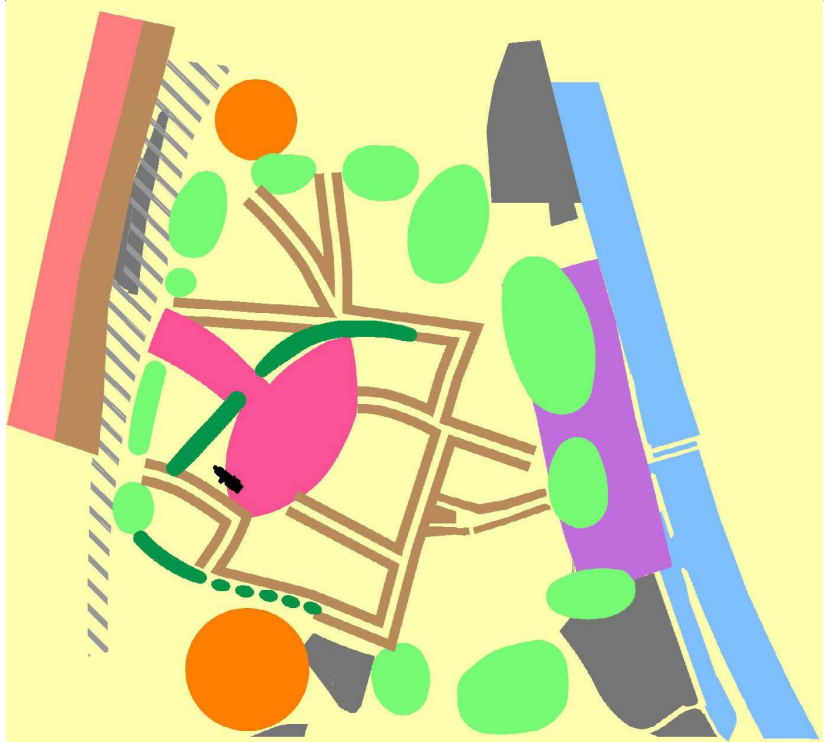




Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt



Stand: 07.06.2004

Auftraggeber:

STADT WORMS
Dezernat III
Bauamt
Abt. Stadtplanung

Marktplatz 2
Rathaus
67547 Worms

<http://www.worms.de>

Planung:

NACHTRIEB & WEIGEL
Städtebau . Umweltplanung

Bahnhofstraße 44
67346 Speyer
Telefon 06232/6776-0
Telefax 06232/6776-67
info@stadtplanung.com

Inhalt	Seite
Vorwort	4
1. Anlass	4
1.1 Planungsaufgabe	5
1.2 Lage und Größe des Plangebietes	6
2. Planungsablauf und Beteiligte	6
3. Bestandsanalyse	9
3.1 Vorhandene Planungen / Materialien	9
3.2 Stadtgestalt / Strukturbereiche	10
3.3 Nutzung	14
3.4 Verkehr	19
3.5 Grün- und Freiflächen	25
4. Entwicklungsziele/Rahmenkonzeption	29
4.1 Plätze Innenstadt und Vernetzung	29
4.2 Verbindung Innenstadt-Rhein	35
4.2.1 Hauptroute Rheinweg	36
4.2.2 Hauptroute: Ergänzung zum Rundweg	40
4.2.3 Ergänzung des Rundwegs Hauptroute	41
4.2.4 Route Süd (Nebenroute)	42
4.3 Nutzungskonzeption	44
4.3.1 Leitbild Nutzungen	44
4.3.2 Nutzungskonzept	46
5. Folgeplanungen	54
Fazit	57

Pläne			Seite
	Bestandsanalyse		
Plan 1	Bestandsanalyse Stadtgestalt/Strukturbereiche	M 1:2.500	11
Plan 2	Bestandsanalyse Nutzung	M 1:2.500	15
Plan 3	Bestandsanalyse Verkehr	M 1:2.500	20
Plan 4	Bestandsanalyse Grün- und Freiflächen	M 1:2.500	26
	Entwicklungsziele/Rahmenkonzeption		
Plan 5	Plätze und Vernetzung Innenstadt	M 1:1.250	30
Plan 6	Verbindung Innenstadt - Rhein	M 1:1.250	37
Plan 7	Leitbild Nutzungen	M 1:2.500	45
Plan 8	Nutzungskonzept	M 1:2.500	47

Pläne im Erläuterungsbericht sind unmaßstäbliche Verkleinerungen

VORWORT

Die Stadt Worms ist durch eine wechselvolle Geschichte sowie die Lage am Rhein geprägt. Neben den zahlreichen historisch bedeutsamen Bauten und einer unverwechselbaren Stadt- und Freiraumstruktur wird das Erscheinungsbild auch durch Nutzungsansprüche der Gegenwart geprägt. Die Anforderungen aus den Bereichen Wohnen und Arbeiten, Handel und Tourismus sowie des Verkehrs führten und führen immer wieder zu Spannungen und haben in der Vergangenheit zum Teil städtebauliche Potentiale und Ressourcen überdeckt.

Ziel einer zukunftsweisenden Planung muss es daher sein, diese charakteristischen Potentiale "zwischen Dom und Rhein" herauszuarbeiten sowie die unterschiedlichen Gestaltungs- und Nutzungsansprüche zusammenzuführen und aufeinander abzustimmen.

Die damit angestrebte Stärkung und Weiterentwicklung der Innenstadt als "Zentrum der Möglichkeiten" ist auch Grundlage für die weitere Entwicklung der Stadt Worms insgesamt.

Der vorliegende Rahmenplan reicht daher weit über den Citybereich hinaus und zeigt zwischen Liebfrauenring im Norden bis zu Scheidtstraße im Süden und vom Bahnhof im Westen bis zum Rhein im Osten städtebauliche Restriktionen einerseits aber auch Entwicklungspotentiale und Chancen andererseits auf.

Ergebnis der Untersuchungen soll ein langfristig tragfähiges Gesamtkonzept für eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung der Wormser Innenstadt sein.

Seit den ersten Bearbeitungsschritten zum Rahmenplan Innenstadt im Frühjahr 2002 mit Ortsbegehung und Bestandsaufnahme wurden von der Stadt Worms bereits eine ganze Reihe von Vorhaben parallel in Angriff genommen und umgesetzt. Dabei wurde laufende Planungen mit den Inhalten des Rahmenplanes abgestimmt. Viele der anfangs diskutierten Missstände, wie zum Beispiel die Situation Am Römischen Kaiser/Kaufhaus Rupprecht, gehören mittlerweile der Vergangenheit an. Aber auch für andere punktuelle städtebauliche Problembereiche wurden inzwischen Detaillösungen im Sinne des Rahmenplanes erarbeitet und teilweise bereits realisiert.

1. ANLASS

Die Innenstadt von Worms sieht sich in jüngerer Zeit einem wachsenden Wettbewerbsdruck ausgesetzt. Neben den nahegelegenen Oberzentren und den benachbarten Mittelzentren bedeuten stetig zunehmende Einzelhandelsangebote auf der grünen Wiese wachsende Konkurrenz. Die Auswirkungen dieser Entwicklung sind durch Leerstände zahlreicher Ladenlokale augenfällig geworden.

Wegen der zentralen Bedeutung des Handels als Leitfunktion der Innenstadt und der Bedeutung der Innenstadt für die Gesamtstadt ist dieser Prozess nicht hinnehmbar und erfordert gegenlenkende Maßnahmen.

Innenstadtkonzept

- **Handels- und Dienstleistungsuntersuchung**
- **Innenstadtrahmenplan**

Der Stadtrat der Stadt Worms hat daher die **Erarbeitung eines** zweistufigen **Innenstadtkonzeptes beschlossen**. Es besteht aus einer Handels- und Dienstleistungsuntersuchung sowie dem darauf aufbauenden städtebaulichen Rahmenplan Innenstadt.

Handels- und Dienstleistungsuntersuchung

Die Handels- und Dienstleistungsuntersuchung¹ arbeitet, basierend auf aktuellen Einzelhandelsdaten über Kaufkraft, Umsätze, Käuferverhalten u. ä. aber auch einer Analyse der sonstigen Dienstleistungs-, Gastronomie-, Kultur- und Tourismusangebote die maßgeblichen zentrumsrelevanten Rahmenbedingungen und Entwicklungslinien heraus, prognostiziert die Entwicklungsfaktoren und liefert Handlungsstrategien zur Attraktivitätssicherung und –steigerung der Innenstadt. Sie liefert dabei auch Ansatzpunkte für das Handeln der Stadt im Sinne gezielter Wirtschaftsförderung, der Anforderungen an die städtebauliche Gestaltung sowie der Struktur insbesondere der Handelsbetriebe.

Die Ergebnisse der Untersuchung wurden vom Stadtrat im November 2002 **als Leitlinien** zur Stärkung und Stützung der Innenstadt im Einzelhandel **beschlossen**.

1.1 Planungsaufgabe

Der Innenstadtrahmenplan untersucht, basierend auf den Ergebnissen der Handels- und Dienstleistungsuntersuchung, städtebauliche Restriktionen, Entwicklungspotentiale und -möglichkeiten. Ergebnis ist eine Planungskonzeption, deren Ziele und Maßnahmenvorschläge als Grundlage für die weitere Stadtentwicklung dienen.

Als Aufgabenstellung wurden folgende wesentliche Probleme der Innenstadt von Worms thematisiert:

Arbeitsmarktsituation:

Im Vergleich zu der unmittelbaren Umgebung hohe Arbeitslosenzahlen aufgrund einer hohen Bedeutung des sekundären Sektors.

Handel:

Schwächung der Innenstadt durch Märkte an der Peripherie

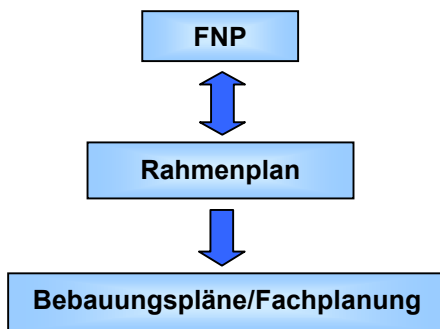
Konversion: Aufgabe ehemals militärisch genutzter Flächen sowie ehemaliger Bahnflächen am Innenstadtrand

Innenstadtfunktionen: Konzentration wesentlicher Innenstadtfunktionen auf Teilbereiche der Altstadt wegen der starken Trennwirkung von Durchgangsstraßen

Individualverkehr: Spannungsverhältnis zwischen der mittelalterlichen Stadtanlage als Identitätsstifterin der Stadt und dem motorisierten Individualverkehr

Der städtebauliche Rahmenplan schließt als informelles Planungsinstrument die Lücke zwischen Flächennutzungsplan und Bebauungsplan bzw. Fachplanung. Die Darstellung der not-

¹ AGENDA, Handels- und Dienstleistungsuntersuchung für die Stadt Worms, Lörrach, April 2002.



Plangebiet

wendigen strukturellen und gestalterischen Zusammenhänge erfolgt in Form von Texten und Plänen.

Denkmalpflegerische Gesichtspunkte sind zu beachten.

Der Rahmenplan hat keinen rechtsverbindlichen Charakter. Er enthält jedoch Konzepte, die gegenüber möglichen - noch nicht festlegbaren - Teilentwicklungen veränderbar sind, aber als Richtlinie grundsätzliche planerische Ziele darstellen.

Der städtebauliche Rahmenplan soll auch dazu dienen, die angestrebten städtebaulichen Ziele und Maßnahmen im Kreise der Betroffenen, der Verwaltung und der politischen Gremien zu diskutieren. Damit kann die geordnete Entwicklung des Stadtteils initiiert werden. Ziele und Maßnahmen des Rahmenplans sollen Richtschnur künftiger städtebaulicher Entscheidungen sein.

Insofern bildet der Rahmenplan eine Entscheidungshilfe für die künftige Vorgehensweise.

Der Katalog von Zielen und Maßnahmen muss kommunalpolitisch bewertet und nach Dringlichkeit und Finanzierbarkeit in ein städtisches Handlungsprogramm aufgenommen werden.

1.2 Lage und Größe des Plangebietes

Das Untersuchungsgebiet umfasst großräumig die Innenstadt von Worms einschließlich Randbereichen und reicht im Wesentlichen vom Pfortenring/Prinz-Carl-Anlage im Norden bis zur Scheidtstraße im Süden, vom Bahngelände im Westen bis zum Rhein im Osten. Die Abgrenzung ist nicht statisch, sondern im Einzelfall an die jeweiligen Untersuchungsziele angepasst.

Die Fläche beträgt ca. 330 ha.

2. PLANUNGSABLAUF UND BETEILIGTE

Ergebnis der durchzuführenden Planungsarbeiten ist eine Rahmenkonzeption für die weitere Entwicklung der Wormser Innenstadt, in der die bereits begonnenen bzw. anstehenden Projekte sowie die rahmensetzenden Fachplanungen zusammengeführt, aufeinander abgestimmt und um Aussagen für die künftige Gestaltung und Nutzung der Wormser Innenstadt ergänzt werden.

Die Bearbeitung der Planungsaufgabe erfolgte in zwei Phasen. Diese umfassen im Einzelnen:

Phase 1: Bestandsaufnahme und -analyse

Die erste Bearbeitungsphase dient der Ermittlung wichtiger planerischer und statistischer Rahmendaten und beinhaltet eine zielorientierte Bestandsaufnahme und Beurteilung der vorhandenen Situation insbesondere unter folgenden Aspekten:

- Stadtgestalt, Stadtbild und die Stadtfunktion prägende Bereiche (öffentliche Räume wie Straßen und Plätze, bauliche Zusammenhänge, einzelne Dominanten) so-

- wie Bereiche mit Erneuerungs- und Modernisierungsbedarf,
- zusammenhängende Nutzungsbereiche (Einzelhandel, Wohnen, Gewerbe, ...), einzelne Nutzungen (Verwaltung, Kultur, Bildung, Freizeit, ...) und Nutzungsprobleme (Nutzungskonflikte, Leerstände, Nutzungsdefizite),
- Verkehrssituation (motorisierter Individualverkehr, Fußgänger- und Radfahrerverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, ruhender Verkehr und Verkehrsbeziehungen) unter Berücksichtigung des bestehenden Verkehrskonzeptes,
- Grün- und Freiflächen in ihrer unterschiedlichen Nutzung und Ausgestaltung (Parkanlagen, Weingärten, Sportplätze, ...), ihr Bezug zu prägenden Bauwerken sowie fehlende Grünverbindungen.

Die Bestandsaufnahme und –analyse erfolgt im Wesentlichen auf vorhandenen Daten und Plänen und wird durch örtliche Aufnahmen und Kartierungen ergänzt. Die Darstellung erfolgt in Text und Karten im Maßstab 1:2.500.

Phase 2: Erarbeitung von Planungsansätzen und Entwicklungszielen als Rahmenkonzeption

Hier wurden insbesondere folgende Themen aufgegriffen:

- Gestaltung des öffentlichen Raumes durch Platzgestaltungen und Vernetzung der Plätze, Aufwertung der Verkehrsflächen insgesamt; dabei wurde insbesondere die geplante Schwerpunktsetzung für die Bereiche Nibelungen-Kultur, Freizeit und Einzelhandel berücksichtigt,
- Verknüpfung der Einzelhandelsinnenstadt mit den übrigen Bereichen der Innenstadt,
- Verbindung der Innenstadt mit dem Rhein über eine Hauptroute und zwei Nebenrouten,
- Minderung der Trennwirkung von Straßen und Verkehrsstrassen,
- Schaffung von Funktionsbereichen und Entwicklung eines Leitbildes für die Nutzungsverteilung in der Innenstadt,
- Nutzungskonzept für die Innenstadt einschließlich notwendiger baulicher Modernisierungs-, Sanierungs- und Erneuerungsmaßnahmen,
- Weitergehende Strategien für Folgeplanungen (Bebauungspläne, Fachplanungen, Gestaltungsvorschriften sowie öffentliche und private Maßnahmenvorschläge).

Die Darstellung erfolgt in Text und Karten im M 1:2.500 / 1:1.250.

Die Rahmenkonzeption dient als Grundlage für

- den Flächennutzungsplan und die Aufstellung von Bebauungsplänen oder anderen Satzungen sowie die Erarbeitung von Richtlinien
- Entwurfs- und Ausführungsplanungen für Teilbereiche,
- Mittelanmeldungen im städtischen Haushalt und Förderanträge.

AG**Baudezernat
Bauamt
Planungsbüro
Wirtschaftsförderungsgesellschaft
IHK
Werbegemeinschaft Worms
Touristinfo
Lokale Agenda
Architektenkammer****Arbeitsgruppe Innenstadt**

Wie bereits die Handels- und Dienstleistungsuntersuchung wurde auch die Erarbeitung des städtebaulichen Rahmenplans von einer Arbeitsgruppe begleitet, zu der Vertreter des Einzelhandels, der IHK, des Initiativkreises Lokale Agenda, der Architektenkammer (Kammergruppe Worms) und der Verwaltung (Dezernat III, Bauamt, Wirtschaftsförderung und Tourismus) eingeladen waren. In der Arbeitsgruppe wurden Arbeitsschritte und Ergebnisse vorgestellt. Dabei wurde die Planung in regelmäßigen Abständen bzw. nach Abschluss wichtiger Teilschritte kritisch hinterfragt und überprüft; die Arbeitsgruppe war somit in die inhaltliche Fortentwicklung der Rahmenplanung eingebunden. Die Arbeitsgruppensitzungen wurden von der Beigeordneten des Dezernats III der Stadt Worms moderiert.

1. Arbeitsgruppensitzung am 06.05.2003

- Darstellung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und –analyse
- Vorschläge des Büros und der Bauverwaltung zu Zielen und Schwerpunkten des städtebaulichen Rahmenplans, Diskussion und Empfehlung.

2. Arbeitsgruppensitzung am 16.09.2003

- Abschluss der Bestandsaufnahme und –analyse
- Klärung von Zielen und Schwerpunkten des städtebaulichen Rahmenplans Innenstadt
- Vorstellung und Erläuterung der Ziele für die öffentlichen Plätze der Innenstadt, deren Verbindung untereinander und der Verknüpfung der Innenstadt mit den Randbereichen, insbesondere dem Rheinufer
- Vorstellung der Überlegungen zur Nutzungsverteilung in der Innenstadt
- Verknüpfung des Innenstadtrahmenplans mit den bisherigen Planungen

3. Arbeitsgruppensitzung am 10.10.2003

Fortsetzung der Tagesordnungspunkte vom 16.09.2003

Für die vertiefende Auseinandersetzung mit den vorgestellten Inhalten über den Sitzungstermin hinaus konnten die jeweiligen Planunterlagen beim Bauamt, Abt. Stadtplanung von der Arbeitsgruppe eingesehen werden bzw. wurden per E-Mail verteilt. Die Anregungen wurden in den Planungsprozess aufgenommen.

Beteiligung der Öffentlichkeit

Der Innenstadtrahmenplan wurde vom 29.03.2004 bis 30.04.2004 im Rathaus öffentlich ausgestellt. Der Bevölkerung war die Möglichkeit gegeben, Anregungen vorzutragen. Diese wurden eingearbeitet bzw. soweit sie nicht den Rahmenplan betrafen weitergeleitet.

Seit Ende März 2004 kann der Innenstadtrahmenplan auch auf der Homepage der Stadt Worms eingesehen werden (www.worms.de).

Städtische Gremien

Im Vorfeld wurde der städtebauliche Rahmenplan Innenstadt bereits am 27.11.2003 im Bauausschuss und am 18.12.2003

im Innenstadtausschuss vorgestellt. In seiner Sitzung am 11.03.2004 wurde der Bauausschuss über die geplante öffentliche Ausstellung der Pläne im Rathaus informiert.

Ziel ist die Entscheidung des Stadtrates der Stadt Worms über den städtebaulichen Rahmenplan Innenstadt im Juni 2004 als rahmensetzende Grundlage für die weitere Entwicklung der Innenstadt.

3. BESTANDSANALYSE

3.1 Vorhandene Planungen / Materialien

Integration von:

- Einzelhandel
- Grüne Perlenkette
- Verkehrskonzept
- 2. Rheinbrücke
- Landesgartenschau
- Neuordnung Bahnhof
- Einkaufszentrum
- Wettbewerb Marktplatz
- Konversion
- Nibelungen

Zur Stadtentwicklung Worms sind bereits eine ganze Reihe von kurz-, mittel- und langfristigen konzeptionellen Vorschlägen und Fachgutachten entwickelt worden:

Im Vorfeld zur städtebaulichen Aufgabenstellung wurde durch die **Handels- und Dienstleistungsuntersuchung** die fachliche Grundlage für die Stabilisierung und Entwicklung des innerstädtischen Handels geschaffen.

Mit der Herausarbeitung des **"Nibelungenthemas"** durch ein Museum, Festspiele und den Nibelungenweg wurde die Position der Stadt im Kultur- und Freizeitsektor deutlich gestärkt.

Ergänzend dazu wurde damit begonnen, die innerstädtischen Grünflächen zu einer **"Grünen Perlenkette"** zusammenzuführen, die Verbindung der Innenstadt mit dem Rheinufer besser herauszuarbeiten und das Rheinufer aufzuwerten. Ziel ist es, in diesem Verknüpfungsbereich zwischen Stadt und Fluss die Voraussetzung zur Durchführung einer **Landesgartenschau** zu schaffen.

Mit dem Bau einer **zweiten Rheinbrücke** und einem **äußeren Ring** werden grundlegende Strukturen zur Umsetzung des Verkehrskonzepts geschaffen; weitere wesentliche Maßnahmen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs sind **Innenstadtring** und **Parkring**.

Gleichzeitig soll der **Bahnhofsbereich** durch städtebauliche Neuordnungsmaßnahmen besser in das Stadtgefüge integriert werden.

Zur Attraktivierung der Innenstadt wird die **Fußgängerzone** abschnittsweise erneuert. Impulsgebend ist dabei auch der Neubau eines **Einkaufszentrums** in der Fußgängerzone.

Zur Neugestaltung der Bereiche **Neumarkt / Marktplatz** wurde ein **Wettbewerb** durchgeführt, dessen Ergebnis teilweise bereits umgesetzt wird.

Schließlich bestehen für einzelne ehemalige militärisch genutzte Flächen Umnutzungsabsichten, die aber in den Gesamtzusammenhang integriert werden müssen.

