



STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT FÜR DEN INNENSTADTSTANDORT DER TECHNISCHEN UNIVERSITÄT CHEMNITZ

Juni 2010

AUFTRAGGEBER



Stadt Chemnitz

Dezernat 6
Bürgermeisterin Petra Wesseler
vertreten durch
Stadtplanungsamt
Amtsleiter Börries Butenop
Annaberger Straße 89
09120 Chemnitz



Grundstücks- und Gebäudewirtschafts-Gesellschaft m.b.H.

Geschäftsführerin Simone Kalew
Clausstraße 10/12
09126 Chemnitz

AUFTRAGNEHMER



AS&P - Albert Speer & Partner GmbH *Architekten, Planer*

Geschäftsführender Gesellschafter Dipl.-Ing. Friedbert Greif
Hedderichstraße 108-110
60596 Frankfurt am Main

Dipl.-Ing. Jana Hertelt
Dipl.-Ing. Michael Heller
Dipl.-Ing. Christian Hübner
Dipl.-Ing. Birgit Mertens-Boden
Dipl.-Ing. Matthias Dilger
Felix Jestaedt
Erik Toussaint
Visualisierung: 3D Island, Dipl.-Ing. Christoph Wagner



C&E Consulting und Engineering GmbH

Jagdschänkenstraße 52
09117 Chemnitz

Geschäftsführender Gesellschafter Tino Fritzsche
Dipl.-Ing. Udo Hülle

Frankfurt am Main, Juni 2010

Inhaltsverzeichnis

1.0_ Anlass und Ziel		7
2.0_ Die TU Chemnitz in ihrem heutigen städtischen Umfeld		8
Standorte der Technischen Universität	8	
Übergeordnete Erschließung	10	
Laufende Planungen und Projekte	11	
Die besonderen Begabungen des Ortes	12	
3.0_ Bedarfe und Reserven der TU Chemnitz		14
4.0_ Strukturmodelle		17
Strukturmodell 1: Campus als Quartier	18	
Strukturmodell 2: Campus als Boulevard	18	
Empfehlung	19	
5.0_ Städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadtcampus		20
Städtebauliches Konzept	20	
Verkehrliche Erschließung	21	
Erschließung des Plangebietes	24	
Künftige Abstufung des Straßennetzes	24	
Verkehrsmengen im Umfeld des Projektgebietes	25	
Das Chemnitzer Modell	26	
Zentraler Omnibusbahnhof	28	
Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof	29	
Freiraumsystem	30	
6.0_ Bausteine des Innenstadtcampus		32
Zentralbibliothek und Umfeld	36	
Kommunikationszentrum	42	
Mensa	42	
Altes Postamt Straße der Nationen	43	
Drehscheibe Universität	44	
Entwicklungsstufen	46	
7.0_ Die Reaktivierung des Brühls		48
Reaktivierungsstrategie	51	
Strategie für den Brühl-Boulevard	54	
Parkraumansatz	56	

1.0_ Anlass und Ziel

Die Technische Universität Chemnitz hat zur Zeit über 10.000 Studierende, die sich ungefähr je zu einem Drittel auf technisch-naturwissenschaftliche, geistes- und sozialwissenschaftliche Fakultäten sowie die Fakultät für Wirtschaftswissenschaften verteilen. Die Entwicklungsplanung der Universität geht trotz demographischen Wandels mittelfristig von ca. 10.000 Studierenden aus. Die große Anzahl an Studenten und Bediensteten bildet nicht zuletzt auch einen bedeutsamen Wirtschaftsfaktor für die Stadt Chemnitz. Diese Wirkung muss für eine strategisch angelegte Stadtentwicklung genutzt werden. Hierzu spielt insbesondere die Lage und Entwicklung der Universitätseinrichtungen innerhalb des Stadtgebietes und deren Verflechtung mit dem städtischen Funktionssystem eine große Rolle.

Wesentliches noch weitgehend ungenutztes Entwicklungspotential bietet der Standort um die Straße der Nationen, wo der Ursprung der Universität noch heute an dem historischen Universitätsgebäude ablesbar ist. Die baulich- räumlichen Reserven dieses Standorts bieten durch die Möglichkeit einer Konzentration der geistes-, sozial- und wirtschaftswissenschaftlichen Bereiche an einer zentralen Stelle der Stadt sowohl Potential für die universitäre Entwicklung wie auch Entwicklungsimpulse für die Innenstadt und den Brühl.

Die mittelfristig beabsichtigte Verortung einer Zentralbibliothek der Universität stellt die Initialzündung und den wesentlichen Baustein für die Stärkung des Standorts dar. Die leer stehenden Gebäude des Areals der Aktienspinnerei, aber auch das Gelände des ehemaligen Postamtes an der Straße der Nationen bieten dafür ein attraktives Entwicklungspotential.

Die Universitätsleitung hat beim für universitäre Baufragen zuständigen Staatsbetrieb Sächsisches Immobilien- und Baumanagement einen Masterplan über die künftige räumlich-flächenmäßige Entwicklung ihrer Einrichtungen initiiert. Seitens der Stadt liegt das Integrierte Stadtentwicklungsprogramm (ISEP) vor. Diese beiden Ausarbeitungen bilden die Basis aller weiteren Untersuchungen. Mit dem nun vorliegenden Städtebaulichen Entwicklungskonzept für den innerstädtischen Standort der Universität ist eine Entscheidungsgrundlage für die nächsten Schritte angefertigt worden.

Im Wettbewerb der Universitäten um die besten Köpfe nimmt neben der Attraktivität der Ausbildungsstätten im akademischen Bereich die Bedeutung so genannter weicher Standortfaktoren zu. Kultur- und Freizeitangebote, Attraktivität von Stadt und Wohnumfeld, intakte Kulturlandschaften in nächster Umgebung und nicht zuletzt eine hervorragende Erreichbarkeit gehören zu diesen Faktoren. Die physischen Austauschmöglichkeiten Lehrender, Lernender und der mit Lehre und Forschung verbundenen Akteure sind trotz der modernen Medien unverzichtbar und werden an Intensität weiter zunehmen. Gerade innerstädtische Universitäten streben derzeit nach Konzepten, wie sie zur Entwicklung ihrer Stadt beitragen können, denn Stadt und Campus können ihre Synergien nutzen und somit ihre Entwicklung gegenseitig beeinflussen.

2.0_ Die TU Chemnitz in ihrem heutigen städtischen Umfeld

Standorte der Technischen Universität

Die Einrichtungen der TU Chemnitz sind zur Zeit auf vier Standorte innerhalb des Stadtgebietes verteilt.

1_ Am Universitätsstandort an der Straße der Nationen, der ursprünglichen Keimzelle der Universität befinden sich:

- die Fakultät für Informatik
- das Institut für Chemie
- Teile der Fakultät für Maschinenbau
- die Zentrale Universitätsverwaltung
- sowie weitere zentrale Einrichtungen.

2_ Auf dem Campus an der Reichenhainer Straße liegt die Mehrzahl der technisch-naturwissenschaftlichen Fakultäten:

- Teile der Fakultät für Naturwissenschaften
- die Fakultät der Mathematik
- Teile der Fakultät für Maschinenbau
- die Fakultät für Elektrotechnik und Informationstechnik

nik

- die Fakultät für Wirtschaftswissenschaften
- die Philosophische Fakultät
- Teile der Fakultät für Human- und Sozialwissenschaftlichen
- sowie weitere zentrale Einrichtungen, die Mensa und Teilbibliotheken.

3_ Im Universitätsareal Erfenschlager Straße, südlich gelegen vom Campus Reichenhainer Straße sind Teile der Fakultät für Maschinenbau verortet.

4_ Das vergleichsweise kleine Areal des Instituts für Psychologie befindet sich in der Wilhelm-Raabe-Straße.

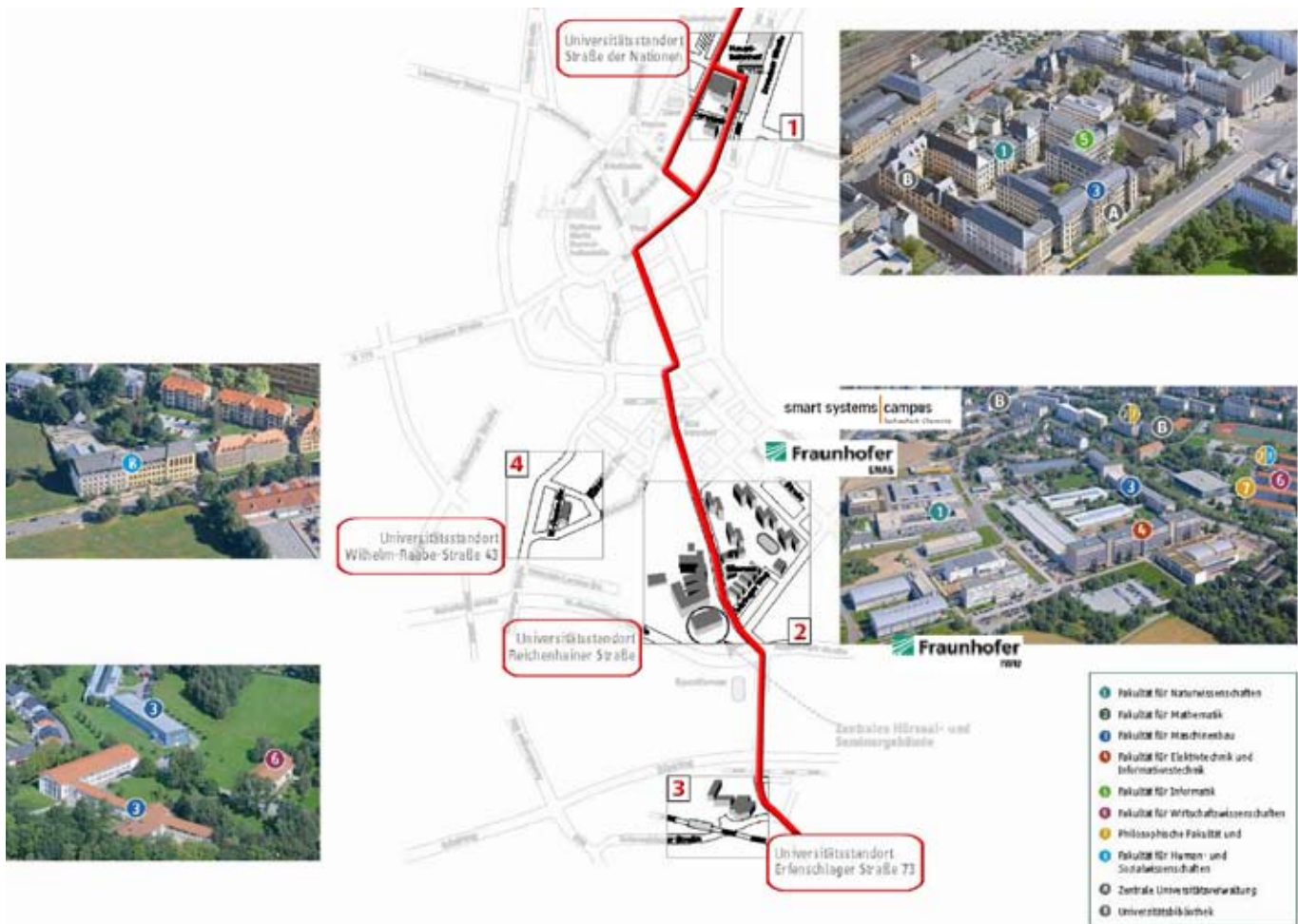


Abb. 1 Gegenwärtige Standorte der TU Chemnitz

Das Umfeld des historischen und noch heute aktiven Innenstadtstandorts der TU Chemnitz an der Straße der Nationen verfügt generell über sehr gute Ausgangsbedingungen und Begabungen für die Entwicklung eines lebendigen Innenstadtcampus mit hoher Informationsdichte. Bei diesen Aktivitäten spielt das enge Zusammenwirken von Universität und Standort und das Ausnutzen möglicher Synergien eine zentrale Rolle. Bereits heute sind hier wichtige universitäre Einrichtungen über Straße und Schiene sehr gut erschlossen. Mit der unmittelbaren Lage am Hauptbahnhof und der geplanten Beschleunigung der Verbindung zum Campus an der Reichenhainer Straße sind die beiden künftigen Schwerpunkte der TU im Stadtraum optimal vernetzt und sehr gut erreichbar. Während der Campus Reichenhainer Straße bereits über ein attraktives bauliches Repertoire verfügt, befindet sich der Innenstadtcampus noch in einem Entwicklungsprozess. Die kurz- bis mittelfristig beabsichtigte Realisierung der Zentralbibliothek der Universität in der ehemaligen Aktienspinnerei gibt jedoch den Anstoß für die Entwicklung weiterer Potentiale in ihrem nahen Umfeld.

Der Campus Reichenhainer Straße hat sich in den vergangenen Jahren durch eine Reihe hochwertiger Neubauten, durch die Kooperation mit angrenzenden

außeruniversitären Einrichtungen der Fraunhofer-Gesellschaft (Fraunhofer-Institut für Werkzeugmaschinen und Umformtechnik IWU, Fraunhofer-Einrichtung für Elektronische Nanosysteme ENAS) und auch durch die Entwicklung des Smart Systems Campus mit einem Start-up-Gebäude und Firmengründungen als Spin Offs des Universitätsbetriebs vorteilhaft entwickelt. Seine räumliche Lage in der Nähe des Südbahnhofs ist als stabil und weiterhin entwicklungsfähig anzusehen.

Die aktuellen Planungen der Technischen Universität zielen auf die Stärkung des Innenstadtstandortes sowie des Reichenhainer Campus. Durch Umschichtungen, Reorganisation und Nutzungsverlagerungen wird der Standort Innenstadt zukünftig von etwa 800 Studierenden auf circa 5.000 Studenten und 1.000 Mitarbeiter anwachsen.

Im Bereich des Universitätsstandortes Erfenschlager Straße hat sich ein stabiler zukunftsorientierter Baustein entwickelt, der in diesem Rahmen nicht in Frage gestellt wird. Langfristig ist für den Standort Wilhelm-Raabe-Straße jedoch dessen Aufgabe durch die Technische Universität geplant.

Fakultät	Studierende (absolut)	Studierende (Anteil in %)
Philosophische Fakultät	2.658	25,8
Fakultät für Wirtschaftswissenschaften	2.129	20,6
Fakultät für Maschinenbau	1.642	15,9
Fakultät für Human- und Sozialwissenschaften	1.564	15,2
Fakultät für Naturwissenschaften	601	5,8
Fakultät für Elektrotechnik und Informationstechnik	531	5,1
Fakultät für Informatik	491	4,8
Fakultät für Mathematik	340	3,3
sonstige Studierende	360	3,5
Gesamt/ Quote	10.316	100,0

Abb. 2 Studierende der TU Chemnitz nach Fakultätszuordnung (Stand 2009)

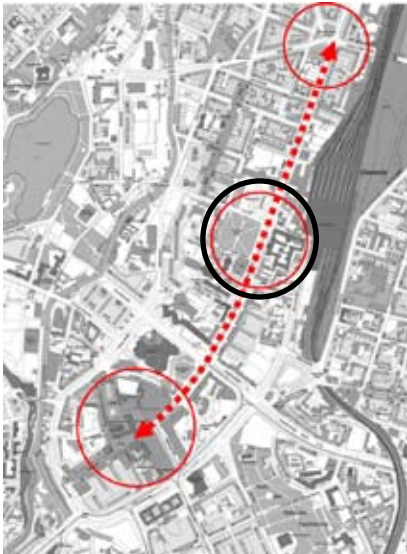


Abb. 3 Raumbezug Standort TU

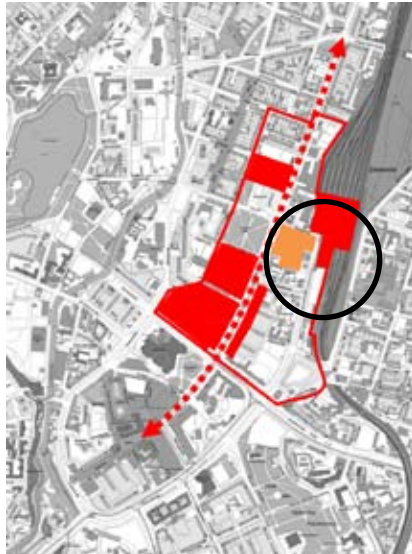


Abb. 4 Umfeld Standort TU

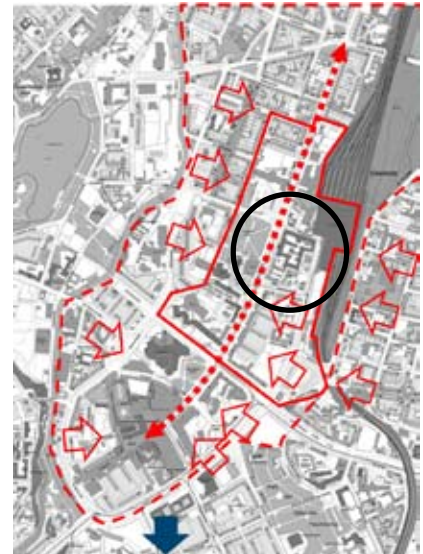


Abb. 5 Betrachtungsraum Standort TU

Übergeordnete Erschließung

Die Stadt Chemnitz ist über die zuführenden Bundesautobahnen A 4 und A 72 sowie die Bundesstraßen B 95, B 107, B 169, B 173 und B 174 gut erreichbar. Der Südverbund, der durch die Autobahn A 72 im Westen und die A 4 im Norden zu einer ringförmigen äußeren Verbindung ergänzt wird, soll nach seiner Fertigstellung alle auf die Stadt Chemnitz zuführenden Bundesstraßen miteinander verknüpfen.

Die Eisenbahnverbindung auf der Sachsen-Franken-Magistrale mit den Städten Nürnberg - Bayreuth - Hof - Plauen - Zwickau - Chemnitz - Dresden / Zwickau - Leipzig soll durch die Sanierung des Streckennetzes und den Einsatz von Neigetechnikzügen verbessert werden. Geplant ist ein konkurrenzfähiger Schienenpersonenfernverkehr mit einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 100 km/h und der Vertaktung des Fernverkehrs mit dem Nahverkehr.



Abb. 6 Übergeordnete Erschließung

Laufende Planungen und Projekte

Im Umfeld der ehemaligen Aktienspinnerei laufen bereits Planungen und Projekte, die die Aktualität des Stadtentwicklungsschwerpunkts in den Mittelpunkt belegen und eine Katalysatorwirkung für weitere Schritte implizieren. Federführend in der Umsetzung sind vor allem die Infrastrukturprojekte rund um den Hauptbahnhof. Die Umsetzung des Chemnitzer Modells erfolgt bereits in einer ersten Ausbaustufe und umfasst die neue schlaufenartige Straßenbahnführung bis zur nördlichen Grenze des Alten Postamtes. Parallel dazu erfolgt bis 2014 durch die Deutsche Bahn der Ausbau den Knotens Chemnitz und die Aufwertung der Durchwegung zum Sonnenberg bis 2013 durch die Stadt Chemnitz.

