

Wolfgang G. Nestler

Waggonfabrik wird Wohnquartier

Rohrbach ist ein seit über 1250 Jahren verbrieft, historisch gewachsener Ort und heute Stadtteil im Süden Heidelbergs. Seit dem 30-jährigen Krieg mehrfach bis an die Grenzen seiner Existenz verwüstet hat der ursprünglich durch Landwirtschaft und Weinbau dörflich geprägte Ortsteil, Anfang des 20. Jahrhunderts, unterbrochen durch zwei Weltkriege, eine dynamische Entwicklung durchlaufen. Diese hat nicht zuletzt zusammen mit Heidelberg zu einem starken Einwohner- und Arbeitsplatzzuwachs geführt, der heute noch anhält. Heidelberg hat einen dementsprechend großen Bedarf an Wohnraum. Dem Grundsatz Innen- vor Außenentwicklung und dem sparsamen Umgang mit der Ressource Boden folgend, versucht die Stadt durch die Konversion frei werdender Flächen zu entsprechen. Noch bevor die großen Chancen durch den Abzug der Amerikaner abzusehen waren, bot sich eine erste große Möglichkeit mit der Wiedernutzung des ehemaligen Industriegeländes der Waggonfabrik Heinrich Fuchs.

Die Konsequenzen des raschen Wachstums sind in Rohrbach an der unterschiedlichen Siedlungsstruktur und in der Dominanz des Straßenverkehrs zu erkennen. Entstanden westlich der Römerstraße und entlang der Heinrich-Fuchs-Straße (bis 1927 Kirchheimer Straße) gründerzeitliche Wohnhäuser, die in den 50er und 60er Jahren durch einzelne Neubauten ergänzt wurden, so erstellte man anschließend im südlich angrenzenden Gebiet Hasenleiser höhere Geschossbauten, Reihenhäuser und Villen. Weiter westlich in Richtung Kirchheim an der Bahnstrecke Heidelberg-Karlsruhe gelegen, lag das über 10 ha große, zusammenhängende Gebiet der ehemaligen Waggonfabrik Heinrich Fuchs. Jahrzehnte war dieses Gebiet eine unzugängliche, nur teilweise genutzte Industriebrache. Zur Jahrtausendwende begann Heidelberg dort die Urbanisierung mit seiner bis dato größten innerstädtischen Entwicklungsmaßnahme. Zusammen mit einem einzigen Bauträger entstand ein abwechslungsreicher Stadtteil mit einerseits besonders hochwertigem Wohnraum, Wohnraum für Ältere und ebenso gezielt gefördertem Wohneigentum für junge Familien mit Kindern. Mit dem Quartier am Turm wurde auf dem Gelände der Waggonfabrik durch teilweisen Erhalt der Fassaden einiger alter Hallen ein attraktiver Stadtteil mit einer ganz eigenen Architektur geschaffen.

Von der Waggonfabrik zur Industriebrache

So groß die wirtschaftliche Bedeutung der Fuchs Waggonfabrik¹ für den Heidelberger Ortsteil Rohrbach auch war, so wenig wurde ihr bei historischen Betrachtungen bisher Aufmerksamkeit geschenkt. Für den Gründer des Rohrbacher Heimatmuseums und dessen langjähriger Leiter K. H. Frauenfeld gab es außer der Großdeutschland-Kaserne noch 1981 (zur 1225-Jahrfeier) westlich der Römerstraße kaum Berichtenswertes.² Das Potenzial des Fabrikgeländes erfuhr erst Ende des 20. Jahrhunderts mehr kommunale Beachtung, indem die Stadt Heidelberg einen städte-

baulichen Rahmenvertrag mit dem damaligen Grundstückseigentümer Hochtief Projektentwicklung schloss.³

Der Ausgangspunkt für die Entwicklungsmöglichkeiten liegt in der Ansiedlung der Heinrich Fuchs Waggonfabrik: Nach dem Bau der Eisenbahnlinie Heidelberg-Mannheim (1840) betrieb Johann Schäfer ab 1844 in der damals noch unbebauten Weststadt eine Werkstatt für Eisenbahnzubehör und Waggonen. Heinrich Fuchs übernahm sie 1862 und gründete damit seine Waggonfabrik in der Nähe des damals noch am Rand der Altstadt im Osten Bergheims gelegenen Heidelberger Bahnhofs.



Die Fuchs Waggonfabrik in Rohrbach zeigte sich in ihrer ersten Blütezeit um 1910 gerne mit dem Heidelberger Schloss, das aus dieser Perspektive eigentlich nicht zu sehen ist. (Quelle: Repro E+K, Wolfgang G. Nestler, Heimatmuseum Rohrbach)

Heinrich Fuchs verstand es von Anbeginn, wegweisende Techniker, Konstrukteure und Designer in seinem Werk wirken zu lassen. Deren Entwicklungen sind noch heute, Jahrzehnte nach Aufgabe der Fabrik, weltweit im Bahnbetrieb. Schon im ersten Geschäftsjahr beteiligte Fuchs sich in bedeutendem Umfang an der Lieferung der Abteilwagen dritter Klasse sowie Gepäck- und Postgepäckwagen für die Badische Staatsbahn.⁴ Der prosperierende Betrieb vergrößerte sich ständig und mit dem Aufkommen von Schließungsplänen des Kopfbahnhofes und Neubauplänen eines Güter- und Personenbahnhofs weiter westlich, suchte die Familie Fuchs für ihre Fabrik einen neuen Standort mit Anschluss an das öffentliche Bahnnetz. Einen weiteren Grund für eine Verlegung sah man schon damals in der latenten Industrie-feindlichkeit der Stadt Heidelberg. Mit der Ausdehnung der Wohnquartiere nach Bergheim und in die Weststadt wurden zunehmend Betriebe, die teilweise schon zuvor aus der Altstadt gedrängt worden waren, weiter verdrängt, um der bevorzugten Wohnbebauung Platz zu machen.