Im Einzelnen standen folgende Materialien zur Verfügung:

- Handel- und Dienstleistungsuntersuchung für die Stadt Worms (Entwurf), AGENDA Beratungsbüro für Stadt- und Regionalentwicklung, Lörrach 26.04.02
- Wettbewerb Marktplatzumgestaltung, 1. Preis SEP Baur+Deby, München
- Bebauungsplan für das Gebiet zwischen Römerstraße, Am Römischen Kaiser, Kämmererstraße und Korngasse 0 123 (ITG-Einkaufszentrum)

- Städtebauliche Neuordnung des Bahnhofsumfeldes in Worms
- Grünflächenrahmenplan, Stadtplanungsamt Worms vom April 1988
- Rahmenplan Rheinufer (Entwurf), WERK-PLAN, Architekten-Stadtplaner-Ingenieure, Kaiserslautern & Prof. Dipl.-Ing. Wüst/Universität Kaiserslautern, Bearbeitungsstand 22.04.2004
- Bewerbung Landesgartenschau Worms, Oktober 1997
- Rheinbrückenplanung, Dezember 1986
- Verkehrskonzept Worms, Hrsg. Stadtverwaltung Worms Dezernat III, 1993
- Stadtleitbild Worms im Jahr 2015, Leitsätze Stadtmarketing Worms e.V.
- Flächennutzungsplan der Stadt Worms
- Denkmaltopographie der Stadt Worms (Denkmaltopographie BRD. Kulturdenkmäler in Rheinland Pfalz. Bd. 10, Hrsg.: Landesamt für Denkmalpflege)
- Sanierungssatzungen
- Gestaltungssatzungen "Abstandflächen und Antennen" und "Werbeanlagen/Werbeautomaten"

Bestandsaufnahme vor Ort

Die Bestandsaufnahme zum Rahmenplan "Innenstadt" erfolgte im Sommer 2002 in Form von Ortsbegehungen und einer Fotodokumentation. Weitere Hilfsmittel waren Katastergrundlagen und die von der Stadt Worms zur Verfügung gestellten Materialien.

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme werden in vier Bestandsanalyseplänen dargestellt und im folgenden textlich erläutert. Dabei ist der Stand der Bestandsaufnahme von 2002 maßgebend; maßgebende aktuelle Entwicklungen wurden bis Ende 2003 nachgeführt.

3.2 Stadtgestalt / Strukturbereiche

Untersucht wurden neben der Darstellung historischer Potentiale die unterschiedlichen städtebaulichen Strukturbereiche sowie die gestalterischen Besonderheiten und Defizite der Innenstadt.



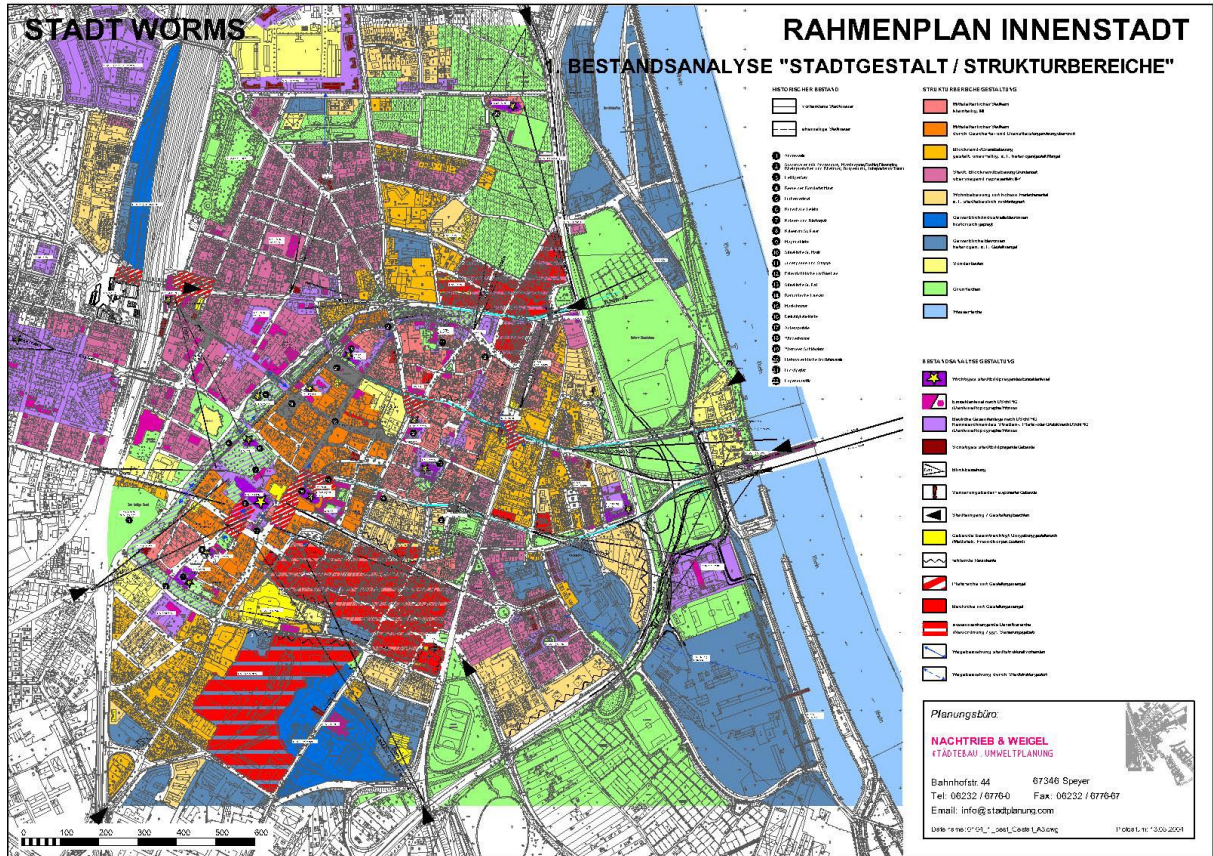
Valckenbergstraße

Die Stadt Worms wurde im 2. Weltkrieg erheblich zerstört, so dass nur wenig historische Bausubstanz erhalten geblieben ist. Die Gebäude und die Stadtstruktur der engeren Innenstadt stammen im Wesentlichen aus den 50er und 60er Jahren. Insbesondere Kirchenbauten und einzelne historisch bedeutsame Gebäude blieben jedoch erhalten bzw. wurden wieder aufgebaut. Diese sind jedoch nicht im Zusammenhang erlebbar, sondern stellen "Inseln des historischen Erlebens" dar. Die wichtigsten historischen Gebäude, die vorhandene Stadtmauer sowie der Verlauf der ehemaligen Stadtmauer sind im Plan gekennzeichnet. Darüber hinaus sind Denkmäler und bauliche Gesamtanlagen im Sinne der Denkmaltopographie eingetragen.

Der **mittelalterliche Stadtkern** ist im heutigen Stadtbild nur noch bedingt ablesbar, da weite Teile, insbesondere im Bereich der in der Handels- und Dienstleistungsuntersuchung abgegrenzten "Einzelhandelsinnenstadt", durch Neubauten über-

Plan 1

Bestandsanalyse Stadtgestalt/Strukturbereiche
(zum Öffnen der Zeichnung bitte klicken)



formt sind. Gerade der Bereich der Fußgängerzonen ist auf weiten Strecken durch Gebäude der 50er Jahre geprägt.

Erlebbar ist vor allem die nordöstliche Altstadt: hier grenzt der historische Bereich der Judengasse mit der Synagoge und dem Raschihaus an. Dieser kulturell bedeutende Bereich besitzt hohe städtebauliche Qualitäten und prägt dieses Altstadtquartier. Die nördliche Altstadt schließt, getrennt durch die Friedrichstraße, direkt an die Fußgängerzone an.



Weckerlingplatz

Ein weiterer qualitativvoller Bereich ist der Weckerlingplatz mit dem Andreasstift sowie der Magnuskirche südwestlich des Doms in einer Art touristischen Insellage.

Die südöstliche Altstadt ist ebenfalls noch durch kleinteilige Bebauung geprägt, die jedoch öfters gestalterische Defizite aufweist. Zwischen der gewerblichen Bebauung der Schönauer Straße und den aufgelösten Baustrukturen der Hagenstraße gelegen, wird dieses Stadtviertel durch seine gestalterisch und funktional abgetrennte Lage im Zusammenhang der historischen Innenstadt kaum wahrgenommen; der Altstadt als Gesamtheit fehlt sozusagen der Südteil.



Friedrich-Ebert-Straße

An den mittelalterlichen Stadtkern grenzen **gründerzeitliche Stadterweiterungen** an; Schnittstelle ist in Richtung Westen die grüne Ringanlage (ehemaliger Stadtgraben) und der Übergang zur Wilhelm-Leuschner-Straße ("Gammi"). Die repräsentativen Gründerzeitgebiete prägen weite Teile der westlichen Innenstadt und setzen sich über die Bahnlinie hinaus fort. Stadtbildprägend ist hier u.a. das Bahnhofsgebäude. Nach Osten hin schließt jenseits der Ludwigstraße das "Nibelungenviertel" mit repräsentativer Wohnbebauung an, im Norden befinden sich am Berliner Ring Gründerzeitstraßenzüge mit Sanierungsbedarf.

Entlang des Nibelungenrings/B9 befinden sich Gebäude der unvollständig gebliebenen "Rheinfrontbebauung".

Die übrigen Bereiche der Innenstadt sind von uneinheitlicher Bebauung geprägt. Angrenzend an den mittelalterlichen Stadtkern befinden sich überwiegend **geschlossene Blockbebauungen**, unauffällig und teilweise mit gestalterischen Mängeln. Fremdkörper im Stadtgefüge sind Wohnbebauungen der Nachkriegszeit als **Zeilen oder Punkthäuser** mit großen **unbebauten Freiflächen**; städtebaulich nachteilig ist hier die mangelnde Integration in die Umgebung und die fehlende Raumbildung der Gebäude, insbesondere in den innerstädtischen Lagen. Städtebaulich unbefriedigend ist die lückenhafte Zeilenbebauung am Nibelungenring als Grenze zwischen unbebauter Rheinuferzone und gebauter Stadt. Lediglich die imposanten Gebäude der Ernst-Ludwig-Schule und der Nibelungenschule gleichen diese Defizite etwas aus.



Nibelungenring

An die Innenstadtstrukturen grenzen verschiedene Gebiete mit **gewerblich strukturierter Bebauung** an.

Stadtbildprägende **Grünstrukturen** sind insbesondere die Ringanlage (Adenauerring, Lutherring, Lutherdenkmal) mit hoher Aufenthaltsqualität und die Rheinuferzone (Festplatz, Rheinpromenade) mit gestalterischen Defiziten. Der Rhein liegt abseits der Innenstadt; attraktive fußläufige Verbindungen zwischen Innenstadt und Rheinpromenade fehlen.

Merkpunkt am Rheinufer ist vor allem die Nibelungenbrücke mit ihrem Torturm, aber auch die "Rheinfrontbebauung" entlang des Nibelungenrings. Stadtbildprägend im Bereich Rheinufer



"Rheinfrontbebauung" Nibelungenring

sind insbesondere die Nibelungenschule im Norden und die Ernst-Ludwig-Schule im Süden. Weiter nördlich prägen die Liebfrauenkirche und weitere Gebäude der "Rheinfrontbebauung" die Weinberge des Liebfrauentiftes.

Eine Sondersituation in der Wormser Stadtstruktur bilden die Straßenzüge "Große Fischerweide" und "Kleine Fischerweide" mit ihrer charakteristischen kleinteiligen Bausubstanz, die vor der ehemaligen östlichen Stadtmauer parallel zum Rhein verlaufen. In diesem ehemals am Wasser gelegenen Gelände lebten bis ins 20. Jahrhundert hinein die Wormser Rheinschiffer. Die Breite der Großen Fischerweide war durch die Handhabung der Nachen erforderlich. Von dort aus führt die Verlängerung der Rheinstraße seit dem späten Mittelalter zum Rheinufer (Schiffsanlegestelle).



Der **Dom** und die grüne Ringanlage sind wesentlich für das Stadtbild von Worms. Zum Dom bestehen aus den verschiedenen Himmelsrichtungen **Blickbeziehungen**, die für das Stadterleben insbesondere im Bereich der **Stadteingänge** bedeutsam sind. Eindrucksvolle Eingangssituationen bieten die über den Rhein führende Nibelungenbrücke mit Torturm sowie die Torsituation der Nibelungenschule.

Die westlich der Innenstadt gelegenen Gründerzeitviertel (Friedrich-Ebert-Straße / Alzeyer Straße) sind ebenfalls als attraktive Eingangssituationen mit Domblick erlebbar.

Als Einflussfaktoren für die Außenwirkung und die Attraktivität der Stadt Worms dürfen auch der Bahnhof sowie die Schiffsanlegestellen an der Rheinpromenade nicht vernachlässigt werden.

Negativ ins Auge fallen vor allem die Stadteingänge aus Richtung Süden über die Speyerer Straße und die B9 sowie die Stadteinfahrt im Bereich Ludwigstraße/Jahnplatz für Radfahrer / Radtouristen (Veloroute!) vom südlichen Rheinufer aus. Im Bereich der B9 / Ludwigstraße ist besonders der durch leerstehende / vernachlässigte Fachmarktgebäude südlich der Turnerstraße und dazugehörige Werbeanlagen gestörte Domblick auffällig.

Bei Betrachtung der Innenstadt als "Erlebnisraum" für Fußgänger ergeben sich Wegebeziehungen, die oftmals durch die vorhandene Stadtstruktur gestört bzw. unterbrochen werden. Sehenswürdigkeiten und städtebauliche Potentiale wie Plätze oder Grünanlagen werden wegen der vielen negativen Zäsuren, z.B. durch Verkehrsschneisen, ungestaltete Flächen oder unangepasste Baustrukturen, nicht in ihrem räumlichen Zusammenhang wahrgenommen. Vor diesem Hintergrund reicht die Ausstrahlung einzelner herausragender Gebäude für ein positiv wirksames Stadtbild (noch) nicht aus.



Pankratiusgasse

Beeinträchtigungen des Stadtbilds bzw. des städtischen Gesamteindrucks ergeben sich immer wieder durch verschiedene, punktuell in der Innenstadt verteilte **Baulücken** (oftmals unzureichend mit einfachen Nebengebäuden oder nur im Erdgeschoss überbaut), **ungestaltete Platzflächen** und gesichtslose Abschnitte der **Fußgängerzone** (Bereich Am Römischen Kaiser/Spiegelgasse) sowie einzelne gestalterisch **störende Gebäude**, die ihre Umgebung negativ prägen. Beispielweise wirkt das Einkaufszentrum Nibelungencenter durch seine inselartige Lage und unmaßstäbliche Architektur als Fremdkörper im

Stadtgefüge. Die nähere Umgebung weist gestalterische Defizite auf (Trennwirkung Schönauer Straße, Hinterhofcharakter der angrenzenden Baustrukturen, Rückseite Pankratiusgasse), die durch die abschnittsweise Gestaltung von Fußgängerbereichen nicht gemindert werden konnten.

Bei Gebäuden mit Handelsnutzungen, insbesondere im Bereich der Fußgängerzonen, ist der Gestaltbruch zwischen EG und OG negativ zu beurteilen. Die **Erdgeschosszonen** sind häufig durch Vordächer und bandartige Werbeanlagen überformt, so dass die Gebäude nicht als architektonische Gesamtheit wahrnehmbar sind. Bei den wenigen verbliebenen historischen Gebäuden ist diese Entwicklung von besonderem Nachteil für das Stadtbild.



Hermannstraße

Im Stadtbild fallen drei zusammenhängende gestalterische **Defizitbereiche** aus unterschiedlichen Gründen auf:

Im Norden am Berliner Ring befinden sich einige Straßenzüge mit potentiell attraktiver Gründerzeitbebauung, die jedoch ungepflegt und vernachlässigt wirkt. Im Anschluss daran befinden sich übergangslos unmaßstäbliche Hochhäuser mit schlecht gestaltetem Wohnumfeld. Negativ ist die Fernwirkung der Hochhäuser nach Norden und Osten über die Rebenlandschaft.

Der Bereich der südlichen Altstadt ist in seinem historischen Ursprung nicht erlebbar. Entlang der Hagenstraße ist die Annäherung an den Dom und die Innenstadt auf weiten Strecken unattraktiv. Durch Sanierungs- und Neuordnungsmaßnahmen im Bereich Hagen- und Wollstraße könnte die historische Altstadt als Ganzes wieder in den Blickpunkt rücken.

Ein weiterer gestalterischer Defizitbereich ist die Konversionsfläche südlich der Schönauer Straße. Negativ für das Stadtbild ist insbesondere die abweisende Randbebauung aus Nebengebäuden und Mauern an der Südseite der Schönauer Straße, die den Straßenraum räumlich nur ungenügend fasst. Verstärkt wird das negative Erscheinungsbild durch das gegenüberliegende unmaßstäbliche Nibelungencenter und den dazugehörigen Parkplatz. Potentiale an dieser Stelle sind jedoch der Fernblick auf das Andreasstift und das Gebäude des Landesbetriebes Straßen- und Verkehr.



Hagenstraße

3.3 Nutzung

Ausgehend vom geltenden Flächennutzungsplan der Stadt Worms wurden die Nutzungsbereiche der Innenstadt und ihre Verteilung dargestellt. Die Bauflächen des Flächennutzungsplans wurden anhand der zur Zeit der Bestandsaufnahme vorgefundenen Nutzungssituation bzw. anhand von Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung in Bebauungsplänen modifiziert.

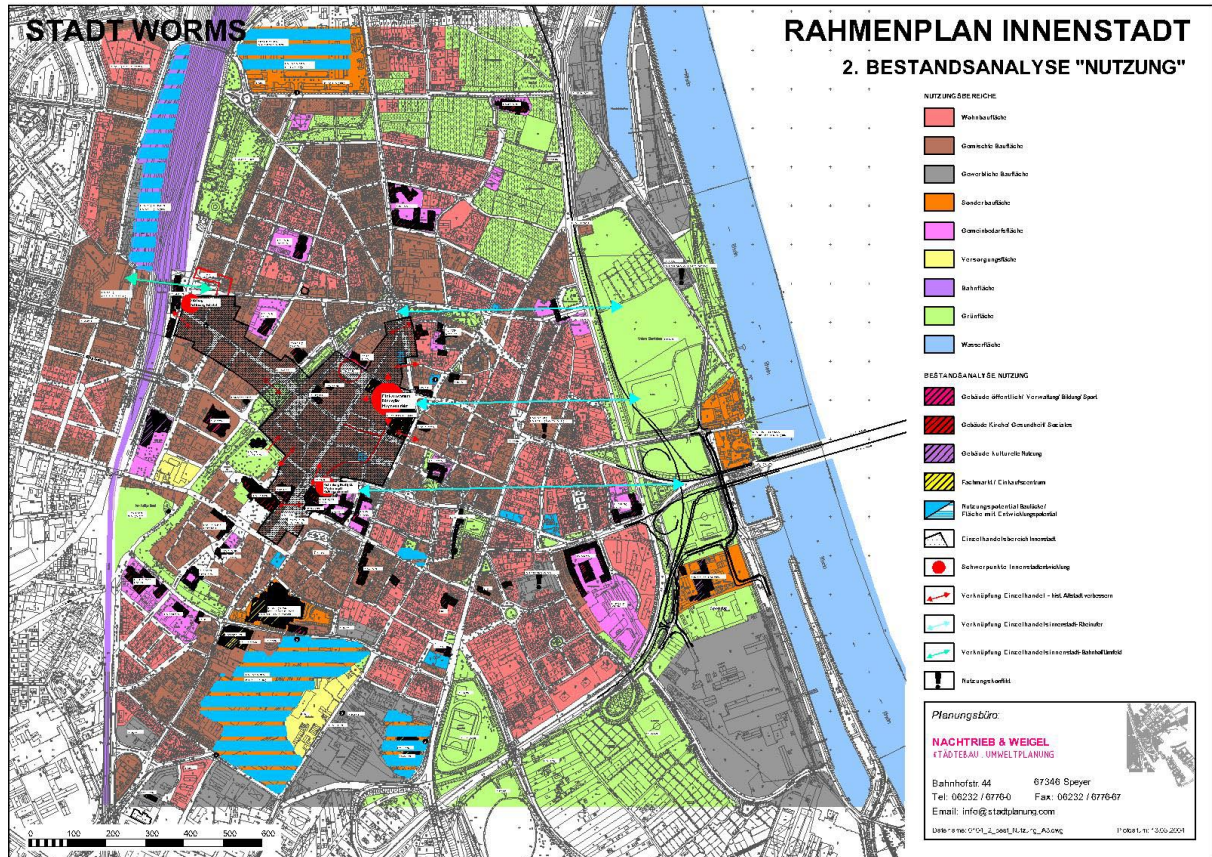
Die Innenstadt ist von gemischten Bauflächen und von Wohnbauflächen geprägt.

Bereiche mit Wohnnutzung befinden sich in der Innenstadt überwiegend östlich der Ludwigstraße bzw. Wallstraße bis zum Nibelungenring bzw. der B9, im Süden der Innenstadt im Bereich Wollstraße, nördlich der Innenstadt im Bereich Liebfrauenstift östlich der Mainzer Straße sowie nördlich der Siegfriedstraße rund um die Karmeliter-Realschule.

Plan 2

Bestandsanalyse Nutzung

(zum Öffnen der Zeichnung bitte klicken)



Der von den Fußgängerzonen mit Einzelhandels- und Geschäftsnutzungen geprägte Einzelhandelsbereich lässt sich als eigener Nutzungsbereich von der Innenstadt abgrenzen; er erstreckt sich im Wesentlichen entlang der Fußgängerzonen Wilhelm-Leuschner-Straße und Kämmererstraße. Dieses Zentrum ist weitgehend identisch mit der "Einzelhandelsinnenstadt" und besteht vollständig aus gemischt genutzten Flächen, d.h. aus einem Nebeneinander von Geschäfts- und Wohnnutzungen.

Zentrumsnahe Wohnnutzung befindet sich zwischen Peters- und Hagenstraße sowie im Bereich der nördlichen Altstadt. Die Wohnbauflächen grenzen teilweise direkt an stark befahrene Verkehrsstraßen an.

Im Anschluss an den Einzelhandelsbereich befinden sich weitere gemischt genutzte Flächen, deren Nutzungsdichte jedoch deutlich geringer ist. Auch liegt der Schwerpunkt der gewerblichen Nutzungen nicht mehr allein beim Einzelhandel, sondern es kommen verstärkt die Bereiche Handwerk und Dienstleistung hinzu.