Neben der Umnutzung der Aktienspinnerei liegen auch bereits erste Ideen für eine Umnutzung des leerstehen-

den Alten Postamtes für die Fakultät der Wirtschaftswissenschaften der TU vor. Im Bereich des Anschlusses der Straße der Nationen an den Innenstadtkern wurde der Straßenraum neu gestaltet und aufgewertet. Für den rückwärtigen Bereich des Verwaltungsbaus Brückenstraße 10-12 liegt das Wettbewerbsergebnis für ein neues Justiz- und Behördenzentrum vor.

Das an die Aktienspinnerei angrenzende Wohnquartier des Brühl ist als Sanierungsgebiet ausgeschieden und wird im Rahmen des Stadtumbau Ost durch den Sanierungsträger Grundstücks- und Gebäudewirtschafts-Gesellschaft m.b.H. als Umbaugebiet geführt. Langfristig ist westlich des Brühls und der Mühlenstraße der Ausbau des Uferparks Chemnitz geplant, der als Naherholungsgebiet eine attraktive Adresse für die Anwohner des Brühls bildet.

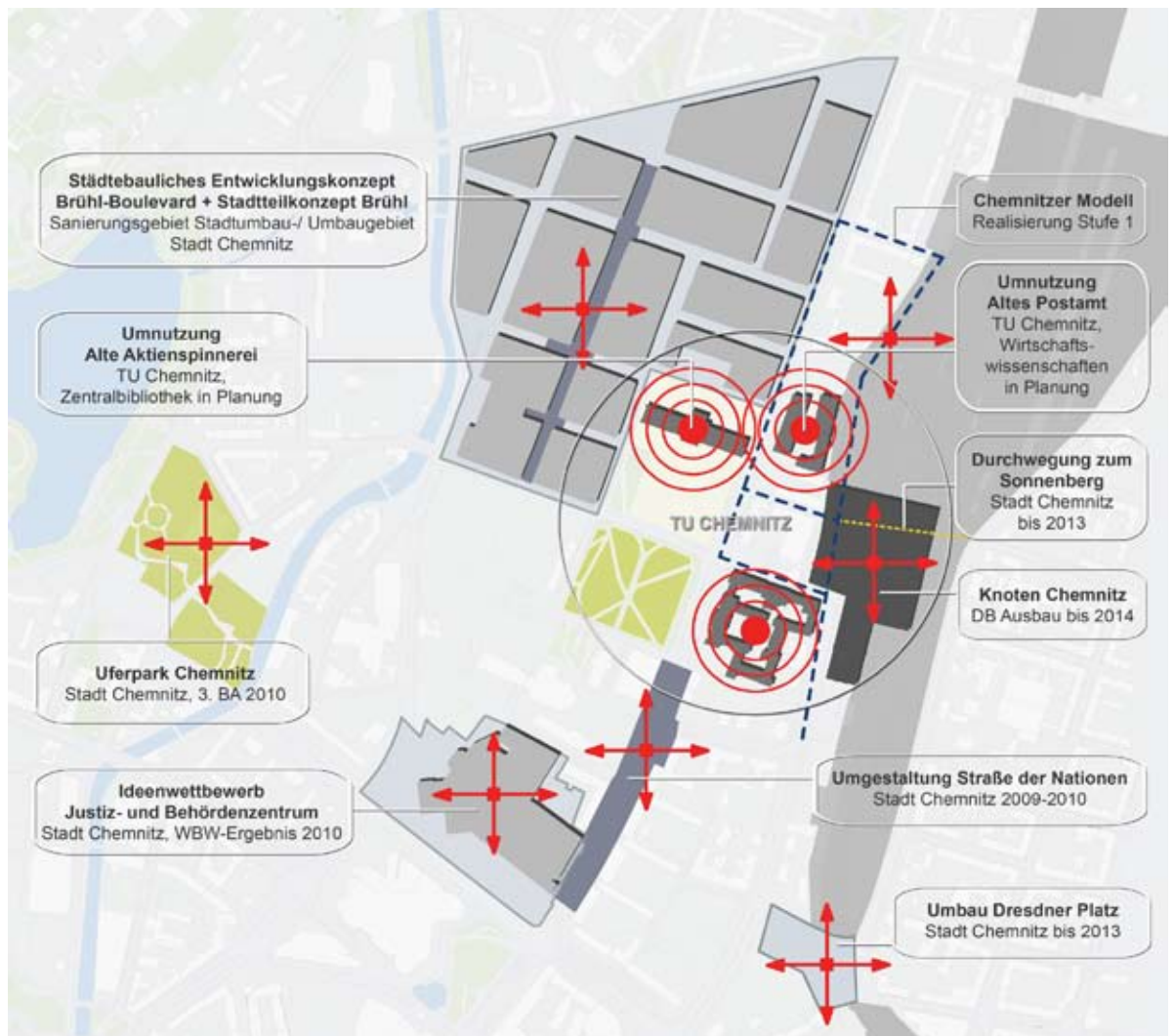


Abb. 7 Laufende Projekte/ Planungen im Umfeld der TU Chemnitz

Die besonderen Begabungen des Ortes

Die Identität eines Ortes wird durch Merkmale und Besonderheiten geprägt, die sich von seinem weiteren Umfeld markant unterscheiden. Im Umfeld des historischen Universitätskomplexes spannt sich ein Raum mit besonderen und vielfältigen Qualitäten auf, die insbesondere die Erreichbarkeit, Attraktivität und Nutzungsvielfalt betreffen. Diese Begabungen gilt es zu fördern, um ein spezifisches und identitätstragendes Konzept für den Ort aufzustellen. Je intensiver und effizienter dieser hocherschlossene Raum genutzt werden kann, um so nachhaltiger ist er.



Abb. 8 Plangebiet

1. Eine Universität mit HAUPTBAHNHOF.

Der Hauptbahnhof ist Frequenzbringer sowohl für die Innenstadt als auch für die Universität. Wie an kaum einer Universität in Deutschland liegt der lokale und regionale Verkehrsknoten unmittelbar vor den Toren der Universität. Dieser hohe Grad an Erreichbarkeit durch den öffentlichen Verkehr soll künftig durch die Umsetzung des Chemnitzer Modells weiter fortgeschrieben werden. Dies sind ideale Voraussetzungen für einen Universitätsstandort der Zukunft.



2. Eine Universität mit STADTGARTEN.

Ein weiteres Potential bildet der historische Schillerplatz als Begegnungs- und Kommunikationsraum von Kultur und Bildung. Der großzügig dimensionierte Straßenquerschnitt der Straße der Nationen trennt die Grünanlage jedoch räumlich von der Universität. Durch die Redimensionierung des Querschnitts könnte die Universität zukünftig eine attraktive Parkadresse erhalten.



3. Eine Universität mit KULTURQUARTIER.

Das markante historische Ensemble am Theaterplatz richtet sich als Adresse für Kunst und Kultur klar auf die Straße der Nationen aus. Eine zusätzliche Ausrichtung des Platzraumes nach Norden, als weiterer Anlieger am Schillerplatz, kann zu positiven urbanen Effekten und zu der Nutzung von Synergien mit der Universität führen.



4. Eine Universität mit WOHNQUARTIEREN.

Das unmittelbar angrenzende Wohnquartier des Brühl weist heute einen Leerstand von 50% auf. Die Etablierung neuer Nutzungen der TU am Ostrand des Quartiers könnten Synergieeffekte für eine Wiederbelebung bringen. Langfristig soll hier auch auf die Nachfrage nach Wohnraum für Studenten reagiert werden.



5. Eine Universität mit INNENSTADTBEZUG.

Das städtebauliche Rückgrat der Straße der Nationen eröffnet als verbindendes Element die Chance für einen entscheidenden Beitrag zur Belebung und Urbanisierung der Innenstadt. Eine attraktive gestalterische Ausbildung dieser großstädtischen Achse, insbesondere für Fußgänger, wird den künftigen Innenstadtcampus als integrales Element der Innenstadt mit dem Kernbereich verbinden.



3.0_ Bedarfe und Reserven der TU Chemnitz



Die Technische Universität Chemnitz hat derzeit circa 10.300 Studierende und circa 2.000 Mitarbeiter in acht Fakultäten. Voraussetzungen für die Realisierung der Zentralbibliothek auf dem Innenstadtcampus und damit für die Entwicklung des gesamten Campusareals Nord sind seitens der Technischen Universität folgende Aspekte:

- Die Geisteswissenschaftlichen Fakultäten (Philosophische Fakultät und Wirtschaftswissenschaften) müssen geschlossen im Umfeld der Bibliothek untergebracht werden.
- Die Schaffung des Innenstadtcampus (Campus Nord) ist mit der Aufgabe des Standortes Wilhelm-Raabe-Straße verbunden. Demnach muss adäquater Ersatz für Hörsäle und Seminarräume geschaffen werden.
- Für den zukünftigen Innenstadtcampus mit circa 5.000 Studierenden und 1.000 Mitarbeitern wird zur Sicherung der Versorgung eine neue Mensa erforderlich.



Abb. 11 Gegenwärtige zentrale Standorte der TU Chemnitz

Hinsichtlich einer Reorganisation der Universität entstehen folgende Bedarfe, die im Städtebaulichen Entwicklungskonzept aufgegriffen werden.

Einrichtung	Bedarf in m² HNF	Neubau	Bestand
Universitätsbibliothek	13.714		Ehem. Aktienspinnerei
- davon Magazin	4.118	x	
Wirtschaftswissenschaften	4.750		Altes Postamt
Hörsäle	1.150	x	Altes Postamt
Mensa	2.500	x	

Abb. 9 Bedarfe der TU Chemnitz

Im Sinne einer langfristigen Perspektive wäre ein Ort der Begegnung etwa als TU-Kommunikationszentrum, mit Auditorien, Einrichtungen für Tagungen und Seminare, Informationsbüros, Sport- und Fitnessangebote, soziale Einrichtungen sowie ein Seniorenkolleg, von besonderer Bedeutung.



Abb. 12 Zukünftige zentrale Standorte der TU Chemnitz

	Fakultäten	gegenwärtige/ zukünftige Unterbringung			
		Innenstadt-campus	Campus Reichenhainer Str.	Erfenschlager Str.	Wilhelm-Raabe-Str.
1	Fakultät für Maschinenbau	x	xx	xx	
2	Fakultät für Elektrotechnik und Informationstechnik		xx		
3	Fakultät für Informatik	x	x		
4	Fakultät für Mathematik		xx		
5	Fakultät für Naturwissenschaften (Physik)		xx		
	Fakultät für Naturwissenschaften (Chemie)	xx			
6	Fakultät für Wirtschaftswissenschaften	x	x		
7	Philosophische Fakultät	x	x		
8	Fakultät für Human- und Sozialwissenschaften		xx		x

Abb. 10 Gegenwärtige und zukünftige Fakultätstandorte der TU Chemnitz

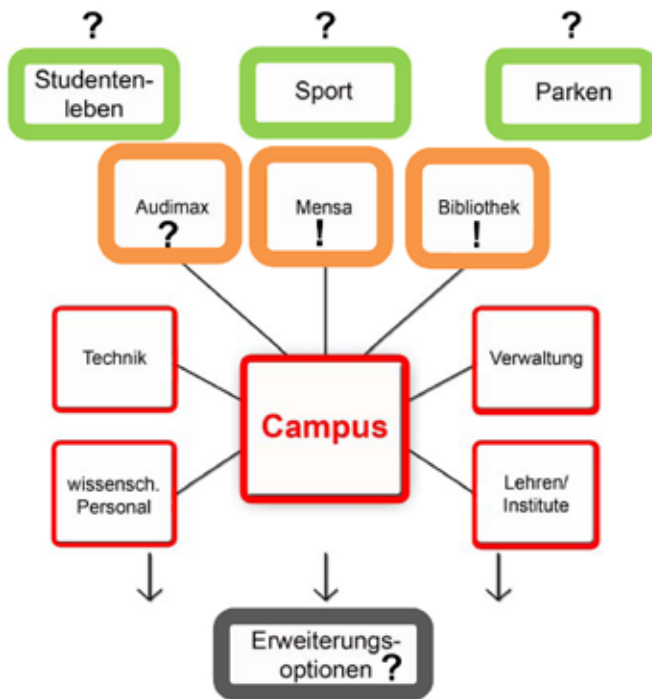


Abb. 13 Bausteine des Campus der TU Chemnitz

Folgende Vorteile werden mit der Errichtung einer Zentralbibliothek verbunden:

- zentrale Unterbringung der Bibliothek mit Patentinformationszentrum und Archiv
- Konzentration aller Buch- und Literaturbestände an einem Standort
- Bibliothek als zentraler Lernort mit Synergien und Optimierung von Ressourcen
- optimale Voraussetzung zum Betreiben der Gesamtbibliothek auf internationalem Standard
- bessere Überschaubarkeit, Zurordenbarkeit und optimale Bewirtschaftung
- effektiver Einsatz des Personals (keine Mehrfachbesetzung)
- wirtschaftlicher Einsatz von Haushaltsmitteln
- Flächeneinsparung gegenüber mehreren Teilbibliotheken bei gleichem Standard
- prägendes Bild in der Außenwirkung als größte wissenschaftliche Bibliothek der Region Südwestsachsen für die TU Chemnitz und die Stadt Chemnitz
- perspektivische Erweiterungen bzw. Erhöhung der Buchbestände sind komplett am Ort einordenbar und realisierbar.

Parken- Bestandssituation

Die Zahl der Studierenden am Innenstadtstandort wird derzeit mit etwa 1.000 Personen beziffert. Ein besonderer Parkdruck ist hierdurch heute nicht zu verzeichnen. Dies hängt zum einen an der sehr guten Erschließung durch den ÖPNV und zum anderen an dem nahegelegenen Stadtteil Brühl, in dem es heute noch ausreichend kostenlose Stellplätze gibt. Des Weiteren weist der Bereich bereits heute gute fußläufige Verbindungen auf und ist für Fahrradfahrer aufgrund der räumlich nahen Entfernungen optimal erreichbar.

Zukünftig wird in der Innenstadt mit etwa 5.000 Studenten zu rechnen sein. Einer Studie zur „Mobilität Chemnitzer Studierender“, durchgeführt von dem Studienrat der TU Chemnitz gemeinsam mit der Fachgruppe Soziologiestudierender, konnten wichtige Kennwerte zum Modal-Split, Wohnort etc. entnommen werden. Insgesamt wurden 4.400 Studenten befragt. Die Studie zeigt, daß 83 % der Studenten in Chemnitz im 4 km Umkreis der Universität leben. Nur 17% leben im Umland mit einer durchschnittlichen Weglänge von 30 km.

Die Präsenz der Studierenden beläuft sich auf 95% an drei oder mehr Tagen auf dem Campus und auf ca. 54% sogar täglich. 73% wechseln den Universitätsstandort mindestens an einem Wochentag. In Chemnitz wohnende Studenten benutzen den Bus oder die Straßenbahn zu 64% und 1/4 oder 40% kommen zu Fuß. Die aus dem Umland kommenden Studierenden benutzen zu 60% den Pkw, aber auch heute kommen schon 40% mit Bus und Straßenbahn.

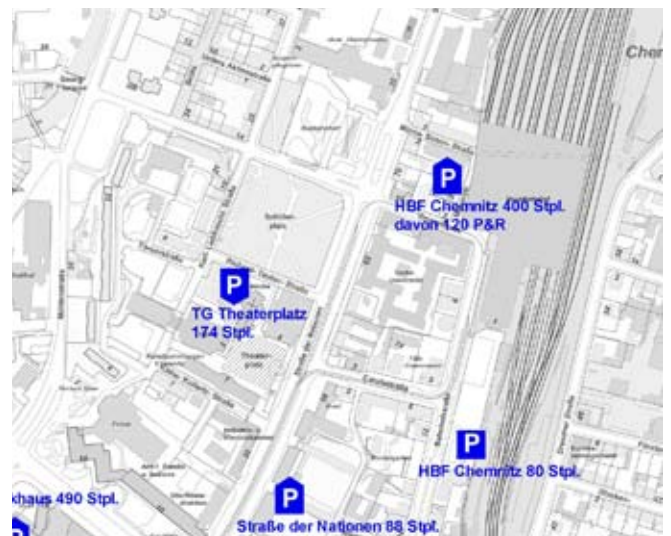


Abb. 14 Parkhäuser in unmittelbarer Nähe zur TU

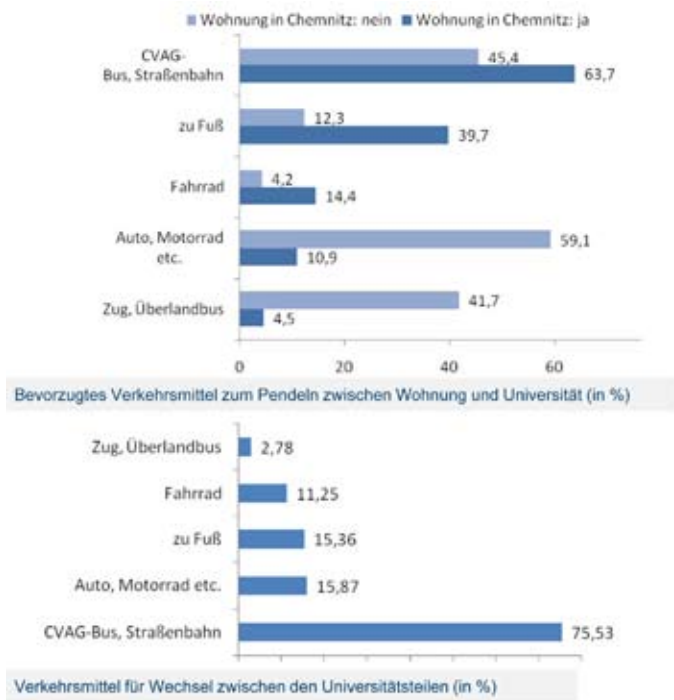


Abb. 15 Mobilitätsverhalten Chemnitzer Studierender

ten wird von einem höheren MIV-Anteil mit 60 % ausgegangen. In der Gesamtsumme zeigt sich, daß von einem Ansatz von ca. 500 erforderlichen Stellplätzen auszugehen ist.

Für die ca. 1.000 Beschäftigten der Universität Innenstadt ist die Stellplatzeinschränkungssatzung anzuwenden. Dies bedeutet, im Falle von Büronutzung kommt eine Einschränkung von 70% zum tragen. Dabei ist 1 Stellplatz je 140 qm Büro Nutzfläche nachzuweisen.

4.000 Studenten		
Chemnitz		Umland
83%		17%
3.320 Studenten		780 Studenten
10 % MIV		60% MIV
330 Studenten		470 Studenten
1,4	Besetzungsgrad	1,8
235		260
495 Stellplätzen		

Danach wird 1 Stellplatz für 4 Studierende erforderlich. Geht man von 4.000 neuen Studierenden aus, wären 1.000 neue Stellplätze erforderlich. Dieses entspricht jedoch nicht dem heutigen Mobilitätsverhalten der Studenten. Die folgende Berechnung zeigt entsprechend



Abb. 16 Geltungsbereich der Einschränkungssatzung

dem Mobilitätsverhalten der Studenten zum einen, daß vorausgesetzt wird, daß die in Chemnitz lebenden Studenten mit dem ÖPNV zur Universität Innenstadt kommen. Hier muß von der optimalen Lage Hauptbahnhof profitiert werden. Bei den im Umland lebenden Studen-

4.0_ Strukturmodelle

Struktur und Muster der bestehenden Baufelder belegen, dass das Areal südlich der Georgstraße durch Großbaufelder bestimmt ist, die jedoch nicht der Logik ihrer Nutzungen entspringen, sondern zerfließende Räume in die Stadt legen und verödete, monofunktionale Orte mit langen Straßenfluchten erzeugen.

