



**ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ**

Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών

Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών

«Ολοκληρωμένη προστασία ιστορικού  
δομημένου περιβάλλοντος με προηγμένες  
τεχνολογίες και υλικά»

## «Πρότυπη μελέτη σχεδιασμού του ιστορικού κέντρου της πόλης της Χαϊδελβέργης»



**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

της Μαθιουδάκη Νεκταρίας

Φεβρουάριος 2021

***Στο Φώτη μου.....***



## Πίνακας περιεχομένων

<b>1.</b>	<b>Εισαγωγή .....</b>	<b>7</b>
<b>2.</b>	<b>Η Ιστορία της πόλης από την ίδρυση της, μέχρι σήμερα.....</b>	<b>11</b>
2.1.	Προϊστορία.....	12
2.2.	Κελτική περίοδος.....	12
2.3.	Ρωμαϊκή κυριαρχία .....	12
2.4.	Φραγκική αυτοκρατορία και Χριστιανισμός.....	14
2.5.	Ίδρυση της πόλης.....	15
2.6.	Η ίδρυση του Πανεπιστημίου.....	16
2.7.	Επέκταση και ανάπτυξη πόλης - Πανεπιστημίου .....	17
2.8.	Λουθηρανισμός και Καλβινισμός.....	18
2.9.	Τριακονταετής πόλεμος (1618-1648) .....	20
2.10.	Ο πόλεμος της διαδοχής του Παλατινάτου (1688-1697).....	21
2.11.	Ανοικοδόμηση της πόλης .....	23
2.12.	Απώλεια της έδρας.....	23
2.13.	Το τέλος του Παλατινάτου.....	25
2.14.	Η Χαϊδελβέργη ως κέντρο του Γερμανικού ρομαντισμού.....	26
2.15.	Επέκταση της πόλης μετά το Γερμανό – Γαλλικό πόλεμο.....	27
2.16.	Ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος και η Δημοκρατία της Βαϊμάρης .....	29
2.17.	Η περίοδος του Εθνικού Σοσιαλισμού.....	31
2.18.	Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος .....	32
2.19.	Μεταπολεμική περίοδος .....	33
2.20.	Η περίοδος μετά το 1955.....	36
<b>3.</b>	<b>Δημιουργία και διαχρονική πορεία του ιστορικού κέντρου – σημερινή κατάσταση. ....</b>	<b>38</b>
3.1.	Οχύρωση της πόλης – δημιουργία του Ιστορικού κέντρου.....	38
3.2.	Ανοικοδόμηση του ιστορικού κέντρου και ίδρυση αρμόδιας υπηρεσίας (πολεοδομίας) ελέγχου της.....	43
3.3.	Πρώτες οδηγίες και τρόποι ανοικοδόμησης.....	44
3.4.	Ρυθμίσεις και νόμοι που θεσπίστηκαν διαχρονικά για την προστασία του ιστορικού κέντρου....	46
3.5.	Το ιστορικό κέντρο στη σύγχρονη εποχή (μετά τον 2 <sup>ο</sup> Π.Π.) .....	47
3.6.	Μέγεθος και χαρακτηριστικά των κτιρίων (όψη, ύψος, στέγες κ.λπ.).....	50
3.7.	Υλικό κατασκευής (χρωματικές αποχρώσεις) .....	53
3.8.	Εξώστες και προεξοχές. ....	56
3.9.	Ανοίγματα .....	58
3.10.	Διάκοσμος των κτιρίων.....	61

3.11.	Γενικοί και ειδικοί όροι δόμησης της παλιάς πόλης .....	64
3.12.	Υφιστάμενες αποκαταστάσεις Κτιρίων, Δημοσίων χώρων κ.λπ.– Χρηματοδοτήσεις .....	66
3.13.	Χώροι πρασίνου - Χρήσεις γης.....	72
3.14.	Πανεπιστημιακά κτίρια στην παλιά πόλη .....	75
<b>4.</b>	<b>Όρια του σύγχρονου ιστορικού κέντρου, η σύσταση και οι δομές του, προβλήματα, ρυθμιστικά σχέδια και μελέτες επίλυσης προβλημάτων. ....</b>	<b>76</b>
4.1.	Οριοθέτηση του σύγχρονου ιστορικού κέντρου. ....	76
4.2.	Πληθυσμιακές ομάδες και υποδομές στέγασης τους.....	79
4.3.	Κοινωνική σύσταση και δομές .....	82
4.4.	Υφιστάμενος κυκλοφοριακός σχεδιασμός και κινητικότητα.....	84
4.5.	Ρυθμιστικά σχέδια και μελέτες.....	94
4.6.	Ανάλυση S.W.O.T.....	110
<b>5.</b>	<b>Στόχοι - Προτάσεις παρέμβασης .....</b>	<b>124</b>
5.1.	Χρήσεις Γης .....	127
5.1.1.	Γενικές αρχές σχεδιασμού και στόχοι. ....	128
5.1.2.	Ανακεφαλαιωτικοί πίνακες .....	131
5.1.3.	Ορισμός ενδιάμεσων ζωνών (BUFFER ZONES) και χρήσεων γης σε αυτές, ανά τομέα.....	137
5.1.4.	Προτάσεις χρήσεων γης εντός του ιστορικού κέντρου, ανά τομέα .....	139
5.1.4.1.	Τουρισμός.....	139
5.1.4.2.	Αναψυχή-διασκέδαση.....	144
5.1.4.3.	Εμπόριο .....	152
5.1.4.4.	Παραδοσιακές χρήσεις .....	156
5.1.4.5.	Εκπαίδευση.....	158
5.1.4.6.	Πρόνοια - Υγεία .....	160
5.1.4.7.	Πολιτισμός .....	163
5.1.4.8.	Δραστηριότητες για παιδιά νέους και ηλικιωμένους και δημιουργία νέων δομών.....	163
5.2.	Δημόσιος χώρος .....	170
5.2.1.	Γενικός σχεδιασμός και στόχοι.....	170
5.2.2.	Ανακεφαλαιωτικοί πίνακες .....	171
5.2.3.	Σχεδιασμός ενοποίησης παλιάς και νεότερης πόλης, και σχετικές παρεμβάσεις.....	176
5.2.4.	Δρόμοι.....	181
5.2.4.1.	Πεζοδρομήσεις-ποδηλατοδρομήσεις και διαμορφώσεις, εκτός του ιστορικού κέντρου.....	182
5.2.4.2.	Πεζοδρομήσεις – ποδηλατοδρομήσεις και διαμορφώσεις, εντός του ιστορικού κέντρου .....	184
5.2.4.3.	Δρόμοι με κίνηση οχημάτων, πεζών και ποδηλάτων.....	187
5.2.5.	Πλατείες .....	194
5.2.5.1.	Βελτίωση των χώρων πρασίνου, προσθήκη νέου αστικού εξοπλισμού και φωτισμού.....	197

5.2.5.2.	Πλακόστρωση, προσθήκη νέου αστικού εξοπλισμού και φωτισμού, στην πλατεία Bismarktplatz. ....	200
5.2.5.3.	Δημιουργία υπόγειου κτιρίου στάθμευσης οχημάτων. ....	202
5.2.5.4.	Κατάργηση στάθμευσης, μείωση αριθμού τραπεζοκαθισμάτων και προσθήκη νέου αστικού εξοπλισμού. ....	204
5.2.6.	Παιδικές χαρές. ....	209
5.2.7.	Δημιουργία δικτύων. ....	211
5.2.7.1.	Δημιουργία δικτύου διασύνδεσης των φυσικών περιοχών, μέσω περιπατητικών διαδρομών, που διατρέχουν το ιστορικό κέντρο. ....	211
5.2.7.2.	Δίκτυο πρασίνου. ....	215
5.2.7.3.	Δίκτυο για παιδιά και εφήβους. ....	217
5.2.7.4.	Δίκτυο μνημείων-πολιτισμού. ....	218
5.2.7.5.	Δίκτυο Πανεπιστημίου. ....	219
5.3.	Κυκλοφοριακός σχεδιασμός – ανάπτυξη Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. ....	220
5.3.1.	Στόχοι και αρχές σχεδιασμού. ....	220
5.3.2.	Ανακεφαλαιωτικοί πίνακες. ....	221
5.3.3.	Αυτοκίνητο. ....	226
5.3.3.1.	Κίνηση οχημάτων, εντός και εκτός του ιστορικού κέντρου. ....	226
5.3.3.2.	Ηλεκτρικά αυτοκίνητα και υπηρεσία carsharing. ....	229
5.3.3.3.	Θέσεις στάθμευσης. ....	232
5.3.4.	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. ....	237
5.3.5.	Ποδήλατο. ....	238
5.3.6.	Πεζοί - Α.Μ.Ε.Α. ....	244
5.3.7.	Εξυπηρέτηση καταστημάτων, τροφοδοσία και ανεφοδιασμός. ....	247
5.4.	Υφιστάμενο κτηριακό απόθεμα και νέα κτίρια: Ζητήματα ένταξης. ....	250
5.4.1.	Ανακεφαλαιωτικοί πίνακες προτεινόμενων επεμβάσεων. ....	251
5.4.2.	Ρυθμίσεις για την ενδιάμεση ζώνη (Buffer zone). ....	257
5.4.3.	Υφιστάμενα κτίρια. ....	259
5.4.3.1.	Σχεδιασμός, εκπόνηση μελετών, δημιουργία ειδικών προγραμμάτων επιμόρφωσης και εξειδικευμένων καταλόγων. ....	260
5.4.3.2.	Όψεις, ανοίγματα και μορφή των κτηρίων. ....	262
5.4.3.3.	Εσωτερικές διαρρυθμίσεις. ....	264
5.4.3.4.	Σημειακές επεμβάσεις στο ύψος των κτιρίων. ....	264
5.4.3.5.	Προσθήκες στα υφιστάμενα κτίρια. ....	265
5.4.3.6.	Ενεργειακή αναβάθμιση και αντιμετώπιση της ρύπανσης. ....	265
5.4.4.	Ανέγερση νέων κτιρίων. ....	268
5.4.4.1.	Διατήρηση ομοιογένειας και υφιστάμενου χωρικού σχεδιασμού. ....	268

---

5.4.4.2.	Πολεοδομικά μεγέθη.....	270
5.4.4.3.	Επιτρεπόμενα ύψη νέων κτηρίων.....	272
5.4.4.4.	Μη παραδοσιακά υλικά και σύγχρονος αρχιτεκτονικός σχεδιασμός.....	272
5.4.5.	Συμμετοχικές διαδικασίες .....	274
<b>6.</b>	<b>Επίλογος .....</b>	<b>275</b>
	Βιβλιογραφία .....	277
	Πίνακας εικόνων .....	284



## **1. Εισαγωγή**

Η παρούσα μελέτη αφορά τον σχεδιασμό του ιστορικού κέντρου της Χαϊδελβέργης, έχοντας ως κύριο στόχο την αειφόρο ανάπτυξη του. Η πολιτιστική του κληρονομιά, σε κάθε μορφή της (υλική και άυλη), θα προστατευτεί και θα αναδειχθεί, καθώς αποτελεί το βασικό συστατικό συνοχής αλλά και εξέλιξης μίας πόλης. Η ανάδειξη και η επίλυση των σύγχρονων προβλημάτων του, θα ενισχύσουν τη βιώσιμη κινητικότητα και την επανακατοίκηση του, η οποία φθίνει, σε μεγάλο βαθμό, τα τελευταία χρόνια.