Rund um die zusammenhängend bebauten Misch- und Wohnbauflächen der Innenstadt lagern sich Grünflächen ("Grüne Perlenkette") an. In den Randzonen befinden sich punktuell rings um die Innenstadt gewerblich genutzte Bereiche.

Als Konversionsfläche konnte die ehemalige "Taukkunen-Kaserne" nördlich des Pfortenrings als Dienstleistungs-, Kunst- und Gewerbepark ("Prinz-Carl-Anlage") entwickelt werden. Teilbereiche im Innern und in Richtung Bahnanlagen liegen noch brach.

Weiteres Entwicklungspotential für gewerbliche Zwecke bergen die Konversionsfläche zwischen Schönauer Straße und Scheidtstraße südlich der Innenstadt sowie Bahnbrachen, insbesondere das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes.

Als ein Bereich mit Sondernutzung ist die an der Nibelungenbrücke gelegene Rheinpromenade zu betrachten, die mit den vielfältigen gastronomischen Betrieben Erholungs- und Freizeitfunktion wahrnimmt.

Kleinräumige Nutzungskonflikte treten durch störende gewerbliche Nutzungen (Handwerks- und Kleinbetriebe) in der Nachbarschaft von Wohnbebauung auf; störend ist auch das Tanklager "Bitumina" im Bereich der Rheinufergrünzone, das der geplanten Ausdehnung und Aufwertung der Freizeitnutzung entgegensteht.



Nibelungencenter / Gerbergasse

Ein weiterer Konfliktpunkt ist das Nibelungencenter mit großflächigem Einzelhandel (Lebensmittel und Baumarkt sowie angelegerte "Shops"). Trotz seiner "integrierten Lage" hat dieser Bereich als zweites Versorgungszentrum neben den Hauptfußgängerzonen einen inselartigen Charakter. Dies ist insbesondere auch auf die Schönauer Straße und die angrenzenden gewerblichen Nutzungen zurückzuführen. Eine durchgängige Anbindung des Nibelungencenters an die Fußgängerzonen der Innenstadt ist nicht vorhanden und sollte zur Erhaltung der Kompaktheit ("Stadt der kurzen Wege") und Stabilisierung des eigentlichen Einzelhandelsbereichs Innenstadt auch nicht weiter verfolgt werden.



Fußgängerzone Kämmererstraße /
Hardtgasse



Wilhelm-Leuschner-Straße (KW)



Kornstraße, Kaufhaus Rupprecht

Einzelhandelsbereich

Die als "Einzelhandelsbereich" von der Innenstadt abzugrenzende Fläche besteht aus der Fußgängerzone Wilhelm-Leuschner-Straße einschließlich der angrenzenden Bereiche (Einmündungsbereiche der Luisenstraße, Rathenaustraße, Renzstraße, Karmeliterstraße), der Fußgängerzone Kämmererstraße zwischen Stephansgasse / Petersstraße und Friedrichstraße und umgebende Bereiche (u.a. Adenauerring, Obermarkt, Hardtgasse, Hafergasse, Ludwigspatz und Am Römischen Kaiser) und dem Bereich Marktplatz/Neumarkt.

Diese sogenannte "Einzelhandelsinnenstadt" wird in der Handels- und Dienstleistungsuntersuchung folgendermaßen beschrieben:

"In diesen Zonen ist die Nutzungsdichte am höchsten. Die Fußgängerzonenbereiche bieten auf Grund des vielfältigen funktionalen Besatzes und der städtebaulich-gestalterischen Situation eine gute Aufenthaltsqualität, gleichwohl diesbezüglich auch Defizite erkennbar sind.

Charakteristisch für die beiden Hauptachsen Wilhelm-Leuschner-Straße und Kämmererstraße sind die hohe Kundenfrequenz und insbesondere in der Kämmererstraße die Konzentration wichtiger Einzelhandelsbetriebe mit Magnetfunktion. Der Bereich Marktplatz/Neumarkt unterscheidet sich unter städtebaulichen und funktionalen Gesichtspunkten von der Fußgängerzone, dennoch ist dieser der Innenstadt von Worms zuzuordnen. Mit dem Rathaus, dem Dom und der Dreifaltigkeitskirche kommt diesem Bereich besondere kulturelle und städtebauliche Bedeutung zu. Die Dichte an Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen ist geringer als in der Fußgängerzone. Auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens, der breiten Fahrbahntrassen und der Parkplatznutzung der Platzbereiche unterscheidet sich die städtebauliche Situation deutlich von der übrigen Innenstadt. Dieser Bereich wird demzufolge als Innenstadt-Ergänzung bezeichnet."

Die Fußgängerzone ist hauptsächlich vom "Fußgängerkreuz" Kämmererstraße/Wilhelm-Leuschner-Straße geprägt; nachteilig sind dabei für den fußläufigen Kunden die relativ großen Entfernungen durch die Ausdehnung der beiden Straßen, dieser Eindruck wird durch die stark lineare Struktur der Fußgängerzone noch verstärkt.

Die bereits vorhandenen Entfernungen für fußläufige Kunden und Besucher, etwa zwischen Marktplatz und Bahnhof, erschweren eine durchgängig hohe Nutzungs- und Aufenthaltsqualität.

Das derzeitige "Fußgängerkreuz" bildet nicht den strukturellen Unterschied zwischen mittelalterlichem Stadtkern und gründerzeitlicher Stadterweiterung ab; die Seitenstraßen des mittelalterlichen Kerns haben zu wenig funktionale Bedeutung. Mängel der Einzelhandelsinnenstadt hinsichtlich Anziehungskraft und Verweildauer der Besucher könnten durch Stärkung der Seitenstraßen/-gässchen und deren Vernetzung gemindert werden.

Seit der Schließung des Kaufhauses Rupprecht stand das ehemalige Horten-Gebäude zwischen Ludwigspatz und Am Römischen Kaiser leer. Durch den Leerstand des gestalterisch unattraktiven Gebäudes mit langen Fronten zu mehreren Seiten der Fußgängerbereiche und zur Friedrichstraße wurde auch

das Umfeld funktional und städtebaulich beeinträchtigt. Die negative Ausstrahlung dieses Bereiches wurde durch die Trennwirkung der verkehrsreichen Friedrichstraße, die den Altstadtbereich von der Einzelhandelsinnenstadt abtrennt, verstärkt. Inzwischen hat sich ein Investor gefunden, der die Liegenschaft neu entwickelt hat. Unter Einbeziehung des daneben liegenden Gebäudes der Hauptpost ist dort eine Shopping-Mall (ITG-Einkaufszentrum "Kaiserpassage") entstanden. Ein neu erstellter Bebauungsplan bildet die Grundlage für die Gestaltung des Einkaufszentrums. Von diesem "Magneten" verspricht man sich wichtige Impulse für die Belebung und Stabilisierung der Einzelhandelsinnenstadt.

Die Einzelhandelsinnenstadt weist strukturelle und baugestalterische Probleme im Hinblick auf ihren Bezug zur Umgebung auf. Die Fußgängerzonenbereiche sind in qualitativer Hinsicht (Sicherheit und Gestaltung der Übergänge, Attraktivität der Randnutzungen) nicht ausreichend mit den umgebenden Nutzungsbereichen vernetzt. Dadurch sind die bestehenden Stärken (Dom und Kirchen, historische Altstadt, Einzelhandel, Grünanlagen und Rhein) der Wormser Innenstadt nicht im Zusammenhang erlebbar.

Dazu gehört insbesondere die schlechte Anbindung an den Bahnhofsbereich und an die Bereiche westlich der Bahnlinie sowie an das Rheinufer.

Zur besseren Verbindung der Einzelhandelsbereiche mit den touristisch interessanten Altstadtbereichen sollte im Wesentlichen die Trennwirkung der verkehrsreichen Friedrichstraße und der Petersstraße/Stephansgasse verringert werden.

Städtebauliche Entwicklungsschwerpunkte

Im Bereich der engeren Innenstadt zeichnen sich drei Schwerpunktsbereiche zur funktionalen und gestalterischen Stabilisierung der Einzelhandelsinnenstadt ab. Mit einer gleichmäßigen Verteilung von Attraktionspunkten könnte den negativen Entwicklungsprozessen, denen die Einzelhandelsinnenstadt ausgesetzt ist, entgegen gesteuert werden.

Entwicklungsschwerpunkte sind die Bereiche

- am **Bahnhof** als Verkehrsknoten und wichtige Eingangssituation in die Innenstadt,
- am **Marktplatz/Neumarkt** mit den zentralen städtischen Funktionen sowie
- **ITG / "Kaiserpassage"** als neuer Magnet in der Fußgängerzone.

Der **Bahnhofsbereich** weist im Hinblick auf seine Schlüssel-funktion als Bindeglied zu den westlichen Stadtteilen und als nordwestlicher Zugang zur Fußgängerzone noch Defizite auf.

Für die Besucher und Kunden, die mit dem Zug anreisen, ist dies der Eingangsbereich zur Innenstadt. Bereits wenige Meter vom Bahnhof entfernt beginnt die Fußgängerzone der Wilhelm-Leuschner-Straße mit intensiver Geschäftsnutzung und großen Kaufhäusern. Problematisch ist die Querung des unattraktiven Bahnhofsvorplatzes bzw. die fehlende Lenkung zur Fußgängerzone hin, die erst südlich versetzt vom Bahnhofsgelände beginnt, bzw. über die Renzstraße erreicht werden kann. Der Hauptaugenmerk des Ankommenden fällt zunächst in Richtung Bahnhofsvorplatz/Siegfriedstraße. Hier sind teilweise Einzel-



Bahnhof / Bahnhofstraße

handelsnutzungen (z.B. Küchenstudio) vorhanden, insgesamt wirkt dieser Bereich jedoch vernachlässigt.

Zur städtebaulichen Neuordnung des Bahnhofsumfeldes ist neben verschiedenen verkehrlichen Maßnahmen insbesondere die fußgängerfreundliche Anbindung der Gleise durch Aufwertung und Erneuerung der vorhandenen Unterführung und die vorgesehene Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes mit Anbindung an die Fußgängerzone Wilhelm-Leuschner-Straße und an die Siegfriedstraße von Bedeutung.



Marktplatz vor Baumaßnahme

Auch der **Bereich Marktplatz** als südlicher Zugang weist städtebaulich-funktionale Schwächen auf. Diesem Bereich soll vor dem Hintergrund der in der Handels- und Dienstleistungsuntersuchung vorgeschlagenen Rückverlagerung des Wochenmarkts auf den Marktplatz und dem damit einhergehenden Funktionsgewinn wieder besondere städtebauliche Bedeutung zukommen. Wesentliches Instrument für diese beabsichtigte Attraktivitätssteigerung in der Innenstadt muss eine angemessene Gestaltung des öffentlichen Raumes sein. Hier nimmt die Neugestaltung des Bereiches Marktplatz/Neumarkt wegen seiner Funktion als möglicher Standort des Wochenmarktes und seiner Lage am Rathaus eine zentrale Stellung ein. Mit dieser Maßnahme soll gleichzeitig der Wormser Dom als touristischer Anziehungspunkt wieder stärker in den Mittelpunkt der Stadt gerückt und die Einkaufsmöglichkeiten in der südlichen Innenstadt besser an die zentralen Fußgängerzonen angebunden werden.



Kämmererstraße / Ludwigplatz

Im Bereich **Postgelände/ehemaliges Kaufhaus Rupprecht** verspricht man sich durch die Realisierung eines Einkaufszentrums (die seit März 2004 eröffnete "Kaiserpassage") für den durch städtebauliche und funktionale Defizite gekennzeichneten Bereich östlich der Kämmererstraße/Am Römischen Kaiser eine deutliche Aufwertung. Die Entwicklung des Geländes gilt als Impuls für die gesamte Innenstadtentwicklung.

Der Bereich der Friedrichstraße sollte im Zusammenhang mit der Realisierung des Einkaufszentrums umgestaltet werden. Durch verkehrlich und gestalterisch klar gekennzeichnete Übergänge soll der Bereich östlich der Friedrichstraße besser an die (Einzelhandels-)Innenstadt angebunden werden. Dies bietet auch die Chance zur Einrichtung eines attraktiven "Rheinweges" mit Startpunkt Ludwigsplatz zur weiteren Aufwertung der Wormser Innenstadt für Bewohner und Besucher.

3.4 Verkehr

Die Stadt Worms ist verkehrsgünstig in der "Rhein-Main-Neckar-Region" gelegen und verfügt über hervorragende überörtliche Verkehrsanbindungen. Der Handelshafen, ein regionaler Flugplatz, die Bundes-Autobahn A 61 und der Bahnhof an der Rheinstrecke stellen schnelle Verbindungen nach Nord und Süd her.

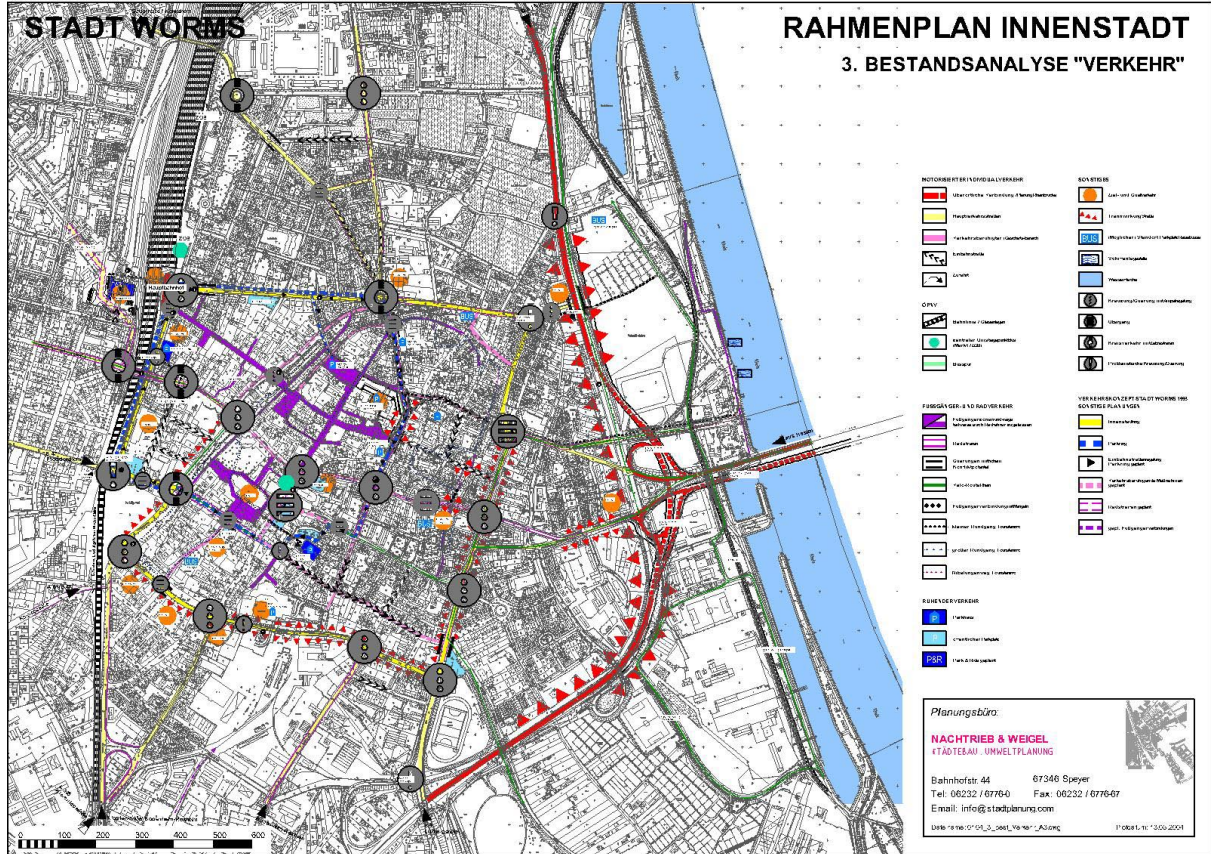
Klassische Einzugsgebiete der Stadt sind Wonnegau, Vorderpfalz und hessisches Ried über die Autobahnen bzw. die Rheinbrücke.

Die Stadt Worms ist durch folgende überörtliche Anbindungen erreichbar:

Plan 3

Bestandsanalyse Verkehr

(zum Öffnen der Zeichnung bitte klicken)



Bundesstraßen

- B 9, vierspurige kreuzungsfreie Schnellstraße Worms-Ludwigshafen
- B 47, Ost-West-Verbindung über die Wormser Rheinbrücke

Schnellverkehrsstraßen

- L 523, linksrheinische Nord-Süd-Verbindung
- L 425 im Norden als Ost-West-Verbindung
- L 439 als Nord-Süd-Verbindung

Bundesautobahnen

- Autobahn A 5, Darmstadt-Heidelberg
- Zufahrt von Worms über B 47 (17 km)

Äußere Erschließung

Im Plan dargestellt ist die geplante **2. Rheinbrücke** als Parallelbrücke zu der bestehenden Brücke mit neuen Anschlussbauwerken an die **B9/Nibelungenring**. Der verkehrsreiche, insbesondere mit Lkw-Verkehr belastete Nibelungenring trennt in seiner jetzigen Lage die Innenstadt in hohem Maß vom Rheinufer ab und beeinträchtigt die angrenzende Nutzungen durch Verkehrsimmissionen. Besonders betroffen sind die beiden am Nibelungenring gelegenen Schulen, insbesondere was die Verkehrssicherheit des Schulwegs und den Lärmschutz betrifft. Im Bereich der Nibelungenschule/Karl-Hofmann-Anlage zerschneidet der Nibelungenring die Fußgänger- und Radfahrer-Verbindung von der Innenstadt in Verlängerung des Berliner Rings zum Rheinufer. Überwege sind nicht vorhanden.



Nibelungenring

Der Bau der Rheinbrücke ist eine Maßnahme des Bundes. Mit dem Bau der zweiten Rheinbrücke soll das hier derzeit vorhandene Nadelöhr beseitigt und eine leistungsfähige Verbindung nach Hessen geschaffen werden. Durch die bessere Erreichbarkeit der Innenstadt für das rechtsrheinische Einzugsgebiet verspricht man sich insbesondere positive Auswirkungen für den Wormser Einzelhandel.

Im Zusammenhang mit dem Bau der 2. Rheinbrücke ist die Neugestaltung der Rheinuferpromenade und des Umfeldes mit Festplatz als Gesamtplanung vorgesehen.

Die Rheinbrücke selbst und deren Anschlüsse an die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Trasse der B 9 sind planfestgestellt, die vorbereitenden Leitungsarbeiten sind abgeschlossen, mit den oberirdischen Brückenbauarbeiten wurde begonnen. Mit dem Abschluss der Gesamtmaßnahme "Rheinbrücke" ist frühestens 2009 zu rechnen.

Des weiteren ist eine **Südumfahrung** als Verlängerung der B 47 zur B9 (ebenfalls als Maßnahme des Bundes) geplant; die Trasse ist seit langem im Flächennutzungsplan dargestellt. Für die Attraktivität der "Südumfahrung" ist aber nicht nur die richtige Trassenführung notwendig, sondern noch mehr die richtige Lage und Zahl der Anschlüsse. Nach dem Verkehrskonzept 1993 der Stadt Worms sind folgende drei Anschlüsse vorgesehen, damit die "Südumfahrung" nicht nur den reinen Durchgangsverkehr um Worms, sondern auch den engeren Durchgangsverkehr um die Wormser Innenstadt aufnehmen kann:

- Anschluss an die B 47 alt unmittelbar westlich von Pfiffligheim
- Anschluss an das Gewerbegebiet Süd-West zwischen Horchheimer Straße und Weinsheimer Straße
- Anschluss an die Klosterstraße

Innere Erschließung

Die Untersuchung des Verkehrs stützt sich auf das Verkehrskonzept der Stadt Worms von 1993, das in einigen Teilen bereits umgesetzt wurde.

Problematisch ist die hohe Verkehrsbelastung und die damit verbundene Trennwirkung der Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt. Aufgrund ihrer Funktion als Sammelstraßen entsprechend dem Verkehrskonzept gibt es Straßen mit Zerschneidungseffekten und Störpotential für angrenzende Nutzungen. Im Einzelnen sind dies insbesondere die Ludwigstraße, die Schönauer Straße/Willy-Brandt-Ring (Hochstift), der Lutherring sowie die Friedrichstraße. Hier sind trotz der primären Verkehrsfunktion punktuelle Verbesserungen, z.B. durch geeignete Überwege, vorzusehen.



Stephansgasse

Parallel zum Bau der Südumfahrung sollte eine Erschwerung der direkten Innstadtdurchfahrt erfolgen, da diese Strecke kürzer ist und daher ansonsten für Schleichverkehr nach wie vor interessant wäre. Eine Erschwerung kann nur durch Umbau und Umwidmung der innerstädtischen Straßen erfolgen, die sich als Haupt-Durchfahrtsstraßen herauskristallisiert haben. Dies ist vor allem die Trasse Petersstraße/Stephansgasse, d.h. die nach dem zweiten Weltkrieg neugeschaffene Ost-West-Verbindung.

Durch einen entsprechende Umbau der Straße, d.h. Aufpflasterung und verbreiterte Bürgersteige würde die Strecke auch für Schleichverkehr, der die Stephansgasse als Durchgangsstraße nutzen will, unattraktiv. Daneben sollte auch die Petersstraße insbesondere ab Römerstraße und der Bereich des Marktplatzes/Neumarktes (Hagenstraße/Valckenbergstraße) im Kontext von Platzgestaltungsmaßnahmen verkehrsberuhigt werden.

Zur Verbesserung der Verbindung der beiden Fußgängerzonenzone Wilhelm-Leuschner-Straße und Kämmererstraße sollten der Lutherring ab Stephansgasse und der Adenauerring durch Umgestaltung und Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten verkehrsberuhigt werden.

Zur Aufwertung und Verbesserung der Wohnsituation in der südlichen Altstadt ist auch die Verkehrsberuhigung der Römerstraße und der Wollstraße wünschenswert.



Willy-Brandt-Ring

Innenstadtring

Zur Vermeidung von Schleichverkehren ist es notwendig, durch entsprechende Beschilderung und Signalsteuerung eine attraktive innerstädtische Verkehrsführung anzubieten, die sinnvollerweise, um die direkte Querung der Innenstadt zu vermeiden, als Ring ausgelegt würde. Eine grundlegende Maßnahme zur Verkehrslenkung ist daher die Bündelung des Verkehrs auf diese Magistralen.