Als Innenstadtbaustein kann das Areal nur dann Urbanität entfalten, wenn eine Raumanneignung durch eine maßstäbliche und durch Nutzungsmischung bestimmte Reorganisation erfolgen wird.

Das amorphe bauliche Gefüge der großen Baufelder sollte zu einem klaren räumlichen Leitbild zusammengebunden, das heißt verdichtet werden, indem robuste und flexible kleinteiligere Blockrahmen zugeschnitten werden. Ziel ist die maßvolle Revitalisierung durch ein spannungsvolles Wechselspiel aus bestehenden und neuen Gebäuden.

Zwei Strukturmodelle wurden entwickelt, die durch Neuinterpretation der vorhandenen Strukturen und ihrer Ausrichtungen räumliche Qualitäten sichern, neu inszenieren und fördern. Zum einen soll der Campus eine klare eigene Identität erlangen, zum anderen soll er sich auch mit dem weiteren Umfeld vernetzen und Erweiterungsoptionen offen lassen. Ziel ist eine räumlich-funktionale und maßstäbliche Eingliederung bestehender und neuer Nutzungen in die Innenstadt.

Beiden Ansätzen liegt die Überlegung zu Grunde, die verkehrliche Abwicklung der Regionalbusse und die Lage des zentralen Omnibusbahnhofs zu überdenken. In seiner heutigen, städtebaulich und stadträumlichen prominenten Lage wird er der besonderen historischen und zukünftigen Bedeutung des Ortes nicht gerecht. Im Vorfeld der neuen Zentralbibliothek und im räumlichen Gefüge von Theaterplatz, Schillerplatz und ehemaliger Aktienspinnerei bricht er die Kontinuität des Raumes. Seine unwirtschaftliche Flächendimension liegt weit über den notwendigen Bedarfen und der fehlende Sichtbezug zum 400m entfernten Hauptbahnhof erschwert seine Auffindbarkeit. Aus städtebaulich-planerischer Sicht wird eine Verlagerung empfohlen, um die Möglichkeiten der Raumentwicklung auszuloten und zu prüfen, die zur Schaffung einer Identität des Ortes führen können.

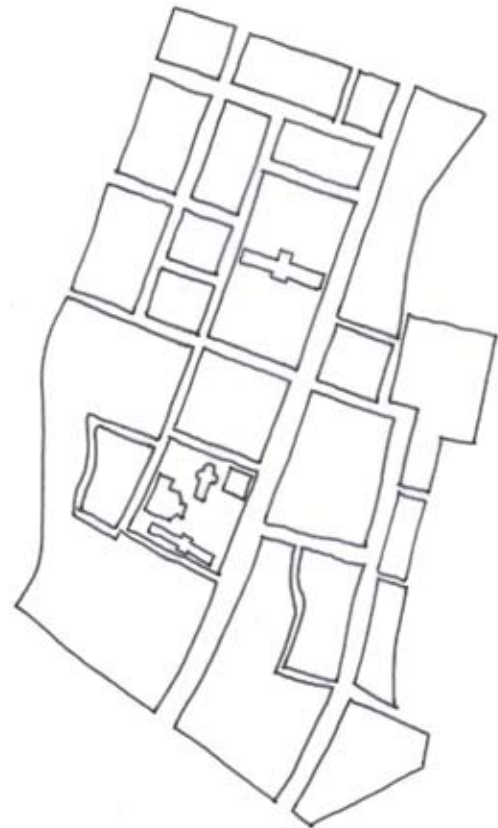


Abb. 17 Bestand_ großformatige Stadtbausteine

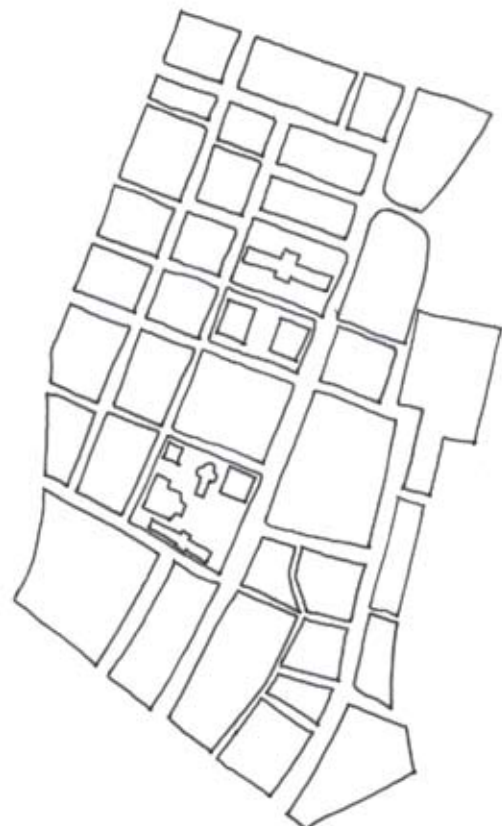


Abb. 18 Zielplanung_ kleinteiliges Stadtgewebe

Strukturmodell 1: Campus als Quartier

Ziel des Modells 1 ist die Entwicklung eines Kultur- und Wissenschaftsquartiers um den zentralen Schillerplatz. Zur Erzeugung eines urbanen Quartiers erfolgt eine räumliche Reorganisation, Ausrichtung und Verzahnung von kulturellen und wissenschaftlichen Nutzungen um den zentralen öffentlichen Raum. Das Areal des Busbahnhofs wird baulich besetzt, so dass eine Betonung des Schillerplatzes als räumliche Mitte erfolgt. Im Umfeld des Theaterplatzes werden die Kulturbausteine um weitere Solitärbauten universitärer Nutzung ergänzt. Durch diese Maßnahmen wird eine Neuausrichtung auf den Schillerplatz, den neuen Campusplatz, erzeugt und ein Beitrag zur Erhöhung der Urbanität des Ortes geleistet. Der Ort erfährt eine Neuinterpretation als Forum der (Denk)Kultur.

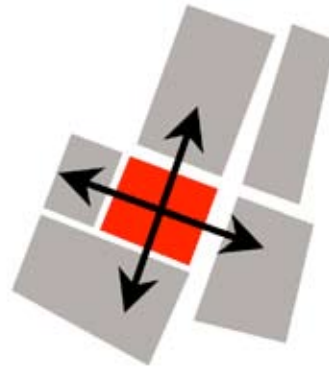


Abb. 19 Ansatz einer radialen Entwicklung

Strukturmodell 2: Campus als Boulevard

Das Strukturmodell 2 sieht eine bandartige sukzessive Entwicklung des Universitätsstandortes nach Norden und Süden vor. Den Kern des Campus bildet dabei der historische Universitätskomplex an der Straße der Nationen. Die neu entstehenden Raumsequenzen prägen ein Band in Richtung Stadtzentrum, die den zerfaserten Zwischenraum zwischen Brühl und Hauptbahnhof mit Nutzungen der Wissenschaft auffüllen. Langfristiges Ziel des Entwicklungsansatzes ist das Implementieren eines urbanen Universitätsquartiers in die bestehende Stadtstruktur. Dabei wird westlich der Straße der Nationen ein urbanes Band aus Solitären und Freiräumen aufgespannt, welches das Theaterforum, den Schillerplatz und den neuen Bibliotheksplatz einbezieht. Östlich der Straße der Nationen wird die prominente „Universitätsadresse“ durch Einbezug angrenzender möglicher Entwicklungsflächen sukzessive fortgeschrieben und weiterentwickelt. Die Flächen entlang der Bahnanlage vom Kopf des Bahnhofs in Richtung Innenstadt ausgehend, können als Entwicklungsreserven vorgehalten werden.



Abb. 20 Ansatz einer bandartigen Entwicklung



Abb. 21 Strukturmodell 1: Campus als Quartier

Empfehlung

In der Gegenüberstellung der Strukturmodelle zeigt Modell 1 die Anordnung der Universität und weiterer neuer Adressen radial um den Schillerplatz. Dieser Raum bildet den Auftakt für die Entwicklung des weiteren Umfelds und dessen Anschluß an das Stadtzentrum. Dem Modellansatz liegt zugrunde, die südlichen Blöcke des Brühl und das Theaterumfeld in die Entwicklung direkt mit einzubeziehen. Da diese Flächen jedoch kurz- bis mittelfristig nicht verfügbar sind und eine baulich-räumliche Neustrukturierung des südlichen Brühls vorausgehen müsste, sollte dieses Modell nicht weiterverfolgt werden.

Modell 2 erzeugt einen bandartigen Campus mit zwei verschiedenen Gesichtern entlang der Straße der Nationen. Es entsteht ein gegenüber von bebaute Raum (östlich der Straße der Nationen) und Freiraum (westlich der Straße der Nationen). Vorzug der Variante ist, dass die Umsetzung des Modells innerhalb der vorhandenen Stadtstruktur möglich ist und eine schrittweise Entwicklung entsprechend vorhandener Potentiale für realistisch eingestuft werden kann. Des weiteren erfährt der Raum westlich der Straße der Nationen als „Kulturraum“ eine angemessene Behandlung im Kontext der schrumpfenden Stadt. Die Entwicklung des Brühls kann unabhängig von der Universitätsentwicklung erfolgen. Beide Bausteine können sich jedoch gegenseitig positiv begünstigen. Als Anlieger des „Kulturraums“ nutzen sie den „Nährboden“ für Entwicklungen im Wechselspiel von Lernen, Leben und Wohnen.



Abb. 22 Strukturmodell 2: Campus als Boulevard

5.0_ Städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadtcampus

Städtebauliches Konzept

In enger Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt sowie anderen relevanten Fachämtern und betroffenen Akteuren wurden in einem kooperativen Procedere die städtebaulich-funktionalen Möglichkeiten der Campuserweiterung grundsätzlich untersucht. Bereits laufende Projekte im Raum des künftigen Innenstadtcampus und weiterführende Überlegungen wurden in einer städtebaulich-verkehrlichen Gesamtbetrachtung simultan behandelt und in ein in sich schlüssiges und breit abgestimmtes Entwicklungskonzept eingebunden.

Die besonderen Merkmale eines modernen Campus bestehen dabei weniger in der architektonischen Ausbildung und Qualität seiner Gebäude als in der Vielfalt und Ablesbarkeit seiner Nutzungsbausteine. Der neue Innenstadtcampus weist vier schichtenartig aneinander geschmolzene Cluster auf, die sich sowohl räumlich miteinander vernetzen als auch visuell in Kommunikation zueinander stehen:

- das Kulturquartier mit künftiger Zentralbibliothek,
- die historischen und sich künftig nach Norden erweiternden Universitätscluster,
- die Mobilitätsdrehscheibe des Hauptbahnhofs
- und der als gemischter Wohnstandort in Entwicklung stehende Brühl.

Das parkartig organisierte Kulturquartier wirkt dabei als Herzstück des Campus und soll künftig als Ort der Begegnung und des Austauschs Synergie stiftend wirken. Es umfasst den bestehenden Theaterplatz mit Oper, Petrikirche, Chemnitzer Hof und den Kunstsammlungen, den angrenzenden historischen Schillerplatz und das Umfeld der neuen Zentralbibliothek in der ehemaligen Aktienspinnerei mit dem neuen Campusforum. Dieser Kultur- und Bildungsraum spannt sich über 500m westlich der Straße der Nationen auf.

Diese bildet als räumliches Rückgrat der Chemnitzer

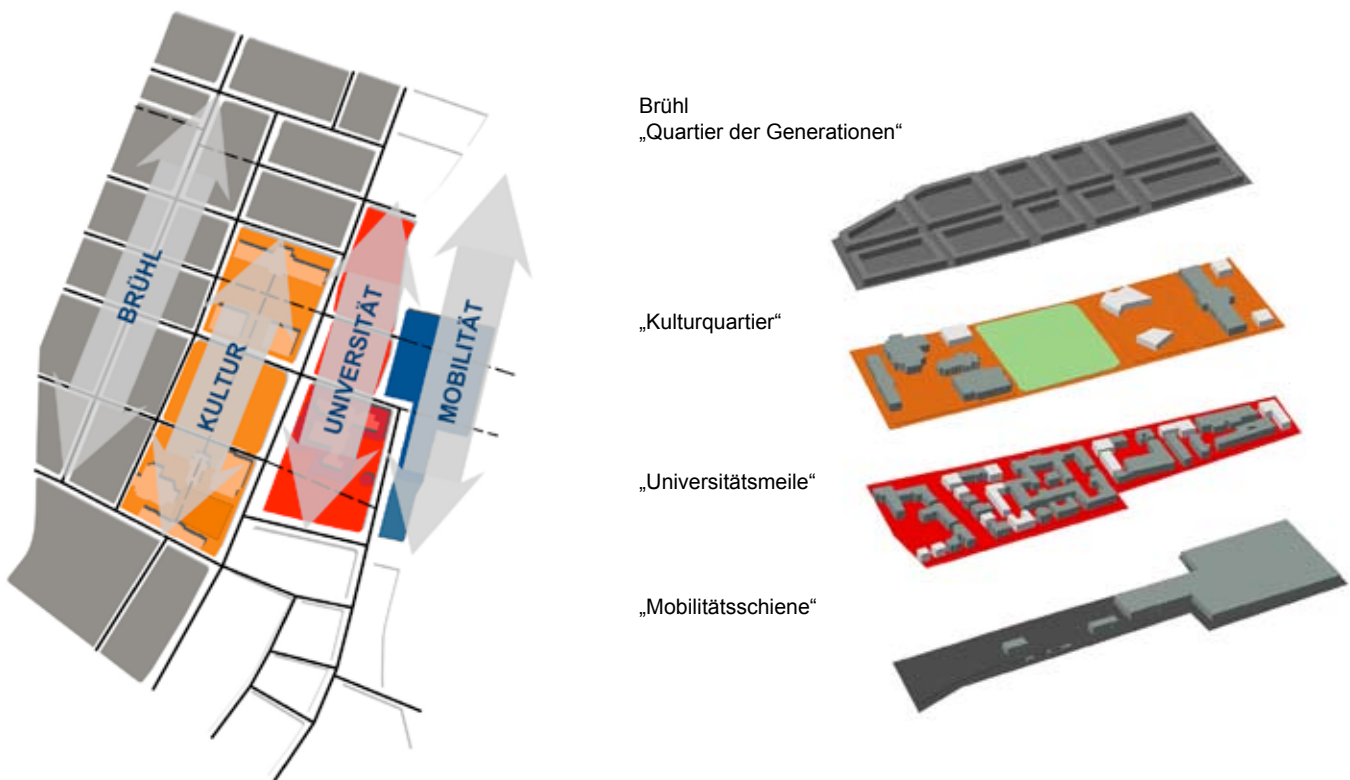


Abb. 23 Raumcluster am Innenstadtcampus

Innenstadt ebenfalls die Adresse der Universität. An ihr reihen sich östlich - im Sinne einer Wissensmeile - alle universitären Bausteine zwischen Heinrich-Zille-Straße und Carolastraße mit ihren Hauptzugängen nebeneinander auf.

Das Baufeld des Hauptbahnhofsparkhauses übernimmt dabei die Gelenkfunktion des Innenstadtcampus zu den in Realisierung stehenden neuen Anlagen des Chemnitzer Modells. Von hier aus erschließt sich auch in Nord-Süd-Richtung die Kette des inneren Freiraumsystems der Universitätsinstitute.

Die für den Erfolg eines kontinuierlich belebten Campus unverzichtbare Wohnnutzung schiebt sich, in Gestalt des historischen Brühl, an den westlichen Rand des Campus. Durch die Impulse der übrigen Bausteine des Campus könnte sich dieser Bereich schrittweise und unter intelligent platzierten baulichen Maßnahmen zu einem lebendigen Wohnquartier mit gemischten Wohnformen entwickeln. Durch Fortschreibung der historischen Rasterstruktur und der Ausbildung klarer Raumkanten kann der Brühl langfristig wieder an den Innenstadtkern herangeführt und angeschlossen werden. Dadurch wird das Kulturquartier in einen homogenen baulichen Mantel eingebettet, der zum einen seine städtebauliche Prägnanz stärkt, zum anderen mit der Universität die notwendige kritische Masse für den Standort bereitstellen kann.

Im östlichen Vorfeld wird der Universitätsbereich von der „Mobilitätsschiene“ tangiert. Diese übernimmt die Anbindung der Chemnitzer Innenstadt und der Universität in die Region und darüber hinaus. Mit der Umsetzung des Chemnitzer Modells wird der Hauptbahnhof vor allem für die Campuserwicklung aber auch für die Entwicklung des nördlichen Brühls von zunehmender Bedeutsamkeit werden.

Dieses Schichtenmodell wird überlagert mit einem engmaschigen Netz aus Ost-West- und Nord-Süd-Verbindungen, um Funktionen und Nutzungen des Ortes optimal und synergieerzeugend zu verweben.

Verkehrliche Erschließung

Das Städtebauliche Entwicklungskonzept Innenstadtstandort TU Chemnitz folgt dem Nachhaltigkeitsgebot von Innenentwicklung vor Außenentwicklung und befasst sich mit der überaus zeitgemässen Thematik der Reorganisation und maßvollen Urbanisierung innerstädtischer Stationsareale. In diesem Falle handelt es sich nicht zuletzt um einen Untersuchungsraum im Ein-

zugsbereich eines veritablen Hauptbahnhofes mit hervorragender Einbindung in das lokale Verkehrssystem. Grundsätzlich wird daher der betroffene Stadtraum nicht durch dramatische bauliche Verdichtung überformt, sondern behutsam in der Logik seines historisch begründeten Zuschnitts fortgeschrieben und ertüchtigt. Das Schlüsselthema ist die Förderung von Einrichtungen für Bildung und Kultur, die auf regionale und teilweise auch nationale Erreichbarkeit ausgerichtet sind. Dies bedeutet auch, dass keine zusätzlichen d.h. über den infrastrukturellen Bestand und Planungsbestand hinausgehenden Maßnahmen erforderlich werden, um die Entwicklung des bedeutsamen Universitätsstandorts zu sichern.



Abb. 24 Bestand



Abb. 25 Städtebauliche Zukunftsvision

Erschließung des Plangebietes

Die Hauptlast des überregionalen und innerstädtischen Verkehrsaufkommens von Chemnitz wird über das Straßenkernnetz abgewickelt. Die zugehörigen Bundes- und Staatsstraßen führen radial in die Stadt hinein. Durch den Südverbund und die Autobahnen A 4 und A 72 werden die zuführenden Bundesstraßen im Außenbereich der Stadt ringförmig miteinander verknüpft. Eine Vielzahl von Autobahnanschlussstellen beziehen die Autobahnabschnitte in das Verkehrssystem direkt ein. Im Bereich Stadtmittte wird das Kernnetz durch den Inneren Stadtring ergänzt. Dieser übernimmt die Funktion die Verkehrsströme des Zentrums zu bündeln, die gebietsfremden Verkehrsanteile vom Stadtzentrum fernzuhalten und die Besucherströme auf die Zufahrten des Zentrumsrings zu lenken.

Damit verfügt das Planungsgebiet grundsätzlich über eine sehr gute Erreichbarkeit durch den motorisierten Individualverkehr, ohne dass die Straße der Nationen dabei eine Beeinträchtigung des städtebaulichen Konzepts in Bezug auf die angestrebte Querbarkeit und stadträumliche Gestaltung des Straßenraumes darstellt.