Για την τεκμηρίωση αλλά και για την καλύτερη εφαρμογή της μελέτης, θα χρησιμοποιηθούν, ως υποδείγματα-οδηγοί, παρεμβάσεις και έργα που έχουν εφαρμοστεί με επιτυχία σε άλλα ιστορικά κέντρα, καθώς και αρχές από τα βασικά κείμενα σχεδιασμού των πόλεων. Αναφορικά μπορούμε να πούμε τη Χάρτα της Αθήνας (1933), η οποία πρώτη επισημαίνει την προστασία της ιστορικής κληρονομιάς-μνημείου, τη χάρτα της Βενετίας (1964), η οποία διεύρυνε την έννοια του μνημείου επανακαθορίζοντας το, ως κάτι ευρύτερο και μεγαλύτερο από ένα αρχιτεκτονικό δημιούργημα, καθώς μέσα σε αυτό περιλαμβάνεται και το αστικό ή αγροτικό τοπίο που το περικλείει. Επίσης, μέσα σε αυτές υπάρχει η Σύμβαση της Γρανάδας (1985), η Διεθνής Χάρτα για την Προστασία των Ιστορικών Πόλεων (1987) κ.λπ. καθώς και κάποιες συνθήκες, όπως αυτή του Μάαστριχτ (1992), η οποία είναι Ευρωπαϊκή και δίνει το δικαίωμα στην Ε.Ε. να προβεί σε ενέργειες για τη διαφύλαξη και τη διάδοση του πολιτισμού στην επικράτεια της. Τέλος, υπάρχουν και πιο σύγχρονες αρχές, όπως αυτές της αναθεωρημένης Χάρτας του πολιτιστικού τουρισμού (1999), η νέα Χάρτα της Αθήνας (2003), η οποία αναγνωρίζει την αειφόρο ανάπτυξη, ως βασικό στόχο του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού καθώς και η οι αρχές της Βαλέτας, για την προστασία και διαχείριση των ιστορικών πόλεων οικισμών και αστικών περιοχών, όπως υιοθετήθηκαν από τη Γενική Συνέλευση του ICOMOS, το 2011.

Η μελέτη χωρίζεται σε έξι επιμέρους κεφάλαια, που αφορούν την ιστορική αναδρομή της παλιάς πόλης, τη δημιουργία του κέντρου και τη σημερινή του κατάσταση, τα σύγχρονα όρια με τη σύσταση και τις δομές του, τα προβλήματα και τα ρυθμιστικά σχέδια με τις μελέτες επίλυσής αυτών, μια ανάλυση SWOT για την ανάδειξη των δυνατών του στοιχείων και τις προοπτικές του, καθώς και τους στόχους με τις προτάσεις και τις παρεμβάσεις, που θα το καταστήσουν ικανό να ανταπεξέλθει στις σύγχρονες, αλλά και μελλοντικές ανάγκες και απαιτήσεις.

Τέλος, για την εκπόνηση της μελέτης χρησιμοποιήθηκε η διεθνής σχετική βιβλιογραφία και το διαδίκτυο, ενώ οι δυσκολίες για την εύρεση κάποιων στοιχείων, ήταν υπαρκτές. Παρόλα αυτά, η μελέτη εντοπίζει τα προβλήματα (σε ικανοποιητικό βαθμό) και προτείνει τις αντίστοιχες λύσεις, που θα στρέψουν το ιστορικό κέντρο προς την αειφόρο ανάπτυξη, που είναι και ο βασικός της στόχος.

## Introduction

The present study concerns the design of the historic center of Heidelberg, with the main goal being its sustainable development. The historic center's cultural heritage, in all its forms (material and intangible), will be protected and highlighted, as it is a key component of cohesion and development of a city. The emergence and solution of its modern problems, will enhance its sustainable mobility and re-inhabitation, which has been declining to a great extent in recent years.

For the validation and the appropriate application of this study, interventions and projects, that have been successfully implemented in other historical centers, will be used as model-guides, in addition to the principles from the basic documentation of city planning. Such prominent examples, are the Charter of Athens (1933), which first points out the protection of the historical heritage-monument, the Charter of Venice (1964), which expanded the meaning of the monument, by redefining it as something wider and larger than an architectural creation, as it includes the urban or rural landscape that surrounds it. Also, we can find the Granada Convention (1985), the International Charter for the Protection of Historic Cities (1987) e.t.c., as well as certain conventions, such as the Maastricht Convention (1992), which being European, and gives the right to the E.U. to take actions towards the preservation and dissemination of culture in its territory. Finally, there are more modern principles, such as those of the revised Charter of Cultural Tourism (1999), the new Charter of Athens (2003), which recognizes sustainable development as a key goal of spatial and urban planning and the principles of Valletta, for the protection and the management of historic cities, settlements and urban areas, as adopted by the ICOMOS General Assembly, in 2011.

The study is divided into six sub-chapters, which concern the historical background of the old city, the creation of the center and its current state, the modern boundaries with its composition and structures, the problems and the regulatory plans with the studies of their solution, a SWOT analysis to highlight its strengths and

prospects, as well as the goals with proposals and interventions, which will enable it to cope with current and future needs and requirements.

Finally, the relevant international literature and the internet, were used for the elaboration of the study, while certain difficulties surfaced gathering information and data. Despite that, the study identifies the problems (satisfactorily) and proposes the corresponding solutions, that will direct the historic center towards sustainable development, which is the main goal of this research.





## 2. Η Ιστορία της πόλης από την ίδρυση της, μέχρι σήμερα.

Η Χαϊδελβέργη βρίσκεται στη νοτιοδυτική Γερμανία, ανήκει στο κρατίδιο της Βάδης-Βυρτεμβέργης και είναι χτισμένη δίπλα στις όχθες του ποταμού Neckar, ο οποίος εκβάλλει στο Ρήνο (Εικ. 1). Είναι ευρέως γνωστή για τη γραφική της παλιά πόλη και το πανεπιστήμιο, το οποίο είναι το παλαιότερο στην περιοχή της σημερινής Γερμανίας. Οι 160.000 κάτοικοι της (απογραφή 31.12.2017), την καθιστούν την πέμπτη μεγαλύτερη πόλη του κρατιδίου και είναι έδρα της πυκνοκατοικημένης περιοχής Rhein-Neckar. (Stadt Heidelberg, 2018)



Εικ. 1 Το κρατίδιο της Βάδης – Βυρτεμβέργης και η πόλη της Χαϊδελβέργης

## 2.1. Προϊστορία

---

Βάσει των αρχαιολογικών ευρημάτων, η περιοχή της Χαϊδελβέργης κατοικήθηκε αρχικά τη Νεολιθική εποχή, περί το 5000 π.Χ., ενώ συνεχίζεται η κατοίκηση της και την εποχή του Χαλκού, από το 2200–800 π.Χ. (Stadt Heidelberg, 2019).

## 2.2. Κελτική περίοδος

---

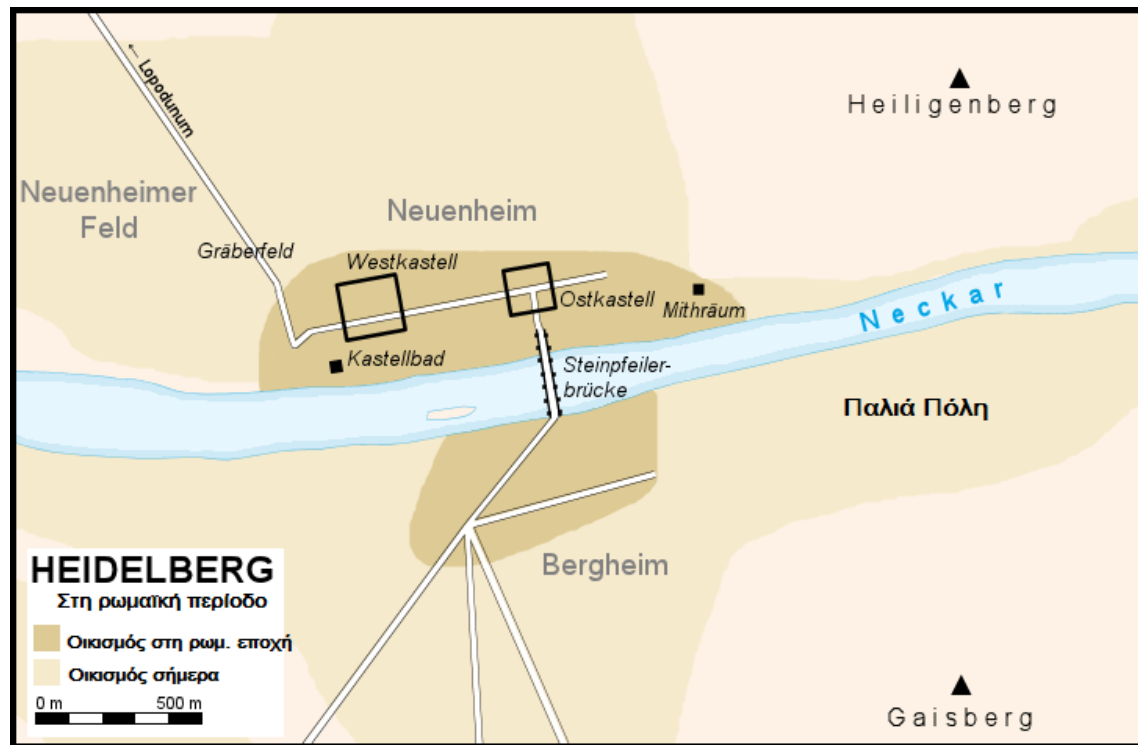
Περίπου το 500 π.Χ. εμφανίζονται στην περιοχή της Χαϊδελβέργης οι Κέλτες. Συγγενείς της φυλής των Helvetier, ιδρύουν έναν μόνιμο οχυρωμένο οικισμό στην όχθη του ποταμού Neckar, υπολείμματα των τειχών του οποίου είναι ορατά ακόμα και σήμερα. Τον 1<sup>ο</sup> αιώνα π.Χ. και υπό την πίεση της Γερμανικής φυλής των Σουήβων, οι Κέλτες εγκαταλείπουν την περιοχή της Χαϊδελβέργης και εισχωρούν στην Γαλατία. (e.V., 2019)

## 2.3. Ρωμαϊκή κυριαρχία

---

Η παρουσία των Ρωμαίων ξεκινά το 58 π.Χ., όπου εισβάλουν στην περιοχή και βιαίως διώχνουν τους μέχρι τότε κάτοικους. Κατά την περίοδο 14-37 μ.Χ., εγκαθίστανται μόνιμα, μαζί με τις συμμαχικές Γερμανικές φυλές των Καρχηδονίων στην περιοχή ανατολικά των εκβολών του ποταμού Neckar, ώστε να δημιουργήσουν μια ζώνη που θα χώριζε τη Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία με τη Germania. Λίγο αργότερα οι Ρωμαίοι επέκτειναν τα όρια τους ανατολικά του Ρήνου και δημιούργησαν στη σημερινή θέση της Χαϊδελβέργης μια στρατιωτική βάση.

Το 90 μ.Χ. οι Ρωμαίοι αντικατέστησαν τα ξύλινα κτίρια της βάσης με πέτρινα, τα οποία προστατεύονταν από δυο πλευρές με τείχη, ενώ για την προσπέλαση του ποταμού Neckar κατασκεύασαν μια ξύλινη γέφυρα, που το 200 μ.Χ. αντικαταστάθηκε από μια πέτρινη, μήκους 260 μέτρων (Εικ. 2). (e.V., 2019)



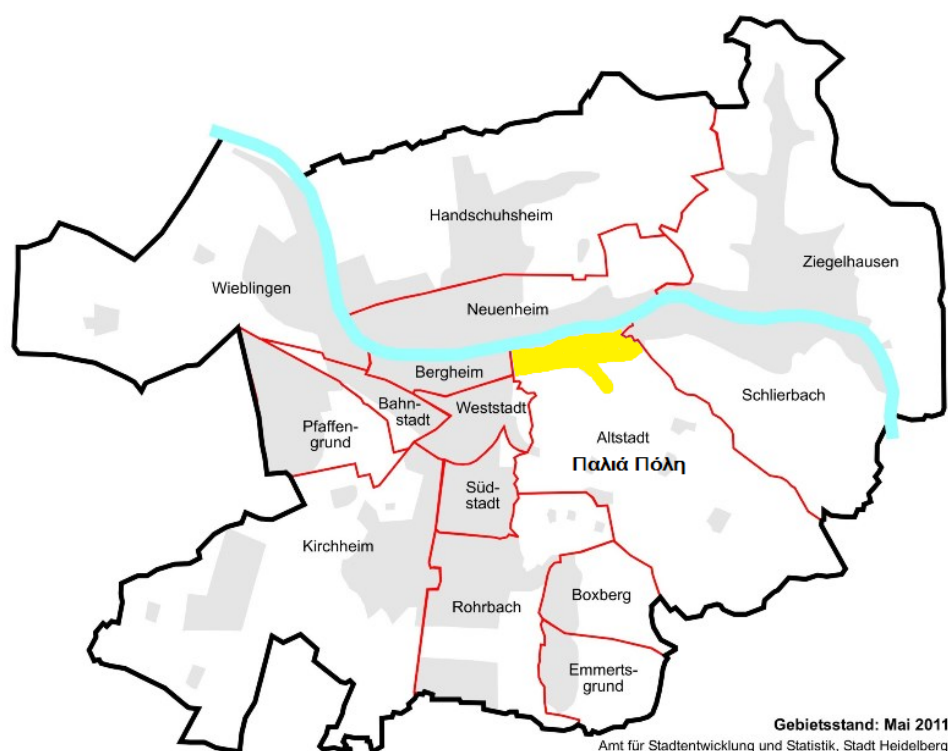
Εικ. 2 Η Χαϊδελβέργη τη Ρωμαϊκή περίοδο.

