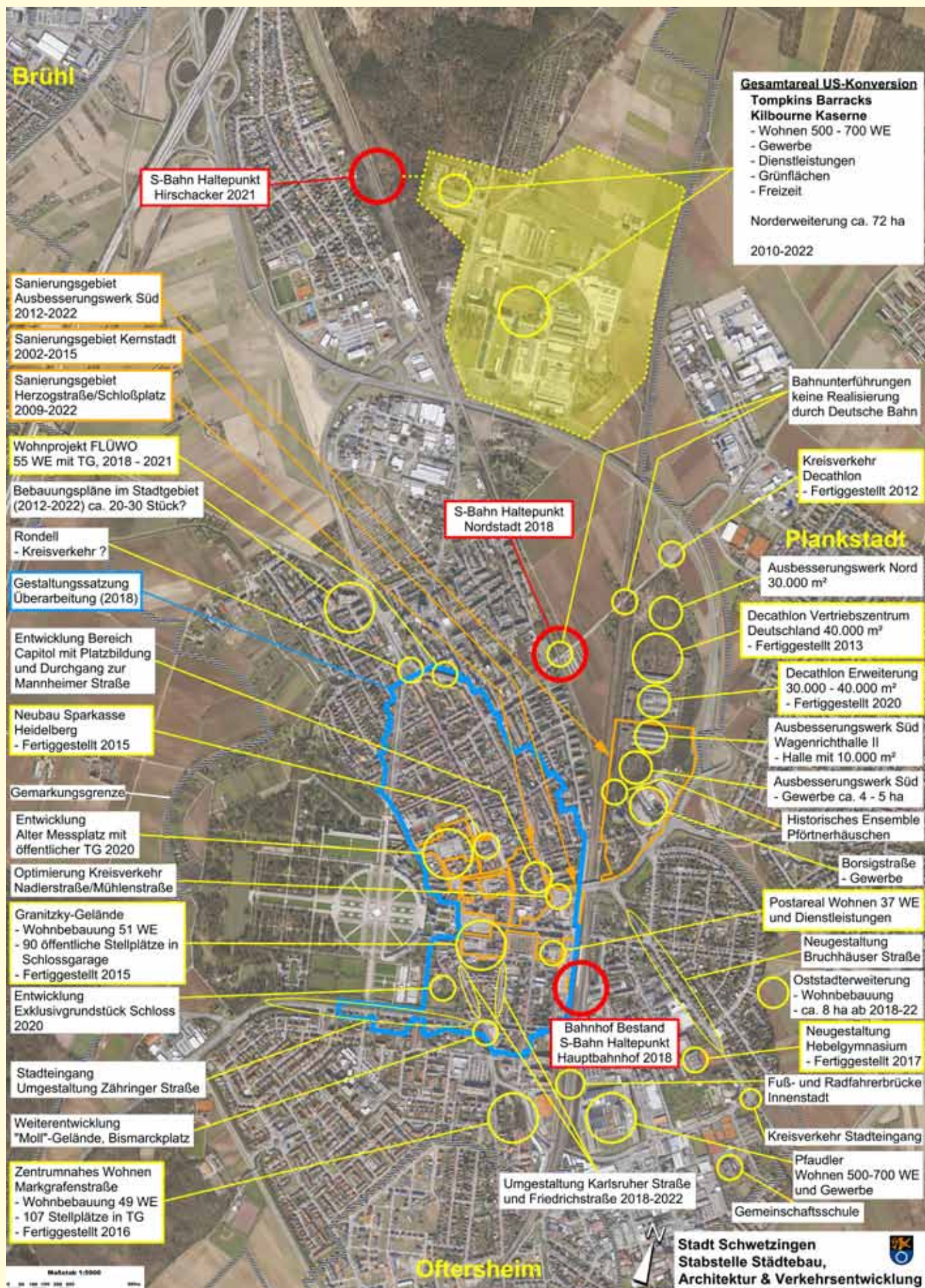
Dipl.-Ing. Mathias Welle  
Stadtbaumeister i.R. 2000-2022

# Städtebauliche Projekte Schwetzingen 2000 - 2012 (realisiert)

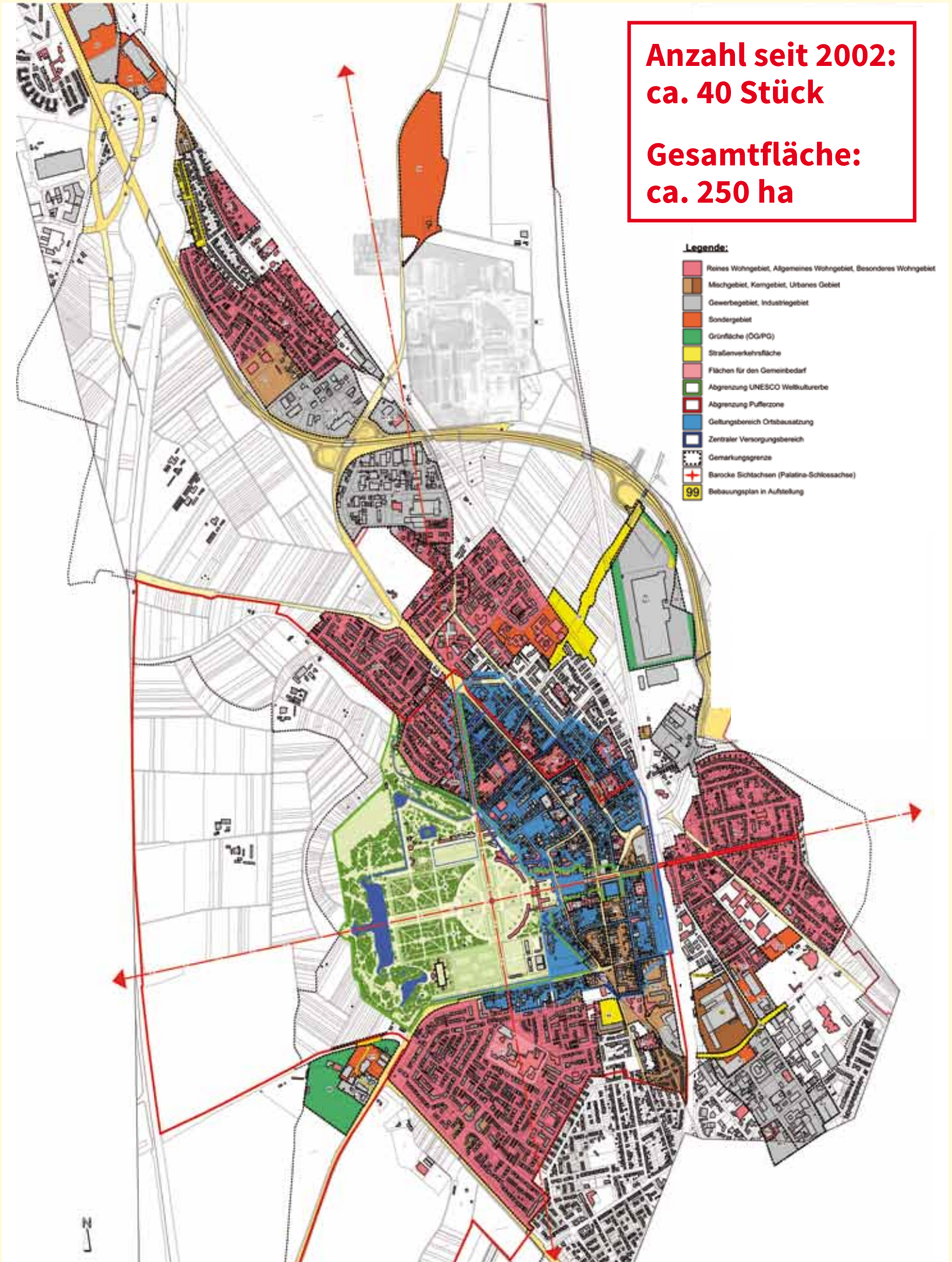




# Städtebauliche Entwicklungsziele Schwetzingen (2011 – 2022)



# Übersicht Bebauungspläne



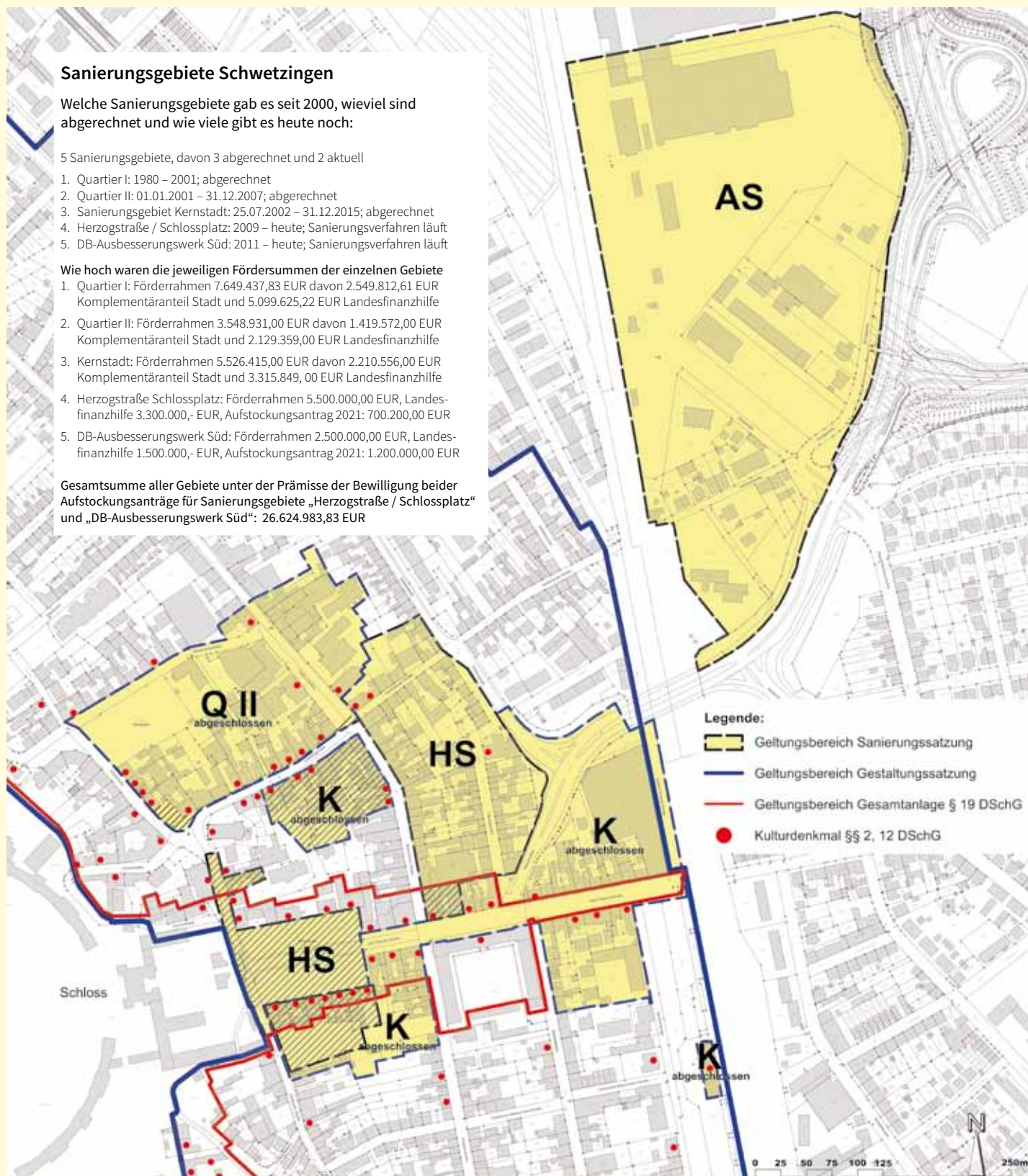


# Bebauungspläne

Nr.	Name des Bebauungsplanes	Gebietsart	Status	Rechtskraft seit	Fläche (ha)
2	„Breslauer Straße“	WR	qualifiziert	22.07.1968	0,3
4	„Im kleinen Feld“ (westl. der Lindenstraße)	WA	nicht qualifiziert	24.01.1958	7,5
14	„Gewann Hirschacker“	MI	nicht qualifiziert	13.09.1962	7,9
17	„Hirschacker Teil Südwest“	WA	qualifiziert	31.03.1964	6,1
18/2	„Industriegebiet Scheffelstraße“ 2. Änderung	GE	qualifiziert		1,2
18/3	„Industriegebiet Scheffelstraße“ 3. Änderung	SO	qualifiziert		1,1
19	„Am Rondellweg“	WR	qualifiziert	27.12.1965	1,2
20/28	„Zwischen Collinistr. und L 630 Nord“	WR	qualifiziert	07.05.1975	12,3
21	„Hirschacker“ (Änderung Straße)	Straße	--	06.09.1964	1,4
22	„Mühlenstraße“	MI	qualifiziert	24.11.1983	1,0
23	„verlängerte Goethestraße . Hölderlinstraße“	SO	qualifiziert	14.07.1967	3,2
24	„Plankstadter Straße links“	GE	qualifiziert	29.09.1967	3,7
25/1	„Zwischen Grenzhöfer Weg und Gutenbergstr.“	WA	qualifiziert	04.01.1968	0,4
26	„Zwischen Grenzhöfer Weg + Friedrichsf. Str.“	WA/WR/SO	qualifiziert	13.05.1968	17,0
27	„Zwischen B36 und Siedlung Hirschacker“	WA/WR/MI	qualifiziert	14.07.1978	13,4
29/3	„Lange Sandäcker“ – 3. Änderung	WA/GE	qualifiziert	30.12.2005	15,4
29/4	„Lange Sandäcker“ – 4. Änderung	WA/GE	qualifiziert	24.10.2013	15,4
31	„Nadlerstraße – Herzogstraße“, 1. Änderung	WA	qualifiziert	10.10.2007	0,6
34	„Kleingartenanlage Neurott“	SO	qualifiziert	08.11.1976	8,8
35	„Im kleinen Feld – Collinistraße Nord“	WR	qualifiziert	02.02.1966	0,7
36	„Friedrichfelder Landstraße“	WA/WR	qualifiziert	05.06.1976	3,6
38/42	„Bismarckstraße – Marstallstraße“	MI	qualifiziert	10.07.1984	2,5
39/43	„Lindenstraße – Maschinenweg“	WA/MI	qualifiziert	17.07.1984	1,7
41	„Schälzig“	WA/WR/MI/SO	qualifiziert	17.07.1984	51,1
44	„Schwanenbrauerei“, 1. Änderung	WA/MK/Straße	qualifiziert	17.10.1990	1,6
46	„Zwischen Friedhof und Friedrichsfelder Landstr.“	WA	qualifiziert	12.07.1988	1,4
48	„Werderstraße, südlicher Teil“	WA	qualifiziert	11.11.1983	0,3
51	„Parkhaus Alter Bauhof“	Gemeinbedarf	qualifiziert	23.09.1988	0,2
52	„Gewerbegebiet Zündholz I“	GE/SO	qualifiziert	15.01.1999	6,5
54	„Gewerbegebiet südl. Hirschacker“	GE	qualifiziert	20.05.1994	10,0
54/1	„Gewerbegebiet südl. Hirschacker“, 1. Änderung	GE	qualifiziert	24.10.2013	10,0
55	„Marstallstraße, südlicher Bereich“	MI/GE	qualifiziert	15.07.1993	2,6
56/1	„Bereich Leimbach – Markgrafenstraße“, 1. Änd.	WA/MI	qualifiziert	10.06.1997	2,5
57	„Bereich Bismarckplatz“	MI	qualifiziert	13.03.1997	2,2
58	„Zwischen Rheintalstr. + Hirschbrunnenweg“	WA	qualifiziert	30.12.1998	2,0
59	„Verlängerter Odenwaldring“	Straße	qualifiziert	15.07.1993	1,0
60	„Hirschacker – Rheintalstraße östlicher Teil“	WA	qualifiziert	26.07.2001	3,0
61	„Hirschacker – Siedlerstraße östlicher Teil“	WA	qualifiziert	26.07.2001	2,5
62	„Hockenheimer Landstraße“	GE	qualifiziert	21.11.2002	3,9
64	„Gewerbegebiet Zündholz II“	GE/SO	qualifiziert	24.05.2003	3,9
65	„Mannheimer Straße 40 – 50“	MI/MK	qualifiziert	27.03.2003	0,4
66	„Quartier XV“	MI	qualifiziert	28.07.2003	1,4
67	„Südliches Rangiergelände Hirschacker“	GE	qualifiziert	10.09.2004	1,1
68	„Oststadt“	WA	qualifiziert	18.02.2006	36,0
69	„Lange Sandäcker II“	WA/GE	qualifiziert	12.11.2005	2,4
70	„Blockinnenbereich Quartier I“	MI	qualifiziert	23.06.2005	0,4
71	„Quartier XI“	MI	qualifiziert	03.05.2006	0,9
72/1	„Quartier VII“, 1. Änderung	MI/SO	qualifiziert	08.05.2010	1,6
73	VHB „Zentrumnahes Wohnen Markgrafenstraße“	WA	qualifiziert	31.05.2013	0,6
74	„Bahnüberführung K 4144“	Straße	qualifiziert	19.11.2007	4,9
75/1	VHB „Quartier X“	WB	qualifiziert	10.07.2013	1,6
76	„Maximilianstr., Karlstr., Antonisstr., Berliner Str.“	WA	qualifiziert	19.05.2010	1,4
77	„Quartier XXV“	WA	qualifiziert	04.04.2007	0,8
78	„Quartier XXI“	WA	qualifiziert	02.07.2007	1,0
79	„Scheffelstraße – Hölderlinstraße“	WA/WR/MI/GE/SO	qualifiziert	23.04.2011	3,3
79/1	„Scheffelstraße – Hölderlinstraße“, 1. Änderung	GE 1, GE 2	qualifiziert	28.07.2012	0,57
80	„Westliche Scheffelstraße“	GE	qualifiziert	23.04.2011	12,1
80/1	„Westliche Scheffelstraße“, 1. Änderung	GE	qualifiziert	26.06.2013	1,47
80/2	„Westliche Scheffelstraße“, 2. Änderung	SO	qualifiziert	04.12.2015	0,2
81	„Quartiere XIV und XVII“	MI	qualifiziert	19.11.2009	2,7
82	„Ehemaliges Ausbesserungswerk“	GE	qualifiziert	04.04.2012	23,0
82/1	„Ehem. Ausbesserungswerk“, 1. Teiländerung	GE	qualifiziert	23.10.2012	23,0
82/3	Decathlon Stellplätze Ergänzungssatzung		qualifiziert	06.11.2017	
84	„Gewerbe südlich der Marstallstraße“	GE	qualifiziert	23.10.2012	1,8
87	„Westlich der Hockenheimer Landstraße“	GEE/SO	qualifiziert	14.03.2013	4,2
87/1	„Westlich der Hockenheimer Landstraße“, 1. Änd.	GEE/SO	qualifiziert	24.07.2020	
88	„Städtisches Stadion und Hallenspielfeld“	ÖG/PG	qualifiziert	06.10.2012	5,2
90	„Vergnügungsstättenkonzeption“		qualifiziert	11.10.2012	
91	VHB „Neubau Wohn- u. Geschäftshaus SPK HD“	MI	qualifiziert	29.04.2013	0,3
92	„Quartier XXXIII“	WA	qualifiziert	10.08.2019	2,8
94	VHB Postgelände	WA/MU	qualifiziert	25.04.2020	0,2

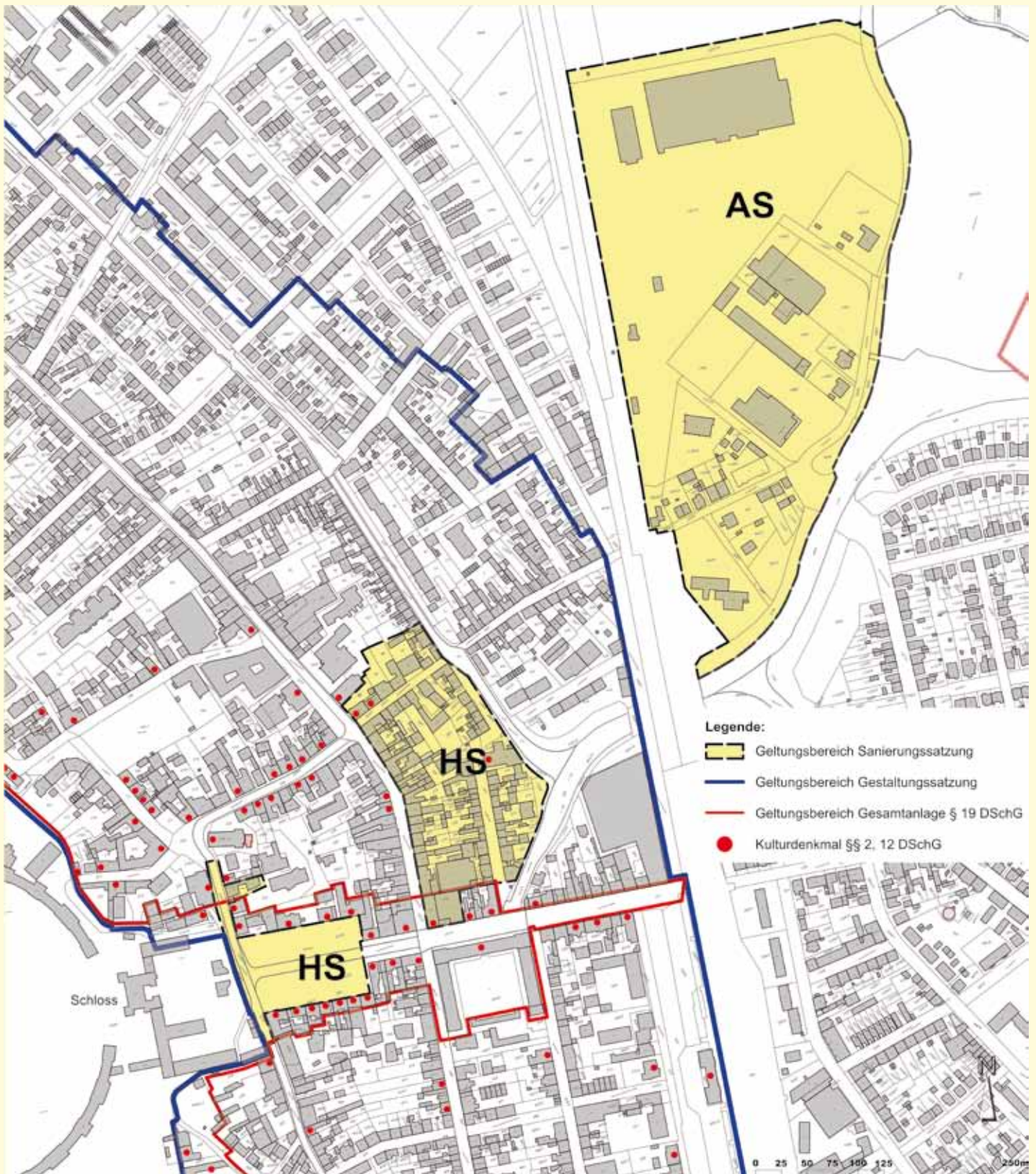
2000 – 2022

# Gesamtübersicht aller städtebaulichen Sanierungsgebiete



Q II = Quartier 2 abgeschlossen: Sanierungsbeginn 21.12.2000, Sanierungsende 14.06.2012  
 K = Kernstadt abgeschlossen: Sanierungsbeginn 25.07.2002, Sanierungsende 31.12.2015  
 HS = Herzogstr./Schlossplatz: Sanierungsbeginn 17.12.2009, Sanierungsende 30.04.2024  
 AS = Ausbesserungswerk Süd: Sanierungsbeginn 09.05.2012, Sanierungsende 30.04.2024

# Gesamtübersicht der aktuellen städtebaulichen Sanierungsgebiete



HS = Herzogstr./Schlossplatz: Sanierungsbeginn 17.12.2009, Sanierungsende 30.04.2024  
 AS = Ausbesserungswerk Süd: Sanierungsbeginn 09.05.2012, Sanierungsende 30.04.2024



Quelle: T. Kyrberg



Vorher

Quelle: Stadt



Nachher

Quelle: Stadt



Vorher

Quelle: Stadt



Nachher

Quelle: Stadt



Vorher

Quelle: Stadt



Nachher

Quelle: Stadt





## 2001–2003: Neugestaltung der Bahnhofanlage

### Die neue Bahnhofanlage – Entrée mit Charakter und Flair

Die Bahnhofanlage ist mit der Konzentrierung aller Umsteigefunktionen am Bahnhof die zentrale Schnittstelle des ÖPNV in Schwetzingen. Damit bildet die im 19. Jahrhundert entstandene Platzanlage das „Entrée“ zur Stadt. Mit der Neugestaltung der Bahnhofanlage wurde erreicht, dass sie sich wieder als gute Adresse Schwetzingens präsentiert, die hohe Aufenthaltsqualität und Funktionalität miteinander vereint.

Nördliche und südliche Bahnhofanlage mit der Nahtstelle am Bahnhofsvorplatz formen nun eine gelungene, gestalterische Einheit. Der Platz vor dem Bahnhof ist eigenständig formuliert und lehnt sich in der Materialwahl (beiger Granit) an den Schlossplatz und die barocke Achse an. Ein Feld blühender Kirschen begrüßt die Besucher und führt sie auf einer Promenade von Kastanien in die Stadt. Der südliche Teil der Bahnhofanlage ist mit vielfältigen Spieleinrichtungen bestückt. Der einheitliche Belag aus wassergebundener Decke unter den Kastanien fügt sich gut in den südlichen Charakter des Gesamtentwurfs ein. Der denkmalgeschützte Brunnen wird am südlichen Abschluss der Promenade in die Gestaltung integriert.

Eine weitere Vorgabe für die der Planungen war die Steigerung der Stellplatzanzahl. Die Parkierungsflächen wurden am Rande der Promenade und entlang der Bahnlinie unaufdringlich in die Gesamtanlage integriert (239 Stellplätze). Die optionale Integration eines Parkhauses entlang der Bahn bleibt für die Zukunft ebenfalls möglich. Die Straßen haben eine Asphaltdecke erhalten, die Fußgängerbereiche und die Flächen des ruhenden Verkehrs sind mit veredeltem Betonpflaster belegt. Nach dem Grundsatzkonzept „Rhein-Neckar Takt 2010“ des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) war der Ausbau des Haltepunktes Bahnhof Schwetzingen zum S-Bahnhof seinerzeit bereits beschlossene Sache. Folglich ging es für die Stadt bei den Planungen auch um die optimale Erreichbarkeit und Konzentrierung der Umsteigefunktionen, der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) wurde folgerichtig in die Planung integriert. Damit waren die infrastrukturellen Voraussetzungen für einen reibungslosen und kundenfreundlichen Betrieb geschaffen.

### Die Bahnhofanlage – die „gute Adresse“ Schwetzingens

Die Neugestaltung und Aufwertung der barocken Achse Carl-Theodor-Straße steht in engem Zusammenhang mit der Wiedergewinnung der Bahnhofanlage in ihrer städtebaulichen Bedeutung als Stadteingang und Schnittstelle des öffentlichen Verkehrs. Inwieweit der ehemals gründerzeitliche Entwurf der im 19. Jahrhundert entstandenen Platzanlage realisiert wurde, ist nicht bekannt. Die Existenz des denkmalgeschützten Gedächtnis-Brunnens weist jedoch darauf hin, dass die Planung zumindest in Teilen ausgeführt wurde. Im Gegensatz zur damals vorgesehenen durchgängigen Gestaltung der Anlage unterschieden sich der nördliche und südliche Teilbereich vor der Umgestaltung jedoch wesentlich. Die Bahnhofanlage wird durch das zweigeschossige Bahnhofsgebäude von 1870, das in der Mitte des Platzes an den Bahngleisen steht, beherrscht und lässt sich anhand der Mittelachse am Bahnhofsgebäude in einen nördlichen und südlichen Teil gliedern. Dabei ist der Nordteil stärker zum Stadtzentrum orientiert; der Südteil hat dagegen einen intimeren, dem gründerzeitlichen Wohnquartier zugewandten Charakter. Der Stadtraum der Bahnhofanlage, der innerhalb der orthogonalen Stadtstruktur am Rande der Kernstadt angelegt wurde, weist heute keine einheitliche Randbebauung auf. Die zwei- bis dreigeschossige Bebauung auf der Westseite der Anlage ist nicht durchgängig, ist teilweise in geschlossener, teilweise in offener Bauweise ausgebildet. Einige architektonisch bemerkenswerte, gründerzeitliche Wohnbauten weisen darauf hin, dass die Bahnhofanlage eine „gute Adresse“ war und ist. Die Bahnhofanlage ist mit der Konzentrierung aller Umsteigefunktionen am Bahnhof die zentrale Schnittstelle des ÖPNV in Schwetzingen. Damit bildet die im 19. Jahrhundert entstandene Platzanlage das „Entrée“ der Stadt. Der Platz vor dem Bahnhof ist nun eigenständig formuliert und lehnt sich in der Materialwahl (beiges Granit-Großpflaster) an die barocke Achse an. Ein Feld winterblühender Kirschen begrüßt die Besucher der Stadt und führt sie auf einer Promenade – von Kastanien beschirmt – in die Stadt. Der südliche Teil der Bahnhof-

anlage als der vom Zentrum abgewandte Teil ist mit vielfältigen Spieleinrichtungen bestückt. Der einheitliche Belag aus wassergebundener Decke unter den Kastanien fügt sich in den südlichen Charakter des Gesamtentwurfs ein. Der denkmalgeschützte Gedächtnis-Brunnen wird am südlichen Abschluss der Promenade selbstverständlich in die Gestaltung integriert. Die Kastanien an der Promenade bilden in der gesamten Anlage eine Flucht, durch unterschiedliche Anordnung des begleitenden Heckenstreifens entstehen im Norden und Süden jedoch differierende Breiten der Promenade. Dies macht die städtebauliche und stadträumliche Bedeutung der Teilbereiche erlebbar. Reihen von Säulen-Eichen entlang der westlichen Bebauung und als Raumkante parallel zur Bahnlinie formulieren klare städtebauliche Kanten. Eine Intention der Planung war die Integration einer großen Anzahl von Stellplätzen, die u. a. durch die Differenzierung der nördlichen und südlichen Promenade möglich wird. Die Parkierungsflächen sind am Rande der Promenade und entlang der Bahnlinie unaufdringlich in die Gesamtanlage integriert. Die Straßen erhielten eine Asphaltdecke, die Fußgängerbereiche und die Flächen des ruhenden Verkehrs sind mit veredeltem Betonpflaster, das sich farblich am Natursteinpflaster orientiert, belegt. Nach dem Grundsatzkonzept „Rhein-Neckar Takt 2010“ des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) erfolgt der Ausbau des Haltepunktes Bahnhof Schwetzingen zum S-Bahnhof. Auch hierbei geht es von Seiten der Stadt um die optimale Erreichbarkeit und Konzentrierung der Umsteigefunktionen. Aus diesen Gründen wurde der schon längere Zeit diskutierte Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) in die Planung integriert. Wir meinen, dass mit der Neugestaltung die historische Funktion dieser gründerzeitlichen Anlage als hochwertiger Stadtraum wiederhergestellt und die Qualität der Bahnhofanlage als Freiraum und attraktiver Stadteingang für die Bewohner und Benutzer des ÖPNV wesentlich verbessert wurde.

**Dipl.-Ing. Karl Bauer**

Freier Garten- und Landschaftsarchitekt,  
Freier Architekt – Karlsruhe, 28.10.2003



Quelle: Stadt



Vorher

Quelle: Stadt



Nachher

Quelle: Stadt



Vorher

Quelle: Stadt



Nachher

Quelle: Architekt Mann, Fulda



Vorher

Quelle: Stadt



Nachher

Quelle: Stadt



# 2001–2004: Neugestaltung der Carl-Theodor-Straße

## Mut zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung

Schwetzingen kommt im Städtenetz der Region und insbesondere in der Funktion als Mittelzentrum eine zentrale kulturelle, geschichtliche und gesellschaftliche Verantwortung zu. Als ehemalige Sommerresidenz der Kurfürsten von der Pfalz verfügt die Stadt mit dem Schloss, dem Schlossgarten und dem barocken Stadtgrundriss über touristische Attraktionen, die Jahr für Jahr über eine halbe Million Besucher anlocken. Und da eine Stadt weit mehr sein sollte als nur eine Ansammlung von Häusern und Straßen, fühlte man sich Schwetzingen geradezu aufgefordert und berufen, vor dem Hintergrund eines gewachsenen, historischen Erbes einer modernen und zukunftsorientierten Stadtentwicklung der Weg zu ebnen.

## Gelungene Architektur zwischen Tradition und Moderne

Am 25. Oktober 2001 fasste der Gemeinderat mit großer Mehrheit den Beschluss zur Weiterentwicklung der Innenstadt. Fast genau zwei Jahre nach dem ersten Spatenstich wurde am 15. und 16. Mai 2004 der Abschluss der wohl bedeutendsten Umgestaltungsmaßnahme in der Innenstadt mit einem zweitägigen Stadtfest gefeiert. Das ehrgeizige Ziel, ein Stück Schlossgarten in die Stadt hinein zu tragen, war Wirklichkeit geworden und man erlebt Schwetzingen heute in einer neuen städtebaulichen Qualität und Dimension. Den Besucher erwartet eine schöne, lebendige Innenstadt, die zum Einkaufen, Verweilen und Erleben einlädt.

## Das städtebauliche „look & feel“ der neuen Carl-Theodor-Straße

Ein durchgehender, gut begehrbarer Plattenweg erstreckt sich beidseitig entlang von Carl-Theodor-Straße und Schlossplatz. Zwischen Plattenweg und Baumstreifen verläuft straßenbegleitend ein Radweg, übrigens ein wichtiges Element eines ganzheitlichen, funktionierenden Radwegenetzes in Schwetzingen. Die Baumstandorte des Lindenspaliers wurden im Vergleich zum vorigen Zustand etwas zur Straßenmitte hin verschoben. Die Proportionen des Straßenraumes ver-

besserte sich damit, der gesamte Gehwegbereich vor den Fassaden ist jetzt heller und zugleich großzügiger. Unter dem Lindenspalier wurden die notwendigen Straßenmöblierungen wie Fahrradständer, Sitzbänke, Infotafeln im Baumstreifen gebündelt. Die Fahrbahn wurde auf das vorgeschriebene Mindestmaß von sechs Metern reduziert. Die dafür verwendeten Materialien wurden bewusst zurückhaltend gewählt und beschränken sich auf Asphalt und Naturstein. Asphalt wurde ausschließlich für die Fahrbahn in der Straßenmitte verwendet, alle anderen Flächen sind mit einem gelb-grauen Granitbelag versehen.

Im Bereich der Geh- und Radwege wurde der Granit in Form von Platten verwendet, ansonsten kam ein Granit-Kleinsteinpflaster zum Einsatz. Die Gestaltungsmotive Lindenspalier und Promenade sowie die homogene Oberflächengestaltung des gesamten Straßenraumes verbinden Platz und Straße zu einer harmonischen, optisch ansprechenden Gesamtanlage mit unverwechselbarem Charakter.

## Chronologie

26./27. Mai 2000

Preisgerichtssitzung im Palais Hirsch.

1. Preis: Prof. Mann und Tobias Mann, Kassel – 2. Preis: Karl Bauer, Karlsruhe, Lorentz+Roth, Schwetzingen

30. November 2000

Beschlussfassung des Gemeinderates zur Umsetzung des Architektenwettbewerbs Carl-Theodor-Straße. Die Barockachse, Carl-Theodor-Straße/Schlossplatz und Bahnhofanlage sollen umgestaltet werden.

26. April 2001

Grundsatzbeschluss des Gemeinderates: Die Carl-Theodor-Straße und der Schlossplatz werden nach dem Entwurf des 1. Preisträgers; die Bahnhofanlage auf der Grundlage des Entwurfs des 2. Preisträgers geplant. Mit der Erstellung der Entwurfsplanung für die Gesamtmaßnahme (Bahnhofanlage/Carl-Theodor-Straße/Schlossplatz) wird die Arbeitsgemeinschaft der Architekten Mann, Kassel, Bauer, Karlsruhe, und Lorentz-Roth, Schwetzingen, beauftragt.

25. Oktober 2001

Gemeinderatssitzung: Die ARGE wird mit der Ausführungsplanung und Ausschreibung beauftragt. Das Verkehrsplanungsbüro Bender + Stahl, Ludwigsburg und das Lichtplanungsbüro Dinneberg und Knappschneider GmbH, Wuppertal werden in die ARGE integriert.

02. Mai 2002

Sitzung Gemeinderat: Die Bauleistungen zur Neugestaltung der Carl-Theodor-Straße/ Bahnhofanlage werden an die Firma Hans Grimmig GmbH, Heidelberg, zum Gesamtpreis von 4.243.445 Euro vergeben.

17. Mai 2002: Spatenstich

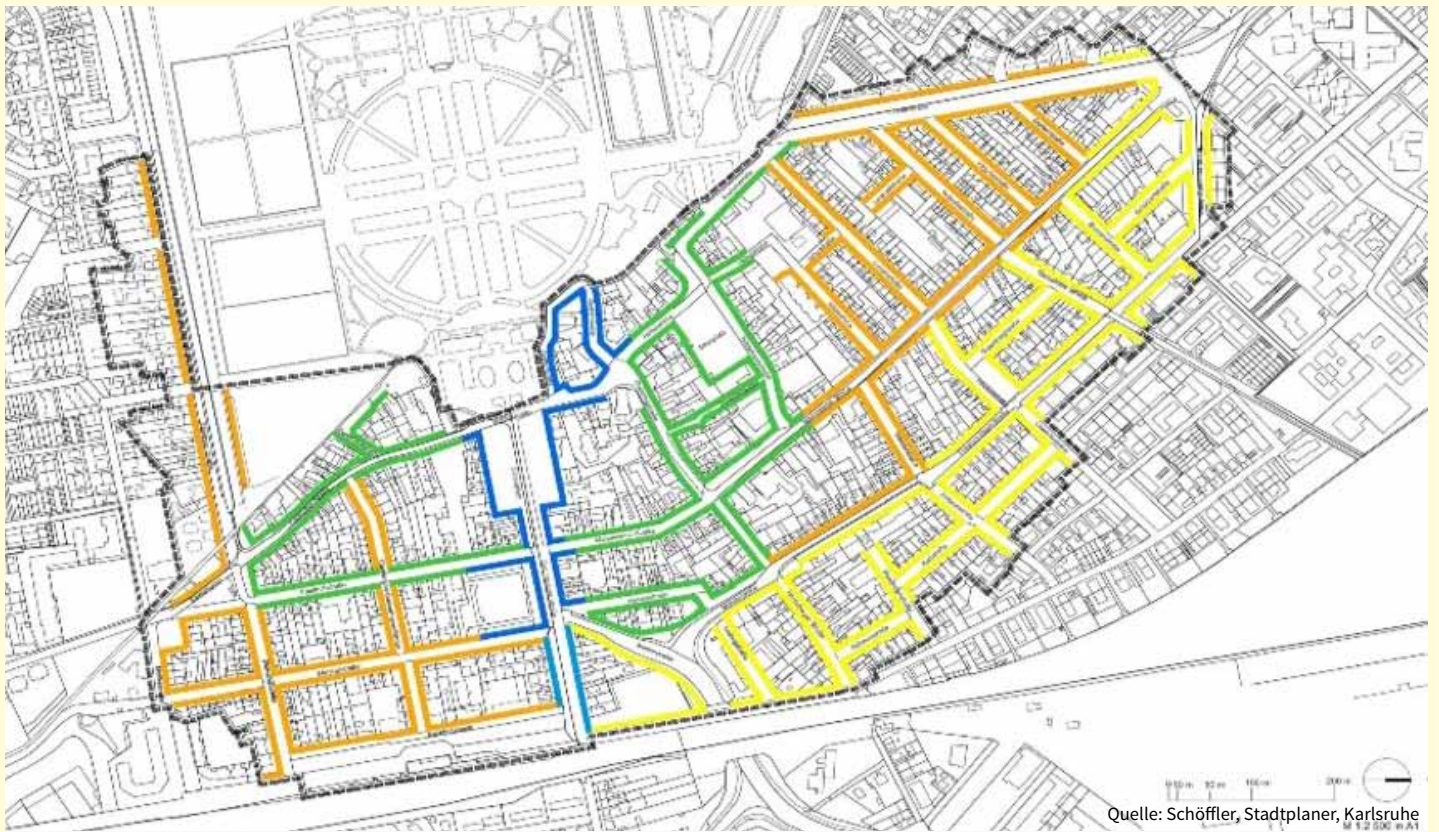
15./16. Mai 2004: Großes Eröffnungsfest



Schwetzingen Zeitung 18. Mai 2003



Schwetzingen Zeitung 18. Mai 2004



Quelle: Schöffler, Stadtplaner, Karlsruhe

Mannheimer Straße



Vorher

Quelle: Stadt



Nachher

Quelle: Stadt

Mannheimer Straße



Vorher

Quelle: Stadt



Nachher

Quelle: Stadt

Dreikönigstraße



Vorher

Quelle: Stadt



Nachher

Quelle: Stadt

# 2002–2019: Gestaltungssatzung Innenstadt (ca. 70 ha)



## Schlossanlage und Innenstadt Schwetzingen sind eine Einheit mit historischer Dimension

Die Stadt Schwetzingen ist sich der Verantwortung bewusst, die das gewachsene Stadtensemble für die Zukunft bedeutet. Die Stadt, verantwortlich für den bürgerlichen Teil der Gesamtanlage, hat sich bemüht die historischen Stadtquartiere, vor allem aber die Barockachse Carl-Theodor-Straße mit dem Schlossplatz zu erneuern.

In Verbindung mit der Neuordnung des Bahnhofsbereiches, als Drehscheibe des Nahverkehrs, wurden wesentliche Voraussetzungen für die Zukunftsentwicklung geschaffen. Der Ausbau der Volkshochschule zum Kulturzentrum setzt das Bemühen fort. Entscheidend für den Erfolg ist jedoch nicht die Aneinanderreihung einzelner Maßnahmen, sondern ein schlüssiges Gesamtkonzept für die Entwicklung der Innenstadt. Deshalb wurde für die gesamte Innenstadt ein Gestaltrahmenplan aufgestellt, der neben dem städtebaulichen Rahmenplan eine differenzierte Gestaltungssatzung enthält und damit die Voraussetzung schafft, bewahrend zu erhalten und Neues sinnvoll einzufügen.

Die Gestaltungssatzung wurde im Zuge der Bearbeitung in öffentlichen Veranstaltungen Architekten, Handwerkern, Eigentümern und allen interessierten Bewohner vorgestellt und fand große Zustimmung. Der rechtliche Rahmen, das Ortsrecht, ist jedoch nur ein Teil. Jede Veränderung, Erneuerung, Einfügung eines Neubaus greift in den Bestand, in das Ortsbild ein, entwickelt es weiter. Jeder der Beteiligten sollte frühzeitig erkenne, wie seine Maßnahme sich in das Bild der Stadt einfügt. Deshalb wurde die Fibel erarbeitet, die jedem Interessierten an die Hand gegeben wird.