Folgender Streckenverlauf bietet sich an:

Siegfriedstraße, Berliner Ring, Wallstraße, Ludwigstraße, Pfauentorstraße, Schönauerstraße, Willy-Brandt-Ring, Andreasstraße, Bahnhofstraße.

Im Rahmen der Maßnahme "Innenstadtring" ist der Ausbau der Siegfriedstraße und des Berliner Rings abgeschlossen, der Ausbau der Wallstraße für 2005 vorgesehen.



Parkhaus Bahnhofstraße

Parkring

Einer der derzeit größten Belastungsfaktoren der Innenstadt ist der Park-Such-Verkehr. Gerade in den Spitzenstunden macht er bis zu 90%² aus. Der Reduzierung dieses Verkehrsanteils muss daher große Aufmerksamkeit gewidmet werden. Zwei Maßnahmengruppen erscheinen hierzu geeignet. Zunächst gilt es, den Park-Such-Verkehr zu reduzieren, indem man versucht, möglichst viel Verkehr auf andere Verkehrsmittel zu verlagern. Der dann verbleibende Zielverkehr in die Stadt sollte möglichst optimal in die bewirtschafteten Parkeinheiten dirigiert werden.

In Ergänzung der bisherigen Beschilderung bietet sich hierzu die Ausschilderung eines "Parkrings" mit folgendem Verlauf an: Siegfriedstraße, Friedrichstraße, Römerstraße, Hagenstraße, Koehlstraße, Wollstraße, Andreasstraße, Bahnhofstraße.



Köhlstraße / Wollstraße

Diese Streckenführung schließt so fast alle vorhandenen Parkhäuser in den Ring ein; die Tiefgarage Ludwigsplatz würde wie bisher über den Stich "Von-Schoen-Straße" angebunden.

Für einen flüssigen Verkehrsablauf auf diesem Parkring ist eine entsprechende Querschnitts- und Knotengestaltung notwendig und eine Einbahnregelung sinnvoll, da so die Parkrauminformation (mit Belegungs- und Richtungsangaben) und damit die Parkraumbelegung optimiert werden kann. Ihren eigentlichen Vorteil entfaltet diese Einbahnregelung aber in der Gesamtsicht der Verkehrsarten, da der so gewonnene Verkehrsraum dem ÖPNV, Fußgängern und dem Radverkehr zur Verfügung gestellt werden kann (z.B. in Form von breiteren Gehwegen, Rad- und Busspuren).

Das P+R-Parkhaus (ca. 400 Stellplätze) westlich des Hauptbahnhofes mit Neuordnung der Zufahrten wurde bereits gebaut. Der Ausbau des Parkrings ist im Abschnitt Friedrichstraße / Römerstraße für das Jahr 2005 vorgesehen.

ÖPNV / Bahn- und Busverkehr

Zur Minderung des motorisierten Individualverkehrs in der Innenstadt ist die Attraktivierung des ÖPNV, insbesondere durch Beschleunigungsmaßnahmen, die attraktive Verknüpfung des Individualverkehrs mit dem ÖPNV (Umsteigemöglichkeiten), attraktivere Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt (nach Osten und Westen) und Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur erforderlich.

Dazu wurden von der Stadt Worms bereits einige Punkte umgesetzt. Der neue zentrale Omnibusbahnhof mit neuer Zufahrt vom Kreisverkehrsplatz Gaustraße/Pfortenring aus ist fertig ge-



Bahnhofsvorplatz

² Verkehrskonzept Worms, Hrsg. Stadtverwaltung Worms Dezernat III, 1993.



Westseite Bahnhof

stellt. Ein weiterer zentraler Busverkehrsknotenpunkt mit Umsteigemöglichkeit zwischen den Buslinien besteht am Marktplatz; dieser Bushalt ist funktional und gestalterisch in die Umgestaltung des Marktplatzes und des Neumarktes einzubinden.

Im Rahmen der Neuordnung des Bahnhofsumfeldes wurde wie bereits erwähnt auf der Westseite des Bahnhofs ein neues P+R-Parkhaus errichtet. Zur besseren, auch barrierefreien Anbindung der westlich der Bahngleise liegenden Quartiere ist die Aufweitung der Gleisunterführung und der Neubau einer mobilitätsgerechten Fußgängerrampe sowie der behindertengerechte Ausbau beabsichtigt.

Im Zusammenhang mit den Neuordnungsmaßnahmen Bahnhofumfeld wird derzeit die Brunhildenbrücke erneuert. Beidseitig der Brücke wird an den beiden Brückenköpfen jeweils ein neuer Kreisverkehr angelegt. In Verbindung mit der verkehrlichen Neuordnung der Bahnhofwestseite ist der Neubau eines Kreisverkehrsplatzes im Bereich Gutenbergstraße / Güterhallenstraße / von-Steuben-Straße vorgesehen.

Tourismus

Der derzeit noch genutzte Haltepunkt/Parkplatz für Reisebusse auf dem Weckerlingplatz soll zur Aufwertung des Platzes entfallen.

Als Ersatz ist eine zweistufige Konzeption vorgesehen. Zum einen soll ein zentraler Ein- und Ausstiegsplatz für ca. 4 Busse angeboten werden. In diesem Bereich können die Reisebusse max. ½ Stunde halten, um Reisende aussteigen zu lassen oder abzuholen. Der "Tagesparkplatz" für die Reisebusse soll hingegen außerhalb des Innenstadtrings im Bereich des Festplatzes am Rheinufer untergebracht werden. Ein denkbarer Standort ist im Norden der Rheinuferanlagen am ehemaligen Hafenamts.

Weitere Reisebusparkplätze befinden sich am Nibelungenmuseum und im Bereich der Nordanlage.

Touristisch bedeutsam und als "Stadteingang" erlebbar sind die Schiffsanlegestellen am Rheinufer; diese sind im Gesamtkonzept der Wegeverbindungen besonders zu berücksichtigen; die von der Stadt Worms offiziell ausgewiesenen touristischen Rundwege sind im Plan dargestellt.



Rad- und Fußgängerverkehr

Die **Veloroute Rhein/Rhin** (Rheinradweg) ist ein seit Mai 2000 bestehender, durchgängiger und auf beiden Seiten ausgeschilderter, grenzüberschreitender Radweg von Basel bis Mainz/Wiesbaden. Im Süden der Stadt Worms teilt sich die Velo-Route in eine Strecke entlang des Rheins und eine durch das Hinterland führende Route; diese Parallel-Route nach Norden trifft bei Oppenheim wieder auf den Rheinweg. Die Stadt Worms arbeitet kontinuierlich an der Verbesserung dieses Rheinradweges innerhalb des Stadtgebietes. Die Veloroute hat in der Radwegeplanung oberste Priorität. Aufgrund der notwendigen Sperrung des Hafengeländes / Floßhafenstraße ist eine Umleitung über die Alemannenstraße erforderlich. Die Möglichkeit zur Öffnung des Hafengeländes am Wochenende und an Feiertagen sollte geprüft werden.

Im Plan gekennzeichnet sind die vorhandene Fußgängerzone, die Fußgängerbereiche rund um den Dom und die sonstigen frei geführten Fußwege im Planbereich. Problematisch ist die fehlende Vernetzung der Fußgängerbereiche, z.B. durch verkehrsberuhigte Bereiche. An wichtigen Verknüpfungs- und Übergangspunkten zur Verbindung der Kernstadt mit ihren Randbereichen sowie zur Anbindung der Innenstadt an den Rhein befinden sich oftmals nur unzureichend gesicherte bzw. unattraktive Überwege für Fußgänger, die z.B. Ortsfremde nicht zum Überqueren einladen.

Viele Objekte des Ziel- und Quellverkehrs wie der Hauptbahnhof, das Städtische Spiel- und Festhaus, das Ev. Krankenhaus, Nahversorgungszentren und Schulen in der Innenstadt befinden sich verkehrsgünstig am Innenstadtring oder Parkring gelegen; weiterer Abstimmungsbedarf ergibt sich bei der sicheren Erreichbarkeit dieser Einrichtungen für Fußgänger und Radfahrer, z.B. durch geeignete Überwege und Radwege.

Die wichtigsten touristischen Attraktionspunkte und die Einzelhandelsinnenstadt liegen innerhalb des Innenstadtrings und sind durch die Parkhäuser und Parkplätze am Parkring, die Buslinien und die vorhandenen bzw. geplanten Reisebusparkplätze gut erreichbar. Durch die geplanten verkehrsberuhigenden Maßnahmen sind diese Bereiche auch für Fußgänger und Radfahrer sicher und bequem erschlossen.

3.5 Grün- und Freiflächen



Festwiese / Torturm

Eine Besonderheit der Stadt Worms ist die Lage am Rhein und die vorhandenen großen Freiflächen am Rheinufer.

Die Freibereiche am Rhein dienen derzeit weitgehend als Festplatz (Backfischfest) und als Parkplatz. Mit Ausnahme des neu gestalteten Festplatzes wirken die Bereiche gestalterisch vernachlässigt. Am Rhein befinden sich entlang einer kleinen Promenade Gaststätten mit Biergärten, die Pegelhäuschen, eine Schiffsanlegestelle und das Hagendenkmal.

Die Rheinuferzone selbst ist im Zuge der Rheinbrückenplanung ein großer Bereich mit Entwicklungsbedarf und erfordert städtebauliche, grünordnerische und verkehrstechnische Maßnahmen. Aufgrund der neuen Straßenführung konnte der Festplatz nicht an seinem angestammten Platz bleiben, ein Sportplatz wurde verlegt, Hochwasserschutzmaßnahmen sind erforderlich. Die Verlagerung der Zufahrtsstraßen schafft Plätze, die gestaltet werden müssen; ebenso müssen die Übergänge der Bundesstraße B 9 fußläufig verträglich gestaltet werden, um eine neue Zerschneidung der Rhein-Innenstadt-Verknüpfung zu vermeiden.

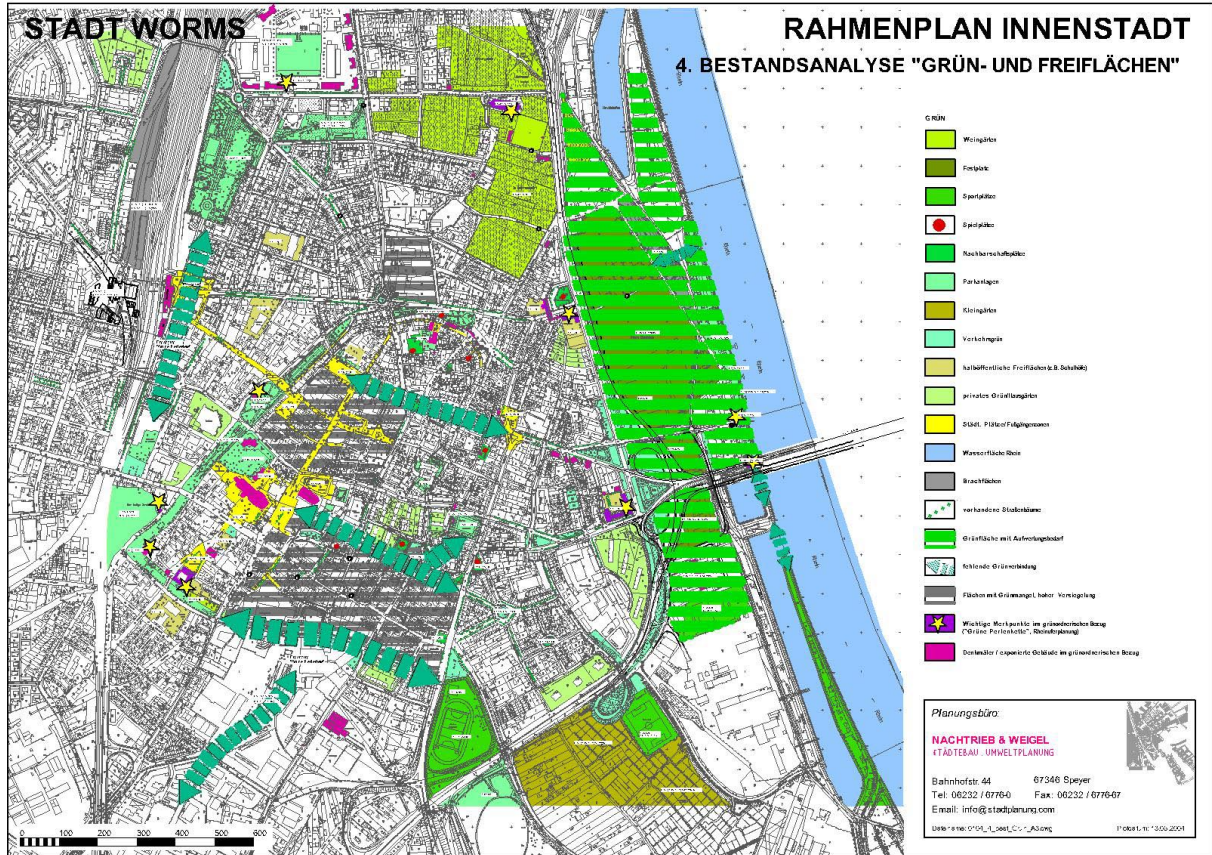


Liebfrauenkirche

Eine weiteres Merkmal der Wormser Stadtstruktur sind die aus der Geschichte der Stadt entstandenen Grün- und Freiflächen, die sich wie die Perlen einer Kette um die Wormser Innenstadt legen. Weite Teile innerhalb der ehemaligen äußeren, spätmittelalterlichen Stadtbefestigung blieben un bebaut, wie z.B. die Weingärten um die Liebfrauenkirche in der nördlichen Innenstadt. Der ehemalige Überschwemmungsbereich des Rheins blieb ebenfalls lange Zeit unbesiedelt, so dass die Stadt Worms auch dort heute noch über große Freiflächen verfügt. Als zusammenhängender Grünzug ist der südliche und westliche Teil

Plan 4

Bestandsanalyse Grün- und Freiflächen
(zum Öffnen der Zeichnung bitte klicken)



des mittelalterlichen Stadtgrabens erhalten geblieben. Äußerer und innerer grüner Ring beinhalten wertvolle Vegetationsstrukturen und alte Baumbestände, die bei Erneuerungen und Umplanungen unbedingt erhalten bleiben müssen. Sie sind neben der stadtgestalterischen und strukturellen Bedeutung auch von hoher stadtoökologischer Bedeutung, sichern die Frischluftzufuhr, filtern die Luft von Schadstoffen und sorgen für Temperaturengleich innerhalb der versiegelten städtischen Umwelt.



Adenauer-Anlage

Der innere Ring umfasst die ehemalige Stadtgrabenanlage mit Willy-Brandt-Ring, Lutherring, Adenauer-Ring und Hertha-Mansbacher-Anlage, der äußere Ring besteht u.a. aus dem Albert-Schulte-Park, dem ehemaligen Stadtkrankenhausgelände und dem Rheinufer.

Durch Ergänzung, Neuordnungen und Umgestaltungen soll nach den Planungskonzeptionen der Stadt Worms die noch lückenhafte "Grüne Perlenkette" vervollständigt werden. Außerdem will sich die Stadt Worms um die Ausrichtung einer Landesgartenschau am Rheinufer bewerben, die mit dem Abschluss der Bauarbeiten an der Rheinbrücke nach 2008 stattfinden könnte.

Diese Landesgartenschau soll allerdings nicht nur das Gelände am Rhein erfassen, sondern mit dem Konzept der grünen Perlenkette verknüpft werden und nachhaltig die Entwicklung der Innenstadt beeinflussen. Ziel ist die Entwicklung eines tragfähigen Konzeptes³, das gute Möglichkeiten bei der Bewerbung um die Durchführung einer Landesgartenschau eröffnet, aber auch vor oder nach und gegebenenfalls ohne Landesgartenschau den Bereich des Wormser Rheinufers attraktiv gestaltet und vielfältigen Nutzungsansprüchen genügt.



Amandusgasse / Rebflächen

Die **"grüne Perlenkette"** besteht im Einzelnen aus folgenden Elementen:

Rheinuferzone (Neugestaltung des Rheinufers einschließlich der bereits durchgeführten Verlegung des Festplatzes und geplante Höherlegung der Kastanienallee; beabsichtigte Landesgartenschau; städtebaulicher Rahmenplan für Rheinufer)

Rebflächen rund um das Liebfrauentift (Wegebeziehungen verbessern, Entseigerung und Begrünung von Wegen)

Park am Pfortenring/ehemaliges **Stadtkrankenhausgelände** (als Park bereits fertiggestellt)

Grünbereich der **Prinz-Carl-Anlage** (teilweise noch Gestaltungsbedarf)

Albert-Schulte-Park (ein Park-Pflege-Werk wurde beauftragt und einzelne Sanierungsschritte wurden eingeleitet)

ZOB, Bahnhof (wenige Grünstrukturen vorhanden, Entwicklungsbedarf)

Bahnhofstraße, Städtisches Spiel- und Festhaus (Baumreihen, Grünanlage vorhanden, Entwicklungsbedarf)

Innerer Ring der ehemalige **Stadtgrabenanlage**: Willy-Brandt-Ring, Lutherring mit Heylshof, Neugestaltung des Adenauer-Rings



Park am Pfortenring

³ Büro WERK-PLAN, Kaiserslautern in Zusammenarbeit mit Prof. Wüst, Universität Kaiserslautern.

mit 118er-Denkmal (abgeschlossen), Hertha-Mansbacher-Anlage
Jüdischer Friedhof (Vernetzung verbessern)



Lutherring

Ringanlage als Teil des **äußeren Rings**: Villa Luginsland, Willy-Brandt-Ring (teilweise noch Gestaltungsbedarf)

Ehemaliger **Stadtgraben Schönauer Straße** (keine Grünstrukturen vorhanden, Entwicklungsbedarf)

Jahnplatz, Jahnsporthalle (kleine Grünanlage vorhanden, Entwicklungsbedarf und –potential)

Jahnwiese/Sportplatz (Anbindung über Ludwigstraße und Ecke Philosophenweg/Parkplatz verbesserungsbedürftig)



Jahnsportplatz

Stadtpark/Kleingärten/Sportplätze (Trennwirkung B 9, Aufwertung der Kleingartenzone)

Südliche Rheinuferzone/Schlachthofgelände (hauptsächlich Verkehrsgrün und Sportplätze, Trennung durch Gewerbeflächen, Entwicklungsbedarf und Vernetzung mit nördlich angrenzender Rheinuferzone)

Als Lücken der "Perlenkette" fehlen Grünverbindungen insbesondere im Westen entlang der Bahnlinie und im Süden entlang der Schönauer Straße. Verbesserungsbedürftig ist ebenfalls nahezu der gesamte südöstliche Abschnitt der Perlenkette.



Rebflächen am Liebfrauenstift

In den Grundstrukturen intakt bzw. von der Stadt Worms in jüngster Zeit umgestaltet ist der nördliche Abschnitt zwischen Bahn und Rheinufer. Nachteilig ist die Absperrung der Weingärten durch abweisende Zaunanlagen und die Verwendung von Stacheldraht; die Fußwegeverbindungen zwischen dem Park am Pfortenring und dem Rheinufer sollten durch Öffnung der Rebflächen aufgewertet werden.

In Ergänzung zum Ring der "Perlenkette" fehlen in Ost-West-Richtung zur Stärkung der Querverbindung Innenstadt-Rheinufer und zur Vernetzung der vorhandenen Grünbereiche geeignete **Grünverbindungen**:

Zwischen Ludwigsplatz und Rheintorplatz fehlt die Vernetzung der Adenauer-Anlage mit den Grünanlagen am Nibelungenring bzw. des Rheinufer über die Korngasse und die Rheinstraße. Vorhandene Trittsteine sind die Begrünung des Platzes am Hauptzollamt und abschnittsweise die Straßenbäume der Rheinstraße. Denkbar wären hier weitere Straßenbäume im Verlauf der Rheinstraße, sowie die Begrünung /Gestaltung des Rheintorplatzes.



Parkplatz Hagenstraße / Bauhofgasse

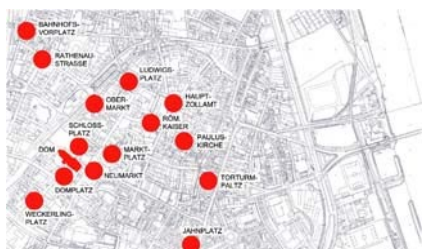
Eine weitere Grünverbindung fehlt zwischen Dom/Neumarkt und Ludwigstraße. Durch Baumreihen entlang der Hagenstraße könnten der Lutherring/Garten am Heylshof mit den Plätzen und Alleen des Nibelungenviertels östlich der Ludwigsstraße vernetzt werden sowie mit dem Torturmplatz und der Kyffhäuserstraße in Richtung Rhein. Potentielle Trittsteine sind hier der Bereich Neumarkt (z.B. Baumkarree o.ä. im Rahmen der Umgestaltung) und die Freibereiche Große Kimpelgasse/Fischmarkt (vorhandener Spielplatz). Als Nachbarschaftsplätze umgestaltet und begrünt wurden der Platz an der Einmündung Hagenstraße und der Mathildenplatz.

Eingebunden in das System der "grünen Perlenkette" und der grünen Querverbindungen sind die Fußgängerzonen und die städtischen Plätze. Diese übernehmen als Freiflächen Vernetzungsfunktionen zwischen den Grünflächen und können durch geeignete Begrünungsmaßnahmen vor dem Hintergrund einer eher städtischen Gestaltung in ihrer verbindenden Funktion ("Trittstein") gestärkt werden.

Bereiche mit **Grünmangel** und hoher Versiegelung sind die Einzelhandelsinnenstadt, das Quartier zwischen Berliner Ring, Mainzer Straße und Hermannstraße sowie punktuell die süd-östliche Altstadt zwischen Hagenstraße und Schönauerstraße. Hier könnte der Grünflächenanteil durch die Begrünung von Fassaden und Höfen sowie Entsiegelungsmaßnahmen erhöht werden.

4. ENTWICKLUNGSZIELE

4.1 Plätze Innenstadt und Vernetzung



Mit der Aufwertung der Innenstadtplätze und ihrer Verbindungen soll einer "inselartigen" Stadtentwicklung entgegengewirkt werden, um die Wormser Innenstadt und insbesondere die bestehenden Stärken im Zusammenhang erlebbar zu machen. Wesentlicher Bestandteil ist dabei die bessere Verknüpfung des Einzelhandelsbereiches mit seiner Umgebung und die Ergänzung der linearen Struktur der Fußgängerzonen durch Bildung hierarchischer Netzstrukturen.