In Richtung Süden, zwischen Rohrbach und Kirchheim, direkt an der Bahnlinie von Heidelberg nach Mannheim fand Heinrich Fuchs ein passendes Grundstück mit Erweiterungsmöglichkeiten und Bahnanschluss. Das fortschrittliche Unternehmen entwickelte sich schnell weiter und erreichte in den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts die Ausdehnung auf das heute gegebene Areal. Schon mit Abschluss der Verlegung nach Rohrbach (1902) war das neue Werk gut ausgelastet. Man baute u.a. Gepäckwagen für Württemberg und, teilweise bis in den Ersten Weltkrieg hinein, große Serien von Reisezugwagen für Baden. Die Entwicklungen zu den zweiaxigen Personenwagen für die Großherzoglich Badische Staatseisenbahn, von denen die letzte Serie 1915 aus den Fuchswerken kam, waren wegweisende Konstruktionen. Aufgrund ihres großzügigen Raumgefühls wurden sie von den Passagieren gerne angenommen. Sie sind das Vorbild aller heute üblichen Durchgangswagen.

Die wirtschaftliche Depression nach dem Ersten Weltkrieg setzte dem Unternehmen sehr zu. Die wenigen Spezialaufträge konnten die unsichere Auftragslage durch Staatsbahnaufträge, die bis dahin etwa 90 % des gesamten Lieferprogramms ausgemacht hatten, nicht ausgleichen. Ein besonderer Auftrag war 1935 der Bau eines Aussichtstriebwagens, des „Gläsernen Zugs“ dessen Konstruktion eine weitere Meisterleistung der Heidelberger Entwickler war.⁵ Trotzdem ließ sich das Vergleichsverfahren nicht ohne größere Verluste für die Gläubiger abwickeln. Dagegen vergrößerten sich die Schulden infolge der fast völligen Stilllegung des Betriebes und der Nichtgewährung eines fest zugesagten Kredites. Viele Mitarbeiter mussten entlassen werden. Allein die Übernahme durch die Dillinger Hütte und der Bau von Panzerteilen im Auftrag der Stahlwerke Völklingen (nach 1936) bewahrten die Waggonfabrik vor der Schließung. Die Fertigung von Baumaschinen wie Radlader, sogenannte „Autoschaufler“ (1939) waren weitere Versuche, das Werk sinnvoll auszulasten. Mit Kriegsende 1945 begann eine kurze Blüte mit der Instandsetzung der vielen beschädigten Eisenbahnwaggons.

Die Fabrik hat den Zweiten Weltkrieg und die Zeit der Besatzung ohne schwerwiegende Schäden überstanden, und schon 1948 zählte das Unternehmen 1500 Beschäftigte. Am ersten Güterwagen-Neubauprogramm der Reichsbahn nach dem Krieg war Fuchs in nennenswertem Umfang beteiligt. Anlässlich des 50-jährigen Firmenjubiläums als Aktiengesellschaft konnte man im Jahre 1949 wieder an viele ausländische Geschäftsverbindungen anknüpfen. Anfang der fünfziger Jahre wurden noch Großaufträge für Indien (vierachsige Reisezugwagen) und für die Türkei (Reisezugwagen, Kesselwagen) ausgeführt, bevor die zunehmende internationale Konkurrenz die Firma unter Druck setzte.

Nach 1953 versuchte Fuchs erneut, sich mit dem Bau von Baumaschinen ein weiteres Standbein aufzubauen. Jedoch beschloss 1957 der Eigentümer Dillinger Hütte – im ehemals französischen Saarland benötigte man Devisen – das Werk endgültig zu schließen und an die International Harvester Company (ICH) zu verkaufen. Ab 1959 von Harvester zur Land- und Baumaschinenfertigung genutzt, folgte 1983 die Dresser Europe S.A., von der 1986 Case-New Holland (CNH) den Landmaschinenbau und ein Teil des Areals übernahm Dieser zur Fiat Group gehörende Hersteller von Land- und Baumaschinen betreibt heute noch auf 32.000 m² des Areals im Westen der ehemaligen Waggonfabrik ein Lager. Etwa 100 Menschen arbeiten dort

in einem Ersatzteildepot mit rund 200.000 Teilen. Von 1989 bis 1995 produzierte auf dem größeren, östlichen Teil der japanische Baumaschinenkonzern Furukawa Baumaschinen und Baufahrzeuge. Auf einem Teil im Nordosten des Gesamtareals hatte dieser Konzern dort noch bis 2004 seinen Vertrieb und sein europäisches Auslieferungs- und Wartungszentrum.



Der Lageplan mit der Fuchs Waggonfabrik in ihrem größten Ausbau von 1952 diente 1956 bei der Inventur zur Erfassung aller Sachwerte für den Verkauf. (Repro Wolfgang G. Nestler, Stadtarchiv Heidelberg)