Künftige Abstufung des Straßennetzes

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes 2015 wurden mehrere Szenarien untersucht, die den Anforderungen des Stadtumbaus, der Reduzierung von verkehrsbedingten Schadstoff- und Lärmemissionen sowie einem möglichen LKW-Führungskonzept bestmöglich gerecht werden sollen. Dabei gibt es ein *Minimalszenario* mit Beschränkung auf bereits begonnene städtische und auf die im aktuellen Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Projekte und starker Bündelung des KFZ-Verkehrs auf einem eng begrenzten, leistungsfähigen Hauptnetz bei gleichzeitiger Ausweisung eines ausgedehnten, zur Beruhigung vorgesehenen Nebennetzes.

Das *Maximalszenario* sieht die Realisierung aller optionalen Projekte im Straßennetz und die Beibehaltung der Funktionen für das bisher vorhandene Vorrang- und Nebennetz vor.

Um den gestellten Zielsetzungen möglichst nahe zu kommen, erfolgte die Gestaltung eines *Optimalszenarios*. Um dieses Szenario umzusetzen, ist die Realisierung einiger für die Entlastung der Wohngebiete und des Zentrums wichtigen Straßenprojekte weiterhin notwendig. Dazu gehören:

- Bau eines geschlossenen Inneren Stadtringes mit differenzierten Ausbaustandards,
- Ergänzung des Südverbundes durch die Teile III, IV, V,

- Autobahnzubringer Oberfrohaer Straße bis A 72,
- Ausbau der Zschopauer Straße vom Südverbund bis Gornauer Straße
- Neubau der B 173 zwischen Grüna und Mittelbach
- Umverlegung Frankenerger Straße (Option)

Zudem ist als wirksames Gestaltungselement für den stadtverträglichen Verkehrsablauf eine strenge funktionsbezogene Gliederung des städtischen Straßennetzes durchzusetzen. Dabei gilt folgende Einstufung:

Straßenhauptnetz

Träger der Hauptverkehrsströme einschließlich Schwerlastverkehr mit Geschwindigkeiten über 50 km/h mit - Kernnetz und Vorrangstraße im Hauptnetz.

Straßennebennetz

Verteilungsnetz für Quell- und Zielverkehr in städtischen Teilgebieten mit Geschwindigkeiten bis 50 km/h mit - Vorrangstraße im Nebennetz und Erschließungsstraße im Nebennetz



Abb. 26 Straßenhierarchisierung

Verkehrsmengen im Umfeld des Projektgebietes

Zur Einschätzung und möglicher Redimensionierung von Straßenräumen bzw. Straßenquerschnitten ist es erforderlich die täglichen gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsbelastungen gegenüber zu stellen.

Die heutigen Verkehrsbelastungswerte liegen in der:

- Straße der Nationen im Bereich von 8.000 bis 14.000 Kfz/24h
- in der Mühlenstraße von 10.400 bis 16.900 Kfz/24h
- in der Georgstraße von 3.100 bis 5.000 Kfz/24h
- in der Bahnhofstraße (nördlich der Waisenstraße) von 500 bis 9.800 Kfz/24h.

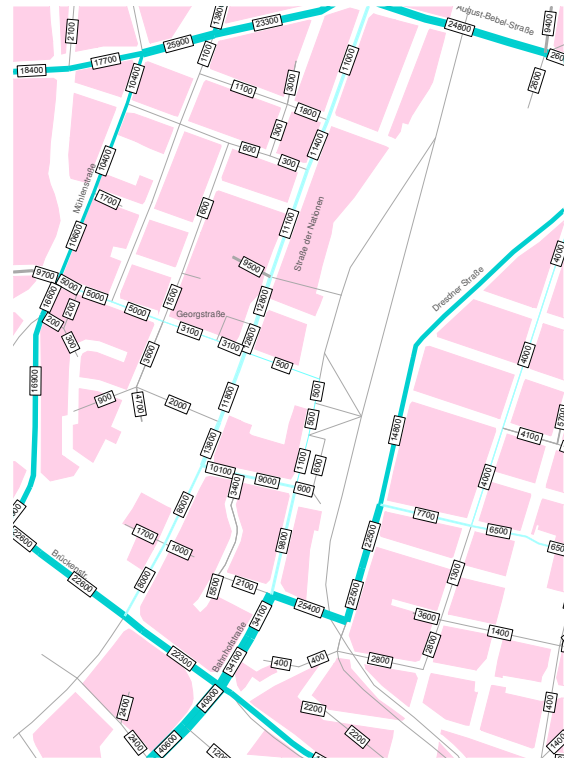


Abb. 27 Verkehrsmengen Status Quo in Kfz/24h

In der Prognosebelastung für 2020 sind durch die Umsetzung der Maßnahmen des Optimalszenarios (vor allem durch den Bau eines geschlossenen Inneren Stadtringes) deutliche Rückgänge auf der Mühlenstraße und der Straße der Nationen zu verzeichnen. Demnach ist gerade im Bereich der Straße der Nationen eine Redimensionierung der Fahrspuren zugunsten der Fußgängerbereiche und möglicher fußläufiger Querbarkeiten denkbar. Als Querverbindung im Plangebiet kann auch die Georgstraße Verkehrsmengentrückgänge von bis zu 25% verzeichnen.

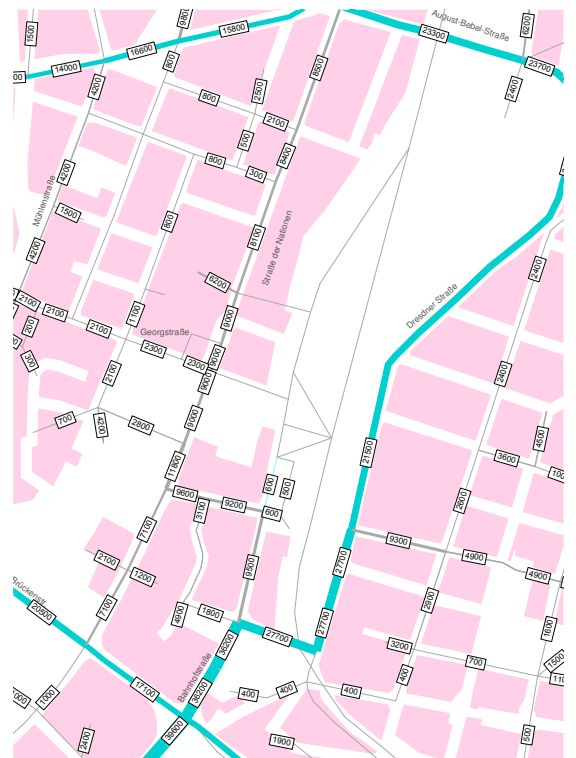


Abb. 28 Verkehrsmengen Prognose 2015 in Kfz/24h

Das Chemnitzer Modell

Das Chemnitzer Modell ist ein innovatives Verkehrskonzept im Schienen-Personenverkehr (SPNV). Durch die direkte Verknüpfung von Straßenbahn- und Eisenbahngleisen bietet es umsteigefreie Beziehungen zwischen dem Oberzentrum Chemnitz und dem Umland. Das Chemnitzer Modell umfasst zusätzlich eine Verknüpfung der Verkehrsträger Bus und Bahn mit dem Ziel, Verkehrsströme auf der leistungsfähigen Bahntrasse zu bündeln. Bushaltestellen in unmittelbarer Nähe der Stationen ermöglichen kurze Umsteigewege zu den regionalen Buslinien.

Die Pilotstrecke Chemnitz Hbf - Zentralhaltestelle - Altchemnitz - Stollberg ist 23 Kilometer lang und besteht aus drei Abschnitten: Straßenbahnstrecke von Chemnitz Hbf nach Altchemnitz, Verknüpfungsstelle in Altchemnitz, Eisenbahnstrecke von Altchemnitz nach Stollberg (Inbetriebnahme Dezember 2002). Die Gleise des ersten Teils beginnen am Hauptbahnhof, erschließen die Innenstadt mit ihren kulturellen Einrichtungen, der Technischen Universität, städtischen und regionalen Ämtern und Einkaufsmöglichkeiten. An der Zentralhaltestelle wird die Trasse über kurze und bequeme

Umsteigewege mit allen Bus- und Straßenbahnlinien des Stadt- und Regionalverkehrs verknüpft. In Richtung Süden schließt sich die Strecke auf der Annaberger Straße bis nach Altchemnitz an. Dort fahren die Variobahnen über die Verknüpfungsstelle vom zweigleisigen Straßenbahnnetz auf das eingleisige Eisenbahnnetz. Zur Herstellung der Gleisverbindung Straßenbahn - Eisenbahn wurde eine neue Weiche notwendig.

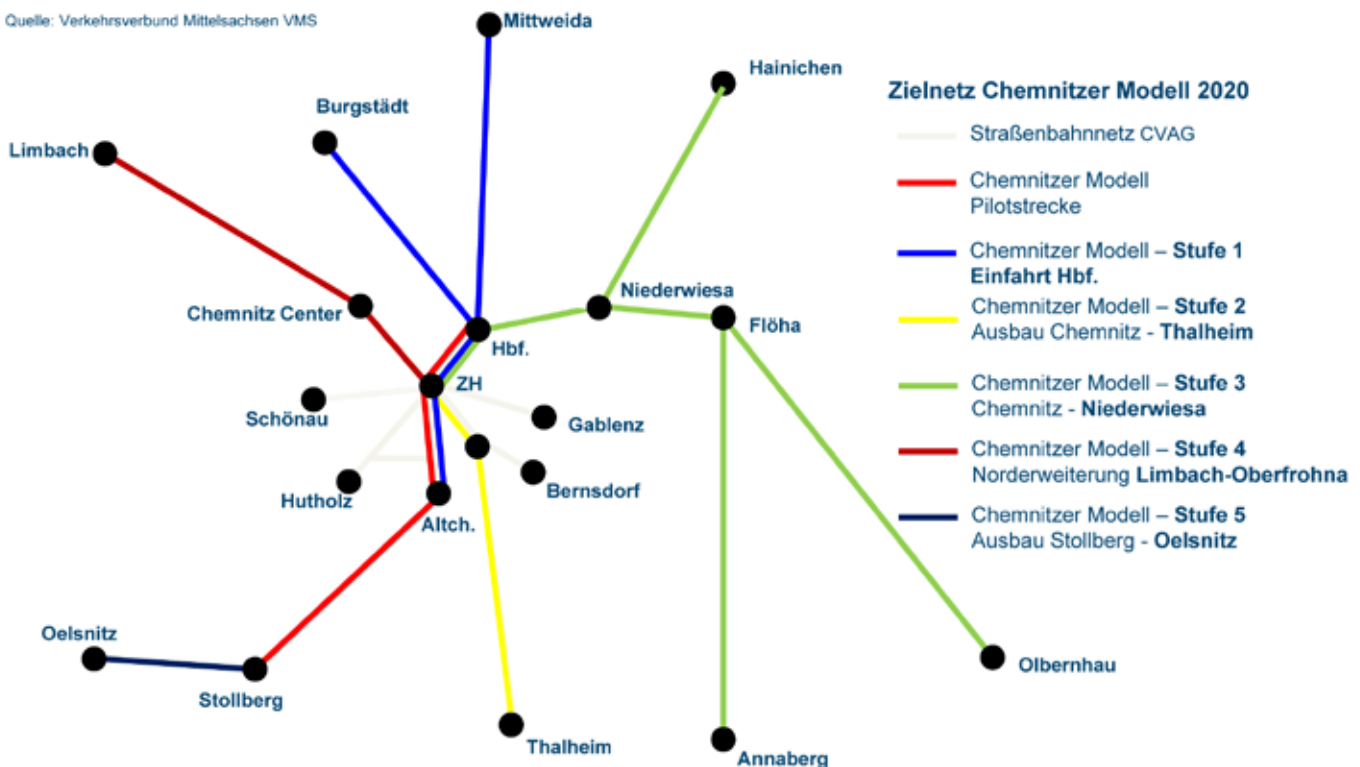


Abb. 29 Übersicht Chemnitzer Modell

Stufe 1 - Einbindung der Straßenbahn in den Hauptbahnhof Chemnitz

Mit der geplanten Umgestaltung des Chemnitzer Hauptbahnhofes wird ein weiterer Schritt zur Umsetzung des Chemnitzer Modells anvisiert. So sollen die Gleise der Chemnitzer Straßenbahn im Bereich der heutigen Kopfbahnsteige 1-4 durch das Bahnhofsgebäude hindurchführen. Die Umsteigebeziehung zu den Nah- und Fernverkehrszügen wird dadurch grundlegend verbessert.

Es entsteht die Voraussetzung für eine weitere Verknüpfung zwischen Straßenbahn- und Eisenbahninfrastruktur. Hierfür ist analog wie in Altchemnitz über eine entsprechende Gleiskonstruktionen eine Verbindung zwischen beiden Netzen herzustellen.

Fahrgäste der Züge aus Burgstädt; Mittweida, Hainichen oder Flöha können künftig ohne Umsteigen bis in das Stadtzentrum von Chemnitz und zurück fahren.



Abb. 30 1. Bauabschnitt Chemnitzer Modell



Abb. 31 1. Bauabschnitt Chemnitzer Modell-Detail

Stufe 2 - Ausbau Chemnitz -Thalheim

Die 2.Stufe des Chemnitzer Modells sieht fünf neue Haltestellen im Südbereich mit Erschließung der Technischen Universität Campus Reichenhainer Straße vor. Die neuen Haltestellen sind:

- Stadlerplatz,
- Campus Nord,
- Hörsaalzentrum,
- Technopark
- und Einsiedel Brauerei.

Mit dem Bau der Haltestellen auf der bestehenden Eisenbahnstrecke wird eine direkte und attraktive Verbindung der beiden Universtätsstandorte Reichenhainer Straße und Innenstadt ohne Umsteigen geschaffen.



Abb. 32 2. Bauabschnitt Chemnitzer Modell

Zentraler Omnibusbahnhof

Die Chemnitzer Verkehrs-Aktiengesellschaft (CVAG) ist täglich mit 34 Straßenbahnzügen und 78 Omnibussen im Stadtgebiet von Chemnitz unterwegs und befördert jährlich etwa 40 Mio. Personen auf 5 Straßenbahn- und 29 Omnibuslinien innerhalb einer Fläche von ca. 120 km². 1997 gründeten die Landkreise und kreisfreien Städte des Verbundgebiets Mittelsachsen den Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS). Der ZVMS erstellt die Nahverkehrspläne für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau und sichert die Koordinierung des kreisgrenzenüberschreitenden Leistungsangebotes im öffentlichen Personen Nahverkehr (ÖPNV) sowie die anzuwendenden Tarife. Die Aufgabenerfüllung wird für den ZVMS seit 2004 durch den Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH (VMS GmbH) durchgeführt.

Der Busbahnhof wurde 1968 am Schillerplatz eingeweiht. Er war damals einer der modernsten Europas. Im Jahr 2000 war eine Modernisierung mit Rekonstruktion erforderlich. Die Bedeutung des Busbahnhofs im Linienverkehr hat in den letzten Jahren deutlich abgenommen. Die Anzahl der ein- und aussteigenden Fahrgäste ist von 1990 mit 12.000 bis 2010 auf ca. 1.000 Fahrgäste gesunken. Seit 2008 besteht ein neues Liniennetz der CVAG, welches den Hauptbahnhof und vor allem die Zentralhaltestelle als bedeutsame Haltestellen definiert. Die Abbildung des Busbahnhofs zeigt die heutige Belegung der Bussteige. Die CVAG belegt nur noch einen Bussteig und für die Regionalbusse werden vier Bussteige benötigt. Die meisten Regionalbuslinien haben auch einen Haltepunkt am Hauptbahnhof. Es ist vorgesehen, den zentralen Omnibusbahnhof zum Hauptbahnhof zu verlagern. Zum einen wird durch das

Chemnitzer Modell ein weiterer wichtiger Umsteigepunkt geschaffen und zum anderen werden zukünftig weniger Regionalbusse in die Innenstadt fahren, da die Planungen zum „Umsteigen am Stadtrand“ führen. Die Regionalbusse nehmen die Fahrgäste im Umland auf. An den Straßenbahndepotpunkten findet das Umsteigen statt. In Chemnitz gibt es bereits in Schönau und Hutholz solche Haltepunkte.



Abb. 33 ZOB Chemnitz 2010

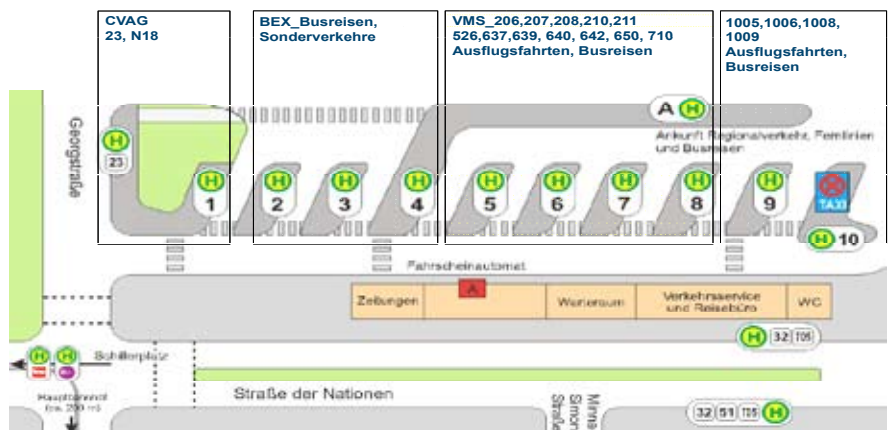


Abb. 34 Schema ZOB Chemnitz 2010

Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof

Der Chemnitzer Hauptbahnhof ist der größte Bahnhof der sächsischen Stadt Chemnitz. Er gehörte früher zur Bahnhofskategorie 2 der Deutschen Bahn AG und ist seit der Herabstufung der größte Bahnhof der Kategorie 3. Er ist hauptsächlich für den Regionalverkehr im Raum Westsachsen und Erzgebirge bedeutend. Die mangelnde Direktanbindung an das deutsche Fernverkehrsnetz muss zwingend verbessert werden, da meistens in Leipzig oder Dresden umgestiegen werden muss. Chemnitz Hauptbahnhof ist damit derzeit der größte deutsche Bahnhof ohne Fernverkehrsanschluss.

Der Chemnitzer Hauptbahnhof ist von der Chemnitzer Zentralhaltestelle des öffentlichen Nahverkehrs (CVAG) und dem Busbahnhof räumlich getrennt. Es bestehen Verbindungen durch Straßenbahnlinien; zum Busbahnhof werden ca. rund fünf Minuten Gehzeit benötigt. Am Bahnhof bestehen derzeit zwei Parkierungsanlagen: Eine kostenpflichtige mit circa 80 Stellplätzen gegenüber des Haupteinganges und das Parkhaus Mauerstraße, mit rund 400 Stellplätzen.

Die Buslinien 23 (Heinersdorf –Neefepark), 32 (Dresdner Str. - Rabenstein, Tierpark), die Straßenbahnlinien 4 (Hauptbahnhof –Hutholz) und 6 (Hauptbahnhof –Altchemnitz) und die City-Bahn nach Stollberg verbinden den Hauptbahnhof mit der Zentralhaltestelle im Zentrum von Chemnitz. Nachts verkehrt die Buslinie N11 über den Hauptbahnhof und verbindet ihn mit der Zentralhaltestelle, an der Umsteigemöglichkeiten zu anderen Nachtbussen bestehen.