Quelle: Stadt



Vorher bis 2018

Quelle: Stadt



Nachher ab 2019

Quelle: Architektengruppe Numerobis



Mannheimer Straße 30

Vorher



Nachher

Quelle: Renovativ Bau GmbH & Co. KG, Ingersheim



Clementine-Bassermann Str./Marstallstr.

Vorher

Quelle: Lorentz Architekturbüro, Schwetzingen



Nachher

Quelle: Lorentz Architekturbüro, Schwetzingen

## Planung und Gestaltung vor und nach der städtebaulichen Sanierungsberatung

Die Stadt schafft Voraussetzungen, jeder einzelne Bürger aber wirkt mit an dem Gesamtkunstwerk „Stadt“. So kann aus vielfältigen Einzelmaßnahmen ein Ganzes werden.



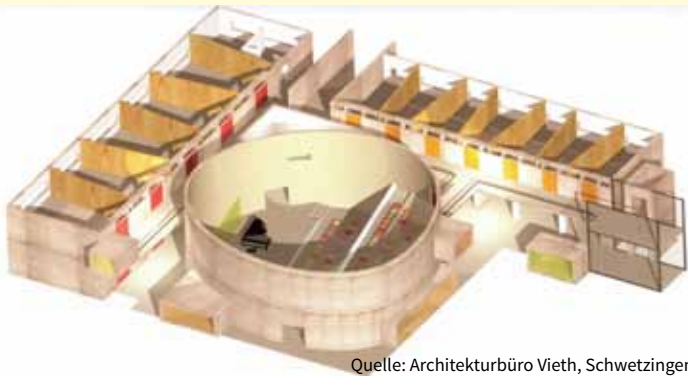
Beispiele vor und nach der Sanierung



Beispiele vor und nach der Sanierung



Quelle: Stadt



Quelle: Architekturbüro Vieth, Schwetzingen



Quelle: Stadt



Vorher

Quelle: Stadt



Nachher

Quelle: Stadt



Vorher

Quelle: Stadt



Nachher

Quelle: Stadt





## 2003–2005: Kulturzentrum mit Musikschule-Neubau

### Das neue Kulturzentrum – ein Meilenstein in der Schwetzinger Kulturgeschichte

Schwetzingen blickt auf eine lange Musiktradition zurück. So musizierte schon der 7-jährige Mozart hier. Bis zum heutigen Tag finden Jahr für Jahr viele kulturinteressierte Menschen aus dem ganzen Land und darüber hinaus den Weg in die Spargelstadt, um bei den Festspielen oder dem Mozartfest musikalische Genüsse zu erleben.

Schwetzingen tut gut daran, auch in Zeiten engerer finanzieller Spielräume in seine Stärken und damit in die Zukunft zu investieren. Der Bau des Kulturzentrums war deshalb kein Selbstzweck, sondern ein besonders wichtiges Instrument zur aktiven Förderung der Jugend und zur Festigung des „Musik- und Kulturstandortes Schwetzingen“.

Für andere kulturelle Nutzungen, z.B. durch Vereine oder für musikalische Akademien in der Sommerzeit oder auch Literaturlesungen, gibt es im Kulturzentrum übrigens ebenfalls ausreichend Spielräume. In prominenter Lage in der Innenstadt gegenüber der Ev. Stadtkirche ist es gelungen, hochwertige Architektur mit guter Funktionalität zu verbinden. Der Bau unterstützt damit auch die kontinuierlichen Bestrebungen zur qualitätsvollen Aufwertung der Innenstadt. Das Kulturzentrum bringt zusätzliches Leben, es ist ein wichtiger Anziehungspunkt.

Insgesamt bildet das Kulturzentrum eine wichtige Säule im Kulturangebot Schwetzingens und eröffnet neue Perspektiven für die Zukunft.

**23.07.2003:**  
Erster Spatenstich

**05.03.2004:**  
Richtfest

**19.03.2005:**  
Einweihung

**Architektur:**  
Architekturbüro Vieth, Schwetzingen

**Rohbau:**  
Fa. Bold, Achern

Im Zuge der Sanierung vom Quartier II wird die Volkshochschule durch einen Neubauteil zu einem Kunst- und Kulturzentrum erweitert.

**Kosten:**  
2,5 Mio. Euro

### Städtebauliche Bedingungen und Aspekte

Die Stadt Schwetzingen erneuert im Rahmen des Landessanierungsprogrammes das Quartier II der historischen Altstadt. Ein Schwerpunkt der Sanierungsziele in diesem Quartier: die Ergänzung der in einem klassizistischen Altbau bestehenden Volkshochschule durch den Neubau eines kommunalen Kulturzentrums, vorrangig für den Bedarf der Jugendmusikschule. Voraussetzung für diesen Neubau war zunächst eine Neuordnung der Grundstücke hinter der bestehenden VHS.

Der zu bebauende Grundstücksteil Mannheimer Straße 29 ist Teil des Quartier II (Bereich zwischen Hebel-, Dreikönig-, Mannheimer und Wildemannstraße), das seit dem Jahr 2000 ein förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet ist. Das Quartier II liegt nordöstlich des Schlossareals, in direkter Nachbarschaft zum Rathauskomplex und gehört damit zum Kernstadtbereich der Stadt Schwetzingen. Der Bereich Quartier II ist Teil des ehemaligen Unterdorfes, einer der beiden ursprünglichen Siedlungskörper Schwetzingens. Die Ansiedlung des Unterdorfes entstand im Charakter eines sogenannten Haufendorfes. Der dörfliche Charakter ist heute noch anhand der vorhandenen Strukturen im Gebäudebestand und der Ausrichtung der Grundstücke ablesbar.

Im Zusammenhang mit zukünftigen baulichen Veränderungen der Invalidengasse erscheint hier eine Fusswegeverbindung zur Mannheimer Straße durchaus sinnvoll. Zur Umsetzung der Planung war eine Grundstücksarrondierung notwendig. Diese beinhaltete hauptsächlich den Abbruch der bestehenden Sparkassengaragen, der Trafostation, der ehemaligen Druckereigebäudes und Nebengebäude des Flurstückes 209. Das in der Folge neu gebildete Grundstück hat eine Größe von ca. 1959 qm. Der zu planende Neubau der Musikschule soll über eine „Gelenkfunktion“ den alten Bau der VHS mit dem Neubau funkti-

onal verbinden. Die Behindertengerechtigkeit ist über einen gemeinsamen Aufzug für beide Gebäude gewährleistet. Städtebauliche Vorgaben an den Baukörper waren maximal 2 Vollgeschosse und ein Dach- bzw. Sattelgeschoß.

Traufhöhe/Attika waren max. 8,0 m, im Bereich der VHS max. 9,0 m. Im Bereich der Sparkasse galt es, die offene Bauweise einzuhalten. Im Bereich des Bestandes zur Invalidengasse war die halboffene/abweichende Bauweise einzuhalten und im Bereich der rückwärtigen Bebauung der Dreikönigstraße die geschlossene Bauweise.

### Planungsziele und -vorgaben

Die Planungsvorgabe bestand darin, auf dem arrondierten Grundstück eine städtebauliche Lösung der Gesamtsituation zu finden. Unter Berücksichtigung einer möglichen Fußwegeverbindung an die Invalidengasse und die Mannheimer Straße sowie zu Rückgebäuden in der Dreikönigstrasse, wie es auch der Rahmenplan vorsieht, galt es, einen schlüssigen Kontext herzustellen. Wichtig war die Einheit zwischen Neubau und Altbau. Der zu ergänzende Neubau stellt ein wichtiges, neues und zeitgenössisches Gebäude in Anbindung an den denkmalgeschützten Bestand dar. Übertriebener Historismus allerdings sollte vermieden werden.

Weiterhin sollte der bauliche Eingriff in das denkmalgeschützte Bestandsgebäude und dessen Grundrissorganisation möglichst gering gehalten werden. Auch mussten Störungen der Kurse und Angebote der VHS weitgehend vermieden werden. Wesentliche Planungsziele waren der sparsame Umgang mit Grund und Boden, die kosten- und energiesparende Bauweise, betriebsoptimierte Gebäudetechnik, Lärmschutz der Umgebung, und Schallschutz der internen Nutzungseinheiten sowie das Erscheinungsbild der Zugangs- und Eingangssituation. Für die unbebauten Grundstücksflächen sollte eine gestalterisch anspruchsvolle Lösung der Nutzungsansprüche an die Grün- und Freiflächen für Aufenthalt und Veranstaltungen sowie Zufahrbarkeit gefunden werden.

Mathias Welle  
Stadtbaumeister



Visualisierung

Quelle: Architektengruppe Numerobis Schwetzingen



Vorher

Quelle: Architektengruppe Numerobis Schwetzingen



Quelle: Architektengruppe Numerobis Schwetzingen



Quelle: Architektengruppe Numerobis Schwetzingen



Quelle: Architektengruppe Numerobis Schwetzingen

# 2003–2009: Neubau Mensa Hebel-Gymnasium

## Wenn der Lernort Schule zum Lebensort wird

Freude und Stolz sind den Verantwortlichen von Verwaltung, Gemeinderat, Schule und Architekturbüro ins Gesicht geschrieben, als am 6. März 2009 die neue Mensa am Hebel-Gymnasium offiziell ihrer Bestimmung übergeben wird. Die über 4 Millionen Euro teure Investition ist das richtige Projekt am richtigen Ort zur richtigen Zeit. Denn es geht hier um weit mehr als nur um einen schmackhaften Mittagstisch für die Schülerinnen und Schüler. Neben dem Speisesaal sind noch zahlreiche weitere Räume untergebracht, sie bieten viel Raum und Funktion für Lernen, Hausaufgabenbetreuung, Spiel, Begegnung und Kreativität.

„Ein cooles Gefühl“ habe sie beim Betreten der Mensa gehabt, verriet die Schülersprecherin bei der Eröffnung, als „Meilenstein in der Geschichte des Hebel-Gymnasiums“ bewertete die Schulleitung das Mammutprojekt und der Architekt sprach von einem Gebäude, „das Freude und Mut machen soll“, bevor er symbolisch den Schlüssel übergab.

Beim „Tag der offenen Tür“ stießen besonders die vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten, beispielsweise der Hausaufgabenbetreuungsraum oder der Leseraum mit Schulbücherei auf reges Interesse. Bestaunt wurden auch die Räume, in denen sich die Schüler entspannen und austoben können, der Tischkicker und die Spielekonsole waren ständig umlagert.

### Planer:

Architektengruppe Numerobis Schwetzingen

### Rohbaufirma:

Reinhard Bauservice, Mannheim

### 18. Dezember 2003:

Grundsatzbeschluss Gemeinderat Neubau Mensa mit Cafeteria

### 09. September 2004:

Antrag IZBB-Programm (IZBB = Investitionsprogramm Zukunft, Bildung und Betreuung)

### Förderbescheid:

2,68 Mio. Euro

### 12. Juli 2007:

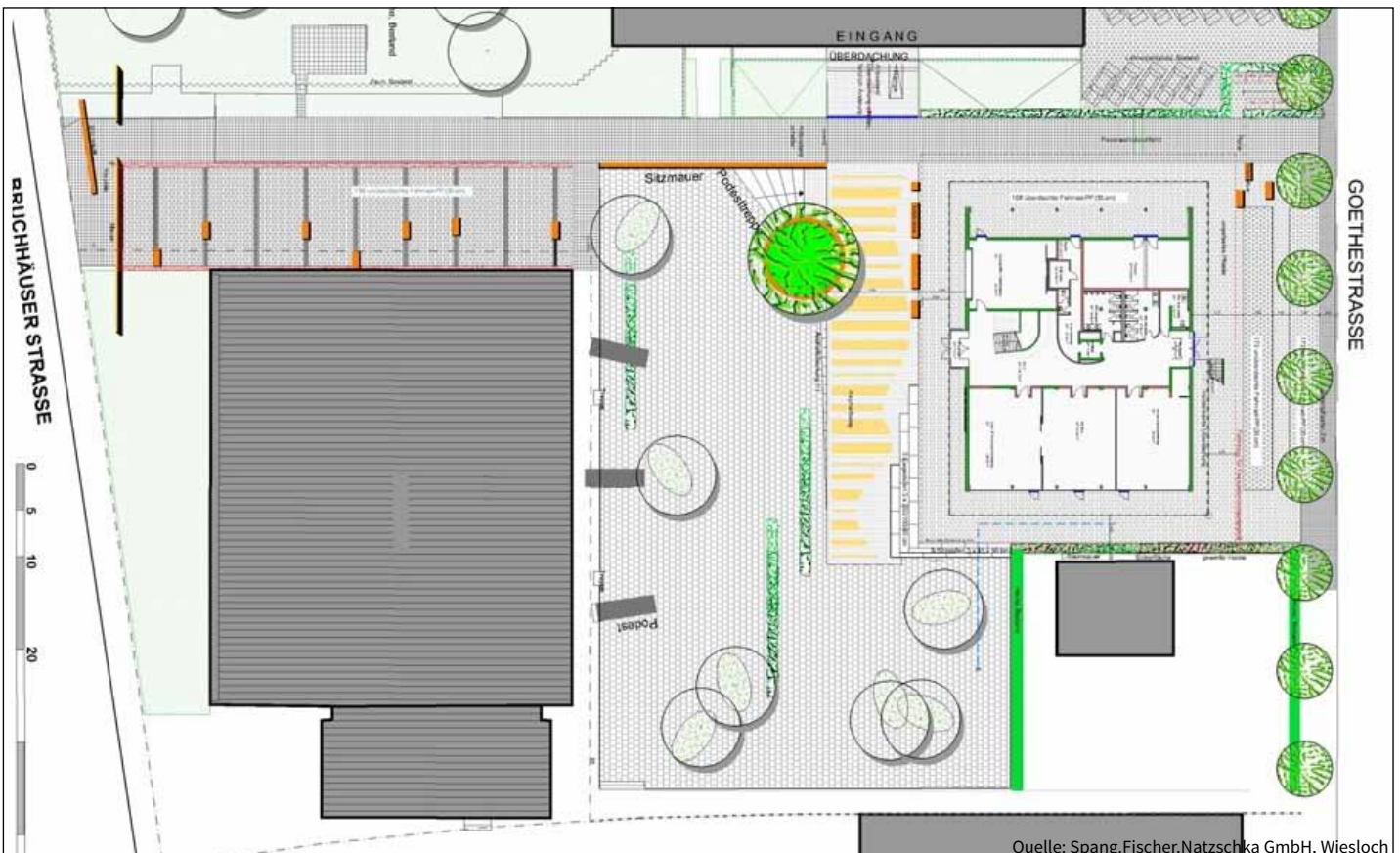
Spatenstich Mensa/Cafeteria

### Juli 2009:

Einweihung Mensa

### Kosten:

4,52 Mio. Euro





## 2004–2007: Neubau Lutherhaus

### Der Neubau des Lutherhauses setzt städtebauliche Akzente im Stadtzentrum

Nach dem verheerenden Brand und der kompletten Zerstörung des altherwürdigen Lutherhauses im Januar 2004 richtet sich der Blick nach vorne. In enger Kooperation bringen Stadt und evangelische Kirchengemeinde den Neubau voran. Die vorliegenden Entwürfe sind ansprechend und gelungen, das Objekt wird sich städtebaulich perfekt in die Umgebungsbebauung eingliedern. Die Nutzung des Neubaus wird multifunktional sein und für Vereine und Veranstaltungen aller Art eine neue Veranstaltungsstätte schaffen.



Quelle: Stadt

Die Evangelische Stadtkirche ist anlässlich der Eröffnung im Februar 2007 bis auf den letzten Platz gefüllt. Der evangelische Landesbischof Dr. Ulrich Fischer hält die Festpredigt und von der Empore ertönen Gospel-Rhythmen. Mit einem anschließenden Fest-Wochenende meistert das neue Lutherhaus seinen ersten „öffentlichen Auftritt“ mit Bravour.

### Auszeichnung durch die Architektenkammer Baden-Württemberg

Quelle: Homepage Architektenkammer Baden-Württemberg

#### Begründung der Jury:

Das nach einem Brand neu erbaute Gemeindehaus stellt sich selbstbewusst, jedoch respektvoll zurückgesetzt neben die Evangelische Stadtkirche Schwetzingen. Durch den Rücksprung entsteht zur Straße ein wohl proportionierter Vorplatz, zu dem sich der Saal orientiert. Seine großzügige, mit Lamellen verkleidete Glasfassade schafft die notwendige Intimität, aber auch Offenheit und Durchlässigkeit. Diese differenzierte Gestaltung steht allerdings in gewisser Konkurrenz zum benachbar-

ten Kirchenportal. Zwischen Lutherhaus und an bestehende, von den Flammen verschonten Nebengebäude fügt sich das schlichte Foyer ein, das als großzügiger Erschließungsgang zwischen Saal und Funktionsräumen dient.

#### Objektbeschreibung:

Der Luthersaal der Evangelischen Kirchengemeinde Schwetzingen wurde durch einen Großbrand im Januar 2004 komplett zerstört. Der Seitenbau mit den Nebenräumen und der Hausmeisterwohnung im Dachgeschoss konnte weitgehend vor den Flammen bewahrt werden. Zum Neubau des Saales mit Bühne und Foyer führte die Kirchengemeinde einen Architektenwettbewerb durch. Aufgabenstellung des Wettbewerbs war, den neuen Luthersaal geschickt mit der bestehenden Struktur des verbliebenen Nebenraumtraktes zu verbinden und ein städtebaulich ausdrucksstarkes Haus zu schaffen.

Die Erschließung erfolgt vom Vorplatz durch ein transparentes Foyer, das den Saal elegant von den Nebenräumen des Seitenbaus trennt. Der Saal mit ca. 500 Sitzplätzen hat eine Bühne und ist teilbar. Eine großzügige Öffnung in der Bühnenrückwand ermöglicht es, den Freibereich im Garten zu bespielen. Durch die Anordnung des Foyers ist es zum einen möglich, die Säle unabhängig voneinander zu erschließen, zum anderen eine funktionale Anbindung der im Nebentrakt befindlichen Toiletten, Garderobe, Jugendräume und Küche zu ermöglichen. Der markante,

zum Vorplatz errichtete Sonnenschutz aus Holzlamellen garantiert optimale Lichtverhältnisse im Inneren des Saals und schafft interessante Blicke zur umliegenden Bebauung.

Das Foyer erhielt ein Dach aus Glas auf einer Stahlkonstruktion, der Saal wurde in Mischbauweise errichtet. Die Spannweite von 18 m konnte mit herkömmlichen Stahlbetonbindern gelöst werden. Die Decken des Saals wurden als Akustikdecken ausgeführt, die Bühne mit einer professionellen Licht- und Tonanlage ausgestattet. Auf dem Dach befindet sich eine Photovoltaikanlage, die vom Straßenraum nicht eingesehen werden kann. Die flach geneigten Dächer sind extensiv begrünt. Im Garten ist eine Zisterne zur Regenwassernutzung eingelassen. Das neue Lutherhaus fügt sich trotz der Mehrgröße harmonisch in das Stadtbild und wird Teil dessen. Die Geste der „Öffnung“ – das Aufklappen des Daches an der Platzseite mit der großflächigen Verglasung – symbolisiert den Willen der Kirche zur Integration in die Gemeinschaft, insbesondere an diesem Ort.

**Bauherr:** Ev. Kirche in Kooperation mit der Stadt Schwetzingen

**05. Januar 2004:** Brand

**03. März 2005:** Mehrfachbeauftragung

**Sieger:** Link & Schmitt Architekten, Heidelberg

**25. November 2005:** Spatenstich

#### Neubau

**23. Mai 2006:** Richtfest

**01. Februar 2007:** Einweihung

**Gesamtkosten:** ca. 2,0 Mio. Euro



Quelle: Stadt

Eine Dachbegrünung und eine PV-Anlage auf dem großen Flachdach leisten einen spürbaren Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas, Temperatursenkung und Gewinnung von erneuerbarer Energie im Stadtraum.



Quelle: VOEGELE + GERHARDT, Karlsruhe



Vorher

Quelle: VOEGELE + GERHARDT, Karlsruhe



Nachher

Quelle: VOEGELE + GERHARDT, Karlsruhe



Vorher

Quelle: VOEGELE + GERHARDT, Karlsruhe



Nachher

Quelle: VOEGELE + GERHARDT, Karlsruhe

# 2005: Umgestaltung Bismarckplatz

## Der Bismarckplatz: Neues Eingangstor zur Stadt

Der Bismarckplatz galt viele Jahre als Schwetzingens Verkehrsnadelöhr Nummer eins und auch das deutlich in die Jahre gekommene Ambiente an diesem markanten Ort wurde dem Anspruch einer bekannten Spargel-, Flieder- und Festspielstadt schon lange nicht mehr gerecht. Zeit also, zu handeln. Ziel der Planungen war die komplette Neuregelung des Autoverkehrs in diesem Bereich, damit einhergehend die Schaffung eines optimalen und attraktiven Eingangstores zur Stadt.

Mit dem ersten Spatenstich im März 2003 wurde dieser wichtige, städtebauliche Impuls in Gang gesetzt, bereits am 13. November konnte die Einweihung unter großer Beteiligung der Bevölkerung gefeiert werden. Hin war in nur acht Monaten etwas entstanden, das mit seinem modernen Erscheinungsbild bis weit in die nächsten Generationen hinein seine Wirkung entfalten wird. Arkaden, kleine aber feine Wasserspiele, ein Kiosk und eine übersichtliche Informationstafel tragen anschaulich zur gelungenen Optik bei.

## Aufstellung Kiosk mit Granitarkaden und Brunnenanlage

**13. November 2004:** Einweihung

**Planung:** Büro Voegelé & Gerhardt, Karlsruhe

**Kiosk:** Fa. Hering Bau

**17.10.2002:** Grundsatzbeschluss über die verkehrstechnische Umgestaltung des Bismarckplatzes

**10.10.2002/13.03.2003/03.04.2003:** Vorberatungen im Technischen Ausschuss

**15.07.2003:** nichtöffentliche Sondersitzung, Vorstellung und Beratung der verschiedenen Varianten

**25.09.2003:** Gemeinderat mit einer Mehrheit von 16 zu 10 Stimmen für eine Variante mit Kiosk einschl. WC, Arkade und Brunnen oder Wasserspiel aus.

**13.05.2004:** Vergabe der Arbeiten für die Innegestaltung des Platzes inkl. Kiosk

**8. März 2004:** Offizieller Spatenstich

## Erster Bauabschnitt

(neue Verkehrsführung): Gehwegpflaster, Verkehrsflächen, Ampeln, Markierung, Randeinfassung der Platzinnenfläche, Beschilderung, Poller etc.

**März 2004:** Baubeginn

**17. Juni 2004:** Abnahme mit Fa. Vogelbau und Straßenbauamt Heidelberg

**September 2004:** Beleuchtung

**Gesamtkosten:** 785.000 Euro

## Zweiter Bauabschnitt

(Umgestaltung Innenfläche): Kiosk mit Behinderten-WC, Brunnen, Arkaden, Bepflanzung, Pflaster in Platzinnenfläche, Heckenbeet

**August 2004:** Baubeginn

**November 2004:** Fertigstellung (Einweihung 13. November 2004)

**Gesamtkosten:** 660.000 Euro



Visualisierung

Quelle: VOEGELE + GERHARDT, Karlsruhe



Nachher

Quelle: VOEGELE + GERHARDT, Karlsruhe



Quelle: Stadt



Vorher

Quelle: Stadt



Nachher

Quelle: Stadt



Vorher

Quelle: A. Moosbrugger



Nachher

Quelle: Mann Landschaftsarchitektur, Fulda



Vorher

Quelle: Stadt



Nachher

Quelle: Stadt



# 2006–2008: Umgestaltung „Kleine Planken“

## Bürgerlicher Kontrapunkt zum kurfürstlichen Schlossplatz

Nach intensiven Planungen, Gesprächen und Abstimmungen über mögliche Varianten und Finanzierungsmodelle werden die neuen „Kleinen Planken“ im November 2009 ihrer Bestimmung übergeben. Mit mehrmonatiger Verspätung, denn aufgrund nicht fachgerechter Ausführung musste der ursprüngliche Bodenbelag wieder entfernt und anschließend durch Natursteine ersetzt werden. Das bauliche Manko ist allerdings bald vergessen, was dauerhaft bleibt, ist die Freude über eine wegweisende Entwicklung an dieser zentralen Stelle in der Innenstadt.

Entstanden ist ein neuer Platz mit ansprechender Aufenthaltsqualität, der sich sowohl bei Tag als auch bei Nacht attraktiv präsentiert, zum Verweilen einlädt und eine schöne neue Mitte im Herzen der Stadt als Kontrapunkt zum Schlossplatz markiert. Er steht für attraktive Nutzungen in der Innenstadt zur Verfügung und bildet das verbindende Element des „Kulturquartiers“ mit dem neuen Lutherhaus, der Volkshochschule, dem Kulturzentrum, der evangelischen Stadtkirche und der Alten Wollfabrik.

Mit der Erneuerung dieses zentralen Stadtraumes hat sich Schwetzingen im Wettbewerb in der Region nicht nur als historische Stadt hervorragend aufgestellt, sondern auch eine deutliche Qualitätsverbesserung für die Kunden des Einzelhandels erreicht. Eine weitere gestalterische Besonderheit ist die „steinerne Bühne“ direkt vor dem Lutherhaus, die den verschiedenen Aktivitäten des städtischen Lebens einen interessanten Raum bietet. Und auch noch ein weiterer kommunalpolitischer Wille konnte mit dem Umgestaltung der „Kleinen Planken“ umgesetzt werden. Sie gehören in der Verlängerung der Fußgängerzone Mannheimer Straße jetzt ebenfalls den Fußgängern.

**März 2002:**  
Umfrage Anwohner  
Umgestaltung „Kleine Planken“

**April 2006:**  
Gemeinderat  
Grundsatzbeschluss Mehrfachbeauftragung mit 7 Planungsbüros

**November 2006:**  
Gemeinderat  
Beschluss Umsetzung

**Januar 2007:**  
Gemeinderat  
Beschluss Vergabe-Arbeiten

**Februar 2008:**  
Beginn Umbau „Kleine Planken“

**11. Dezember 2008:** Einweihung

**Planer:** Tobias Mann, Fulda

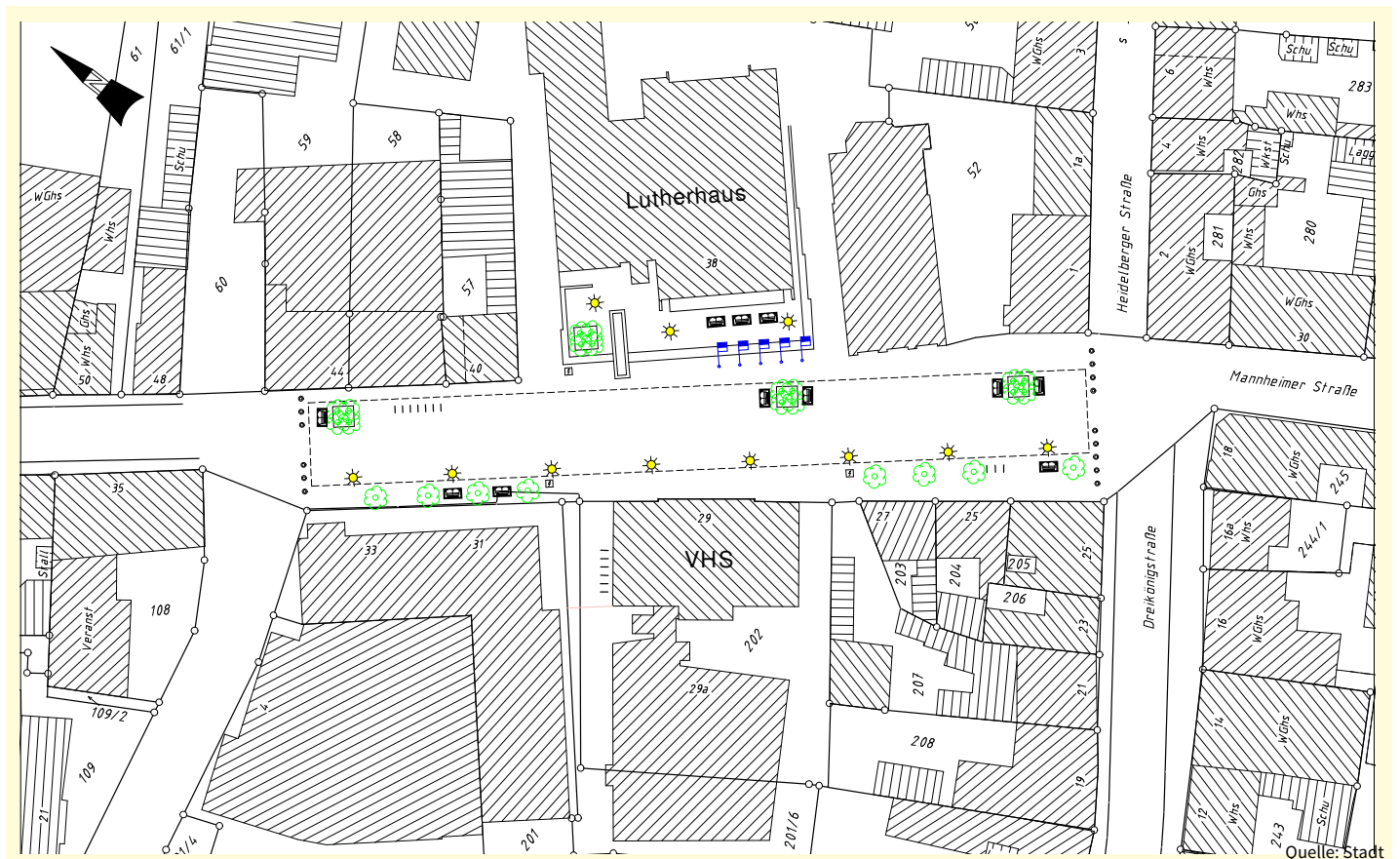
**Ausführende Firma:**  
Diringer & Scheidel, Mannheim

**Fläche:** ca. 3.600 m<sup>2</sup>

**Baukosten:** ca. 1,5 Mio. Euro



Quelle: Mann Landschaftsarchitektur, Fulda



Quelle: Stadt





# 2006–2011: Schlossplatz Schwetzingen

## Mehr Miteinander im öffentlichen Raum

### Schwetzingen Schlossplatz wurde im Modellversuch zum verkehrsberuhigten Bereich

Von Dr. René Pörtl\*

„Shared Space“ ist derzeit in aller Munde. Immer häufiger wird diskutiert, die innerstädtischen Räume so auszugestalten, dass sich alle Nutzer des Raums, vor allem die Verkehrsteilnehmer, dort im Wesentlichen ohne Regelwerke und gleichberechtigt fortbewegen. Der Kfz-Verkehr wird nicht verdammt, aber seine Bedeutung gegenüber anderen Nutzern des öffentlichen Raums neu verortet. In Schwetzingen wird derzeit in einem landesweiten Modellversuch erprobt, den gesamten Schlossplatz als verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen.

### Historische Barockanlage

Die Schwetzingen Innenstadt ist für die Bürgerinnen nicht nur ein Aushängeschild, sondern auch eine Verpflichtung in der Behandlung und Bewahrung der historischen Substanz. Der Reiz und die Aufenthalts- und Lebensqualität der Stadt werden ganz wesentlich von der kongenialen Anlage der Stadt als barocke Sommerresidenz des 18. Jahrhunderts geprägt. Schloss und Garten machen immerhin 70 Hektar der Gemarkungsfläche aus. Der davor liegende Schlossplatz ist das Herz der bürgerlichen Stadt, auf ihm sitzen die Schwetzingen und viele Besucher in den zahlreichen Außenwirtschaftungen und genießen das mediterrane Ambiente in der Mitte der Metropolregion Rhein-Neckar.

### Verkehrliche Zwänge

Die Schwetzingen Innenstadt wird seit dem 19. Jahrhundert durch eine städtebauliche Zwangslage geprägt; sie wird durch die Eisenbahnstrecke und den Schlossgarten räumlich begrenzt. Der Schlossplatz ist für die innerstädtischen Verkehrsverbindungen sehr wichtig. Mit dem Siegeszug des

Autos wurde die Barockachse in Ost-West-Richtung über die Mitte des Schlossplatzes hinweg asphaltiert, in Nord-Süd-Richtung zudem auch unmittelbar vor dem Schloss. Damit wurde der Platz durch die Asphaltbahnen optisch in zwei Hälften getrennt und Ehrenhof und Schlossplatz städtebaulich wie optisch zerteilt. Vor dem Haupteingang des Schlosses betrug die Breite des Gehwegs nur 1,80 m – der Verkehr rauschte am Fußgänger regelrecht vorbei.

### Sanierung des Schlossplatzes

Seit der Jahrtausendwende wurde deutlich, dass eine Sanierung des Schlossplatzes ansteht. Die auf dem Platz als Doppelallee stehenden Kastanien waren marode, und auch das Pflaster hatte an vielen Stellen des Platzes durch Verschleiß gelitten. Der Gemeinderat der Stadt Schwetzingen befasste sich ausführlich mit den Sanierungsvarianten, und wurde durch das Konjunkturpaket II mehrheitlich motiviert, nicht nur einen Teil des Platzes, sondern mit den zusätzlichen Bundesmitteln gleich den gesamten Platz zu sanieren. Die Gesamtkosten für die Sanierung wurden auf 5,3 Mio. Euro ermittelt, rund 1,5 Mio. Euro kamen aus Fördermitteln des Landes Baden-Württemberg und des Bundes. Von 2009 bis 2011 wurden die Bauarbeiten zur Sanierung vorgenommen, im Mai 2011 konnte der Schwetzingen Bevölkerung der fertig gestellte Platz feierlich übergeben werden.

### Städtebau und Verkehr

Stadtspitze und Gemeinderat nahmen die notwendige Sanierung des Schlossplatzes zum Anlass, sich umfassende Überlegungen zu Städtebau, Funktion des Platzes und die verkehrliche Lösung zu machen. Ziel war es, den Platz wieder dem historischen Ursprung als barocke Anlage zuzuführen, die Gesamtanlage wieder begreifbar zu machen, den Platz zugleich aber als modernen Lebens- und Aufenthaltsraum im Herzen der Stadt zu entwickeln, und zudem die verkehrliche Funktion des Platzes als innerstädtischer Verbindungsweg zu erhalten.

Der Platz präsentiert sich nunmehr in historisch-barockem Gewand mit Kaiserlinien wie im Schlossgarten. Er wurde umfassend barrierefrei ausgestaltet, etwa mit einem durchgehenden Sehbehinderten-

leitstreifen. Die Fahrbahn, die den Platz nach wie vor quert, wurde mit eingefärbtem Asphalt angelegt, der in der Farbe dem portugiesischen Granit der übrigen Platzflächen entspricht. Dadurch wirkt der Platz nunmehr als eine einheitliche architektonisch-gestalterische Fläche. Die Autofahrer haben den Eindruck, über den Platz zu fahren.

### Modellversuch „Verkehrsberuhigter Bereich“

Ziel aller Überlegungen war es, die Aufenthaltsqualität auf dem Platz deutlich zu verbessern, ohne den Kfz-Verkehr auszuschließen. Dies sollte durch ein ausgeprägtes Miteinander der verschiedenen Nutzungen und Nutzer erreicht werden.

Die Entscheidung fiel auf die Einrichtung eines „verkehrsberuhigten Bereichs“ gem. § 42 Abs. 4a StVO (Zeichen 325, 326). Dies wurde durch die Fertigstellung einer Ortsumgehungsstraße, der B 535, ermöglicht, die zu einer deutlichen Reduzierung des innerstädtischen Durchgangsverkehrs führte. Kraftfahrer haben innerhalb des verkehrsberuhigten Bereichs Schrittgeschwindigkeit zu fahren, und sie dürfen Fußgänger weder gefährden noch behindern, wenn nötig, müssen sie warten. Innerhalb des verkehrsberuhigten Bereichs dürfen Fußgänger die Fahrbahn an jeder Stelle queren. Gegenseitiger Rücksichtnahme kommt eine wichtige Bedeutung zu.

Die Besonderheit in Schwetzingen ist indes, dass der verkehrsberuhigte Bereich von rund sechseinhalbtausend Kfz am Tag pro Fahrbahn genutzt wird. Die Regelwerke zur Ausführung der StVO gehen dagegen von nicht mehr als 3.000 Pkw täglich aus. Aufgrund der besonderen Bedeutung des Schlossplatzes und seiner neuen Ausgestaltung als einheitliche Platzfläche wurde im Einvernehmen mit der obersten Verkehrsbehörde, dem Ministerium für Verkehrs und Infrastruktur Baden-Württemberg, ein zweijähriger Modellversuch zur Erprobung gestartet.

### Erfahrungen und Fazit

Die Umstellung von der reinen Durchfahrtsstraße mit Ampeln zum verkehrlichen Miteinander auf dem Schlossplatz war ein grundlegender Systemwechsel. Das langsame Fahren und die Rücksichtnahme auf querende Fußgänger, und die

\* Der Autor ist Jurist, war von 2006 bis 2008 Erster Bürgermeister, und ist seit 2008 Oberbürgermeister der Stadt Schwetzingen. Er dankt Herrn Wolfgang Leberecht, Stadt Schwetzingen, für die Unterstützung.  
<sup>1</sup> Vgl. etwa Rauterberg, Alle haben Vorfahrt!, in: ZEIT v. 28.7.2011, S. 48; Carstens, Gemeinsinn statt Raselei, Art. v. 3.12.2010, in: Geo.de; weiterführend auch die Internet-Adresse „www.sharedspace.at.“

<sup>2</sup> § 42 Abs. 4a Nr. 2 StVO.

<sup>3</sup> § 42 Abs. 4a Nr. 3 StVO.



Foto: Theo Kyrberg



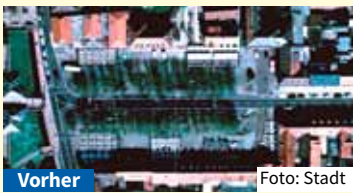
Vorher

Foto: Stadt



Nachher

Foto: Tobias Schwerdt



Vorher

Foto: Stadt



Planung: Uwe Knappschneider



Quelle: Tobias Mann



Nachher

Quelle: Stadt



Foto: Stadt



Foto: Stadt



Quelle: Stadt



Foto: Theo Kyrberg



Foto: Tobias Schwerdt



Foto: Tobias Schwerdt



## 2006–2011: Schlossplatz Schwetzingen

Berechtigung der Fußgänger zum Queren der Fahrbahn sind in einer zentralen Innenstadtlage neu. Dies erforderte ein Umdenken und eine Zeit der Umstellung. Dennoch verlief die Probephase erstaunlich gut. Bei den begleitenden mobilen Geschwindigkeitsmessungen fuhren nur rund 5 Prozent der Fahrzeuge schneller als 20 km/h<sup>4</sup>. Es fällt auf, dass die deutliche Mehrheit der Verkehrsteilnehmer langsam über den Platz fährt. Fußgänger können gefahrlos queren, sie müssen allerdings lernen, sich dieses Recht auch zu nehmen. Rückstaus durch die Ampel vor dem Schloss oder durch querende Linienbusse gehören der Vergangenheit an. Durch das langsame Fahren ist es auf dem Platz und für die Anwohner sehr viel leiser geworden.

In der Wahrnehmung sehen einige Bürger das langsame Fahren als kritisch und nicht zumutbar an, was auch zu entsprechenden Äußerungen im Leserbriefforum der örtlichen Tageszeitung führte. Viele andere Bürger, aber vor allem fast alle auswärtigen Besucher der Stadt erleben das neue Platzkonzept dagegen als etwas Neues und sehr Positives. Als Fazit kann man feststellen, dass die städtebauliche und verkehrliche Konzeption gelungen ist und in der Praxis gut funktioniert. Es zeigt sich aber auch, dass die Umstellung auf mehr Miteinander im Verkehrsraum – der Shared Space – Zeit braucht, für die Zukunft aber viele Chancen bietet. Für die Gemeinden und Städte bieten sich Perspektiven, dass die Innenstädte und Plätze wieder zu öffentlichen Räumen mit Aufenthalts- und Lebensqualität für alle Menschen werden.

### Auszeichnungen und Preise

- 2016 wurde der Schlossplatz mit dem 1. Staatspreis Baukultur Baden-Württemberg, Kategorie „Öffentliche Räume und Freiräume“ ausgezeichnet.
- 2020 wurde der Schlossplatz im Bereich Beispielhaftes Bauen „Rhein-Neckar-Kreis 2009 – 2019“ – „Begegnungsfläche Schlossplatz Schwetzingen – vom Unmöglichen zum bundesweiten Vorbild“ ausgezeichnet

Zusatz: Dieser Artikel erschien als Erstveröffentlichung in der Zeitschrift „Stadt und Gemeinde“ Ausgabe 10/2011

### Zahlen – Daten – Fakten

#### Der Platz

- Die Baufläche am Schlossplatz mit Abschnitt Karlsruher Straße und Schlossstraße umfasst rund 11.000 Quadratmeter
- Die Pflasterflächen und der Plattenbelag nehmen etwa 9.400 Quadratmeter ein, die Asphaltfläche etwa 1.700 Quadratmeter
- Insgesamt 52 Bäume (Kaiserlinden) wurden neu gepflanzt

#### Die Kosten

- Die berechneten Kosten beliefen sich insgesamt auf 5,3 Millionen Euro. Dazu gab es rund 570.000 Euro Sanierungszuschüsse und 435.000 Euro aus dem Konjunkturpaket II.

### Chronik der Beschlüsse zur Neugestaltung

**22.09.2007** Klausurtagung mit Vorstellung erster Planungen von Landschaftsarchitekt Tobias Mann, Kassel.

**24.07.2008** Gemeinderat fasst Grundsatzbeschluss auf Basis der Variante 2 als Grundlage zur weiteren planerischen und kostentechnischen Bearbeitung. Zustimmung zur Beauftragung des Landschaftsarchitekten Tobias Mann, Kassel, mit der Planung der Leistungsphasen 1-3 und der Gesamtkonzeption

**12.03.2009** Gemeinderat beschließt Gestaltung des Schlossplatzes gemäß der Entwurfsplanung des Büros Mann. Zustimmung zur Beauftragung der Arbeitsgemeinschaft Tobias Mann, Landschaftsarchitekt, Kassel, und Karl Bauer, Landschaftsarchitekt, Karlsruhe.