Τον 3<sup>ο</sup> αιώνα μ.Χ. οι Ρωμαίοι εκτοπίστηκαν από τους Αλαμαννούς και η περιοχή της Χαϊδελβέργης λεηλατήθηκε και κάηκε. Οι Ρωμαίοι αναγκάστηκαν να υποχωρήσουν και οι Αλαμαννοί εγκαταστάθηκαν στα Ρωμαϊκά σύνορα, στην περιοχή της σημερινής Νοτιοδυτικής Γερμανίας.

## 2.4. Φραγκική αυτοκρατορία και Χριστιανισμός

Λίγα είναι γνωστά για την ιστορία της Χαϊδελβέργης στους αιώνες που ακολούθησαν. Το 506 μ.Χ. οι Μεροβίγγειοι ή Μεροβίδες<sup>1</sup> στράφηκαν εναντίων των Αλαμαννών, με αποτέλεσμα η Χαϊδελβέργη να γίνει τμήμα της Φράγκικης αυτοκρατορίας.

Ενώ πολλά από τα χωριά της περιοχής δημιουργήθηκαν την εποχή των Φράγκων τον 6<sup>ο</sup> αιώνα, αναφέρονται για πρώτη φορά στα γραπτά κείμενα του Codex Lorsch<sup>2</sup>, τον 8<sup>ο</sup> αιώνα. Οι περιοχές Neuenheim και Handschuhsheim αναφέρονται το έτος 765, η Rohrbach το 766, οι Wieblingen και Kirchheim το 767 και το Bergheim το 769 (Εικ. 3). Έτσι, ενώ η πόλη της Χαϊδελβέργης τυπικά δεν υφίσταται, ουσιαστικά υπάρχει, καθότι τα εν λόγω χωριά είναι αυτά που θα τη συνθέσουν λίγο αργότερα. (e.V., 2019)



Εικ. 3 Περιοχές της Χαϊδελβέργης

<sup>1</sup>Φράγκικη Δυναστεία

<sup>2</sup>Ιστορικό έγγραφο



## 2.5. Ίδρυση της πόλης

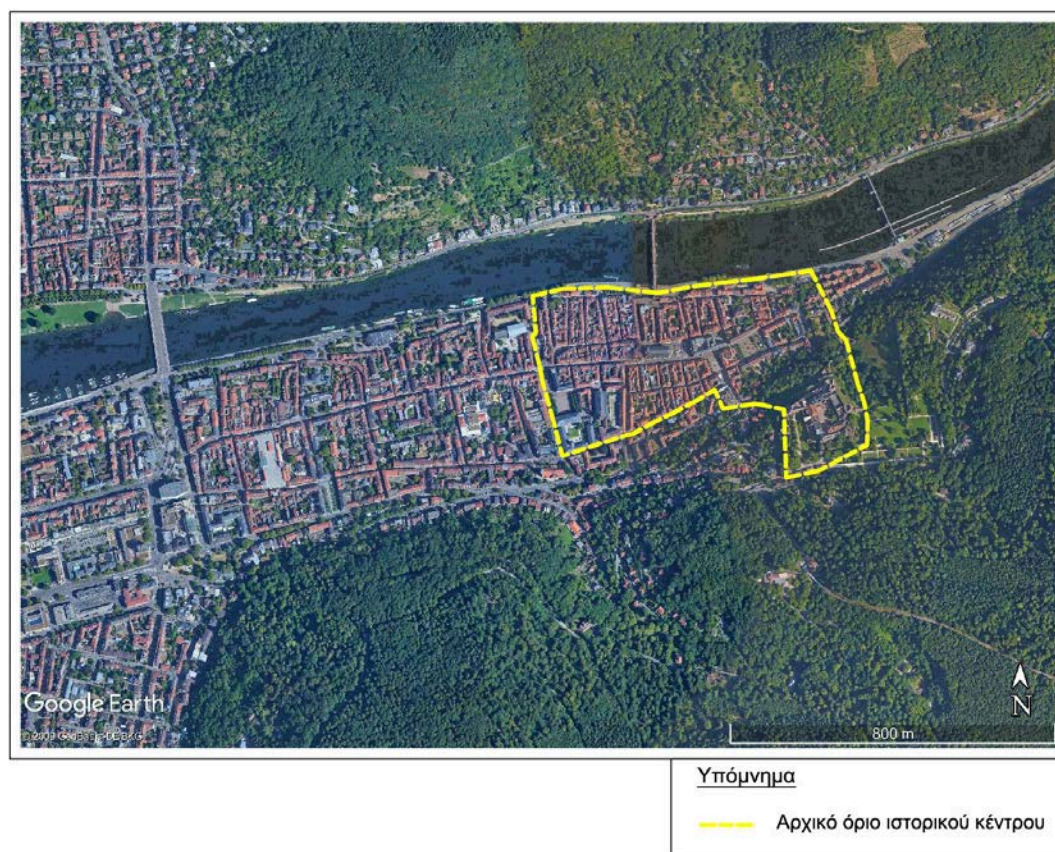
---

Το πότε έγινε η ίδρυση της πόλης με την επίσημη ονομασία Χαϊδελβέργη, δεν είναι γνωστό. Διάφορες πυρκαγιές που ξέσπασαν στην πόλη σε διάφορες περιόδους, με τελευταία αυτή στο Δημαρχείο το 1908, κατέστρεψαν τα μέχρι τότε σωζόμενα κείμενα, αρχεία κ.λπ. με συνέπεια να μην υπάρχουν πλέον στοιχεία που να μαρτυρούν την ακριβή χρονολογία ίδρυσης της.(e.V., 2019)

Η Χαϊδελβέργη αναφέρεται για πρώτη φορά σε ένα έγγραφο του μοναστηριού Schönaue, το έτος 1196. Το όνομα Χαϊδελβέργη (Heidel Berg) δόθηκε στην πόλη από το ομώνυμο κάστρο, όπου πιθανότατα να πήρε το όνομα του από τη λέξη Heide που σημαίνει ελεύθερη χώρα (ακατοίκητη επιφάνεια) και τη λέξη Berg (βουνό).

Ο αρχικός οικισμός αποτελούνταν από ελάχιστα σπίτια κοντά στον ποταμό Neckar και ένα κάστρο στη βόρεια πλαγιά του βουνού Königstuhls, το οποίο κατασκευάστηκε τέλος του 11<sup>ου</sup> με αρχές του 12<sup>ου</sup> αιώνα. Είναι ασαφές αν το εν λόγω κάστρο είναι προϋφιστάμενο του σημερινού παλατιού που κατασκευάστηκε το 13<sup>ο</sup> αιώνα, καθώς αυτό έχει υποστεί πολυάριθμες επεμβάσεις, αλλαγές και επεκτάσεις, και τίποτα πλέον δε φανερώνει την αρχική του κατάσταση και μορφή. (Mittler, 1998)

Ο αρχικός σχεδιασμός της πόλης (Εικ. 4) αποτελείτο από ένα ορθογωνικό σύστημα με τρεις παράλληλους προς τον ποταμό δρόμους στο εσωτερικό του, οι οποίοι ενώνονταν με εγκάρσιες παρόδους, καθώς και μια αγορά στο κέντρο του (Marktplatz). (Friedericke Stakelbeck und Florian Weber, 2010). Το τμήμα αυτό αποτελεί το ανατολικό μέρος της σημερινής παλιάς πόλης μέχρι την τότε τάφρο, που σήμερα είναι οδός και ονομάζεται Grabengasse (Πάροδος τάφρου). Η πόλη προστατευόταν από τείχη, εκ των οποίων σήμερα σώζεται μόνο ένας πύργος, που βρίσκεται στην αυλή του νέου Πανεπιστημίου. Τέλος, η γέφυρα που διασχίζει τον ποταμό Neckar αναφέρεται για πρώτη φορά το 1284. (Zeiler, 1996) (Scheuerbrandt, 1988)



Εικ. 4 Αρχικό τμήμα παλιάς πόλης

## 2.6. Η ίδρυση του Πανεπιστημίου

Το πανεπιστήμιο της Χαϊδελβέργης ιδρύθηκε το 1386, από τον εκλέκτορα<sup>3</sup> Ruprecht τον πρώτο. Βασικό ρόλο στην ίδρυση του Πανεπιστημίου έπαιξαν οι πολιτικές φιλοδοξίες του Ruprecht του πρώτου καθώς επίσης και το γεγονός πως μετά το μεγάλο Δυτικό σχίσμα το 1378 μ.Χ., οι Γερμανοί δεν μπορούσαν πλέον να σπουδάσουν στο πανεπιστήμιο της Σορβόννης, καθότι υπήρχε μεγάλη αντιπαλότητα με τους Γάλλους, και μέρος της ανάγκης αυτής θα την κάλυπτε το νεοσύστατο πανεπιστήμιο της Χαϊδελβέργης.

<sup>3</sup> Εκλέκτορας = Μέλος του κολλεγίου των εκλεκτόρων, το οποίο εξέλεγε τον Αυτοκράτορα της Αγίας Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας.



## 2.7. Επέκταση και ανάπτυξη πόλης - Πανεπιστημίου

Υπό τον Εκλέκτορα Ruprecht II μια ολοκληρωμένη αστική επέκταση έλαβε χώρα στη Χαϊδελβέργη το 1392, με την υποχρεωτική αλλά και βίαιη μετεγκατάσταση των κατοίκων του χωριού Bismarck, στα δυτικά σύνορα της πόλης. Η αστική περιοχή μετά την επέκταση αυτή, είχε τα όρια που αντιστοιχούν στη σημερινή παλιά πόλη και μέχρι το 19ο αιώνα παρέμειναν τα ίδια. (Εικ. 5). (Friedericke Stakelbeck und Florian Weber, 2010)



Εικ. 5 Τα νέα όρια της παλιάς πόλης

Το 1400 ο Εκλέκτορας Ruprecht III εκλέγεται ως ο πρώτος και μοναδικός εκλέκτορας του Παλατινάτου,<sup>4</sup> δηλαδή βασιλιάς των Γερμανών – Ρωμαίων, και η Χαϊδελβέργη γίνεται η έδρα του.

Από τα αξιοσημείωτα της θητείας του Ruprecht III είναι η ανέγερση του παλατιού της πόλης, καθώς επίσης και της εκκλησίας του Αγίου Πνεύματος.

Τέλος, ο διάδοχος του Ruprecht III, ο Ludwig III, κληροδότησε την ιδιωτική του βιβλιοθήκη στο μοναστηριακό ίδρυμα της εκκλησίας του Αγίου Πνεύματος και έτσι δημιουργήθηκε η βάση για την διάσημη Bibliotheca Palatina.

## 2.8. Λουθηρανισμός και Καλβινισμός

---

Η εμφάνιση του Martin Luther το 1518 στη συνέλευση της Χαϊδελβέργης, βοήθησε στο να γίνουν ευρέως γνωστές οι ιδέες της «Μεταρρύθμισης»<sup>5</sup>, που αυτός διακήρυττε.

Αν και οι ιδέες του Λούθηρου διαδίδονταν στο Παλατινάτο, αυτό δεν συμμετείχε ενεργά στις Μεταρρυθμίσεις παρά μόνο όταν εκλέκτορας έγινε ο Ottheinrich (1556–1559) που το μετέτρεψε σε Λουθηριανό.