Abb. 36 Hauptbahnhof Chemnitz 2010

Durch die vorgesehene Verlagerung der Funktionen des Busbahnhofs zum Hauptbahnhof wird es erforderlich, zwei weitere Haltestellen für Busse und Aufstellflächen für acht Fahrzeuge vorzusehen. Die beiden Haltestellen könnten im südlichen Bereich der Platzfläche Raum finden. Desweiteren können die bestehenden Bushaltestellen von mehreren Buslinien genutzt werden. Die Zu- und Abfahrt der Kurzzeitstellplätze wird leicht verändert, indem die Zu- und Abfahrt östlich zur Grünfläche gelegt wird.

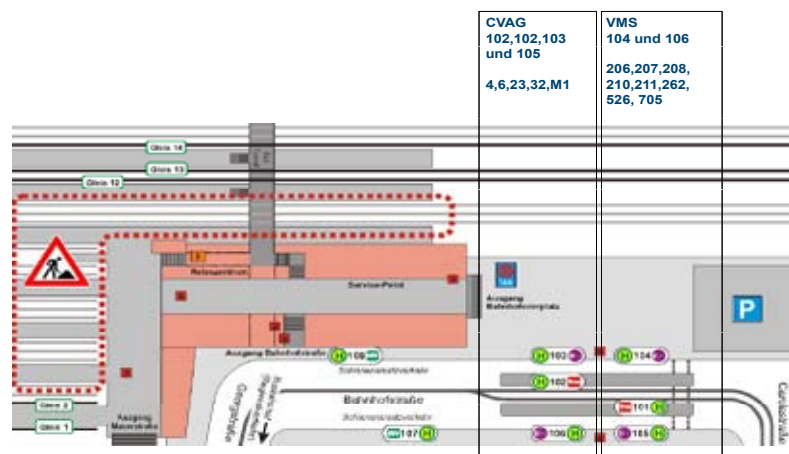


Abb. 35 1. Bauabschnitt Chemnitzer Hauptbahnhof

Freiraumsystem

Identitätsgebend und urbanitätserzeugend sind die öffentlichen Räume, die gut gestaltet sind und entsprechende kritische Baumasse besitzen. Demnach muss es Ziel sein, neben dem Konzept des gebauten Raums ein kohärentes Freiraumgewebe mit hoher Aufenthaltsqualität zu erzeugen.

Zentrum des Systems ist der Schillerplatz. Der alte Baumbestand bietet das Potential neue Wegebeziehungen aufzubauen und qualitative Aufenthaltsorte zu schaffen. Von ihm ausgehend erreicht man über den „Kulturweg“ den südlich gelegenen steinernen Theaterplatz sowie in Richtung Norden das Campusforum um Zentralbibliothek, Mensa und Kommunikationszentrum. In ihrem räumlichen Kontext bilden diese Orte einen zusammenhängenden Stadtraum, der für die Chemnitzer Innenstadt eine stadträumliche Bereicherung darstellt. Im Gegenpool zum urbanen, hauptsächlich durch Kommerz geprägten Stadtkern besteht die Chance im Umfeld von Universität und Oper ein urbanes prägnantes Raumgefüge von Kultur und Bildung auszubilden. Als zukünftiges „Herzstück“ des Chemnitzer Nordens sollte dieser Raum einem gestalterischen Gesamtkonzept folgen, das die Verwendung wiederkehrender Materialien, einheitlichen Stadtmobils und einem attraktiven Beleuchtungskonzept folgt. Zugleich ist dieser Zentralraum Schnittstelle zwischen dem Brühl und der Universität.

Der zentrale Quartiersraum des Brühl-Boulevards wird durch attraktive Grünverbindungen nach Westen an den Uferpark und im Osten bis an die Straße der Nationen angebunden. Differente Raumsequenzen brechen die Monotonie des langgestreckten Raumes. Blockinnenbereiche bieten durch die Anlage gemeinschaftlich nutzbarer Flächen vor allem für die Anwohner neue Wohn- und Aufenthaltsqualität.

Östlich der Straße der Nationen schmiegt sich das Universitätsareal an den Kulturraum. Sein inneres Raum- und Wegenetz zieht sich kettenförmig vom Alten Postamt bis ins neue Universitätskarrée. Die Institutshöfe bieten Rückzugsräume und interne Kommunikationsorte für die Studierenden. Durch attraktive Wegebeziehungen nach Osten wird der Freiraumsaum des Bahnhofs Bindeelement zur Mobilitätsschiene.



Wohnnhöfe

Zentraler Quartiersraum Brühl



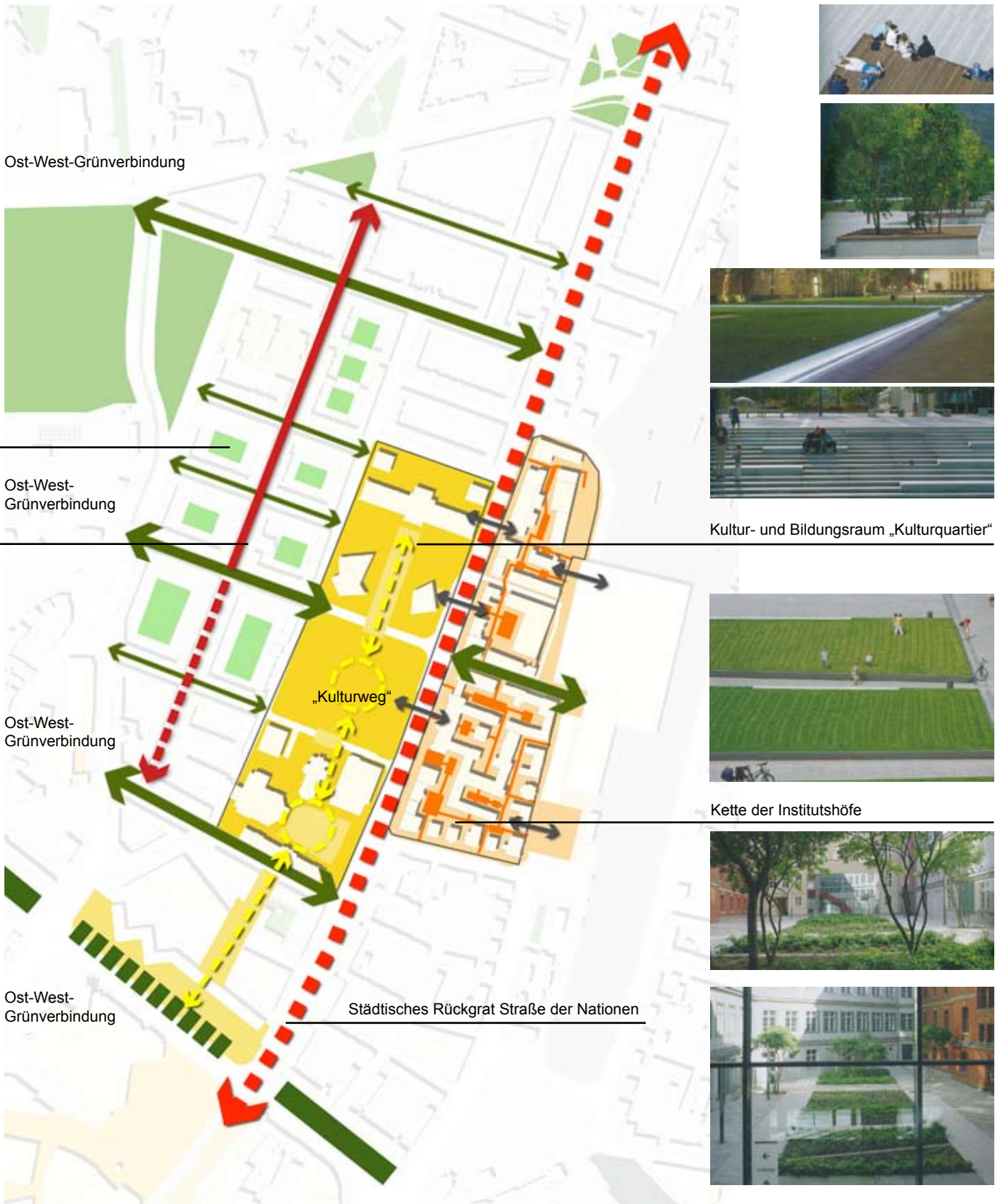


Abb. 37 Freiraumsystem Universitätsumfeld

6.0_ Bausteine des Innenstadtcampus

Testentwürfe der TU Chemnitz haben ergeben, dass das Raum- und Funktionsprogramm der Bibliothek größtenteils im Volumen der ehemaligen Aktienspinne realisiert werden kann. Ergänzungsbauten könnten im nördlichen Vorfeld des historischen Langhauses Platz finden, so dass das südliche Vorfeld dem Erscheinungsbild des historischen Bauwerks im öffentlichen Raum gewidmet sein wird. Damit ergibt sich eine Konfiguration aus besonderen baulichen Solitären rund um den Schillerplatz, die einen Begegnungsraum von hohem Öffentlichkeitsgrad definieren. Die Zentralbibliothek ihr bauliches Gegenstück, die Städtische Kunstsammlung, bilden dabei die beiden Pole des Quartiers. Im Zuge der schrittweisen Gesamtentwicklung des

Innenstadtcampus werden mittel- bis langfristig zwei weitere Bausteine bedeutsam, die eine Belebung des Quartiers unterstützen könnten. Bei einer Anzahl von mehr als 5.000 Studierenden und 1.000 Bediensteten am Standort Straße der Nationen wird auch am Innenstadtcampus der Bau einer Mensa und die langfristige Entwicklung eines Kommunikationszentrums notwendig werden. Im südlichen Vorfeld der Zentralbibliothek bieten sich dafür die räumlichen Möglichkeiten diese beiden Bausteine als moderne „Solitäre im Park“ zu inszenieren. Damit wären die Schlusssteine des Kulturquartiers gesetzt und ein lebendiges Wechselspiel aus sich gegenseitig ergänzenden Nutzungen inszeniert. Neben dem kommerziellen Zentrum rund um das

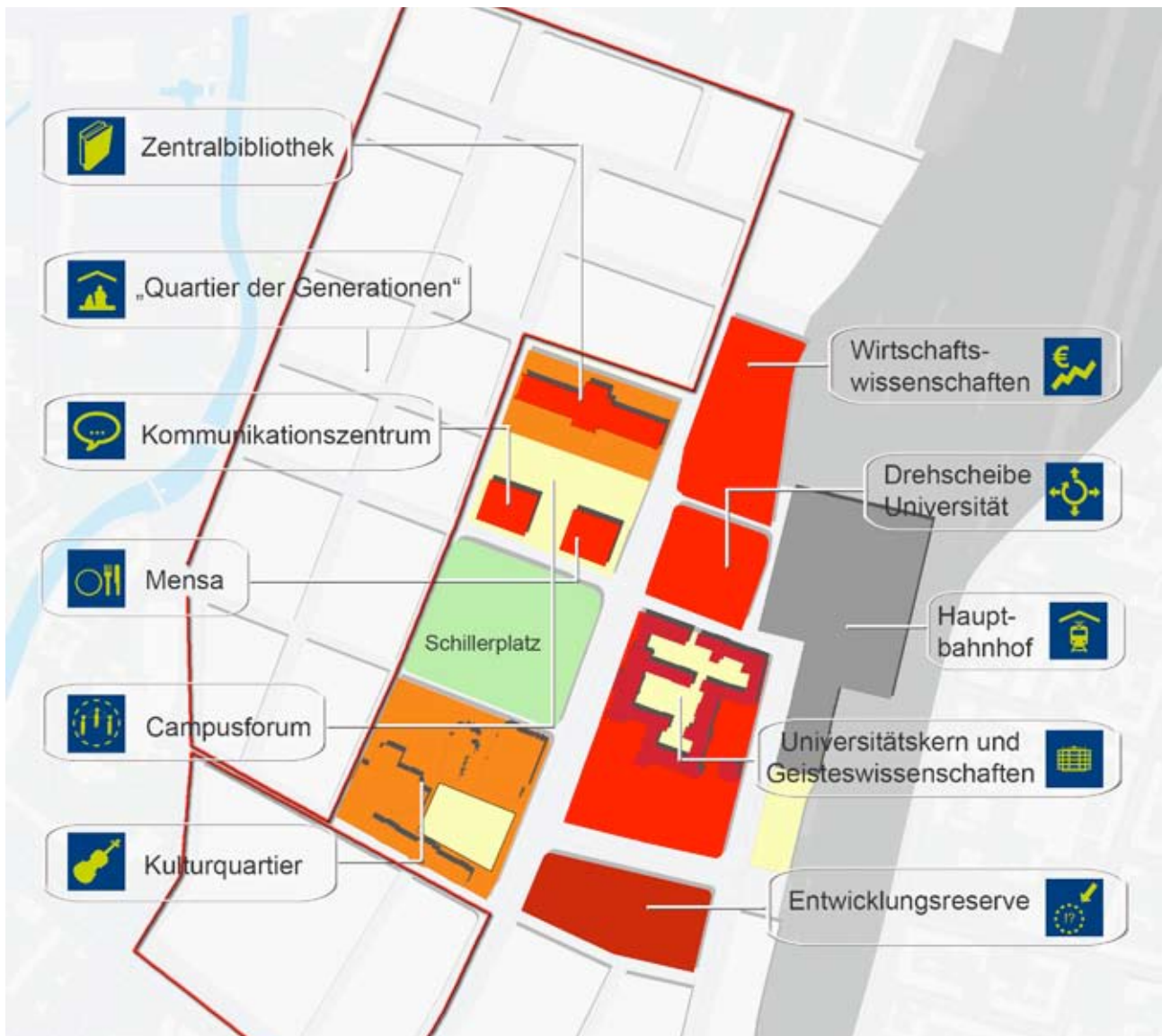


Abb. 38 Bausteine des Entwicklungskonzepts Innenstadtcampus TU Chemnitz

Rathaus im Süden der Innenstadt würde die Straße der Nationen damit auch ein kulturelles Gegenstück im Norden erhalten. Im Spannungsfeld aus Einrichtungen von Bildung, Kultur und Kommerz würde sich somit im Kern der Stadt Chemnitz sukzessive eine urbane Meile aufbauen, die in 15 Minuten Fußwegedistanz zum Chemnitzer Hauptbahnhof liegt.

„Herzstück“

Ausgangspunkt der städtebaulichen Entwicklung ist die ehemalige Aktienspinnerei, die zur zentralen Universitätsbibliothek umgenutzt wird. Mit ihrem Umbau wird der erste nördliche Baustein des neuen Kultur- und Bildungsraumes gesetzt, der Initiator aller weiteren Entwicklung ist.

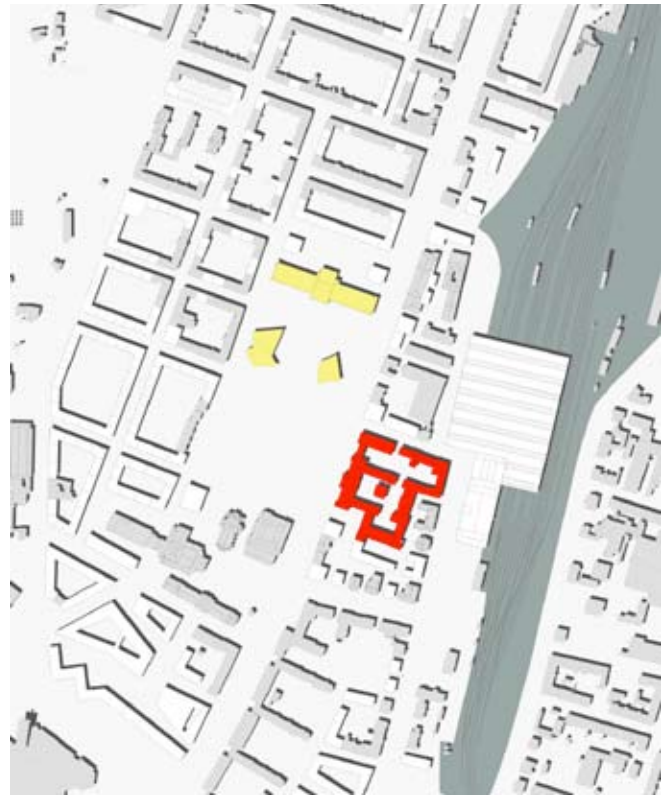


Abb. 39 Zentralbibliothek als „Herzstück“ der Universitätsentwicklung

Erweiterung der TU Adresse

Die Universität hat ihren heutigen Auftritt an der Straße der Nationen im gegenüber des Schillerplatzes. Bereits in naher Zukunft wird sie sich mit der Entwicklung des Alten Postamtes mit einer neuen Adresse präsentieren. Damit erweitert sie ihren Auftritt um einen historischen Gebäudekomplex an der Straße der Nationen. Langfristig gilt es diese beiden Adressen räumlich und visuell durch ergänzende Universitätseinrichtungen und eine einheitliche gestalterische Sprache zusammenzubinden. Dadurch wird die Adresse der Universität auf der östlichen Seite gestärkt, weiterentwickelt und von der Heinrich-Zille-Straße bis zur Carolastraße räumlich aufgezo-



Abb. 40 Nördlicher Universitätsausstieg an der östlichen Straße der Nationen

Universitätsmeile

Durch das Setzen sich wiederholender gleichgroßer und hoher Baukörper an unbesetzten oder markanten Eck-situationen wird die Silhouette der Universität in Kombination von alter und neuer Bausubstanz entwickelt. In den Bereichen der historischen Universitätsgebäude werden großzügige Vorzonen angelegt, die gleichzeitig die Verbindungsräume zum Kultur- und Bildungsquartier westlich der Straße der Nationen darstellen.



Abb. 41 Aufspannen der Wissensmeile

Freiraumbänder

Parallel zu der baulichen Entwicklung erfolgt die Aneignung des diffusen Stadtraumes durch qualitative Gestaltung neuer Freiräume. An der Straße der Nationen entstehen zwei sich tangierende zentrale Freiraumbänder, deren Schnittstelle das städtebauliche Rückgrat, die Straße der Nationen ist. Westlich wird das „Kulturquartier“ als öffentlich zugänglicher Kultur- und Bildungsraum ausgebildet, während sich östlich ein internes Hof- und Wegenetz der Institute der Technischen Universität entwickelt.



Abb. 42 Zentrale Freiraumbänder



Universitätskarrée

Ziel der Entwicklung des Innenstadtcampus ist die Stärkung des zentralen Bereiches des ursprünglichen Universitätsstandortes. Die historische, mäandrierende Gebäudekonfiguration wird nach Süden im inneren Blockbereich weiterentwickelt. Ergänzt wird diese innere Struktur um einen äußeren baulichen Rahmen von punktuell gesetzten Einzelstrukturen in Form von Stadtvillen. Dadurch entsteht eine Situation von hohem Aufforderungscharakter und räumlicher Durchlässigkeit. Es ergeben sich fließende und offene Räume zum Kerngebäude, so dass eine Ablesbarkeit der Nutzung vom Stadtraum aus möglich wird.