Im gesamten Planbereich sollen attraktive innerstädtische Wegeverbindungen geschaffen werden, die zu einem zusammenhängenden Stadterlebnis beitragen. Vor dem Hintergrund der geplanten verkehrlichen Maßnahmen kann z.B. durch geeignete Übergänge die Trennwirkung der umgebenden verkehrsreichen Straßen verringert werden.

Im folgenden werden die einzelnen Stadtplätze mit ihren Potentialen, Schwächen und Funktionen beschrieben und Maßnahmen vorgeschlagen, um den jeweiligen Platz städtebaulich-funktional zu optimieren und zu vernetzen.



Ludwigsplatz

Potentiale:

Historische Bausubstanz/Denkmäler der nördlichen Platzwand, hier besonders die Martinskirche, platzprägender Obelisk, angrenzende Grünanlage am Adenauerring, Nachbarschaft zum neuen Einkaufszentrum

Schwächen:

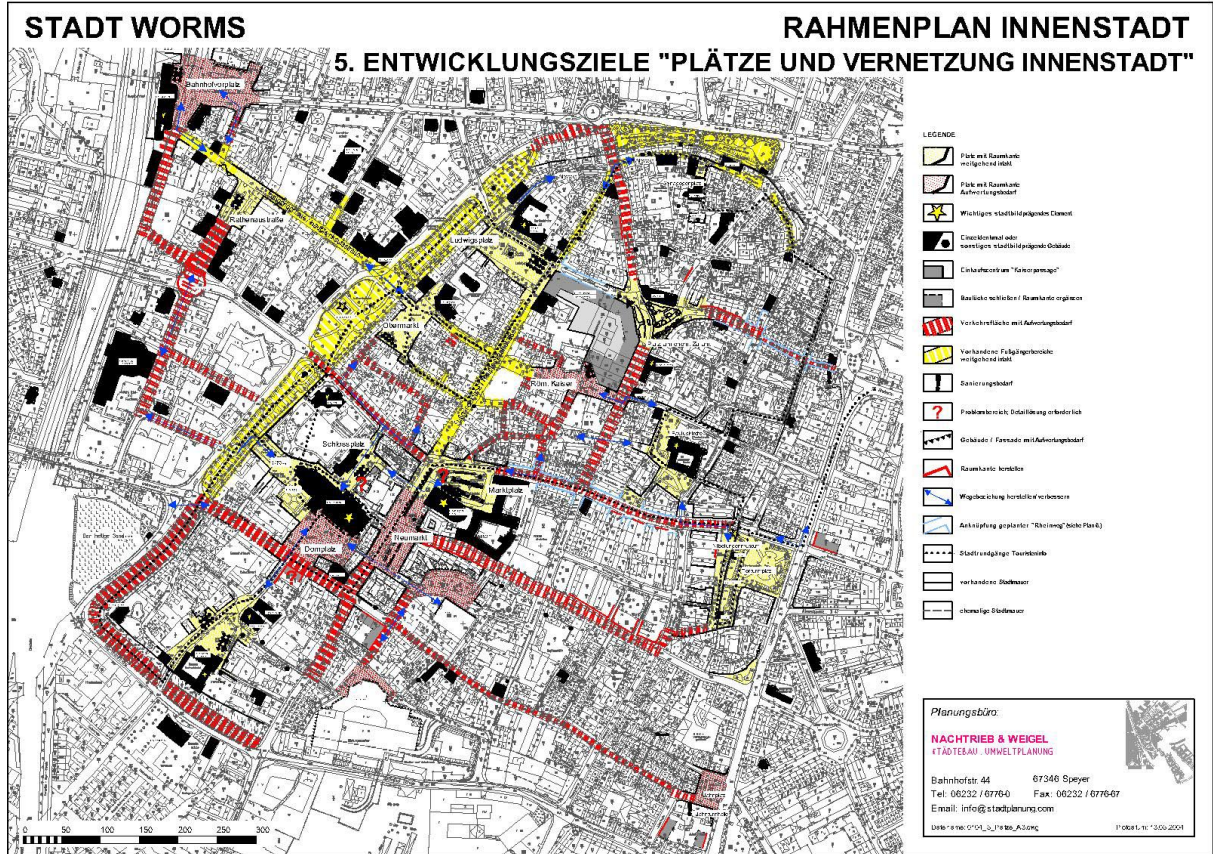
südliche Platzbebauung uneinheitlich, gestalterische Beeinträchtigung/Störung durch Anlieferungszone Kaufhaus (Woolworth), Buslinie (mit Bushalt) über Ludwigsplatz problematisch: Schädigung des Bodenbelags der Platzfläche / widerrechtlicher Schleichverkehr durch Pkw (Anwohner) über Korngasse /Ludwigsplatz

Funktionen:

Aufenthalt/Ruhepause, Gastronomie mit Außenbestuhlung (Nachbarschaft neues Einkaufszentrum günstig), Zugang Einkaufszentrum (Eingang Kämmererstraße auf Höhe Ludwigsplatz), Verknüpfung "Rheinweg", Parken Tiefgarage Ludwigsplatz

Plan 5

Plätze und Vernetzung Innenstadt
(zum Öffnen der Zeichnung bitte klicken)



Maßnahmen:

Neugestaltung Korngasse infolge Neubau Einkaufszentrum (inzwischen realisiert), Herausnehmen des Busverkehrs vom Ludwigsplatz i.V.m. Sperrung der Durchfahrtsmöglichkeit über Kämmererstraße (Ersatzbushaltestelle im Bereich der nördlichen Friedrichstraße einrichten, Vorteil: Belebung der nördlichen Kämmererstraße), Ausschilderung "Rheinweg"; Berücksichtigung großer/kleiner Rundweg, Aufwertung Ludwigsplatz durch Umgestaltung Anlieferung Woolworth (z.B. Fassadenerneuerung/-gestaltung), Stärkung Gastronomie / Synergien Einkaufszentrum nutzen



Platz vor Baumaßnahme

Platz am ehemaligen Hauptzollamt

(Neugestaltung ist entsprechend städtischer Planung umgesetzt, Einkaufszentrum "Kaiserpassage" inzwischen fertig gestellt)

Potentiale:

Denkmal Zollamt, Friedrichskirche

Schwächen:

Trennwirkung Friedrichstraße, Kreuzungsbereich/Platz bisher gestalterisch vernachlässigt, fehlende Orientierung / Lenkung Ortsfremder, fehlende Namensgebung

Funktionen:

Eingangssituation Einzelhandelsinnenstadt, Verknüpfung zum "Wohn"-Altstadtbereich ohne Einzelhandel, "Trittstein" zum Rhein, Ein-/Ausfahrt und Anlieferung neues Einkaufszentrum

Maßnahmen:

Aufwertung Platzsituation durch neues Einkaufszentrum, Platzgestaltung mit Querungshilfe Fußgänger / Aufpflasterung (bereits durchgeführt), Ausschilderung "Rheinweg"



Am Römischen Kaiser vor Baumaßnahme

Am Römischen Kaiser

(Einkaufszentrum fertig gestellt; Neugestaltung Fußgängerzone mit Planung begonnen)

Potentiale:

kaum gestalterische Potentiale vorhanden (ggf. Ausstrahlung Rotes Haus / Bedeutung durch angrenzende Einzelhandelsnutzungen)

Schwächen:

teilweise weniger ansprechende Gestaltung ("70er Jahre"-Stil, Café-Pavillon), Platz als solcher kaum ablesbar

Funktionen:

Einzelhandel Fußgängerzone, Aufenthalt/Pause, Gastronomie (Imbiss), Auftakt Einzelhandelsinnenstadt/Parkhaus "Am Römischen Kaiser", Verknüpfung Altstadt über Friedrichstraße

Maßnahmen:

Neugestaltung Fußgängerzone, Aufwertung des Bereiches durch neues Einkaufszentrum (großer Eingangsbereich/Treppe), Querungshilfe Fußgänger Richtung Altstadt, Anknüpfung/Hinweis Pauluskirche und großer Rundweg, Aufwertung Spiegelgasse (Verbindung Kämmererstraße) und Folzstraße (Verbindung Marktplatz/Rathaus), Café / Außenbestuhlung im Eingangsbereich Passage



Obermarkt

Potentiale:

Denkmal Amtsgericht, weitgehend intakte Platzwände, Nähe Grünanlage Lutherring, Gastronomie, Einzelhandel, Kino

Schwächen:

teilweise Fassadengestaltung: Diskrepanz zwischen Erdgeschosszone und Obergeschossen, Durchfahrt östliche Platzwand unattraktiv

Funktionen:

Einzelhandel Fußgängerzone, Gastronomie mit Außenbestuhlung, Aufenthalt, Weiterleitung zur Wilhelm-Leuschner-Straße, temporär Veranstaltungen/Weihnachtsmarkt

Maßnahmen:

Ausschilderung kleiner Rundweg, Bahnhof, Hinweis Wilhelm-Leuschner-Straße, ggf. Gestaltungsmaßnahmen der Durchfahrt Obermarkt/Hinterhofsituation



Schlossplatz

(Maßnahmen entsprechend Wettbewerbsergebnis umsetzen?)

Potentiale:

historische Kulisse Dom, Schloss, Heylshof mit Park

Schwächen:

Erreichbarkeit über Hofgasse (TG-Zufahrt Volksbank) ungünstig (Verknüpfung Marktplatz!), Rückseite Volksbank/geschlossenes Nordportal Dom, keine publikumswirksamen Nutzungen

Funktionen:

Aufenthalt, Ruhepause, Gastronomie mit Außenbestuhlung, Dom-Tourismus, (temporär Veranstaltungen)

Maßnahmen:

Ziel Belegung: Randnutzung "intensivieren", Ausweitung der Gastronomie mit Außenbestuhlung, Öffnung des Domnordportals, bauliche Ergänzung im Bereich Rückseite Volksbank prüfen, Verknüpfung zur Stephansgasse und zum Marktplatz verbessern, Anbindung Theater berücksichtigen (Nachfragepotential Gastronomieangebot)



Marktplatz

(derzeit Umsetzung Wettbewerbsergebnis)

Potentiale:

Kulisse Dreifaltigkeitskirche, Rathaus, Dom

Schwächen:

wenig Aufenthaltsqualität / Hauptnutzung Parken, fehlende Gesamtgestaltung, Kiosk (Gestaltung)

Funktionen:

Markt, Auftakt Einkaufsinnenstadt, Bürgerservice Rathaus, zentraler Busumstieg, ergänzend: Gastronomie mit Außenbestuhlung

Maßnahmen:

Umsetzung Wettbewerbsergebnis (einschließlich Neubau?); Touristeninformation, Rückverlagerung Wochenmarkt (Stärkung des südlichen Teils der Fußgängerzone; Gegengewicht zum ITG-Einkaufszentrum), Wegfall Parkierung, Anknüpfung Hofgasse, Verkehrsberuhigung, Ände-



Marktplatz und Neumarkt
Wettbewerb 1. Preis
SEP Baur+Deby, München

rung Schaltung Lichtsignalanlage (Bevorrechtigung Fußgänger), Hinweis Nibelungen-/Rheinweg



Neumarkt

(Umsetzung entsprechend Wettbewerbsergebnis)

Potentiale:

Dreifaltigkeitskirche, Dom, Siegfriedbrunnen

Schwächen:

Trennwirkung Verkehr, z.T. Fassaden/Platzwände unattraktiv (ungepflegt), Trennung durch Hagenstraße

Funktionen:

Auftakt Einzelhandelsinnenstadt, Verknüpfung Dom/Tourismus/Einkaufen, Marktgeschehen, Lenkung Fußgänger (Dom, Andreasstift, Einzelhandelsinnenstadt, Parkhaus)

Maßnahmen:

Umsetzung Wettbewerbsergebnis mit Verkehrsberuhigung (nach Realisierung der Umfahrung B 47 neu), Verbesserung der Aufenthalts- und Gestaltqualität, Hervorheben der historischen Potentiale, Sanierung Siegfriedbrunnen



Dom / Andreasstraße

Domplatz

Potentiale:

Kulisse Dom, Verbindung zu Platzfolgen rund um den Dom i.V.m. Grünanlagen, Adlerapotheke

Schwächen:

keine Platzgestaltung im Sinne eines Gesamtkonzepts, Trennwirkung Andreasstraße, fehlende/gestalterisch mangelhafte Platzkante Andreasstraße (Parkplatz, Fassadengestaltung, Werbeschilder)

Funktionen:

Wirkung Dom, Ruhe, Tourismus / touristische Infrastruktur, Aufenthalt, temporäre Veranstaltungen (z.B. Nibelungenfestspiele)

Maßnahmen:

Gestaltungskonzept, Verknüpfung/Gestaltung Richtung Andreasstraße, Querungshilfe, Bebauung Parkplatz, Lenkung Fußgänger Richtung Andreasstift bzw. Innenstadt, Hinweis Rundwege und Sehenswürdigkeiten, Optimierung Veranstaltungen (Bodenbelag etc.)



Weckerlingplatz

Potentiale:

Kulisse Andreasstift, Magnuskirche, kleinteilige Altstadtbebauung, vorhandene Gastronomie, historische Bedeutung/Umgebung

Schwächen:

Nutzung als Busparkplatz beeinträchtigt Platzwirkung, fehlende Anknüpfung Innenstadt (Randlage)

Funktionen:

derzeit Reisebusparkplatz (Verlagerung in den Bereich Rheinufer geplant), Tourismus (Museum, Jugendherberge), (Außen-)Gastronomie, temporäre Veranstaltungen

Maßnahmen:

künftig kein Parken von Reisebussen, Alternativstandort für "Kurzstop" Ein- und Aussteigen in Dom- und Fußgängerzo-

nennnähe anbieten (dazu ggf. gesondertes (Bus)Tourismuskonzept erstellen), Nutzungsaufwertung / -intensivierung für "hochwertige" Gastronomie (mit Außenbestuhlung), Verkauf lokaler Produkte/Weinprobe (ggf. i.V.m. Stiftskeller, Valckenberg), Hinweise auf Sehenswürdigkeiten der Umgebung (Villa Luginsland, Valckenbergweinberg, Neusatzschule), Rundwege, Verbesserung Anbindung Innenstadt



Vor Neugestaltung

Rathenaustraße/Wilhelm-Leuschner-Straße (Neugestaltung durchgeführt)

Potentiale:

Nähe Fußgängerzone/Einkauf, denkmalgeschützte Gründerzeithäuser, Gastronomie

Schwächen:

Bereich Fußgängerzone durch "Billigimage" beeinträchtigt

Funktionen:

Freifläche, (Außen-)Gastronomie, Verkehr, Parken, Baumstandorte, Erschließung angrenzender Mischnutzungen (Büro- und Einzelhandelsnutzungen, Wohnen)

Maßnahmen:

Verbesserung und ggf. Ausweitung der Aufenthaltsqualität, Standortvorteile besser nutzen / mehr Gastronomie, Anbindung Theater (Potential Nachfrage Gastronomieangebot) verbessern



Bahnhofsvorplatz

(Busbahnhof/ZOB bereits verlegt; Gestaltungskonzept vorhanden)

Potentiale:

ansprechendes Bahnhofsgebäude, benachbartes Postgebäude, Nähe Fußgängerzone

Schwächen:

Übrige Platzseiten nicht attraktiv, Verkehrsbelastung, Verkehr relativ ungeordnet, Nutzung Bahnhofsgebäude

Funktionen:

Verkehrsknotenpunkt; Umstieg auf verschiedene Verkehrsmittel, Stadteingang für Bahnkunden, teilweise Geschäftsnutzung

Maßnahmen:

Aufwertung durch Gestaltungs-/Funktionskonzept, Ordnung der Verkehrsströme (Verlegung Busbahnhof abgeschlossen), bessere Wegeführung für Fußgänger: Verbindung Bahnhof-Fußgängerzone durch Gestaltung verdeutlichen (insbesondere auch Lenkung in die Renzstraße), Umfeldverbesserung



Pauluskirche

(Neugestaltung Umfeld in 3 Bauabschnitten durchgeführt)

Potentiale:

historische Pauluskirche, Dominikanerkloster, Platz- und Grünfläche

Schwächen:

fehlende Einbindung ins Stadtgefüge, Umfeld/Mauer Nordseite

Funktionen:

Kirchenvorplatz, Parkierung, Aufenthalt/Ruhezone

Maßnahmen:

Verbesserung der Einbindung ins Wegenetz, Garagen an Nordseite der Kirche entfernen

Nibelungenmuseum/Torturmplatz

(Neugestaltung Torturmplatz durchgeführt)

Potentiale:

Museumsgebäude mit Stadtmauer, Grünfläche

Schwächen:

Entfernung zu anderen touristischen Sehenswürdigkeiten, Weg über Hagen- oder Petersstraße (Richtung Dom/Innenstadt) relativ unattraktiv

Funktionen:

Museum, Ort für (Nibelungen-) Veranstaltungen, Unterhaltung für Familien, "grüne Insel" im Stadtbereich

Maßnahmen:

Wegebeziehung Richtung Dom verbessern (Verknüpfung über Hagenstraße verbessern), Neugestaltung Torturmplatz bereits fertiggestellt, besondere Veranstaltungen mit Nibelungenbezug durchführen, ggf. Hinweis zum Rhein

**Jahnplatz/Jahnturnhalle****Potentiale:**

Fernwirkung Jahnsporthalle (Turm)

Schwächen:

Gestalterische Defizite im Umfeld durch Baulücken/Gebrauchtwagenhandel (Werbung, Plakatwände, Zaun), Jahnplatz als Grünanlage vernachlässigt/kaum nutzbar

Funktionen:

Stadteingang, (Nachbarschafts-)Platz / Grün, Sporthalle, Vereinsnutzung

Maßnahmen:

gestalterische Verknüpfung des Jahnplatzes mit Umgebung, Sanierung Jahnsporthalle, Potential für städtisches Werbekonzept am Turm (z.B. Stadtlogo oder Hinweise auf Veranstaltungen), Reduzierung / Zusammenfassung von diversen Beschilderungen im Umfeld Ludwigstraße

4.2 Verbindung Innenstadt - Rhein

Der Rhein ist ein wichtiges Identitätsmerkmal der Stadt Worms. Die Lage am Rhein ist in der Innenstadt von Worms jedoch nicht erlebbar. Durch entsprechende Wegegestaltung bzw. Routenfindung und Hinweise soll der Rhein "näher" an die Innenstadt gebracht werden.

Dazu wurden in der Arbeitsgruppe unterschiedliche Wegeführungen diskutiert; Vorgeschlagen wird, vor allem die **Rheinstraße** mit Ausgangspunkt **Ludwigsplatz** als **Hauptverbindung** zum Rhein zu stärken. Vorteilhaft ist hier die direkte Führung zum Rhein, die Aneinanderreihung potentiell attraktiver Orte und das Ankommen an der Rheinpromenade.



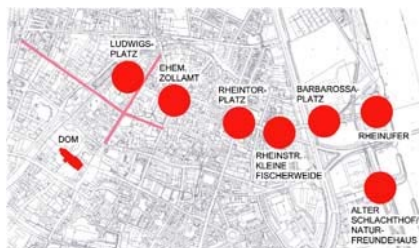
Hagendenkmal / Rheinpromenade



Ergänzt werden kann diese Route zum Rundweg durch einen anderen Rückweg über die Rheinpromenade, Nibelungenschule und Große Fischerweide, bzw. über die nördliche Altstadt zurück in die Fußgängerzone.



Da jedoch der Bereich **Marktplatz** und **Dom** Hauptanziehungspunkt für den Tourismus ist, soll auch von dort aus eine **Wegeverbindung** zum **Rhein** ausgewiesen und gestaltet werden; vorteilhaft bei dieser Route ist, dass das Nibelungenmuseum auf dem Weg liegt. Ab der Querung Ludwigstraße wird diese Route für Touristen jedoch deutlich uninteressanter; hier könnte als Wegalternative eine zusätzliche Verbindung angeboten werden.