**22.04.2009** Gemeinderatsbeschluss: Die Neugestaltung des Schlossplatzes wird in einem Zuge realisiert, sofern die Fördermittel aus dem Konjunkturpaket II i.H.v. ca. 437.000 Euro im Mai 2009 vom Regierungspräsidium Karlsruhe bestätigt werden. Beginn der Schlossplatzumgestaltung im September 2009

**23.07.2009** Gemeinderat stimmt der Umstufung der B 36 als Ortsstraße, was Voraussetzung für einen verkehrsberuhigten Schlossplatzbereich ist

**07.05.2011** Offizielle Eröffnung im Rahmen eines Bürgerfestes

### Bauherr

Große Kreisstadt Schwetzingen

### Projektleitung

Stadtbaumeister Dipl.-Ing. Mathias Welle, Stabsstelle Städtebau, Architektur & Verkehrsentwicklung  
Mitarbeit: Ute Dünkel

### Fachplaner

#### Landschaftsplanung

Tobias Mann  
Mann Landschaftsarchitekten, Fulda

#### Verkehrsplanung

Wolfgang Schröder  
BS Ingenieure, Ludwigsburg

#### Lichtplanung

Uwe Knappschneider  
Licht Raum Stadt, Wuppertal

### Strategische Koordination der Gesamtkonzeption aus Gestaltung, Städtebau und Verkehr sowie Initiierung Modellversuch Verkehrslösung

Stadtbaumeister Dipl.-Ing. Mathias Welle, Stabsstelle Städtebau, Architektur & Verkehrsentwicklung  
Stadtverwaltung Stadt Schwetzingen

<sup>4</sup> Der Richtwert für Schrittgeschwindigkeit wird zumeist zwischen 7 und 15 km/h angesetzt. Vgl. etwa AG Leipzig, Urt. v. 16.2.2005 - 215 OWi 500 Js 83213/04 - (15 km/h); LG Aachen, ZfS 93, 114 (deutlich unter 20 km/h); OLG Brandenburg, Beschl. v. 23. 5.2005 - 1 Ss (OWi) 86 B/05 - (7 km/h).



Vom Unmöglichen ...

SWF 97: Am Schlossplatz fahren einfach zu viele Autos für eine verkehrsberuhigte Zone / „Zum Scheitern verurteilt“

# Lösung erscheint unrealistisch

Kritik am Verkehrskonzept am Schlossplatz äußert die Gemeinderatsfraktion des Schwetzingener Wählerforums (SWF 97). „Es ist zum Scheitern verurteilt, ein verkehrsberuhigter Bereich vertritt höchstens 3000 Fahrzeuge täglich, hier sind es 6000 bis 7000“, schreibt Fraktionsvorsitzender Dr. Jürgen Grimm: „Nun ist es fast so weit! Als letzte Baumaßnahme wird demnächst der farbige Asphalt auf die Fahrbahn am Schlossplatz aufgebracht, und es ist angekündigt, den Verkehr zuteilnehmend mit zwei Blitzgeräten dauerhaft überwachbar zu machen. Was wird sich zu bisher ändern? Der gesamte Schlossplatz wird verkehrsberuhigter Bereich mit der Höchstgeschwindigkeit 7 Stundenkilometer für Fuß und Gleichberechtigung aller Ver-

kehrsteilnehmer“, heißt es in der Pressemitteilung des SWF weiter. Markierte Fußgängerüberwege wie einen Zebrastreifen werde es nicht geben, Fußgänger können an allen Stellen die Fahrbahn queren, und – wegen der Gleichberechtigung – hätten die Autos als stärkere Verkehrsteilnehmer auf die Fußgänger Rücksicht zu nehmen. Diese Konzeption sei – mit oder ohne Geschwindigkeitüberwachung – bei dem derzeitigen Verkehrsaufkommen von 6000 bis 7000 Fahrzeugen täglich zum Scheitern verurteilt, ein verkehrsberuhigter Bereich verträglich maximal 3000 Fahrzeuge. Das SWF habe in nahezu sämtlichen Beschlussfassungen zum Schlossplatz auf diese Verkehrsproblematik hingewiesen, gelöst sei sie bislang nicht.

Das SWF stellt die Frage: „Soll der Fahrzeugverkehr jetzt etwa über Blitzanlagen und drohende Bußgelder weggedrückt werden? Wer erinnert sich noch an den Vorschlag von Oberbürgermeister Bernd Junker, einen Teil des Fahrzeugverkehrs über eine – ausgetretenen Straßen – Osttangente an der Innenstadt vorbeuleiten?“

„Nach Berechnung der Verkehrspolizei heißt genau dies dem Unterschied von rund 3000 Fahrzeugen täglich am Schlossplatz ausgemacht und die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs ermöglicht“, gibt Grimm selbst eine Antwort. Ist sei dem Schlossplatz sicher zuzugestehen, dass der Platz-Verkehr ohne Signalanlagen und langsamer als früher volle, derzeit würden realistisch Ge-

schwindigkeiten zwischen 15 und 25 km/h gefahren. Erst ein Sommerzeit mit Fußgängern wirklich belebter Schlossplatz werde aber die Gefahren aufzeigen, wenn kreuzende Fußgänger in großer Zahl auf ein zu hohes Verkehrsaufkommen treffen, heißt es beim SWF weiter.

Letztendlich gehe es aber auch um die Erreichbarkeit der Innenstadt, die alle nicht auf eine Befahrbarkeit des Schlossplatzes verzichten könnten; eine durchgehend zu fahrende Geschwindigkeit von 20 km/h wie auch in der Denkmalsstraße wäre für alle Interessen sicher eine praktikable, aber für den „Platzcharakter“ wohl bislang nicht gewöhnliche Lösung“, meint Grimm weiter und fragt sich: Quo vadis Schlossplatz?



Herbert Semoch zeigt für die Fernsehkamera der Abendschau, wie Schrittgeschwindigkeit wirklich funktioniert. Bild: UH/ARND

Schlossplatz: Landesschau greift nach Lektüre der Schwetzingener Zeitung das Verkehrsthema auf

## „Das ist wirklich Schrittgeschwindigkeit!“

Von unserem Redaktionsmitglied Jürgen Druler

Eberhard Reuß ist ja für den Südwesrundfunk viel in unserer Region unterwegs. Und er liest natürlich auch die Schwetzingener Zeitung. „Mir ist die große Leserbriefdiskussion um die neue Verkehrsregelung auf dem Schlossplatz aufgefallen und, da es sich ja um einen Modellversuch des Landes handelt, habe ich mir gedacht, wir könnten das mal für die Landesschau thematisieren“, erzählt Reuß. Gestern zwischen 12 und 16 Uhr liefen dazu die Dreharbeiten auf dem Schlossplatz.

Wer Eberhard Reuß kennt, ahnt sicher, dass der Beitrag einen gewissen ironischen Blickwinkel bekommen könnte – ganz nach dem Motto, ob es denn kein reicheres Thema als die Schrittgeschwindigkeit auf dem Schlossplatz gibt.

Kurzweiliger war es für ihn unser Leserbriefschreiber Herbert Semoch aus Brühl engagiert, der ja kürzlich auch als Fragesteller bei Frank Plasbergs „Hart aber fair“ zu TV-Welken kam. Er darf man selbst in die Kamera sagen, wie er die Verkehrsregelung findet und dass man in Schwetzingen durch die vielen Kontrollen die Gäste und Kunden vor allem ver-

ärgert. Der Kameramann filmt ihn bei der Durchfahrt und Herbert Semoch zeigt den Fernsehzuschauern auch, was aus seiner Sicht Schrittgeschwindigkeit bedeutet und schießt demonstrativ seinen kleinen Daubhaus Cator über den Schlossplatz, direkt vorbei an der gestern wieder von dem „Journal“ aufgeführten Bushaltestelle.

Sinn und Zweck der Berichterstattung erklärt dann Oberbürgermeister Dr. Bernd Pöhl im Landesschau-Beitrag, der voraussichtlich am Freitag zwischen 18.45 und 19.45 Uhr gesendet werden soll – natürlich nur, wenn nichts Aktuelles dazwischen kommt.

Schwetzingener Zeitung 21. Juli 2011

Schlossplatz: Schwetzingener Wähler Forum startet Initiative für Tempo 20, Fußgängerüberwege und gegen stationäre Blitzergeräts

## „Die Akzeptanz der Bürger fehlt“

Von unserem Redaktionsmitglied Jürgen Druler

Noch bevor sich gestern der städtische Gemeinderat und ein Teil der Verwaltung in die Sommerferien verabschiedet hat, startete das Schwetzingener Wähler Forum (SWF 97) eine innovative Initiative zu fairem Verkehrsverhalten auf dem Schlossplatz. „Die Diskussion in der Öffentlichkeit über die drohende Verkehrsregelung ist nicht ab. Die Leserbriefschreiber in der Schwetzingener Zeitung sind hierbei keineswegs die Ausnahme, aber zum Beispiel: Mehrheit gegenwärtig. Eine Lösung gibt es weder bei Schwetzingener Bürgern, noch bei auswärtigen Besuchern“, schreibt Fraktionsvorsitzender Dr. Jürgen Grimm an Oberbürgermeister Dr. Bernd Pöhl und die anderen Fraktionsmitglieder.

Es wolle das sicher niemand Genaues ist sich sicher, dass sich so wie jetzt auch die Mehrheit des Gemeinderats der Lösung nicht verweigern hat. Man müsse sich handeln, zumal der OB angekündigt habe, in der nächsten Jahresfrist zwei Blitzergeräts aufstellen zu lassen. Das SWF 97 stellt seinen Antrag, im Gemeinderat die verkehrliche Regelung am Schlossplatz in der zweiten Jahreshälfte neu zu diskutieren. Ziel ist Tempo 20 und die Einrichtung von drei Fußgängerüberwegen im Bereich der Büllersberg-Anlagenstraße, so Grimm. Um die Kameras nicht dauerhaft zu verweigern, solle man die Tempo-20-Begrenzung über die ganze Karlsruher Straße bis zur Kreuzung Büllersbergstraße sowie über die Schlossstraße bis zum Bahnhofsbrunnens – an der Anlage.

Laus Jürgen Grimm sei die Verkehrsmaßnahmen einfach und zu hoch für einen verkehrsberuhigten Bereich. Tagelange müssen gerade



Das Schwetzingener Wähler Forum startet nun eine Initiative, damit die Thema Schrittgeschwindigkeit (rechts) nicht überhört wird. Die SWF hat je bei den Abstimmungen in der Bezirksratssitzung fast immer konsequent Bürgern gestimmt. www.swf97.de

Kinder und ältere Mitbürger nach dem Überquerungsgebühren. Eine Überlegung des SWF war die heute einseitig gegeben, dass es für die junge Leistung keine Akzeptanz gebe, weder bei Schwetzingener Bürgern noch bei Gästen, so Grimm weiter. Er wolle sie jagen, dass einseitige Bestrafung nach einschlägiger Rechtsmeinung die Innenstadt werden und die keine mit Blick auf die problematische Situation des Büllersbergs nicht gewollt sein.

Zudem sei auch wie vor für Besten die Anwohner nicht auffällig erkennbar, dass in der Carl-Theodor-Straße von Tempo 30 auf 20 und dann auf 7 Beschränkungen werden müssen. Angesichts des Blicks auf Schloss, Schlossplatz und die Marienschloß werde die Bild nicht ohne die Hausverleumdung weggelassen.

Ganz klar wendet sich das SWF auch gegen die geplanten Installationen von zwei Blitzanlagen. „An werden

das optische Erscheinungsbild nachhaltig zerstört“, sagt Grimm, der sich hier auch mit der SPD und der CDU durchsetzen im gleichen Team 2008. Er würde es schlicht, wenn der OB die Installationen dennoch anordnen würde, wie es rechtlich geboten wird können. Die Verwaltung sollte im Auge die Prüfung des Antrages überlegen, ob nicht auch die anderen Innenstadtbereiche nach einem einheitlichen Tempodienst versehen werden sollten, so Grimm.

Schwetzingener Zeitung 30. Juli 2011



# 2006-2011: Schlossplatz Schwetzingen

... zum bundesweiten Vorbild  
(Platz 1 Modellprojekt)

Schlossplatz: Zweijähriger Modellversuch schneidet in Gutachten von Bundesministerium prima ab

## Entschleunigung bleibt dauerhafter Zustand

Schwetzingener Zeitung 12. April 2014

### Verkehrskonzept am Schlossplatz hat sich bewährt

Zweijähriger Modellversuch verkehrsberuhigter Schlossplatz hat den Testlauf mit Bravour bestanden – Verkehrsministerium hat die dauerhafte Genehmigung erteilt



Schwetzingen - Gute Nachrichten aus dem Verkehrsministerium des Landes: Was als zweijähriger „Modellversuch Schlossplatz“ mit der Ausweisung des Platzes zum verkehrsberuhigten Bereich im Jahr 2011 begann ist jetzt auch offiziell und dauerhaft vom Ministerium genehmigt worden. Die neue Verkehrsführung wurde gut angenommen und stößt auf große Akzeptanz.

Gutachten als Beleg für erfolgreichen Modellversuch. Dass der Modellversuch erfolgreich war, wird inzwischen auch durch ein Gutachten belegt. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, hat das Büro BSV für Stadt- und Verkehrsplanung aus Aachen neben dem Schwetzingener Schlossplatz in 16 weiteren Kommunen Einsatzbereiche von Straßenraumgestaltungen nach dem so genannten „shared space“-Prinzip untersucht. Ausgewertet wurden unter anderem die Einhaltung der Geschwindigkeitsgrenzen, die Anzahl der Fahrzeuge pro Tag, die gegenseitige Rücksichtnahme der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer sowie die Unfallzahlen in diesen Straßenräumen.

Besonders erfreuliches Ergebnis für Schwetzingen: Mit durchschnittlich gefahrenen 15 km/h landet Schwetzingen beim Punkt Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit auf Platz 1. Auch beim Thema Verkehrssicherheit ist Schwetzingen ganz vorne, da während des Modellversuchs und darüber hinaus bis zum heutigen Tag kein einziger Unfall verzeichnet wurde. Das liegt vermutlich auch daran, dass sich in Zweifelsfällen die Autofahrer zu Gunsten der Fußgänger zurück nehmen und diesen Vorrang im Straßenraum einräumen. Das gute Abschneiden des Schlossplatzes im Gutachten gemeinsam mit dem erfolgreichen Antrag der Stadt Schwetzingen hat jetzt auch das Verkehrsministerium überzeugt, aus dem Modellversuch eine dauerhafte Verkehrsregelung zu machen.

Entschleunigung brachte ein ganz neues Platzgefühl. Das ist keine Überraschung für Schwetzingens Oberbürgermeister Dr. René Pöhl, der von Anfang an zuversichtlich war, dass die „Entschleunigung“ rund um den Schlossplatz funktioniert. „Durch die Ausweisung des Platzes als städtebauliche Gesamtzone haben wir ein ganz neues und verträgliches Miteinander erreichen können. Alle Verkehrsteilnehmer sind gleichberechtigt und verhalten sich untereinander rückwärts. Schön ist dabei, dass auf Fußgänger besondere Rücksicht genommen wird und diese gefahrlos an jeder Stelle des Platzes den Fahrbereich queren können. Die Aufenthaltsqualität gerade in den Sommermonaten ist deutlich gestiegen, Luft- und Lärm-Emissionen konnten merklich reduziert werden. Durch die Platzgestaltung ohne Bordsteine und Kantenn wird der Fahrbereich nicht mehr als trennendes Element wahrgenommen – was auch der Barrierefreiheit zu Gute kommt – und der Platz hat dadurch eine ungleiche Großzügigkeit und Leichtigkeit erhalten. Alles in allem ist die neue Verkehrsregelung in Verbindung mit dem ursprünglich gestellten Platz ein großer Gewinn für Schwetzingen.“



Neugestaltung des Platzes war nur im städtebaulichen Gesamtkontext möglich. Dass diese neue Platzgestaltung ein Erfolg werden wird, davon war Schwetzingens Stadtbaumeister Matthias Welle schon bei den ersten Planungen überzeugt. Bereits im Jahr 2001 hatte er die Vision, den Platz als städtebauliche Gesamtzone, d.h. ohne trennende Straße, ohne Ampel und ohne Zebrastreifen zu gestalten und war somit auch treibende Kraft des heutigen Verkehrskonzeptes. Der in mediterraner beige gehaltene Belag des Platzes spiegelt sich zudem im Schlossgarten wieder und betont so, gemeinsam mit der bereits zuvor umgestalteten Carl-Theodor-Straße und Bahnhofanlage, die quer durch die Stadt verlaufende Barockachse (auch Palatina-Achse), die vom Heidelberger Königstuhl aus bis zur Kalmit in der Platz verläuft.



B533 und die Herannaher der Bundesstraße Nr. 36 eine wesentliche Voraussetzung für die Umwidmung des Platzes zum verkehrsberuhigten Bereich. Somit konnte der innerstädtische Durchgangsverkehr über den Platz in erheblichem Ausmaß reduziert werden – von täglich ca. 12.000 auf nun rund 7.200 Fahrzeuge. Der Schlüssel zum Erfolg – so Stadtbaumeister Welle – liegt eindeutig in der neuen Wahrnehmung des Schlossplatzes und der vorliegenden städtebaulichen Umgestaltung, sowie der Ausweisung als verkehrsberuhigten Bereich begründet, die eine in sich geschlossene und inhaltlich stimmige Einheit darstellen. Der Schlossplatz – als Herz und urbanes Zentrum der Stadt – erfüllt somit wieder seine ursprünglich zugeordnete Stadtplatzfunktion mit deutlich erhöhter Aufenthaltsqualität für die Menschen zurück.

Speyer Kurier 11. April 2014

Nr. 16 / Mittwoch, 16. April 2014 Schwetzingen / Woche: 3

### Neues aus dem Rathaus

#### Erfolgreiche Studie und dauerhafte Genehmigung Modellversuch Schlossplatz von Erfolg gekrönt

Der Schwetzingener Schlossplatz hat sich zum Musterbeispiel für 'shared space' im Straßenverkehr entwickelt. Foto: T. Schwerdt/Stadt Schwetzingen

gab/red. Gute Nachrichten aus dem Verkehrsministerium des Landes: Was als zweijähriger „Modellversuch Schlossplatz“ mit der Ausweisung des Platzes zum verkehrsberuhigten Bereich im Jahr 2011 begann, ist jetzt auch offiziell und dauerhaft vom Ministerium genehmigt worden. „Die neue Verkehrsregelung wurde gut angenommen und stößt auf große Akzeptanz“, heißt es in einer entsprechenden Pressemitteilung der Stadt.

Dass der Modellversuch erfolgreich war, wird inzwischen auch durch ein Gutachten belegt. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, hat das Büro BSV für Stadt- und Verkehrsplanung aus Aachen neben dem Schwetzingener Schlossplatz in 16 weiteren Kommunen Einsatzbereiche von Straßenraumgestaltungen nach dem sogenannten „shared space“-Prinzip untersucht. Ausgewertet wurden unter anderem die Einhaltung der Geschwindigkeitsgrenzen, die Anzahl der Fahrzeuge pro Tag, die gegenseitige Rücksichtnahme der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer sowie die Unfallzahlen in diesen Straßenräumen.

beim Punkt Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit auf Platz 1. Auch beim Thema Verkehrssicherheit ist Schwetzingen ganz vorne, da während des Modellversuchs und darüber hinaus bis zum heutigen Tag kein einziger Unfall verzeichnet wurde. Das liegt vermutlich auch daran, dass sich in Zweifelsfällen die Autofahrer zu Gunsten der Fußgänger zurücknehmen und diesen Vorrang einräumen. Das gute Abschneiden des Schlossplatzes im Gutachten gemeinsam mit dem erfolgreichen Antrag der Stadt Schwetzingen hat jetzt auch das Verkehrsministerium überzeugt, aus dem Modellversuch eine dauerhafte Verkehrsregelung zu machen.

rund um den Schlossplatz funktioniert. Durch die Ausweisung des Platzes als Schrittgeschwindigkeitszone haben wir ein ganz neues und verträgliches Miteinander erreichen können. Alle Verkehrsteilnehmer sind gleichberechtigt und verhalten sich untereinander rückwärts.

Schön ist dabei, dass auf Fußgänger besondere Rücksicht genommen wird und diese gefahrlos an jeder Stelle des Platzes den Fahrbereich queren können. Die Aufenthaltsqualität gerade in den Sommermonaten ist deutlich gestiegen, Luft- und Lärm-Emissionen konnten merklich reduziert werden. Durch die Platzgestaltung ohne Bordsteine und Kantenn wird der Fahrbereich nicht mehr als trennendes Element wahrgenommen – was auch der Barrierefreiheit zugutekommt – und der Platz hat dadurch eine ungleiche

Großzügigkeit und Leichtigkeit erhalten. Alles in allem ist die neue Verkehrsregelung in Verbindung mit dem optisch neu gestalteten Platz ein großer Gewinn für Schwetzingen.“

#### Neugestaltung nur im Gesamtkontext möglich

Dass diese neue Platzgestaltung ein Erfolg werden wird, davon war Schwetzingens Stadtbaumeister Matthias Welle schon bei den ersten Planungen überzeugt. Bereits im Jahr 2001 hatte er die Vision, den Platz als städtebauliche Gesamtzone, d.h. ohne trennende Straße, ohne Ampel und ohne Zebrastreifen zu gestalten und war somit auch treibende Kraft des heutigen Verkehrskonzeptes. Der in mediterraner beige gehaltene Belag des Platzes spiegelt sich zudem im Schlossgarten wieder und betont so, gemeinsam mit der bereits zuvor umgestalteten Carl-Theodor-Straße und Bahnhofanlage, die quer durch die Stadt verlaufende Barockachse (auch Palatina-Achse), die vom Heidelberger Königstuhl aus bis zur Kalmit in der Platz verläuft.

#### Herz der Stadt

Neben der städtebaulichen Idee waren die Fertigstellung der B 533 und die Herausnahme der Bundesstraße Nr. 36 eine wesentliche Voraussetzung für die Umwidmung des Platzes zum verkehrsberuhigten Bereich. Somit konnte der innerstädtische Durchgangsverkehr über den Platz in erheblichem Ausmaß reduziert werden – von täglich ca. 12.000 auf nun rund 7.200 Fahrzeuge. Der Schlüssel zum Erfolg – so Welle – liegt eindeutig in der neuen Wahrnehmung des Schlossplatzes und der vorliegenden städtebaulichen Umgestaltung, sowie der Ausweisung als verkehrsberuhigten Bereich begründet, die eine in sich geschlossene und inhaltlich stimmige Einheit darstellen. Der Schlossplatz – als Herz und urbanes Zentrum der Stadt – erfüllt somit wieder seine ursprünglich zugeordnete Stadtplatzfunktion mit deutlich erhöhter Aufenthaltsqualität für die Menschen zurück.

#### Schwetzingen auf Platz 1

Besonders erfreuliches Ergebnis für Schwetzingen: Mit durchschnittlich gefahrenen 15 km/h landet Schwetzingen

Schwetzingener Woche 16. April 2014



Vom Dach des Schlosses aus bietet sich im Sommer dieser Blick über den Schlossplatz. Links das Brauhaus zum Ritter und rechts das Walzwerk. ARCHIVIO UNIKWI

Landesregierung: Jury spricht vom Vorbildcharakter für die Neugestaltung im öffentlichen Raum / OB Pörtl freut sich über Auszeichnung

# Staatspreis für den Schlossplatz

**STUTTGART/SCHWETZINGEN.** Das ist doch ein wunderbarer Erfolg: Der Schwetzingener Schlossplatz ist Sieger des 1. Staatspreises für Baukultur in der Kategorie „Öffentliche Räume und Freiräume“. An der Preisverleihung, die in Stuttgart stattfand, nahmen Oberbürgermeister Dr. René Pörtl, Stadtbaumeister Mathias Welle, Landschaftsarchitekt Tobias Mann und Verkehrsplaner Wolfgang Schröder teil.

Oberbürgermeister Dr. René Pörtl: „Ich freue mich sehr, dass unser neu gestalteter Schlossplatz mit dem Staatspreis Baukultur ausgezeichnet wurde. Der Laudatio war zu entnehmen, dass vor allem die neue funktionale Ausgestaltung des Platzes – Autoverkehr und ÖPNV sind



Minister Winfried Hermann (v. l.) gratuliert OB René Pörtl, Verkehrsplaner Wolfgang Schröder, Stadtbaumeister Mathias Welle, Landschaftsarchitekt Tobias Mann und Barbara Eitinger-Blinckman von der Landesarchitektenkammer. 30.3.20

weiterhin zugelassen, aber durch die Verkehrsberuhigung und die Raumaufteilung wird den Fußgängern, Radfahrer und Gästen des Schlossplatzes deutlich mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität gegeben – zu

überzeugen wusste. In dieser neu gefundenen Ausgestaltung kommt dem Schlossplatz nach Meinung der Jury Vorbildcharakter für andere öffentliche Plätze zu.“

Schwetzingen sei hier völlig neue Wege des Miteinanders im öffentlichen Raum gegangen, auch in Bezug auf Barrierefreiheit im Kontext einer historischen Platzfläche. Der neue Schlossplatz werde, so Pörtl, von den Menschen sehr positiv aufgenommen und genutzt. Die Auszeichnung mit dem baden-württembergischen Staatspreis bestätige die gestalterischen und städtebaulichen Qualitäten jetzt auch aus objektiv-fachlicher Sicht, meint der Oberbürgermeister weiter: „Wir dürfen da durchaus ein wenig stolz sein.“ *Jög*





# 2006–2011: Schlossplatz Schwetzingen

**Auszeichnung**  
Durch die mutige Einrichtung eines verkehrsberuhigten Shared-Space-Bereichs konnte die Trennung von fußläufigem und fahrendem Verkehr überwunden werden. Die farblich einheitliche Gestaltung des Platzbodens mit Naturstein und Farbspalt ergibt eine homogene Platzfläche und führt beispielhaft vor, wie Shared-Space-Bereiche funktionieren können. Die einheitliche Möblierung, sorgfältige Details und die gastronomischen Angebote machen den Platz zu einem beliebten Treffpunkt mit hoher Aufenthaltsqualität. Das vierreihige Lindenspallier spendet Schatten und verbindet die Schwetzingen Innenstadt mit Schloss und Schlossgarten.

**Beispielhaftes Bauen**  
Rhein-Neckar-Kreis  
2009 bis 2019

**Objekt**  
Begegnungsfläche Schlossplatz Schwetzingen – vom Unmöglichen zum bewährten Vorbild  
Schlossplatz, Schwetzingen

**Bauherrschaft**  
Große Kreisstadt Schwetzingen vertreten durch Oberbürgermeister Dr. René Pöhl

**Architekten und Stadtplaner**  
Stadt Schwetzingen, Stabsstelle Städtebau, Architekturbüro Verkehrsplanung und Bauleitplanung  
Stadtbaumeister Matthias Weile  
Ideengeber, strategische Koordination und Initiator  
Modellversuch Verkehrslösung

**Verkehrslösung**  
BS Ingenieure, Ludwigsburg

**Lichtplanung**  
licht | raum | stadt planung GmbH, Wuppertal

**Landschaftsarchitekten**  
Mann Landschaftsarchitektur  
Tobias Mann Freier Landschaftsarchitekt bda, Fulda

**Baujahr**  
2011 | 2014

**Kartenschilderung**  
Der direkt vor dem Schlosseingang liegende ca. 10.000 m<sup>2</sup> große einer Einbahnstraße stehende Schlossplatz war vom Verkehr schwer beeinträchtigt. Mit der Entwurfskonzeption der B 36, die den Platz in drei Teile zerlegt, wurde das Thema Verkehr und Platzgestaltung komplex neu gedacht. Wegfall von Fahrbahnenmarkierungen und Signalanlagen sowie eine völlig neue Gestaltung- und Verkehrskonzeption auf einer alle Nutzer gleichberechtigt behandelnden Bewegungs- und Begegnungsfläche: Shared-Space. Damit wurde die gewünschte Entschleunigung erreicht und die höheren Nutzungseffekte zwischen Verkehr, Aufenthalt und Gastronomie auftritt. Die trotz des verbleibenden Verkehrs nun vorhandene Ruhe macht den Platz zum intensiv genutzten innerstädtischen Aufenthaltsort. Alle Verkehrsteilnehmer dürfen sich in der Geschwindigkeit eines Flaneurs bewegen und Schaulust und Gesellen, ohne als Hindernis zu gelten – ein täglich neu erlebbares, städtebauliches Mittelwunder.




**Architektenkammer Baden-Württemberg**

Auszeichnung für Beispielhaftes Bauen

**Rhein-Neckar-Kreis**  
2009–2019

**Begegnungsfläche Schlossplatz Schwetzingen**  
Vom Unmöglichen zum bewährten Vorbild  
Schlossplatz, Schwetzingen

**Bauherrschaft: Große Kreisstadt Schwetzingen**, vertreten durch Oberbürgermeister **Dr. René Pöhl**

**Architekten: Stadt Schwetzingen**, Stabsstelle Städtebau, Architektur, Verkehrsentwicklung und Bauleitplanung  
**Stadtbaumeister Matthias Weile**  
Ideengeber, strategische Koordination und Initiator  
Modellversuch Verkehrslösung

**Verkehrslösung: BS Ingenieure**, Ludwigsburg

**Lichtplanung: licht | raum | stadt planung GmbH**, Wuppertal

**Landschaftsarchitekten: Mann Landschaftsarchitektur**  
**Tobias Mann Freier Landschaftsarchitekt bda**, Fulda

**Beispielhaftes Bauen**

Heidelberg, den 30. Januar 2020

*Stefan Dallinger*      *Marius Müller*  
Landrat                      Präsident

## Auszeichnung für Schlossplatz

Region. Freude im Schwetzingen Rathaus: Der Schlossplatz wurde im Auszeichnungsverfahren „Beispielhaftes Bauen 2009–2019“ durch den Ersten Landesbeamten des Rhein-Neckar-Kreises, Joachim Bauer, und Carmen Mundorf, Geschäftsführerin für Architektur und Medien der Architektenkammer Baden-Württemberg, ausgezeichnet. In der Begründung der Jury dazu heißt es: „Durch die mutige Einrichtung eines verkehrsberuhigten Shared-Space-Bereichs konnte die Trennung von fußläufigem und fahrendem Verkehr überwunden werden. Die farblich einheitliche Gestaltung des Platzbodens mit Naturstein und Farbspalt ergibt eine homo-

gene Platzfläche und führt beispielhaft vor, wie Shared-Space-Bereiche funktionieren können. Die einheitliche Möblierung, sorgfältige Details und die gastronomischen Angebote machen den Platz zu einem beliebten Treffpunkt mit hoher Aufenthaltsqualität. Das vierreihige Lindenspallier spendet Schatten und verbindet die Schwetzingen Innenstadt mit Schloss und Schlossgarten.“ Insgesamt 19 Objekte, darunter auch „Arbeiten und Wohnen – Zahnarztpraxis und Wohnhaus“ (Baujahr 2016) sowie die Louise-Otto-Peters-Schule (2017) in Hockenheim – wurden mit einem Preis bedacht. Die prämierten Beiträge sollen gut ge-

staltete Architektur in den Blickpunkt der Öffentlichkeit rücken und weitere Impulse für eine positive Entwicklung der Baukultur geben, heißt es weiter. Die Ausstellung „Beispielhaftes Bauen Rhein-Neckar-Kreis 2009–2019“ wird bis zum 27. Februar im Foyer des Landratsamts Rhein-Neckar-Kreis in Heidelberg, Kurfürsten-Anlage 38 bis 40 während der üblichen Öffnungszeiten gezeigt. Der Eintritt ist frei. Schon 2016 heimste der Schlossplatz den 1. Staatspreises für Baukultur in der Kategorie „Öffentliche Räume und Freiräume“ ein. zg

**Alle prämierten 19 Objekte gibt's unter [www.akbw.de](http://www.akbw.de)**



Alle Verkehrsteilnehmer sind hier gleichberechtigt: Das bringt dem Schlossplatz eine Auszeichnung ein. BILD: SCHWERDT/STADT

## Schloss Schwetzingen und der Schlossplatz



Der Ursprung des Schwetzingen Schlosses liegt in einer 1350 erstmals erwähnten Wasserburg, die von den kurpfälzischen Landesherren unter absichtlicher Bewahrung der mittelalterlichen Fassade zum Jagdschloss ausgebaut wurde. Nach Kriegszerstörungen im 17. Jahrhundert erweiterte man das Schloss ab 1710 zu einer Barockanlage, die den Kurfürsten von der Pfalz als glanzvolle Sommerresidenz diente.

Nach der Regierungsbürovernahme des Kurfürsten Carl Theodor 1743 wurde sowohl der Garten mit dem in der Gartenkunst einmaligen Kreisparterre als auch die „Neue Stadt“ mit dem Schlossplatz und den vier nach Osten anschließenden Bauquadraten angelegt. Hofbaumeister Alessandro Galli da Bibiena schuf damit erstmals eine Verbindung zwischen den beiden mittelalterlichen Siedlungskernen des Ober- und Unterdorfes. Das städtebaulich bestimmende Element bei der Anlage von Schlossplatz und Schlossgarten war eine auf den Ehrenhof des Schlosses ausgerichtete geradlinige Allee. Noch heute ist ihr Verlauf vom Fuß des Königstuhls bei Heidelberg bis Schwetzingen und ihre westliche Fortsetzung als Sichtachse bis zur Kalmat, dem höchsten Berg des Pfälzer Waldes gut erkennbar. Diese Achse diente Hofastronom Christian Mayer als „Basis Palatina“, als Grundlinie zur Vermessung der Kurpfalz.



Quelle: Stadt



Vorher

Quelle: Stadt



Nachher

Quelle: Stadt



Vorher

Quelle: VOEGELE + GERHARDT, Karlsruhe



Nachher

Quelle: Stadt



Vorher

Quelle: VOEGELE + GERHARDT, Karlsruhe



Nachher

Quelle: Stadt

## 2007–2010: Kaufland

### Kaufland-Markt: Wegweisendes Innenstadtprojekt

Schwetzingen hat eine neue Einkaufs-Attraktion! Der Kaufland-Supermarkt, direkt in der Innenstadt gelegen, fungiert als Vollversorger mit über 20.000 Artikeln für alle Bereiche des täglichen Bedarfs. Auf dem Gelände des früheren Alueda-Marktes in der Gustav-Hummel-Straße ist innerhalb von nur wenigen Monaten ein imposantes Einkaufszentrum mit einer Verkaufsfläche von ca. 3.300 Quadratmetern und einer beeindruckenden Architektur entstanden. Der Eingangsbereich befindet sich in der Carl-Theodor-Straße und fügt sich dort städtebaulich gelungen in das bestehende Fassadenensemble ein.

Die Kaufland-Gruppe beschreitet mit diesem Markt gewissermaßen Neuland, denn normalerweise ist man eher Ansiedlungen auf der „grünen Wiese“ zugeneigt. Nun investiert die Gruppe hier stolze 12 Millionen Euro in den Standort Schwetzingen und schafft zudem 84 neue Arbeitsplätze. Im Zuge des Kaufland-Projektes wird auch der neue Kreisverkehr auf der Brücke fertiggestellt, über den die Parkdecks des Marktes erreichbar sind.

Der Kreisverkehr wertet den Eingangsbereich zur Innenstadt an dieser Stelle nicht nur deutlich auf, sondern lässt den Verkehr jetzt „ampelfrei“ auch viel besser fließen.

#### März 2007:

B` Plan Quartier VII  
Aufstellungsbeschluss

#### April 2009:

B` Plan Quartier VII  
Satzungsbeschluss

#### November 2010:

Einweihung Kaufland  
Einkaufsmarkt

Im Zentrum der Stadt Schwetzingen in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof soll im Q VII eine Neubebauung realisiert werden.

Das Quartier VII wird begrenzt durch die Gustav-Hummel-Straße, die östliche Carl-Theodor-Straße und die Nadlerstraße.

Die Neubebauung wird neue Wohnungen und einen Verbrauchermarkt umfassen.



Quelle: Stadt



Quelle: Stadt



Nahversorgung: Stadt und Kaufland stellen Pläne für neuen Einkaufsmarkt an der Gustav-Hummel-Straße vor / Voraussichtliche Eröffnung im Sommer 2010

# „Ein riesiger Gewinn für unsere Stadt“

Von unserem Redaktionsmitglied  
Birger Weinmann

Die Freude stand OB Dr. René Pöhl ins Gesicht geschrieben: „Dieser Markt und seine gestalterische Einbindung in das urbane Zentrum ist ein riesiger Gewinn für unsere Stadt“. Einen Tag nach der vom Gemeinderat genehmigten Bebauungsplanänderung stellte er gestern zusammen mit Kaufland-Regionalleiter Jürgen Zeidler die Pläne für die Kaufland-Ansiedlung auf dem ehemaligen Edeka-Gelände in der Gustav-Hummel-Straße vor.

Wenngleich letzte Einzelheiten noch der Klärung bedürfen, scheint das Großprojekt nach unzähligen Gesprächen, Abstimmungen und einem Geben und Nehmen zwischen Stadt und Investor weitgehend in trockenen Tüchern zu sein.

### Trend geht zurück in die Stadt

„Detailliert über zehn Millionen Euro“ lässt sich Kaufland sein Schwetzingener Engagement künden, mit der immer schlechter geworden bzw. wendenden Innenstadtversorgung begegnet werden soll. Einkaufen in der Innenstadt – das lässt sich schon heute absehen – dürfte durch die Etablierung des

neuen Marktes eine gänzlich neue Qualität erfahren.

Einig waren sich Pöhl und Zeidler auch in der Einschätzung, wonach die „Hoch“-Zeit der Märkte auf der grünen Wiese langsam, aber sicher zu Ende geht. Neuesten Untersuchungen zufolge geht der Trend nicht zuletzt aufgrund des demografischen Wandels und der damit einhergehenden verringerten Mobilität wieder zurück in die Innenstadt, also wieder näher ran an die Bevölkerung.

### Städtebaulich optimale Lösung

Eine Aufgabe, der sich Kaufland gerne gestellt habe, zumal Schwetzingen nicht nur in gestalterischer Hinsicht eine besondere Herausforderung darstelle, wie Zeidler umarmt bekannte. Immerhin liegt der Haupteingang zu dem neuen Einkaufszentrum in der Carl-Theodor-Straße und mitten im Kerngebiet des für das angestrebte Weltkulturerbe vorgesehenen Bereichs.

Von einer städtebaulich optimalen Lösung sprach auch OB René Pöhl, der besonders die Anbindung des neuen Einkaufszentrums über einen neuen Kreislauf an der Brückenauffahrt lobte. Von hier aus gelangen die motorisierten Kunden auf das



Die Ansicht von der Carl-Theodor-Straße her verdeutlicht die sensible Aufgabe, den Haupteingang zu dem neuen Markt (rechts) stilvoll in das bestehende Gebäude-Ensemble zu integrieren (Bild oben). Bild unten: So in etwa könnte die Front entlang der Gustav-Hummel-Straße aussehen, wonach über Materialien und Farbgebung noch nicht abschließend entschieden ist. Bei beiden Ansichten fehlen die Baumreihen entlang der Straßen, die des besseren Gesamtüberblicks wegen ausgeblendet wurden.

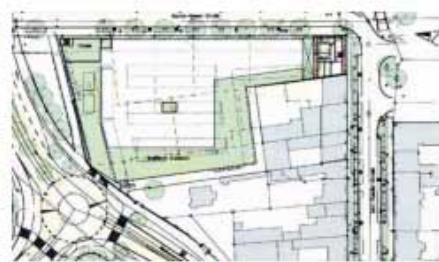
begrünte Dach des neuen Einkaufsmarktes, wo 160 Parkplätze zur Verfügung stehen. Darüber hinaus stehe die Stadt nach Versicherung des OB zu ihrer Zusage, wonach die Ansiedlung des neuen Marktes den einst vom Verkehr so gebeutelten „Mühlsträßlern“ keine signifikante Mehrbelastung bringen wird.

### Geschlossene Bebauung

Wie OB Pöhl betonte auch Stadthausmeister Mathias Welle, dass mit dem jetzt gefundenen Konzept der Spatzen zwischen Anwohnerinteressen, der urbanen Entwicklung und den Vorstellungen des Investors gelungen sei. Dies gelte sowohl für die städtebauliche Umsetzung in sensibler Nähe zum Weiterbegebiet als auch bei der Verkehrserschließung.

Die neue Kreisellösung auf der Carl-Theodor-Brücke werde dafür sorgen, dass der Markt innenstadtvorgängig angefahren werden kann. Außerdem werde der neue Kreislauf weniger Platz verbrauchen als die bisherige Ausgestaltung des Kreuzungsbereichs, rechnete Welle vor.

Besonders erwähnenswert hielt Welle den geschlossenen Blockrand-Charakter des Neubaus sowie die Begrünung sowohl auf dem Dach als auch entlang der Straßen. Selbstredend werde schließlich auch ein Fahrradfahrer gedacht: Eigens für sie wird ein gesonderter Abstellplatz für Drahtesel eingerichtet.



Auf der Vorab-Skizze ist links der neue Kreisverkehr erkennbar. Von ihm aus gelangen die Autofahrer auf das Parkdeck des Einkaufsmarktes. Der Haupteingang zum Markt befindet sich dagegen in der Carl-Theodor-Straße (oben rechts).



Erläuterten gestern ein ebenso ehrgeiziges wie für die Innenstadtversorgung wichtiges Projekt: OB Dr. René Pöhl und der für ganz Baden-Württemberg zuständige Kaufland-Regionalleiter Jürgen Zeidler (rechts).

### Zahlen und Fakten rund um das neue Kaufland-Einkaufszentrum

- Die Kaufland-Gruppe zählt nach eigenen Angaben zu den führenden Lebensmittel-Handelsunternehmen in Deutschland und hat ihren Sitz in Neokannheim bei Heilbronn. Kaufland ist in Europa mit über 750 38-Warenhäusern und Verbrauchermärkten vertreten („Kaufland“, „HandelsHo“ und „KaufMarkt“).
- Mit der Ansiedlung auf dem ehemaligen Edeka-Gelände will Kaufland die Tradition einer Adresse als Handelsstandort weiterführen und die irdende Lücke in der innerstädtischen Nahversorgung auf lange Sicht schließen. Zugleich soll mit dem neuen, integrierten Markt die Kauf-

- kraft in Schwetzingen gesichert und die Zentrenstruktur erhalten und gestärkt werden.
- Der neue Markt hat eine (mit den Nachbarschaftsverbänden abgesprochene) Verkaufsfäche von rund 3300 qm, wobei rund 2500 qm für Lebensmittel und Güter des täglichen Bedarfs vorgesehen sind.
- Hinzu kommen weitere Flächen in der Shopzone, die an Dienstleister und ergänzende Verkaufsbetriebe (beispielsweise Bäcker und Metzger) vergeben werden.
- Im Angebot des neuen Marktes werden sich rund 21000 Artikel finden. Die Frische-Abteilungen Obst und

- Gemüse, Molkereiprodukte und Käse sowie Fleisch, Wurst und Fisch bilden im Kaufland-Geschäftskonzept traditionell einen Schwerpunkt.
- Für die Kunden stehen rund 160 Stellplätze auf dem begrünten Dach des Marktes zur Verfügung. Die Verkaufsfäche wird von dort aus über drei Aufzüge erschlossen. Gut für Behinderte: Alle Bereiche des Marktes sind barrierefrei erreichbar.
- Beliefert wird die Einkaufsstätte ausschließlich über die an der Gustav-Hummel-Straße gelegene Lieferantenzufahrt.
- Im Markt finden 80 Mitarbeiter einen neuen Arbeitsplatz.