Der Hofinnenbereich wird zugunsten klar überschaubarer Räume „aufgeräumt“ und geordnet. Ein- und zweigeschossige Anbauten sollten zurückgebaut und Stellplätze reorganisiert werden, um großzügige und klare Räume zu gewinnen. Nach Norden kann durch die Öffnung der Baustruktur die räumliche und fußläufige Vernetzung mit den nördlichen Campusbausteinen erfolgen.



Abb. 43 Hauptgebäude TU Chemnitz



Abb. 44 Bestand Universitätskarrée

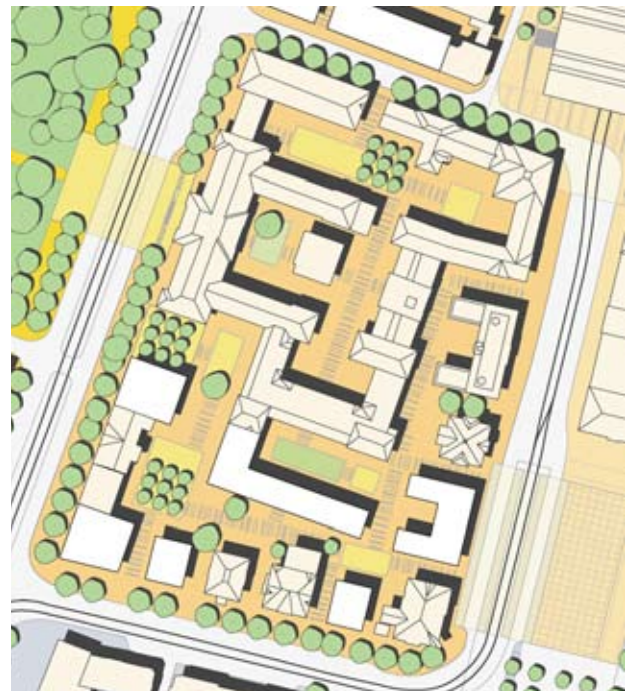


Abb. 45 Entwurf Universitätskarrée



Zentralbibliothek und Umfeld

Dominantes und ordnendes Element des Raumes westlich der Straße der Nationen ist die ehemalige Aktienspinnerei. Durch ihre achsiale Ausrichtung auf den Schillerplatz und die räumlich sich fortsetzende Beziehung zu den Kunstsammlungen ist sie Bestandteil eines großzügigen klassischen Stadtraumes. Ihre Umnutzung eröffnet die Chance, den Ort neu zu inszenieren und durch ergänzende Nutzungsbausteine wie Mensa und Kommunikationszentrum einen prominenten neuen Raum von hoher Informationsdichte aufzuspannen. Der entstehende kompositorische Dreiklang aus historischer und neuer Bausubstanz, belegt mit öffentlichen Nutzungen, lässt einen Kulturraum entstehen, dessen bestimmendes Element sie selbst ist.

Auf der nördlichen, dem Platzraum abgewandten Seite könnte der Hauptbau um zwei weitere dienende Gebäude, die Magazine, ergänzt werden. Die Rudimente der dort anschließenden Quartiersstruktur sollten zu einer Blockform arrondiert werden. Damit spannt sich der Flügelbau der künftigen Bibliothek klar ablesbar in den südlichen Stadtraum auf.

Im Zuge der weiteren Entwicklung des Innenstadtcampus werden weitere universitäre Bausteine mit hohem Öffentlichkeitscharakter notwendig werden, die den Besatz der Gebäude des prominenten Raumes attraktiv fortschreiben könnten. Eine Mensa, ergänzt durch begleitende Einrichtungen wie öffentliche Gastronomie sowie studentische Informations- und Kommunikationsstellen wäre ein äußerst belebendes Element in diesem Ensemble, das auch als bedeutsamer Brückenschlag zum benachbarten Brühl wirken könnte.

Der bauliche Schlussstein des Ensembles könnte sich in Gestalt eines modernen Kommunikationszentrums an den Nordwestrand des Raumes legen. Hier würden in der Folge der Universitätsentwicklung Räumlichkeiten und Begegnungseinrichtungen Platz finden, die in der überwiegend historischen Bausubstanz nicht mehr darstellbar sind.

Umbau/Sanierung der ehemaligen Aktienspinnerei zur zentralen Universitätsbibliothek

Konzept

Die ehemalige Aktienspinnerei wurde im 2. Weltkrieg schwer beschädigt, sodass ein Rückbau des 4. OG des

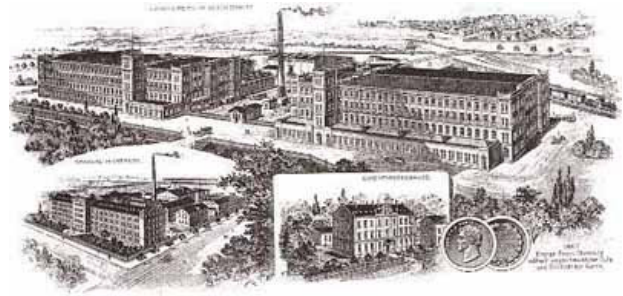


Abb. 46 Historische Aktienspinnerei



Abb. 47 Ehemalige Aktienspinnerei

Querbaus und des 3. OG der beiden Längsflügel erfolgen musste. Zusammen mit Anbauten der 70er Jahre an der Giebelseite Strasse der Nationen stellt sich das gegenwärtige Erscheinungsbild des Gebäudes dar.

Um die Kubatur zu ergänzen und für die zentrale Universitätsbibliothek der TU Chemnitz nutzbar zu machen, sollte ein transparentes „Solargeschoss“ aufgesetzt werden. Durch die winklig geschnittene Form des oberen Abschlusses entsteht eine abstrakte Beziehung des Neubaus mit der Geschichte und der ursprünglichen Proportion des Gebäudes (Entstehung/ Zerstörung/ Neuaufbau).

Um auf die zukunftsweisenden Entwicklungen der Universität in Verbindung mit dem Fraunhofer Institut hinzuweisen und eine umweltgerechte Energieversorgung zu sichern, sollte der komplette Aufbau mit transparenten Photovoltaikmodulen in Verbund mit einer SG Verglasung (structural glazing) ausgeführt werden. Gleichzeitig schafft die Struktur der Photovoltaikzellen spannende Kontraste zwischen Alt- und Neubau. Die Ecktürme erhalten verglaste Aufbauten welche die Leuchttürme der Wissenschaft darstellen und durch eine LED Beleuchtung das Nachtbild in alle Himmelsrichtungen prägen. Auf diese Weise könnte ein neuer Identifikationspunkt geschaffen und der Neubeginn des Innenstadtcampus eingeleitet werden.



Abb. 48 Entwurf_Ansicht Zentralbibliothek



Abb. 49 Entwurf_Vogelperspektive Zentralbibliothek



Abb. 50 Bestand Umfeld ehemalige Aktienspinnerei



Abb. 51 Entwurf Umfeld Zentralbibliothek mit Mensa und Kommunikationszentrum in polygonaler freier Form

Funktion

Die Hauptstruktur des Bestandes bleibt bestehen. Der Querbau wird durch Einschnitte über alle Geschosse durchdrungen und führt das Licht tief in den Baukörper. Gleichzeitig dient er als Hauptfoyer, Begegnungsraum und bietet in den Geschossebenen jeweils einen Studier- bzw. Lesesaal. In dem Längsriegeln des Gebäudes befinden sich im Erdgeschoss die Magazinbereiche und in dem Obergeschoss die eigentlichen Bibliotheksebenen der Fachbereiche. Die Büro-, Verwaltungs- und Leseräume werden als leichte/ transparente Boxen eingefügt.

Das symmetrische Gebäude wird ähnlich des Urbaus zentral erschlossen. Eine neue großzügige Treppenanlage im Gebäudezentrum führt über alle Ebenen bzw. Galerien. Die Bestandstreppe dienen als Fluchtweg- und Sekundärererschließungen und werden nur im Bedarfsfall geöffnet. Der eigentliche Bibliothekszugang erfolgt im 1. Obergeschoss indem eine zentrale Theke mit Info, Ausgabe und Rückgabe eingeordnet ist. Über eine Brücke werden die Bibliotheksbereiche erschlossen. Ein öffentlicher sowie ein interner Aufzug erschließen die Ebenen für Rollstuhlfahrer und Gäste.

Das Attikageschoss mit transparenten Photovoltaikmodulen in Verbund mit Structural Glazing symbolisiert die technisch zukunftsweisenden Entwicklungen der Universität auf einem soliden wissenschaftlichen Fundament. Darüber hinaus ist reichlich Fläche für die Gewinnung von Solarstrom über die Gebäudehülle vorhanden. Durch die Transparenz kann das Sonnenlicht durch das Haus geleitet werden, während über die Fassaden und Dachflächen Solarstrom gewonnen wird, sodass das Haus über eine autarke Stromversorgung verfügt.

Hauptnutzflächen

Fachbereich 1 (davon 150m ² Verwaltung+ Sanitär)	1.400m ²
Fachbereich 2 (davon 150m ² Verwaltung+ Sanitär)	1.400m ²
Fachbereich 3	650m ²
Fachbereich 4 (davon 150m ² Verwaltung+ Sanitär)	1.400m ²
Fachbereich 5 (davon 150m ² Verwaltung+ Sanitär)	1.400m ²
Fachbereich 6	650m ²
Fachbereich 7 (davon 150m ² Verwaltung+ Sanitär)	1.400m ²
Fachbereich 8 (davon 75m ² Verwaltung+ Sanitär)	1.400m ²
Fachbereich 9	480m ²
Lesesäle (4x230m ²)	920m ²
Foyer, Café und Info	900 m ²
Magazin (optionale Erweiterung durch Neubau 500m ²)	3.000m ²
Gesamtfläche	15.000m ² HNF