Ο Ottheinrich έλυσε τα δεσμά του Πανεπιστήμιου της Χαϊδελβέργης με την Καθολική εκκλησία και δημιούργησε μια ενιαία βιβλιοθήκη την Palatina Bibliotheca, ενώνοντας τις συλλογές του Πανεπιστήμιου, του παλατιού και της Καθολικής εκκλησίας σε μια. Επίσης οικοδόμησε στο παλάτι, το κτίριο Ottheinrichsbaus, το οποίο πήρε το όνομα του και ήταν το πρώτο αναγεννησιακό κτίριο στη Γερμανία (Εικ. 6).

---

<sup>4</sup>Το Παλατινάτο ήταν ονομασία αρχαίων γερμανικών κρατών στα δυτικά της Αγίας Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας

<sup>5</sup>Οι Ενστάσεις που ο Μαρτίνος Λούθηρος είχε για την επικράτηση στην Εκκλησιαστική ζωή των ανθρώπινων παραδόσεων και μύθων, αντί της διδασκαλίας της Αγ. Γραφής





Εικ. 6 Κτίριο Ottheinrichsbau στο παλάτι

Μια άποψη της Χαϊδελβέργης της εποχής εκείνης απεικονίζεται στην Εικ. 7, με εμφανή την παλιά γέφυρα, τα τείχη καθώς και την μικρής έκτασης επέκταση της πόλης προς τα Δυτικά, έξω από αυτά.



Εικ. 7 Άποψη της Χαϊδελβέργης το 1572.

## 2.9. Τριακονταετής πόλεμος (1618-1648)

Η επανάσταση το 1618 στην Πράγα, που προκάλεσε τον Τριακονταετή Πόλεμο, βρήκε το καλοκαίρι του 1621 τα Βαυαρικά στρατεύματα να επιτίθενται στο Παλατινάτο, ώστε να το κατακτήσουν. Η κατάκτηση της Χαϊδελβέργης επετεύχθη μετά από τρίμηνη πολιορκία, στις 19 Σεπτεμβρίου του 1622 και την περίοδο της κατοχής επεβλήθη ο Καθολικισμός και σταμάτησε τη λειτουργία του το Πανεπιστήμιο. Αναπαράσταση της πιο πάνω πολιορκίας απεικονίζεται σε μια γκραβούρα του 1622 (Εικ. 8) όπου φαίνεται η πόλη της Χαϊδελβέργης και οι οχυρώσεις που υπήρχαν για την προστασία της από τα εχθρικά στρατεύματα. Οι θέσεις των εχθρικών στρατευμάτων απεικονίζονται με αριθμούς από το 1 έως το 12, ενώ με Λατινικούς χαρακτήρες απεικονίζονται τα οχυρωματικά έργα της πόλης (πύργοι, προμαχώνες κ.λ.π)



Εικ. 8 Γκραβούρα της πολιορκίας της Χαϊδελβέργης του 1622.

Στην ειρήνη της Βεσπφαλίας, με την οποία έληξε το 1648 ο τριακονταετής πόλεμος, ο έως τότε εξόριστος στην Αγγλία, Karl I. Ludwig, ανοικοδόμησε την κατεστραμμένη



πόλη και προέτρεψε την εγκατάσταση σε αυτήν, μεταναστών από τις προτεσταντικές περιοχές συμπεριλαμβανομένης και της Ελβετίας. Το 1652, ξαναλειτούργησε το Πανεπιστήμιο, αλλά οι προσπάθειες να επαναφέρουν τη φήμη του ήταν άκαρπες.

## 2.10. Ο πόλεμος της διαδοχής του Παλατινάτου (1688-1697)

Από τις Γαλλικές αξιώσεις και διεκδικήσεις του Βασιλιά Ludwig XIV, προέκυψε πανευρωπαϊκός πόλεμος που κράτησε εννέα χρόνια (1688-1697). Τα χρόνια αυτά του πολέμου ήταν ιδιαίτερα καταστροφικά για τη Χαϊδελβέργη, διότι η πόλη καταλήφθηκε δύο φορές από τα Γαλλικά στρατεύματα, με τους Γάλλους να δείχνουν μεγάλη βαρβαρότητα. Στην Εικ. 9 εμφανίζεται η Χαϊδελβέργη πριν την καταστροφή της. Διακρίνονται καθαρά οι οχυρώσεις της πόλης, το παλάτι, οι εκκλησίες, τα κτίρια, οι γέφυρες και ο ορθογωνικός σχεδιασμός της.



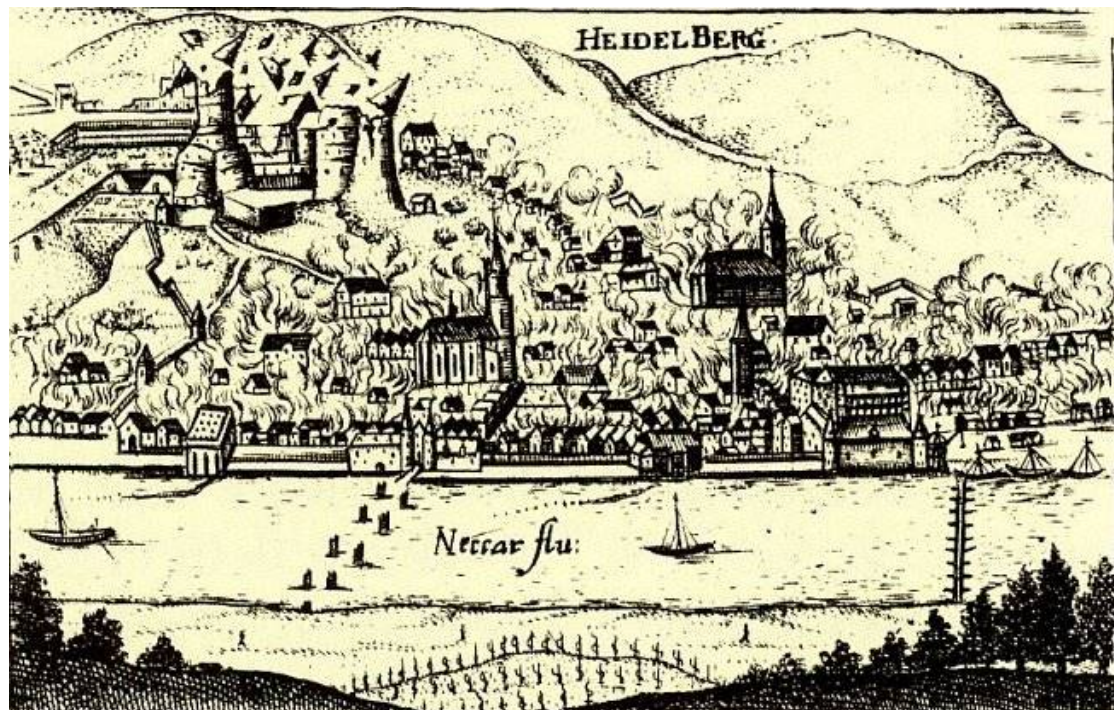
Εικ. 9 Η Χαϊδελβέργη πριν τον πόλεμο, το 1681.

Από την πρώτη κατάκτηση το 1688, που ήταν σχετικά και η πιο λιγότερο καταστροφική, καταστράφηκε το Δημαρχείο και ανατινάχθηκε ο πύργος «Dicker Turm» (Εικ. 10) του παλατιού. Η δεύτερη κατάκτηση έγινε το 1693 και ολόκληρη η πόλη ισοπεδώθηκε εκτός ελαχίστων εξαιρέσεων (Εικ. 11). Μαζί με την πόλη

καταστράφηκε και το παλάτι, αφού ανατινάχθηκαν τα τείχη και οι εναπομείναντες πύργοι τους.



Εικ. 10 Ο κατεστραμμένος από τους βομβαρδισμούς πύργος «Dicker Turm».



Εικ. 11 Η καταστροφή της πόλης το 1693.



## 2.11. Ανοικοδόμηση της πόλης

Με τη συνθήκη της Ryswick το 1697, τελείωσε ο πόλεμος της διαδοχής του Παλατινού και υπό την αιγίδα του εκλέκτορα Johann Wilhelm ξεκίνησε η ανοικοδόμηση της Χαϊδελβέργης. Το παλαιό πολεοδομικό σχέδιο διατηρήθηκε και πάνω στα θεμέλια των παλαιών σπιτιών, οικοδομήθηκαν τα Μπαρόκ νέα κτίρια. Σε μια γκραβούρα του 1720 (Εικ. 12), φαίνεται καθαρά ότι έχει διατηρηθεί ο πολεοδομικός ιστός, όπως ήταν πριν την καταστροφή. (Thomas und Carmen Flum, 2009)



Εικ. 12 Η πόλη μετά την ανοικοδόμηση της, το 1720.

## 2.12. Απώλεια της έδρας

Ο Karl Philipp III, αποφάσισε το 1720 την μεταφορά της πρωτεύουσας από τη Χαϊδελβέργη, στο Mannheim. Χάνοντας έτσι τη θέση της ως κέντρο εξουσίας, η Χαϊδελβέργη άρχισε να παρακμάζει οικονομικά και το Πανεπιστήμιο υποβαθμίστηκε, παρόλο που το 1735 προστέθηκε ένα νέο κεντρικό κτίριο, το Domus Wilhelmina, που σήμερα είναι γνωστό ως το παλαιό Πανεπιστήμιο.

Κάτω από την ηγεμονία του Karl Theodor (1743-1799), το Παλατινάτο θα βιώσει μια οικονομική και πολιτιστική ακμή, της οποίας η Χαϊδελβέργη επωφελήθηκε. Το 1788 κατασκευάζεται το σημερινό εμβληματικό μνημείο της Χαϊδελβέργης, η γέφυρα Karl-Theodor ,σήμερα γνωστή και ως «η παλιά γέφυρα» (Εικ. 13) καθώς και η πύλη εισόδου Karlstor (Εικ. 14).



Εικ. 13 Η γέφυρα Karl-Theodor



Εικ. 14 Η πύλη Karlstor

### 2.13. Το τέλος του Παλατινάτου

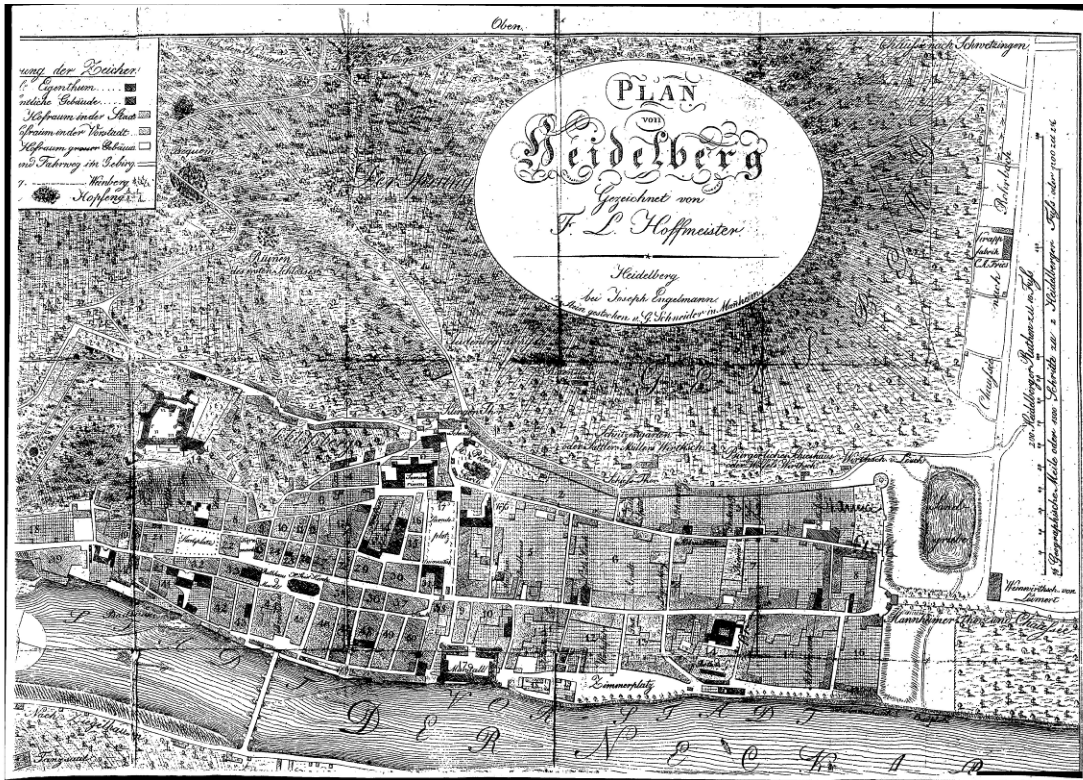
---

Το 1803 μετά την Γαλλική επανάσταση (1789), με τη συνθήκη που υπογράφηκε στο Regensburg, τα ανατολικά τμήματα του Ρήνου, μαζί και η Χαϊδελβέργη, προσαρτήθηκαν στο μεγάλο Δουκάτο της Βάδης, που τελικά το 1815 με το συνέδριο της Βιέννης, προσαρτήθηκαν στο Βασίλειο της Βαυαρίας.