- Die Öffnungszeiten sind montags bis samstags durchgehend von 7 bis 22 Uhr. Gerechnet wird mit einer Frequenz von 750 000 Kunden jährlich.
- Kaufland will noch in diesem Jahr den Bauvertrag einreichen. Nachdem der Mietvertrag von Edeka bis Februar 2009 läuft, soll im März mit dem Abriss der alten Bausubstanz an der Gustav-Hummel-Straße begonnen werden.
- Die Bauzeit wird voraussichtlich 15 Monate betragen. Mit der Eröffnung von Kaufland wird im Sommer 2010 gerechnet. Die Investitionssumme liegt deutlich über zehn Millionen Euro.



# „Kaufland“ kommt mit 166 Dachparkplätzen

Die Stadt Schwetzingen und die Einkaufsmarktkette stellen gestern die Planungen für das ehemalige Edeka-Gelände vor

Von Harald Beerlinghof

**Schwetzingen.** „Es war extrem kompliziert hier in Schwetzingen“, gesteht der Regionalleiter Baden-Württemberg der Einzelhandelskette Kaufland, Jürgen Zeidler, ein. Umso mehr freut es alle Beteiligten – die Firma Kaufland sowie Oberbürgermeister Dr. René Pörtl und Stadtbaumeister Matthias Welle –, dass man jetzt sagen kann: Kaufland kommt mit einer großen Filiale in die Innenstadt. „Das ist ein Super-Ergebnis“, bringt es Welle auf den Punkt.

## Eröffnung Sommer 2010?

Und das Ergebnis sieht folgendermaßen aus: Im Quartier VII zwischen Carl-Theodor-Straße, Gustav-Hummel-Straße und der Carl-Theodor-Brücke wird auf dem ehemaligen Edeka-Gelände ein städtebaulich ansprechender Einkaufsmarkt der Firma Kaufland entstehen. Der Markt soll rund 3200 Quadratmeter Verkaufsfläche haben und die Versorgung der Innenstadt mit Lebensmitteln und Gütern des täglichen Bedarfs sicherstellen. Der Penny Markt als letzter Lebensmittelmarkt im Zentrum hatte vor einiger Zeit aufgeben müssen.

„Die Versorgung in der Innenstadt war deshalb in jüngster Zeit ein auf den Nägeln brennendes Thema in unserer Stadt“, betonte der Oberbürgermeister. „Wir sind glücklich, dass wir mit Kaufland einen Interessenten gefunden haben, der den Mut hat, hier im Zentrum zu investieren“. Obwohl die Grundstückssituation eng und schwierig sei, habe man gemeinsam eine Lösung für den großen Markt gefunden.

Der Clou an dem Projekt ist sicherlich die Tatsache, dass man auf dem Dach des Supermarktes 166 Parkplätze anbieten



So soll das Kaufland-Projekt einmal aussehen: Unsere Bilder zeigen die Süd-Ansicht von der Carl-Theodor-Straße (oben) und die Ost-Ansicht von der Gustav-Hummel-Straße (unten), bei der sich das große Parkdeck für die 166 Autos bereits erahnen lässt. Fotos: Lanhardt

kann, die man – und das ist das I-Tüpfelchen auf dem gesamten Bauprojekt – über eine direkte Zufahrt von der Carl-Theodor-Brücke erreichen kann. Auf der Brücke wird zwischen Mühlenstraße und dem Edeka-Areal ein Kreisell angelegt, der eine Ausfahrt zum Kaufland-Dach gestattet. So ist der Einkaufsmarkt besonders aus Richtung Planstadt, Heidelberg und Oftersheim über den Kreisell problemlos anzusteuern.

Wenn erst einmal die Bundesstraße 535 für den Verkehr freigegeben ist, wird die Carl-Theodor-Brücke zur Hauptzufahrt zur Innenstadt. Die Befürchtungen der Anwohner in der Mühlenstraße, dass dadurch der Verkehr wieder zunehmen wird, tritt Pörtl entgegen.

Die Stadt werde verkehrssteuernd eingreifen, um dies zu verhindern. Maximal 1000 Autos würden täglich die Mühlenstraße zusätzlich belasten, verspricht das Stadtoberhaupt.

Der Dachparkplatz des Marktes soll zu etwa einem Drittel überdacht und begrünt werden, drei Fahrstühle die Kunden ins Erdgeschoss in die Verkaufsebene bringen. Die Fassade wiederum soll sich weitgehend in die Umgebungsbebauung einfügen, ganz besonders der Eingangsbereich des Marktes zur Carl-Theodor-Straße, der ohne das große, rote „K“ der Firma Kaufland auskommen muss. Immerhin ist es der erste Kaufland-Supermarkt, der seinen Eingang innerhalb des Bereiches eines Weltkulturerbes – so

es denn so weit kommen wird – hat. „Kaufland investiert in den neuen Markt deutlich mehr als zehn Millionen Euro“, betonte Zeidler, was etwa 25 bis 30 Prozent Mehrkosten gegenüber einem Markt auf der „Grünen Wiese“ bedeute. Etwa 80 Mitarbeiter werden dort beschäftigt sein. „Der Trend zur Grünen Wiese ist allerdings aufgrund der demografischen Entwicklung bereits gebrochen, derzeit deutet alles auf eine Rückkehr der Märkte in die Städte hin“.

Noch im Dezember soll der Bauantrag eingereicht werden, im Februar könne man dann mit den Abrucharbeiten beginnen. „Wir rechnen mit rund 15 Monaten Bauzeit, im Sommer 2010 soll Eröffnung sein“.

Schwetzingen Zeitung 22.11.2008

Stadtentwicklung im Blick: Über die barocken Züge des Vollsorientiments Kaufland und die – im wahrsten Sinne des Wortes – Hürden, die dort überwunden worden sind

# Scheinbar schiefe Sache

Von unserem Redaktionsmitglied  
Katja Bauech

Was versteht man eigentlich unter Stadtentwicklung? Dieser Begriff taucht häufig im Zusammenhang mit Bauprojekten auf. Im Unterschied zum Städtebau, der sich stärker auf die baulich-räumliche Entwicklung von Teilbereichen bezieht, haben die Planer bei der Stadtentwicklung das Gesamtbild der Gemeinde im gesellschaftlichen, kulturellen und ökologischen Sinne im Blick sowie deren nachhaltige, zukunftsorientierte Entwicklung. In Schwetzingens Innenstadt spielt dazu die Historie eine Rolle, gerade in der Carl-Theodor-Straße, an deren einen Ende das Schloss thront.

Dass am anderen Ende, Ecke Gustav-Hummel-Straße, ebenso barocke Züge aufzuweisen und noch dazu ein Gebäude, das den Vollsorientiments Kaufland beheimatet, fällt nicht auf. „Betrachten Sie mal die Fenster“, deutet Stadtbaumeister Matthias Welle auf den oberen Teil der Frontfassade. „Das in der Mitte sind so genannte Blindfenster, die es auch zur Barockzeit gab“. Mit Matthias Welle begibt sich unsere Zeitung

in losen Abständen auf die Plätze der Stadtentwicklung, um dabei etwas von „hinter den Kulissen“ zu erfahren. Und davon gab's beim Bau des Kauflands genug. Drei Jahre verstrichen im Vorfeld, bis überhaupt mit dem Bau begonnen werden konnte. Es sollte nicht nur ein moderner, kundenfreundlicher Einkaufsmarkt entstehen, sondern dieser sollte auch prima ins Stadtbild passen.

## „Versteckte“ Einfamilienhäuser

„Der Stadt war wichtig, dass sich das Gebäude in die Häuserreihe einfügt“, erläutert Matthias Welle. Von der Seite des Bahnhofs aus betrachtet wirkt es daher eher wie ein Wohn- und Geschäftshaus. „Die Herausforderung war, 6000 Quadratmeter so zu überbauen, dass 70.000 Kubikmeter darin Platz finden – das entspricht der Größe von zirka 90 bis 100 Einfamilienhäusern.“ Von der

Seite der Bahnschienen aus betrachtet spielte das ebenso eine Rolle: Das über 100 Meter lange Gebäude wurde so stark gegliedert, dass es den Anschein hat, als hätten sich dort Häuserfronten aneinander, aufgelockert durch verschiedene Farbgebung und indirekt beleuchtete Fenster. Während von der Frontseite die Höhe an die bestehende Häuserreihe angepasst wurde, dienen die etwas höher gezogene Seitenwände gleichzeitig dem Lärmschutz vom Zug- und Güterverkehr sowie dem Blickschutz. „Wir wollten keine Sicht auf parkende Autos haben“, verdeutlicht Welle und erklärt, dass so auch mehr Begrünung möglich war.

Der Coup ist jedoch: „Wir haben den Markt in ein Gefälle gelegt von 0,7 Prozent – das macht sieben Millimeter pro Meter Steigung über eine Länge von 100 Meter“, sagt Welle. Betritt man das Gebäude und achtet darauf, merkt man wirklich eine leichte Steigung auf dem langen Gang zu spüren. Auffällig wird es bei den Regalen im Getränkereich nahe der Kassen: Die an den Wänden sind versetzt angebracht, um den Höhenunterschied auszugleichen. Der Lkw-Entladebereich im



Stadtbaumeister Matthias Welle (o.) erinnert daran, wie „ungeordnet“ das Gelände, auf dem heute Kaufland steht, einmal aussah (l.). Von vorne gleicht der Einkaufsmarkt mit dem Sandsteinsockel eher einem Wohn- und Geschäftshaus. SILVIA LABARDE

hinteren Teil des Gebäudes wurde abgesenkt, so dass die Fahrzeuge problemlos andocken können.

„Ursprünglich wollte Kaufland den Zugang von der Carl-Theodor-Straße mit sechs Stufen versehen und einer rund 20 Meter langen Rampe. Baurechtlich wäre das in Ordnung gewesen, aber wie hätte

das denn ausgesehen?“, sagt Welle, stets das Gesamtbild der Carl-Theodor-Straße im Blick. Dazu bemerkt er, dass gerade Stufen und eine lange Rampe in Zeiten der Barrierefreiheit alles andere als beispielhaft wären. Geduld und Überzeugungsarbeit, auch mehr zu investieren, so Welle, hätten sich hier jedenfalls gelohnt.



Matthias Welle erklärt in einem Film, welche Besonderheiten es beim Kaufland-Bau gab. Klicken Sie auf [www.schwetzingen-zeitung.de](http://www.schwetzingen-zeitung.de).

Schwetzingen Zeitung 28.02.2014

# Südstadtschule



## 2007: Südstadtschule Neue Fenster nach historischem Vorbild





Quelle: Decathlon Plochingen



Quelle: Stadt



2016



2019

Quelle: Stadt



Quelle: Decathlon Plochingen



Quelle: Google Earth



Quelle: Google Earth



Vision

Quelle: Decathlon Plochingen





## 2008–2020: DECATHLON Ansiedlung und Erweiterung

### Ehemaliges Bundesbahn-Ausbesserungswerk Schwetzingen:

### Französischer Sportfilialist und Sportartikelhersteller DECATHLON baut erstes Logistikzentrum in Deutschland/ Inbetriebnahme bis 2013

Wo früher Züge der Deutschen Bahn repariert wurden, wird nach über 20-jähriger Brache wieder neues Leben einkehren. Die bekannte französische Firma DECATHLON wird dort auf über 60 Prozent des über 20 ha großen Areals ab 2012 ein Distributionszentrum für Deutschland errichten, das 2013 in Betrieb gehen soll. „Schwetzingen war für unseren ersten Logistikstandort in Deutschland die erste Wahl. Dafür sprechen die zentrale Lage im Rhein-Neckar-Dreieck und die hervorragende Verkehrsanbindung an die Autobahnen A5 und A6, aber auch die Verbindung zu einer Stadt wie Schwetzingen, die insgesamt viele Qualitäten mitbringt. Deshalb haben wir den Grundstückserwerb auch so ausgelegt, dass wir am Standort noch wachsen können“, sagt Recep Sari, Expansionsleiter Baden-Württemberg der DECATHLON Deutschland.

In einer ersten Stufe ist der Bau einer Logistikhalle mit mindestens 20.000 m<sup>2</sup> Lagerfläche vorgesehen. Weitere Ausbaustufen sind geplant. Das Fassaden-Konzept wird in enger Abstimmung mit der Stadt Schwetzingen entwickelt. Es wird eine Dachbegrünung geben, eine Photovoltaik-Anlage ist auch geplant. Langfristig wird DECATHLON über 40 Mio. Euro in den Standort investieren und anfangs 100 bis 120 neue Arbeitsplätze schaffen, die Zahl der Mitarbeiter wird aber in Zukunft auf ca. 250 bis 300 steigen.

Der städtebauliche Vertrag legt unter anderem die Erschließungsleistungen fest. Der bisherige Grundstückseigentümer, das private Immobilienunternehmen aurelis Real Estate GmbH & Co. KG, wird im Norden eine Kreisverkehrsanlage errichten lassen und für die direkte Anbindung des Areals an die Bundesstraße 535 sorgen. Auch die innere Erschließung mit Straßen, Fußwegen und einem Radweg entlang der bestehenden Baumallee sowie die Erstellung von Grünanlagen und ökologischen Ausgleichsflächen übernimmt das Immobilienunternehmen.

### Weiteres Verfahren

Nachdem alle Verträge zwischen den Beteiligten geschlossen wurden und der Gemeinderat am 21. Juli die Offenlage des Bebauungsplans beschlossen hat, soll möglichst schnell eine Baugenehmigung seitens der Stadt erteilt werden. Erste Abstimmungen haben bereits stattgefunden. Mit einem Baubeginn ist im Frühjahr 2012 zu rechnen, so dass der Betrieb dann bis Mitte 2013 starten kann.

### Weiteres Gewerbegebiet im südlichen Teil

Im südlichen Teil des Areals, auf dem die denkmalgeschützte Wagenrichthalle II steht, wird ein kleineres Gewerbegebiet mit ca. 70.000 Quadratmeter Größe, einschließlich der Hallenflächen, entstehen. Aurelis hat der Stadt Schwetzingen im Rahmen der Gesamtlösung die Restflächen im Süden ohne Zahlung übertragen. Gleichzeitig bekommt die Stadt einen Ausgleichsbetrag für Restarbeiten in dem Areal. Das Land hatte bereits 2010 einen Zuschuss von 1,5 Mio. Euro für die Entwicklung des Südaareals und den Erhalt der Halle bewilligt. Die Projektentwicklung für diesen Teil des Areals wird jetzt unter Federführung der Stadt Schwetzingen weiter betrieben.

### Projektinformation

**Größe des Gesamtareals:**  
ca. 20,6 ha

**Größe des Grundstücks:**  
12 ha

**Bisherige Hauptnutzung:**  
Bundesbahnausbesserungswerk bis 1989 ehem. Verwaltungsgebäude 18 Jahre lang bis 2008 als Aussiedler- bzw. Asylantenwohnheim genutzt

**Verkäufer:**  
aurelis Real Estate GmbH & Co. KG

**Erwerber:**  
DECATHLON Deutschland Logistik GmbH

**Investitionsvolumen:**  
über 40 Mio. Euro (Endausbau)

**Stand Bebauungsplanverfahren:**  
Offenlage des Bebauungsplans, Beschluss des Gemeinderats vom 21.07.2011

### Verkehrsmäßige Erschließung:

direkte Anbindung an die Umgehungsstraße B 535 über einen herzustellenden Kreisverkehr an der K4144 (Grenzhöfer Straße) sowie eine innere Erschließungsstraße

**Erwarteter Baubeginn:**  
Frühjahr 2012

**Erwartete Fertigstellung:**  
Mitte 2013

**Zahl der LKW-Transporte:**  
ca. 50–80 LKW-Fahrten

### Daten zur Hallenfläche:

anfangs mindestens 20.000 qm Lagerfläche, weitere Ausbaustufen sind geplant

### Arbeitsplätze:

anfangs 100–120 neue Mitarbeiter, langfristig 250–300 Mitarbeiter

Die Stadt konnte den Investor überzeugen auf den insgesamt über 40.000 qm grossen Gebäudedächern sowohl eine Begrünung als auch eine PV-Anlage aufzubringen. Diese Massnahmen leisten wesentliche Beiträge zur Verbesserung des Mikroklimas und zur Temperatursenkung im Stadtraum, sowie zur Gewinnung von erneuerbaren Energien.

### Auszug Schwetzinger Zeitung Januar 2022:

#### Ein Bike-Park entsteht

Der Bebauungsplan sieht noch eine letzte Erweiterungsmöglichkeit zur Grenzhöfer Straße hin vor. Dort kann jetzt ein weiteres Hallenmodul angefügt und somit die Fassadenansicht schlicht nach vorne in Richtung Straße und Kreisverkehr verlegt werden. Zurzeit sind bei Decathlon in Schwetzingen 900 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Die Corona-Pandemie hatte wie in allen anderen Online-Bereichen auch das E-Commerce-Geschäft von Decathlon zusätzlich gepusht. Nach einem noch branchenüblichen Wachstum von 17 Prozent in 2019, gab es fast 30 Prozent in 2020 und geschätzte 40 plus im Jahr 2021. Und von Schwetzingen aus wurde in den zurückliegenden drei Jahren das gesamte Deutschlandgeschäft abgewickelt und zusätzlich ein Teil der Nachbarländer mitbedient.



Quelle: Stadt



Quelle: Stadt



Quelle: ALDI SÜD Immobilienverwaltungs-GmbH & Co. oHG, Ingenieur-und Planungsbüro Claus Finzel, Würzburg / Thomas Jarmer, Ladenburg



Quelle: Visualisierung 3k architektur, MA

Idee Entwicklung WRH II zu Wohnnutzung



Visualisierung: Regioplan Planungsgesellschaft mbH, H. Winter



Quelle: Architekt Träger, Viernheim/Stadt

# 2010–bis heute: Entwicklung BBAW Süd

Mit dem städtebaulichen Erneuerungsgebiet „DB-Ausbesserungswerk Süd“ wurde die Stadt Schwetzingen 2011 in das Bundesländer-Sanierungsprogramm DSP (Städtebaulicher Denkmalschutz) mit einer Finanzhilfe von 1.500.000 Euro und einem Förderrahmen von 2.5 Mio. Euro (inkl. dem kommunalen Anteil) aufgenommen. Das Gebiet soll nach den Kriterien des BauGB (§§ 153 ff BauGB) umfassend städtebaulich saniert werden.

Die Förderung im Bund-Länder-Sanierungsprogramm DSP erfolgt auf der Grundlage der §§ 164a ff BauGB (Einsatz von Städtebauförderungsmitteln) sowie nach den aktuellen Städtebauförderungsrichtlinien Baden-Württemberg (StBauFR).

Die wichtigsten Förderschwerpunkte des Landes decken sich mit den Vorhaben der Stadt Schwetzingen im Zielplangebiet, zum Beispiel:

Die wichtigsten Ziele im Gebiet in Schwetzingen sind der teilweise Erhalt und die Umnutzung der Wagenrichthalle II, die Neuordnung des unmittelbaren Umfeldes dieser Brache, die Schaffung und Aufwertung von öffentlichen Verkehrs- und Freiflächen, Erhalt und Erweiterung bestehender Geh- und Radwegeverbindungen sowie die denkmalgerechte Sanierung des Pförtnerhauses – sowie Wiederherstellung des ursprünglichen und historischen städtebaulichen Ensembles.





Quelle: Stadt



Vorher

Quelle: Stadt



Nachher

Quelle: Stadt



Vorher

Quelle: Stadt



Nachher

Quelle: Stadt



Vorher

Quelle: Stadt



Nachher

Quelle: Stadt

# 2011–2013: Neubau Sparkassengebäude „Kleine Planken“

## Neues Sparkassengebäude an den „Kleinen Planken“: Mehrwert für Bevölkerung und Stadt

Großzügig, hell, und ein ansprechender Innenhof. Die neue Filiale der Sparkasse Heidelberg an den „Kleinen Planken“ passt sich in Form und Gestaltung des Gebäudes elegant in die Umgebung ein. Die städtebaulich gelungene Verbindung zwischen Tradition und Moderne wurde unter anderem mit Hilfe architektonischer Elemente erreicht. Besonders erfreulich ist außerdem, dass es jetzt wieder einen Durchgang vom Alten Messplatz zu den „Kleinen Planken“ gibt. Bei der offiziellen Eröffnung im Februar bezeichnen die Sparkassenvorstände das neue Gebäude als zukunftsgerichtete Investition für die Kunden und zugleich als klares Bekenntnis zu Schwetzingen. Für die Stadtspitze und den Gemeinderat stellt der neue Komplex ebenfalls einen deutlichen Mehrwert für die Stadt dar. Er bietet zusätzliche Nutzungsmöglichkeiten wie Büroräume, Mietwohnungen und ein Café und bringt damit weiteres Leben in die Innenstadt.

## Neubau Sparkasse Heidelberg/Schwetzingen

Geschäftshaus mit Bankfiliale, Café und Wohnungen

### Planer:

Roth Fischer Architekten GmbH, Schwetzingen

### 2012:

Mehrfachbeauftragung

### 2015:

Fertigstellung

### 2017:

Hugo-Häring-Auszeichnung BDA Heidelberg

Neubau der Sparkasse: Gemeinderat stimmt mit großer Mehrheit für das Millionenprojekt / Verfahren und Nutzung finden großes Lob / Vier SWF-Stadträte stimmen dagegen / Bürgerinformation am Samstag

## Passt sich in die barocke Linie der Stadt gut ein

Von unserem Redaktionsmitglied Jürgen Gruler

Die Innenstadtfiliale, die Regionaldirektion, das Firmenkunden-Center und das Vermögenscenter der Sparkasse Heidelberg in Schwetzingen bekommen ein neues Zuhause. Dafür wurden gestern Abend im Gemeinderat die Weichen gestellt. Bei vier Gegenstimmen wurde dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan zugestimmt. Jetzt soll schnell bis zum Jahresende der Bauantrag eingereicht werden, damit 2013 der gesamte bisherige Sparkassenkomplex mit seinen An- und Tiefbauten abgerissen und der Neubau begonnen werden kann, der möglichst Ende 2014 eingeweiht werden soll.

OB Pöhlts Dank galt der Sparkasse und dem Architekturbüro für die Offenheit beim Planungsverfahren. Die größte Umstellung werde es entlang der Wildemannstraße geben, wo man bisher ein „Loch“ habe, das aber offen wirke, und künftig eine klare Kante entlang der Baugrenze entstehe. Die jetzige Lösung sei städtebaulich schön und das zusätzliche Café bringe bestimmt Belebung an den Platz, sagte Pöhlts.

### Nicht gerade zierlich

Für Andreas Muth (CDU) ist jetzt ein „wichtiges Bauprojekt reif für die Umsetzung“. Er wünschte sich auch für andere Großprojekte, dass die Beteiligung so intensiv stattfinden könnte. Das Gebäude sei „nicht gerade zierlich“, aber es füge sich gut in die Stadt ein, auch durch die verschiedenen Gebäudehöhen und Abstufungen. Er hoffe, dass man sich an die Blockrandbebauung schnell gewöhne, dass das Café für Belebung sorge und freue sich, dass der direkte Durchgang vom Alten Messplatz zu den Kleinen Planken auch den Geschäften nütze.

Karl Rupp (SWF) sprach von der „weitgehendsten und der schwierigsten städtebaulichen Entscheidung der

„nächsten Jahre“. Form und Größe seien sehr sensibel zu bewerten. Rupp erinnerte an das Verfahren, das zahlreiche Vorschläge erbracht habe, die ganz und gar keine Sensibilität für diese wichtige Stelle in der Stadt gezeigt hätten. Die jetzige Planung sei ein Ergebnis der Forderungen aus dem Ausschuss. Dennoch stimmten einige seiner Fraktionskollegen gegen das massive Projekt.

Die SPD sah das ganz anders: Hans-Peter Müller sprach von einer hervorragenden Planung, die nun vorliege. Das sei ein guter Abschluss für die Kleinen Planken und setze Akzente. Gerade auch durch die Ergänzung des Standortes mit einem Café. Bei den Materialien für die Fassadengestaltung herrsche noch Offenheit und die müsse man tunlichst nutzen, so Müller, dessen Fraktion zustimme.

Raquel Kempp (FWV) griff wie die Vorredner auch die Linienführung auf. „Bei dem Neubau greifen die Architekten interessanterweise auf die Linien der ursprünglich barocken Straßennetze zurück. Manch einem wird der Neubau vielleicht auf den ersten Blick zu wichtig erscheinen. Der Mensch als Gewohnheitstier wird sich hier umstellen müssen, weil der Neubau eben etwas völlig anderes als vorher sein wird. Wir sind aber sicher, dass beim näheren Hinsehen erkannt wird, dass auch etwas, was auf den ersten Blick wichtig erscheint, Schönheit und Attraktivität ausstrahlen kann“, sagte sie. Sie sprach von einem Neubau „der den neuesten Technik- und Umweltvorgaben entsprechen wird, der viele bauliche Raffinessen und eine enorme Funktionalität vorweisen wird, der den Mitarbeitern der Sparkasse ein angenehmes Arbeitsumfeld schaffen wird und vor allem den Bürgern weiterhin eine zentrale Anlaufstelle für ihre täglichen Bankgeschäfte bieten wird.“

Herbert Netz von der FDP signalisierte ebenfalls Zustimmung. Und



Die Technik macht's möglich: Im Luftbild oben sieht man die Dimension des neuen Sparkassengebäudes gut (in der Mitte mit begrüntem Dach). In der Wildemannstraße schwingt sich die Fassade entlang der alten Baugrenzen, das sieht man auch unten rechts recht gut. Das Bild zeigt die Tiefgarageneinfahrt und die überdachte Bushaltestelle. Ganz rechts das Rothackersche Haus und die Invalidengasse. Das Bild links zeigt den Blick von Lutherhaus her. Die Wohnungen auf dem Dach sind etwas zurückgesetzt.

### Sparkasse informiert am Samstag über das Bauvorhaben

■ Nach der gestrigen Sitzung des Gemeinderates stehen die Signale für unseren Sparkassenneubau an den Kleinen Planken auf grün“, freut sich Bernd Wechelt, stellvertretender Vorstandsvorsitzender der Sparkasse.

■ Seit dem Abschluss des Wettbewerbsverfahrens im Frühjahr 2012 habe man den Entwurf des Schwetzingener Architekturbüros Roth/Fischer weiterentwickelt. Wochele: „Daraus resultiert ein Entwurf, der begeistert, vor allem, weil die Interessen aller

Beteiligten bestmöglich berücksichtigt wurden: die der Stadt, der Anwohner, der Sparkasse – und das Gebäude wird sich ideal ins bestehende Stadtbild integrieren.“

■ Beim energetischen Konzept will man mit einer sogenannten Oberflächen-Geothermie besonders umweltfreundlich sein. Wochele beruht: „Das hat nichts mit Geothermieanlagen zu tun, die Erdbeben auslösen!“

■ Baubeginn soll 2013 sein. Bereits

im Februar werden die Bäume vor der Direktion gefällt, im Mai nach dem Stadtfest soll der Abriss beginnen.

■ Interessierten Bürgern wird am Samstag, 24. November, von 10 bis 17 Uhr in den Räumlichkeiten das Projekt vorgestellt. Dort stehen für die Interessierten Modelle des Gebäudes und Planzeichnungen bereit.

■ Von 11 bis 12 Uhr werden die Architekten Jürgen Roth und Markus Fischer über das Projekt informieren.





# 2011–2014: Zentrumnahes Wohnen Markgrafenstraße

## Bauherr

Ostermayer Wohnbau GmbH,  
Ludwigshafen

## Sept. 2012 Gemeinderat Aufstellung VHB Nr. 73 „Zentrumnahes Wohnen Markgrafenstraße“

Beratung städtebaulicher Entwurf „Zentrumnahes Wohnen Markgrafenstraße“ unter den Gesichtspunkten städtebauliches Konzept, Architektur, Nutzungskonzept, Stadtvillen, Freiflächen, Lärmschutz, Stellplätze, etc. Somit schafft die Stadt Schwetzingen die planerischen Voraussetzungen zur Errichtung von 49 Wohneinheiten, bestehend aus einem an der Markgrafenstraße 7 gelegenen Stadthaus sowie sieben Stadtvillen mit durch grünten Innenbereich und gemeinsamer begrünter Tiefgarage.

Mit Umsetzung der Planung ist die Etablierung eines generationenübergreifenden, zentrumnahen Wohnens vorgesehen.

Sämtliche Wohnungen werden barrierefrei über Aufzüge erreichbar sein und zwar bis in die Tiefgarage. Mit der Planung werden damit insbesondere die Erwartungen und Bedürfnisse an Generationen übergreifendes Wohnen berücksichtigt.

Auf Wunsch der Stadt wurde das Projekt mit einem ästhetischen und hochwirksamen Schallschutz versehen und insgesamt eine sehr großzügige Begrünung im Bebauungsplan verankert.

## ÜBERSICHT/ DRAUFSICHT

M.=1:250

Darstellung der Begrünung und Beplanung schematisch



Quelle: Stadt



Foto: Tobias Schwerdt



Planung

Quelle: FWD Hausbau



Planung

Quelle: FWD Hausbau



Foto: Tobias Schwerdt



Foto: Tobias Schwerdt



Foto: Tobias Schwerdt



Foto: Tobias Schwerdt





# 2012–2015: Stadtraum neue Schlossgarage Schwetzingen

## Erläuterungen Schlossgarage

Der Name soll die Bedeutung der Tiefgarage an dieser prägnanten Stelle direkt neben dem Schlossplatz und in unmittelbarer Nähe des Schlosses, widerspiegeln. Genau wegen dieser besonderen städtebaulichen Bedeutung ist es notwendig die Planung der Tiefgarage nicht als herkömmliche Tiefgarage anzusehen, sondern diese in allen Belangen maximal zu optimieren. Die Planung der Tiefgarage mit insgesamt 90 öffentlichen Stellplätzen wurde in den letzten 20 Monaten erheblich verändert und bis zum heutigen Stand weiterentwickelt. Im Grunde genommen ist ein neues Konzept entstanden, das den Anforderungen einer modernen und nutzerfreundlichen Schlossgarage entspricht. Dies betraf vor allem die Funktionen der Tiefgarage insgesamt wie:

- Befahrbarkeit
- Fahrgassenbreite
- Vermeidung von Sackgassen
- Benutzerfreundlichkeit
- Stellplatzbreiten
- Stellplatzlängen
- Stützenraster
- Stützendimensionen
- Kriminalprävention
- Ausleuchtung
- Helligkeit
- räumliche Wirkung
- Erscheinungsbild
- Wohlfühlfaktor

Die jetzt vorliegende Tiefgarage mit insgesamt 90 Stellplätzen wäre bei weniger Zwangspunkten zwar noch weiter optimierbar, sie zeigt jedoch unter den gegebenen Bedingungen und ohne Stellplatzverluste insgesamt deutliche Fortschritte und Verbesserungen in Funktion, Benutzerfreundlichkeit, Befahrbarkeit, Stellplatzbreiten, Belichtung und räumlicher Wirkung auf, die sich zahlentechnisch folgendermaßen darstellen:

- Stellplatzbreite = 2,50 m bei 41 Plätzen mit scheibenartigen Stützen (davon 2 Frauenplätze und 4 Stellplätze mit 4,50 m)
- Stellplatzbreite = 2,60 m bei 44 Plätzen (davon 7 Frauenplätze)
- Behinderte = 3,50 m 3 Plätze
- Senioren = 3,00 m 2 Plätze
- Stellplatztiefe = 5,00 m bei 80 Plätzen
- Stellplatztiefe = 5,20 m bei 6 Plätzen = S-Klasse, A8
- Stellplatztiefe = 4,50 m bei 4 Plätzen = Smart-Stellplätze
- Stützraster = 13 Plätze mit 1 Platz-

Raster überwiegend breite Plätze

38 Plätze mit 2 Platz-Raster + breitere Plätze

39 Plätze mit 3 Platz-Raster + breitere Plätze

- Natürliche Belichtung = 3 Lichtkuppeln mit je 1,50 m x 1,50 m freiem Tageslichteinfall
- Sackgasse = keine vorhanden

Aus Gründen der Verkehrssicherheit können 4 Stellplätze nur als Smart-Stellplätze mit 4,50 m Länge ausgewiesen werden. 2 von diesen Smart-Stellplätzen könnten nach einer befristeten Erprobungsphase von 2 Jahren eventuell in 5,00 m Plätze umgewandelt werden, sofern sich in diesem Zeitraum keine Beanstandungen ergeben. Sollten sich aber Probleme ergeben müsste eventuell eine weitere Verkürzung vorgenommen werden bis hin zum kompletten Entfall.

Die neue Schlossgarage darf nun funktional als erheblich verbessert angesehen werden. Weitere deutliche Verbesserungen sind zwar möglich, wären aber nur unter Stellplatzverlusten realisierbar. Die Mindestanforderungen der GaVO (Garagenverordnung) werden in manchen Bereichen im positiven Sinne spürbar überschritten. Insgesamt liegt die Funktionalität der Tiefgarage nun bedingt durch die komplexe Gebäudestruktur und den schrägwinkeligen Grundstückszuschnitten im befriedigenden Bereich. Bei den Stellplätzen ging es grundsätzlich um die Nutzerfreundlichkeit, wobei es zu bedenken galt, dass moderne Pkw heute im Schnitt ca. 15 cm breiter und ca. 19 cm länger sind, als Pkws vergangener Tage.

Der erste Eindruck der für Schlossbesucher in Schwetzingen entsteht ist die Tiefgarage. Nach Besichtigung des Schlossgartens und der Stadt ist der letzte Eindruck für die Besucher wiederum die Tiefgarage. Sie ist sozusagen die Visitenkarte der Stadt. Deshalb sollte sie hell, warm, freundlich und „foyerartig“ wirken. Deshalb sollte insgesamt nicht nur auf die funktionalen, sondern auch auf die gestalterischen und atmosphärischen Wohlfühl-Aspekte erheblichen Wert gelegt werden.

- Farbgebung
- Belichtung + Beleuchtung (LED-Technik)
- Galeriecharakter (Gestaltung mit histo-

rischen und zeitgenössischen Bildern)

- Zusammenspiel Farbe – Galerie – Beleuchtung

Vorbereitung einer zukünftigen E-Mobilität-Ausrüstung der Schlossgarage

## Gestaltungs- und Beleuchtungskonzept Schlossgarage

Nach erneut langwierigen und intensiven Verhandlungen auf allen Ebenen liegt nun das Gestaltungs- u. Beleuchtungskonzept der Schlossgarage vor.

Wegen der prägnanten Lage der Tiefgarage neben dem Schlossplatz wurde im Februar 2012 beschlossen, die Tiefgarage in „Schlossgarage Schwetzingen“ umzubenennen. Funktional wurde sie bereits im letzten Jahr deutlich optimiert. Da der Wohlfühlfaktor in der Schlossgarage in direktem Zusammenhang mit deren Gestaltung steht galt es ein Gestaltungs- u. Beleuchtungskonzept zu erarbeiten, welches die Bedeutung der neuen Bezeichnung Schlossgarage unterstreicht.

Wichtige Faktoren zur Erzeugung des Wohlfühlfaktors in der Schlossgarage sind neben der Funktionalität die

- Farbgebung
- Belichtung und Beleuchtung
- Materialität
- Galeriecharakter (Gestaltung mit historischen und zeitgenössischen Bildern)
- Zusammenspiel Farbe Beleuchtung Galerie
- Erkennbarkeit und Identifikation mit einem unverwechselbaren Stadtbild = Schwetzingen

In Zusammenarbeit mit dem Büro „Licht-Raum-Stadt, Wuppertal, hat die Verwaltung in den letzten Monaten eine Projektbroschüre zur Gestaltung und Beleuchtung mit insgesamt 3 Entwurfsvarianten erarbeitet.

## Farben und allgemeine Gestaltung

Die Treppenaufgänge sind immer mit den jeweiligen Farbtönen der Variante gestaltet, um die Orientierung auf die Aus- und Eingänge zu lenken. Weiterhin werden die Stützen mit den 4 typischen, klassischen Motiven – Schloss – Kreisparterre – Moschee – Hirsch piktogrammartig versehen. Die Decken und Stützen werden insgesamt sehr hell (weiß oder hellgrau) gestaltet.



Foto: Tobias Schwerdt



Foto: Tobias Schwerdt

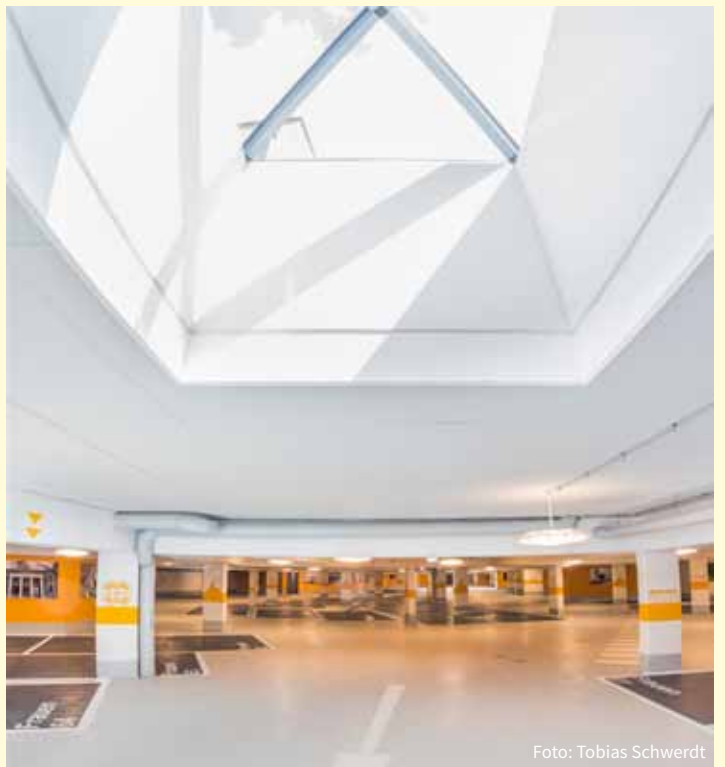


Foto: Tobias Schwerdt



Foto: Tobias Schwerdt



Foto: Tobias Schwerdt



Foto: Tobias Schwerdt



# 2012–2015: Stadtraum neue Schlossgarage Schwetzingen

Um eine Staffelung der optischen Prioritäten zu erhalten, wird bei den Stützen die sichtbare Intensität zurückgenommen und nur mit heller Farbe und den 4 typischen, jedoch farblich kräftigen Schwetzingener Piktogramm Motiven, gearbeitet. Die Fahrbahnen sind ebenfalls hell (hellgrau) und die Stellplätze selbst etwas dunkler (mittelgrau) mit weißer Farbe abgesetzt. Die Stellflächen sind somit sofort deutlich ablesbar und grenzen sich sehr gut von der Fahrbahn ab.

Die Treppenaufgänge sollen nicht nur in den jeweiligen Farbtönen gehalten werden, sie sollen zusätzlich als Fotogalerie genutzt werden.

Ausgewählte Schwarz-Weiß-Motive mit historischen und zeitgenössischen Bildern aus dem Schwetzingener Stadtbild ergeben einen Panoramablick auf jedem Treppenaufgang und erhöhen die optische Weite der Schlossgarage.

## Beleuchtung und Belichtung

Die Schlossgarage wird im öffentlichen Bereich u.a. durch 3 ca. jeweils 1,5 m x 1,5 m große Lichtkuppeln natürlich belichtet.

Hier wird auch ein Teil des Sonnenlichtes wahrnehmbar sein. Insgesamt reicht das jedoch bei Weitem nicht aus um die Schlossgarage auch nur annähernd zu erhellen.

Städtebaulich, kriminalpräventiv, sicherheitstechnisch und wohlfühltechnisch ist eine individuell angepasste künstliche Beleuchtung unabdingbar.

Durch die statisch notwendigen Unterzüge entsteht ein komplexes Netz an Kassetten mit unterschiedlichen geometrischen Formen und Höhen an der Decke entstehen. Auf dieses Netzwerk muss gestalterisch, insbesondere aber beleuchtungstechnisch reagiert werden. Deshalb wurde hier eine ringförmige Deckenaufbauleuchte vorgeschlagen, die in gestreuter Anordnung innerhalb der Deckenkassetten so angeordnet und ausgelegt wird, dass die Rundleuchte nach oben und gleichzeitig nach unten strahlen kann. Die gestreute Anordnung nach dem „nicht“-Ordnungsprinzip avanciert zu einem gewünschten und erfrischend unkonventionell wirkenden Gestaltungsdetail innerhalb der TG.

Insgesamt kommen ca. 100 Rund-Long-Life-Lampen zum Einsatz.

Die Strahlung nach oben erhellt als indirekte Beleuchtung den Deckenbereich und vergrößert so das gefühlte Raumvolumen der Schlossgarage und wirkt einem erdrückenden Eindruck entgegen.

Die gleichzeitige Strahlung nach unten und oben beleuchtet die hellgraue Fahrbahn, die hellen Decken und im Zusammenspiel ergeben sich vielfältige und interessante Leuchtwirkungen, die die Tiefgarage aufwerten. Wegen der unterschiedlichen geometrischen Deckenstruktur fiel die Wahl auf die Rundlampe, weil in diesem Fall stabförmig angeordnete Leuchtstoffröhren insgesamt ein sehr unruhiges Bild erzeugt hätten. Die runde Formgebung erhöht ebenfalls den Eindruck der Gesamtwertigkeit.

Technisch wird die Rundlampe mit TC Long-Life-Kompaktleuchtstoffröhren bestückt, die im Mittel ca. 40.000 Stunden Lebensdauer annähernd in den Bereich von LED mit ca. 50.000 Stunden vorstoßen.

**ACE Auto Club Europa**

**TESTSIEGER**

ACE-Parkhaus Test 2016

**Schlossgarage**

Das Parkhaus ‚Schlossgarage‘ erzielte als einziges Parkhaus in Schwetzingen die Bewertung **» sehr gut «**

Bewertet wurden:  
 Bauausführung | Lichtausführung | Beleuchtung | Zustand und Pflegegrad der Wände  
 Reichhaltigkeit | Parkplatzeinweisung | Freizeitanlagen | Handicap-Parkplätze | Ordnungszustand  
 Bedienung Kassensystem | Preistransparenz | Sauberkeit | Parkhäuser für E-Fahrzeuge

Gewertet wurden 3 Parkhäuser in Schwetzingen

Gute Fahrt. Wir sind dabei.