Legende zum Lageplan

- | | | |
|--|--|--|
| 1.) Bürogebäude (alter Teil) | 35.) Maschinen- und Handschmiede-Halle | 90.) Halle für Schablonebau |
| 2.) Bürogebäude Erweiterung | 36.) — | 91.) Waschraum und Meisterbüro |
| 3.) Pförnerhaus | 37.) Reserve-Kesselhaus | 92.) Halle für Brennerei und Schweißerei |
| 4.) Lagergebäude | 38.) Schlosserei-Halle | 93.) Anbauhalle für Eisenlager |
| 5.) Kraftwagenhalle | 39.) Halle für Holzfränk-Anlage | 94.) Wasch-u. Garderoberraum |
| 6.) Kesselhaus | 40.) Lokomotiv-Schuppen | 95., 96., 97., 98., 99., 100.) Fahrradschuppen |
| 7.) Badhaus | 41.) Härterei | 101.) Baracke für Aufenthaltsraum |
| 8.) Lagerhalle | 42.) Kohlenschuppen | 111.) Wohnhaus |
| 9.) Fahrradschuppen | 43.) Ventilatorenraum | 112.) Wohnhaus |
| 10.) Fahrradschuppen | 44.) Schuppen für Eisenschere | 113.) Hobelmaschinen-Halle |
| 11.) Schreinerei | 45.) Lagerhalle | 114.) Abortanlage |
| 12.) Betriebsbüro-Gebäude | 46.) Unterkunftshalle | 115.) Holzrockenhalde |
| 13.) Lagerhalle | 47.) freistehender Schornstein | 116.) Transformatorstation |
| 14.) — | 61.) Montage-Hallen 1 und 2 | 117.) Holzlagerschuppen |
| 15.) Glaslager und Holzrocknerlei | 62.) — | 118.) Holzlagerschuppen |
| 16.) Abortanlage | 63.) — | 119.) Überdachung |
| 17.) Betriebsbüro- u. Lagergebäude | 64.) Lagerhalle | 120.) Holzlagerhalle |
| 18.) Fahrradschuppen | 65.) Abortgebäude | 121.) Holzlagerschuppen |
| 19.) Fahrradschuppen | 66.) Feuerföschgerätehaus | 122.) Holzrocknerlei-Gebäude |
| 20.) Furnier-Lagerhalle | 67.) Aufenthaltsgebäude | 123.) Kesselhaus |
| 21.) Lagerschuppen | 68.) Neubau-Spritzkabine | 124.) Späthebunker |
| 22.) Lagerhalle | 69.) Freistrahlg-Gebläse-Halle | 125.) Schornstein |
| 23.) Werkzeuglager | 70.) — | 126.) Holzlager-Schuppen |
| 24.) — | 71.) Halle 11 | 127.) Sägewerks-Halle |
| 25.) Montagehalle | 72.) — | 128.) Anbau mit Büro |
| 26.) Kraftwagenhalle | 73.) Wasserpumpwerk (Überdachung) | 129.) Holzlagerschuppen |
| 27.) Unterbaumontagehalle | 74.) Wasserurm | 130.) Holzlagerschuppen |
| 28.) Hofüberdachung | 75.) Garage | 131.) Lagerhalle |
| 29.) Abortanlage | 81.) Abortanlage | 132.) Kraftwagenhalle |
| 30.) Maschinenhalle | 82.) Fahrradschuppen | 133.) neue Trafostation |
| 31.) Zwischenraum-Überdachung | 83.) Bierabfüllraum | 134.) Gleisanlage - Normalspur 6.000 m |
| 32.) Halle für Schlosserei | 84.) Kantinengebäude | 135.) Gleisanlage - Weichen 18 Stück |
| 33.) Maschinen- und Kesselhalle | 85.) Küchengebäude | 136.) Gleisanlage - Schmalspur etwa 1.000 m |
| 34.) Durchgangshalle und Materiallager | 86.) Wurstküche | 137.) elektr. Schiebetor und Geländer |
| | 87.) Halle 6 | 138.) Drahtzaun |
| | 88.) Anbau | |
| | 89.) Halle für Hand-Schlosserei | |

Von der Industriebrache zum Wohnquartier

Mit dem zunehmenden Rückzug der Produktionsstätten entstand auf dem Gelände der ehemaligen Fuchs Waggonfabrik eine immer größer werdende Industriebrache. In diesem, zum Teil fast ein halbes Jahrhundert nicht genutzten Areal sah die Stadt Heidelberg auf rund 100.000 m² eine wertvolle innerstädtische Fläche für eine großzügige städtebauliche Wohnbaulösung.⁶

In einem Planungsworkshop wurden 1996 die Potenziale des Geländes untersucht. Auf dem bisher der Öffentlichkeit vorenthaltenen Gelände sollte ein Stadtquartier mit lebendiger Mischung aus Wohn-, Gewerbe-, Freizeit- und Freiraumnutzung geschaffen werden. Das Areal sollte für Rohrbach stadtteilschonend und umweltfreundlich erschlossen, die vorhandenen Straßen, Wegeverbindungen und Grünzüge aufgegriffen und fortgeführt und die Wohnbereiche weitgehend vom Autoverkehr freigehalten werden. Ein besonders wichtiger Entschluss war es, die besondere Identität des Ortes durch die teilweise Erhaltung und Integration einzelner Fabrikbauten und die Wahrung der strukturellen Besonderheiten des Fabrikgeländes zu erhalten.



Noch vor dem Abbruch der meisten Gebäude im Jahr 2001 sah es auf dem Gelände so aus, wie es im Februar 1958 zur Werterfassung im Rahmen eines Gutachtens fotografiert wurde. (Foto: Hans Speck, Repro Wolfgang G. Nestler, Stadtarchiv Heidelberg)

Das Architektenbüro Jourdan & Müller erarbeitete einen städtebaulichen Entwurf als Vorstufe zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan. Um ein breites Ideenspektrum zu erhalten, wurde ein kooperatives Gutachterverfahren mit sieben Architekturbüros durchgeführt, deren Ergebnisse die Grundlage zum Masterplanverfahren bildeten. Der Entwurf zeigte, neben verschiedenen Realisierungsmöglichkeiten der Bebauung, welche historischen Gebäudeteile erhalten werden können. Auch gibt er den Hinweis, die Bebauung so anzuordnen, dass auf der Gesamtfläche kleinere Baufelder entstehen, die durch jeweils spezifische Materialien und Leitfarben einen eigenen Charakter erhalten. Der Bebauungsplan sieht Baufelder unterschiedlicher Wohnbaudichte vor und als Puffer zum bestehenden Umfeld eingeschränkte Gewerbe- und Mischgebiete.⁷

Maßnahmen zu einem gesunden Klima in der Stadt zeigen, wie die vorliegende Situation einer weitgehend versiegelten Fläche zu verbessern ist, indem eine gute Durchlüftung der neuen Bebauung wie auch der angrenzenden Wohngebiete gewährleistet wird. Dazu sind die Erschließungsstraßen und Gebäude an der Strömungsrichtung der lokalen Winde zu orientieren. Vor allem nachts fließen die fall-

windartigen Hangwinde des Odenwaldes aus Osten (Kühler Grund) und belüften das gesamte Gebiet vom Ortskern Rohrbachs durch das neue Quartier über Kirchheim hinweg bis in die Rheinebene. Vorausgesetzt die Durchlässigkeit in Ost-West Richtung bleibt gegeben.