Την περίοδο αυτή, το πανεπιστήμιο σιγά σιγά άρχισε να ακμάζει και να μετατρέπεται σε ένα φημισμένο εκπαιδευτικό ίδρυμα, κυρίως λόγω του Δούκα Karl Friedrich της Βάδης (1771-1811), που ήταν οπαδός του Διαφωτισμού και προστάτης των Επιστημών.

Ένας χάρτης του 1812 (Εικ. 15) δείχνει διακριτά, τα όρια της τότε πόλης. Βόρεια το όριο της είναι ο ποταμός Neckar, ενώ νότια και ανατολικά το βουνό Königstuhl. Προς τα δυτικά διακρίνεται μια πύλη εισόδου προς την πόλη και εκτάσεις πρασίνου. Φαίνεται καθαρά ότι η παλιά πόλη χωρίζεται σε δυο τμήματα. Στο Ανατολικό παλαιότερο τμήμα και στο δυτικό το νεότερο. Τα δυο τμήματα διαχωρίζονται με ένα κεντρικό δρόμο, κάθετο προς τον ποταμό και μια μεγάλη πλατεία. Ανατολικά ο αστικός ιστός είναι πιο πυκνός και τα πενήντα οικοδομικά τετράγωνα μικρά σε έκταση. Όλοι οι δρόμοι είναι παράλληλοι και κάθετοι προς τον ποταμό. Σε αυτό το τμήμα βρίσκονται τα περισσότερα κοινόχρηστα κτίρια και οι περισσότεροι ελεύθεροι χώροι. Στο δυτικό – νεότερο τμήμα, τα δεκαέξι οικοδομικά τετράγωνα είναι πολύ μεγάλα σε έκταση και οι δρόμοι λιγότεροι. Είναι αραιοκατοικημένο και δεν έχουν δημιουργηθεί ελεύθεροι χώροι, πλατείες κ.λπ. Και τα δυο τμήματα, επικοινωνούν μεταξύ τους με έναν κεντρικό δρόμο, παράλληλο προς τον ποταμό, που τα διασχίζει ολοκληρωτικά.





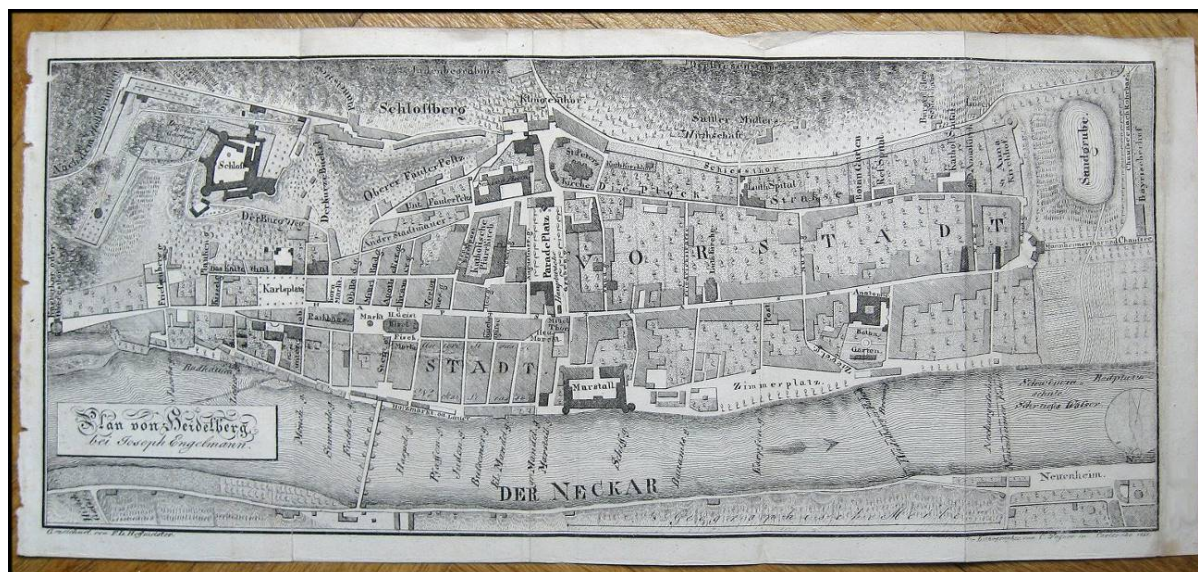
Εικ. 15 Χάρτης της Χαϊδελβέργης το 1812

## 2.14. Η Χαϊδελβέργη ως κέντρο του Γερμανικού ρομαντισμού

Στις αρχές του 19ου αιώνα η Χαϊδελβέργη ανήκε στα βασικά κέντρα του Γερμανικού Ρομαντισμού<sup>6</sup>. Ζωγράφοι, ποιητές και συγγραφείς έβρισκαν ιδιαίτερα ελκυστικά το τοπίο και τα ερείπια του παλατιού. Το 1821, όπως φαίνεται στην Εικ. 16, το δυτικό τμήμα της πόλης είναι ακόμα σχετικά ακατοίκητο και ονομάζεται Vorstadt (προάστιο). Διακρίνονται οι ανοιχτοί χώροι (πλατείες), τα θρησκευτικά κτίρια και τα ορθογωνισμένα οικοδομικά τετράγωνα.

<sup>6</sup>Ο γερμανικός ρομαντισμός αποτελεί κυρίαρχο καλλιτεχνικό κίνημα στη φιλοσοφία, την τέχνη και τον πολιτισμό των γερμανόφωνων χωρών στα τέλη του 18ου και στις αρχές του 19ου αιώνα

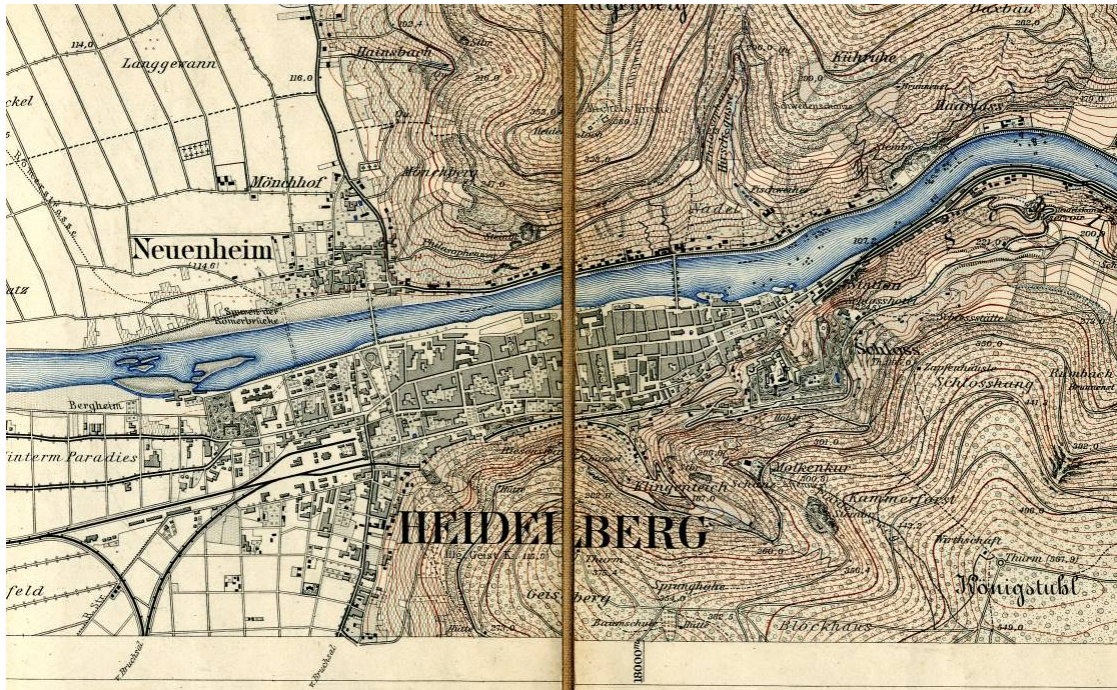




Εικ. 16 Χάρτης της Χαϊδελβέργης, το 1821.

## 2.15. Επέκταση της πόλης μετά το Γερμανό – Γαλλικό πόλεμο

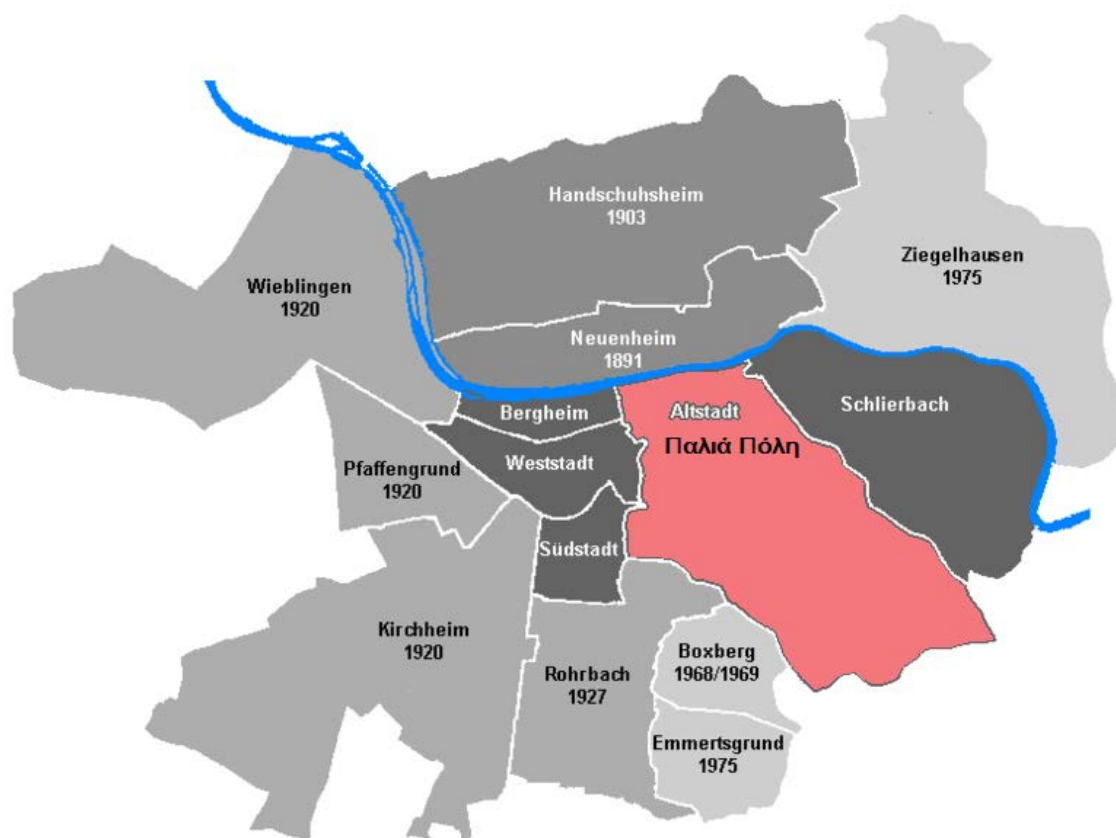
Η περίοδος μετά το τέλος του Γερμανό – Γαλλικού πόλεμου το 1870-1871, ενός πολέμου που ουσιαστικά άφησε τη Χαϊδελβέργη ανεπηρέαστη, ήταν μια εποχή ανάκαμψης για την πόλη, όπως και για όλη τη νεοσύστατη Γερμανική αυτοκρατορία. Η πόλη παρέμεινε σταθερά οριοθετημένη ανάμεσα στον ποταμό Neckar και το βουνό Konigststuhl, με μια μικρή όμως τάση επέκτασης προς τα δυτικά και βόρειο-δυτικά (Εικ. 17).



