



Der „Runde Tisch Wasserstadt“

ist ein Gremium aus Vertretern der Eigentümer des Wasserstadtgeländes, Bürgervertretern, Planern und Verwaltung. Er soll sich zu Beginn der Planung neuer Bauabschnitte der Wasserstadt Limmer formieren und regelmäßig über einige Wochen und Monate tagen, um die Leitlinien der Planung sowie die entstehenden Planungsergebnisse konstruktiv zu diskutieren.

Die Frage im „World Café“ Workshop.

Mit welchem Auftrag gehen die Bürgervertreter am nächsten Zyklus des Runden Tisches in die Diskussion?

Diese Frage stellte sich die Bürgerinitiative Wasserstadt Limmer am 14.6.2016 im Gemeindehaus in Limmer. Dabei wurde im Moderations- und Kommunikationsformat "World Café" gearbeitet.

1. Übergeordnete Aspekte

- 1.1. Die Bürgervertreter haben den Auftrag, die Umsetzung von Planungszielen aus der Bürgerbeteiligung (Zielkatalog der „103 Punkte“) am Runden Tisch einzufordern.
- 1.2. Die Themenfelder Freiraum und Architektur mit dem übergeordneten Ziel gestalterischer Vielfalt sollen am Runden Tisch verstärkt thematisiert werden.
- 1.3. Das Thema der aus Bürgersicht zu hohen baulichen Dichte soll weiter diskutiert und überwacht werden. Die Lösung der nach wie vor ungelösten Verkehrsprobleme soll weiter angemahnt werden.
- 1.4. Die öffentliche Bürgerbeteiligung im Rahmen von offenen moderierten Bürgerversammlungen muss eingefordert werden.
- 1.5. Das Fehlen eines aussagefähigen Gesamtplanes für die ganze Wasserstadt wird mehrfach kritisch angemerkt. Die planerische Überarbeitung des veralteten Funktionsplanes soll nicht wie beim 1. Bauabschnitt auf die nächsten ein oder zwei Bauabschnitte begrenzt sein, sondern das gesamte Wasserstadtgelände als Rahmenplan umfassen.
- 1.6. Lärmschutz ist ein wichtiges Ziel für den Städtebau. Der Lärmschutz an den Grenzen des Wasserstadtgeländes, insbesondere gegen die Emissionsquellen Güterbahn und Wunstorfer Straße, ist städtebaulich zu optimieren.

2. Blockbebauung

- 2.1. Die Grundstruktur der Blockbebauung aus dem 1. Bauabschnitt soll in Variationen weitergeführt werden, so dass interessante und abwechslungsreiche Stadträume entstehen.
- 2.2. Die Grundfiguren sollten aus der Platzgestaltung um den Contiturm / aus der Inselfspitze heraus entwickelt werden (s. unten).
- 2.3. Bei trapezförmigen Baufeldern sollen spitz zulaufende Gebäude vermieden werden.
- 2.4. Die Höhenstaffelung der Gebäude sollte zur Wunstorfer Straße hin ansteigen, im Bereich des Kanals und insbesondere an der Inselfspitze jedoch niedriger angelegt sein.



- 2.5. Ein öffentlicher Uferweg für Fußgänger und Radfahrer muss an allen Wasserflächen des Wasserstadtgeländes zur Verfügung stehen. Die Bebauung an den Kanälen muss ausreichend Platz für den umlaufenden Uferweg rund um das Wasserstadtgelände lassen.
- 2.6. An der westlichen Inselfspitze soll ein öffentlich und vielfältig nutzbarer Platz entstehen. Die Bebauung sollte sich dort zum Wasser hin öffnen, z.B. als halbrunde Figur den Platz rahmen.