Da die Stadt die Fläche nicht selbst entwickelt hat, sicherte sie sich im November 2001 mit einem städtebaulichen Vertrag beim Käufer des Areals (Hochtief-Projektentwicklung) die Durchsetzung ihrer Anliegen. Festgehalten wurde die Erhaltung der von Jourdan & Müller gekennzeichneten Fassadenelemente, des historischen Wasserturms und der Direktionsvilla Fuchs einschließlich eines dazugehörenden Anbaus im markanten Bauhaus-Stil sowie deren Integration in die Neubebauung, um den eigenständigen Charakter des Gebiets sicherzustellen. Ein weiteres Interesse der Stadt wurde mit der Verpflichtung des Käufers zur Herstellung und Vermietung von zunächst etwa 3500 m² Wohnfläche für den sozialen Wohnungsbau innerhalb des Neubaugebiets erfüllt. Dieses Vorgehen ist Teil des Versuchs der Stadt, trotz zunehmendem Rückzug von Bund und Land aus dem geförderten Wohnungsbau, ausreichend Wohnraum für bedürftige Personen bereitzustellen. Seit Mitte 2005 gibt es das sogenannte Baulandmanagement, mit dem in neu zu entwickelnden Gebieten 20 % der neu hinzugekommenen Wohnfläche als gebundener Wohnraum erstellt werden. Dies ist als Gegenleistung für die Wertsteigerung anzusehen, die das Gebiet durch die Konversion erhält. Neben der allgemeinen Erschließung des Areals verpflichtete sich der Projektentwickler darüber hinaus auch zur Errichtung einer Kindertagesstätte.

Nach der Erschließung mit Straßen und öffentlichem Grün durch Hochtief erwarb das Heidelberger Immobilienunternehmen Epple und Kalkmann (heute Epple Holding) ab Juni 2001 die ersten neun Baufelder zur Errichtung von 586 Wohn- und 14 Büroeinheiten. Jetzt bekam das Areal auch seinen Namen „Quartier am Turm“ nach dem am westlichen Rand stehenden und unter Bestandschutz stehenden Wasserturm der Waggonfabrik.

Dem Konzept des Bauträgers und seiner Architekten entsprechend sollten die Straßen in der neu erschlossenen Industriebrache die Namen praktizierender Akteure der klassischen Musik tragen, wie Gideon Kremer, Wilhelm Furtwängler und ähnliche. Es sollte nicht allein durch die Integration historischer Fabrikfassaden, Sheddach-Silhouetten der Neubauten und neuen Klinkermauern, sondern auch durch den Einfluss musikalischer Werke von Verdi, Mozart, Händel etc. auf die Architektur im Quartier am Turm ein einzigartiger neuer Lebensraum entstehen. Es kam anders. Das Ergebnis verbindet heute alle architektonischen Überlegungen mit den technikhistorischen Gedanken.

Nachdem der erste „Spatenstich“ im Oktober 2001, mit dem normalerweise Bauprojekte feierlich beginnen, bei dem neuen Baugebiet Fuchs Waggonfabrik ein „Abbruch-Event“ war, gab es erst im März 2003 eine Grundsteinlegung, bei der die damalige Oberbürgermeisterin Beate Weber feststellte:

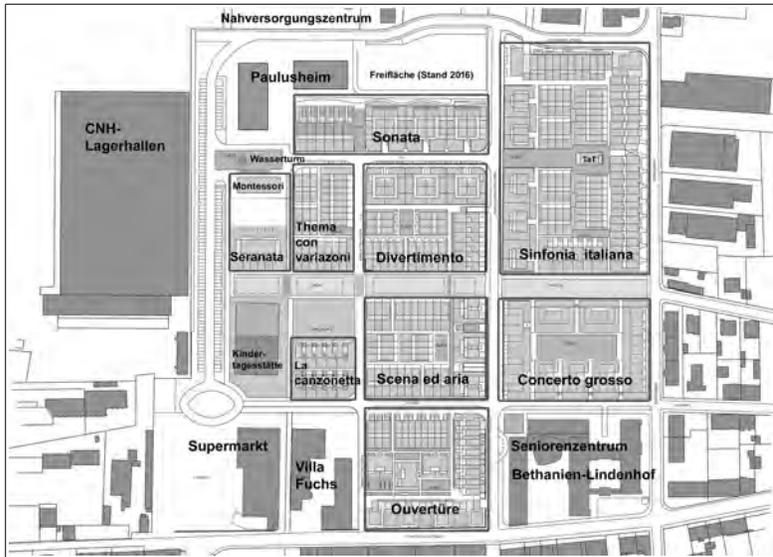
„Das ist kein 08/15-Baugebiet, das ist ein Stück Heidelberger Geschichte. Wir haben darauf bestanden, dass das Quartier ein Stück von seinem Charakter bewahrt. Wenn Mauern und Giebel zu sehen sind, bekommt man eine Ahnung davon, was sich da abgespielt hat.“

Deshalb wurde bei der Namensgebung der Straßen ein deutlicher Bezug zur Waggonfabrik gewünscht. Der Gemeinderat hatte bereits im Dezember 2002 beschlossen, bei den Straßennamen die industrielle Technikgeschichte des Baugebiets in den Vordergrund zu stellen. Namensgeber für die neuen Erschließungsstraßen im Gebiet des Bebauungsplans Quartier am Turm in Rohrbach wurden deshalb bedeutende Techniker, Erfinder und Ingenieure wie Franz Kruckenberg, Georg Mechtersheimer, Felix Wankel, Konrad Zuse, Rudolf Hell und Freiherr Karl von Drais. Die Heinrich-Fuchs-Straße, früher Kirchheimer Straße, erhielt bereits 1927 mit der Eingemeindung Rohrbachs nach Heidelberg ihren jetzigen Namen, und die anderen schon bestehenden Straßen wie Lindenweg und Helaweg behielten auch nach ihrer Verlängerung über die Fabrikstraße nach Westen im Quartier ihre Namen. Die neuen Straßennamen im Baugebiet tragen auf den Straßenschildern neben den amtlichen Namen der Techniker, Erfinder und Ingenieure jeweils auch deren Kurzbiografien zur Erklärung.