Εικ. 17 Χάρτης της Χαιδελβέργης, το 1878.

Η εν λόγω περίοδος ανάπτυξης, είχε σαν αποτέλεσμα την σταδιακή αύξηση του πληθυσμού της πόλης, με συνέπεια την ραγδαία επέκταση αυτής. Ήδη είχαν δημιουργηθεί δυτικά, στην περιοχή του σιδηροδρομικού σταθμού, δυο νέες συνοικίες, η Weststadt και η Bergheim. Η αρχή όμως της επέκτασης των ορίων της πόλης, έγινε ουσιαστικά το 1891, με την συνένωση του τμήματος Neuenheim, που βρίσκεται στη βόρεια πλευρά του ποταμού Neckar. Δώδεκα χρόνια αργότερα συμπεριλήφθηκε και η παρακείμενη βορείως του Neuenheim περιοχή, η Handschuhsheim. Τη δεκαετία του 1920 προστέθηκαν και οι περιοχές Kirchheim, Wieblingen και Rohrbach. Επίσης με την περιοχή Pfaffengrund, δημιουργήθηκε ένα νέο αστικό κομμάτι, το οποίο σχεδιάστηκε ως η «πόλη των κήπων», λόγω του αυξημένου πράσινου της περιοχής (Εικ. 18).





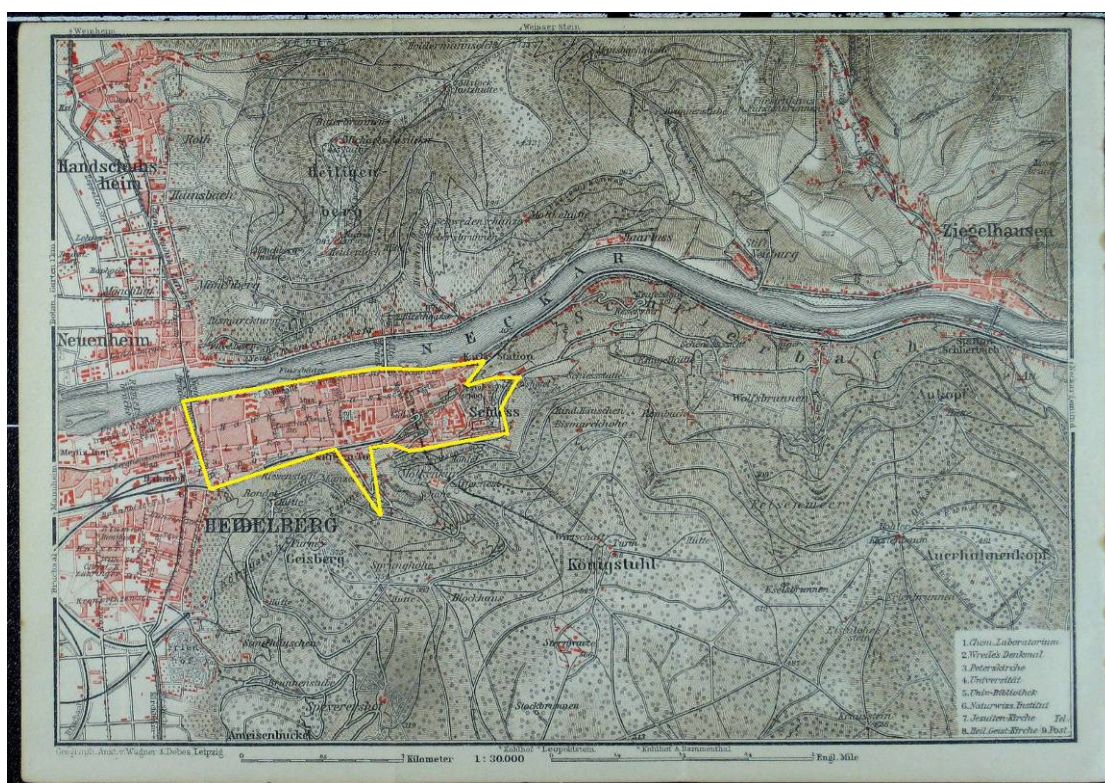
Εικ. 18 Οι συνοικίες της Χαϊδελβέργης, κατά το χρόνο δημιουργίας τους.

Η επέκταση της αστικής περιοχής, είχε ως συνέπεια την επέκταση-εγκατάσταση νέων υποδομών. Το τραμ ξεκίνησε τη λειτουργία του με άλογα, το 1885, μέχρι και το 1902, οπότε και ηλεκτροδοτήθηκε, ενώ το 1890 κατασκευάζεται ο ορεινός σιδηρόδρομος, που ανεβαίνει στην κορυφή του βουνού Konigststuhl.

## 2.16. Ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος και η Δημοκρατία της Βαϊμάρης

Η Χαϊδελβέργη, με εμφανή πλέον την επέκτασή της προς τα δυτικά και βόρεια (Εικ. 19), παρέμεινε σε μεγάλο βαθμό ανεπηρέαστη από την εμφύλια επανάσταση του Νοεμβρίου του 1918, που έλαβε χώρα ακριβώς μετά το χαμένο Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, με σκοπό την ανατροπή του καθεστώτος της συνταγματικής μοναρχίας και

την αντικατάστασή του από την Δημοκρατία. Η λήξη του εμφυλίου, βρήκε νικητές τους επαναστάτες και λίγο αργότερα, το 1919, ο Friedrich Ebert, με καταγωγή από τη Χαϊδελβέργη, έγινε ο πρώτος Πρόεδρος της γνωστής «Δημοκρατίας της Βαϊμάρης<sup>7</sup>».



Εικ. 19 Χάρτης της Χαϊδελβέργης το 1926

Με την κατασκευή μικρών φραγμάτων μεταξύ του 1925 και 1929, δημιουργούνται νέα κανάλια στον ποταμό Neckar και αναπτύσσεται η ναυσιπλοΐα. Το 1928 άρχισε η κατασκευή μιας τρίτης γέφυρας στο ποταμό Neckar, με σκοπό να ενώσει τα δυτικώς ανεπτυγμένα τμήματα της πόλης (Εικ. 20)

<sup>7</sup>« Δημοκρατία της Βαϊμάρης» είναι ο ιστορικός και πολιτικός όρος που επικράτησε στη σύγχρονη διεθνή βιβλιογραφία για την (συμβατική) ονομασία του πολιτεύματος της Γερμανίας από το 1919 έως την άνοδο στην εξουσία της Ναζιστικής Γερμανίας του Χίτλερ το 1933.



Εικ. 20 Η Γέφυρα “Ernst Walz Brücke”

## 2.17. Η περίοδος του Εθνικού Σοσιαλισμού

Λίγο μετά την αρπαγή της εξουσίας από τους εθνικοσοσιαλιστές, στις 30 Ιανουαρίου του 1933, ξεκίνησαν και στη Χαϊδελβέργη οι οργανωμένες διακρίσεις κατά των Εβραίων και της Άριας φυλής γενικότερα.

Δυστυχώς, ο εθνικοσοσιαλισμός απολάμβανε ισχυρή στήριξη και από τον τοπικό πληθυσμό, με συνέπεια μέχρι το 1939 το πανεπιστήμιο να χάσει το ένα τρίτο του εκπαιδευτικού σώματος του.

Κατά την διάρκεια αυτής της περιόδου, το 1935, κατασκευάζεται ένα θέατρο σε Αρχαιοελληνικά πρότυπα, για να χρησιμοποιηθεί σε εκδηλώσεις προπαγάνδας. Επίσης, κατασκευάζεται και το νεκροταφείο των Πεσόντων του πρώτου παγκοσμίου πολέμου.

Το Νοέμβριο του 1938, οι πράξεις βίας εναντίον των Εβραίων κορυφώνονται. Οι πολίτες της Χαϊδελβέργης καίνε τις συναγωγές καθώς και την αίθουσα της Ορθόδοξης προσευχής. Έτσι ξεκινάει η συστηματική εκτόπιση των Εβραίων από την πόλη, στέλνοντας τους σε στρατόπεδα συγκέντρωσης. Οι συνέπειες αυτών των γεγονότων, οδήγησαν την πόλη στην εσωστρέφεια και την στασιμότητα, με



αποτέλεσμα πολλοί κάτοικοι της να την εγκαταλείψουν, φοβούμενοι για την ίδια τους τη ζωή.

## 2.18. Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος

Η Χαϊδελβέργη (Εικ. 21), βγήκε από το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο σχεδόν αλώβητη, σε ό,τι αφορά τα κτήρια, τους δρόμους και γενικά τις υποδομές, καθότι κατά τη διάρκεια του πολέμου από τις αεροπορικές επιδρομές που πραγματοποιηθήκαν, δεν προκλήθηκαν μεγάλες καταστροφές. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι από τα 9.129 κτίρια, καταστράφηκαν ολοσχερώς μόνο τα 13 (0.14%), 32 (0,35%) υπέστησαν σοβαρές ζημιές, άλλα 80 (0,87%) υπέστησαν μέτριας βαρύτητας ζημιές και 200 (2,19%) ήταν ελαφρώς κατεστραμμένα. Από τα 25.933 διαμερίσματα μόνο 45 (0.17%) καταστράφηκαν ολοσχερώς και 1.420 (5.47%) είχαν βλάβες. Ο σιδηροδρομικός σταθμός και ο ζωολογικός κήπος καταστράφηκαν μερικώς.

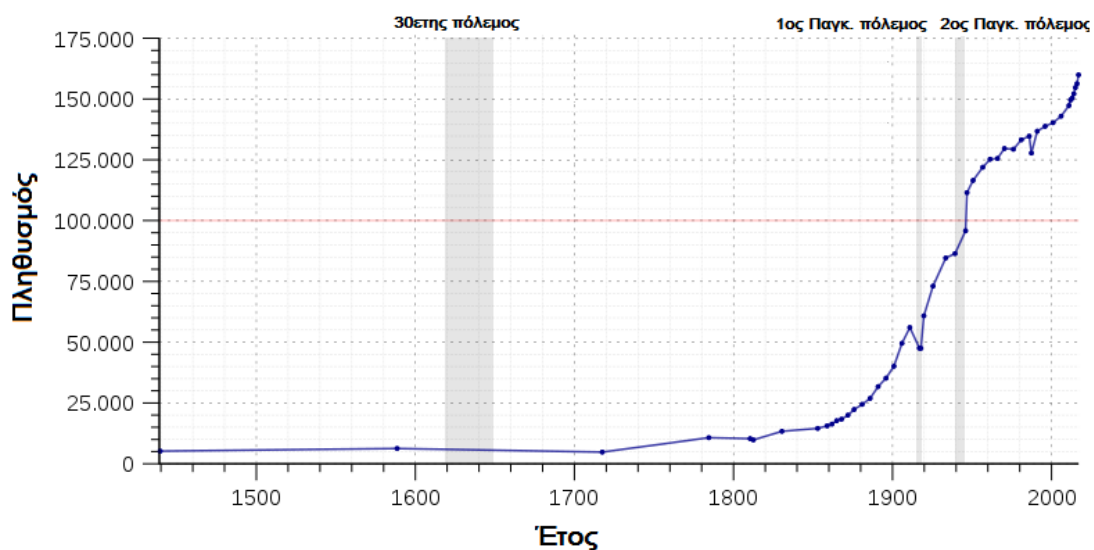


Εικ. 21 Χάρτης της Χαϊδελβέργης το 1948

Τέλος, οι μόνες μεγάλες απώλειες του πολέμου για την πόλη της Χαϊδελβέργης, μπορούν να αναφερθούν οι γέφυρες πάνω από τον ποταμό Neckar, μεταξύ αυτών και η περίφημη «παλιά γέφυρα», που ανατινάχθηκαν από τη Βέρμαχτ, κατά την υποχώρησή της στις 29 Μαρτίου του 1945, ώστε να εμποδίσουν την προέλαση των Συμμάχων.