**„Bestes Parkhaus im Süden“**

Die neue Schlossgarage wurde von ACE ausgezeichnet

Bei der Ehrung: Mario Schmidt (ACE), OB Rolf Pflüß, Matthias Wolff und Hans Joachim Hübner vor ACE 1013 Foto: Leinhardt

Rhein-Neckar-Zeitung, 18.06.2016

**„Bestes Parkhaus, das ich bis jetzt vorgefunden habe“**

Absolute Spitzennote für die Schlossgarage

Mario Schmidt  
Regionalbeauftragter  
Auto Club Europa

Schwetzingener Woche, 22.06.2016

**Viel Licht und Raum bringen Pluspunkte**

ACE-Parkhäuser mit der Note „Sehr gut“ ist die Schlossgarage in der Kettenschlossgarage. Die Schlossgarage wurde von ACE ausgezeichnet. Die Schlossgarage wurde von ACE ausgezeichnet.

Schwetzingener Zeitung 17.06.2016



Von der mediterranen Idee ...

Granitzky-Areal: Farb- und Lichtkonzept für Tiefgarage stößt bei Gemeinderatsmitgliedern auf große Zustimmung – nur beim Farbton waren die Geschmäcker verschieden

# „Dr. Tiefgarage“ serviert den Tequila Sunrise

Von unserer Redaktionskollegin Andrea Lis

Matthias Wille hat einen neuen Spitznamen: „Dr. Tiefgarage“ trägt ihn FWV-Sprecher Oliver Völker in Anspielung auf das gelungene Farbkonzept für die künftige Tiefgarage unter dem heutigen Granitzky Areal in der Karlsruher Straße, das am Donnerstag im Gemeinderat vorgestellt und verabschiedet wurde. Und da es mit zunehmender Dauer der ...

... werden. Christiane Menges (Bündnis 90/Die Grünen) brachte es treffend auf den Punkt, als sie gestand, dass sie solange Begriffe wie „Aufenthaltsqualität“, „Wohlfühlfaktor“ oder „Charakter“ bestimmt nicht mit einer Tiefgarage verbinden hätte. Das habe sich aber geändert. Das werde ein Ausdrucksfeld, das eine Visitenkarte für Schwetzingen, insbesondere Oliver Völker. Die Mehrkosten seien für dieses Projekt völlig akzeptabel, meinte Hans-Peter Müller (SPD), ebenso Carsten Petzold, dessen Funktion sich die Frage gestellt habe: „Wollen wir eine Alternative Tiefgarage oder nicht?“ Letzteres war die Entscheidung.

**Grünes Licht für die Gelbfarbe**  
Überzeugt hatte das vorgeschlagene Gestaltung- und Beleuchtungskonzept, das für Sicherheit und einen freundlichen Raumdruck sorgen soll. Mehr Bäume, warmes Gelblicht und direkt und indirekt strahlenden Lampen sind wesentliche Elemente. Schwetzingen Motive an den Treppenaufgängen und weiteren kleinen Werten für eine individuelle Gestaltung der



Mediterrane, warme Gelbfarbe und direkt und indirekt strahlenden Lampen sind wesentliche Elemente des Gestaltung- und Beleuchtungskonzepts für die künftige Schlossgarage.

künftigen Schlossgarage. Nur bei den Farbtonen waren die Geschmäcker verschieden. Christiane Menges und mit ihr Ralf Müntzer hielten lieber das „Schwetzingen-Blau“ gewollt. Letztlich gab es dann aber mehrheitlich grünes Licht für die Gelbfarbe. Die Gesamtkosten für das Gestaltung- und Beleuchtungskonzept betragen rund 7000 Euro. Allgemeine Erlöse berechnete anschließend, dass die Tiefgarage für

das Thema Elektromobilität vorbereitet wird. Mit der vorhandenen Trafotechnik wird es künftig möglich sein, bis zu 77 Fahrzeuge zu laden. Die Planung über Art und Zahl der Ladeboxen ist laut Auskunft des Oberbürgermeisters noch nicht abgeschlossen. Zuvor gab es noch einen Beschluss im Hinblick auf die Bebauung des Granitzky-Areals zwischen Karlsruhe- und Friedriehstraße.

Nachdem der Gemeinderat im Juni seine Zustimmung zu den Abschlussarbeiten in der Friedriehstraße gegeben hatte, beschloss er jetzt die Offenlage für den vorbereitenden Bebauungsplan des „Quartiers X“, was bis 2014 insgesamt 51 Wohnflächen entstehen sollen. Über die konkreten Verträge zum Projekt soll im Herbst entschieden werden. Die Abschlussarbeiten sind für August geplant.

Schwetzingen Zeitung 21. Juli 2012

Granitzky-Areal: In Kürze soll das Rückfeld des Bauprojekts „Quartier X“ freigelegt werden

# Öffentliche Tiefgarage bereits fertiggestellt

Von unserer Reporterin Ulrike Wille

Genau am Samstag an der Karlsruher Straße und Hilfe des ehemaligen Granitzky-Areals. Konkrete Arbeiten, überall sind Arbeiter und gelbes Licht. Auf allen Ebenen und auf allen Flächen sind die Bauarbeiten im Gange. Die Arbeiten am innerstädtischen Bauprojekt „Quartier X“ sind in vollem Gange. Nach dem im Oktober des vergangenen Jahres mit dem Spatenstich des Bauprojekts eingeleitet wurde, soll nun in Kürze das Rückfeld freigelegt werden. Die Bauarbeiten des neuen Bauabschnitts inklusive des öffentlichen Teils der Tiefgarage seien abgeschlossen, erläuterte Bürger Hauptmann, Geschäftsführer des Bauprojekts (FWV) Hans-Joachim Kahlert am Donnerstag.

**Gelbes in der Karlsruher Straße**  
Das öffentliche „Quartier X“ (Kilometer 41) Doppelpark sowie Aufzufahrt- und Verwaltungshaus im Erdgeschoss hinter, befindet sich an der Karlsruher Straße. Auch die Stadtklinik I bis 4 (davon sind bereits eröffnet). Die ersten drei Gebäude der Tiefgarage, die nach der Fertigstellung über insgesamt 134 Stellplätze verfügen, sind auf die im öffentlichen Bereich sind über 90 Stellplätze

erhalten. Kamp für das Gelände sind das neue Gelbfeld-Quartier, das auch noch die umliegenden Flächenarbeiten an. Im Frühjahr sollen die ersten Bauelemente der öffentlichen Tiefgarage montiert werden, sagt Hauptmann. Gerade heute der Baubauarbeiten des neuen Bauabschnitts mit dem Kilometer 1 bis 7 sowie dem privaten Teil der Tiefgarage an.

**Bau im November 2010**  
Im November des letzten Jahres wurde die Baubehörde über einen Wettbewerb im „Schwetzingen-Quartier“ bestanden. In den Stadtklinik I bis 1 (zusätzlich 31 Eigentumswohnungen, die teilweise fertiggestellt sind). Die Wohnflächen der Klinik I, II und III sind 70 bis 130 Quadratmeter, dazu sind 70 bis 130 Quadratmeter, dazu sind 70 bis 130 Quadratmeter. Ein öffentliches Parkhaus von 100 bis 150 Stellplätzen werden ebenfalls im Bereich des Quartiersangebots an der Karlsruher Straße.

**Dachgeschoss Richtung Innenstadt**  
Das Gebäude des Dienstleistungsbaus wird es allerdings Dachgeschoss mit 10 bis 15 Geschossen im Inneren geben, zur Karlsruher Straße hin müssen

ber Straße und Friedriehstraße eine „attraktive, größere Nachverdichtung“. Die Neugestaltung der „Zentrum-Anlage“, die den Überbegriff von Stadtbaumaßnahmen bilden, sind nun in der Tiefgarage anzuordnen, die nun auch noch farblich entsprechend gestaltet wird. Die Zielsetzung ist, den öffentlichen Stellplätzen, aber auch in den privaten Parkhäusern, erfolgt anschließend über die Karlsruher Straße.

Aber Lichte und Luftbelüftung sind auch bereits in der Tiefgarage anzuordnen, die nun auch noch farblich entsprechend gestaltet wird. Die Zielsetzung ist, den öffentlichen Stellplätzen, aber auch in den privaten Parkhäusern, erfolgt anschließend über die Karlsruher Straße.

die Bewohner des Gelbfeldes mit der Baubehörde zusammenarbeiten. „Als in allen eine besondere ästhetische Herausforderung“, verspricht Hauptmann auf das im öffentlichen Bereich sind über 90 Stellplätze



Baubeginnung mit Oberbürgermeister Dr. Ralf Pohl, FWV-Geschäftsführer Hans-Joachim Kahlert, Stadtbaumeister Hans-Walter Wille und FWV-Bauleiter Prof. Dr. Ralf Pohl (vorne links) an der Karlsruher Straße auf Höhe des ehemaligen Granitzky-Areals. Im Hintergrund sind die Fortschritte des Projekts deutlich.

Das öffentliche „Quartier X“ (Kilometer 41) Doppelpark sowie Aufzufahrt- und Verwaltungshaus im Erdgeschoss hinter, befindet sich an der Karlsruher Straße. Auch die Stadtklinik I bis 4 (davon sind bereits eröffnet). Die ersten drei Gebäude der Tiefgarage, die nach der Fertigstellung über insgesamt 134 Stellplätze verfügen, sind auf die im öffentlichen Bereich sind über 90 Stellplätze

Schwetzingen Zeitung 11. September 2014

### Beispielbilder aus der Galerie Schlossgarage



Foto: Andreas Moosbrugger



Foto: Wolfgang Staudt



... zur strahlenden Realität

Schlossgarage: Oberbürgermeister Pöhl weist die neue und ebenso farb- und lichtprächtige Tiefgarage ein / Kosten liegen zwischen 2,2 und 2,3 Millionen Euro

# Parkhaus nicht mehr nur Mittel zum Zweck

Ein neues Gefühlsmotiv für moderne Stadt

Oberbürgermeister Dr. René Pöhl (Mitte) nach einer Führung durch die neue Schlossgarage in der Karlsruher Straße. Im Hintergrund sind die gelben Säulen der Tiefgarage zu sehen.

Schon an der Zufahrt in der Karlsruher Straße fühlen dem Autofahrer die Säulen der großformatigen Bilder verschiedener Fotografen, mit Tugis, Inposten und Aufhängen, die an den weißen Wänden nach Aufhängen Stellen im Hintergrund empfangen den Autofahrer durch die neuen Licht-Angebote. „Wenn wir hier auch noch farbige Fotos genommen hätten, dann wäre das zu eindrucksvoll gewesen“, erklärt Pöhl die Gestaltung. Der Schlossgarage in der Karlsruher Straße, die im Herbst 2015 fertiggestellt wird, ist das Mahmal der Opfer der Schwetzingen - er sind verschiedene Blüten zu sehen. Doch die Parkhaus soll nicht nur bildergläubig sein.

sind die Zahlen, in denen man sich schwerlich als wagt man in einem dunklen Kellerwerk. „Tiefgaragen werden mit negativen Gedanken verbunden. Sie dienen als Mittel zum Zweck - eben der Ort, an dem man sein Auto parken lässt, bevor man angereist. Wir werden neue Wege beschreiten und wollen erreichen, dass die Autofahrer ein positives Gefühl erleben“, beschreibt Pöhl. „Und ich denke, dass gerade - auch wegen der schönen Parkgestaltung - die das Parkhaus attraktiv - geladener.“

Gratis tanken für Elektrofahrzeuge Wie in jedem anderen Parkhaus auch gibt es Prämien- und Behälterparkplätze. Was aber aktuell in anderen Tiefgaragen noch nicht allfänglich ist, ist eine Zapfstelle für Elektrofahrzeuge der Marke. Dort können zwei Abstromen gleichzeitig betankt werden - und das dauert noch, korrekter „sicherlich, wenn man sich vorstellen kann, dass man in einem normalen Bereich liegen. Insgesamt gingen im Vergleich zum normalen Granitzky-Areal nicht allzu viele Blüten verstreut, so dass nur noch 90 Autos auf dem umliegenden Stellplatz geparkt werden können. Die Kosten bezogen laut Angaben von Pöhl zwischen 2,2 und 2,3 Millionen Euro.



Die Schlossgarage präsentiert sich in hellen, freundlichen Farben (Bild oben). Auch die großformatigen Bilder sorgen für eine angenehme Atmosphäre (unten links). Dank Foto 2 (Mitte) und Martin Bruns von der Stadtverwaltung werden zusätzliche Kunstwerke, Kunstwerke der Parkgestaltung für Elektrofahrzeuge am (unten rechts).

Obwohl häufig über die Gemälde getönt wird, aber in allem ist es den Gerüben von Stadtbaumeister Mathias Welle gefolgt, einer der schönsten und geräumigsten Parkhäuser in der Umgebung zu errichten.

Die Video zur Eröffnung der Schlossgarage finden Sie unter [www.schwetzingen.de](http://www.schwetzingen.de)

Schwetzingen Zeitung 29. April 2015

# Tiefgarage mit Wohlfühlatmosphäre

Nach 18 Monaten Bauzeit wurde die Schlossgarage unter dem alten Granitzky-Parkplatz eingeweiht

Von Harald Berlinghof

Schwetzingen. Eine Tiefgarage mit Wohlfühlatmosphäre? So etwas geht. Die Schlossgarage in der Karlsruher Straße ist hell ausgeleuchtet und mit sonnen-gelber Wand- und Deckenfarbe ausgestattet. Rundum an den Wänden hängen 88 großformatige Fotomotive der Stadt, die den Gästen Lust machen sollen, wiederzukommen. Dazu bietet sie ausrei-

chend Platz zum Einparken, 90 Stellplätze mit bis zu 2,30 Meter Breite und so-gar Ta-gelicht, das an drei Stellen durch die Decke bricht. Und von der Decke hängen attraktive Leuchten, die nicht sofort an Keller erinnern, wie normalerweise in Tiefgaragen üblich.

Kein Wunder, dass Oberbürgermeister Dr. René Pöhl glaubt, dass man lange suchen müsse, bis man ein solches Schmuckstück findet. „Mit Tiefgaragen sind in aller Regel negative Empfindungen verbunden. Früher waren das Angsträume. Wir wollten das anders machen“, meinte er bei der Eröffnung der Tiefgarage.

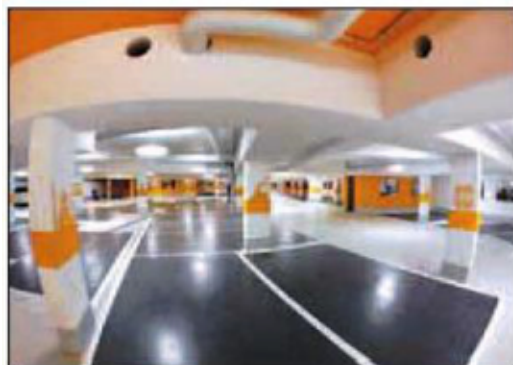
Mit der neuen Schlossgarage habe man in Schwetzingen gestalterisches Neuland betreten, einen Meilenstein gesetzt. Und zum dritten Mal ist es

Stadtbaumeister Mathias Welle, der mit seinen Gestaltungsideen in der Spargelstadt deutlich sichtbare Spuren hinterlässt. Die mediterrane Bepflanzung am Kreislauf an der Stadtangänge geht ebenso auf dessen Idee zurück wie die viel gelobte Wellenfassade der Firma Decathlon und jetzt die helle und warme Ausgestaltung der Schlossgarage.

Die Tiefgarage bietet Platz für 90 öffentliche Stellplätze. Die Parkgebühren des Betreibers, der Mannheimer Parkhausbetriebe MPB, sollen sich an den Gebühren, die in der Spargelstadt üblich sind, orientieren.

Eine Elektrozapfsäule mit zwei Stromtankplätzen kann gegenwärtig sogar noch unsonst benutzt werden, betonte Pöhl. „Das wird nicht immer so bleiben, aber im Moment ist es noch möglich, unsonst reinen Ökostrom zu tanken“, erläuterte er.

Nach 18 Monaten Bauzeit konnte die Tiefgarage unter dem alten Granitzky-Parkplatz fertiggestellt werden. Zwischen 2,2 und 2,3 Millionen Euro hat die Tiefgarage gekostet. Das Land Baden-Württemberg hat sich am Bau der Garage mit Fördergeldern beteiligt. Der kostenpflichtige, oberirdische Granitzky-Parkplatz erbrachte mit 100 Stellplätzen täglich rund 1000 Euro an Einnahmen. Man hofft jetzt, dass sich die Tiefgarage in einer vergleichbaren Einnahmehöhe bewegen wird.



Warme Wand- und Deckenfarben, Tageslichteinfall, attraktive Deckenleuchten und sogar Fotomotive an der Wand, so präsentiert sich die neue Schlossgarage unter dem alten Granitzky-Parkplatz. Foto: Leschardt

Rhein-Neckar-Zeitung 30. April 2015



Quelle: ALDI SÜD Immobilienverwaltungs-GmbH & Co. oHG



Visualisierung

Quelle: ALDI SÜD Immobilienverwaltungs-GmbH & Co. oHG



Nahher

Quelle: ALDI SÜD Immobilienverwaltungs-GmbH & Co. oHG



Quelle: ALDI SÜD Immobilienverwaltungs-GmbH & Co. oHG



Visualisierung

Quelle: ALDI SÜD Immobilienverwaltungs-GmbH & Co. oHG



Visualisierung

Quelle: ALDI SÜD Immobilienverwaltungs-GmbH & Co. oHG



# 2015-2016: Neubau ALDI Süd

Der Neubau des Aldi Marktes im Bereich des Sanierungsgebietes „Ausbesserungswerk Süd“ in Schwetzingen überzeugt durch seine städtebaulichen, architektonischen und ökologischen Qualitäten.

Großzügigkeit, Transparenz und Moderne leiten gestalterisch über eine Sandsteinfassade (historische Materialanmutung) unmittelbar zur denkmalgeschützten Bahnhalle II und zum ebenfalls denkmalgeschützten und mit Sandstein versehenen Pfortnerhäuschen des ehemaligen Bundesbahnausbesserungswerkes über.

Auch ökologisch ist es gelungen mittels einer ziemlich großzügigen Begrünung der Außenanlage, über die komplette Begrünung des Daches, sowie einer modernen Photovoltaikanlage ein nachhaltiges Zeichen zu setzen.

Somit entstand insgesamt – gesteuert über die Städtebauförderung – ein Gebäude, welches in vielen Bereichen die Lebensqualität in der Stadt und insbesondere für deren Menschen spürbar verbessert.

## Erster Spatenstich: Im Spätsommer eröffnet in der Werkstraße ein neuartiger Aldi / Mit Sandstein, hohen Fenstern und Dachbegrünung

# Auch städtebaulich ein Hingucker

Von unserem Redaktionsmitglied Jürgen Gräber

Die Erdarbeiten laufen bereits auf Hochtouren und man kann gut sehen, wo künftig der neue Aldi-Markt in der Werkstraße stehen wird. Dort, wo früher die Kleingärten lagen. Gestern beim ersten Spatenstich waren Stadtspitze und die Verantwortlichen von Aldi Süd und der Bauleitung froh, für alle Kompromisse gefunden zu haben. „Ich glaube, dass wir nun fünf Jahre nach Beginn der Gespräche, die das Ziel hatten, diese Aldi-Filiale langfristig zu halten, für Nachbarn, Kunden und das Handlungsumfeld eine gute Lösung gefunden haben. Die Aldi-Leute haben sich da sehr stark eingebracht“, lobt Oberbürgermeister Bernd Pöhl. Ende August/Anfang September wollte man Eröffnung feiern, so Architektin Michaela von Baumgarten.

Entstehen wird dann eine Art Prototyp für künftige Aldi-Filialen in städtebaulich anspruchsvollen Lagen. Sandsteinfassaden und große Fensterflächen sorgen für eine ganz neue Einkaufsatmosphäre. Speziell von den Röstern in Ketsch mitentwickelte Kaffeeautomaten und neuartige Produktpräsentationen sollen den Aufenthalt zum Vergnügen machen, heißt es von Seiten von Nils Reitzmann, der das Projekt von Aldi-Seite aus betreut. Das lässt sich der Discounter übrigens 3 Millionen Euro kosten, gut 40 Prozent mehr als bei einer bisher üblichen Filiale. Für Pöhl ist der Neubau ein Startschuss für das Gewerbegebiet südli-



Sie setzten den ersten Spatenstich gemeinsam: Bäuleiter Markus Weber (v. l.), Regionalverkaufsleiter Tristan Poser, Architektin Michaela von Baumgarten, OB Dr. Bernd Pöhl, Expansionsleiter Nils Reitzmann, Stadtbaumeister Mathias Welle und Ingenieur Claus Fiebig. Unten: die einzige illethel gebaute Filiale von Aldi Süd bei München in einer Nachtsicht. BILDEN: LEHMANNS/ALDI SÜD

chen Ausbesserungswerk. Da man sich im städtebaulichen Sanierungsgebiet befindet, habe man wert auf hochwertige Gestaltung gelegt. „Die geplante Dachbegrünung und die Baumalleen und Randbegrünungen

sollen vorbildlich gestaltet werden“, sagt Stadtbaumeister Mathias Welle hinzu. Das Areal ist nicht ganz ohne, der kriegswichtige Betrieb wurde im Zweiten Weltkrieg natürlich bom-

baradiert und es könnten sich noch Oberbleisel im Boden befinden. Deshalb werden die Bodenarbeiten mit aller Vorsicht und die Gründungsarbeiten unter Aufsicht eines Experten durchgeführt.

Schwetzingen Zeitung 26.02.2016

Geschäftsleben: Oberbürgermeister und Gemeinderäte dürfen gestern Abend den neuen Aldi in der Schubertstraße 17 bestaunen / Mehr Tageslicht und ein Kaffeeautomat

## Einkaufserlebnis mit Wohlfühlfaktor

Von unserem Redaktionsmitglied Katja Baureth

Höher, heller, widerer: Ein wahres Wohlfühl-Einkaufserlebnis verspricht der neue Aldi ab morgigen Donnerstag in der Schubertstraße 17. Seit 45 Jahren ist die Ingolstädter Süd mit seinem Discounter dort angesiedelt. Mit dem dritten Gebäude an dieser Stelle setzt das Unternehmen Maßstäbe.

ANZEIGE

### Sehen & Grand Opening

0907

passieren, bevorstehen die dunklen Regale mit dem gut sortierten Sortiment sowie die dunklen Produkt-Beschreibungen an den Wänden. Diese sind aus jeder Ecke des rechtwinkligen Marktes sichtbar und schnell und etwa Rückwaren, Weine und Fertiggerichte gefahren.

Bei Tag lohnt ein Blick in Richtung „Hier, Ob, Nischen“. Aus dem darüberliegenden Fensterrahmen ist – am besten vom Regal mit Zahngarn-Produkten aus – der Darm des „Horn Pfortnerhäuschen“ zu sehen. Da der Aldi im Sanierungsgebiet Schwetzingen beheimatet ist, liegt die Stadt Wert darauf, dass sich das Gebäude dort gut einfügt. „Nicht, dass wir ein Schloss modern“, formulierte Nils Reitzmann, Prototyp von Aldi Süd mit Sitz in Ketsch, launig. Aber dem Unternehmen war es wichtig, sich der vorhandenen Historie anzupassen. Davon zeuge die Sandsteinfassade, die, so OB Pöhl, dank der „Hartnäckigkeit von Stadtbaumeister Mathias Welle“ durchgesetzt wurde. Auch die Begrünung entlang der Werkstraße wurde in Abstimmung mit der Stadt angelegt.

**Barrierefreie Kundenalle**  
Eine großzügige Rampe über vier 3,40 Metern (das Gesamtgebäude misst in der Höhe sechs Meter, ist 55 Meter lang und 33 Meter breit), LED-Leuchten, die sich den Helligkeitsanpassern, eine Photovoltaik-Anlage auf dem begrünten Dach, die ein Viertel der Stromversorgung des Marktes deckt, machen eine Wärmepumpe und eine Regenwasserzisterne, die für eine angenehme Temperierung sorgt, gehören zu den innovativen Highlights. Nachhaltige Holzdielen im Deckenbereich verleiht dem Innenraum ein heimeliges Ambiente.

Das Holzthema hat das Architektenteam um Claus Fiebig mit der Wärmepumpe auch bei Wasserbeheizungen, im Kassenbereich und bei den Päckchen im Ausgangsbereich aufgegriffen. Hier wartet noch zwei Holzpaarke: eine barrierefreie Kundenalle, die an über vier Kassen von den Kassierern per Knopfdruck kontrolliert aufgesperrt werden kann, und ein Kaffeeautomat mit Spezialitäten aus der Ketscher Kaffeebrennerei – alle für einen Euro. Ge-



Nils Reitzmann (l.), Prototyp von Aldi Süd, vom OB Dr. Bernd Pöhl (r.) mit den Gemeinderäten, Vertretern von Planung und Bau sowie dem Filialteam Applaus dafür, ein modernes Einkaufserlebnis in Schwetzingen geschaffen zu haben. Und OB Pöhl zeigte sich dankbar für die Standortwahl, die nicht nur Ort- und Kernstadt sowie die Nachbarn etwas aus Planstadt zugewinnen.



NI Kaffee- und Kakaoautomaten hat der Automat. Gut sortiert präsentiert sich das Wein-Regal im hinteren Bereich des Marktes.



Barrierefrei Fenster lassen viel Tageslicht in den neuen Aldi Süd, der so viel heller im Innen ist. Freitag um 18 Uhr, bei der viele Angebote neben dem 1200 Artikel umfassenden Sortiment warten. Und – da waren sich gestern Abend alle sicher – der Aldi in Schwetzingen hat das ursprüngliche Voreingemessel in München überholt.

Mehr Bilder gibt es unter [www.schwetzingen-zeitung.de](http://www.schwetzingen-zeitung.de)

Schwetzingen Zeitung 21.09.2016



Quelle: Google Earth



Quelle: Fa. Eppler, HD



Quelle: Fa. Eppler, HD



Quelle: Fa. Eppler, HD



Masterplan mit Fuß- und Radbrücke

Quelle: Stadt/Fa. Eppler, HD



Quelle: Stadt

Impuls- und Lösenskizzen "Green-Feeling"

„Als transgenerer Schlüssel zu einer...“

„Der Mensch ist das Maß aller Dinge“

Quelle: Stadt/Fa. Eppler, HD

Schwetzingen Höfe ehem. Pfaudler Areal  
Schemaskizze - Entschärfung Ecke am Kreisell  
• superior living at "round about" oder • Kreiselwohnen mit Weitblick

Stadt Schwetzingen

Vorteile für das Quartier

- Öffnung für Stadt
- Kommunikation mit Stadt und Innenbereich
- Qualifizieren (Gesamtheit)
- Individualität
- Rechenbarkeit
- Integration
- Kreisell im Blockquartier
- superior living at "round about"
- Kreiselwohnen mit Weitblick

Konzeption und Projektierung: Dipl.-Ing. Mathias Welle - Stadtbauplaner, Mitarbeiter: Ute Dinkel, Dipl.-Ing. Dirk Palk

Quelle: Stadt



# 2016–2022: „Schwetzinger Höfe“, ehemals Pfaudlerareal

## Einleitung

Die Entwicklung des neuen urbanen Stadtraums „Schwetzinger Höfe“ auf dem ehemaligen Gelände des Industriebetriebs Pfaudler ist die größte städtebauliche Entwicklung seit der Erschließung des Wohngebiets Schälzig in den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts. Seit dem Projektauftrag 2017 hat es einen intensiven Prozess der kooperativen Zusammenarbeit zwischen der Fa. Epple, Heidelberg, als Investor und Projektträger und der Stadt Schwetzingen – Verwaltung und Gemeinderat – unter mehrfacher Einbindung der Bürgerschaft gegeben. 2019 hat der Gemeinderat einen erarbeiteten Masterplan mit einer neuen „Schwetzinger Urbanität“ als Grundlage beschlossen.

„Schwetzinger Urbanität“ ist ein Begriff, welcher von Oberbürgermeister Dr. René Pörtl während der Entwicklung des künftigen Wohnquartiers auf dem Areal der ehemaligen Firma Pfaudler geprägt wurde.

## Was verbindet sich mit diesem Begriff?

Zunächst die Schaffung von Neuen, dringend benötigten Wohnraums in Schwetzingen. Aus der Schwetzinger Urbanität folgt auch der Mut zur Nachverdichtung mit urbaner Wohndichte, sie bringt zeitgemäße Architektur ohne Uniformität mit sich, sie bringt Menschen aus allen Bereichen der Gesellschaft zusammen, sie verlangt moderne Mobilitätskonzepte, sie vergisst die sozialen Bezüge der Stadt Schwetzingen nicht, sie gibt Kreativität, Kunst und Kultur ihren Raum, sie bedingt Grün und Erholung in der Stadt, sie implementiert Nachhaltigkeit, Klima- und Umweltschutz, sie stellt Bezüge zur Geschichte Schwetzingens und zum historischen Industriestandort her.

## Städtebauliches Konzept

In den letzten 20 Jahren haben sich politische und gesellschaftliche Rahmenbedingungen der Bürgerbeteiligung in Deutschland stark verändert, so dass es heute

darauf ankommt Menschen im Entstehungsprozess von neuen Entwicklungen frühzeitig nicht nur zu informieren, sondern vielmehr mit ihren Ideen, Wünschen, aber auch ihren Bedürfnissen zu beteiligen.

Menschen in der Stadt wollen heute an den Entwicklungen beteiligt werden. Nur wenige Monate, nachdem die EPPLE Kurpfalz GmbH das ehemalige Industrieareal gekauft hatte und man sich mit der Stadt Schwetzingen einig über eine künftige Wohnbebauung an diesem Standort war, wurde bereits Ende 2018 die Schwetzinger Bürgerschaft in die Planungen mit einbezogen.



Es handelt sich um ein städtebauliches Neubauquartier mit deutlich wahrnehmbarem urbanen Charakter. Um einen rombusförmigen Zentralplatz gruppieren sich überwiegend zweireihige Gebäude in verschiedenen geometrischen Formen, Höhenentwicklungen und Kubaturen.

Während das Entstehen von Quartieren und Stadtteilen in den 1960er und 1970er Jahren noch von einer Trennung von Funktionen wie Wohnen und Arbeiten geprägt war, ist die heutige Stadtentwicklung von einem Neuen Urbanismus gekenn-

zeichnet. Aus diesem Grunde sollte die neue Bebauungsart auf dem ehemaligen Pfaudler-Areal die Vorzüge städtischen Lebens in Verbindung mit gesunder sozialer und wirtschaftlicher Durchmischung und einer erheblichen Einsparung von Ressourcen wie Anfahrtswege, Heizkosten, Infrastrukturkosten vereinen. Um diesem Anspruch der EPPLE Kurpfalz GmbH und der Stadt Schwetzingen gerecht zu werden, wurden drei renommierte Architekturbüros in einem konkurrierenden Verfahren gleichzeitig beauftragt, das neue Stadtquartier zu planen.

Bei den Architekturbüros handelte es sich um das Büro Kuehn Malvezzi, das auf über 20 Jahre Erfahrung zurückblickt und u.a. den Villengarten in Stuttgart oder das House of One in Berlin entwickelt und geplant hat.

Das Frankfurter Architekturbüro Bilger Fellmeth, das bereits in der Region tätig ist und 2012 mit dem Deutschen Bauherrenpreis ausgezeichnet wurde, war mit seinen Entwürfen genauso gefordert wie die Darmstädter Kollegen aus dem Büro von Florian Krieger.

Im Ergebnis konnte sich mit Anregungen der anderen Büros der Entwurf vom Büro Florian Krieger beim Gemeinderat und den weiteren Verantwortlichen durchsetzen. Er sieht eine große, parkähnliche Grünfläche im Herzen des Quartiers vor, das von sieben Teilquartieren unterschiedlicher Größe, Typologie und Struktur eingefasst wird.

Der Kern des neuen Stadtquartiers wird von Bebauung freigehalten, um einem großzügig dimensionierten Quartierspark Raum zu geben. Diese Grüne Mitte ist als identitätsstiftender und die Adresse definierender Bezugsraum konzipiert. Die verschiedenen „Nachbarschaften“ sind auf diesen zentralen Grünraum bezogen und gewinnen u.a. daraus ihre Lagequalität.

Das „Wohnen am Park“ und das Wohnen in einem durchgrünenden Umfeld werden zu einem prägenden Merkmal des gesamten Quartiers und schaffen ein Gegengewicht zum verkehrlich und gewerblich gepräg-





## 2016–2022: „Schwetzinger Höfe“, ehemals Pfaudlerareal

ten Umfeld und den damit verbundenen Lärmbelastungen.

Der Park ermöglicht ein weites Spektrum an Nutzungen vor allem informeller Art und kommt durch seine offene Gestaltung dem Konzept der „Volkswiese“ oder eines „Bürgerparks“ nahe. Neben der mikroklimatischen Bedeutung schafft er über das neue Quartier hinaus einen nachhaltigen Mehrwert für die Gesamtstadt.

Nachhaltigkeit und Klimaschutz gehören zusammen. Es geht darum, Ressourcen zu schonen, Energie einzusparen und möglichst selbst zu erzeugen. Für den 1. Bauabschnitt gibt es schon eine Reduktionsrechnung. Danach beträgt die CO<sub>2</sub>-Reduzierung 39 Prozent im Vergleich zu Referenzgebäuden, die erst 2020 gebaut wurden.

Die „Schwetzinger Höfe“ sollen im Effizienzhausstandard 55 entstehen; das ist weit mehr als das neue Gebäudeenergiegesetz fordert. Auf den Dächern soll es rund 10.000 Quadratmeter Solarkollektoren geben. Damit kann der durchschnittliche Strombedarf von 500 bis 600 Haushalten abgedeckt werden, der auch direkt rückeingespeist werden soll.

Mit Wärme soll das Quartier per Fernwärme der Stadtwerke Schwetzingen versorgt werden, optimiert durch eine Rücklaufkopplung. In allen Wohnungen soll es Fußbodenheizungen geben, die im Sommer zugleich für Kühlung sorgen kann.

In Punkto Elektromobilität sollen die „Schwetzinger Höfe“ vorbildlich werden, denn flächendeckend soll es eine zentrale und dezentrale Ladeinfrastruktur geben – dezentral am eigenen Stellplatz und zentral mit einer öffentlichen Schnellladestation mit zwei Ladepunkten. Die Maßnahmen sind eingebunden in ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept, das auf eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs abzielt, einschließlich Ladeoptionen für eBikes.

Ein Regenwasser-Konzept, Fassadenbegrünungen, Gründächer sowie ein oberirdisches Parkhaus, das bei Bedarf zum Wohnhaus umfunktioniert werden kann, runden das Nachhaltigkeitsprogramm ab. „Intelligente Straßenbeleuchtungen“ kommen hinzu.

Auch schon beim Bauen geht es ökologisch zu. Durch ein logistisch feinjustiertes Kreislaufmanagement werden Materialien vor Ort gelagert, zerkleinert und an Ort und Stelle wieder eingebaut. Transportwege werden so vermieden.

### Qualitätssicherung durch Steuerungskreis und Gemeinderat

Die Stadt Schwetzingen erhält sich durch die vertragliche Absicherung im städtebaulichen Vertrag auch weiterhin Mitwirkungsrechte zur Sicherung der städtebaulichen Qualität in den jeweiligen Phasen vor der Umsetzung der nächsten Bauabschnitte auch nach einer Beschlussfassung des Bebauungsplanes vor. Dazu wird die bewährte gemeinsame Projektstruktur aus Steuerungskreis sowie nachgeordneten Lenkungs- und Arbeitskreisen beibehalten. Nach der Vorstellung und Verabschiedung der Planungen im Steuerungskreis wird die Planung in den städtischen Gremien Technischer Ausschuss und Gemeinderat beraten und entschieden.

### „Schwetzinger Höfe“ entstehen seit 2021

Im nördlichen Teil des Gesamtgebiets wurde nach Erteilung der Baugenehmigung im Spätsommer 2021 für den vorgesehenen 1. Bauabschnitt mit einer Größe von ca. 11.200 m<sup>2</sup> Fläche mit dem Neubau begonnen. Das Gebiet des 1. Bauabschnitts, das 145 Wohneinheiten umfasst, wird in den Bebauungsplan für das Gesamtgebiet integriert werden.

Seit der Beschlussfassung des Gemeinderates zum städtebaulichen Vertrag, dem Quartiershandbuch und dem Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 98 „Schwetzinger Höfe“ Ende September 2021 laufen die inhaltlichen Arbeiten der jeweiligen Arbeitskreise zum Umwelt-/Artenschutz, dem Lärm-/Immissionsschutz, der Verkehrsentwicklungsplanung und Erschließungsplanung auf Hochtouren, damit der Gemeinderat bis spätestens Mitte 2023 einen Bebauungsplan beschließen kann.

Der Projektentwickler EPPLE Kurpfalz GmbH plant bis 2031 eine voraussichtliche Gesamtfertigstellung der 7 Bauabschnitte mit über 650 Wohneinheiten. In diesen entstehen 20 Prozent des Wohnraums in einem preisbegünstigten Segment. Die „Schwetzinger Höfe“ werden somit das Wohnen für Familien, Singles, Paare und Wohngemeinschaften für ca. 1.450 Menschen ermöglichen.

Autoren: Matthias Steffan, Wolfgang Leberecht, Herbert W. Rabl



Quelle: mmf Architekten, Heidelberg



Postareal, Bahnhofanlage 2-4

Vorher

Quelle: Google Earth



Nachher

Quelle: mmf Architekten, Heidelberg



Vorher

Quelle: Google Earth



Nachher

Quelle: mmf Architekten, Heidelberg



Lageplan

Quelle: mmf Architekten, Heidelberg



Quelle: mmf Architekten, Heidelberg

## 2017–2020: Grünes Wohnen ehemaliges Postgelände

Nach Beendigung der Postverteilung (die Postfiliale bleibt vorerst am Standort) soll das viergeschossige Postgebäude umgebaut und erweitert werden. Neben einer gewerblichen Nutzung im Erdgeschoss sind in den weiteren Geschossen Wohnungen vorgesehen. Das Bestandsgebäude wird mit zwei seitlichen Anbauten und einem etwas zurückgesetzten Penthaus erweitert. Im rückwärtigen Bereich sind in einer kammartigen Struktur drei 2 ½ geschossige, nach Süden ausgerichtete Mehrfamilienhäuser geplant. Insgesamt entstehen auf diese Weise ca. 40 Wohneinheiten.

Die Fassade des Postgebäudes, die sich nicht in das Stadtbild einfügt, wird entsprechend der neuen Nutzung vollständig umgestaltet und durch Vor- und Rücksprünge sowie Balkone und Loggien gegliedert. Das Penthaus erhält unterschiedliche, flache Dachaufbauten, die diese Gliederung aufnehmen. Die Dachflächen, auch die Pultdächer der hofseitigen Gebäude, werden extensiv begrünt. Insgesamt wird das neue Areal mit den Gärten, Wegen und Dächern einen sehr grünen Eindruck vermitteln.

Das alte Postgebäude bleibt in seiner Betonstruktur grundsätzlich erhalten und bildet das wirtschaftliche Skelett für die gelungene Neugestaltung. Dieser Grundgedanke ermöglicht erst den Erfolg des Projektes, bedingt aber auch gleichzeitig einige entwurfstechnische Zwänge (u.a. Höhenentwicklungen und Kubatur), die im neuen Entwurf entsprechend spezifisch gelöst werden mussten. Alle nachzuweisenden Stellplätze sind in einer Tiefgarage untergebracht, die unter dem heutigen Hof liegt und von der Bahnhofanlage angefahren wird. Der Innenhof auf der Tiefgarage wird fußläufig erschlossen. Die nicht überbauten Teile der Tiefgarage werden als Grünflächen angelegt. Zur Umsetzung des Projekts und zur Schaffung von Baurecht soll ein Vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt werden. Mit dem Abschluss dieses Verfahrens ist frühestens Mitte 2018 zu rechnen. Im Anschluss daran rechnet der private Bauherr mit einer Bauzeit von 20 bis 24 Monaten.

Die spezifischen Projektgegebenheiten („aus alt mach neu“) bedingen somit eine besondere Projektentwicklung und einer

ausgewogenen Umgehensweise von Zwängen und Chancen. Klar ist, dass das neue Projekt insgesamt eine deutliche Verbesserung des Stadtbildes aufzeigt, dringend benötigten Wohnraum schafft und städtebaulich insgesamt eine deutliche Bereicherung darstellt. Über den bereits erwähnten vorhabenbezogenen Bebauungsplan, können notwendige und sinnvolle Abweichungen von der Gestaltungssetzung in der derzeit noch gültigen Fassung geregelt werden, weil das Projekt eine Besonderheit darstellt.

Diese Abweichungen sind wegen der erheblichen städtebaulichen Verbesserungen den Besonderheiten des Bestandsgebäudes angezeigt und vertretbar.

Auf ausdrücklichen Wunsch der Stadt wird das komplett versiegelte Postgelände durch die Neuplanung annähernd bis zu 100 % entsiegelt. Erreicht wird das durch Dachbegrünung, Bepflanzung und Ausbildung der Wege mit wassergebundener Decke (siehe Lageplan).

### 2017:

Gemeinderat Aufstellungsbeschluss VHB\* Postgelände (\* Vorhabenbezogener Bebauungsplan)

### 2018:

Anwohner-Information

### 2020:

Gemeinderat Bebauungsplan Satzungsbeschluss

### Bauherr:

Privater Investor

### Architektur und Gestaltung:

Manfred M. Fischer Architekt, Heidelberg

### Vorhaben:

Mietwohnungen: ca. 40 Wohneinheiten  
Ehemals Post = 15 Wohneinheiten  
Haus A + B = 22 Wohneinheiten  
(zum Teil barrierefrei)

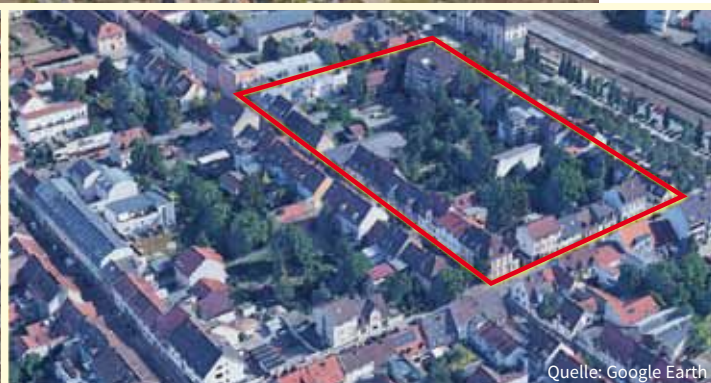
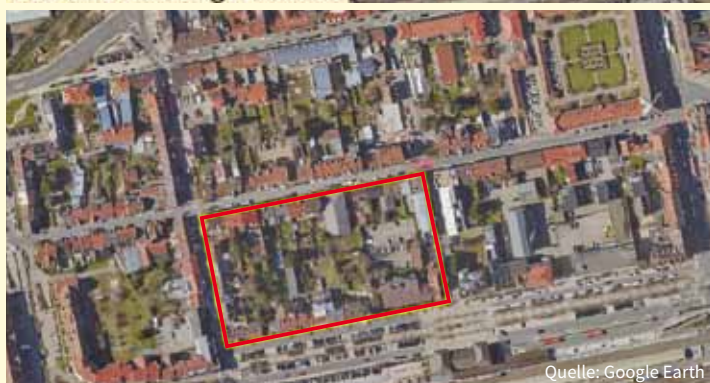
### Umsetzung:

Voraussichtlich bis 2024



Luftbild Bestand mit 100%iger Versiegelung

Quelle: Stadt



## 2018–2020: Innenstadt-Konzept „Grüne Lunge“

Die Innenbereiche der historisch durch Straßenrandbebauung geprägten Quartiere beinhalten noch zum Teil Grün-, Garten- und Freiflächen, die ehemals den im dortigen Bereich angesiedelten landwirtschaftlichen Betrieben, Gärtnereien oder als Nutzgärten zur Selbstversorgung dienten. Zur Schaffung von innerstädtischem Wohnraum wurden diese in der Vergangenheit als zusammenhängende Garten- und Freiflächen genutzte Flächen zunehmend in Anspruch genommen, vorzugsweise im Quartierinneren (z.B. Quartier XXXIII, Quartier X – Granitzky). Solches führt in absehbarer Zeit zum teilweisen, teils vollständigen Verlust wertvoller zusammenhängender Grün- und Freiflächen, vornehmlich in historisch gewachsenen Quartieren. Damit verbunden ist längerfristig der Verlust von auch für die Allgemeinheit wertvollen und wichtigen Freiraumflächen in zentraler örtlicher Lage.