4.2.1 Hauptroute Rheinstraße

(Ludwigsplatz - Korngasse - Platz am ehemaligen Hauptzollamt - Rheinstraße - Rheintorplatz - Rheinstraße - Barbarossaplatz - Rheinstraße - Rheinufer)

Ludwigsplatz

Potentiale:

Historische Bausubstanz: Obelisk, Denkmäler nördliche Platzwand, Martinskirche, künftig Nähe zum neuen Einkaufszentrum/Publikumsverkehr

Schwächen:

südliche Platzbebauung uneinheitlich, gestalterische Beeinträchtigung/Störung durch Anlieferung Kaufhaus (Woolworth), Busverkehr problematisch

Funktionen:

Aufenthalt/Ruhepause, Gastronomie mit Außenbestuhlung (Nähe neues Einkaufszentrum günstig), Magnetfunktion Einkaufszentrum (Eingang Kämmererstraße Höhe Ludwigsplatz), Parken Tiefgarage

Maßnahmen:

Neugestaltung Korngasse infolge Neubau Einkaufszentrum (inzwischen realisiert), Ausschilderung "Rheinweg"; Berücksichtigung großer/kleiner Rundweg, Stärkung / Ausweitung von (Außen-)Gastronomie, Buslinie ändern

Platz am ehemaligen Hauptzollamt

(Neugestaltung ist entsprechend städtischer Planung umgesetzt, Einkaufszentrum "Kaiserpassage" fertig gestellt)

Potentiale:

Denkmal Zollamt, Friedrichskirche

Schwächen:

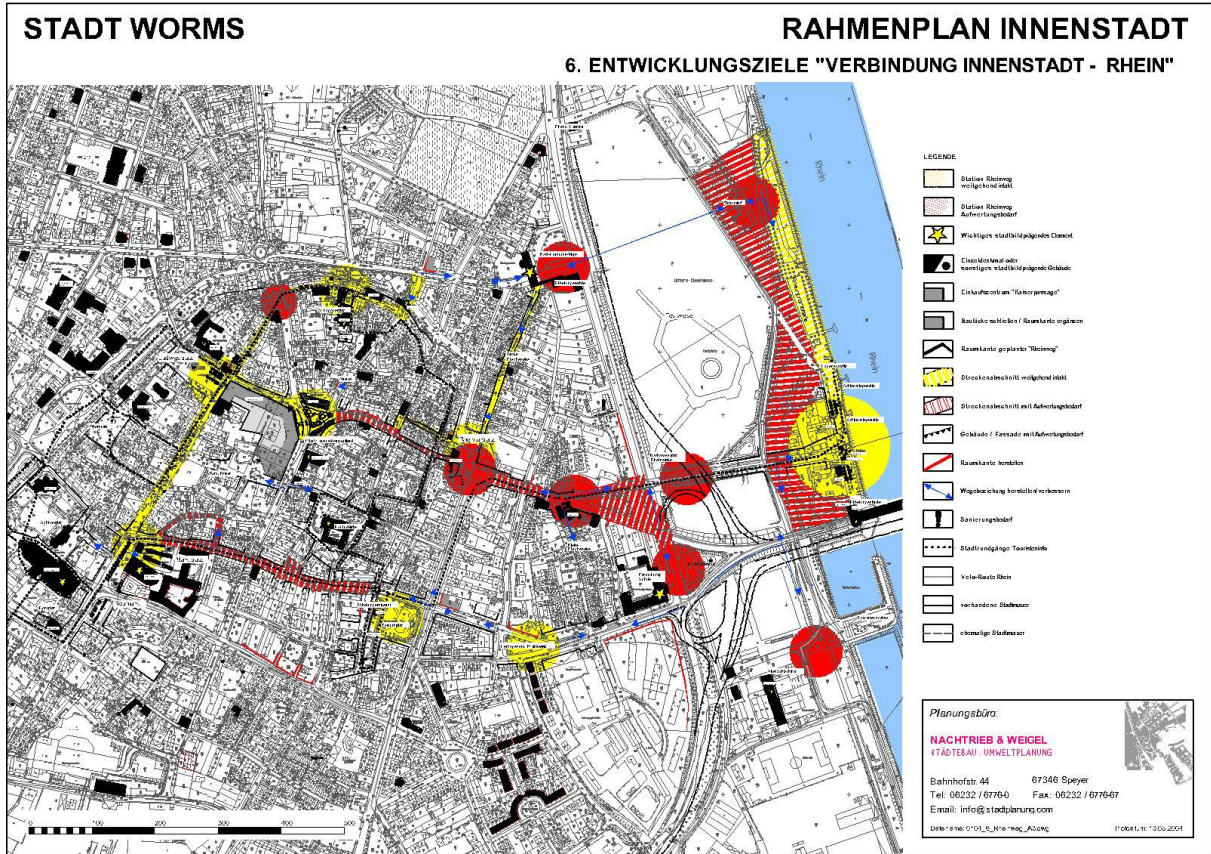
Trennwirkung Friedrichstraße, Kreuzungsbereich/Platz bisher gestalterisch vernachlässigt, fehlende Orientierung/Lenkung Ortsfremder, fehlende Namensgebung

Funktionen:

Eingangssituation Einzelhandelsinnenstadt, Verknüpfung zum "Wohn"-Altstadtbereich, Weiterleitung/Lenkung Fußgänger, "Trittstein" zum Rhein, Ein-/Ausfahrt bzw. Anlieferung neues Einkaufszentrum

Plan 6

Verbindung Innenstadt - Rhein
(zum Öffnen der Zeichnung bitte klicken)



Maßnahmen:

Aufwertung Platzsituation durch neues Einkaufszentrum, Platzgestaltung mit Querungshilfe Fußgänger / Aufpflasterung (bereits durchgeführt), Ausschilderung "Rheinweg" und Aufwertung/Begrünung der Rheinstraße



Rheinstraße zwischen Friedrichstraße und Rheintorplatz
(Neugestaltung im Rahmen des Sanierungsgebietes Altstadt, Planung inzwischen beauftragt)

Potentiale:

schmale Straße mit "Altstadtcharakter"

Schwächen:

Randbebauung teilweise vernachlässigt, Einbahnstraßenlösung für Radfahrer ungünstig, "Rennstrecke" für Kfz (kurze Verbindung Innenstadt - B 47/B 9)

Funktionen:

Wohnen, Nahversorgung, Verbindung Innenstadt-Rhein

Maßnahmen:

Abschnitt Rheinstraße für Radfahrer in Gegenrichtung öffnen, Verkehrsberuhigung, Umgestaltung der Rheinstraße vor allem unter Sicherheitsaspekten für Fußgänger und Radfahrer, Erhalt und Weiterentwicklung der Erdgeschossnutzungen entlang der Rheinstraße (Gastronomie, Nahversorgung)

**Rheintorplatz**

(nördlicher Teilbereich fertig gestellt; Neugestaltung des übrigen Bereiches notwendig)

Potentiale:

Historische Gebäude Rheintorplatz 1 und 5 (Torsituation)

Schwächen:

Platzsituation (Verkehrsflächen, störende Einbauten "Schilderwald", ungünstige Platzierung Telefonzelle etc.), Randbebauung uneinheitlich, Eckgebäude Rheinstraße Nr. 38 vernachlässigt, Tankstelle

Funktionen:

Verkehrsplatz (derzeit B 47), Verteiler, teilweise Parken, Wegekreuzung Fußgänger/Radfahrer, Velo-Route (Lenkung)

Maßnahmen:

Aufwertung des noch nicht fertig gestellten Bereiches durch Platzgestaltung und Klärung der Verkehrsführung als Gesamtkonzept (Eingriff in Bundesstraße derzeit problematisch, nach Realisierung der Umfahrung B 47 neu möglich), Tankstelle langfristig zur Disposition, Querungshilfen/Lenkung Fußgänger, Aufwertung der Torsituation Rheinstraße durch Gebäudesanierung sog. "grünes Haus" (ggf. Abbruch/Neubau), Ausschilderung "Rheinweg", Berücksichtigung "Nibelungenweg", Hinweis auf "Große Fischerweide" (Rundweg: Lenkung Fußgänger/Touristen)

Rheinstraße/Kleine Fischerweide

(Neugestaltung östlicher Abschnitt Rheinstraße/Grünanlage beschlossen; Ausführung entsprechend Rheinuferplanung / Rheinbrückenplanung)

**Potentiale:**

Historische Gebäude mit Torsituation zur "Kleinen Fischerweide", Kleine Fischerweide mit typischer kleinteiliger Randbebauung, Tradition der Wormser Rheinschiffer und – Fischer (u.a. Backfischfest)

Schwächen:

Weg zum Rhein nicht eindeutig, Grünanlage in Straßengabelung gestalterisch verbesserungsbedürftig

Funktionen:

überwiegend Wohnen, Verkehrsanbindung Innenstadt - Nibelungenring (B9), Gastronomie, Auftakt Grünanlage Rheinufer

Maßnahmen:

Eindeutige Lenkung Fußgänger zum Rhein (ggf. Aufpflasterung), Ausschilderung "Rheinweg", Berücksichtigung "Nibelungenweg", ggf. Aufwertung der Torsituation durch Gebäudesanierung/Hinweis auf "Kleine Fischerweide", Umgestaltung der Grünanlage im Rahmen des neuen Verkehrsanschlusses Rheinbrücke, Weiterentwicklung vertraglicher Mischnutzungen entlang der Rheinstraße

**Barbarossaplatz**

(Neugestaltung beschlossen; Ausführung entsprechend Rheinbrückenplanung/ Rheinuferplanung)

Potentiale:

Rheinufer in Sichtweite

Schwächen:

Verkehrsbelastung, Bauwerke Brückenauffahrt, Trennwirkung

Funktionen:

Verkehrsknoten, Zugang Rheinuferanlagen, ggf. Haupteingang Landesgartenschau, Stadteingang

Maßnahmen:

Aufwertung der Grünanlagen/ Umgestaltung des Bereiches entsprechend Rheinuferplanung (Ergänzung der Rheinfrentbebauung), Querungshilfe/Lenkung Fußgänger mit Ausschilderung "Rheinweg" und "Nibelungenweg", fußgängerfreundliche, breite Unterführung, ggf. Wahrnehmbarkeit des Rheinufers verbessern, Hinweis auf Rheinfrentbebauung: Ernst-Ludwig-Schule und Nibelungenschule



Pegelhäuschen

Rheinufer/Rheinpromenade

(Neugestaltung des Bereiches notwendig; überarbeiteter Entwurf Rahmenplan liegt inzwischen vor)

Potentiale:

Rhein, denkmalgeschützte Gebäude: Nibelungenturm, Pegelhäuschen, vorhandene Biergärten, alter Baumbestand

Schwächen:

Rheinpromenade als "Sackgasse", Umfeld / Festwiese unattraktiv, Gefahr der Übernutzung und Häufung von Werbung

Funktionen:

Spazieren, Gastronomie, ggf. Unterhaltung / Veranstaltungen, Stadteingang (Schiffsanlegestellen)

Maßnahmen:

Städtebauliche Aufwertung/Umgestaltung (Gesamtkonzept Rheinufer / ggf. Landesgartenschau), Rheinpromenade ausbauen und verlängern ("Rundweg" in Richtung Nibelungenschule), Hinweis auf "Rheinfrontbebauung" Ernst-Ludwig-Schule, Nibelungenschule, Hagendenkmal ("Nibelungenweg"), Infotafel (Gastronomie, Veranstaltungen, Ausflugsfahrten etc.), Einbindung der Schiffsanlegestellen, Verknüpfung der Radwege (Velo-Route Rhein), Anbindung Schlachthofgelände

Schlachthof/Naturfreundehaus

(Neugestaltung des Bereiches notwendig; Entwurf Rahmenplan liegt vor)

Potentiale:

Rhein, historische Schlachthofgebäude mit attraktiver Nutzung (Markt, Gastronomie, Veranstaltungen), Naturfreundehaus mit Biergarten, Hintergrund Nibelungenturm

Schwächen:

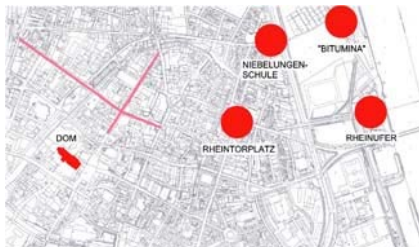
Umfeld, Einbindung in Rheinuferbereich unzureichend / unattraktiv

Funktionen:

Spazieren, Gastronomie, ggf. Unterhaltung / Veranstaltungen,

Maßnahmen:

Städtebauliche Aufwertung/Umgestaltung (Gesamtkonzept Rheinufer / ggf. Landesgartenschau), Verknüpfung der Fuß- und Radwege (z.B. Velo-Route Rhein)

**4.2.2 Hauptroute: Ergänzung zum Rundweg**

(Rheintorplatz - Große Fischerweide - Nibelungenschule - Rheinufer)

**Große Fischerweide****Potentiale:**

typische kleinteilige Randbebauung und schmale Parzellierung, Tradition der Wormser Rheinschiffer und -fischer (u.a. Backfischfest), Blickachse Nibelungenschule

Schwächen:

Auftakt "Kopfbau" mit Telefonzelle gestalterisch unbefriedigend

Funktionen:

Wohnstraße, charakteristische Bebauung

Maßnahmen:

Auffindbarkeit durch Beschilderung verbessern, Hinweis auf stadthistorische Bedeutung, ggf. Sanierung im Einzelfall



Nibelungenschule/Karl-Hofmann-Anlage

(Neugestaltung beschlossen; Ausführung entsprechend Rheinbrückenplanung/ Rheinuferplanung)

Potentiale:

Schulgebäude mit Torsituation (attraktiver Stadteingang), Nähe zum Rhein

Schwächen:

Verkehr Nibelungenring und Berliner Ring, Platzfläche vernachlässigt

Funktionen:

Schule, Verkehrssicherheit für Schulkinder, Stadteingang, Weg zum Rhein, ggf. Eingang Landesgartenschau

Maßnahmen:

Querung Nibelungenring für Fußgänger/Radfahrer verbessern, Berücksichtigung Velo-Route, Wegführung eindeutig, Wegweiser zum Rhein, Verkehrsberuhigung im Schulumfeld soweit möglich, Umgestaltung des Bereiches entsprechend Rheinuferplanung



Rheinufer Höhe "Bitumina"

(Neugestaltung des Bereiches notwendig; Entwurf Rahmenplan liegt vor)

Potentiale:

Rhein, großflächige Grün- und Freibereiche

Schwächen:

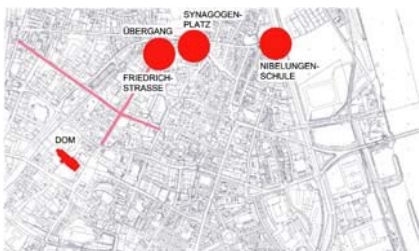
Erschließung und Überreste gewerblicher Bebauung gestalterisch unbefriedigend

Funktionen:

Grün- und Freifläche, Naherholung, Spazieren und Radfahren

Maßnahmen:

Abbruch "Bitumina", Verbesserung der Naherholungsfunktion, Aufwertung der Grünstrukturen, Anbindung an Rheinpromenade ("Rundweg"), Einbindung Velo-Route, Umgestaltung des Bereiches entsprechend Rheinuferplanung



4.2.3 Ergänzung des Rundwegs Hauptroute

(Nibelungenschule - Berliner Ring - Raschitor - Synagogenplatz - Kämmererstraße)



Tor Nibelungenschule / Berliner Ring

Berliner Ring

Potentiale:

Torsituation Nibelungenschule, Stadteingang, Achse zum Rhein

Schwächen:

Bereich bislang gestalterisch (und als Touristenroute) vernachlässigt; Randbebauung teilweise sanierungsbedürftig, Baulücke Ecke Maximilianstraße (derzeit Autowaschanlage)

Funktionen:

kurze Verbindung zwischen Altstadt und Rheinufer

Maßnahmen:

nach Umsetzung der Maßnahmen im Bereich Nibelungenschule/Rheinufer Einbindung des Streckenabschnitts in touristisches Gesamtkonzept; Fußwegführung im Bereich der abknickenden Vorfahrt Wallstraße/Berliner Ring sichern (Nordseite benutzen); Querung auf Höhe Maximilianstraße/Raschitor, Baulückenschließung und ggf. Gebäudesanierung

Synagogenplatz**Potentiale:**

historische Bausubstanz, geschichtliche Bedeutung, hohe touristische Relevanz, kleinteilige Altstadtstrukturen

Schwächen:

versteckte Lage

Funktionen:

Platzwirkung, Ruhe, Aufenthalt, Erkundung Altstadt

Maßnahmen:

Sanierung weitgehend abgeschlossen, Hinweis "Rheinrundweg"

**Querung Friedrichstraße**

(Planung zur Umgestaltung inzwischen erstellt)

Potentiale:

historische Bausubstanz, kleinteilige Altstadtstrukturen

Schwächen:

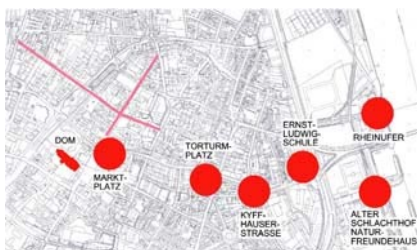
hohe Verkehrsbelastung und Trennwirkung Friedrichstraße

Funktionen:

Schnittstelle Fußgängerzone-nördliche Altstadt

Maßnahmen:

Trennwirkung Friedrichstraße mindern durch Umsetzung des städtischen Verkehrskonzepts "Parkring" und eine geeignete Fußgängerquerung.

**4.2.4 Route Süd (Nebenroute)**

(Marktplatz – Petersstraße – Torturmplatz – Herzogenstraße – Kyffhäuserstraße - Ernst-Ludwig-Schule)

Marktplatz

(derzeit Umsetzung Wettbewerbsergebnis)

Potentiale:

Kulisse Dreifaltigkeitskirche, Rathaus, Dom

Schwächen:

wenig Aufenthaltsqualität/Hauptnutzung Parken, fehlende Gesamtgestaltung, Kiosk (Gestaltung)

Funktionen:

Markt, Auftakt Einkaufsinnenstadt, Bürgerservice Rathaus, zentraler Busumstieg, ergänzend: Gastronomie

Maßnahmen:

derzeit Umsetzung Wettbewerbsergebnis; Rückverlagerung Wochenmarkt, Wegfall Parkierung, Hinweis Nibelungen-/Rheinweg, Touristeninfo, Aufwertung / Begrünung Petersstraße

Torturmplatz

(Neugestaltung durchgeführt)

Potentiale:

Stadtmauer mit Museumsgebäude, große Grünfläche

Schwächen:

Querung Ludwigstraße (B47) in Richtung Rhein, Weg über Petersstraße relativ unattraktiv

Funktionen:

"grüne Insel" im Stadtbereich, Spielbereiche für Kinder, Ort für (Nibelungen-) Veranstaltungen

Maßnahmen:

Neugestaltung Torturmplatz bereits fertiggestellt, besondere Veranstaltung mit Nibelungenbezug durchführen, Querungshilfe Ludwigstraße i.V.m. Hinweis zum Rhein, Weiterleitung der Spaziergänger über Ludwigstraße (Nibelungenweg) Richtung Rheintorplatz: Verknüpfung mit Hauptroute

Herzogenstraße/Kyffhäuserstraße

(begleitender Radweg realisiert, Gestaltung Grünanlage abgeschlossen)

Potentiale:

Grünanlage / "Trittstein"

Schwächen:

teilweise Baulücken, Verkehr

Funktionen:

Verkehrsweg Richtung Rheinbrücke/B 9, Schulweg

Maßnahmen:

Hinweis auf Nibelungenviertel / Schlachthofgelände

**Ernst-Ludwig-Schule**

(Neugestaltung beschlossen; Ausführung entsprechend Rheinbrückenplanung/ Rheinuferplanung)

Potentiale:

Gebäude Ernst-Ludwig-Schule, Küchlerdenkmal

Schwächen:

Verkehr B9, Bauwerke Brückenauffahrt, insgesamt Trennwirkung durch Verkehrsstrassen

Funktionen:

Vorplatz Schule (Verkehrssicherheit Schulkinder), Zugang Rheinuferzone, Lenkung/Verteiler von Fußgängern/Radfahrern in verschiedene Richtungen (Velo-Route, Biergärten Rheinufer, Schlachthofgelände etc.)

Maßnahmen:

Umgestaltung des Bereiches entsprechend Rheinuferplanung (Grünanlage mit Küchlerdenkmal), Verknüpfung mit Bereich Schlachthof/Naturfreundehaus

4.3 Nutzungskonzeption

4.3.1 Leitbild Nutzungen

Die maßgebenden Nutzungen und Funktionsbereiche der Innenstadt sind als konzeptionelle Idee (Leitbild) in ihrer räumlichen Verteilung in Plan 7a skizzenhaft dargestellt. Ziel ist eine Fortentwicklung der bisherigen Nutzungsstrukturen in Worms unter Ordnung der Funktionen und Entzerrung von Nutzungskonflikten. Die Nutzungen sollen einander so zugeordnet werden, dass Beeinträchtigungen von schutzbedürftigen Nutzungen wie Wohnen durch störende Nachbarnutzungen vermieden werden, gewerbliche Nutzungen verträglich in einem Umfeld zugeordnet werden, das ausreichende Entwicklungsmöglichkeiten erlaubt.

Als Rahmenbedingungen wurden die externen Planungen wie die laufenden Konversionsprojekte in der Innenstadt und am Innenstadtrand und sonstige rahmensetzende Fachplanungen berücksichtigt und eingearbeitet.

Das Zentrum als "Einzelhandelsinnenstadt" wird entsprechend den Ergebnissen der Einzelhandelsuntersuchung⁴ in seiner Fläche nicht weiter ausgedehnt. Statt räumlicher Ausdehnung liegt hier das Gewicht auf einer Stärkung und Vernetzung der Seitenstraßen, um die beiden Hauptachsen der Fußgängerzone zu ergänzen und die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Damit soll die Stadtstruktur vielfältiger und insbesondere für den Kunden attraktiver gestaltet werden.

Die ans Zentrum angrenzenden Misch- und Wohngebiete sollen insofern differenziert werden, dass Mischgebiete entlang der innerstädtischen Verkehrsachsen angeordnet und innere, ruhigere Bereiche verstärkt in Richtung Wohnen entwickelt werden.

An diese "inneren" Bereiche schließen im Norden und Süden Bereiche mit Sondernutzungen an. Im Norden ist dies die Prinz-Carl-Anlage als Dienstleistungs-, Kunst- und Gewerbepark. Teilbereiche liegen derzeit noch brach.

Im Süden befindet sich die Konversionsfläche an der Schönauer Straße, die für gewerbliche Zwecke und Sondernutzungen entwickelt werden soll. Auf der Grundlage des raumordnerischen Entscheides vom 18.03.04 wird hier soweit möglich ein Ausschluss von innenstadtrelevantem Einzelhandel vorgenommen, um einer weiteren Schwächung der Einzelhandelsinnenstadt / Fußgängerzone entgegen zu wirken.

Im Westen grenzt die Bahnlinie an; die Bereiche jenseits der Bahn sind wie bereits im derzeit gültigen FNP für Wohnen und Mischnutzungen vorgesehen; direkt an die Bahn angrenzend bietet sich die Umnutzung des ehemaligen Güterbahnhofes für gewerbliche Zwecke an. Dieser Gewerbestreifen schirmt als Zäsur zwischen Bahn und Wohnen die empfindlichen Nutzungen von den Bahnanlagen ab.