## 2.19. Μεταπολεμική περίοδος

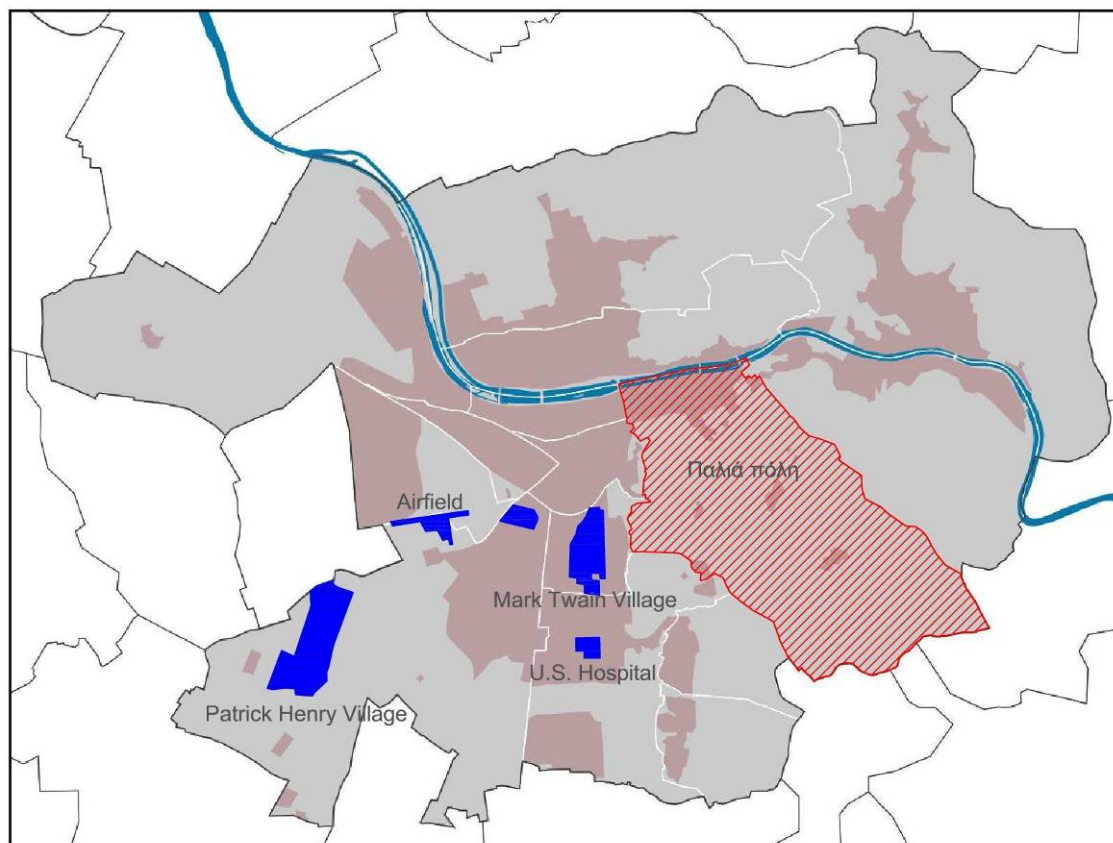
Η σχεδόν αλώβητη Χαϊδελβέργη, προσέλκυσε μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο πολλούς Γερμανούς, οι οποίοι λόγω των βομβαρδισμών έπρεπε να εγκαταλείψουν τις πόλεις τους σε αναζήτηση νέας ζωής, αλλά και στέγης. Έτσι, ο πληθυσμός της πόλης ανήλθε στις 111.800 το 1946, ενώ πριν τον πόλεμο εκτιμάται ότι ήταν 85.000 (Εικ. 22).



Εικ. 22 Διάγραμμα πληθυσμιακών μεταβολών.

Η Χαϊδελβέργη έγινε μέρος της Αμερικανικής κατοχικής ζώνης, έδρα του διοικητηρίου του στρατού των Ηνωμένων Πολιτειών και του ΝΑΤΟ. Για τον λόγο αυτό, οι Αμερικανικές αρχές απαλλοτρίωσαν ακίνητα, κάτι που αρχικά προκάλεσε

δυσαρέσκεια. Τη δεκαετία του 1950, νότια της Χαϊδελβέργης δημιουργούνται δύο νέα αστικά διαμερίσματα, το Mark-Twain-Village και το Patrick-Henry-Village (Εικ. 23), στα οποία διέμεναν οι Αμερικανοί στρατιώτες μαζί με τις οικογένειες τους.

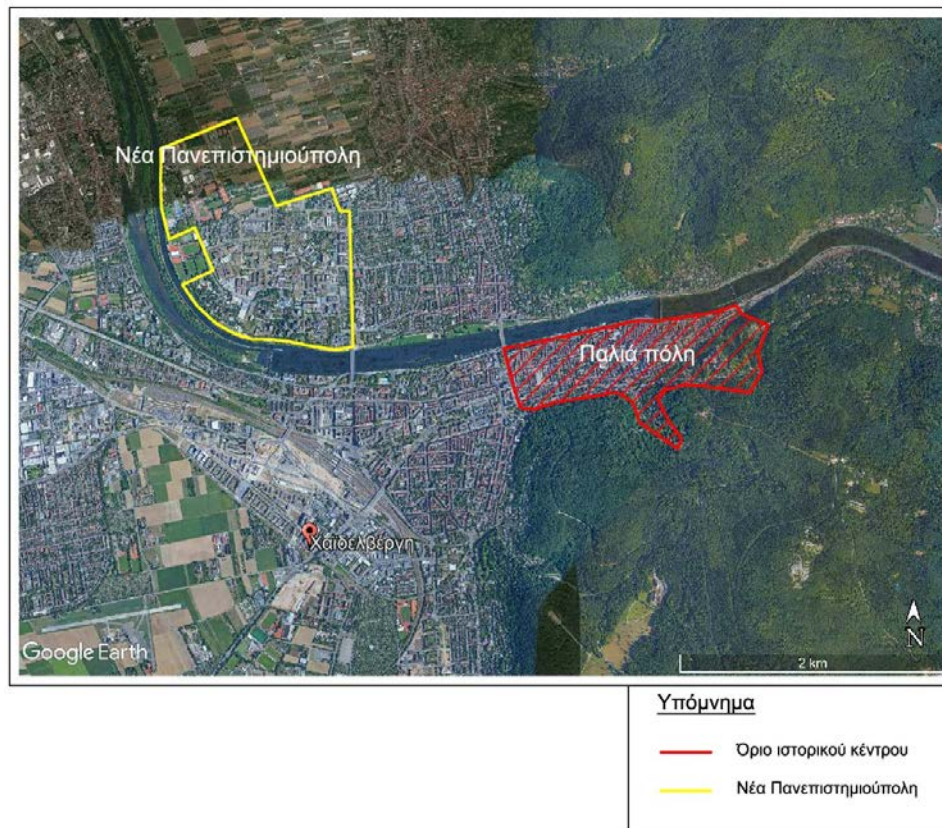


**Εικ. 23** Τα νέα αστικά διαμερίσματα του 1950

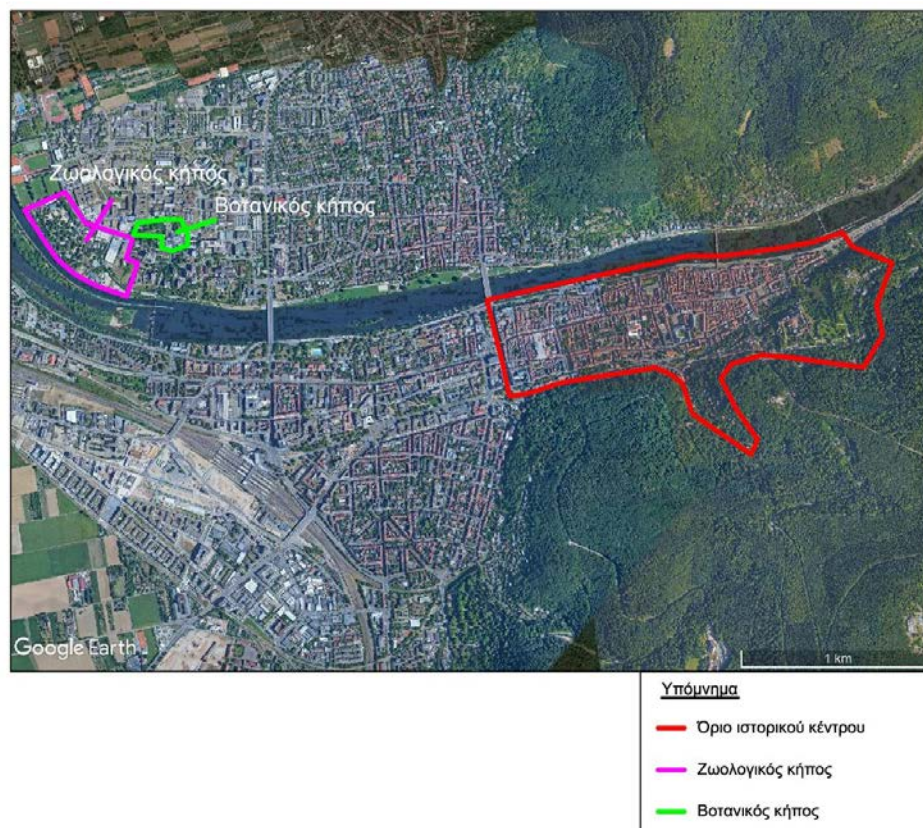
Το 1951, κτίστηκε μια νέα πανεπιστημιούπολη, το Neuenheimer Feld, στη δυτική άκρη της πόλης (Εικ. 24). Στα μέσα της δεκαετίας του 1970 οι κατασκευές νέων κτιρίων σε μια έκταση 1.200 στρεμμάτων ολοκληρώθηκαν, με αποτέλεσμα μέσα σε αυτή να κατασκευαστούν πολλά επιστημονικά και ιατρικά ιδρύματα, κλινικές, ερευνητικά ινστιτούτα και εστίες φοιτητών.

Τέλος αξίζει να σημειωθεί ότι εντός του νέου Πανεπιστημίου, δημιουργήθηκαν ένας ζωολογικός κήπος και ένα βοτανικό πάρκο. (Εικ. 25)





Εικ. 24 Η θέση της νέας Πανεπιστημιούπολης

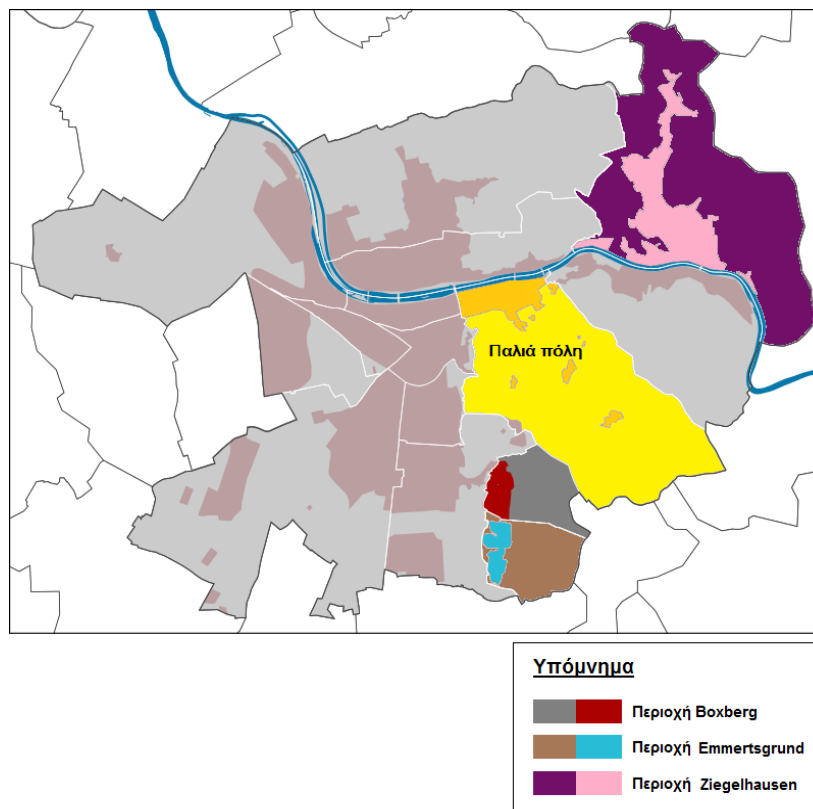


Εικ. 25 Ζωολογικός και βοτανικός κήπος

## 2.20. Η περίοδος μετά το 1955

Το μεγαλύτερο οικοδομικό εγχείρημα της μεταπολεμικής περιόδου, ήταν η μεταφορά του σιδηροδρομικού σταθμού στη σημερινή του θέση. Το 1955, μετά από τέσσερα χρόνια εργασιών, εγκαινιάστηκε ο νέος κεντρικός σταθμός, ο οποίος ήταν ο πιο σύγχρονος στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας και απέιχε από τον παλιό, προς τα δυτικά, περίπου 1,2 χλμ. Η περιοχή του παλαιού σταθμού χρησιμοποιήθηκε για την κατασκευή πολυάριθμων δημοσίων κτιρίων.