Für die Gestaltung des Quartiers wurde ein künstlerisches Konzept mit Musik als Basis entwickelt, das sich in der Gebäudearchitektur und Freiflächengestaltung widerspiegeln sollte. Statt ‚Kunst am Bau‘ vor die fertigen Immobilien zu stellen, wird von den Projektentwicklern bereits schon während der Planung in Kunst investiert. Musikkünstler beraten von Anfang an Architekten und Landschaftsplaner. So wurde in Rohrbach erstmals in Deutschland musikinspiriert gebaut; Musik in Architektur und in die Gestaltung von Grünflächen, in Gärten und Höfe übersetzt.

Auf der Suche nach gültigen Vorbildern für architektonisches Wirken ist die Musik in vielen Epochen zur Quelle der Inspiration geworden. Die strukturellen Analogien zwischen den Disziplinen sind zahlreich und umfassen die Möglichkeiten der synergetischen Umsetzung aller wesentlichen Bereiche der architektonischen Gestaltungen: Form der Baukörper, Gebäudeprofil und Raumkonturen, Komposition der Fassadenfläche durch Fenster, Farb- und Materialgestaltung und mehr. Die architektonische Entwurfsmethodik ist durch zahlreiche thematische Überschneidungen zur Disziplin der Musik gekennzeichnet. So begründen sich viele Entwurfsentscheidungen und atmosphärische Leitbilder in Aspekten der Formgebung. Sie werden im Prozess des Entwurfes zum integralen Bestandteil, ohne dass sie im Nachhinein einzeln identifizierbar sein müssen. Insofern ist die sprichwörtliche Auffassung von Architektur auch „verstumme Tonkunst“ (Johann Wolfgang von Goethe, Maximen und Reflexionen, Kunst).

Die konsequente Einhaltung des Leitgedankens der Musik ließ ein harmonisches Gesamtbild des Quartiers, mit eigenständiger Identität aber ohne vordergründige Optik entstehen. Dabei erhielt jedes einzelne Baufeld, durch eine eigene Komposition, unter einem jeweils eigenen Motto nach einer italienischen Oper, seinen jeweiligen Charakter. Professor Klaus Feßmann, Komponist und Klangkünstler am Mozarteum in Salzburg, beteiligte sich dazu an der Umsetzung der Musikstücke in architektonische Formen, Farben und Materialkombinationen. Nachdem Kunst am Bau sich nicht gleich jedem erschließt, vor allem wenn sie philosophisch begründet ist, hilft im Quartier am Turm ein „Musikweg“ zum besseren Verständnis. An acht Stationen wird auf Stelen erläutert, in welchem Verhältnis die einzelnen Baufelder als



Die Namen der Baufelder im Orientierungsplan geben eine Vorstellung von der Absicht, im Quartier am Turm musikinspiert zu bauen. (Quelle: Repro E+K, Wolfgang G. Nestler)

unterschiedliche, einzelne Kompositionen zur ganzen Symphonie Quartier am Turm stehen.

Die Fassaden der ehemaligen Fabrikationshallen in ihrer maßstäblichen und qualitätsvollen Ziegelarchitektur wurden zu spannenden und einmaligen Kompositionen mit der neuen Wohnbebauung zusammengefügt und geben nahezu jedem Quartiersabschnitt einen unverwechselbaren Ausdruck. Der Charakter des Stadtteils wurde so durch die besondere Geschichte des Ortes und das Zusammenführen von Alt und Neu geprägt und erhielt somit eine neue Identität.

Die Bebauung wurde baufeldweise ausgeführt. Das erste Baufeld „Ouverture“ besteht vorwiegend aus Appartements und Wohnungen, die zum Teil von Kapitalanlegern für mindestens zehn Jahre an die Universität Heidelberg vermietet sind, und einigen Reihenhäusern für Familien. In den Baufeldern „Thema con variazioni“, „Divertimento“, „Scena ed Aria“, „Serenata“, „Sonata“, „Sinfonia Italiana“ und in den zehn Townhouses „La canzonetta“ wohnen vorwiegend Familien im Eigentum. Es sind meist Reihenhäuser, Stereohäuser (2 Maisonettewohnungen und 2 Penthouses), Quattrohäuser (4 Maisonettewohnungen und 4 Penthouses) und Stapelhäuser (2 Reihenhäuser übereinander). Maisonettewohnungen haben jeweils einen eigenen Garten, Penthouses Balkon und Dachterrasse und die Reihenhäuser Garten und Dachterrasse. Im Baufeld „Concerto grosso“ wurden Maisonettewohnungen und Penthouses für Familien realisiert, sowie seniorengerechte Wohnungen für das betreute Wohnen. Jedes der Wohnbaufelder hat einen eigenen Platz und seine eigenen halböffentlichen Wege zwischen der Bebauung, die wiederum genauso wie die Gebäude für jedes Baufeld sehr individuell ausgestaltet wurden, teilweise sogar mit Brunnenanlagen.