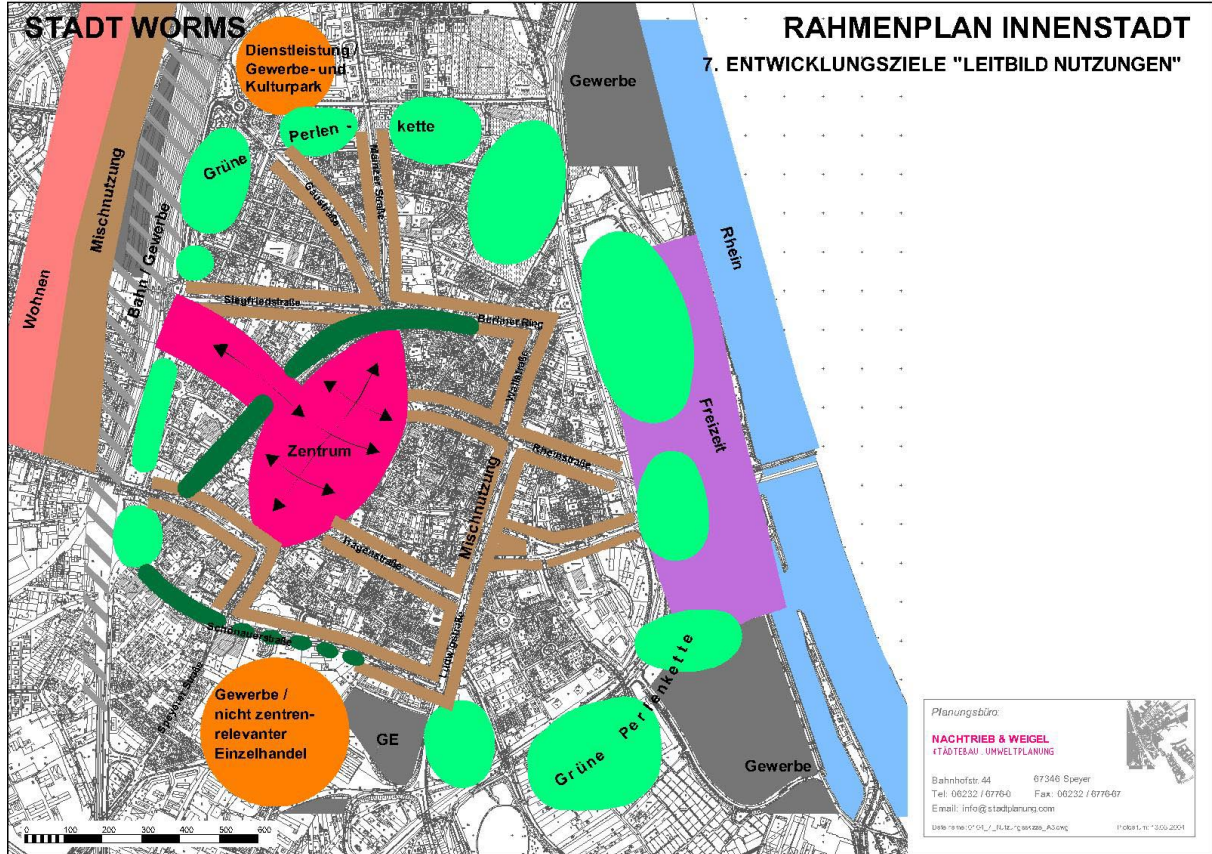
Im Osten wird die Innenstadt durch den Nibelungenring (B9) von der Rheinuferzone getrennt. Die Bereiche östlich der B9 bis

⁴ AGENDA, Handels- und Dienstleistungsuntersuchung für die Stadt Worms, Lörrach, April 2002.

Plan 7

Leitbild Nutzungen

(zum Öffnen der Zeichnung bitte klicken)



zum Rhein verbleiben als Freizeitzone (Festplatz, Rheinpromenade, Grünanlagen) und sollen weiterentwickelt und gestärkt werden (vgl. Bitumina).

Vorhandene und noch zu ergänzende Grünstrukturen unterschiedlicher Ausprägung legen sich als "grüne Perlenkette" rund um die Innenstadt. Ein weiteres vernetzendes Grünelement ist die ehemalige Wallanlage als innerer Ring, die sich sichelförmig um die mittelalterliche Innenstadt legt.

Nördlich und südlich der Rheinuferzone grenzen bestehende gewerbliche Nutzungen mit Hafenzonen an. Insbesondere in den Randbereichen der Gewerbebezonen ist die Vernetzung und Ergänzung der "grünen Perlenkette" angestrebt.

4.3.2 Nutzungskonzept

Mit dem folgenden Plan sollen die Fragen nach der künftigen Nutzungsverteilung in der Innenstadt aufbauend auf dem Leitbild differenzierter geklärt werden.

Das Nutzungskonzept dient in erster Linie als Grundlage für Folgeplanungen wie Flächennutzungsplan oder Bebauungspläne; es ist kein Ersatz für eine Tourismuskonzeption. Jedoch tragen die abgestimmten Maßnahmen zur Entwicklung aller städtischen Funktionsbereiche sowie die Verbesserung der Vernetzung von Wegen und Plätzen zu einer Aufwertung der Innenstadt insgesamt bei und stärken somit auch die Attraktivität der Stadt Worms für den Tourismus.

Einzelhandelsbereich Innenstadt

Mit dem Einzelhandelsbereich wird der Teil der Innenstadt abgegrenzt, der durch eine räumlich weitgehend geschlossene Ansammlung von Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben gekennzeichnet ist. Die Abgrenzung im Nutzungskonzept entspricht weitgehend der Abgrenzung der Handels- und Dienstleistungsuntersuchung⁵ unter Einbeziehung des Bereiches Marktplatz / Neumarkt und ist lediglich geringfügig modifiziert bzw. parzellenschärfer, was insbesondere auch maßstabsbedingt ist.

Bei den Gebietsarten im Einzelhandelsbereich handelt es sich planungsrechtlich nicht nur um Kerngebiete, sondern auch um Mischgebiete und Besondere Wohngebiete. In Worms spielt in den Geschäftszonen auch die Wohnnutzung eine Rolle. Die Erdgeschosszonen sind annähernd durchgängig von innerstädtischer Geschäftsnutzung geprägt.

Dieser Einzelhandelsbereich soll in seiner vorhandenen Ausdehnung erhalten bzw. gestärkt werden; eine weitere räumliche Expansion von Geschäftsnutzungen über den abgegrenzten Bereich hinaus, z.B. in Richtung Nibelungencenter, ist deshalb nicht vorgesehen. Dadurch wird einer weiteren Nutzungsexpansion mit einhergehenden Leerständen und lückenhaften Bereichen in den Fußgängerzonen entgegengewirkt.

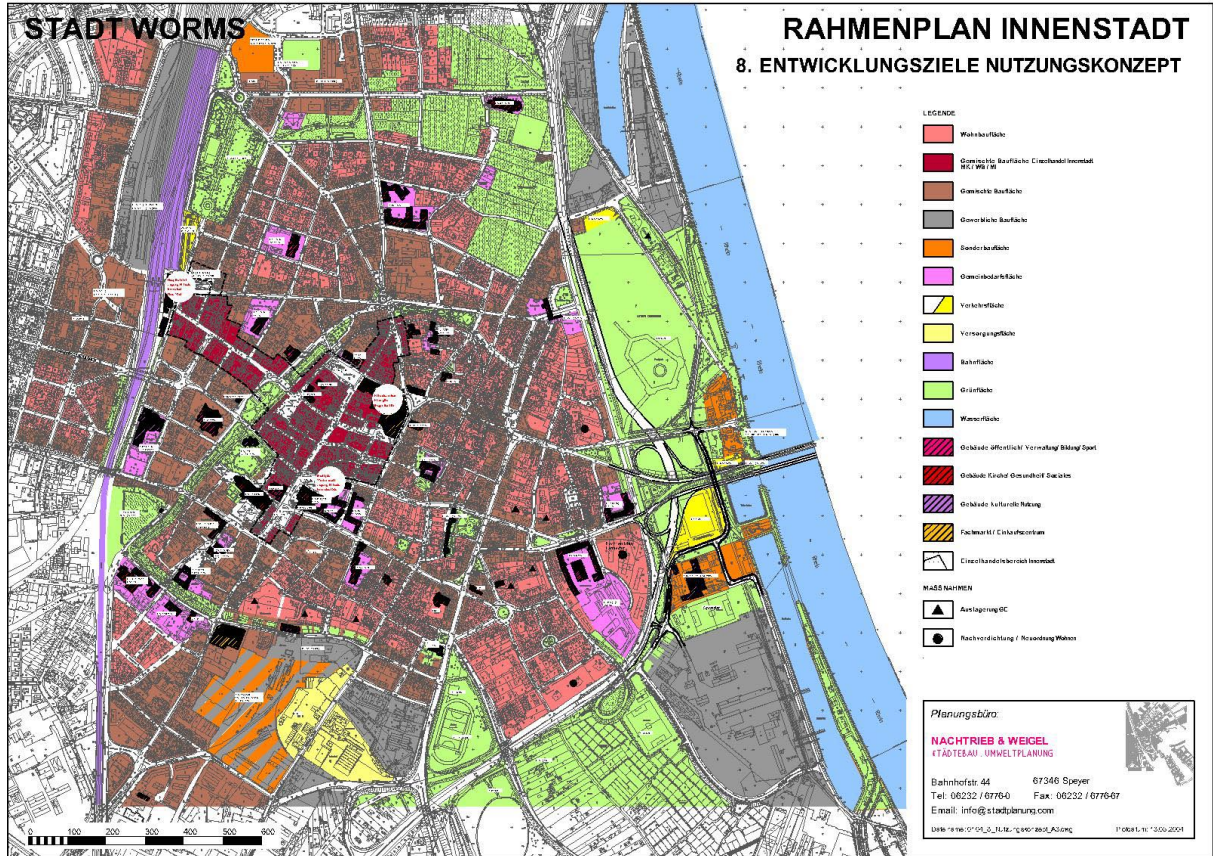
"Eine räumliche Ausdehnung der Innenstadt in Richtung Nibelungen-Center erscheint auf Grund der Entfernung von über 500 m von der Innenstadt-Mitte und der fehlenden funktionalen Anbindung nicht sinnvoll. Dies würde den Bestrebungen nach

⁵ AGENDA, Handels- und Dienstleistungsuntersuchung für die Stadt Worms, Lörrach, April 2002.

Plan 8

Nutzungskonzept

(zum Öffnen der Zeichnung bitte klicken)



*Dichte und Frequenz und damit der Entwicklung zu einer lebendigen Innenstadt entgegenstehen. Die bereits bestehende stark lineare Ausdehnung der Innenstadt würde weiter fortgesetzt. (...) Eine Weiterentwicklung der Innenstadt in Richtung Nibelungen-Center würde die Sicherung und Stärkung der Achse Bahnhof-Innenstadt erschweren."*⁶

Eine Stärkung und Belebung der Fußgängerzonen wird durch die weitere Entwicklung der **drei Schwerpunkte** Bahnhof, Einkaufszentrum "Kaiserpassage" und Marktplatz (Wochenmarkt) angestrebt.

Die Positionierung dieser Schwerpunkte an den Schlüsselstellen der Einzelhandelsinnenstadt (Eingangs- bzw. Endpunkte sowie Mitte/Gelenk) bewirkt eine gleichmäßige Verteilung der Kunden und die Vermeidung von weniger frequentierter Strecken. Durch die räumliche Verteilung der "Magnete" werden die vorhandenen Geschäftslagen insgesamt gestärkt.

Wichtiges Element dieser Konzeption ist neben der Umgestaltung des **Marktplatzes** die Rückverlagerung des Wochenmarkts vom Ludwigsplatz auf den Marktplatz. So erhält der südliche Bereich der Fußgängerzone die Chance, ein Gegengewicht zum Magneten "Einkaufszentrum Kaiserpassage" auszubilden. Verbliebe der Wochenmarkt auf dem Ludwigsplatz, bedeutete dies eine Nutzungskonzentration auf den mittleren Bereich des Einzelhandelsbereichs zu Lasten der Pole.

Durch die Gestaltung des Marktplatzes als südlichem "Eingang" der Fußgängerzone wird der Dom- und Tourismusbereich besser an die "Einzelhandelsinnenstadt" angebunden und somit wieder stärker in das städtische Leben einbezogen.

Das **Einkaufszentrum "Kaiserpassage"** mit Ladenpassage zwischen Ludwigsplatz, Korngasse, Friedrichstraße und Am Römischen Kaiser wurde im März 2004 eröffnet.

Durch das Einkaufszentrum werden insbesondere die zuletzt durch Leerstand des ehemaligen Kaufhauses Rupprecht vernachlässigten Bereiche Am Römischen Kaiser aufgewertet. Die Durchlässigkeit des Baublocks durch die neue Ladenpassage trägt dazu bei, die Seitenstraßen zu vernetzen und die Kunden auch abseits der beiden großen Fußgängerachsen zu führen. Eingeschränkt wird dies allerdings durch die beschränkten Öffnungszeiten der Passage.

Der dritte zu entwickelnde Schwerpunkt ist der **Bahnhofsbe- reich**.

Ziel ist die Ausgestaltung eines Platzbereiches vor dem Bahnhof mit Lenkung der vom Bahnhof kommenden Fußgänger in die Fußgängerzone, über die Wilhelm-Leuschner-Straße und die Renzstraße. Dieser Bahnhofsvorplatz als gestalteter städtischer Platz bildet den Endpunkt der Ost-West-Achse Nibelungenschule - Berliner Ring – Siegfriedstraße – Bahnhof mit dem gestalterisch hochwertigen Bahnhofsgebäude als Kulisse. Die vorhandene und stadtgestalterisch wichtige Blickbeziehung zum Bahnhof wird erhalten bzw. verbessert. Eine im Rahmen der Arbeitsgruppe diskutierte Bebauung des Bahnhofsvorplatzes sollte daher nicht weiter verfolgt werden; wichtig in diesem Zusammenhang ist jedoch die Ergänzung und Aufwertung der Platzränder.



Blickachse Bahnhof

⁶ AGENDA, Handels- und Dienstleistungsuntersuchung für die Stadt Worms, Lörrach, April 2002.

Die vorhandene Randbebauung um den Bahnhofsvorplatz wird im vorliegenden Nutzungskonzept als potentieller Erweiterungsbereich der Einzelhandelsinnenstadt gesehen, obwohl prinzipiell eine weitere Ausdehnung von Geschäftsnutzungen vermieden werden soll. Eine Ausweitung von Geschäftsnutzungen ist hier städtebaulich am ehesten zu vertreten, da bestehende Einzelhandelsnutzungen sinnvoll ergänzt und der Bahnhofsvorplatz damit funktional in das Netz der Einkaufsinnenstadt eingebunden und der Bahnhof in seiner Schwerpunktfunktion gestärkt wird. Gleichzeitig wird der Zugang über die Renzstraße deutlich aufgewertet, was eine Chance für die positive Entwicklung dieses vernachlässigten Bereiches ist.



Gaustraße

Mischnutzungen

Ziel der Nutzungsordnung im Wormser Innenstadtbereich ist das verträgliche Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten und der Erhalt bzw. Förderung der "Stadt der kurzen Wege". Verträgliche Mischnutzungen sollen demnach in der gesamten Innenstadt gehalten werden.

Die verfolgte Strategie ist eine kleinteilige Nutzungsgliederung innerhalb der einzelnen Baublöcke/Quartiere mit dem Ziel, die Mischnutzungen vor allem entlang der Verkehrsachsen auszuweisen und die inneren, ruhigeren Bereiche dem Wohnen zu überlassen.

Insbesondere die Erdgeschosszonen entlang der Verkehrsachsen sollen mit störungsunempfindlichen, wohnverträglichen Gewerbenutzungen wie Läden, Dienstleistungseinrichtungen oder kleineren Handwerksbetrieben besetzt werden. Dieser Ansatz baut auf den vorhandenen Strukturen in Worms auf, die dahingehend weiter entwickelt werden sollen.

Störungen der Wohnnutzung durch Anlieferung und Kundenverkehr können durch eine solche Nutzungsordnung weitgehend vermieden werden; durch die Lage an den Hauptstraßen sind die gewerblichen Nutzungen leicht erreichbar. Begleitende Maßnahme ist das Einrichten von Lieferzonen und Kurzzeitparkplätzen. Dies könnte insbesondere nach Realisierung der neuen Umfahrung B 47 neu möglich sein, wenn einige Verkehrsachsen vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Wohnen

Wesentlicher Baustein einer funktionierenden Innenstadt sind zentrumsnahe Wohnquartiere, deren Bewohner die Vorteile der "kurzen Wege" schätzen und annehmen. Mit der weiteren Stärkung der Wohnfunktion, sowohl was den Umfang als auch die Qualität betrifft, kann der Synergieeffekt von Wohnen und Arbeiten sowie die Situation des Einzelhandels in Worms weiter verbessert werden.



Wollstraße

Ziel des Nutzungskonzepts ist es, die Bereiche mit Wohnnutzungen in der Innenstadt auszuweiten. Bereits in der Vergangenheit wurde das innenstadtnahe Wohnen durch die Ausweisung des Sanierungsgebietes Altstadt und verschiedene Wohnbauprojekte im Sinne der Nachverdichtung gefördert.

Diese Strategie soll weiter verfolgt werden. Gerade der bislang planerisch vernachlässigte Bereich Wollstraße als Teil der ehemaligen mittelalterlichen Stadt eignet sich durch seine Baustruktur mit relativ kleinteiliger geschlossener Randbebauung

und innenliegenden (potentiellen) Grün- und Freibereichen für ein attraktives, zentrumsnahes Wohnen.

Mit der Konversion des "Liebenauer Feldes" westlich der Bahnlinie im Bereich Von-Steuben-Straße/Bebelstraße wird die Wohnfunktion der Innenstadt weiter gestärkt. Auf dem Gelände der ehemals amerikanischen Wohnsiedlung "Thomas-Jefferson-Village" sollen in den nächsten 10-12 Jahren ca. 700 Wohneinheiten entstehen.

Weitere Maßnahmen zur Stärkung der innenstadtnahen Wohnfunktion ist die Auslagerung störender Gewerbebetriebe aus den Wohnquartieren bzw. die Neuordnung dieser Bereiche zugunsten des Wohnens sowie die Nachverdichtung der Zeilen- und Punkthausbebauung an der B 9/Nibelungenring. Ziel könnte hier eine Schallschutzbebauung und das Herstellen von städtebaulich wirksamen Raumkanten z.B. entlang der Rheinstraße oder am Nibelungenring sein.

Zentral gelegenes Potential für den Wohnungsbau ist an der Hagenstraße im Bereich des Parkplatzes Große Kimpelgasse vorhanden; Ziel ist eine gestalterisch hochwertige Randbebauung entlang der Hagenstraße mit Berücksichtigung einer "Grünverbindung" und Wegebeziehung zum Nibelungenmuseum/Torturmplatz.

Freizeit/Rheinufer

Ziel des Innenstadtrahmenplans ist insbesondere die konzeptionelle Stärkung der Verbindung Innenstadt – Rhein und die Umgestaltung und Aufwertung der gesamten Rheinuferzone, um das Bild der "Stadt Worms am Rhein" zu fördern und zu verdeutlichen.



Entwurf Rahmenplan Rheinufer
WERK-PLAN, Kaiserslautern

Die in der "Rheinuferplanung" erarbeiteten konzeptionellen Grundzüge sind im vorliegenden Nutzungskonzept berücksichtigt. Wesentliche Inhalte sind die Umgestaltung der Freiflächen als grüne Freizeit- und Naherholungsbereiche, eine Verlängerung der Rheinpromenade in Richtung Norden mit Verbindung zur Nibelungenschule und das Anbieten geeigneter (Bus-) parkplätze.

Im Nutzungskonzept ist die geplante neue Rheinbrücke dargestellt, d.h. die Ergänzung der vorhandenen Brücke um zwei weitere Fahrspuren für die getrennte Abwicklung der Fahrrichtungen, neue Brückenauffahrten (halbes Kleeblatt) und die Rückstufung des betreffenden Abschnitts des Nibelungenrings.

Ein großer Entwicklungsnachteil war bislang die Verkehrsbelastung des Nibelungenrings (B9), der direkt an der Bebauung entlang führt und die Stadt von Rheinufer abschneidet. Infolge der Rheinbrückenplanung kann der zentrale Abschnitt des Nibelungenrings zur Erschließungsstraße rückgebaut werden; die Bundesstraße 9 und die Brückenanschlüsse werden weiter nach Osten verschoben.

Durch diese Umfeldänderung ergeben sich bessere Möglichkeiten, die Randbebauung entlang des Nibelungenrings, z.B. im Bereich Barbarossaplatz, zu ergänzen und eine abschließende Raumkante vor der lückenhaften Zeilenbebauung zu schaffen. Entlang der Rheinuferzone sollte in Ergänzung der Solitäre der historischen "Rheinfrontbebauung" eine "harte" Kante als Abgrenzung des Stadtkörpers vom Freiraum und als Kontrast zum

Freiraum entstehen. Ziel ist, die Stadtansicht vom Rhein aus gestalterisch zu verbessern.

Die Trennung Innenstadt-Rheinufer wird durch die neue Verkehrsführung weiter nach Osten verschoben; zur Überwindung und Minderung dieser verkehrlichen Zäsur sind sichere und bequeme Querungen der neuen Brückenauffahrten in Richtung Rheinufer für Fußgänger und Radfahrer von hoher Priorität. Die notwendigen Unterführungen sollen durch großzügige und helle Gestaltung Angsträume vermeiden.

Grünstrukturen

Die Bestandteile der "grünen Perlenkette" werden konzeptionell in das Nutzungskonzept eingebunden und die Lücken der "Perlenkette" insbesondere im Westen entlang der Bahnlinie und im Süden entlang der Schönauer Straße ergänzt.

Entlang der Bahn sind lediglich linienhafte Grünelemente wie Baumreihen denkbar; ein Trittstein könnte jedoch der Bahnhofsvorplatz (Baumkarree o.ä.) sein.

Entlang der Schönauer Straße ist eine konzeptionelle Neuordnung vorgesehen. Bei einer künftigen Überplanung des Areals (möglicherweise nach einer Geschäftsaufgabe im Nibelungen-center) soll die von Westen kommende Ringanlage entlang der Schönauer Straße fortgesetzt werden. Zielsetzung ist die Auslagerung der gewerblichen Nutzungen nördlich der Schönauer Straße zugunsten von Misch- und Wohnnutzungen und der "Grünen Perlenkette". Bei der Fortsetzung nach Osten sollten die Potentiale des Jahnplatzes (Aufwertung als Nachbarschaftsplatz / Anbindung an Jahnsporthalle, Neuordnung der Flächen an der Jahnsporthalle) genutzt werden.

Verbesserungsbedürftig ist nahezu der gesamte südöstliche Abschnitt der Perlenkette, der jedoch aufgrund der Entfernung und der Trennung durch die B 9 für die Innenstadt weniger relevant ist.



Jahnplatz

Weitgehend intakt ist der gesamte nördliche Abschnitt zwischen Bahn und Rheinufer. Hier stehen die Verbesserung von Quermöglichkeiten und die Vernetzung der einzelnen Elemente im Vordergrund.

Sondernutzungen

Bereiche für Sondernutzungen sind die beiden Konversionsflächen nördlich und südlich der Innenstadt sowie die bebauten Bereiche am Rheinufer.

Schönauer Straße

Für das Gebiet zwischen Schönauer Straße und Scheidtstraße südlich der Innenstadt wird ein Bebauungsplan aufgestellt. Ziel ist die Umnutzung der ehemals militärisch genutzten Fläche in ein Sondergebiet für großflächigen, nicht innenstadtrelevanten Einzelhandel.

Die Bauflucht entlang der Schönauer Straße sollte aus städtebaulich-gestalterischen Gründen mit Büro- und Verwaltungsgebäuden geschlossen bzw. ergänzt werden.