Mit einer solchen Bebauung geht eine unumkehrbare Veränderung der kleinklimatischen Situation im Stadtgebiet einher. Durch die Veränderung unserer direkten Umwelt durch Versiegelung, vor allem in städtischen Verdichtungsräumen, bildet sich in den unteren Luftschichten ein lokal stark geprägtes Mikroklima aus, das als Stadtklima bezeichnet wird. Typische Phänomene des Stadtklimas sind beispielsweise erhöhte Oberflächen- und Lufttemperaturen insbesondere während der Nachtstunden.

Die heute bereits spürbare Veränderung der Temperaturzunahme in den Sommermonaten insbesondere in stärker verdichteten Quartieren erreicht auf diese Art immer höhere Temperaturspitzen. Diese Veränderung des Kleinklimas führt nicht nur zur Herz-Kreislaufbelastung der Bevölkerung, sondern zu verstärktem Klimatisierungsaufwand von Wohn- bzw. gewerblich genutzten Räumen. Solchermaßen verstärkt sich der negative Einfluss auf Mensch, Flora und Fauna.

Es ist deshalb an der Zeit, diese Situation und die Verfügbarkeiten von Grundstücksflächen aus dem Blickwinkel einer vorsorgenden stadtplanerischen Sicht aufzugreifen und einer geordneten Grundstücksentwicklung auch unter Klimagesichtspunkten zu unterwerfen.

Der mit der Nachverdichtung innerörtlicher Freiflächen verbundene Vorteil besteht in dem Verzicht der Siedlungserweiterung im bislang baulich nicht in Anspruch genommenen Außenbereich. Solches ist nicht zu verkennen. Zunehmend spielen stadtklimatische Kriterien jedoch eine wichtigere Rolle, um eine übermäßige Erwärmung der Innenstadt zu vermeiden, die Versiegelung von Flächen

ezindämmen und Frischluft produzierende Grünflächen zu erhalten. Unabhängig von der klimatologischen Betrachtung ist der städtische Raum durch erhebliche Konzentrationen von Luftschadstoffen gekennzeichnet. Mikroklima und Luftqualität lässt sich in Städten durch angemessene Stadtplanung in hohem Maße beeinflussen.

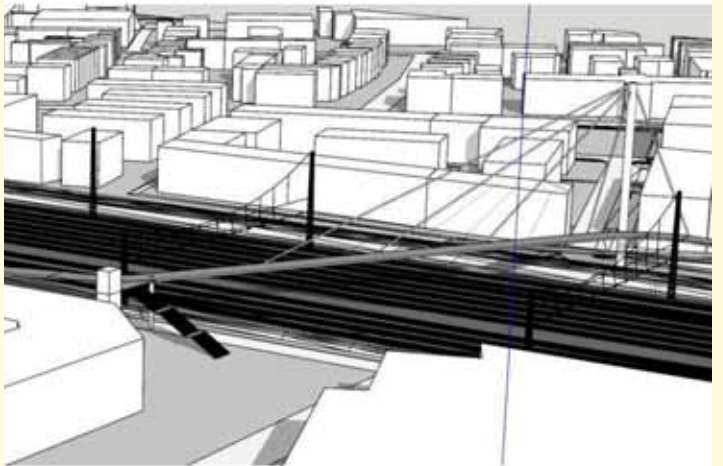
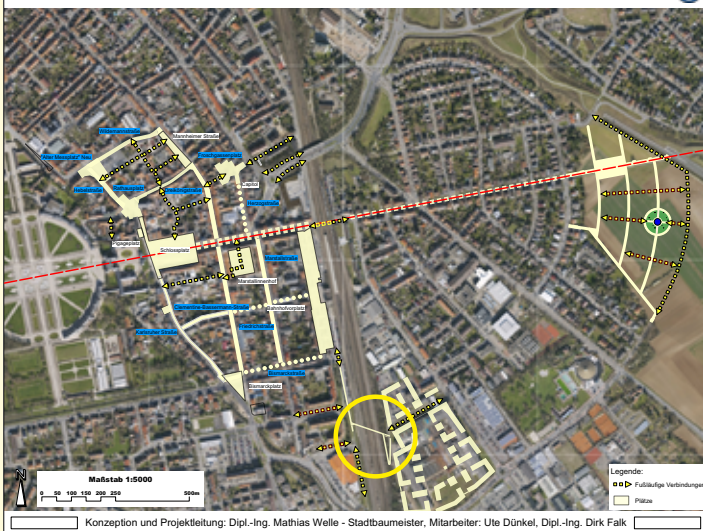


<b>Stadt Schwetzingen</b> Hebelstraße 1, 68723 Schwetzingen / Tel. (06202/87-0) <a href="http://www.schwetzingen.de">www.schwetzingen.de</a>	
	Gemarkung: Stadt Schwetzingen
	Fkt.Nr./Straße:
	Bearbeiter: D. Falk
	Telefon: 06202/87-298
	Datum: 28.06.2022
	Maßstab: 1:4000
<small>Ausschnitt aus der kommunalen Stadtkarte.                  Vervielfältigungen dürfen nur für den eigenen Bedarf erstellt und nicht an Dritte abgegeben werden. In der Darstellung können Veränderungen berücksichtigt sein, die noch nicht in das Grundbuch übernommen sind. Der Gebäudeschweis kann vom örtlichen Bestand abweichen.</small>	



Quelle: DKFS architects, London

Schwetzingen Stadt der Plätze und der kurzen Wege (Planung 2025)



Quelle: DKFS architects, London

Entwurfsskizze Fuß- und Radbrücke Stadt Schwetzingen (11/2019)



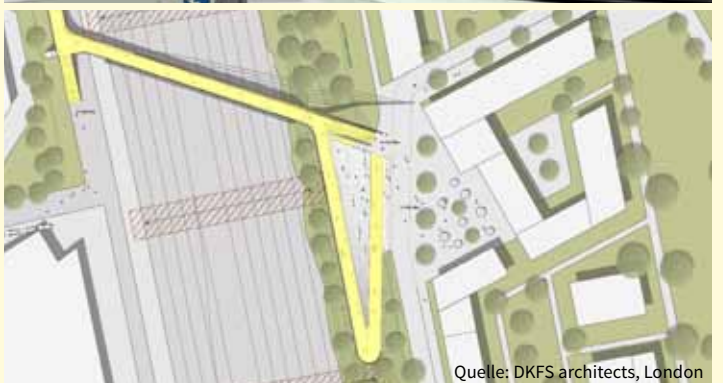
Quelle: Stadt



Quelle: DKFS architects, London



Quelle: DKFS architects, London



Quelle: DKFS architects, London



# 2019–2027: Brücke über die Bahn

## Von der Innenstadt zu den Schwetzinger Höfen

Die Stadt Schwetzingen wird durch die mehrgleisigen Bahnanlagen der Deutschen Bahn AG (Rheintaltrasse) verkehrs- und verbindungstechnisch, funktional, emotional, städtebaulich, gestalterisch und ästhetisch zäsurartig in 2 Teile gespalten.

### Ziele

Mit einem neuen signifikanten „Brückenschlag“ in Form einer attraktiven, ästhetischen und innovativen Rad- und Fußgängerbrücke soll die Trennungswirkung dieser Bahnanlagen an einer städtebaulich sehr bedeutenden Stelle überwunden werden.

Die Neuplanung der Rad- und Fußgängerbrücke stellt ein grundlegendes Angebot zur Verbesserung und zur klimagerechten Transformation der innerstädtischen Mobilität für alle Schwetzinger Bürger dar.

Die beabsichtigte Rad- und Fußgängerbrücke verbindet zunächst allgemein die Oststadt und die Kernstadt Schwetzingens.

Die Nachhaltigkeit und Modellhaftigkeit wird gewährleistet durch einen attraktiven Brückenschlag als Motivator für den nachhaltigen Umstieg eines großen Anteils der künftigen Bevölkerungen des neuen Stadtquartiers vom PKW auf das Fahrrad, Fußverkehr, sowie den ÖPNV.

Dabei soll diese Rad- und Fußgängerbrücke allgemein der Verbesserung und Integration des bestehenden Rad- und Fußgängeretzes in Schwetzingen in das städtische und überregionale Rad- und Fußwegenetz mit Anbindung an die Innenstadt dienen.

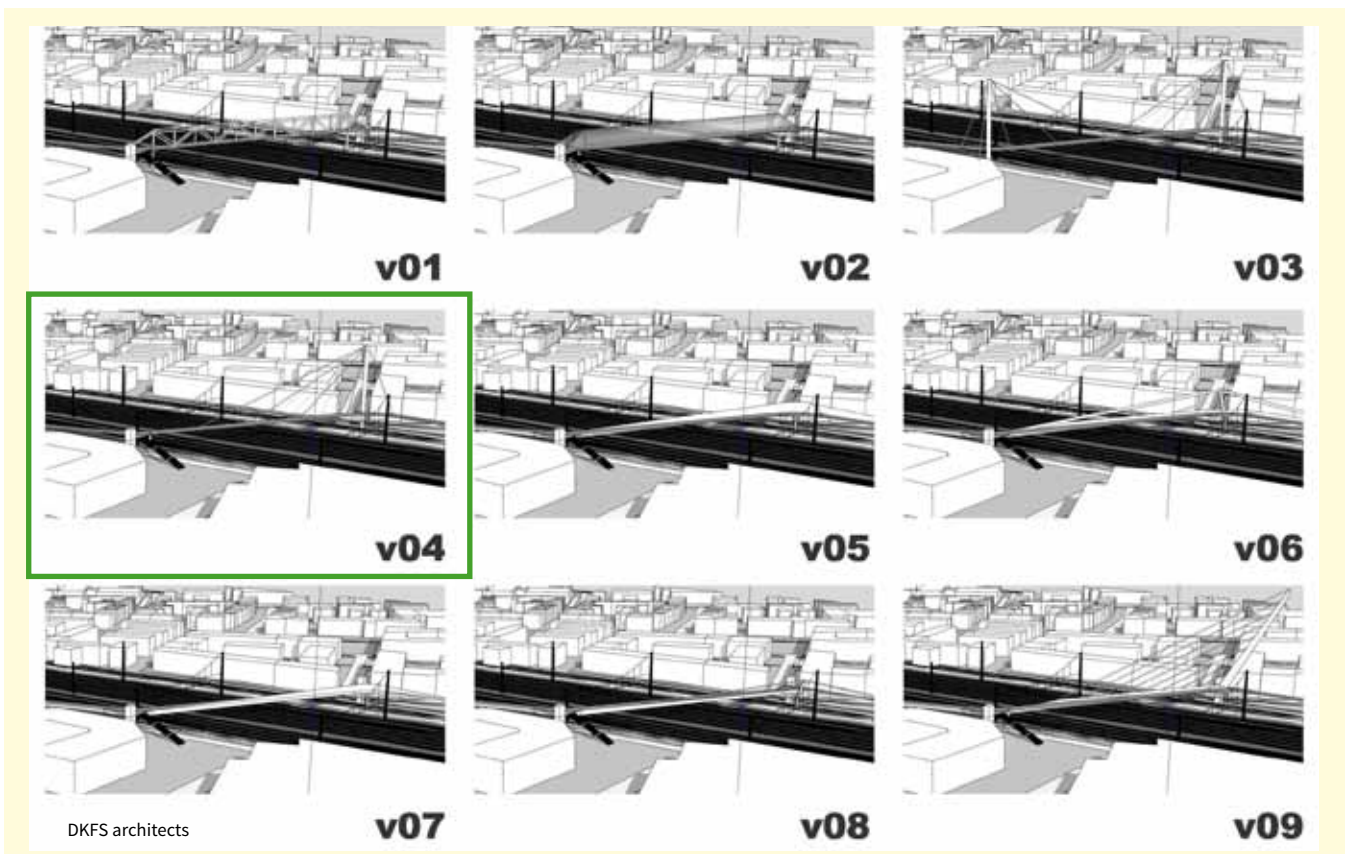
### Förderung

Das nachhaltige – mobilitätstechnische – innovative – kreative – gestalterische – stadtbildprägende – städtebaulich verbindende und auf den Menschen bezogene, zukunftsweisende Gesamtkonzept der Geh- und Radbrücke war maßgeblich entscheidend für den Erfolg des Antrages!

Genau diese Kriterien waren die Grundlagen des fast 100-seitigen – mit 9,3 Millionen erfolgreich geförderten – Antrages!

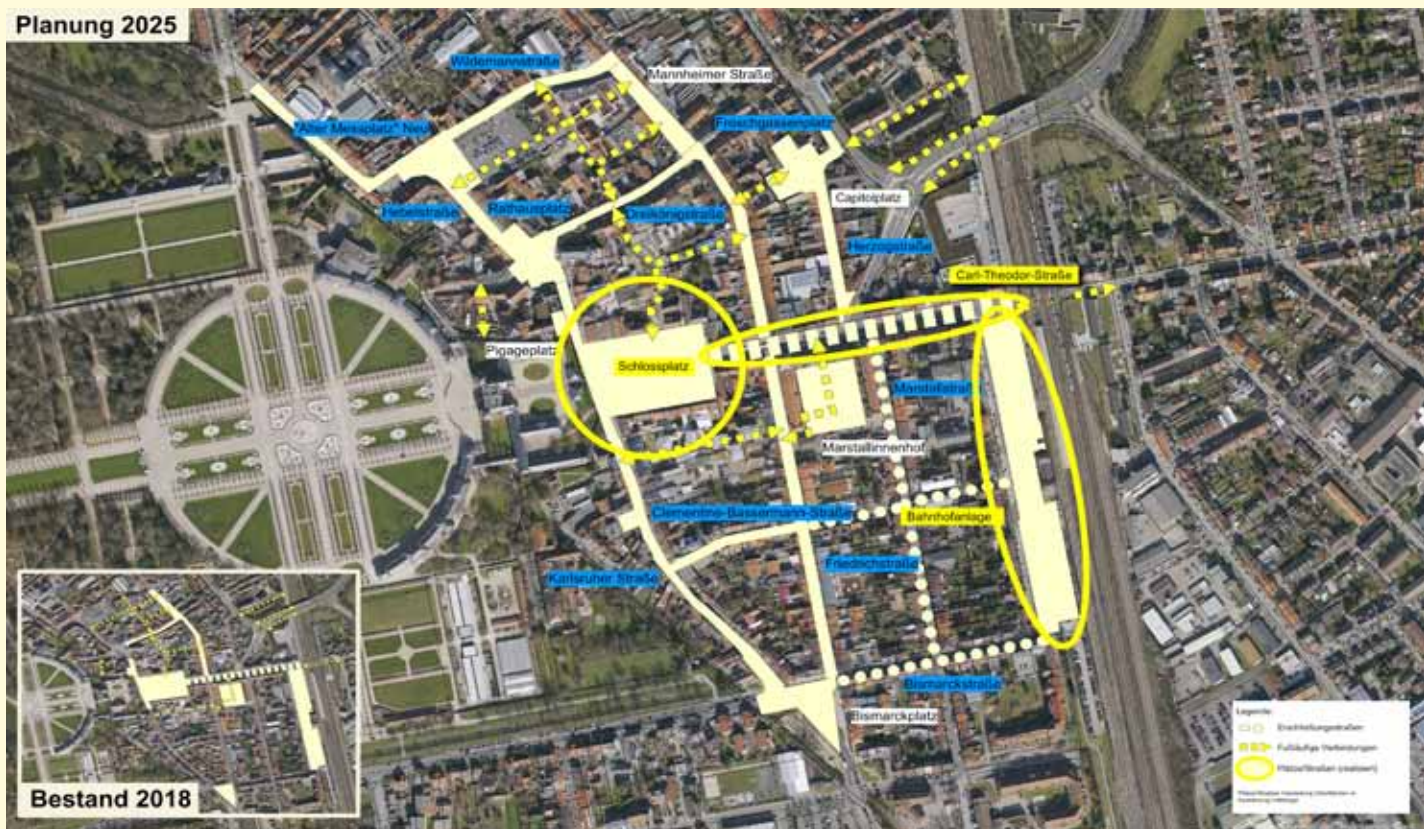
### Hier einige Zahlen:

- Bundesweit eingereichte Anträge: 150
- Geförderte Anträge: 35
- Mittelwert Förderung je Projekt: ca. 3 Mio. Euro
- Brücke Schwetzingen erhält: ca. 9,3 Mio. Euro Förderung (80 % als Förderhöchstsatz)
- Brücke Schwetzingen erhält: projektbezogen höchstmögliche Förderung
- Brücke Schwetzingen erhält: bundesweit zweithöchste Förderung





Planung 2025





# Schwetzingen – Stadt der Plätze und kurzen Wege

## Ausgangslage

Die Große Kreisstadt Schwetzingen mit ca. 21.000 Einwohnern ist Teil des hochverdichteten Kernraums der Metropolregion Rhein-Neckar. Mit einem Einzugsbereich von mehr als 110.000 Einwohnern hat sie die Funktion eines Mittelzentrums. Jährlich besuchen fast 700.000 Tagestouristen die barocke Gesamtanlage, bestehend aus Schloss, Schlossgarten und barocker Stadtanlage aus der Mitte des 18. Jahrhunderts – aufgespannt an der Sicht- und Wegeachse Königstuhl–Kalmit, die Basis der ersten trigonometrischen Landvermessung war.



Diese baugeschichtlich, städtebaulich wie kulturell bedeutsame Gesamtanlage der Barockzeit (nach § 19 DSchG Baden-Württemberg vom Gemeinderat der Stadt im Jahr 2006 als Satzung beschlossen) ist vom Niveau eines UNESCO-Welterbes (Antrag auf Aufnahme in die UNESCO-Welterbeliste im Jahr 2006 und 2010/2011).



Das Erkennen des Potentials ihres baukulturell einzigartigen historischen Erbes für die weitere Entwicklung der Stadt und einem damit verbundenen Positionierungsvorteil im Wettbewerb der Kommunen war ein Prozess, der zur Jahrtausendwende begann. Ganz wesentlich unterstützt wurde dieser Prozess durch Mittel und Maßnahmen der Stadsanierung und Städtebauförderung. Mit der näheren Untersuchung der Gründe städtebaulicher Missstände in der Innenstadt wurden die Potentiale des gewachsenen Stadtgefüges aus alten Ortskernen und einer barocken Stadt- und Schlossanlage Verwaltung und Politik zunehmend bewusst.

## Projektanlass

Die bedeutsamste Maßnahme, das erkannte Potential der Schwetzingener Innenstadt sichtbar zu machen, lag zunächst in der Neugestaltung öffentlicher Räume - allen voran der barocken Sicht- und Stadtachse aus Schlossplatz und Carl-Theodor-Straße sowie der angegliederten Bahnhofsanlage. Die Umgestaltungen sollten die Qualitäten des barocken Stadtraumes wie auch der älteren Innenstadtbereiche erlebbar machen und der gesamten Innenstadt eine größere Aufenthalts- und damit mehr Lebensqualität bringen.

Den Auftakt zur Umgestaltung der barocken Sicht- und Stadtachse bildete ein 1999 von der Stadt ausgelobter internationaler Realisierungswettbewerb. Der Siegerentwurf mit der zunächst umstrittenen Idee, Gestaltungselemente des barocken Schlossgartens (helle Wege, beschnittene Bäume) aufzugreifen und im Stadtraum fortzuführen, um so Stadt und Garten wieder zu einer erlebbaren Einheit, zur erlebbaren barocken Gesamtanlage werden zu lassen, wurde Grundlage der Neugestaltung.

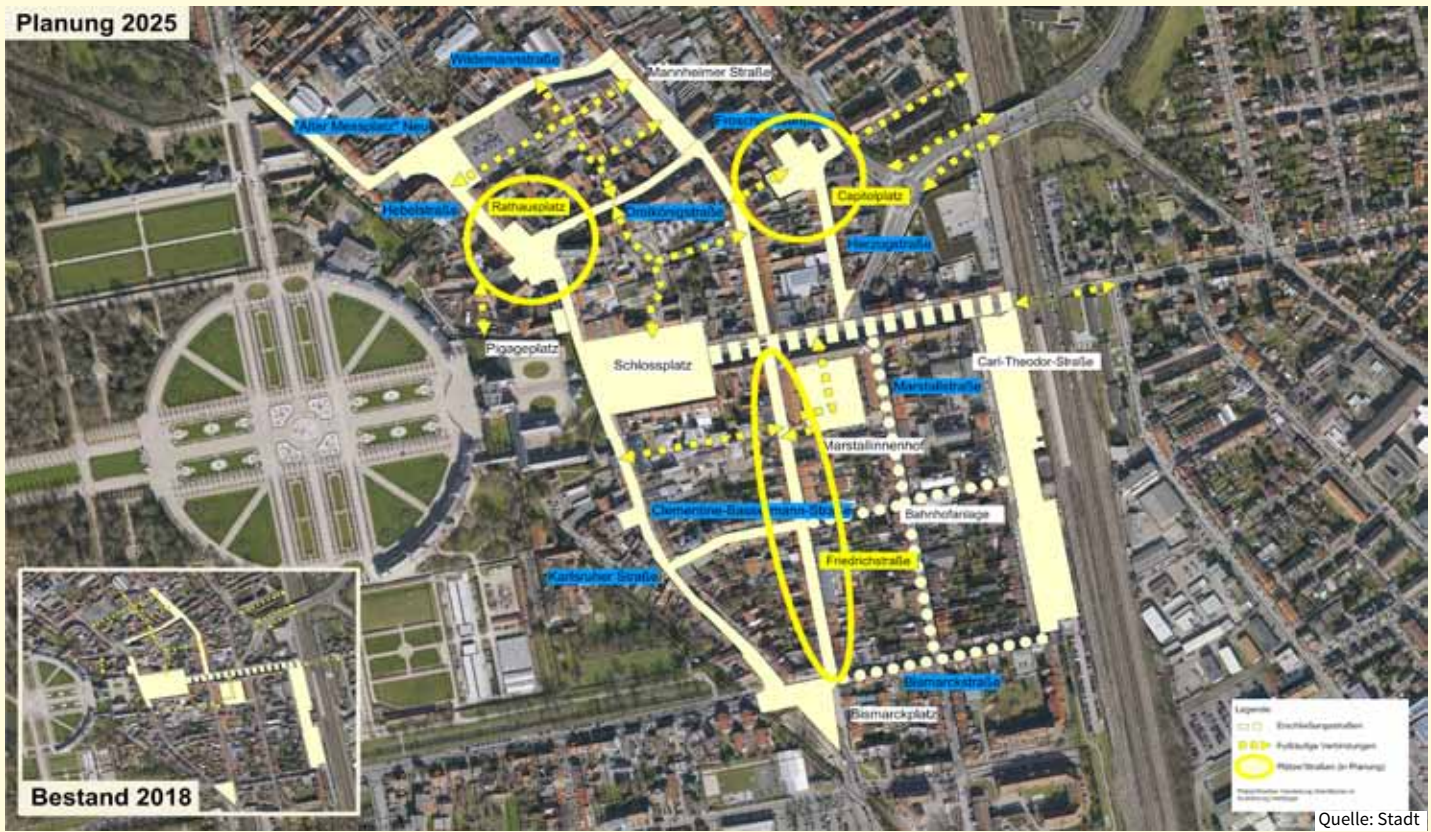
Von 2001 bis 2004 wurden die ersten beiden Abschnitte Bahnhofsanlage und Carl-Theodor-Straße neu gestaltet. Mit der Umgestaltung des 10.000 Quadratmeter großen Schlossplatzes – dem urbanen Zentrum und des Herzstücks der Stadt – konnte erst 2009 begonnen werden, nachdem klar war, dass die wichtigste Voraussetzung zur Realisierung der Vision „einen Ort höchster Aufenthalts- und Gestaltqualität mit Bewegungsfreiheiten für alle



Nutzer zu schaffen“ verwirklicht würde: Entwidmung der innerstädtischen Bundesstraße 36 durch Fertigstellung der Umgehungsstraße B 535. Bis dahin führte die Bundesstraße 36 mit täglich ca. 13.000 Fahrzeugen über den Schlossplatz. Mit Entwidmung und Entlastung wurde die Umgestaltung zu einem Ort der Begegnung und der gleichberechtigten Bewegung – zu einem Shared Space – denkbar.

Doch erst nachdem die Politik davon überzeugt werden konnte, allein durch die Gestaltung einen Stadtraum zu erschaffen, auf dem der Autofahrer abbremsen würde, sobald er diesen „betritt“ konnte 2014 auch die genehmigende Verkehrsbehörde überzeugt werden, für den bereits 2011 fertiggestellten Platzraum die Ausnahme-genehmigung zur Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches, Zweckbestimmung Spielstraße, zu erteilen.





Quelle: Stadt



# Schwetzingen – Stadt der Plätze und kurzen Wege

Bestärkt von diesem gelungenen Umgestaltungsprozess – und bestätigt durch Verleihung des 1. Staatspreis Baukultur des Landes Baden-Württemberg 2016 in der Kategorie „Öffentliche Räume und Freiräume“ – gelang es der Verwaltung, die Politik davon zu überzeugen, den eingeschlagenen Weg weiterzugehen und über die gesamte Innenstadt verteilt Aufenthaltsqualitäten vergleichbar denen des Schlossplatzes zu erschaffen.

## Projekt

Jahrzehntelang standen die Erfordernisse einer autogerechten Stadt im Vordergrund der Planungen und Gestaltungen. Lärm und Abgase des motorisierten Individualverkehrs wurden als notwendiges Übel hingenommen in der Überzeugung, gesicherte Erreichbarkeiten seien die Voraussetzung für Lebendigkeit und Überleben der Innenstädte.

Die vom Verkehr überlasteten Stadträume verloren jedoch mehr und mehr an Gestaltqualität Ihrer öffentlichen Flächen sowie den angrenzenden, den öffentlichen Raum prägende, Fassaden. Mit den schleichend schlechter werdenden Aufenthaltsqualitäten verlor die Schwetzingener Innenstadt zunehmend an Attraktivität für Handel, Gastronomie und Wohnen.

Stück für Stück legte die Stadt bei der Planung und Umsetzung der Neugestaltungen ihrer öffentlichen Räume mehr Gewicht auf die Verbesserung von Erreichbarkeiten und Aufenthaltsqualitäten für Fußgänger.

Beispiele hierfür sind die 2004 realisierte Umgestaltung Bismarckplatz unter deutlicher Zurücknahme des fließenden und ruhenden Verkehrs,



– die neue Fußgängerpassage durch Quartier II, die in Verbindung mit den Neuordnungen zum Neubau der Jugendmusikschule 2005 realisiert werden konnte, sowie der 2008 umgesetzte 1. Platz der

Mehrfachbeauftragung „Kleinen Planken“, der Umgestaltung eines Straßenraumes zu einem überfahrbaren Platzraum.



Auf erreichten Erfolgen der Umgestaltungen öffentlicher Räume zu Orten der Begegnung und des Aufenthaltes aufbauend – insbesondere des 2011/2014 fertiggestellten Schlossplatzes – und bestärkt durch das von der Politik bereits 2012 beschlossene Leitziel der künftigen Priorisierung der Fußgängerverkehre in der Schwetzingener Innenstadt entwickelte die Stadtverwaltung 2014 die Gesamtkonzeption „Stadt der Plätze und kurzen Wege“. Ziel ist, Plätze zu Shared Space und Straßenräume zu durchgängig gestalteten Flächen mit max. 20 km/h umzugestalten sowie neue Fußwegeverbindungen innerhalb und zwischen den Quartieren zu schaffen. Die Innenstadt soll künftig ein durchgängig erlebbarer, möglichst barrierefreier Stadtraum höchster Gestaltungs- und Aufenthaltsqualitäten sein. Inklusion und Gendergerechtigkeit soll nicht nur erklärte Planungsabsicht, sondern flächen-

ckend zur gelebten Realität werden. Durch Aufgreifen und Fortführen barocker Gestaltungselemente des Schlossgartens in den öffentlichen Stadtraum in Form heller Beläge, beschnittener Bäume und Auswahl der Baumarten wird es gelingen, unter zeitgemäßen Anforderungen die historische Innenstadt zu einer erlebbaren Einheit zusammenzubinden und auf diese Weise die Historie in die Moderne zu tragen. Bereits erfolgte Umgestaltungen beweisen das gelungene Zusammenspiel historischer Fassaden und hochwertig gestalteter öffentlicher Räume eindrucksvoll.

## Erreichtes

Die formulierten Planungsziele des Konzeptes „Stadt der Plätze und kurzen Wege“ führten 2015 zur Aufnahme Schwetzingens in das Evaluierungsprojekt „Fußverkehrs-Check“ des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur, Baden-Württemberg. Bei zwei Vor-Ort-Begehungen gemeinsam mit dem Beirat „Barrierefreies Schwetzingen“, interessierten Bürgern und Vertretern der Stadtverwaltung wurden unter Genderaspekten die innerstädtischen Fußwegeverbindungen „professionell“ betrachtet und der Stadt weiterführende Handlungsempfehlungen ausgesprochen.

Der Gemeinderat der Stadt hat 2016 das Konzept der „Stadt der Plätze und kurzen Wege“ zur Umsetzung beschlossen.

### Visionen für eine „menschfreundliche Stadt“

Beirat „Barrierefreies Schwetzingen“ tugte

Von Stefan Kern

**Schwetzingen.** Was Stadtbaumeister Mathias Welle da in der jüngsten Sitzung des Beirats „Barrierefreies Schwetzingen“ an die Wand warf, hatte es in sich. Im Grunde waren es Pläne für eine fast neue Stadt. Es wird nichts abgerissen oder viel Neues gebaut. Aber in Sachen Mobilität, verstanden vom Rollstuhlfahrer über den Fußgänger bis hin zum Radfahrer und Autofahrer, bliebe in der Innenstadt kaum ein Stein auf dem anderen.

Die Pläne reichen allerdings weit in die Zukunft, und ob sie in dieser Form einmal Wirklichkeit werden, kann noch niemand sagen. Am Ende soll Schwetzingen aber eine „menschfreundliche Stadt“ der Plätze und kurzen, barrierefreien Wege sein, mit einer enorm hohen Aufenthaltsqualität. Im Grund, so Welle, soll das Konzept des Schlossplatzes mit seiner völligen Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer auf weite Teile der Innenstadt ausgedehnt werden.

Vor den Augen der Beiratsmitglieder entstanden da ein Rathausplatz, ein Platz „Alter Messplatz“ und ein Platz vorm Capitol. Überall werden die einzelnen Quartiere durch kleine Wege gekreuzt, Straßen verkehrsberuhigt und die verschiedenen Ecken der Innenstadt eng ver-

knüpft. Und das natürlich alles barrierefrei.

Es waren Pläne, die unüberschaubar auf Zustimmung stießen. „Ein Traum“ oder „einfach wunderbar“ war der Tenor unter den Beiratsmitgliedern. Auch wenn sie wussten, dass das alles Zukunftsmusik ist und vor der Verwirklichung noch einige Hürden stehen. In der Stadtverwaltung scheint jedenfalls angekommen zu sein, dass barrierefrei eine wichtige Leitlinie für die Stadtplanung ist und es dem städtischen Leben gut tue, die Aufenthaltsqualität zu steigern. Will heißen, mehr Platz für Menschen, weniger Platz für Autos und für letztere auch Langsamkeit.

In die Diskussion geriet dann noch die Volkshochschule (VHS), die nur bedingt barrierefrei sei. Die oberen Stockwerke sind für Rollstuhlfahrer oder Gehbehinderte nicht zu erreichen. Der Behindertenbeauftragte Stefan Krusche gab zu bedenken, dass ein Plattformlift den Fluchtweg massiv behindern könnte. Dennoch solle das jetzt genau abgemessen und geprüft werden. Alternativ könnte für bestimmte VHS-Angebote auch nach anderen Räumen gesucht werden.

Rhein Neckar Zeitung 30.09.2016

# „Historie in die Moderne führen“



Historischer Bestand 1935

Foto: Historische Sammlung der Deutschen-Bahn AG, 1935



Bestand 2020

Foto: Stadt



Planung - Moderne 2022

Konzept/Visualisierung: Architekturbüro/Stadt

# Ensemble Pfortnerhäuschen

## Ausgangslage

Das Eisenbahnausbesserungswerk Schwetzingen wurde in den Jahren 1913–1917 errichtet und am 2. Januar 1918 eingeweiht. Bereits im Jahr 1920 hatte das Werk 1.100 Beschäftigte. Um die Jahrhundertwende hatten die Bahnen im Deutschen Reich eine Streckenlänge von ca. 51.000 km und einen Bestand von 720 Dampflokomotiven und ca. 2.000 Personenwaggons, sowie ca. 12.000 Güterwaggons. Die für all diese Fahrzeuge vorhandenen Reparaturwerkstätten waren den Anforderungen nicht mehr gewachsen und es musste zur betriebsgerechten Instandhaltung der Lokomotiven und Waggons ein neues, großes Ausbesserungswerk geschaffen werden. Auf dem ca. 250.000 m<sup>2</sup> großen Areal entstand 1x die ca. 30.000 m<sup>2</sup> große Wagenrichthalle I und eine ca. 10.000 m<sup>2</sup> große Wagenrichthalle II. Weiterhin wurden Lokschuppen, Federnschmiede, Material- und Stofflager, ein großes Verwaltungsgebäude mit Kantine und das hier dargestellte Eingangs-Pfortnerhaus mit dem gegenüberliegenden städtebaulichen Zwilling als Badhaus errichtet. Die Bahn war somit ein sehr wichtiger Arbeitgeber mit 1.100 Angestellten in Schwetzingen und Umgebung.

## Luftbild 1964



## Projektanlass

Nach der Schließung des Ausbesserungswerkes Anfang der 1980er Jahre lagen Werk und Gelände fast 3 Jahrzehnte brach bis zur Umnutzung des Areals und Ansiedlung einer Logistik- und Vertriebsstätte, der Fa. DECATHLON mit ca. 40 000 m<sup>2</sup>. Hierbei erfolgte der Abriss der meisten Gebäude und der WRH I. Die WRH II blieb stehen und auch das Pfortnerhaus. Das gegenüberliegende Badhaus als städtebaulicher Zwilling wurde 1945 durch einen Luftangriff vollkommen zerstört und seine Existenz ist dann vollkommen in Vergessenheit geraten. Niemand erinnerte sich an dieses großartige städtebauliche Ensemble bestehend aus Pfortnerhaus (heute noch existent) und Badhaus (seit 1945 zerstört und auch in keinem Kopfe mehr existent). Die Großartigkeit bestand in der einzigartigen städtebaulichen Ensemble-Form mit dem Eingangshäuschen und Stechkarte zur Linken und dem Badhaus in welchem sich die Duschräume der Arbeiter befanden, damit diese abends gewaschen und sauber zu ihren Familien zurückkehren konnten.

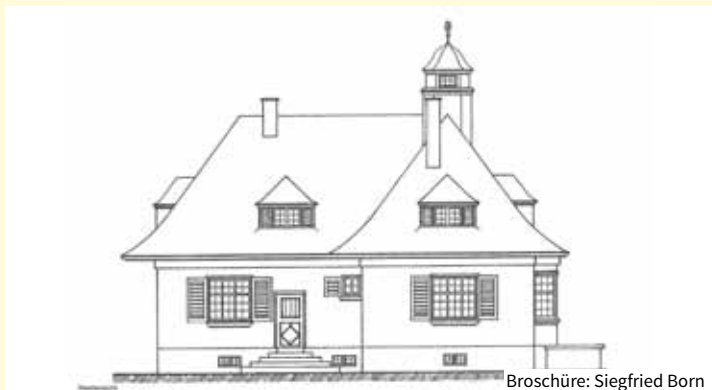
## Luftbild 2016



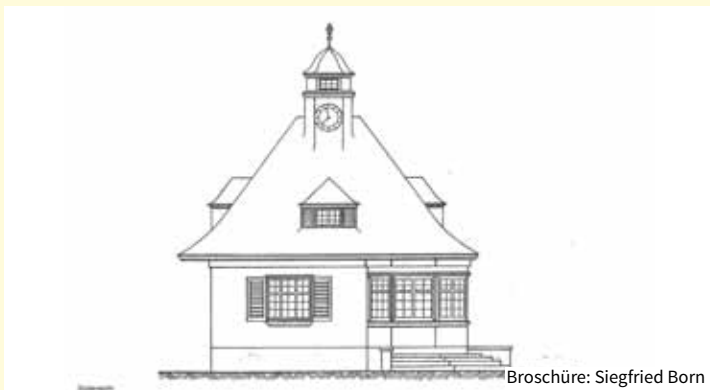
## Projekt

Die Stabsstelle Städtebau der Stadt Schwetzingen beeindruckt durch das noch bestehende Pfortnerhäuschen und beseelt von dem Gedanken, dass an dieser Stelle es „mehr gegeben haben muss“ als das Pfortnerhaus – recherchierte im Jahr 2012 wochenlang nach dem nicht definierten ursprünglichen Bild dieses dem Werk vorgeschalteten Areals und wurde tatsächlich im Archiv der Bahn fündig. Es kam ein Bild mit dem „Ensemble der beiden Eingangsbauten, bzw. Ausgangsbauten zum Vorschein, welches in perfekter städtebaulicher Vollendung die damals schon vorhandene Sozial-Struktur der Bahn visuell sehr beeindruckend zum Vorschein brachte. Mit einer großartigen Eingangswirkung wurden die Menschen morgens empfangen und abends wieder nach Hause entlassen.

Die Stadt Schwetzingen beschloss daraufhin, dieses einmalige und historisch wertvolle Ensemble städtebaulich wiederherzustellen und mit einem zeitgenössischen Zwillingsbau das historische und denkmalgeschützte Pfortnerhäuschen in der ursprünglichen Ensemble-Form wieder in eine sichere Zukunft zu führen. Wegen der Nähe zur Bahn mit ihren hohen Lärmemissionen ist eine Wohnnutzung nicht mehr möglich. Stattdessen wird zukünftig in beiden Gebäuden Dienstleistung untergebracht. Die ebenfalls historische Umfassungsmauer wird ebenfalls wiederhergestellt und mitsamt dem mittigen Werk-Eingangstor. Die Gebäude und die Umfassungsmauer erzeugen einen spürbar angenehmen Platz mit einer städtebaulich und öffentlich wahrnehmbaren positiven Raumwirkung. Die seit Jahren gefällten 8 Lindenbäume werden je 4 links und rechts des öffentlichen Fuß- und Radweges neu gepflanzt und wie in der Historie kastenartig geschnitten. Ein gestalterischer Anklang zum Schlossgarten ist somit gegeben. Nachts werden die Gebäude, die Umfassungsmauer, die geschnittenen Bäume und der öffentliche Platz und der Fuß- und Radweg wirksam beleuchtet und effektiv angestrahlt, so dass über den Sicherheitsfaktor hinaus auch in der Dunkelheit die städtebauliche Wirksamkeit des neuen-alten Ensembles weithin spürbar und sichtbar sein wird. Die Jahrzehnte lang brach liegende Historie wird auf diese Weise Tag und Nacht in die Moderne geführt!!