Beim Abbruch der letzten Hallen für das neue Baufeld „Sinfonia italiana“ ergab sich 2008 ein reizvoller Durchblick auf die schon bewohnten Häuser der Baufelder „Scena ed Aria“ (links) und „Divertimento“ (Mitte). (Quelle: E+K, Wolfgang Steche)

Ein umfassendes Freiraumkonzept hat das Areal zu einem grünen Wohnquartier gemacht, in dem sich öffentliche und private Freiflächen abwechseln, die mit Farben und Materialien der Fassaden dem Gesamten eine südländische, mediterrane Anmutung geben. Gartenhöfe, Wege und kleine Plätze mit thematischen Bepflanzungen und vertikalen Gärten (Rankgerüste) gliedern die Wohngebäude und geben den Außenräumen und Fassaden die Stimmung italienischer Höfe und Gärten.

Auf die Frage, warum mit dem Quartier am Turm ein beispielhafter Stadtteil entstanden ist, antwortet der Bauträger Andreas Epple in einem Interview mit dem Bundesbaublatt 6/2009:

„In Deutschland gilt ‚Small is beautiful‘, also sollen möglichst viele Bauträger auf projektierten Baugeländen bauen. Meiner Meinung nach sollten Städte mehr Offenheit für langfristige Partnerschaften mit Unternehmen entwickeln, die bereit sind, Verantwortung für das Gesamtgebiet zu übernehmen. Der oftmals zu Recht geschmähte Investorenbau entsteht, wenn Investoren Bauvorhaben in kurzer Zeit realisieren und dann gleich darauf verschwunden sind. Da könnten Städte die Stellschrauben anders setzen. Nicht Parzellierung ist die Lösung. Ich wünsche mir, dass Städte mehr Mut haben, große Gebiete in eine Hand zu geben.“

Nachfolgende, auf anderen Konversionsflächen entstandene Stadtteile in Heidelberg mit ähnlichen Entwicklungsmöglichkeiten, die von mehreren Bauträgern realisiert wurden, ließen nicht die gewünschte Vielfalt entstehen. Alle Bauträger arbeiteten nach ökonomischen Gesichtspunkten und danach was bei den Architekten als ‚State of the Art‘ gilt und alle kommen zum selben Ergebnis mit sehr monotonem Aussehen. Das Quartier am Turm ist ein Beweis dafür, dass es auch anders geht.

Leben im Quartier am Turm

Hauptziel des neuen Quartiers war es, ein funktionierendes, altersgemischtes Wohnen unter den Gesichtspunkten des demografischen Wandels zu schaffen.⁸ Für jun-

ge Familien sollen gute Rahmenbedingungen für die Betreuung, Erziehung und Bildung von Kindern ebenso wie familieneigneter Wohnraum in einem attraktiven Umfeld entstehen. Die Bildung von Nachbarschaften mit ihren über 400 Kindern soll gefördert werden durch Wege und Plätze innerhalb der autofreien Baufelder. Ebenso sind altengerechte barrierefreie Wohnungen unterschiedlicher Größe vorgesehen, die in Kooperation mit dem Seniorenzentrum Bethanien-Lindenhof betreut werden. Hausgemeinschaften nach dem Wohn- und Therapiekonzept der Diakonischen Hausgemeinschaften sollen entstehen, wie auch ein gemeinschaftlicher Treffpunkt für soziale Interaktion jeglicher Art. Diese attraktive Infrastruktur soll durch gastronomische Betriebe sowie Geschäfte des täglichen Bedarfs in unmittelbarer Nachbarschaft das hochwertige Wohnen und Arbeiten im Quartier ergänzen. Gebaut wurden verschiedene Haustypen für unterschiedliche Wohnformen. Die beiden größten Gruppen bilden das „Wohnen für Familien“ und das „Betreute Wohnen“ für Senioren ab 60. Daneben gibt es Wohnungen für Singles und geförderten Wohnraum.



Im Quartier am Turm prägen die alten Hallenfassaden die einzigartige Architektur, die als Silhouette bei einem Teil der Neubauten aufgegriffen wurde. Die historischen Mauern zeugen mit dem alten Wasserturm heute noch von der industriellen Vergangenheit des Geländes. (Quelle: E+K, Wolfgang Steche)

Die einzelnen Baufelder sind autofrei realisiert worden. Ein Parken vor jeder Haustür im Quartier am Turm ist nicht vorgesehen. Diese idealistischen Vorstellungen haben sich im Alltag jedoch mancherorts relativiert und wurden Quell vieler Diskussionen und nachträglicher Lösungsansätze. Die verkehrsberuhigten Zonen gewannen in den Wohngebieten zur Vermeidung von Durchgangs- und Schleichverkehr besondere Bedeutung. Durch kleine Wege sind alle Quartiersplätze, die sich auf den einzelnen Baufeldern befinden, miteinander vernetzt und können auch von kleinen Kindern fußläufig und sicher erreicht werden. Nur wenige Besucherparkplätze

ze sind in den Wohnstraßen. Die Stellplätze für Anwohner werden in den einzelnen Quartieren eingerichtet, um starke Verkehrskonzentrationen zu vermeiden. Für jede Wohneinheit wurde mindestens ein Tiefgaragenstellplatz vorgesehen.

Der Schwerpunkt der Infrastruktur für Kinder liegt im westlichen Teil des Quartiers. In der einen Hälfte der teilweise erhaltenen und restaurierten alten Kesselhalle befindet sich die integrative Kindertagesstätte „Kleine Pustebume“. Sie bietet Platz für 64 sowohl behinderte als auch nicht behinderte Kinder und wird von der Lebenshilfe e. V. als Träger der freien Jugendhilfe betrieben. Die andere Hälfte nimmt ein nicht überdachter Ballsportplatz für größere Kinder ein. Direkt östlich anschließend davon befindet sich ein Spielplatz mit zahlreichen Geräten und viel Sand für Kleinkinder. Das gesamte Quartier wird von einem parkähnlichen Grünstreifen von Ost nach West durchzogen. Er ist zum größten Teil als Sickerwiese ausgelegt, auf der das meiste Oberflächenwasser des Quartiers dem Grundwasser zugeführt wird. Diese Freifläche, wie auch die kleinen Plätze und Wege in den einzelnen Baufeldern, nutzen Kinder ebenfalls zum Spielen. Große Teile der Straßen sind aufgepflastert, als verkehrsberuhigt ausgewiesen und teilweise Spielstraßen. Die von Nord nach Süd durch das gesamte Quartier führende Franz-Kruckenberg-Straße ist inzwischen ein wichtiger, viel genutzter Schulweg geworden.