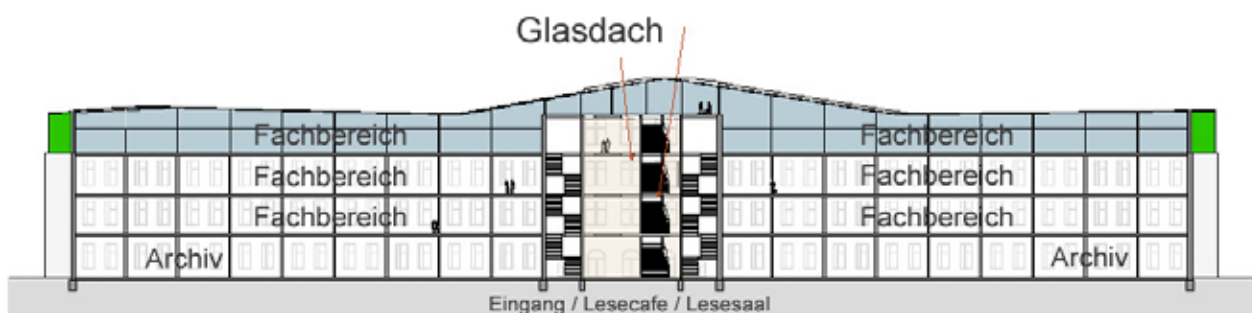


Abb. 52 Querschnitt Zentralbibliothek

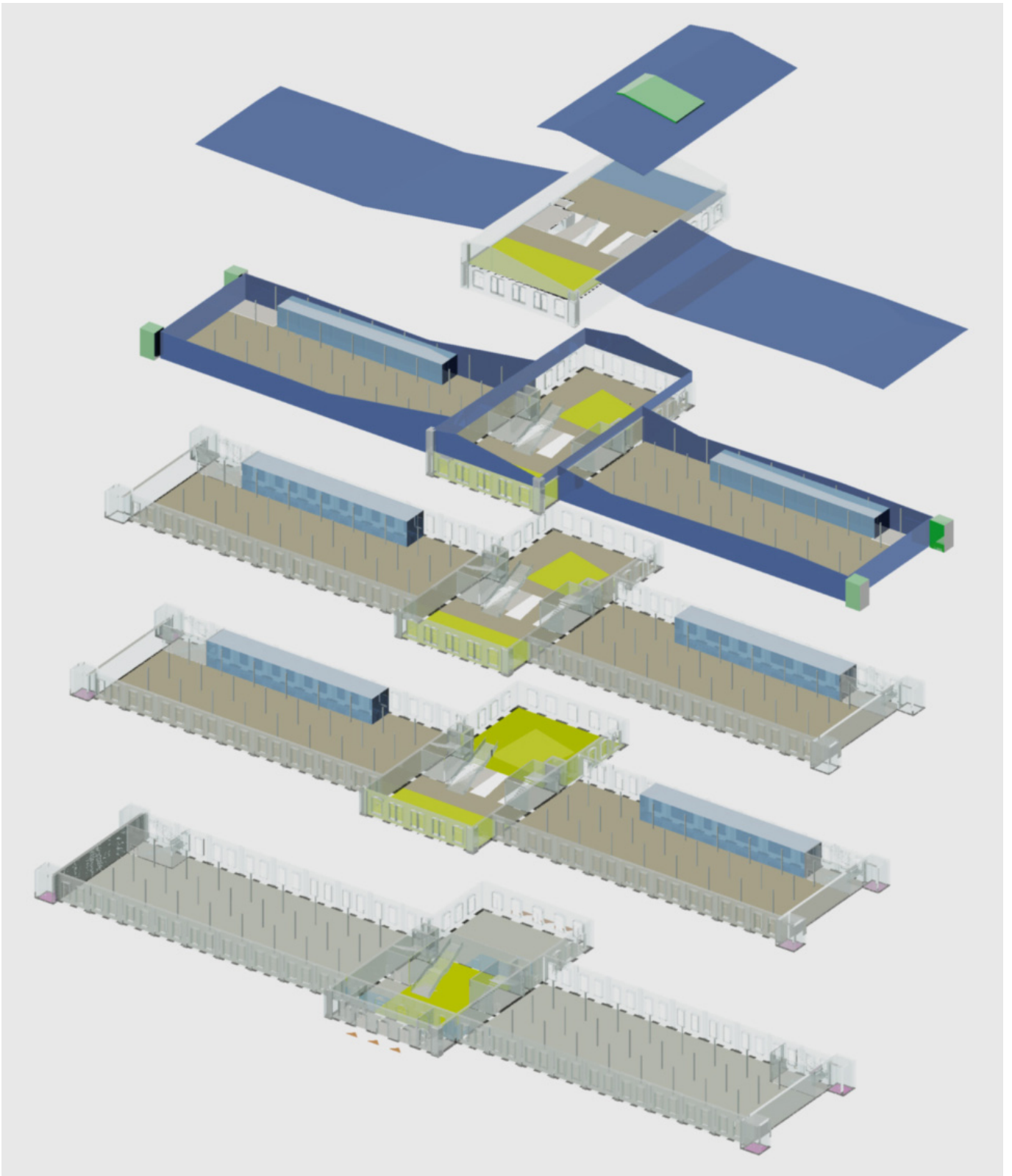


Abb. 53 Explosionszeichnung Zentralbibliothek

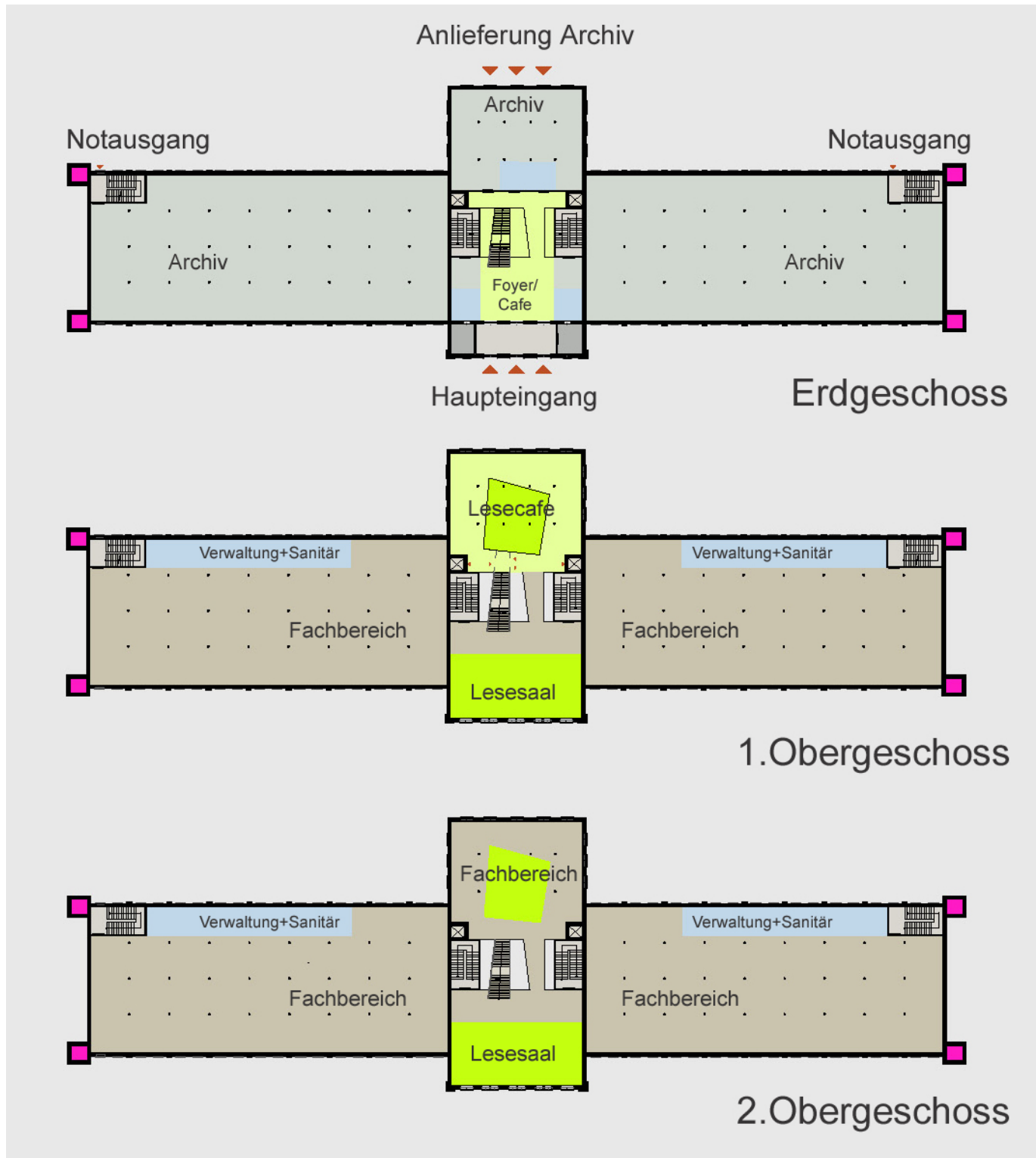


Abb. 54 Grundrisse Zentralbibliothek

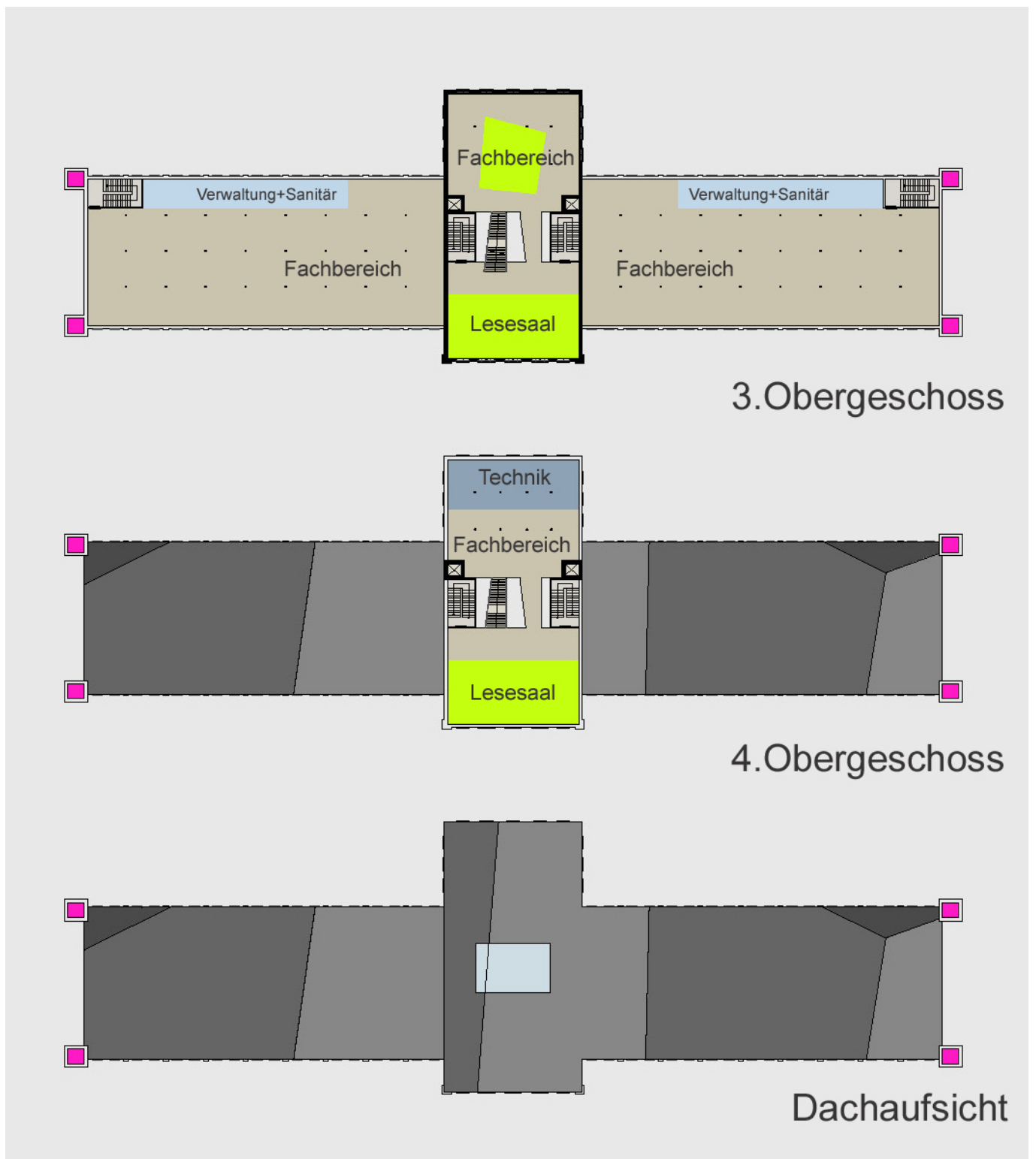


Abb. 55 Grundrisse Zentralbibliothek



Kommunikationszentrum

Das Kommunikationszentrum ergänzt die Zentralbibliothek um weitere Begegnungsräume für Kultur, Freizeit, Bildung sowie Einrichtungen sozialer Infrastruktur. Eine repräsentative Architektur, beispielsweise in Gestalt einer unkonventionellen hochtransparenten Volumetrie könnte als Blickfang und moderne Ikone im Park wirken und die innere Lebendigkeit in den Stadtraum tragen. Die dargestellten Referenzen zeigen grundsätzliche Möglichkeiten einer solchen Architektursprache.



Abb. 56 Cottbus_ IKMZ BTU Cottbus,
Herzog de Meuron



Abb. 57 Doetinchem Niederlande_ Metzo
College, Erick van Egeraat



Abb. 58 Leipzig_ Museum der Bildenden
Künste, Hufnagel Pütz Rafaelian



Mensa

Durch die Entwicklung des Innenstadtstandortes und steigender Studentenzahlen wird langfristig eine neue Mensa notwendig werden. Diese sollte als offene, auf den attraktiven Außenraum bezogene und in die Umgebung eingebundene Architektur entwickelt werden. Gerade im Dreiklang mit Zentralbibliothek und Kommunikationszentrum ist eine besondere Architektursprache im Sinne hier aufgeführter Beispiele für den Baukörper denkbar. Der Mensaneubau auf dem Campus der Reichenhainer Straße kündigt die Möglichkeit solcher Entwicklungen bereits an.



Abb. 59 Bonn_ Casino Bundesamt für
Bauwesen und Raumordnung, Heinle
Wischer und Partner



Abb. 60 Karlsruhe_ Mensa Moltke,
J. Mayer H.



Abb. 61 Osnabrück_ 1.Preis Neubau
Mensa, pbr Planungsbüro Rohling AG



Altes Postamt Straße der Nationen

Das ehemalige Postamt an der Straße der Nationen wird für Zwecke des Campus der Wirtschaftswissenschaften umgenutzt. Die historische Bebauung wird in Richtung Hauptbahnhof und der Straße der Nationen geöffnet und, dem Prinzip eines baulichen Rahmens folgend, ergänzt. Der so entstehende zentrale Innenhofbereich wird zum internen Kommunikationshof und bildet ein attraktives räumliches Element in der Abfolge fußläufig miteinander verbundener interner Universitätshöfe. In dem vorderen und hinteren Bestandsgebäude können circa 7.100m² HNF untergebracht werden.

Durch die Umgestaltung des Hauptbahnhofs hinsichtlich der 1. Stufe des Chemnitzer Modells erhält das gesamte Areal von Osten her eine neue Zugänglichkeit und Adressengunst. Dies eröffnet die Chance, den Hinterhofcharakter dieses Bereiches im positiven Sinne zu drehen. Im nördlichen Teilraum des Areals wird durch einen mehrgeschossigen baulichen Akzent der Auftakt in die Universitätsmeile markiert.



Abb. 62 Vorentwurf Heine Reichold Architekten und Ingenieure für die Schillerpost, Stand März 2010



Abb. 63 Altes Postamt heute



Abb. 64 Bestand Altes Postamt Straße der Nationen



Abb. 65 Entwurf Fakultät Wirtschaftswissenschaften



Drehscheibe Universität

Das quadratisch zugeschnittene Baufeld nördlich der Georgstraße sollte künftig im Sinne einer „Drehscheibe“ als zentrale Schnittstelle zu Hauptbahnhof und als Verteiler in den Campus hinein wirken. Dieses Baufeld könnte auf Mobilität bezogene Nutzungen und Serviceeinrichtungen der Universität sowie Raumangebote für Startup Unternehmen aufnehmen. Bei aller Priorität des Öffentlichen Verkehrs wäre hiermit auch der motorisierte Individualverkehr und insbesondere der ruhende Verkehr adäquat verortet. Das bestehende Bahnhofsparkhaus wäre damit in die Logik des städtebaulichen Konzepts der Universität eingebunden. Die künftigen Straßenbahnhaltestellen östlich und westlich des Areals unterstützen die Verteilerfunktion des Blockraumes in den Campus und den Brühl hinein.

Eine allseitige Richtungsorientierung soll ermöglicht werden indem ein internes Wegekreuz über den Innenhof des Blocks führt und somit alle Einrichtungen miteinander verknüpft.



Abb. 66 Bestand Drehscheibe Universität



Abb. 67 Entwurf Drehscheibe Universität



Abb. 68 Entwurf Innenstadtcampus TU Chemnitz

Entwicklungsstufen

Die Realisierung der dargestellten städtebaulichen Vision wird sich erfahrungsgemäß über einen Zeitraum von etwa fünfzehn bis zwanzig Jahren erstrecken. Dabei wird die planerische und gestalterische Abstimmung der einzelnen Akteure untereinander von besonderer Bedeutung sein. Der Innenstadtcampus bietet nicht zuletzt auch Flächenreserven für mögliche Ergänzungs- und Begleitnutzungen, deren Art und Umfang derzeit noch nicht absehbar sind. Entscheidend für den Erfolg wird jedoch vor allem das Gelingen des baulichen Auftaktes der Gesamtentwicklung sein: die Realisierung der zentralen Universitätsbibliothek.

Parallel zur Campusentwicklung wird die Reaktivierung des Brühls durch neue Impulse und gegenseitige Beeinflussung von Campus und Brühl und derer Nutzer erzeugt. Diese Entwicklung erfolgt sukzessive und hat in der ersten Stufe prioritär die Reorganisation des Brühl-Boulevards und der anliegenden Gebäude zum Gegenstand. Südlich des Theaterplatzes wird das Wettbewerbsergebnis für das Justiz- und Behördenzentrum umgesetzt.

Im folgenden ist ein möglicher Stufenplan dargestellt, der eine Umsetzung des Innenstadtcampus behandelt. Von besonderer Bedeutung ist hierbei, dass verkehrliche, freiraumplanerische und städtebauliche Planungen und Projekte aufeinander abgestimmt umgesetzt werden sollten, um eine intelligente und vor allem ökonomische Nutzung von Synergien zu ermöglichen.



Abb. 69 Entwicklungsstufe 1

Stufe 1 (2010- 2020)

Der Schwerpunkt der Stufe 1 liegt in der Umnutzung der alten Aktienspinnerei zur neuen Zentralbibliothek der Technischen Universität Chemnitz. Ihr Umbau gilt als Initialzündung und baulicher Auftakt für den neuen Innenstadtcampus und die Entwicklung des gemeinsamen „Kulturraumes“ mit Schillerplatz und Theaterplatz. Die Gestaltung des Vorplatzes könnte zunächst einem temporären Freiraumkonzept folgen, das den späteren Bau der Mensa und dem Kommunikationszentrum berücksichtigt. Der historische Komplex der Universität erfährt eine Reorganisation der Nutzungen und seines Hof-Innenbereiches im Zusammenhang mit der Entwicklung des Campus der Wirtschaftswissenschaften im ehemaligen Postamt. In Bezug auf die Infrastrukturen wird parallel die erste Ausbaustufe des Chemnitzer Modells mit der Umgestaltung des Hauptbahnhofs und der Verlagerung der Haltestelle Universität auf der Straße der Nationen nach Norden realisiert. Diese Maßnahmen bilden die entscheidende Ausgangslage für die Entwicklungsstufe 2.



Abb. 70 Entwicklungsstufe 2

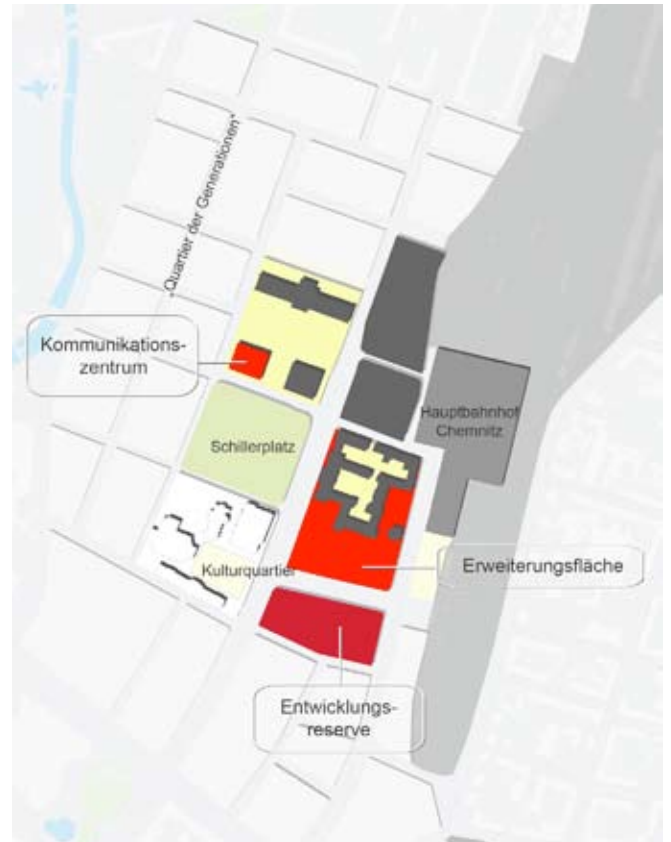


Abb. 71 Entwicklungsstufe 3

Stufe 2 (2020- 2025)

Ab etwa 2020 wird mit dem Ablauf der Fördermittelbindung für den zentralen Omnibusbahnhof und der Verlagerung seiner notwendigen Haltestellen an den Hauptbahnhof, die räumliche Organisation und Vernetzung des Universitätsbereiches weiter optimiert.

Die prominente Fläche des ehemaligen Busbahnhofs bietet nunmehr in ihrem südöstlichen Teilbereich Raum für die Entwicklung der neuen zentralen Mensa. Durch ihre Lagegunst an der Straße der Nationen und die neue Straßenbahnhaltestelle in ihrem Vorfeld erfolgt nun eine bedeutende Ausrichtung des Campus nach Westen, wobei die „Drehscheibe Universität“ in den Mittelpunkt der Entwicklung rückt. Dieser Verteiler in den Campus hinein wird zwischen Universitätskarée, Hauptbahnhof und Campus der Wirtschaftswissenschaften nun auch mit dem Richtungsbezug nach Westen ausgebaut und entwickelt.

Stufe 3 (ab 2025)

Langfristig wird das Vorfeld der Zentralbibliothek mit der Mensa und dem Campusforum um einen weiteren Baustein ergänzt. Das Kommunikationszentrum westlich der Mensa stellt das letzte Bindeglied des Campus in Richtung Brühl dar und bildet somit die Schnittstelle von Wohnquartier, Campus und Schillerplatz. Um den zentralen historischen Universitätskomplex erfolgt die Weiterentwicklung des äußeren baulich Rahmens und die Konzentration und Ansiedlung universitärer Nutzungen im Karrée. Optional ist, entsprechend anstehender Bedarfe, die Erweiterung des Campus nach Süden über die Carolastraße denkbar. Damit wäre die Vernetzung und Durchmischung der Universität mit ihrem urbanen Umfeld gesichert.

7.0_ Die Reaktivierung des Brühls



Abb. 72 Brühl 1935

Der Brühl, die erste planmäßige Erweiterung der alten Kernstadt mit seiner weitestgehend erhaltenen gründerzeitlichen Blockstruktur birgt mit seinen klassischen Blockrandformen das Potential eines zentrumsnahen Wohnquartiers. Mit seinem gegenwärtigen bis zu 50%-igem Leerstand

ist es vor allem jedoch ein Quartier von fehlender Urbanität direkt in der Chemnitzer Innenstadt.

Bisherige Maßnahmen zur Reaktivierung des Brühls sind vor allem in der Gebäudesanierung in den nördlichen Blöcken ablesbar. Der Brühl-Boulevard, in den 70er Jahren als Einkaufs- und Gastronomiezone für Fußgänger entwickelt, liegt heute als ungenutzter Raum mitten im Quartiersinnenbereich. Leerstehende Ladenzeilen und darüber liegende Wohnungen sowie die monotone Weite des Raumes suggerieren ein Bild von einem scheinbar verlassenen und vergessenen Raum.

Während zahlreiche Grünraumangebote in unmittelbarer Nachbarschaft liegen, ihre Vernetzung und Zugänglichkeit jedoch mangelhaft ist, fehlt es im Quartier selbst an attraktivem öffentlichen und privaten Raum, an nachfragegerechter Nahversorgung und Gastronomie. Soziale Einrichtungen treffen auf keine angebotsgerechte Nachfrage und stehen teilweise leer.

Die Strategie für den Brühl sollte es sein, Synergien und positive Wechselwirkungen durch die Entwicklung des Innenstadtcampus zu nutzen und eine schrittweise und mittel- bis langfristig ausgerichtete Parallelstrategie von Pioniernutzungen, dem teilweisen Rückbau und der Implementierung neuer Impulsgeber zu verfolgen. Insbesondere in Bezug auf die Wiederbelebung erster Teilbereiche mittels so genannter pionierartiger Nutzungen könnte sich die Nachbarschaft der Universität als nützlich erweisen.

Die Reorganisation des Innenstadt Standorts der TU Chemnitz könnte u.U. in einem ad-hoc Verfahren die kritische Masse an Bewohnern und Infrastrukturen generieren, die für eine Wiederbelebung erster Teile des raumgreifenden Quartiers notwendig sein wird.



Abb. 73 Brühl: 2010



Abb. 74 Brühl: mögliche Entwicklungsstufe bis 2030



Abb. 75 Brühl: Städtebauliche Zukunftsvision

Zukünftig erfährt der Brühl eine Fortschreibung seiner orthogonalen Rasterstruktur nach Süden. Damit wird er logisch in den Stadtkontext eingebunden und ermöglicht es umliegende diffuse und fließenden Räume klar zu fassen. Mit seiner geplanten 4- bis 5-geschossigen Blockrandbebauung gibt er einen klaren baulichen Rahmen, in dem sich klassische und individuelle Wohnformen realisieren lassen. Bestehende Altbausubstanz kann durch Sanierung, Wohnungszusammenlegung und durch die Schaffung von Wohnhöfen aufgewertet werden und vor allem jungen Familien ein Zuhause bieten. Neue Wohnmodelle wie Bauherrengemeinschaften, studentisches Wohnen oder das Wohnen im städtischen Reihenhaushaus können attraktive Wohnraumangebote bieten. Dabei wird es besonders wichtig sein, Impulsprojekte synergienetzend zu koordinieren und somit die räumliche und qualitative Entwicklung des Brühls voranzubringen.

Vor allem die Gestaltung des öffentlichen Raumes übernimmt hier eine zentrale Rolle zur Bildung neuer attraktiver Adressen. Durch die Aneignung der Seitenbereiche des „Brühl-Boulevards“ durch die Anwohner kann der zentrale Quartiersraum in seiner Funktion gestärkt werden.

Das Zielbild des Brühls ist als Vision zu verstehen, die in langjährigen Stufen realisiert werden kann. Zunächst findet eine Konzentration auf den nördlichen Bereich des Brühls statt, d.h. auf die Sanierung und Umsetzung einzelner Impuls- und Pionierprojekte. Parallel dazu wird die Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses Justiz- und Behördenzentrum an der südlichen Schnittstelle zum Stadtzentrum anlaufen, so dass sich langfristig die sukzessive Entwicklung des Zwischenraumes von Norden nach Süden anschließen wird.

Während im zentralen Karrée die Arrondierung der Blockfragmente bereits parallel zur Realisierung der Universitätsbibliothek begonnen werden kann, wird eine Reorganisation des südlichen Brühls erst im Zielbild der städtebaulichen Vision ab circa 2030 denkbar, da vor allem die Bestände entlang der Mühlenstraße/südlich der Georgstraße von hohem Sanierungsgrad zeugen. Nach Rückbau der Wohnhochhäuser an der Mühlenstraße kann die Reorganisation in einem flexiblen, nachhaltigen Blockssystem, das den Brühl wieder logisch an das Stadtzentrum anbindet, erfolgen. Ein mischgenutztes Quartier mit Wohn-, Dienstleistungs- und Büronutzungen dient dann als Bindeglied zum Justiz- und Behördenzentrum.