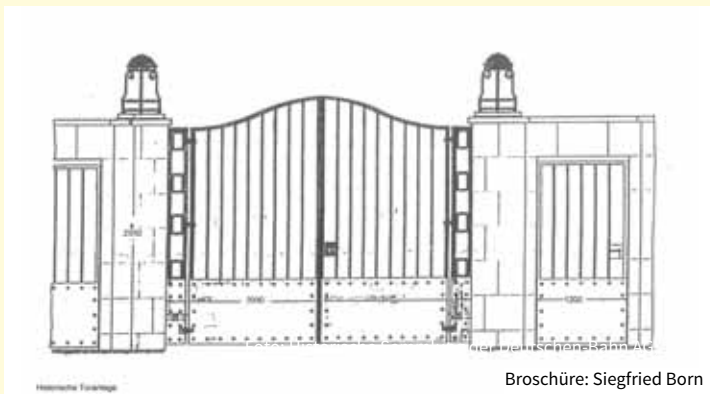
Broschüre: Siegfried Born



Broschüre: Siegfried Born



Foto: Stadt



Broschüre: Siegfried Born



Foto: Stadt



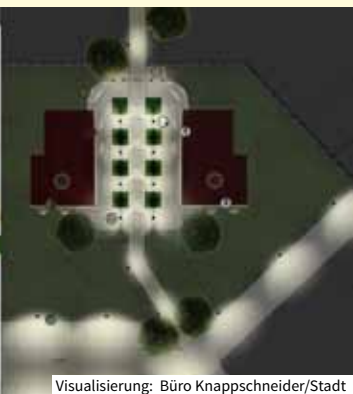
Planung

Visualisierung: Architekturbüro/Stadt

Bestand



Planung/Visualisierung: Stabsstelle Städtebau & Architektur



Visualisierung: Büro Knappschneider/Stadt



Quelle: Stadt



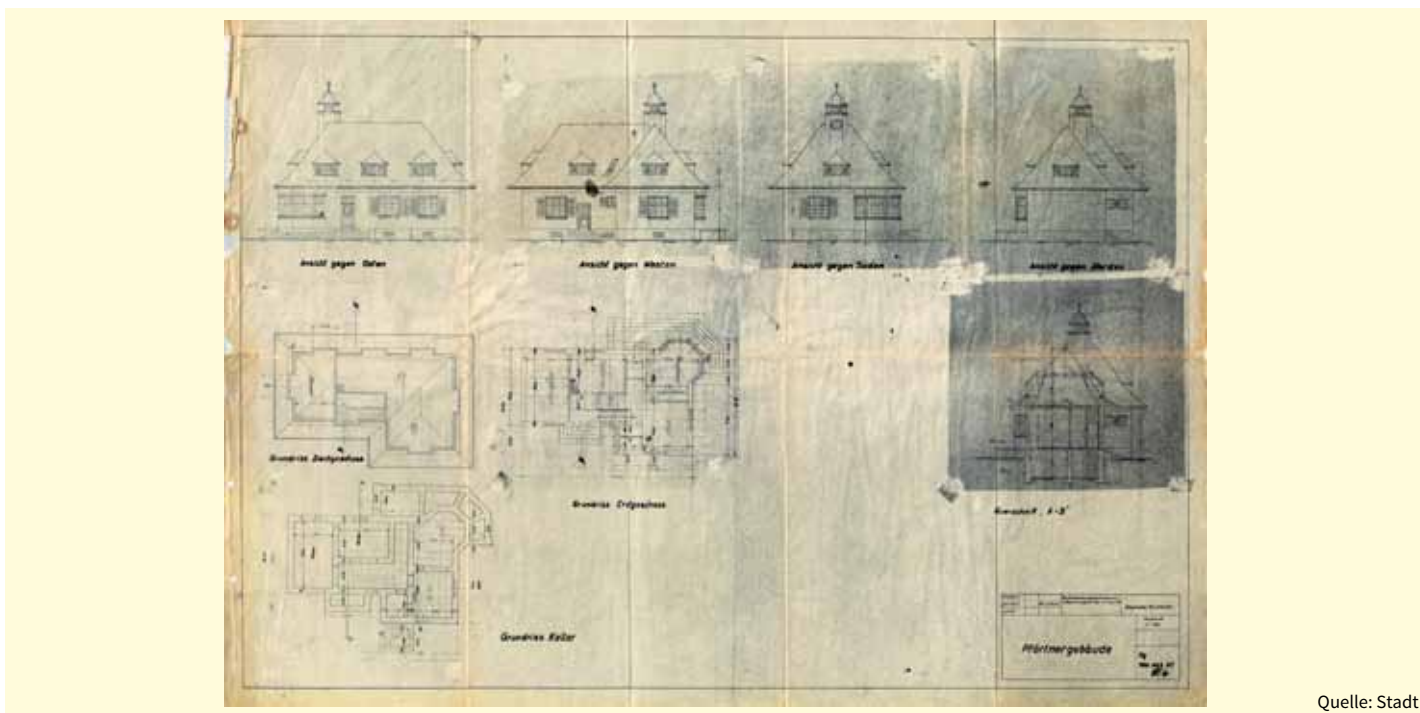
Visualisierung: Büro Knappschneider/Stadt



Planung/Visualisierung: Stabsstelle Städtebau & Architektur

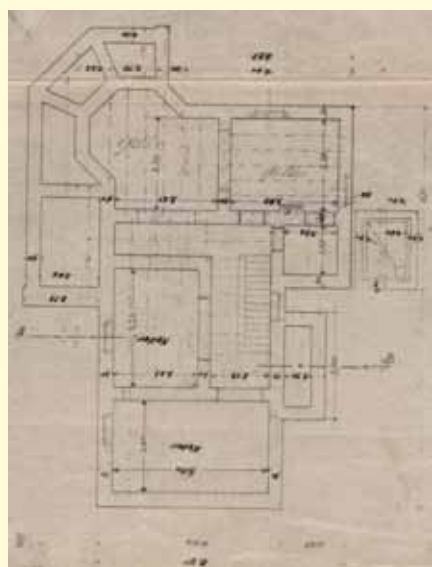


# Ensemble Pfortnerhäuschen

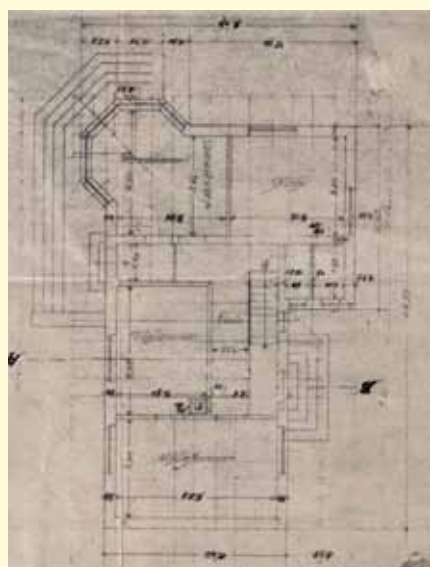


Quelle: Stadt

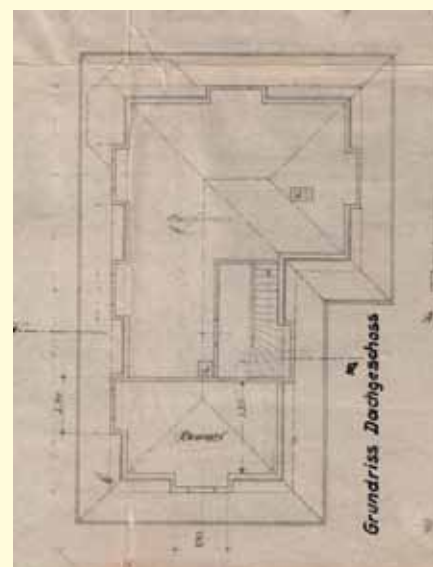
## Von der Historie ...



Grundriss Kellergeschoss Foto: Historische Sammlung der Deutschen-Bahn AG, 1925



Grundriss Erdgeschoss Foto: Historische Sammlung der Deutschen-Bahn AG, 1925



Grundriss Dachgeschoss Foto: Historische Sammlung der Deutschen-Bahn AG, 1925

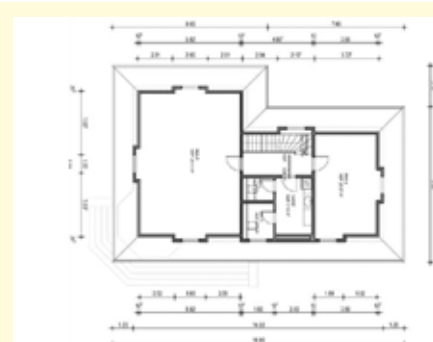
## ... zur Moderne



Grundriss Kellergeschoss



Grundriss Erdgeschoss



Grundriss Dachgeschoss

Grundrisse: Architekturbüro Träger, Viernheim



Quelle: Stadt



Vorher

Foto: Stadt



Nachher

Visualisierung: Architekturbüro



Foto: Stadt



Quelle: Stadt



Foto: Stadt



Visualisierung: Stadt



Foto: Stadt



Quelle: Stadt

# Städtebauliche Neuordnung Bereich „Capitol“

## Ausgangslage Stadt Schwetzingen

Die Große Kreisstadt Schwetzingen mit ca. 21.000 Einwohnern ist Teil des hochverdichteten Kernraums der Metropolregion Rhein-Neckar. Mit einem Einzugsbereich von mehr als 110.000 Einwohnern hat sie die Funktion eines Mittelzentrums. Jährlich besuchen fast 700.000 Tagestouristen die barocke Gesamtanlage, bestehend aus Schloss, Schlossgarten und barocker Stadtanlage aus der Mitte des 18. Jahrhunderts – aufgespannt an der Sicht- und Wegeachse Königstuhl-Kalmit, die Basis der ersten trigonometrischen Landvermessung wurde. Diese baugeschichtlich, städtebaulich wie kulturell bedeutsame Gesamtanlage (2006 nach § 19 DSchG Baden-Württemberg vom Gemeinderat der Stadt als Satzung beschlossen) ist vom Niveau eines UNESCO-Welterbes (Antrag auf Aufnahme in die UNESCO-Welterbeliste im Jahr 2006 und 2010/2011).

Das Erkennen des Potentials ihres baukulturell einzigartigen historischen Erbes für die weitere Entwicklung der Stadt und einem damit verbundenen Positionierungsvorteil im regionalen Wettbewerb der Kommunen war ein Prozess, der zur Jahrtausendwende begann. Wesentlich unterstützt wurde dieser Prozess durch Mittel und Maßnahmen der Stadsanierung und Städtebauförderung.

## Neuordnung Bereich Capitol

Die bedeutsamste Maßnahme einer die bestehenden und künftigen Gestaltqualitäten für die gesamte Innenstadt sichernden Neugestaltung lag zunächst in der Neugestaltung öffentlicher Räume – allen voran der barocken Sicht- und Stadtachse aus Schlossplatz und Carl-Theodor-Straße sowie der Bahnhofsanlage. Die Umgestaltungen sollten der Innenstadt eine größere Aufenthalts- und damit mehr Lebensqualität bringen. Die Innenstadt sollte wieder attraktiver werden als Ort des Aufenthaltes und des Verweilens. Flankiert wurde diese Maßnahme von einer neuen, umfassenden Gestaltungssatzung über 70 ha Innenstadt, die als Basis der Sicherung und Weiterentwicklung der Grundstruktur der barocken Stadtanlage dienen sollte und bis heute dient.

Flankiert wurden die Neugestaltungen der öffentlichen Räume von umfassenden Neuordnungen in den historischen Innen-

stadtquartieren, die auf Dorfgründungen noch vor der barocken Stadtanlage zurückgehen (ehemaliges Oberdorf und ehemaliges Unterdorf).

Punktuell wurde in bestehende Strukturen eingegriffen, um städtebauliche Missstände zu beheben. Die durch Neuordnung möglichen Nutzungsergänzungen tragen nachhaltig zur Aufwertung der Quartiere bei. Sie sind Schlüsselprojekte mit Strahlkraft auf das Umfeld.



Diese Strategie zur Erneuerung der historischen Innenstadt Schwetzingens durch aufs Umfeld ausstrahlende Schlüsselprojekte belegt eindrucksvoll, dass es durchaus möglich ist, die umfassende Erneuerung einer Innenstadt unter Bezug auf den wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wandel anzugehen, ohne die Identität der ursprünglich als Idealstadt geplanten Sommerresidenz eines Kurfürsten aufzugeben. Der Bereich Capitol ist ein in Umsetzung befindliches Projekt der Stadt Schwetzingen, das sich in diese erfolgreiche Erneuerungsstrategie einreicht.

## Projektanlass

Zu Gestaltungsdefiziten im Bereich der zentral gelegenen Herzogstraße, deren Ursprung hauptsächlich in den Zufahrtsrampen zur Nadlerbrücke begründet liegen, kam der Leerstand des ehemaligen Kinos Capitol hinzu. Das Gebäude liegt zwischen Herzogstraße und genannter Zufahrtsrampe.

Um diesen stadtbildprägenden, unter Denkmalschutz stehenden und zwischenzeitlich durch jahrelangen Leerstand maroden Kinobau (Baujahr 1926) vorm Abriss zu bewahren wollte die Stadt dringend eine Nachnutzung finden.

Die Nachnutzung sollte ähnlich der Kinonutzung zuvor einen kulturellen Hintergrund haben und zu einer Belebung des Standortes beitragen.

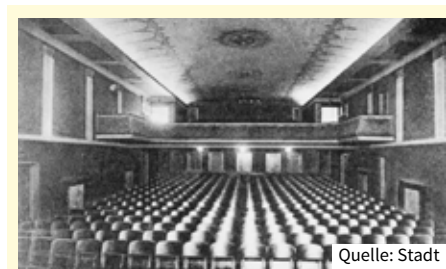
Mit Gebäuden neueren Baujahres im Umfeld und in direkter Nachbarschaft zum Kino war zwischenzeitlich ein Umfeld entstanden, das als städtebaulicher Missstand zu bezeichnen ist und eine hochwertige Nachnutzung des Denkmals geradezu aussichtslos machte. Ein Ziel der Neuordnung des Bereiches ist daher die Freistellung des denkmalgeschützten Kinogebäudes, verbunden mit der Bildung eines Platzes sowie die fußläufige Anbindung des Bereiches durch das Quartier hindurch an die Fußgängerzone Mannheimer Straße.

Konkreter Handlungsbedarf entstand, als 2014 der Stadt ein genehmigungsfähiger Bauantrag über eine Wohnneubebauung mit Tiefgaragenzufahrten als neues Gegenüber des Kinobaus vorgelegt wurde. Eine Realisierung hätte die heute schon städtebaulich unbefriedigende Situation auf Jahre verfestigt und voraussichtlich eine Nachnutzung des denkmalgeschützten Kinobaus unmöglich gemacht.

## Projekt

Folgende, 2016 mit den Bürgern diskutierte und von den Vertretern der Politik beschlossene, Ziele liegen dem aktuellen Planungsstand zugrunde:

- Erhaltung des Gebäudes „Capitol“, Instandsetzung dieses Gebäudes und Zuführung zu einer den angrenzenden öffentlichen Raum und die umgebende Bebauung belebenden und aufwertenden Nutzung
- Schaffung eines öffentlichen Platzraumes durch Neuordnung unter Einbeziehung der Straßenfläche der Herzogstraße, angrenzender Grundstücke und angrenzender Flächen
- Begrünung, Wasserspiel, wertige Platzgestaltung, und innovatives Verkehrs- und Begegnungskonzept aller Teilnehmer („shared space“)
- Integration, Ausbau und Wiederbelebung der maroden denkmalgeschützten städtischen Scheune in das Gesamtkonzept





Quelle: Büro Träger



Quelle: Stadt



Foto: Stadt



Quelle: Stadt



Quelle: Stadt



Quelle: Stadt

# Städtebauliche Neuordnung Bereich „Capitol“

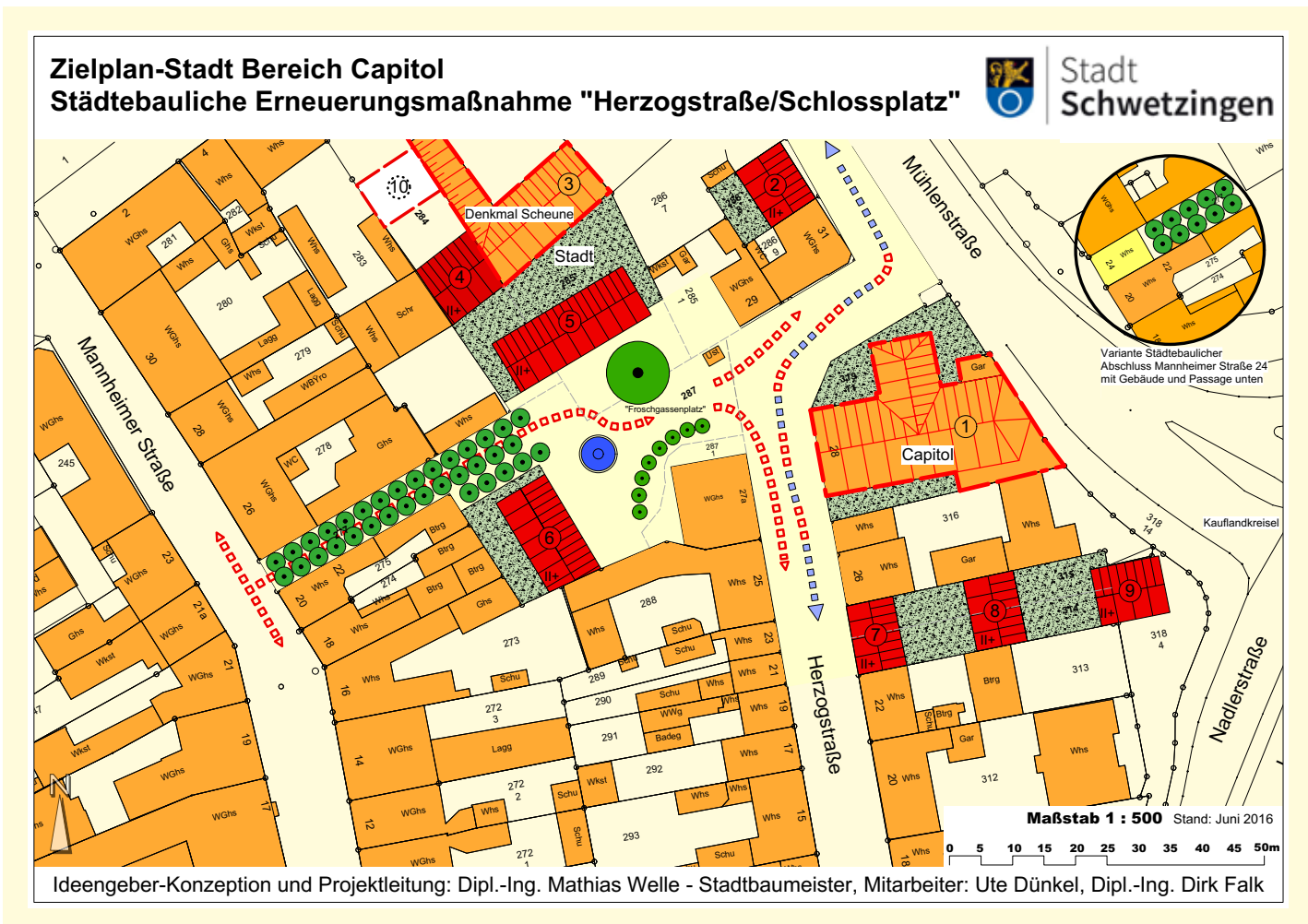
- Schaffung einer fußläufigen Verbindung zwischen Mannheimer Straße (Fußgängerzone) und Herzogstraße als Innenstadtverbindung (u.a. Teil des Innenstadtkonzeptes „Schwetzingen – Stadt der Plätze und kurzen Wege“)
- Einbeziehung der umliegende Bebauung in die Platzgestaltung zur städtebaulichen eindeutigen Wahrnehmung des Platzbereiches
- Aufwertung der die neuen Raumkanten bildenden Fassaden nach Maßgabe der Anforderungen der Gestaltungssatzung der Stadt Schwetzingen sowohl im Bestand als auch bei Neubauten
- Erwerb der benötigten Flächen, soweit Realisierung der Projektziele dienlich
- Abbruch von der Realisierung der Projektziele entgegenstehenden Baulichkeiten

In verschiedenen Entwurfsschritten wurden von der Stabsstelle Städtebau zur Umsetzung dieser Projektziele verschiedene Entwurfs-Szenarien entwickelt und – in Anpassung der von Grunderwerben und Eigentümerzustimmungen abhängigen erreichbaren Neuordnung – konkretisiert.

## Nächste Schritte

Weitere Präzisierung der Sanierungsziele (März 2022, TA/GR) wie z.B. Erhalt des großen und alten Nußbaumes, sowie möglichst maximale Entsiegelung des öffentlichen Platzes und im Bereich der fußläufigen Verbindung zur Mannheimer Straße. Parallel dazu laufen tiefergehende städtebauliche Planungen, Entwicklung eines architektonischen Gesamtbildes, Kostenermittlungen, sowie Bauleitplanverfahren zur Schaffung von Baurecht.

Die Zielplanung-Stadt 2022 gibt dem Gesamtprojekt und der kompletten Erhaltung des Capitols eine sehr reelle Chance. Sicher ist, dass nicht nur die Fassade, sondern das ganze Capitol-Gebäude zu erhalten ist!

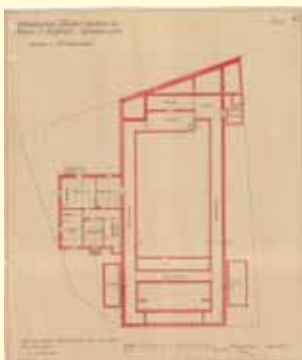




Vom Schmuckstück ...



Schwetzingen Zeitung 8. Oktober 1926



Quelle: Stadt

Stadtbaugeschichte: Für das ehemalige Lichtspieltheater Capitol wird weiter ein Investor gesucht

# Früheres Schmuckstück im Dornröschenschlaf

Von unserer Mitarbeiterin  
Sibylle M. Derr

Es war im Sommer 2009, als Martin Kessler von einer Hiobsbotschaft getroffen ins Stadtarchiv stürzte und danach ins Bataam. „Das Capitol wird platt gemacht“, soll der Schwetzingen verkündet haben. Doch beim Bataam wusste man davon nichts. Die Sorgen um die Zukunft des einstigen Kinos in der Herzogstraße, das am 8. Oktober 1926 feierlich mit dem Heimatfilm „Die Försterchristel“ seine Tore öffnete und sich in den Folgejahren zu einem gesellschaftlichen Treffpunkt entwickelte, haben in den letzten zwei Jahrzehnten nicht ab-, sondern zugenommen. Denn das cineastische Aushängeschild, das nach seiner Schließung 1976 in einen Dornröschenschlaf fiel, hat sich leicht abgesetzt.

Abgesehen von der schmucken Fassade mit dem Portikus, einer Säulenhalle nach dem Vorbild antiker Tempel – ionische Säulen, die einen Architrav mit drei Faszien tragen, worüber in goldenen Lettern der Name „Capitol“ zu lesen ist – dem ungewöhnlich spitz übergebildeten Fenstern, die stilistisch eine gewisse Verwandtschaft zum architektonischen Kubismus tschechischer Prägung der 20er Jahre aufweisen und einem angrenzenden äußerlich noch sehr ansehnlichen Wohngebäude mit Erker ist von der einstigen Pracht des Lichtspieltheaters nur wenig übriggeblieben.

Die Sorgen um das Capitol haben vor allem deswegen zugenommen, weil sich an der südlichen Fassadenwand ein gefährlicher Riss abzeichnet. „Das deutet auf ein statisches Problem im Untergrund hin“, sagt Stadtbaumeister Matthias Welle, der ein Befürworter eines Teilaabbruchs ist. „Es wäre zu untersuchen, ob dieser Riss sehr problematisch ist oder ob er über die Jahre zum Stillstand gekommen ist“, meint Welle. „Wenn es sich herausstellt, dass dieser Riss im Untergrund nur mit Millionen zu sanieren ist, hat man natürlich wirtschaftlich keine Chance.“ Schon im Baubescheid vom 13. April 1926 erhielt der Bauherr die Auflage, die südliche Wand von 10 auf 50 Zentimeter zu verstärken. Außer diesem noch nicht geklärten statischen Problem sorgt die Beschaffenheit des Bodens für Kopfzerbrechen.

**Ungeklärte statische Probleme**

Beim Bau des Kulturzentrums 2004/2005 kamen in zehn bis 15 Meter Tiefe Tiefbahnen aus der Prähistorie zum Vorschein, die nur mit Beton zu durchstoßen waren. „Wir gehen davon aus“, so Welle, „dass sich diese Tiefbahnen durch einen Teil von Schwetzingen ziehen und zwar rüber bis zum Capitol“. Das macht eine schnelle Lösung für das einstige Kino, um das man 2009 das Sanierungsgebiet VI Herzogstraße-Schlossplatz legte, nicht leichter.

Die Stadt selbst, die sich bei einer Klausurtagung des Gemeinderats

2006 mit Ortstermin und anschließender Diskussion nicht dazu durchringen konnte, das vom Verfall bedrohte Gebäude zu erwerben, „dafür sind die städtischen Finanzen zu knapp“, heißt es in einer Pressemitteilung der Stadt, streifte „beim anschließenden Rundgang gleichwohl viele Sympathien für einen Erhalt dieses doch imposanten Gebäudes“ fest. Seit das Landesdenkmalamt (LDA) im April 2009 zugestimmt hat, das denkmalgeschützte Capitol nicht mehr als insgesamt erhaltenwertes Kulturdenkmal zu bewerten, „weil der komplette Erhalt des Gebäudes wirtschaftlich nicht mehr zu mutbar ist“ – und damit einer Entkernung oder einem Abbruch grünes Licht gibt, stehen die Zukunftschancen günstiger. Es müsste ein finanzkräftiger Investor her, ein Liebhaber historischer Gebäude oder historischer Filmhallen, der die denkmalgeschützten Gebäudeteile mit neuester Technik und moderner Architektur zu einem schlüssigen Gesamtkonzept verbindet.

Er sollte ein wirtschaftlich tragfähiges Konzept vorstellen, bei dem sowohl die Nutzung mit der Zielsetzung der Sanierung korrespondiert als auch die Gestaltungsvorschriften der Stadt laut Gestaltungssatzung vom 28. Juli 2004 eingehalten werden“, sagt Paul Kessler, Sanierungsberater der Karlsruher Kommunalentwicklungsgesellschaft. Wenn das alles gewährleistet sei, dann „könnten Zuschüsse fließen, und zwar bis



Einst war das Capitol mit seiner schönen Architektur ein gesellschaftlicher Treffpunkt, heute gammelt es vor sich hin. (Quelle: LDA)

zu 25 Prozent des Bauinvestitionsvolumens“. Das hänge auch von der Nutzung ab, denn „eine Spielhalle wollen wir dort nicht“. „Wir brauchen eine exakte Kostenschätzung samt Nutzungsbeschreibung“, fügt

der Sanierungsberater aus Karlsruhe an, der alle 14 Tage in Schwetzingen weilt. Ansprechpartner für einen Investor ist die Stadt und zwar hier in erster Linie Stadtbaumeister Welle. „Für die Stadt ist das Capitol ein

wichtiges Gebäude und wir würden es am liebsten sehen, wenn man es instandsetzt und wieder mit einer Nutzung versehen könnte“, sagt er.

► Als die Besucher noch...

Schwetzingen Zeitung 9. März 2010



Gemeinderat: Städtebauliche Neuordnung des Bereichs vor dem ehemaligen Kino in der Herzogstraße beschlossen / Investor gesucht.

# „Hauptziel: Capitol erhalten“

Von unseren Redaktionsmitgliedern  
Andreas Lin

Es ist ein spannendes städtebauliches Projekt, das aber eine unklare Bezeichnung nach sich zieht. Die Verengung des Bereichs um das ehemalige Capitol-Kino in der Herzogstraße (vorher Vorhaben in der Gebäude selbst) „Mainziel ist es, das Capitol zu erhalten“, betont Oberbürgermeister Dr. Rainer Pöhl gerade Anfang in der Gemeinderatsitzung.



So sieht eine der städtebaulichen Gestaltungsoptionen aus. Das Capitol-Gebäude ist gelb hervorgehoben und ist gut vom roten Bereich des ehemaligen Bauwerks in der Mitte zu erkennen. Dort stehen aber nicht mehr zwei Gebäude (Mehlhof und Edeka-Werk), die hier nicht mehr abgebaut sind. Bei einer Umkehr wäre jetzt auf Mainzielstraße.

Er regt aber auch, dass die Stadt das nicht selbst machen, sondern dafür einen Investor findet. „Denn das wird sehr viel Geld kosten, es zu tun.“ Ob es da eine Vielzahl von Interessenten gebe, verriet der OB nicht. Aus dem kann Pöhl an die Gemeinderatsmitglieder, dass er immer im nächsten Monat mehr Informationen geben könnte. „Vorher sollten wir uns überlegen, wie wir das Gebäude erhalten wollen“, sagt er. „Denn es ist ein Ziel, das nicht nur die Stadt, sondern auch die Bürger erreichen wollen.“

„Wie Aufwandsquote?“ Doch über den Anteil der Aufwandsquote an der Fläche der Sanierungsfläche, viele wissen sich nicht. „Viele wissen sich nicht, wie viel es kostet“, sagt Pöhl. „Aber es ist ein Ziel, das nicht nur die Stadt, sondern auch die Bürger erreichen wollen.“

„Das Capitol wurde 1926 in einer Bauzeit von 114 Monaten errichtet. Das ist ein Rekord.“

„Das Capitol wurde 1926 in einer Bauzeit von 114 Monaten errichtet. Das ist ein Rekord.“

„Das Capitol wurde 1926 in einer Bauzeit von 114 Monaten errichtet. Das ist ein Rekord.“

„Das Capitol wurde 1926 in einer Bauzeit von 114 Monaten errichtet. Das ist ein Rekord.“

„Das Capitol wurde 1926 in einer Bauzeit von 114 Monaten errichtet. Das ist ein Rekord.“

„Das Capitol wurde 1926 in einer Bauzeit von 114 Monaten errichtet. Das ist ein Rekord.“

„Das Capitol wurde 1926 in einer Bauzeit von 114 Monaten errichtet. Das ist ein Rekord.“

Schwetzingen Zeitung 4. März 2016

... zum Sanierungsproblem

... hin zur neuen Quartiersmitte

## Ziele für „Quarter Capitol“ im Fokus Bürgerbeteiligung zur Erörterung der Sanierungsziele im Palais Hirsch

(sch/lin). Trotz schneller-ender Temperaturerhöhung sind sich am Dienstagabend eine interessierte Gruppe von Anwohnern und Eigentümern zum öffentlichen Erörterungsforum zum Thema der Parkierung der Ziele der Sanierungsplanung, „Herzogstraße/Schlossplatz“ für den Bereich „Quarter Capitol“ im Palais Hirsch ein.



Hier die Planung auf dem Papier...

Stadtbauingenieur Matthias Wille, Leiter der Stadtbauverwaltung, führte in der Gemeinderatsitzung die Ziele der Sanierungsplanung ein. Mit der Sanierung der Ziele der Sanierungsplanung, „Herzogstraße/Schlossplatz“ für den Bereich „Quarter Capitol“ im Palais Hirsch ein.



...am ersten Einsatz für können das Capitol-Kinobauwerk in der Herzogstraße.

„Das Capitol wurde 1926 in einer Bauzeit von 114 Monaten errichtet. Das ist ein Rekord.“

### Details zur städtebaulichen Sanierung

Die städtebauliche Sanierung ist ein zentraler Bestandteil der städtebaulichen Sanierung. Die städtebauliche Sanierung ist ein zentraler Bestandteil der städtebaulichen Sanierung. Die städtebauliche Sanierung ist ein zentraler Bestandteil der städtebaulichen Sanierung.

## Mehr als Fassade nicht zu retten

Von unseren Redaktionsmitgliedern  
Andreas Lin

Oben das ehemalige Capitol-Kino in der Herzogstraße erhalten werden soll, an dieser Vorgabe sind die Verengung und Grundstückswert nach wie vor nicht einsehbar. „Das ist ein Ziel, das nicht nur die Stadt, sondern auch die Bürger erreichen wollen.“



Das Capitol in der Herzogstraße stand im Sommer 2016 wieder im Mittelpunkt.

„Das Capitol wurde 1926 in einer Bauzeit von 114 Monaten errichtet. Das ist ein Rekord.“

„Das Capitol wurde 1926 in einer Bauzeit von 114 Monaten errichtet. Das ist ein Rekord.“

„Das Capitol wurde 1926 in einer Bauzeit von 114 Monaten errichtet. Das ist ein Rekord.“

„Das Capitol wurde 1926 in einer Bauzeit von 114 Monaten errichtet. Das ist ein Rekord.“

Schwetzingen Zeitung 1. Oktober 2016

Schwetzingen Woche 3. August 2016

Schwetzingen Zeitung 11. Juni 2014



Das „Capitol“ ist in einem baufälligen Zustand. Seit Jahren steht es leer, die Fassade bröckelt. Jetzt wurde der Untergrund untersucht. Im Bild oben steht ein Mitarbeiter des Bauamts, der einen Meter tief in die Erde blickt. Im Bild unten schauen wir ins Innere des Gebäudes, das im Inneren völlig baufällig ist.

## Wie sieht's unterm „Capitol“ aus?

Bürgerhaus: Tragfähigkeit des Bodens wird erforscht / Reichen die Tarifbahnen bis in die Herzogstraße? / Experten sind vor Ort

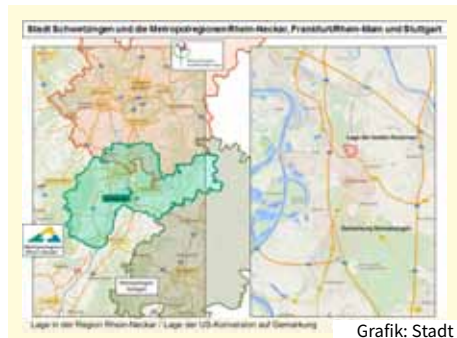




# 2010–2020: Neuer Stadtteil US-Konversion Schwetzingen

## Ausgangslage

Die Große Kreisstadt Schwetzingen mit ca. 21.000 Einwohnern ist Teil des hochverdichteten Kernraums der Metropolregion Rhein-Neckar. Mit einem Einzugsbereich von mehr als 110.000 Einwohnern hat sie die Funktion eines Mittelzentrums.



Jährlich besuchen fast 700.000 Tagestouristen die Stadt, die heute vom Potential ihrer Stadtgeschichte profitiert: einer unter Kurfürst Carl-Theodor Mitte des 18. Jahrhunderts entstandenen barocken Gesamtanlage – bestehend aus Schloss, Schlossgarten und barocker Stadtanlage, die baugeschichtlich, städtebaulich wie kulturell vom Niveau eines UNESCO-Welterbes ist (Antrag auf Aufnahme in die UNESCO-Welterbeliste im Jahr 2006 und 2010/2011).



Aufgespannt ist die Gesamtanlage an der Sicht- und Wegeachse zwischen Kalmit und Königstuhl, den höchsten Bergen des Pfälzer Waldes und des Odenwaldes.

## Stadtgeschichte

Erstmals urkundlich erwähnt wurde Schwetzingen im Jahre 766 im Lorscher Urkundenbuch.

Siedlungsspuren existieren jedoch bereits aus der Jungsteinzeit, von der viele Bandkeramik-Funde zeugen.

Mit ihrer rechtsrheinischen Lage, in die die Römer sich zwischen 50 und 80 n. Chr. ausbreiteten, hat die Stadt auch eine römische Geschichte. Die Römerstraße von

Walldorf nach Ladenburg verlief über Schwetzingen Gemarkung.

Ein mittelalterliches Wasserschloss am Standort des heutigen Barockschlusses wird erstmals im Jahr 1350 urkundlich erwähnt.

In der Zeit von 1632–1680 unter der Regierung von Pfalzgraf Carl Ludwig, gewinnt Schwetzingen durch die Einführung von Spargel und Tabak zur Anpflanzung sowie die Kultivierung von wildem Hopfen an Bedeutung.

Unter Carl Philipp wird in der Zeit um 1720 das im Pfälzischen Erbfolgekrieg zerstörte Wasserschloss im Barockstil wiederaufgebaut und während der Neubauarbeiten für das Mannheimer Schloss als temporäre Residenz genutzt.

Unter Carl Theodor wird die Schwetzingen Schlossanlage ab 1742 konsequent als Sommerresidenz genutzt und entsprechend ausgebaut. Die unter ihm vorangetriebene Stadtentwicklung sowie die Schlossgartengestaltung nehmen die Residenzbezüge nach Mannheim und Heidelberg städtebaulich auf.

Die Achse nach Heidelberg, die zugleich die Sichtachse zwischen den beiden höchsten Bergen des Odenwaldes und des Pfälzer Waldes – Kalmit und Königstuhl – und spätere Basisstrecke der ersten trigonometrischen Landvermessung ist, wird dabei zur Mittelachse des Parks sowie zur Mittelachse der neuen Stadtanlage. Diese legt sich als barocke Struktur zwischen die beiden alten Dorfanlagen des Unterdorfes und Oberdorfes und erschafft so den Rahmen für ein neues, ein barockes Stadtzentrum.

Die Hofhaltung Carl Theodors bewirkt, dass Schwetzingen zum geistigen und kulturellen Mittelpunkt der Kurpfalz wird.

Die Nutzung Schwetzingens als Residenzstadt zieht den Bau militärischer Anlagen (Kasernenbauten, Exerzier-, Reit- und Schießplätze) und deren Verwaltung in Schlossnähe nach sich.

Mit der Verleihung der Marktfleckenegerechtigkeit im Jahre 1759 wird für Schwetzingen der wirtschaftliche Aufschwung eingeleitet.

Dem folgt zu Beginn des 19. Jahrhunderts die Wahl Schwetzingens zum Sitz und Mittelpunkt des neuen Amtsbezirks Schwetzingen.

Die Funktion als Verwaltungsmittelpunkt mit städtischem Charakter, die hohe Steuerkraft sowie der mit dem Schloss und

dem damals schon berühmten Garten verbundene Sitz der Hofverwaltung sind für Großherzog Leopold ausschlaggebend, Schwetzingen im Jahr 1833 zur Stadt zu erheben.



Ende des 19. Jahrhunderts setzt auf Basis der landwirtschaftlichen Intensivkulturen Hopfen, Tabak und Spargel und deren Verwertung bzw. Vermarktung in Schwetzingen die Industrialisierung ein.

Als Verwaltungsmittelpunkt wird Schwetzingen zum Standort badischer Dragonereinheiten.

Mit dieser militärischen Vorprägung fällt zur Errichtung einer neuen Panzerkaserne im Dritten Reich die Wahl auf Schwetzingen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg, den Schwetzingen relativ unbeschadet übersteht, ändert sich die gewerbliche Struktur. Statt der großen personalintensiven Betriebe des Nahrungs- und Genusssektors entwickeln sich leistungsfähige mittelständige Betriebe und – vor allem durch die touristische Attraktivität Schwetzingens – ein starker Dienstleistungssektor.

Die seit Industrialisierung stetig steigende Bevölkerungszahl liegt seit Anfang der 90-iger Jahre des 20. Jahrhunderts bei über 20.000 Einwohnern. Heute hat die Stadt ca. 21.000 Einwohner, verteilt auf 7 Stadtteile.



**Zielplan Stadt A2 „Ideal-Innovativ“ mit Norderweiterung**

Quelle: Stadt

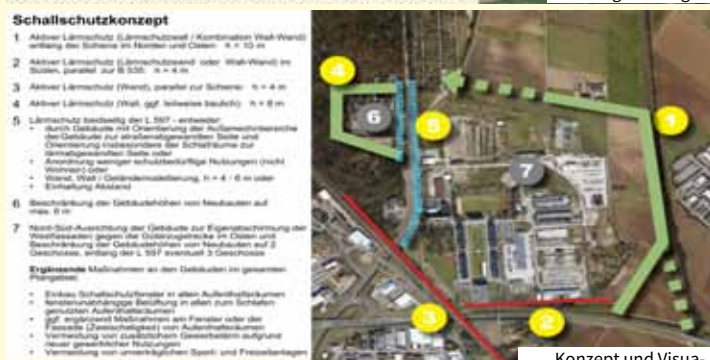


**Restriktionen Natur- und Artenschutz**



**Innovation / Vision**

Foto: Leipziger Gruppe



**Restriktionen Immissionsschutz**

Konzept und Visualisierung: Büro Köhnen



**Innovation / Vision**

Visualisierung: Immocity AG



US-Konversion Restriktions-Plan Gesamtareal - Stadtteil neu



US-Konversion Schwetzingen Conclusio - Plan Stadtteil neu - Zielplan Stadt

# 2010–2020: Neuer Stadtteil US-Konversion Schwetzingen

## Kasernengeschichte

Ehemalige Dragoner- und Panzergarnisonsstadt Schwetzingen, Tompkins Barracks (ehem. Panzerkaserne) und Kilbourne-Kaserne:

### 1867–1920

Schwetzingen ist Garnisonsstadt für Badische Dragoner mit Unterkunft im unter Kurfürst Carl Theodor 1750–1752 erbauten Marstall, dem südlichen Zirkelbau des Schlosses und in Privatzimmern. Die Stadt ist vom Leben und Arbeiten der bis zu 250 stationierten Dragoner geprägt. Exerzierplatz und Schießanlagen von ca. 18 ha befinden sich im Wald zwischen Schwetzingen und Oftersheim.



### 1937–1938

Bau der Panzerkaserne, die ursprünglich auf Mannheimer Gebiet geplant gewesen war, sowie Panzerübungsgelände im Friedrichsfelder Wald durch die Deutsche Wehrmacht (12.11.1937 Spatenstich). Zur Freimachung und Einebnung der vorhandenen Kiefernwald- und Binnendünenlandschaft erfolgten umfassende Baumfäll- und Geländemodulationsarbeiten.



### 10. November 1938

Einzug Panzerregiment Abt. 23

### 1940–1945

Stationierung verschiedener Panzer-Ersatz- und Ausbildungseinheiten

### 29. März 1945

US-amerikanische Truppen besetzen die Stadt und richten ab 01.04.1945 ihr Quartier in der Panzerkaserne ein. Umbenennung in Tompkins-Barracks nach Soldat George S. Tompkins Jr., Einzug von Pioniergruppen der 7. US-Armee

### 1951

Bau einer neuen Kaserne in direkter Nachbarschaft zur Tompkins-Barracks für amerikanische Labor-Service-Einheiten. Später Bezug durch den zentralen Nachrichtenstab Stratcom-Europe unter General Bess, der die Kaserne im April 1966 nach Charles E. Kilbourne, einem höchst dekorierten Soldat der amerikanischen Armee, benannte. Westlich und nördlich an die „Kilbourne Kaserne“ anschließend befindet sich das bereits von der Wehrmacht genutzte Trainingsgelände

### 1953–1955

Bau von 71 Gebäuden (Einrichtungen) auf dem Trainingsgelände, die jedoch wieder abgebrochen wurden

### 1969

Die Tompkins-Kaserne beherbergt eine der größten Landkartendruckereien in Europa. USAREUR (US Army Europe)-Einheiten sind stationiert



### 1978

Das 1st Personnel Command der US-Armee in Europa bezieht die Kilbourne-Kaserne

### 1990

Verlegung des 208th Finance Battalion von Landstuhl nach Schwetzingen in die

Tompkins-Barracks. Später folgen eine Artillerie-Einheit und die USAREUR-Band mit Chor, die bis 2012 in den „Tompkins Barracks“ stationiert bleibt. Die Band gibt jährlich über 200 Konzerte in mehr als 20 Ländern. Das vielseitige Ensemble mit 65 Mitgliedern beherrscht neben der militärischen Konzert- und Marschmusik auch Genres wie Jazz, Pop, Rock, und Dixieland

### ab 1990

Überlegungen zum Truppenabzug

### August 2002

Einweihung der neuen Zufahrt zu der Tompkins-Barracks

### 2005

Konkrete Abzugspläne der US-Armee

### 2008

Abzug des 1st Personnel Command aus der Kilbourne-Kaserne und Abzug der beiden Einheiten der Finanzverwaltung (266th Finance Command und 208th Finance Battalion) aus den Tompkins-Barracks

Einzug der NATO-Brigade der US-Armee in die Tompkins-Barracks

### 12. Mai 2012

Übergabe der Kilbourne Kaserne an die Bundesrepublik Deutschland

### Oktober 2012

Abzug der Truppen aus der ‚Tompkins Barracks‘ und Übergabe der Kasernenflächen an die Bundesrepublik Deutschland

### November 2019

Die intensiven Machbarkeitsuntersuchungen wurden mit Gemeinderatsbeschluss vom 20.11.2019 abgeschlossen. Im Hinblick auf die anhaltende Unterbringung von Flüchtlingen in den ehemaligen Kasernengebäuden und die beschlossene Priorisierung des ehem. Pfaudler-Areals für eine großflächige Wohnraumentwicklung mussten die Grundideen zum Kasernenwohnen zurückgestellt werden.