Entsprechend den Empfehlungen der Einzelhandels- und Dienstleistungsuntersuchung sowie dem raumordnerischen Entscheid werden innenstadtrelevante Hauptsortimente im



Schönauer Straße



Scheidtstraße

künftigen Sondergebiet weitgehend ausgeschlossen und zentrenrelevante Randsortimente beschränkt.

Die zentrenrelevanten Sortimente sollten künftig grundsätzlich nur noch in der abgegrenzten Innenstadt und den Stadtteilzentren zugelassen werden. Mit der Entwicklung des ehemaligen Postgeländes zum Einkaufszentrum "Kaiserpassage" stehen in der Einzelhandelsinnenstadt neue Handelsflächen in großen Umfang zur Verfügung. Dieser Standort mit Magnetfunktion zur Belegung der gesamten Innenstadt darf nicht durch einen konkurrierenden Standort in der nicht zentralen Lage "Schönauer Straße" geschwächt werden.

Bei Aufstellung eines Bebauungskonzepts sollte die Durchlässigkeit des bislang abgesperrten Areals in Nord-Süd-Richtung, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer, berücksichtigt werden. Die Bereiche südlich der Scheidtstraße (z.B. neue Wohnbebauung Im Katterloch) könnten somit besser an die Innenstadt angebunden werden. Die Verbindung sollte durch grünordnerische Maßnahmen unterstützt werden.

Prinz-Carl-Anlage

Die Prinz-Carl-Anlage im Norden der Innenstadt wurde als ehemalige Kaserne der US-amerikanischen Streitkräfte seit dem Jahr 2000 zu einem Standort für Kultur, Ausbildung und Gewerbe für über 20 verschiedene Unternehmen umgenutzt. Neben der überwiegenden Kultur- und Dienstleistungsnutzung sind auch gesundheitliche und kirchliche Einrichtungen entstanden.

Neben Büroflächen stehen u.a. ein Kino-/Veranstaltungsraum und das Kunsthaus im großen Komplex an der Bensheimer Straße für Ausstellungen, Ateliers und Ähnliches zur Verfügung.

Für weitere mögliche Nutzungen hat die Stadt Worms ein freigeräumtes Gelände in der Prinz-Carl-Anlage erworben.

Die Prinz-Carl-Anlage hat sich in ein Stadtquartier mit hoher Qualität verwandelt, das entsprechend der städtebaulichen Zielsetzungen in die Gesamtstadt eingebunden ist:

Die öffentlichen Straßen der Anlage sind als verkehrsberuhigte Zone ausgewiesen. Die vorhandenen Tore der Umzäunung wurden geöffnet. Neben den drei Zufahrtsstraßen von Bensheimer-, Mainzer Straße und Pfortenring wird auch ein Fußweg über die Gaustraße in Richtung Albert-Schulte-Park zum Bahnhof führen. Ein weiterer Fußweg führt vom alten Stadtkrankenhausgelände über die "Prinz-Carl-Anlage" nach Worms-Nord.

Die Begrünung wird sehr umfangreich sein, obwohl der alte Baumbestand nur teilweise erhalten werden kann. Die zirka 6.000 qm große zentrale Grünfläche könnte auch als Fläche für Veranstaltungen genutzt und gestaltet werden.

Gewerbe

Ringsum angelagert an die Innenstadt sind im Nutzungskonzept folgende vier Gewerbebezonen ausgewiesen:

Das bestehende Gewerbe- und Industriegebiet am Handelshafen im Nordosten der Innenstadt, das bestehende Gewerbe-/Hafengebiet am Floßhafen südöstlich der Innenstadt, das bestehende Gewerbegebiet im Bereich Klosterstraße südlich der Innenstadt und die potentiell gewerblich zu nutzenden Flächen "ehemaliger Güterbahnhof" nordwestlich der Innenstadt.

Diese Gebiete haben im Zusammenhang mit den Zielsetzungen des Rahmenplans einen unterschiedlichen Entwicklungsbedarf.



Nibelungenring Höhe Handelshafen

Die bestehenden industriell geprägten Gebiete am Rhein sind vor allem im Hinblick auf die geplanten Grünstrukturen ("Grüne Perlenkette", Rheinuferplanung) anzupassen. Das brachliegende Tanklagergelände "Bitumina" im nördlichen Bereich der Rheinuferzone soll als begleitende Maßnahme zur geplanten Rheinufergestaltung und Wegeverbindung zur Nibelungenschule zurückgebaut werden. Die Straße "Am Rhein" sowie die Betriebsgebäude zwischen den Industriegleisen und dem Rhein sind nun die Grenze zwischen Gewerbe und Rheinuferzone als Freizeit- und Naherholungsbereich.

Beim südlich der Rheinuferzone liegenden Hafengebiet ist darauf zu achten, dass entlang der Vangionenstraße Grünstrukturen als Vernetzungselement der "Grünen Perlenkette" (Verbindung der südlichen Rheinuferzone mit den Kleingärten und Sportanlagen) entstehen. Denkbar sind beispielsweise eine grüne "Vorgartenzone" entlang der Gewerbebetriebe oder Baumreihen/Pflanzbeete im Straßenraum. Dies ist vor allem vor dem Hintergrund bedeutsam, dass das Hafengebiet voraussichtlich nicht mehr für Fußgänger und Radfahrer in Richtung Yachthafen durchlässig ist und der betreffende Abschnitt der Vangionenstraße Teil der künftigen alternativen Wegeführung über die Alemannenstraße sein wird. Dies betrifft auch die Umleitung der Velo-Route "Rhein-Rhin" (siehe auch Kapitel 3.4 "Verkehr").



Ludwigstraße

Die bestehenden gewerblichen Bereiche um die Klosterstraße / Scheidtstraße bleiben in ihrer Ausdehnung unverändert. Ziel ist hier die gestalterische Auswertung und Nutzungsintensivierung einiger Teilbereiche. Zur Aufwertung des südlichen Stadteingangs Ludwigstraße sollte das Gelände des ehemaligen Möbelmarkts und angrenzende Grundstücke als Gewerbegebiet neu geordnet werden; Einzelhandelsnutzungen sollten in den Bereich der Konversionsfläche südlich der Schönauer Straße ausgelagert werden.

Der Standort an der Ludwigstraße am südlichen Stadteingang wäre beispielsweise für die Aufnahme störender Betriebe aus den Misch- und Wohngebieten der Innenstadt geeignet.

Das Gelände der EWR beidseits der Klosterstraße ist als Versorgungsfläche dargestellt und ergänzt den gewerblichen Standort.



Güterbahnhof

Das Areal des ehemaligen Güterbahnhofes liegt derzeit brach und wird als Parkplatz und Flohmarktstandort zwischengenutzt. Das Gelände ist Schnittstelle zwischen Bahnlinie und den westlich angrenzenden Wohn- und Mischgebieten und sollte im Sinne einer verträglichen Nutzungsgliederung als eingeschränktes Gewerbegebiet entwickelt werden. Ein Teil der Gleisanlagen kann möglicherweise ebenfalls umgenutzt werden. Ziel ist die Ansiedlung von nicht wesentlich störenden Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben.

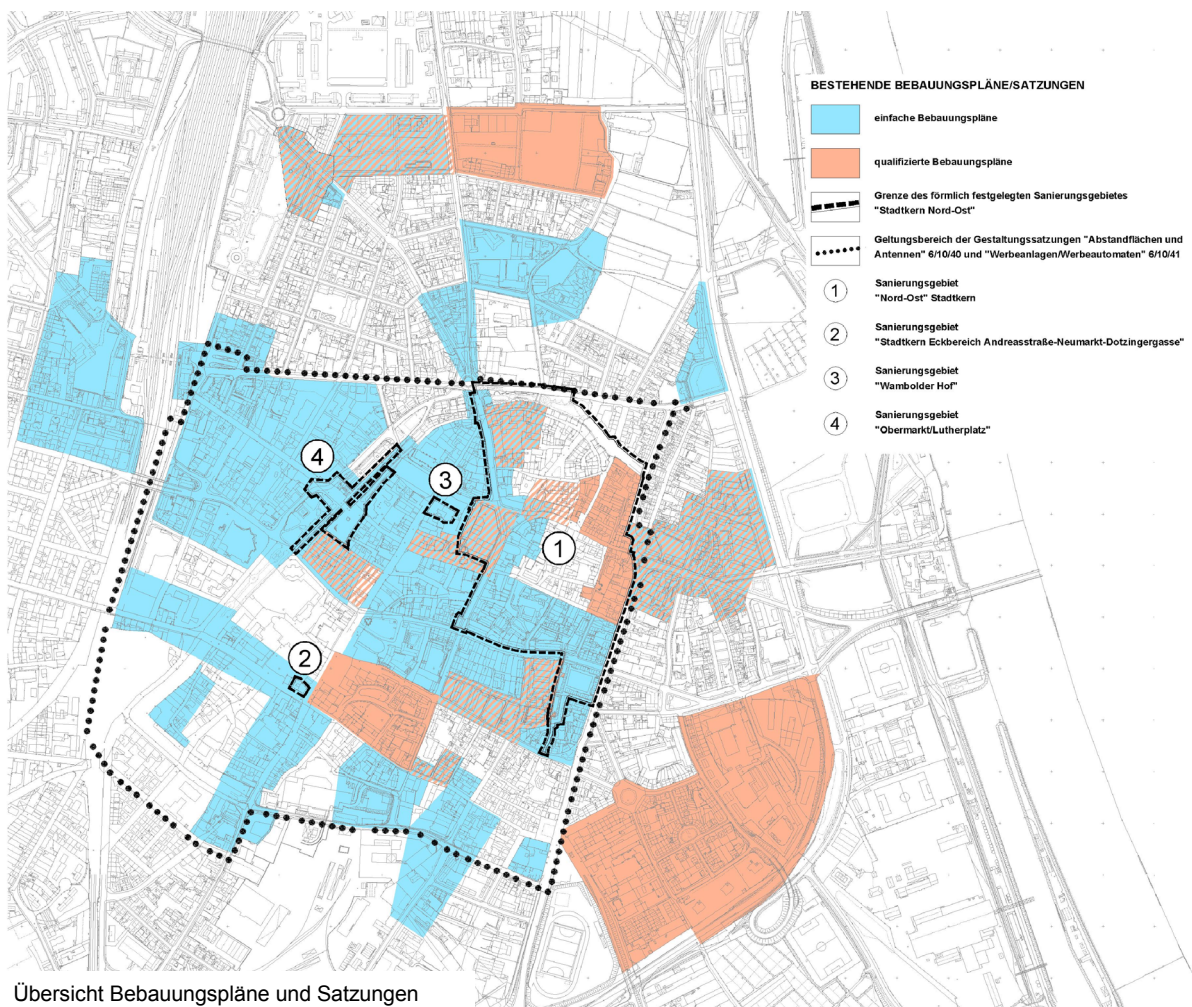
5. FOLGEPLANUNGEN

Zur Umsetzung der genannten Entwicklungsziele werden neben den von der Stadt Worms bereits parallel begonnenen bzw. inzwischen fertig gestellten Maßnahmen weitergehende Planungsinstrumente und Strategien vorgeschlagen:

Gestaltungsregelungen

Ausdehnung des Geltungsbereiches der vorhandenen Gestaltungssatzungen (**Antennen und Werbeanlagen**) bis zum Rheinufer zur Unterstützung der Rheinwegeplanung

Aufstellung von **Richtlinien für Sondernutzungen** (Regelung von Sondernutzungen im öffentlichen Raum, u.a. Warenauslagen, Werbeelemente, Freiluftgastronomie, Veranstaltungsplakate) insbesondere zur gestalterischen Verbesserung von Gastronomie- und Handelsnutzungen im öffentlichen Raum. Dabei sollte auf eine Abstimmung mit den Zielen des Rahmenplans bzw. auf eine schlüssige Abgrenzung für den Geltungsbereich geachtet werden. Der Geltungsbereich sollte mindestens die Bereiche der vernetzten Innenstadtplätze und die Routen zum Rhein zwischen Bahnlinie (einschließlich Bahnhofsbereich), Siegfriedstraße/Berliner Ring (einschließlich Nibelungenschule/Karl-Hofmann-Anlage), Rhein (einschließlich der gesamten Rheinuferzone zwischen ehemaligem Hafenamt und Altem Schlachthof), Kyffhäuser Straße, Ludwigstraße und Schönauer Straße umfassen.



Die Aufstellung von Gesamt-Baugestaltungsregelungen ist für den Innenstadtbereich aufgrund seiner großen Ausdehnung mit sehr vielfältiger Bebauung aus unterschiedlichen Bauepochen nicht sinnvoll. Vielmehr ist die Aufnahme "**Örtlicher Bauvorschriften**" in quartiersbezogene Bebauungspläne eine empfehlenswerte Vorgehensweise, da so die Problembereiche differenziert abgehandelt werden können.

Bebauungspläne sind im Geltungsbereich der vorhandenen Gestaltsatzungen fast flächendeckend vorhanden; anzuregen ist die Aufstellung einfacher Bebauungspläne (z.B. Gebäudehöhe, Anpflanzungen, örtliche Bauvorschriften) für die noch fehlenden Bereiche und Ergänzung in Richtung Rheinufer. Im Vorfeld sollten die vorhandenen Bebauungspläne auf ihre Inhalte bezüglich Gestaltung überprüft werden.



Stadteinfahrt Ludwigstraße

Grundsätzliche Maßnahmenvorschläge für den öffentlichen Raum / Innenstadt und Rheinweg

Entfernen von negativen Gestaltelementen wie unansehnlichen Abfallbehältern, unterschiedlich gestalteten Hinweis- und Werbeschildern, Blumenkübeln und Schirmen, die Anhäufung von Verkehrsschildern (soweit machbar) u.ä. zugunsten eines homogenen Gesamteindrucks durch Reduzierung der Möblierung insgesamt bzw. ein einheitliches Möblierungskonzept für die Innenstadt und den Rheinweg.

Sinnvoll wäre zumindest die einheitliche Gestaltung von Abfallbehältern und touristischen Hinweisschildern bzw. Info- und Veranstaltungstafeln im Bereich der Vernetzungsrouten Innenstadt/Rheinweg, zumindest entlang der Haupttroute, auch in Abstimmung mit den Materialien, die im Bereich Rheinufer zum Einsatz kommen sollen.

Später könnten noch Straßenbeleuchtung, Bepflanzung und Sitzgelegenheiten folgen.

Grundsätzliche Maßnahmenvorschläge für Private

als Eigentümer

- Fassadenpflege- und unterhaltung,
- Verwenden gestalterisch abgestimmter Farben und Materialien; Vermeidung eines "Farb- und Materialmixes",
- bei Umbauten stilgerechter Umgang mit der jeweiligen Bausubstanz,
- Außenanlagen und Nebengebäude pflegen,
- Baulücken schließen, störende Provisorien/Nebengebäude aufstocken bzw. abschließend bebauen.



Rheinstraße

als Geschäftsinhaber

- Reduzierung von Werbeanlagen, Maßstäblichkeit beachten, unterschiedliche Formate und Arten von Werbeanlagen an einem Gebäude vermeiden,
- Abstimmung der Werbung auf das Gebäude und die Architektur,
- Vermeiden einer "Billig"- und "Ramsch"-Wirkung (keine grellen Farben, kein Bekleben von Schaufenstern, selbstleuchtende Werbung vermeiden),
- Gestaltbruch Erdgeschosszone vermeiden; ggf. Rückbau von Überdachungen und Werbeanlagen zugunsten einer architektonischen Gesamtwirkung des Gebäudes



Wilhelm-Leuschner-Straße

- (besonders bei denkmalgeschützter oder anderer stadtbildprägender Bausubstanz),
- in der Fußgängerzone oder anderen fußläufig frequentierten Bereichen auf gute Schaufenstergestaltung achten.

Informelle Planungen / Konzepte mit Bündelung verschiedener Maßnahmen

Weitere Detaillierung des im Rahmenplan vorgeschlagenen Rheinwegkonzepts, insbesondere Gestaltung und Aufteilung der Verkehrsflächen (u.a. Verkehrsführung Rheintorplatz); Gestaltungskonzept für Möblierung und Beschilderung

Tourismuskonzept mit Berücksichtigung Bustourismus. Haltepunkt und Parkplatzkonzept Reisebusse mit neuem Standort in Domnähe

Überarbeitung und Aktualisierung des Verkehrskonzeptes einschließlich Radwege- und Fußgängerkonzeption

Überarbeitung des Baulückenkatasters

Erarbeitung eines Empfehlungskatalogs zur Beratung von Eigentümern und Investoren, Schaffung von Anreizen zur Umgestaltung

Sanierung / Wohnumfeldverbesserung

Ausweisung der südöstlichen Altstadt als Sanierungsgebiet mit Verkehrsberuhigung Römerstraße und Wollstraße prüfen

Ausweisung von Teilbereichen am Berliner Ring zwischen Hermannstraße, Schwedenstraße, Nibelungenring und Nordanlage als Sanierungsgebiet im Anschluss an die Sanierung der nördlichen Altstadt; Wohnumfeldverbesserung; an der Schnittstelle Hochhausbebauung prüfen

Gestaltung der Rheinstraße zwischen ehemaligem Zollamt und Rheintorplatz als geplante Maßnahme im Sanierungsgebiet "Stadtkern Nord-Ost"; Abstimmung auf die Gesamtmaßnahme "Rheinweg"

Punktuell Baulückenschließungen, Gebäudesanierung an Schlüsselpositionen; Information und Beratung der Eigentümer

Bebauungsplanung

Neuordnung und Bebauung der Brachfläche des Güterbahnhofes (als eingeschränktes GE)

Neuordnung / Bebauung des Parkplatzes an der Andreasstraße, Berücksichtigung Übergang zum Domplatz und Freibereich Jugendherberge

Konzeption Schlossplatzseite Volksbank

Bebauung am Barbarossaplatz und Nachverdichtung der Punkthaus- und Zeilenbebauung am Nibelungenring (Schallschutz und raumbildender Abschluss zum Nibelungenring)

Neuordnung des Bereichs GE Ludwigstraße/Turnerstraße;



Parkplatz Andreasstraße



Festwiese / "Bitumina"

Stadteingangssituation bewältigen; Ausweisung als Gewerbegebiet für Handwerks- und Kleinbetriebe. Parallel mögliche Auslagerung/Umsiedlung störender Gewerbebetriebe aus Wohnlagen.

Bebauungsplan Konversion Schönauer Straße: weitgehender Ausschluss zentrenrelevanter Sortimente und gestalterische Aufwertung der Schönauer Straße; Durchlässigkeit in Nord-Süd-Richtung (Satzungsbeschluss liegt bereits vor).

Bebauungsplan Rheinufer auf Grundlage der Rheinuferplanung; Abbruch Tanklager "Bitumina"

Konzeption Bereich Nibelungencenter unter Berücksichtigung der "grünen Perlenkette".

Neuordnung der Bereiche nördlich der Hagenstraße im Bereich Fischmarkt; Randbebauung unter Berücksichtigung der Parkierung und Grünordnung; Wegebeziehung Dom - Nibelungenmuseum berücksichtigen

Bei künftigen Bebauungsplänen im Innenstadtbereich Mischgebietskonzeption durch Nutzungsgliederung umsetzen.

Fachplanung / Tiefbau und Grünordnung

Gestaltung Friedrichstraße (Übergänge) und Verkehrsberuhigung Petersstraße / Stephansgasse sowie des Bereiches Neumarkt / Marktplatz; geeignete Übergänge

Verkehrsberuhigung Lutherring ab Stephansgasse und Adenauerring.

Umgestaltung der Verkehrsflächen des Rheinwegekonzeptes

Grünverbindungen im Westen entlang der Bahnlinie und im Süden entlang der Schönauer Straße.

Grünverbindungen in Ost-West-Richtung im Bereich Hagenstraße/Torturmplatz und Rheinstraße.

Grünstrukturen entlang der Vangionenstraße. Denkbar sind beispielsweise grüne "Vorgartenzonen" entlang der Gewerbebetriebe oder Baumreihen/Pflanzbeete im Straßenraum.

Berücksichtigung der Rahmenplaninhalte bei Fach- und Detailplanungen, beispielsweise im Verkehrswegebau

FAZIT

Der vorliegende städtebauliche Rahmenplan Innenstadt führt die bereits begonnenen bzw. anstehenden Projekte sowie die rahmensetzenden Fachplanungen zusammen, stimmt sie aufeinander ab und ergänzt sie um weitere Aussagen für die künftige Gestaltung und Nutzung der Wormser Innenstadt. Die daraus entstehende städtebauliche Gesamtkonzeption ist langfristig tragfähig für eine weitere nachhaltige städtebauliche Entwicklung der Wormser Innenstadt und eine Öffnung der Stadt zum Rhein.

Die Entwicklungsziele

- Plätze Innenstadt und Vernetzung,
- Verbindung Innenstadt - Rhein
- und die Nutzungskonzeption

liefern Schwerpunkte für die künftige Entwicklung der Innenstadt.

Mit der Aufwertung der Innenstadtplätze und ihrer Vernetzung soll einer "inselartigen" Stadtentwicklung entgegengewirkt werden, um die Wormser Innenstadt und insbesondere die bestehenden Stärken im Zusammenhang erlebbar zu machen.

Der Rhein als wichtiges Identitätsmerkmal der Stadt Worms wird durch entsprechende Wegegestaltung bzw. Routenfindung "näher" an die Innenstadt gebracht.

Ein räumlich und funktional abgestimmtes Konzept unter Berücksichtigung der charakteristischen Potentiale einerseits und der vielfältigen Nutzungsansprüche andererseits trägt als Grundgerüst der weiteren Entwicklung zu einer besseren Lebens- und Standortqualität in der Innenstadt bei.

Im Rahmenplan werden Schwerpunkte und konkrete Maßnahmevorschläge für das künftige Handeln der Stadt in eigener Regie ebenso genannt, wie Vorschläge zum administrativen Handeln als Vorgaben für Private und Strategien zum Erreichen der Ziele. Mit dem städtebaulichen Rahmenplan Innenstadt ist der Verwaltung ein flexibles Instrument für künftige städtebaulich relevante Entscheidungen an die Hand gegeben.

Durch die gesamtheitliche Betrachtung des Stadtgefüges und die Abstimmung der dargestellten Maßnahmen gewährleistet der Rahmenplan, dass auch durch die schrittweise Umsetzung von Teillösungen ein in sich stimmiges Bild entsteht und die Innenstadt Worms mit jedem Realisierungsabschnitt weiter an Attraktivität gewinnt.

Speyer, den 07.06.2004

NACHTRIEB & WEIGEL
Städtebau . Umweltplanung