Des Weiteren wird empfohlen auf langfristige Sicht die Blockfragmente zwischen Mühlenstraße/Hermannstraße/Hauboldstraße zugunsten eines großzügigen grünen Vorgeleges zwischen dem Brühl und der Chemnitz zurückzubauen, wie es das Stadtumbaukonzept Brühl/Schloßteich aus dem Jahr 2006 bereits vorsieht. Dies birgt die hohe Qualität für die Anwohner des Brühls einen Ort zu schaffen, der direkt an der Chemnitz und eingebunden in das städtische Freiraumsystem liegt. Analog dazu sollte das vorrangige Entwicklungsziel für den Brühl die innere Stärkung des Quartiers, d.h. die Konzentration auf das Areal beidseitig des Boulevards sein.

In Hinblick auf die Universitäts- und Kulturnachbarschaft, den nahegelegenen Uferpark und das Stadtzentrum bestehen somit hochattraktive Standortvorteile für ein attraktives Leben im Brühl.

Reaktivierungsstrategie

Abbildung 76 zeigt beispielhaft und schematisch einen typischen Bestandsblock des Brühl, zusammengesetzt aus sanierten und unsanierten Gebäuden sowie zahlreichen Baulücken. Die Zugänge der Gebäude liegen größtenteils im Blockinnenbereich. Eine Identifikation mit dem Wohnort kann somit nicht unbedingt erfolgen, da die Gebäude einen anonymen Charakter haben d.h. keine Adresse besitzen. Die Innenbereiche der Höfe werden durch die notwendigen Erschließungsflächen und den ruhenden Verkehr stark zergliedert und bieten keinen attraktiven Rückzugsraum für die Anwohner. Vielmehr wird durch die Erschließungsfunktion der Verkehr in den Blockinnenbereich gezogen, so dass es zu erhöhten Störungen kommt. Eingeschossige kleinteilige Remisen, Stellplätze und unbefestigte Wege bestimmen das innere Bild.

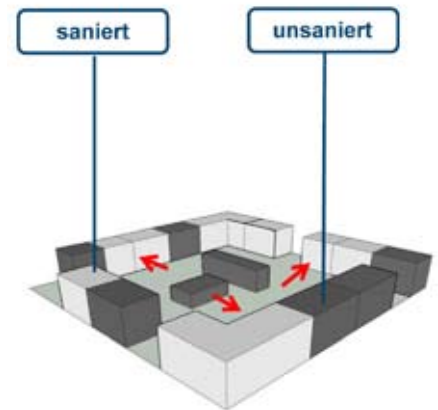


Abb. 76 Charakteristischer Bestandsblock des Brühls

Die Strategie zur Reaktivierung des Brühls sieht den punktuellen schrittweisen Rückbau abgängiger und leergezogener Gebäude sowie die parallele Entwicklung neuer Impuls gebender Objekte vor. Diese sollten sich bündig in die äußere Bauflucht einfügen, können in ihrer Tiefe jedoch variieren. Im Sinne der Förderung neuer Adressenbildungen, erfolgt die Haupteinschließung der Neubauten ausschließlich und unmittelbar von der Straße. Bestandsgebäude könnten durch den Umbau der Erdgeschosszone eine neue Orientierung erhalten. Der ruhende Verkehr wird entweder in grundstücksbezogenen Tiefgaragen (bei Neubau) oder im Straßenraum (im Bestand) organisiert. Gerade bei kleineren Blockgrößen besteht die Option, eine gemeinschaftliche Tiefgarage im Blockinnenbereich anzubieten. Grundsätzliches Ziel für den inneren Bereich ist der Rückbau der niedriggeschossigen Zweckbauten und der flächenverzehrenden Verkehrsanlagen.

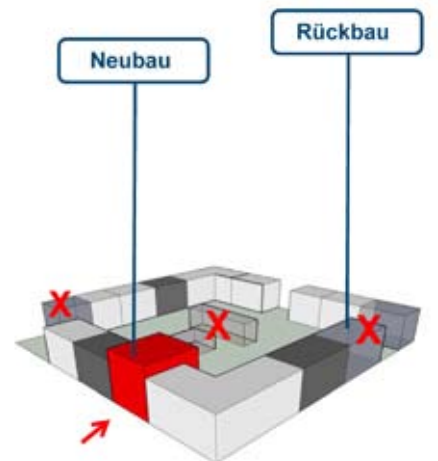


Abb. 77 Parallelstrategie Rückbau und neue Impulse

Das Zielbild zeigt einen ensembleartigen Verbund aus Altbauten, sanierten Gebäuden und Neubauten um einen attraktiven Wohnhof gruppiert. Es entsteht ein lebendiges geschlossenes System, das Raum für Vielfalt und Individualität bietet. Architektonische Akzente lassen neue Adressen entstehen, Bestandsgebäude bieten die Möglichkeit für individuelle Ideen und preiswertere Wohnkonzepte. Die Innenhöfe werden langfristig als attraktive Rückzugsräume zurückgewonnen, während die Straßenseite identitätsstiftende öffentliche Adressen erhält.

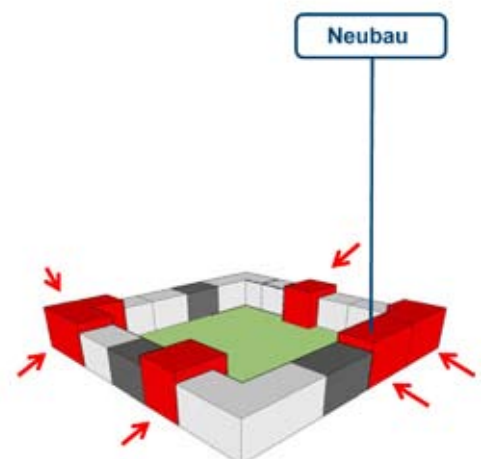


Abb. 78 Individuelles Verbundsystem



Abb. 79 Berlin_Auguststraße,
Jörg Ebers



Abb. 80 Darmstadt, Opus Architekten



Abb. 81 Berlin_Townhouses Friedrichs-
werder

Das Motiv der Gesamtentwicklung des Brühls könnte der Thematik des Mehrgenerationenwohnens folgen. Dies bietet sich hinsichtlich der bestehenden Bewohnerstruktur aus einem vergleichsweise hohen Anteil an älterer Bevölkerung und der zu erwartenden Zunahme von studentischem Wohnen an.

Um attraktive und angepasste Angebote für alle Nutzer- und Altersgruppen zu entwickeln, lässt sich der „neue“ Brühl in drei charakteristische Quartiersbereiche gliedern.

Nördliches Karrée

Der nördliche Bereich zwischen Müllerstraße und Hermannstraße ist bereits heute mit einem hohen Anteil an sanierter Bausubstanz ausgestattet. Punktuell kann die Blockrandstruktur um neue Gebäude in Baulücken oder auf mindergenutzten Flächen fortgeschrieben werden. Die Hofinnenbereiche sollten als qualitative Innenbereiche ohne flächenverzerrende Stellplätze angelegt werden. Einen besonderen Beitrag kann dabei die Reorganisation des Blocks Nr. 5 (Brühl, Elisenstraße, Karl-Liebnecht-Str., Hermannstraße) leisten. Durch

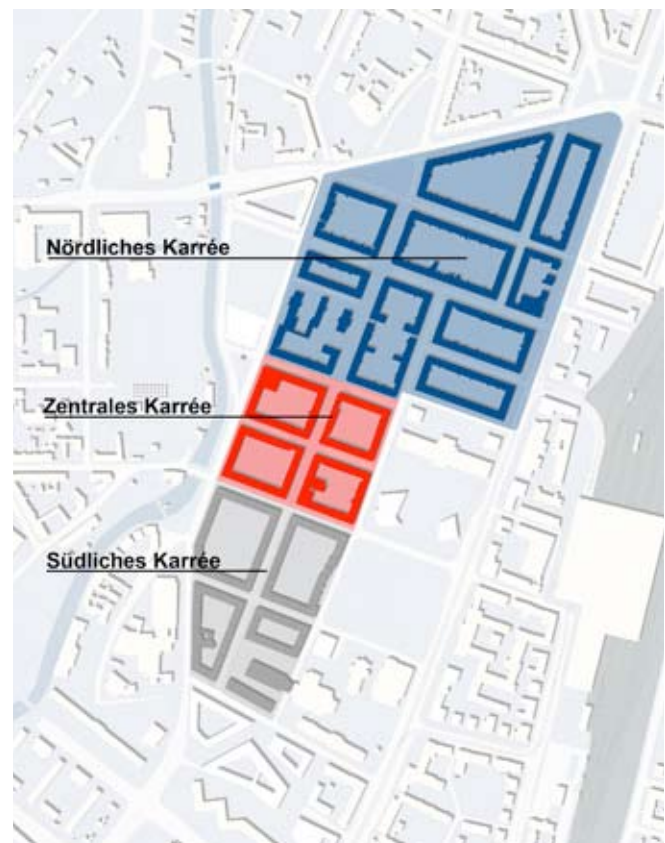


Abb. 82 Quartiersbereiche des Brühls

Rückbau abgängiger und leerstehender Gebäude kann in Verlängerung der Heinrich-Zille-Straße eine direkte, fußläufige Verbindung durch den Block zur Rosa-Luxemburg-Grundschule hergestellt werden. Durch die Öffnung des Blocks kann der Binnenraum zugleich als gemeinschaftlich genutzter Freiraum angelegt werden. Des Weiteren wird die Länge des Blocks von fast 170m im Inneren durch die Setzung südorientierter Querbauten durchbrochen und lässt neue kleinräumige Wohnhöfe entstehen. In Kombination mit der Reaktivierung des Brühl-Boulevards kann hier eine familienfreundliche Wohnnachbarschaft geschaffen.

Zentrales Karrée

Die mittleren vier Quartiersblöcke, das sogenannte „Zentrale Karrée“ ermöglicht durch seine verhältnismäßig kleinen Blockzuschnitte die Umsetzung eines optimalen Wohnkonzeptes für Studenten. Angrenzend an Universitätsbibliothek, Mensa und Campusforum stellt dieser Ort den optimalen Standort dar. Zudem könnten diese Blöcke als Initiatoren für die Brühlentwicklung gelten, da durch die zentralen universitären Nutzungen zwangsläufig notwendiger studentischer Wohnraum geschaffen werden muss. Neben günstigem Wohnraum in Bestandsgebäuden, die heute zum größten Teil leer stehen, sind auch durch das Studentenwerk initiierte Wohnkonzepte denkbar. Gemeinschaftshöfe bieten Freizeit- und Rückzugsraum, die Adressen am Brühl-Boulevard könnten durch Nutzungsmodulare der Gastronomie, Kunst und temporärer Nutzungen Urbanität und Vielfalt erzeugen. Der Ansatz des autofreien Wohnens im Karrée könnte in Hinblick auf die zu erzielende Bewohnerstruktur und deren Mobilitätsverhalten sowie die räumliche Nähe zum Hauptbahnhof und den Anschluss an das Chemnitzer Modell umsetzungsfähig sein.

Südliches Karrée

Die Entwicklung des südlichen Brühls stellt sich als langfristige Option ab circa 2030, da es sich entlang der Mühlenstraße und der Georgstraße um größtenteils sanierten Bestand handelt. Durch Nutzungsmischung von Wohnen, Büro- und Dienstleistungen kann das Quartier zukünftig zum Vermittler zwischen dem nördlichen Wohnquartier und dem Stadtzentrum werden. Dabei wird die „Rückseite“ der Chemnitzer Oper in das Raumsystem eingebunden. Entlang des Brühl-Boulevards kann Wohneigentum auf der eigenen Parzelle mit Innenstadtdressen in Form von städtischen Reihenhäusern angeboten werden.



Abb. 83 Zukunftsvision nördliches Karrée



Abb. 84 Zukunftsvision zentrales Karrée



Abb. 85 Zukunftsvision südliches Karrée

Strategie für den Brühl-Boulevard

Die dargestellte Strategie zur Entwicklung der Wohnblöcke wird durch ein Konzept für den Brühl-Boulevard ergänzt. Hierbei gilt es, diesen zentralen öffentlichen Binnenbereich des Quartiers für die Anwohner zurückzugewinnen und eine urbane Atmosphäre zu schaffen. Durch den Einsatz eines kontinuierlichen freiraumgestalterischen Motivs soll der Raum eine neue Identität erhalten. Dieses Motiv liegt in der Ost-West-Zonierung des Raumes. Dabei könnte der mittlere Raum als einheitliche Mischverkehrsfläche wirken, während die den Gebäuden zugeordneten Seitenbereiche mit Nutzungsbausteinen gleicher Tiefe belegt werden. Diese Bausteine können von differenter Nutzung und unterschiedlicher Materialität sein. Denkbar sind folgende Nutzungsmodule: der Vorgarten, der Gastronomiebereich, das Parken, das Spiel, die Kunst. Materialmodule können die erhöhte Terrasse, die grüne Wiese, der angelegte Garten oder die ebene farbige Fläche sein. Dadurch ergibt sich ein mosaikhaftes und vielfältiges Bild, das in seiner Gesamtheit durch eine klare Linienführung ein ruhiges Erscheinungsbild erzeugt. Aufgrund der derzeitigen Länge des Brühl-Boulevards von nahezu 800m wird der Gesamttraum in Nord-Süd-Richtung in drei charakteristische und nutzungsbezogene Raummodule gegliedert. Die optimalen Entfernungen zur Innenstadt, zum Uferpark, zum Theaterplatz, zur Universität und zum Hauptbahnhof bieten ein hohes Potential zur Qualifizierung des Fußgänger- und Radwegenetzes.

1 - „Wohnboulevard“ / Nördliches Karrée

Das nördliche Modul (Zöllnerplatz bis Hermannstraße) könnte als familienfreundlicher Wohnboulevard ausgebildet werden. Mit einer einheitlichen und durchgängigen Oberflächengestaltung des mittleren Bereiches wird im Sinne des Modells „shared space“ ein Raum für gleichberechtigte motorisierte und nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer geschaffen. Die den Gebäuden zugeordneten Seitenbereiche werden zur Schaffung attraktiver Wohnadressen mit den Bausteinen des Vorgartens und der Terrasse belegt. Dadurch ergibt sich eine überschaubare und adressenstiftende Straßensituation. Ein besonderer gestalterischer Akzent sollte im Bereich der Rosa-Luxemburg-Grundschule gesetzt werden. Eine farblich markante Oberflächengestaltung des Schulhofes und seines Zugangsbereichs könnte in den Raum des Boulevards hineingezogen werden und eine besonderen Ort im Raumgefüge entstehen lassen.

2 - „Kiezboulevard“ / Zentrales Karrée

Die Raumsequenz zwischen Hermannstraße und Georgstraße eignet sich durch die unmittelbare Nachbarschaft zu zentralen universitären Einrichtungen und vergleichsweise kleinen Blockzuschnitten vorzugsweise für studentisches Wohnen. Dabei birgt vor allem die Erdgeschosszone großes Potential für Gastronomie, Nahversorgung und alternative Nutzungen wie beispielsweise Ateliers oder temporäre Kunstaktionen. Der vielfältige Einsatz der Nutzungs- und Materialmodule erzeugt ein buntes lebendiges Flair.

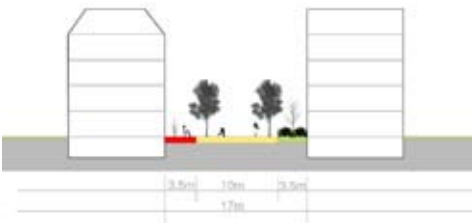
3 - „Südboulevard“ / Südliches Karrée

Langfristig könnte südlich der Georgstraße der Brühl-Boulevard in seiner Bauflucht bis zum Justiz- und Behördenzentrum weitergeführt werden und dort an das Stadtzentrum anbinden. Dieser Bereich sollte in das System von Straße und Block eingebunden werden, um das dort entstehende Mischquartier aus Wohnen, Büro- und Dienstleistungsnutzungen als urbane Adresse zu etablieren. Die Bautypologien entlang des Brühl können damit um ein attraktives Angebot von Wohnen im städtischen Reihenhaus ergänzt werden. Das Wohnen erstreckt sich über drei Geschosse und ein Staffelgeschoss auf einer Grundfläche von 7m x 12m mit Garten und dem Straßenraum zugewandter Vorzone von 2m Tiefe in individueller Architektur. Das Parken wird dabei auf dem Grundstück im Erdgeschossbereich organisiert.

1 - „Wohnboulevard“ / Nördliches Karrée



2 - „Kiezboulevard“ / Zentrales Karrée



3 - „Südboulevard“ / Südliches Karrée



Abb. 86 Brühl-Boulevard: Raumsequenzen mit Zukunftsvision


Parkraumansatz

Mit der Reorganisation des Brühls sollen vor allem die inneren Blockbereiche als attraktive Grünräume zurückgewonnen werden. Durch die langfristige Neuorientierung der Erschließung der Blöcke von Außen wird dieses Ziel fassbar. Demnach muß jedoch auch eine Reorganisation des Parkens erfolgen.

Die geplanten Tiefgaragen im Rahmen von Neubauentwicklung und die straßenbegleitenden Stellplätze werden aufgrund der Anzahl der Wohneinheiten langfristig nicht ausreichen. Zudem können durch die räumliche Nähe der Universität Parksuchverkehre durch Beschäftigte und Studierende nicht ausgeschlossen werden. Um den Anwohnern des Quartiers dennoch Parkplätze anzubieten, wird eine zentrale Quartiersgarage für Anwohner vorgeschlagen. In randlicher Westlage des Brühls könnten an der Ecke Mühlenstraße/ Hermann-



Abb. 87 Ansatz für die zukünftige Stellplatzorganisation

-  Parkplatz
-  Tiefgarage
-  Parkhaus
-  Parken im städtischen Reihenhause
-  Parken im Straßenraum
-  Hauptbahnhof Chemnitz
Einzugsbereich 500m
-  Straßenbahn/ Haltestelle
Einzugsbereich 400m
-  Buslinie/ Haltestelle

straße in einem 5-geschossigen Parkhaus 200 Stellplätze angeboten werden. Eine attraktive illuminierte Fassadengestaltung kann einen architektonischen Impuls geben. Des Weiteren wird ein Parkplatz gegenüber der Karl-Liebknecht-Schule an der Mühlenstraße in der Größenordnung von 80 Stellplätzen für die Beschäftigten der Schule und Anwohner vorgesehen. Beide Stellplatzanlagen können durch eine zeitlich gestaffelte Nutzerbelegung organisiert werden. Straßenbegleitende Stellplätze werden im Zuge der Entwicklung des Brühls und der Gestaltung der Straßenräume zugeordnet. Das Parken auf dem Universitätsareal wird auf dem Campus für Wirtschaftswissenschaften, der Drehscheibe Universität und dem Universitätskarrée in Form von Tiefgaragen unter Neubauten organisiert. Des Weiteren sollten die Reserven des nicht ausgelasteten Parkhauses am Hauptbahnhof mitgenutzt werden.

Eine detaillierte Stellplatzbilanzierung ist bei Fortschreibung der Entwicklung von Universität und Brühl unter Berücksichtigung der Einzugsbereiche durch den ÖV durchzuführen. Die optimale Anbindung der TU und ihres Umfeldes an den ÖPNV und den schienengebundenen Nah- und Fernverkehr stellen einen nachhaltigen Mobilitätsvorteil des gesamten Entwicklungsraumes dar.



Abb. 88 Lagegunst ÖV





Abb. 89 Vision Innenstadtcampus TU Chemnitz