# 2010–2020: Neuer Stadtteil US-Konversion Schwetzingen

## Projektanlass

Die beiden Kasernenareale der „Tompkins Barracks“ (ehemalige Panzerkaserne) und der „Kilbourne Kaserne“ (in den 60er Jahren von den US-Amerikanern erbaut) liegen gegeneinander versetzt westlich und östlich der L 597, Luftlinie ca. 2 km vom Stadtzentrum entfernt. Die insgesamt ca. 41 ha Kasernenflächen entsprechen ca. 10 % der Siedlungsfläche Schwetzingens. Der Abzug der US-amerikanischen Armee eröffnete der Stadt neue Möglichkeiten der Wohn- und/oder Gewerbeentwicklung auf einer der letzten verbleibenden Entwicklungsflächen ihrer Gemarkung. Der Standort birgt mit ca. 70 ha Gesamtfläche (davon ca. 41 ha Kasernenflächen und ca. 30 ha angrenzende, überwiegend städtische Flächen) und seiner Lage im Stadtgefüge das Potential, zu einem neuen Stadtteil entwickelt werden zu können.

An den von den US-Amerikanern an die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) übergebenen Flächen besitzt die Stadt Vorkaufrecht, das sie auf Basis der Planungsergebnisse ausüben wird.

Im Jahr 2009 bestand zunächst die Aussicht auf eine frühzeitige Verfügbarkeit und rasche Vermarktbarkeit der kleineren der beiden Kasernenflächen, der ca. 5 ha großen „Kilbourne Kaserne“, für Wohnzwecke. Zur Untersuchung der städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten des Kasernenareals und dessen Anbindung an die umliegenden Infrastrukturen sowie mögliche Einbindung in die Gesamtstadt wurde eine Konversionsstudie beauftragt. Im Verlauf der Konversionsstudie stellte sich heraus, dass die Restriktionen durch das angrenzende FFH-Gebiet (mit bundesweit bedeutsamem Revier einer Kolonie Bechstein-Fledermäuse) erheblicher sind, als zunächst angenommen und damit das zentrale städtebauliche Entwicklungsziel – eine Anbindung und städtebauliche Entwicklung des Areals der „Kilbourne Kaserne“ durch das FFH-Gebiet hindurch an den künftigen S-Bahnhaltepunkt Hirschacker – nicht zu realisieren ist.

Mit Übergabe der größeren der beiden US-Konversionsflächen, den ca. 36 ha großen „Tompkins Barracks“, im Jahr 2013 an die BImA ergaben sich ganz neue Möglichkeiten zur Überplanung des Gesamtareals. Die Flächen konnten nun insgesamt betrachtet werden und aufgrund der immensen Größe von zusammen mehr als 41 ha

– vergleichbar einem der vorhandenen 7 Stadtteile Schwetzingens – konnten begonnen werden die städtebauliche Entwicklung des Gesamtareals zu einem neuen Stadtteil zu prüfen.

Die Stabsstelle Städtebau, Architektur & Verkehrsentwicklung der Stadt Schwetzingen erarbeitete für das Gesamtareal ein Entwicklungskonzept, das der Gemeinderat der Stadt Ende 2013 als Grundlage weiterer Planungsschritte beschloss: die Masterplanung Stadt. Unter Einbeziehung umliegender städtischer Flächen im Flächenumfang von weiteren ca. 10 ha sollte über eine Gesamtfläche von zunächst ca. 53 ha (ca. 12 % der Siedlungsfläche Schwetzingens) die Entwicklung der Kasernenflächen zu einem Gesamtareal als neuer Stadtteil geprüft werden.

Die freigewordenen Flächen sollen vor allem dazu dienen, die auf Gemarkung dringend notwendigen Wohnflächen zur Erhaltung der Bevölkerungsstärke und damit zur Erhaltung der Funktion als Mittelzentrum in der Metropolregion Rhein-Neckar zu entwickeln. Eine im Vorfeld der Machbarkeitsstudie beauftragte Wohnraumbedarfsanalyse hatte einen Bevölkerungsrückgang auf unter 20.000 Einwohner prognostiziert, sollte sich an der seit Jahren stagnierenden Ausweisung neuer Wohngebietsflächen auf Schwetzinger Gemarkung bleiben.

Die seitens der Stadt bereits 2013 mit der Masterplanung Stadt formulierten Zielvorstellungen sollten mit der Machbarkeitsstudie „US-Konversion Schwetzingen – Entwicklung Gesamtareal – Entwicklung neuer Stadtteil, Kilbourne Kaserne/Tompkins Barracks/Städtische Flächen“ auf Umsetzbarkeit überprüft und auf Basis der Prüfergebnisse Planungsalternativen entwickelt werden.

Entsprechende Fachplanungsgutachten zu Wohnraumbedarf, Verkehrs- und Gewerbelärm, Natur- und Artenschutz, Biotopvernetzung, Altlasten und Gewerbeentwicklung wurden im Vorfeld beziehungsweise bei Bedarf auch parallel zur Studie beauftragt.

Mit der Machbarkeitsstudie zur Entwicklung des neuen Stadtteils wurde Mitte 2016 das Büro Albert Speer + Partner GmbH aus Frankfurt beauftragt. Ende 2018 soll die Studie abgeschlossen sein.

## Standortbesonderheiten

### Topografie und Baugrund (Hinweise aus historischen Unterlagen):

Die ehemalige Panzerkaserne wurde einst „inmitten einst schöner Kiefer- und Dünenlandschaft“ erbaut. Zur Einebnung des Geländes wurden Hügel abgetragen, Mulden gefüllt und insgesamt ca. 170.000 m<sup>3</sup> Erde bewegt.

Die Fundamente der historischen Kasernenbauten sind über Pfahlroste gegründet, da sich unter der Oberschicht des Flugsandes eine mächtige Schlickschicht, Überrest eines alten Neckarlaufs, befindet.

### Wasserschutzgebiet:

Teile des Plangebietes liegen im Wasserschutzgebiet.

FFH-Gebiet und Natur-/Landschaftsschutzgebiet:

Das Plangebiet liegt in Nachbarschaft zu bzw. grenzt teilweise direkt an ein Gebiet, das als FFH-Gebiet, NNE-Fläche und Natur-/Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen ist.

### Straßen:

Zwischen den beiden Kasernen verläuft die Landesstraße L 597.

Südlich des Plangebiets befindet sich die 4-spurig ausgebaute Bundesstraße B 535.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen waren gegenüber den als Fläche für Militärische Einrichtungen ausgewiesenen Kasernenarealen weder beim Bau der L 597 noch der B 535 notwendig.

### Bahntrassen:

In direkter Nachbarschaft zum Plangebiet befinden sich 2 Bahntrassen.

Die östlich gelegene ist die Trasse (Ludwigshafen –) Mannheim – Schwetzingen – Graben-Neudorf – Karlsruhe und dient vor allem dem Personennahverkehr. Von dieser Trasse bestand ein Gleisanschluss ins Plangebiet.

Die westlich gelegene ist die Trasse Weinheim – Ladenburg – Schwetzingen – Graben-Neudorf – Karlsruhe, Teilabschnitt der Gotthard-Transversale. Sie wird zum Güterverkehrstransport genutzt. Ein Gleisanschluss an diese Strecke ist denkbar.

### Hochspannungsfreileitung:

In Nachbarschaft zum Plangebiet (westlich, süd-westlich und südlich) verläuft eine Hochspannungsfreileitung > 110 kV der DB Energie.

### Produktleitung Gas und Fernwärme:

Durch das Plangebiet verlaufen eine Gas-Hochdruckleitung sowie eine Fernwärmeleitung.

## Projekt

Die Rückgabe der beiden Kasernen „Tompkins Barracks“ und „Kilbourne Kaserne“ war das Startsignal für das Ringen der Stadt um die Vision, trotz massiver Restriktionen einen innovativen, einen beispielhaft zukunftsweisenden Stadtteil zu entwickeln.

Schnell zeigte sich jedoch, dass die äußeren wie gebietsinternen Restriktionen aus zwei angrenzenden Bahntrassen, ein Industriegebiet, Bundes- und Landesstraße, Hochspannungsfreileitungen und hochwertige Flächen des Natur- und Artenschutzes geradezu vernichtende Hindernisse waren, die selbst weltbekannte Stadtplaner den Glauben an innovative Lösungen verlieren ließen.

Zunächst stand der Entwicklung der Flächen zu einem attraktiven Wohnstandort bei näherer Betrachtung die Immissionen eines angrenzenden Gewerbe- und Industriegebietes auf Gemarkung der benachbarten Stadt Plankstadt entgegen. Die Einhaltung notwendiger Abstände zu diesem GI hätte künftig eine Wohnnutzung auf einen Teilbereich des Gesamtareals begrenzt. Städtebaulich und im Hinblick auf das dringend erforderliche Wohnflächenangebot zur Deckung des Schwetzinger Wohnraumbedarfs eine inakzeptable Lösung.

Mit der Idee für zwei im Plangebiet bestehende Außenbereichswohnnutzungen Bestandsschutz anzunehmen, konnte eine Rückrechnung der Emissionswerte erfolgen. Auf dieser Basis und unter der Voraussetzung, das Plangebiet durch einen 10 m hohen Lärmschutzwall sowie einen Nutzungsausschluss von Gewerbe innerhalb des Gebietes zu schützen gelang es, den Rahmen zu schaffen, künftig im Schutz des Walls im gesamten Plangebiet Wohnen und/oder Wohnen und Arbeiten entwickeln zu können.

Der zum Schutz vor Gewerbelärm errechnete 10 m hohe Wall im Osten des Plangebietes genügte zugleich als Schutz vor dem massiven Güterverkehrslärm der angrenzenden Gotthard-Transversalen. Gegenüber der Bahntrasse im Westen „genügen“ als aktive Schallschutzmaßnahmen ein 8 m hoher Lärmschutzwall sowie 4 m hohe Wände parallel zu dieser Bahntrasse. Zum Schutz vor Immissionen des Straßenverkehrs wurde gutachterlich empfohlen entlang der L 597 einen Lärmschutzwall vorzusehen oder entsprechende Nutzun-

gen und/oder Grundrissorientierungen zu planen. Gegenüber den Emissionen der Bundesstraße B 535 im Süden des Plangebietes ist der Bau von 4 m hohen Lärmschutzwänden erforderlich.

In Summe ein Szenario aus Lärmschutzmaßnahmen, das drohte den Neuen Stadtteil zu einer eingehausten Enklave – schlimmstenfalls vom Charakter einer Gated Community – werden zu lassen.

Mit einem solchen Stadtteilszenario wollte sich der Stadtbaumeister der Stadt nicht zufrieden geben. Er nutzte die Chance eines von den Stadtwerken in Zusammenarbeit mit dem Innovationscampus der Energiewerke Baden-Württemberg angebotenen Innovationsworkshops und erlangte in Diskussion mit den interdisziplinären Gruppen aus Fachplanern und interessierten Schwetzinger Bürgern die bahnbrechende Lösung des Problems: die Idee zu multifunktionaler Lärmschutzwälle mit Wohnen im Wall.

Für den Bereich der kleineren Kasernenfläche, der „Kilbourne-Kaserne“ mit dem etwas niedrigeren Lärmschutzwall und geprägt von der direkter Nachbarschaft zum FFH-Gebiet, entwickelte die Stabsstelle der Stadt die Idee eines Erdwallwohnens, ähnlich einem Hobbit-Wohnen (siehe realisiertes Beispiel des Büro vetsch architektur in der Schweiz).

Für den über 1.000 m langen, mindestens 10 m hohen Lärmschutzwall im Osten der „Tompkins Barracks“ verband die Stabsstelle Städtebau die Erdwallwohnidee mit der Idee, die hohen Kosten für die Wallaufschüttung ganz einzusparen, und den Lärmschutzwall aus dem Zusammenschluss einzelner Terrassenwohngebäude entstehen zu lassen – mit dem großartigen Effekt, für 25 % der geplanten Wohneinheiten die ruhigsten Außenwohnbereiche mit dem schönsten Ausblick auf über 300 m Naturschutz-Freiflächen im Lärmschatten dieses Terrassenwalls anbieten zu können. Die erforderlichen Erschließungs- und Parkieranlagen wurden in den Terrassenhäusern bahnseitig, zum Lärm hin angeordnet (siehe Zeichnung Schema 1 der Stadt Schwetzingen sowie beispielhafte Bilder geplanter/realisierter Terrassenhäuser). Der mit dieser Planung gewonnene Freiraum stand nun zur Anlage zusammenhängender Flächen für den Natur- und Artenschutz, der Biotopvernetzung sowie der von der Planung ebenfalls betroffenen

Landwirtschaft zur Verfügung. Damit wurde ein plangebietsinterner Ausgleich des Eingriffs und in direkter Nachbarschaft zum Verlust natur- und artenschutzrechtlich hochwertvoller Flächen möglich.

Das Motiv des Wassers, ein in der Rheinebene typisches Element, sollte den Standort weiter aufwerten und die geplanten Flächen für Freizeitnutzungen ergänzen. Als hochattraktive Freizeitnutzung für die künftigen Bewohner des Stadtteils wie auch die Bewohner der Gesamtstadt entwickelte die Stabsstelle der Stadt die Idee zu einem Naturbadeteich. Als ganzjährig attraktives Element zur Naherholung sollte ein Landschaftsteich entstehen.

Eine weitere Innovation bei der Entwicklung der US-Konversionsflächen zu einem neuen Stadtteil liegt in der Idee des Stadtbaumeisters, die Landesstrasse L 597 durch einen entsprechenden städtebaulichen Rahmen aus Nutzungen und Kubaturen sowie der Anordnung geschwindigkeitsreduzierender Kreisverkehre zu einer innerörtlichen Straße werden zu lassen und sie - vergleichbar einem Shared Space - künftig allein durch die Gestaltung zu einem zentralen Ort des Aufenthaltes und der Begegnung im neuen Stadtteil zu machen. Weitere, als Begegnungsräume gestaltete Freibereiche innerhalb der einzelnen Wohnquartiere sollen zur Aufenthaltsqualität und zur Identifikation der künftigen Bewohner mit ihrem Stadtteil beitragen.

Das Kasernenareal mit dem denkmalgeschützten Ensemble der ehemaligen Panzerkaserne als Herzstück und den hochwertigen Naturschutzflächen als Rahmen des neuen Stadtteils zu einem für die künftigen Bewohner wie für die Bevölkerung der Stadt erlebbaren und zugleich visionär-innovativen Ort der Begegnung und des Aufenthaltes, des Wohnens und des Arbeitens, der Erholung und der Freizeit zu machen ist Ziel der Stadt.

## Neuer Anlauf 2021

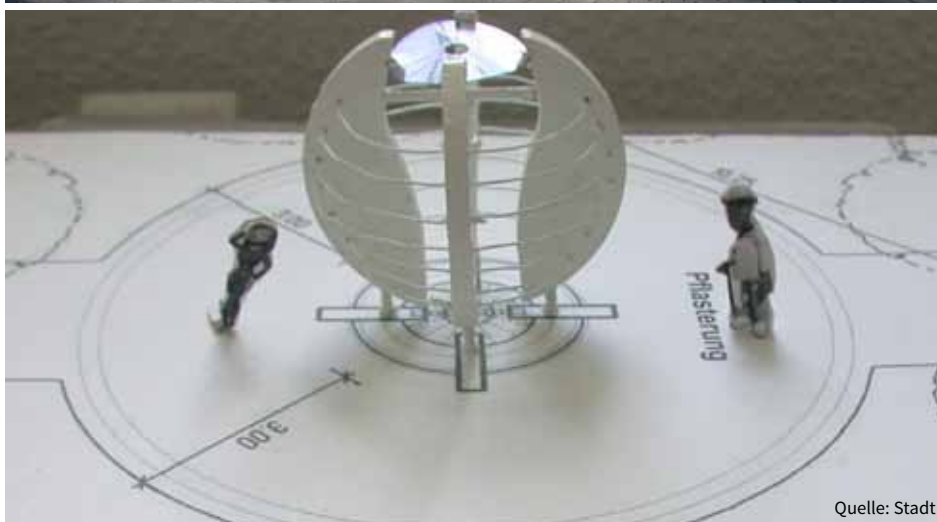
2021 nahmen Stadt, die Bundesimmobilienverwaltung und das Land Baden-Württemberg die Planungen neu auf. Ziel ist bis 2023 die Grundlagen für die Aufstellung eines Bebauungsplanes zu schaffen. Elemente der Überlegungen sind öffentliche Nutzungen, die Entwicklung eines Gewerbegebiets sowie die regenerative Erzeugung von Energie.



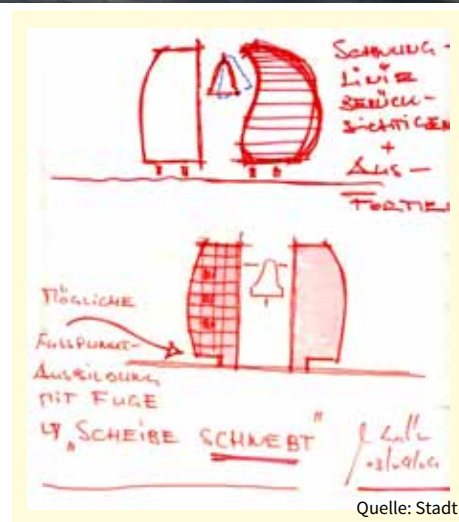
# Sonderprojekte: Glockenträger Friedhof



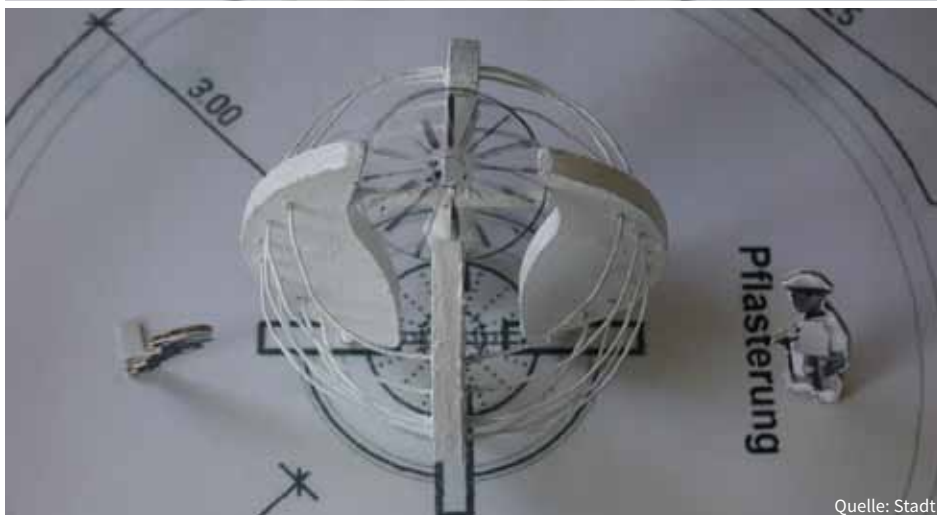
Quelle: Stadt



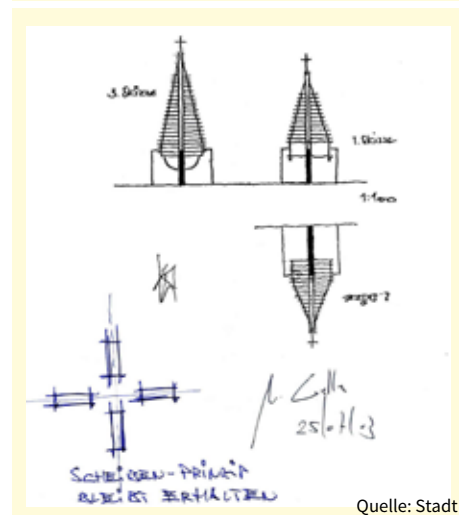
Quelle: Stadt



Quelle: Stadt



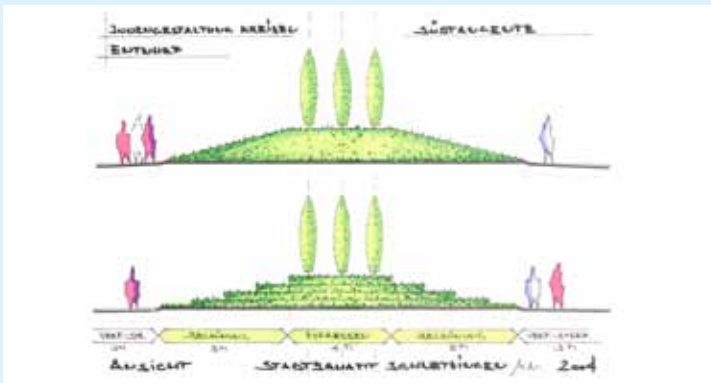
Quelle: Stadt



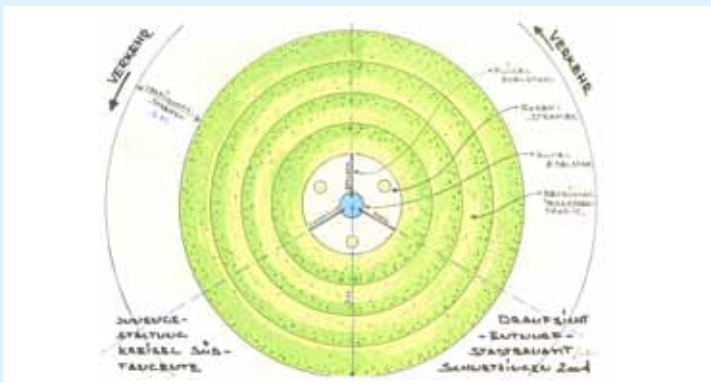
Quelle: Stadt



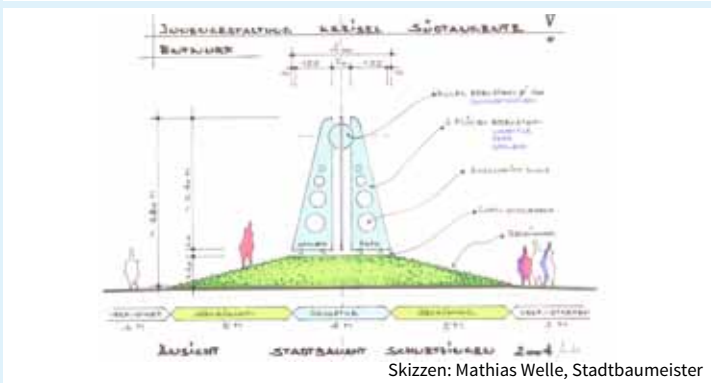
Quelle: Stadt



Quelle: Stadt



Quelle: Stadt



Skizzen: Mathias Welle, Stadtbaumeister



Quelle: Stadt






# Sonderprojekte: Kreisverkehrsplatz Südtangente

## Zypressen und Lavendel – aber wo bleibt der Flieder?

**Kreislauf-Beplantung stößt nicht überall auf Gegenliebe**

Die im Frühjahr fertig gestellte Kreisverkehrsfläche des Südtangente-Kreisverkehrsplatzes in Schwetzingen ist ein Beispiel für eine innovative Verkehrsplanung. Die im Frühjahr fertig gestellte Kreisverkehrsfläche des Südtangente-Kreisverkehrsplatzes in Schwetzingen ist ein Beispiel für eine innovative Verkehrsplanung.



Die Kreisverkehrsfläche des Südtangente-Kreisverkehrsplatzes in Schwetzingen ist ein Beispiel für eine innovative Verkehrsplanung. Die im Frühjahr fertig gestellte Kreisverkehrsfläche des Südtangente-Kreisverkehrsplatzes in Schwetzingen ist ein Beispiel für eine innovative Verkehrsplanung.

Schwetzingener Zeitung 23. November 2005



## Mehr Toleranz und Verständnis erwartet

**Stadtbaumeister Mathias Welle zur Kritik an der Beplantung des neuen Verkehrskreuzes**

Wie nicht anders zu erwarten rief unser Bericht „Zypressen und Lavendel – aber wo bleibt der Flieder?“ bei den Stadtbürgern auf wenig Gegenliebe. In unserem Artikel hatte der Schwetzinger Flottenmeister Claus Hürding an der gärtnerischen Gestaltung des neuen Verkehrskreuzes an der Südtangente/Südtangente-Oberwäldchen heftige Kritik geübt und sich dabei für mehr Flieder in der Stadt stark gemacht. Kritik, die Stadtbaumeister Mathias Welle als verantwortlicher Planer der neuen Anlage im Besonderen mit OB Bernd Kappenstein nicht unangenehm stehen lassen wollte.

„Was haben die Muscheln und die Kreisgestaltung Stadtungemein gemacht?“, fragt Mathias Welle in einer unserer Zeitung überaus treffend. Um gleich die Antwort nachzuweisen: „Die Muscheln ist im Zeichen der Aufklärung als gestalterische (evolutionäre) Element im historischen barocken Schlossgarten errichtet worden. Das war schon damals ein Zeichen der Willkür, ohne dass es den Bezug zur Heimat bis heute geübt hätte.“

Schwetzingen stehe als weltliche Kultur- und Festspielstadt anderen Kulturen immer aufgeschlossen gegenüber, so Welle. Genau dies sei wohl für alle Vertreter des Technischen Ausschusses symbolischer Grund gewesen, eine mediterrane leichte und frische Kreisgestaltung auszuwählen. Im Technischen Ausschuss sei ebenfalls eine Innengestaltung mit Fliederbüschen vorgestellt und beraten worden. Bei der Gegenüberstellung habe sich aber herausgestellt, dass doch einige handelte und tatsächlich überzeugende Gründe für die ausgewählte Lösung sprächen. Für die sich der Technische Ausschuss dann auch einstimmig entschieden hat.

So betrage beispielsweise die Hörszeit des Flieders nur zwei Wochen pro Jahr, während sich die Hörszeit des Lavendels auf zwei Mal vier Wochen beläuft. Nach der Hörszeit erscheine der Lavendel immer noch silber glänzend. Beim Flieder dagegen bleiben nur grüne Blätter beständig, was nur grüne Aufgedeckte während des Winters. Die Zypressen hingegen würden als immergrünes Element

Nach der Aufschüttung des Erdhügels wurde gestern am Verkehrsinsel Südtangente/Südtangente-Oberwäldchen mit der Anpflanzung der Zypressenreihen begonnen. Bild: Lin

die Lavendelreihen genutzbar bleiben. Gerade im Ortsbereich stehe die Leichtigkeit der Zypressen- Lavendel- Komposition im angesprochenen Gelände zu den teilweise schwer strukturierten Gebäuden des Umfeldes (Filmschaubau).

„Bei der Fertigstellung des Kreisverkehrs im Frühjahr 2005 war der Kreisumfang Beplantung leider so übertrieben, dass mehrere Verkehrsteilnehmer den Kreis direkt durchfahren haben und somit von Sicherheitsrisiken aufgewarnt wurde“, gibt Stadtbaumeister Welle zu bedenken. Mit der gewählten wachstumsarmen Beplantung werde dem Autofahrer jetzt automatisch ein Zeichen der Vorsicht gesetzt. Eine etwas eingesehrkte Überdurchschnittlichkeit bei den Autofahrern mehr Aufmerksamkeit und Hörszeit auch zu mehr Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer einschließlich Fußgänger.

„Von einem Fachmann, wo es der Flottenmeister Claus Hürding ist, darf man gegenüber einer demokratisch gefassten Entscheidung nicht gegenüber einem alternativen – ebenfalls vom Fachlichen erwarteten – Vorschlag mehr Toleranz und Verständnis erwarten“, betont der Stadtbaumeister an die Adresse des Kritikers gewandt. Schwetzingen gleichzeitig rein auf den Flieder zu reduzieren drücke zwar eine starke Heimatverbundenheit aus, würde aber nicht dem Charakter einer Stadt mit internationalen Beziehungen gerecht werden.

„Um so schöner, wenn die Kreisgestaltung für den Betrachter auch einen Bezug zu der nach traditioneller Partnerschaft mit Spielfeld herstellt und den verfahrensmäßig Autofahrer zumindest für einen kurzen Augenblick an die südländische Atmosphäre denken lässt“, ist sich Welle sicher, die richtige Gestaltung und Beplantung sei beim Verkehrskreuz getroffen zu haben.

Schwetzingener Zeitung 29. November 2005







# Sonderprojekte: Gurs Gedenkstätte Zeyherstraße Amtsgericht

## Einweihung jüdische Gedenkstätte Schloss – Zeyherstrasse

1. April 2006

Die Einrichtung der Gedenkstätte an dieser Stelle lag aus zwei Gründen nahe:

1.) Im Jahr 1978 wurde hier bereits ein jüdischer Gedenkstein aufgestellt.

2.) Dieser Teil des Schlosszirkels diente von 1901 bis 1933 als jüdischer Gebetsraum oder auch als Synagoge.

Das Gelände befindet sich im Besitz des Landes und liegt auch innerhalb des zukünftigen Welterbegebietes, sodass mehrere Interessenslagen berücksichtigt werden mussten.

In einem Abstimmungsgespräch mit dem Leitenden Baudirektor Herrn Kendel, Herrn Baudirektor Thoma, Herrn Regierungsdirektor Falz und Herrn Oberbaurat Proske als Vertreter des Landes herrschte schnell Einigkeit darüber, dass nicht nur der Bereich vor der ehemaligen Synagoge, sondern der gesamte Bereich vor dem Schloss und Amtsgericht mit in die Umgestaltung einbezogen werden sollte.

Weiterhin wurde angedacht die beiden bereits abgestorbenen Bäume zu fällen, natürlich unter der Prämisse neue Bäume zu pflanzen. Weiterhin sollten hochwertige Materialien wie Sandstein und immergrüne Bepflanzungen zur Anwendung kommen.

Da gestalterische Lösungen immer eine gewachsene Struktur verändern, erfordert das Entwerfen neuer Strukturen einerseits eine klare Haltung, andererseits aber auch Respekt vor dem bereits Vorhandenen.

Mit diesen Gedanken als Leitfaden skizzierte ich dann einen Entwurf mit diversen Varianten, der aber immer die gleichen Grundelemente aufzeigte.

### Grundelemente des Entwurfs:

- Integration des Weges zur ehemaligen Synagoge
- Aufweitung dieses Weges als kleiner Platz in Kreisform zur Aufnahme der 2 Gedenksteine
- Vertikale Betonung dieses Platzes durch 4 Lindenbäume die ein Quadrat bilden
- Säumung des Weges und der Gedenkstätte durch eine immergrüne Bepflanzung in Form von Eiben
- Betonung des Zugangsweges zum Amtsgericht
- Verwendung von Sandsteinplatten als hochwertigem Bodenbelag

### Formensprache des Entwurfs:

- Die Verwendung verschiedener Kreisformen lag nahe denn auch im Barock waren Kreise und Rundungen immer die gestalterischen Hauptelemente.
- Der Kreis steht für den immer wieder beginnenden Anfang nach dem Ende und symbolisiert Ewigkeit und Harmonie.
- Die vor uns liegende äußere Fassade des Gebetsraumes inklusive der Eingangstür ist ebenfalls stark von Halbkreisen geprägt und vertikal gegliedert. In der nun vor uns neu gestalteten horizontalen Ebene spiegelt sich diese Formensprache wie selbstverständlich wieder.
- Achsial auf dem Eingangsweg zur Synagoge gelegen, formt der Sandsteinkreis die eigentliche Gedenkstätte mit den beiden Steinen, die wiederum von den immergrünen Eiben wie schützend umschlossen und betont wird.

- Die vier im Quadrat – gleichsam den Kreis umschließend – stehenden Lindenbäume weisen schon durch ihre Vertikalität aus der Entfernung auf die Gedenkstätte hin.

- Die Aufweitung vor dem Amtsgericht, ebenfalls achsial und kreisförmig neu angelegt fügt sich harmonisch in die gesamte Komposition ein steigert nochmals die Wertigkeit der Gesamtanlage.

Der hier realisierte Entwurf wurde auch eindeutig von den bereits genannten Vertretern des Landes ausgewählt und anschließend in einem beispielhaften guten „Teamwork“ zwischen allen beteiligten Stellen der Stadt und des Landes in sehr kurzer Zeit realisiert.

Mathias Welle  
Stadtbaumeister  
Schwetzingen 01. April 2006



Sockelgestaltung: Mathias Welle, Stadtbaumeister

Quelle: Stadt



Vorher

Quelle: Stadt



Nachher

Quelle: Stadt



Quelle: Stadt



Quelle: Stadt



Quelle: Stadt



Quelle: Stadt



# Sonderprojekte: Kriegerdenkmal Friedhof – Neugestaltung

Bei diesem Denkmal handelt es sich explizit nicht um ein „Kriegsdenkmal“ sondern um ein „Kriegerdenkmal“. Schon in dieser terminologischen Unterscheidung wird deutlich, dass es sich nicht darum dreht, Krieg zu verherrlichen, sondern darum, gefallene Soldaten zu ehren und in diesem Sinne ist es ausschließlich als Mahnmal gegen den Krieg und dessen schreckliche Folgen zu interpretieren.

Das Monument zum Gedenken an die Toten wurde vom Schwetzingener Bildhauer Georg Haßler entworfen und ausgeführt. Eine Rundsäule, stark verziert und mit Ornamenten geschmückt, stehend auf einem quadratischen Sockelgesims symbolisiert sehr vertikal gegen den Himmel gerichtet, die Mahnung mit insgesamt 47 Namen getöteter Soldaten gegen Krieg und dessen tödliche Folgen.



Quelle: Stadt

Kreis, laden ein etwas empor zu steigen und näher an das Denkmal heranzutreten. Nach der dritten Stufe ergibt sich eine kleine „Ehrungsfläche“, die es erlaubt mit Kranz oder Blumen der Toten zu gedenken.

- Der mit Rasen versehene, im Kreis laufende, Erdhügel verbindet das Denkmal optisch fest mit dem irdischen, hebt es aber gleichsam symbolisch empor und verleiht ihm angemessene Würde. Der grüne Rasen steht für das Leben und die Kraft der Menschen auch in schwierigen Leidenszeiten die Hoffnung nicht aufzugeben.
- Das Zusammenspiel von runder Kreisform, stufenartiger Öffnung hin zum Denkmal und die Verbindung der gelblichen Sandsteinfarbe mit dem grünen Rasen und der Vertikalität der Rundsäule strahlt insgesamt die notwendige Anziehungskraft und Ruhe aus um kurz innezuhalten und zu gedenken ... mit der ewigen Frage nach dem „warum“ .....

## Sanierung

So fein das Material auch ist, so gut es sich für diese präzise Arbeit auch geeignet hat, so unbeständig ist es auch gegen Witterungseinflüsse. Der sehr schlechte Zustand des Denkmals veranlasste auch den Stadtbaumeister im Jahr 2004 dem Oberbürgermeister die Sanierung des Denkmals vorzuschlagen. Die letzte Sanierung geht auf den Anfang der 80er Jahre zurück. Damals waren allerdings die Sanierungsmethoden noch nicht sehr ausgereift, deshalb entstanden in den letzten 25 Jahre erhebliche, teils sogar dramatische neue Schäden.

Bei der heutigen Sanierung wurde das Denkmal zunächst gründlich gereinigt, fehlende Stellen wurden ersetzt, substanzgefährdende Schäden wurden beseitigt und alle Teile wurden konservierend behandelt. Die Sanierung erfolgte durch mehrfaches Überarbeiten mit organischen und mineralischen Materialien. Abschließend wurden die Oberflächen mit einer speziellen Imprägnierung gegen das Eindringen von Wasser in den Stein versehen. Somit ist das Denkmal für die nächsten Jahrzehnte gut gewappnet.

Ziel des Entwurfes von Stadtbaumeister Welle war es, mit der Neugestaltung dem Denkmal die ihm ursprünglich angedachte Symbolkraft zumindest teilweise wiederzugeben. Daher beschränkt sich der Entwurf auf wenige aber wesentliche Elemente:

- Der runde Sandstein – Palisadenkreis harmonisiert mit der runden Form des Denkmals und erlaubt das Umschreiten desselben und das Studium der Ornamentik und der Namen der Toten.
- Drei Sandstein-Stufen öffnen diesen

.... dabei mag es ein kleiner Trost sein, dass schon damals 1870/71 deutsche und französische Soldaten gleichzeitig auf dem Schwetzingener Friedhof nebeneinander beerdigt wurden

Mathias Welle  
Stadtbaumeister  
Schwetzingen 26.10.2006

**„Inspektionsreise“ des Technischen Ausschusses**  
Begleitung auf dem Hauptfriedhof führte zu neuen Wasserstellen, Kriegerdenkmal und Zepher-Grab – Auch „Kleine Planken“ im Thema

Von Hans-Joachim Glöckner

Schwetzingen. In der Sperrstunde ist damit mal in Bewegung. Und damit die in der Woche der Stadtverwaltung konzipierte Sanierungsmaßnahme auch zu den gewählten Theorie praxis wird, machte sich an diesem Tag der Technische Ausschuss der Stadt unter Führung von Oberbürgermeister Uwe Kappmann und Stadtbaumeister Mathias Welle zu einer Begleitung auf.

Die Inspektionsreise startete die Hauptfriedhof, auf dem schon über zwei Jahre in verschiedenen Bereichen von rund 2000 Grabsteinen restauriert werden soll. Die Kriegerdenkmal oberhalb der Erde eingegraben, führen restaurierte Gräber von Oberbürgermeister Michael Zepher in August

schon gewonnen wurde. Der künstlerische Wert, den die Stadt in seinem letzten Willen setzen wollte, hat sich als wertvoll erwiesen. Das alte Denkmal, das die Stadt in der Vergangenheit erhalten hat, ist die Bestätigung der heutigen Sanierungsarbeiten.

„Wir müssen in die Zukunft blicken“, sagte Kappmann nach der Inspektionsreise. „Wir müssen in die Zukunft blicken“, sagte Kappmann nach der Inspektionsreise. „Wir müssen in die Zukunft blicken“, sagte Kappmann nach der Inspektionsreise.

**Viele Eindrücke**  
gesammelt

Wieder ging's um die rund 4000 Grabsteine ausgetragenen Bestattungen des von Mathias Welle geleiteten Sanierungsprojekts. Die geliebten Reliquien, die nach

man diesen Zustand auf keinen Fall erlauben will. Bestehen schon der alte Friedhof, werden neue Wasserstellen, nicht nur neue Wasserstellen, sondern auch die alten die gleiche Dimension der Wasserstellen kann nur der Sanierungsarbeiten sein.

„Wir müssen in die Zukunft blicken“, sagte Kappmann nach der Inspektionsreise. „Wir müssen in die Zukunft blicken“, sagte Kappmann nach der Inspektionsreise.

konkret nach dem Abschluss seiner Begleitung durch die Rathaus zu einer abschließenden Sitzung auf dem Hauptfriedhof. Die Sitzung am Sonntag wurde von Oberbürgermeister Uwe Kappmann moderiert. Die Sitzung wurde von Oberbürgermeister Uwe Kappmann moderiert. Die Sitzung wurde von Oberbürgermeister Uwe Kappmann moderiert.



Rathausplatz (Vision)

Quelle: Visualisierung Tobias Mann



Vorher

Foto: Tobias Mann



Friedrichstraße (Vision)

Quelle: Visualisierung Tobias Mann



Vorher

Foto: Tobias Mann



Rathausplatz (Vision)

Quelle: Visualisierung Tobias Mann



Vorher

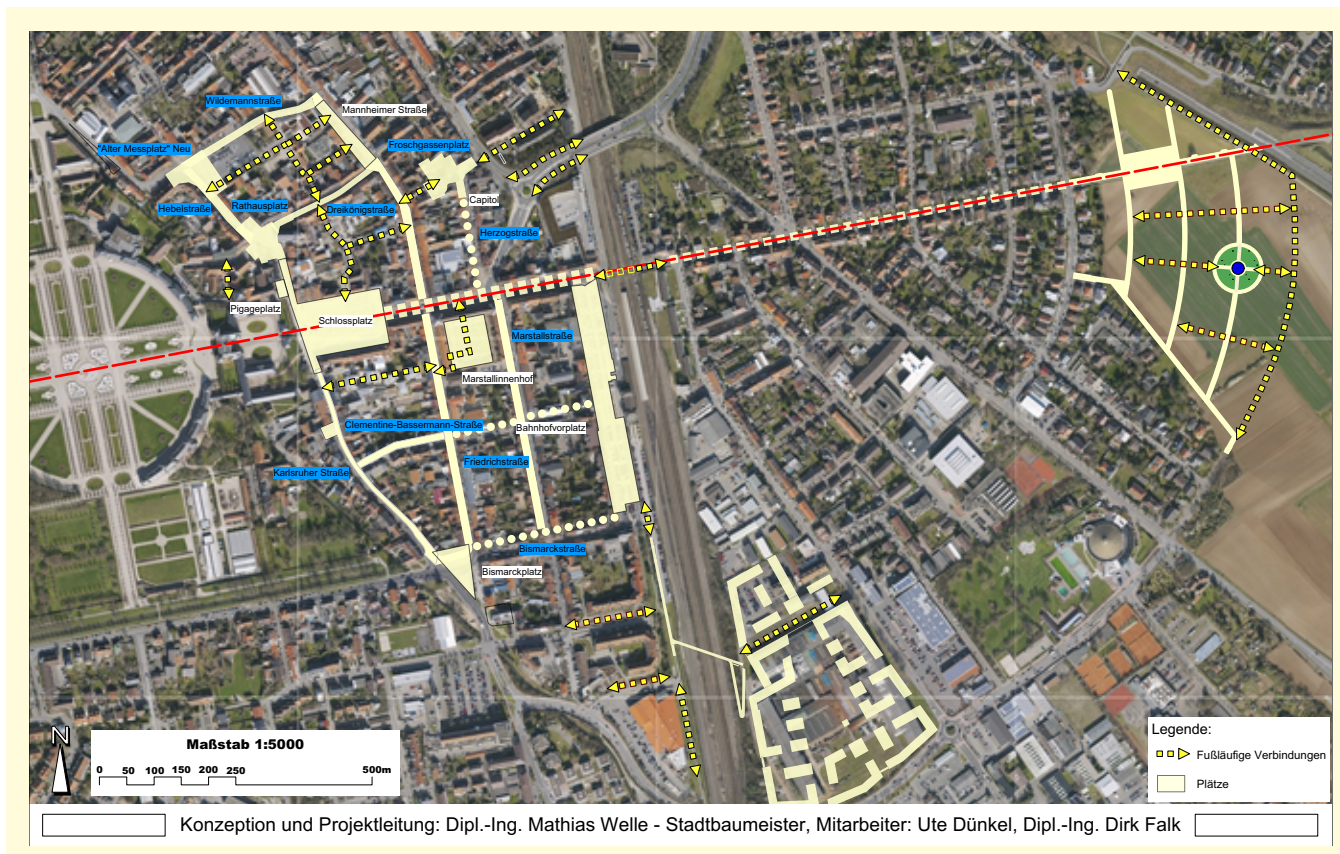
Quelle: Stadt



Capitolplatz (Vision)

Quelle: Visualisierung Architekturbüro Träger/Stadt

# Ausblick – Vision Erweiterung Oststadt



# Ausblick - Vision Platzfolge