3. Übergang zum 1. Bauabschnitt

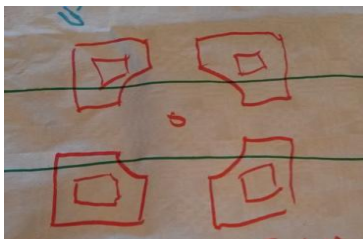
- 3.1. Der Stadtplatz am Eingang des 1. Bauabschnittes zum Supermarkt / Grundversorger soll nach Westen eine kräftige Raumkante erhalten.
- 3.2. Die Basisstraße (Verbindung nach Limmer-Dorf) soll nicht nach Westen in die Bauabschnitte 2-3 weitergeführt werden. Stattdessen ist eine wirksame Brechung der Straße wünschenswert.

4. Kanalabschnitt westlich der Schleuse (am Yachthafen)

- 4.1. Der Uferweg soll als Grünverbindung mit Aufenthaltsqualität am Wasser gestaltet werden.
- 4.2. Der Wegbereich am Kanuclub hat keinen unmittelbaren Wasserzugang, verbindet aber den Kanalabschnitt am Yachthafen mit dem Uferpark am 1. Bauabschnitt und ist entsprechend sorgfältig als Grünverbindung zu gestalten.

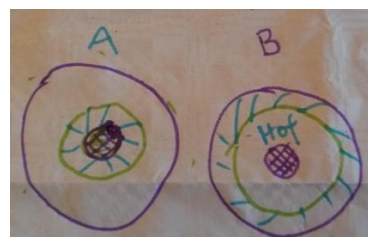
5. Contiturm mit zugehörigem „Grünfinger“

- 5.1. Der Bereich um den Contiturm soll als attraktiver Stadtplatz / Marktplatz gestaltet sein. Die Kontur des Grünfingers in diesem Bereich soll im Bereich des Turmes aufgeweitet werden. Beispielhaft wird eine runde Platzform mit dem Turm im Zentrum vorgeschlagen.



Beispiel-Skizzen aus Vorschlägen der World-Café-Runde:

← Platzbildung am Contiturm



Vorschläge für die Anordnung von Verkaufsstellen um den Contiturm



- 5.2. Der Grünfinger mit dem Contiturm weist an seinen Enden keinen sinnvollen städtebaulichen oder landschaftsräumlichen Bezug auf. Die Bestandsbebauung der Conti jenseits des Turmes korrespondiert schlecht mit der Städtebaulichen Kontur des Grünfingers. Das Konzept der „Grünfinger“ sollte an dieser Stelle neu überdacht werden.
- 5.3. Sofern die Contibebauung abgerissen werden muss, kann wenigstens am Südwestende der Grünfinger Wasserbezug bekommen. Dies spricht gegen eine kubaturgetreuen Nachbau der alten Bebauung.

6. Altbestand Contibebauung als Wahrzeichen

Die alten Etagenfabrik-Gebäude der Conti sind prägende Wahrzeichen am Eingang von Limmer.

Nach Möglichkeit sollen wenigstens die Fassaden zum Kanal und zur Wunstorfer Straße als monumentale Vorsatzschalen erhalten werden, falls eine Umnutzung aufgrund der Kontamination der Bausubstanz nicht möglich ist. Die Bauteile hinter den Fassaden können in diesem Fall abgerissen und neu errichtet werden.

- 6.1. Die Contibebauung soll unbedingt erhalten werden.
- 6.2. Öffentliche Nutzungen und Gastronomie wären in den Gebäuden wünschenswert – als Treffpunkt für ganz Limmer.
- 6.3. Sanierungsvorschlag: In die Fabriketagen werden eigenständige, von dem kontaminierten Mauerwerk gekapselte Massivbauten eingefügt. Wand und Boden sind wirtschaftlich herstellbar (Dämmung und innere Vormauerung für die Außenwände, Estrich für die Fußböden, dichte Unterdecken aus Schalung und Gipskarton, ggf. auch mit Ortbeton). Alternativ sollten mindestens die Fassaden erhalten werden (Entkernung).
- 6.4. Die Fortsetzung der hohen Bebauung an der Wasserfront nördlich der Wunstorfer Straße ist sinnvoll, weil durch den Kanal große Abstandflächen zur Verfügung stehen und sie einen guten Lärmschutz gegen die Lärmemissionen der Güterbahn darstellen.