Zur Förderung des nachbarschaftlichen Austausches und Zusammenhalts wurde, in Anlehnung an das „Aktionsprogramm Mehrgenerationenhäuser“ der Bundesregierung, mit dem „Treff am Turm“ (TaT) ein Gemeinschaftszentrum für die Anwohner geschaffen. Vom Bauträger erstellt und für einen symbolischen Preis von 1 Euro der Stadt überlassen, tragen das Projekt drei Partner gemeinsam (Diakonische Hausgemeinschaften e. V., Diakonisches Werk Heidelberg, Verein Quartier am Turm Rohrbach e. V.). Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und dem Trend weg von der Großfamilie soll es informelle soziale Netze unterstützen und somit die öffentlichen sozialen Sicherungssysteme entlasten. Im Mai 2010 von Oberbürgermeister Dr. Eckhard Würzner eingeweiht bietet es Raum für ungezwungene Begegnungen der Bewohner und in Eigenregie durchgeführte Krabbel-, Tanz- und Musikgruppen sowie Fremdsprachen- und Computerkurse.

Ein „Runder Tisch“ unter Teilnahme vom Investor, dem Bauträger und der Stadt Heidelberg sowie von den Eigentümergemeinschaften gewählten Bewohnern half bei der Planung und Finanzierung eines zusätzlichen Spielplatzes. Dieses Vorgehen hat sich so gut bewährt, dass dieses Projekt „Dialog im Stadtteil – Runder Tisch Generationendialog“ mit der „Aktie e“ der Metropolregion Rhein-Neckar ausgezeichnet wurde. Heute begleitet der Verein „Quartier am Turm Rohrbach“, dem alle Bewohner zur Vertretung ihrer Interessen beitreten können, die Entwicklung des Quartiers. Vor allem nachbarschaftliche Fragen wie Grünflächen, Straßenverkehr, Kinderbetreuung und die Nutzung des Generationenhauses TaT, kurz alles, was dem harmonischen Zusammenleben dient, wird hier erörtert.

Einerseits ermöglicht die Lage des Quartiers, die Vorteile der vorhandenen Einrichtungen Alt-Rohrbachs zu nutzen. Andererseits erfährt der alte Stadtteil durch das Quartier am Turm eine starke Erweiterung seiner Infrastruktur. Alt-Rohrbach mit seinen Geschäften, Banken, Arztpraxen und vielen Apotheken war schon von je her nahezu autark und es liegt nur etwa 300 m östlich vom Quartier. Die Haltestel-

len „Rohrbach Markt“ bieten den Anschluss mit Bus und Straßenbahn zur Innenstadt. Eine Buslinie mit zwei Haltestellen direkt am Rand des Quartiers verbindet dieses nach Osten mit Alt-Rohrbach, nach Westen mit Kirchheim, und nach Norden mit dem Heidelberger Hauptbahnhof und der Innenstadt. Im Westen angrenzend liegt der Heidelberger Ortsteil Kirchheim, mit einer ebenfalls nahezu autarken Infrastruktur. Davor, direkt am Quartier angrenzend besteht eine weitere Anbindung an das ÖPNV-Netz mit der Deutschen Bahn, denn seit 2004 ist die Station Kirchheim-Rohrbach S-Bahn Haltepunkt. Mit der Internationalen Gesamtschule IGH südlich des Quartiers und der Eichendorffschule im Kern Rohrbachs liegen zwei Schulen in gut erreichbarer Entfernung. Dabei hat die spezielle Einwohnerzusammensetzung des Quartiers ihre Besonderheit. Mit ihrer hohen Anzahl von Akademikern in hoch qualifizierten Berufen nutzen sie für Ihre Kinder gerne die unterschiedlichen Angebote von höheren Schulen. Auch hier ist die Versorgung in Heidelberg gut. Das Englische Institut EI ist noch zu Fuß zu erreichen. In unmittelbarer Nachbarschaft steht der größte Sportverein Heidelbergs, die Turn- und Sportgemeinde TSG Rohrbach, allen offen. Mit dem vereinseigenen Gesundheits- und Fitnessstudio FiTropolis spricht es gesundheitsbewusste Bevölkerungsgruppen an, die eine individuelle, nicht termingebundene Betreuung in Gesundheit, Prävention und Rehabilitation bevorzugen. Die TSG betreibt im Quartier eine Bewegungskrippe (0 bis 3 Jahre), die bei ihrer Eröffnung 2007 einmalig in Deutschland war.

In direkter Nachbarschaft, im Süden in der Heinrich-Fuchs-Straße, wurde die ehemalige Gaststätte Schweizer Hof zu einem Gemeinschaftszentrum der Diakonischen Hausgemeinschaften ausgebaut. Das bezeichnete die damalige Bundesfamilienministerin Ursula von der Leyen im Rahmen der Einweihung im Oktober 2007 als Leuchtturmprojekt im sozialen System Deutschlands. Gleich gegenüber steht die Villa Fuchs, in der sich wie auch in ihrem Anbau und in einem daneben liegenden Neubau Dienstleister für Unternehmen niedergelassen haben.