7. Gelände Contiparkplatz

- 7.1. Das Dreieck des ehemaligen Contiparkplatzes weist ein hohes Maß an funktionalen Abhängigkeiten in Bezug auf Alt-Limmer auf. Insbesondere die geplante Straßenbahnhaltestelle stellt hohe Anforderungen an die Lösung einer guten fußläufigen Anbindung und eines guten Schallschutzes für die bestehende Wohnbebauung an der Steinfeldstraße und das Baugebiet Auengarten.
- 7.2. Die neue Haltestelle der Straßenbahn auf dem ehemaligen Contiparkplatz wird kontrovers diskutiert. Auf die besonderen Probleme der Anbindung des neuen Quartiers auf dem Contiparkplatz mit dem Neubaugebiet Auengarten wird insbesondere von dort wohnenden Neulimmeranern hingewiesen. Einige lehnen den Sackbahnhof entschieden ab. Er erzeugt hohe Kosten und viele Nachteile, insbesondere die Störung des Wasserbezuges der neugeschaffenen Allee am Auengarten (Brunnenstraße) und beeinträchtigt die anliegende Bestands- und Neubebauung durch Lärmemissionen. Die Fortführung der Straßenbahn bis nach Ahlem – Nord ist aus heutiger Sicht selbst langfristig äußerst unwahrscheinlich. Die Erschließung weiterer Teile des Wasserstadtgeländes wird auch mit der neuen Straßenbahnhaltestelle nicht erreicht.



- 7.3. Shuttlebusse zur Anbindung der Wasserstadt an die Straßenbahn oder auch eine weitere Buslinie könnten das Wasserstadtdgelände nahezu vollständig erschließen. Hierfür ist die Idee einer neuen Kanalbrücke (als Klappbrücke) nach Ahlem weiterzuverfolgen.
- 7.4. Die BI fordert zur neuen Stadtbahnhaltestelle in Verbindung mit dem übergeordneten Thema Verkehr eine Fortführung des Wasserstadtdialoges mit einer weiteren öffentlichen Veranstaltung für alle interessierten Bürger, insbesondere für die, die erst seit kurzem in Limmer wohnen.
- 7.5. Der öffentliche Uferweg soll in einem grünen, naturnahen Kontext verlaufen.
- 7.6. Die Möglichkeit des Badens und Verweilens am Ufer ist zu erhalten bzw. zu verbessern.
- 7.7. Die Städtebauliche Figur der Schlange für die Uferbebauung auf dem ehemaligen Contiparkplatz wird kritisch diskutiert. Die Vorstellungen der Bürger nach baulicher Vielfalt sind mit einer solchen Großform nur schwer zu realisieren. Stattdessen könnte man Vielfalt in der Architektur durch kleinteiligere Parzellierung der Straßenfronten an der neuen Haltestelle erreichen (bei hoher baulicher Geschlossenheit, um den Lärm der Straßenbahn abzuschirmen).
- 7.8. An der geplanten Straßenbahnhaltestelle soll es auch Infrastruktur für Versorgung und Gastronomie geben.
- 7.9. Eine gute Anbindung der geplanten Haltestelle über die Wunstorfer Straße zum 1. Bauabschnitt ist nur bei reduziertem / beruhigtem Autoverkehr auf der Wunstorfer Straße lösbar.
- 7.10. Die Bebauung am Kanal soll einen offenen Übergang zu Uferweg und Wasserfläche darstellen. Eine geschlossene Wasserfront durch die Bebauung soll vermieden werden. Die Bebauung soll am Kanal niedriger sein und zur Steinfeldstraße ansteigen. Keine „markanten Bauformen“.
- 7.11. Der ehemalige Conti-Parkplatzes bietet sich für ein großes gemeinschaftliches Wohnprojekt an. Dabei müsste auf die Insellage des Areals planerisch eingegangen werden. Daraus könnten sich besondere Qualitäten entwickeln.