Im Südosten des Quartiers entstand ebenfalls auf dem Gelände der ehemaligen Waggonfabrik mit „Bethanien-Lindenhof“ ein Alten- und Pflegeheim mit 107 Plätzen für Pflege und Demenzkranke in 91 Einzel- und 8 Doppelzimmern. Die ergänzende Infrastruktur im Haus, wie Friseursalon, Allgemeinarztpraxis und das Restaurant „Mediterran“ sind eine weitere Bereicherung für Rohrbach. In den gegenüberliegenden Stadtvillen im Baufeld „Concerto Grosso“ liegen in fünf architektonisch unterschiedlichen Gebäuden weitere 77 barrierefreie Seniorenwohnungen mit unterschiedlichem Betreuungslevel. Die Bewohner des Quartiers bekommen hiermit auch die Möglichkeit, mit ihren Eltern oder Großeltern in unmittelbarer Nachbarschaft zu leben. Generationenübergreifendes Wohnen wird auf diese Weise von Anbeginn erreicht. Zu den im „Concerto Grosso“ gefundenen Lösungen sagte im Rahmen der Übergabe Eckart Würzner, Oberbürgermeister der Stadt Heidelberg, im August 2007:

„Im Quartier am Turm ist es gelungen, eine Industriebrache erfolgreich zu revitalisieren [...]. Das Kooperationsprojekt zwischen dem größten Heidelberger Bauträger Epple und Kalkmann GmbH und dem gemeinnützigen Fürsorgeverbund Bethanien ist genau das, was wir uns in unseren städtebaulichen Leitlinien vorgestellt haben. Es ist einmalig und setzt ein Zeichen für Heidelberg. Das Miteinander [...] steht für eine neue Struktur der Stadtpo-

litik und eine Anpassung an die demografische Entwicklung. Hierfür braucht es Bauträger wie Epple und Kalkmann, die den Mut besitzen, ein solches Projekt umzusetzen.“

Mit dem St. Paulusheim entstand im Nordwesten des Quartiers eine Einrichtung des Sozialdienstes katholischer Frauen. Als Kinder- und Jugendheim betreut es junge Mütter mit ihren Kindern sowie Kinder und Jugendliche, die nicht in ihrer Familie leben können. Es hat einen eigenen Bolzplatz, der auch für Kinder aus der Nachbarschaft zugänglich ist. Das hilft bei der Integration von benachteiligten Kindern und Jugendlichen im Wohnquartier und verhindert Ausgrenzungen. Dieses Heim, erst 2006 in Rohrbach eröffnet, wird derart in Anspruch genommen, dass bereits 2016 ein weiteres Gebäude direkt daneben gebaut wurde. Ebenfalls in der Felix-Wankel-Straße haben die vorgesehenen Gewerbeflächen in den Gebäuden bald Interessenten gefunden, es gibt hier Arztpraxen, eine Physiotherapiepraxis, Institute aus dem Fitness- und Wellness-Bereich und ein Fahrradgeschäft sowie die Bewegungskrippen für Kleinkinder.

Für Einkäufe des täglichen Bedarfs entstand aufgrund der absehbaren Entwicklung bereits 2002 ein Lidl-Supermarkt im südwestlichsten Baufeld. Im Norden gibt es seit 2013 ein rund 8.000 m² großes Nahversorgungszentrum mit Aldi, dem Drogeriemarkt dm und einen REWE-Konzeptmarkt. Damit testet das Unternehmen erstmalig im süddeutschen Raum ein neues Gastronomiekonzept das im Eingangsbereich frisch zubereitete Speisen zum Mitnehmen oder für den Vorortverzehr anbietet.

Das Quartier, anfangs in Alt-Rohrbach noch als Fremdkörper empfunden, wohl, weil das Gelände der Waggonfabrik den meisten Bürgern für Jahrzehnte Terra incognita war, kommt jetzt zunehmend mit seinen vielen Vorteilen zur Geltung. Die neuen Einrichtungen werden angenommen und das Quartier am Turm ist sogar Naherholungsraum geworden, in dem Alt und Jung gerne flanieren.

Anmerkungen

- 1 Bernhard König: Die Waggonfabrik Heinrich Fuchs in Heidelberg. Jahrbuch des Bundesverbands Deutscher Eisenbahn-Freunde 1990, S. 126–137.
- 2 Karl Heinz Frauenfeld: Rohrbach im Wandel der Zeit. Eine Ortsgeschichte aus der Kurpfalz, Hg. Volksbank Kurpfalz 1981.
- 3 Dokumentation Masterplanverfahren „Ehemalige Waggonfabrik Fuchs“. Hg. Fa. Epple & Kalkmann, Fa. Hochtief Projektentwicklung, Fa. Conceptaplan, April 2002.
- 4 Wolfgang G. Nestler: Der Fortschritt kam aus Heidelberg. Rhein-Neckar-Zeitung, Blick in die Stadtteile Ausgabe 23 vom 24.7.2014.
- 5 Wolfgang G. Nestler: Als man noch zum Vergnügen Eisenbahn fuhr, in: Carmen und Volker Oesterreich (Hgg.): 100 Heidelberger Meisterwerke, Ubstadt-Weiher u.a. 2017, S. 76; vgl. auch Ludwig Schmidt-Herb: 75 Jahre „Gläserner Zug“. Ein Beitrag zur Technik- und Industriegeschichte Heidelbergs, in: Heidelberg. Jahrbuch zur Geschichte der Stadt 2011, Jg. 15, Heidelberg 2010, S. 223–231.
- 6 Bebauungspläne Rohrbach „Ehemalige Waggonfabrik Fuchs“. Stadtplanungsamt, Vermessungsamt, Stadt Heidelberg.
- 7 Eileen Schmeckenbecher: Re-Urbanisierung durch Wohnbauprojekte auf Stadtbrachen. Das Quartier am Turm in Heidelberg, Diplomarbeit begutachtet von Prof. Dr. U. Sailer und Prof. Dr. H. Monheim, Angewandte Geographie, Universität Trier, Januar 2011.
- 8 Simona Singh: Die Stadt als Wohnstandort für junge Familien. Dargestellt am Beispiel des „Quartiers am Turm“ in Heidelberg, Diplomarbeit betreut von Prof. Dr. Joachim B. Schulz, Ruprecht-Karls-Universität, Heidelberg, Geographisches Institut, Juni 2010.