Για να μπορεί η πόλη να φιλοξενήσει τον ολοένα αυξανόμενο πληθυσμό, δημιουργήθηκαν δύο εντελώς νέες οικιστικές περιοχές στα νότια της. Έτσι, τη δεκαετία του 1960 δημιουργήθηκε στη περιοχή του δάσους το Boxberg, σχέδιο για 6.000 κατοίκους και το 1975 το Emmertsgrund, το οποίο σχεδιάστηκε για 11.000 κατοίκους. Την ίδια χρονιά επεκτάθηκαν και τα όρια του δήμου, με τη συγχώνευση του οικισμού Ziegelhausen, που βρισκόταν στη κοιλάδα του ποταμού Neckar (βορειοανατολικά της πόλης). (Εικ. 26)

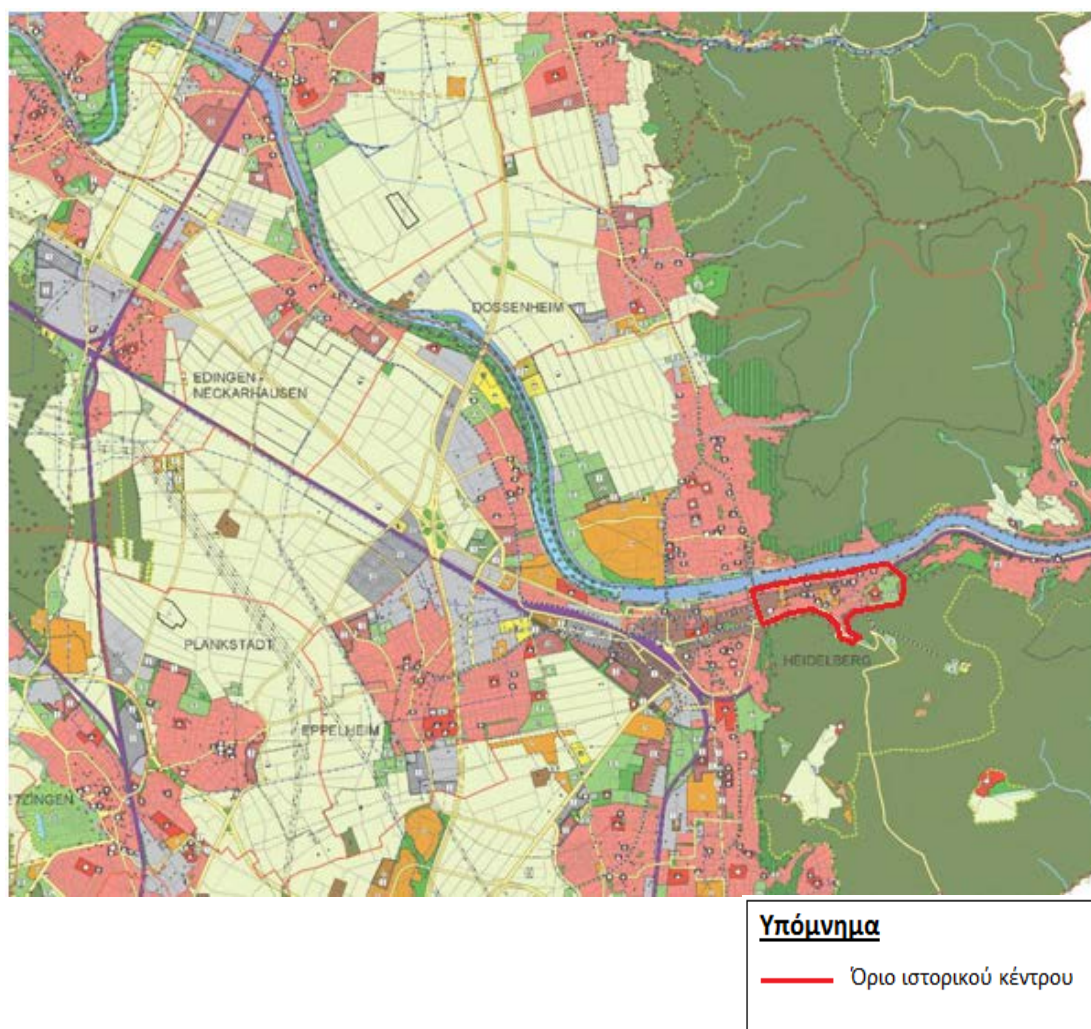


Εικ. 26 Οι νέες οικιστικές περιοχές



Το 2013, μεταφέρθηκε η στρατιωτική βάση του NATO από τη Χαϊδελβέργη στο Wiesbaden και μέχρι το 2015, απομακρύνθηκε το σύνολο της στρατιωτικής διοίκησης από αυτήν.

Τέλος αξίζει να σημειωθεί ότι η πόλη της Χαϊδελβέργης σήμερα παραμένει μια πόλη με πράσινο και φυσική ομορφιά. Η πόλη στα ανατολικά συνορεύει με μια μεγάλη δασική έκταση 3500 Km<sup>2</sup>, που προστατεύεται από την UNESCO και στα βόρεια, δυτικά και νότια, συνορεύει με πολύ μεγάλες καλλιεργήσιμες εκτάσεις, όπως φαίνονται στην Εικ. 27. (UNESCO, Geoparks, 2015).



Εικ. 27 Καλλιεργήσιμες εκτάσεις περιμετρικά της πόλης της Χαϊδελβέργης

### 3. Δημιουργία και διαχρονική πορεία του ιστορικού κέντρου – σημερινή κατάσταση.

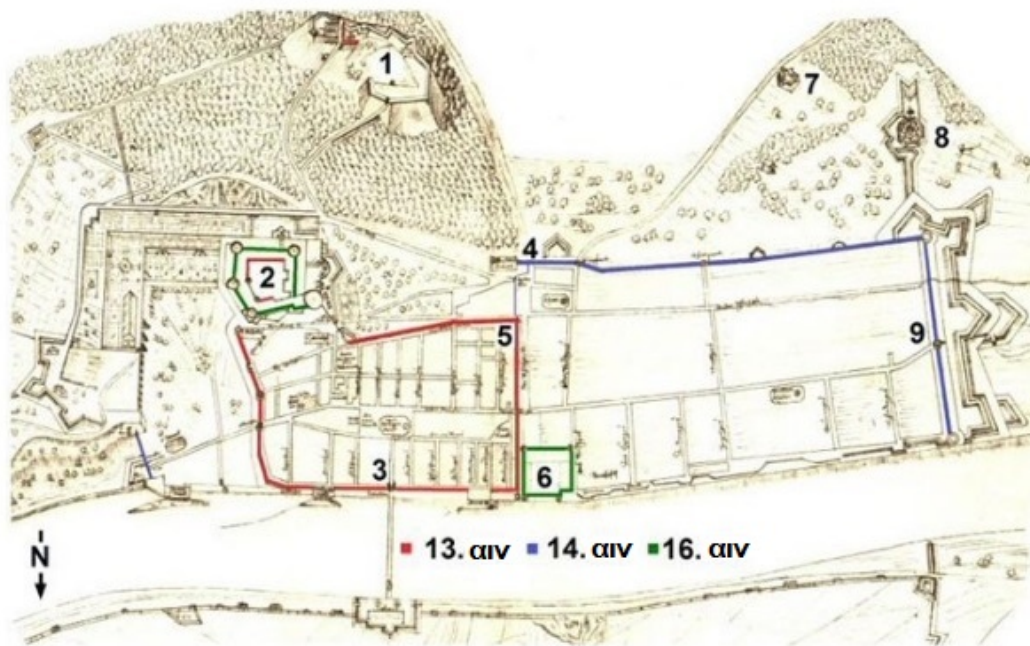


#### 3.1. Οχύρωση της πόλης – δημιουργία του Ιστορικού κέντρου.

Η αρχική οχύρωση της πόλης, που αποτελούνταν από απλά τείχη με κάποιους πύργους, άρχισε να κατασκευάζεται το 1235 και προστάτευε τα τότε όρια της παλιάς πόλης (Εικ. 28). Το δυτικό τμήμα του τείχους ήταν παράλληλο με τη σημερινή οδό Grabengasse, έφτανε στα βόρεια έως τον ποταμό Neckar και νότια μέχρι τον πύργο Hexenturm (Πύργος μαγισσών). Η βόρεια πλευρά του τείχους, ακολουθούσε την όχθη του ποταμού Neckar, και εκεί υπήρχαν η πύλη προς την γέφυρα (Bruckentor) και κάποιες μικρότερες πύλες. Ανατολικά, το τείχος συνέχιζε παράλληλα με τη σημερινή οδό Plankengasse, έως τον πύργο του καμπαναριού (Glockenturm) του Παλατιού. Νότια, το τείχος επεκτεινόταν από τον πύργο Hexenturm, παράλληλα της σημερινής οδού Zwingerstraße, έως την οχύρωση του Παλατιού. Έτσι, το Παλάτι και τα τείχη της πόλης, έφτιαχναν ένα ενιαίο οχυρωματικό έργο.

Μετά το 1400, η πόλη σταδιακά επεκτάθηκε δυτικά, ιδίως όταν αυτή έγινε έδρα του Παλατινάτου (15<sup>ος</sup> αιων.) και η ανάγκη για την προστασία της, οδήγησε στην κατασκευή νέων οχυρωματικών έργων, όπως αυτά απεικονίζονται επίσης στον

χάρτη (Εικ. 28). Το δυτικό και το νότιο μέτωπο ενισχύονται αισθητά, προσφέροντας μεγαλύτερη ασφάλεια. Νότια του παλατιού που ονομάζεται και «κάτω κάστρο», υπήρχε και ένα δεύτερο κάστρο, το «άνω κάστρο». Από το 1301 αναφέρονται σε έγγραφα και τα δυο αυτά κάστρα. Ένας κεραυνός όμως, κατέστρεψε το «άνω κάστρο» το 1537. Μέχρι και το 1622 δεν έγιναν αξιοσημείωτες παρεμβάσεις στην οχύρωση της πόλης, εκτός από τα νέα τείχη του Παλατιού καθώς και το οχυρωματικό κτίριο Marstall (Εικ. 29). Επίσης, παρατηρώντας κάποιος τον εν λόγω χάρτη, διακρίνει πέρα από τους πύργους, τα τείχη κ.λπ. και τον πολεοδομικό ιστό της πόλης. Η εμφανής αραιοκατοίκηση στο «νέο» δυτικό της τμήμα, είναι αναγκαία, καθότι λόγω του φυσικού ανάγλυφου της περιοχής, αυτό είναι πιο ευάλωτο στις επιδρομές.



Χάρτης του 1622

1. Άνω κάστρο
2. Παλάτι
3. Πύλη Brückentor
4. Πύλη Klingentor
5. Πύλη Hexenturm
6. Οχυρωματικό κτίριο Marstall
7. Πύργος Trutzbayer
8. Πύργος Trutzkaiser
9. Πύλη Speyrer

Εικ. 28 Κάτοψη της πόλης-τειχών, το 1622





Εικ. 29 Όψη οχυρωματικού κτιρίου Marstall (Wikipedia)

Το 1689 και στα πλαίσια του πολέμου διαδοχής του Παλατινάτου, τα γαλλικά στρατεύματα ανατινάζουν τμήματα της οχύρωσης του παλατιού και καίνε σημεία της πόλης. Μεταξύ του Μαΐου και Σεπτεμβρίου του 1693, κατεδαφίζεται ολόκληρη η πόλη μαζί με τα τείχη της, εκτός ελαχίστων εξαιρέσεων.

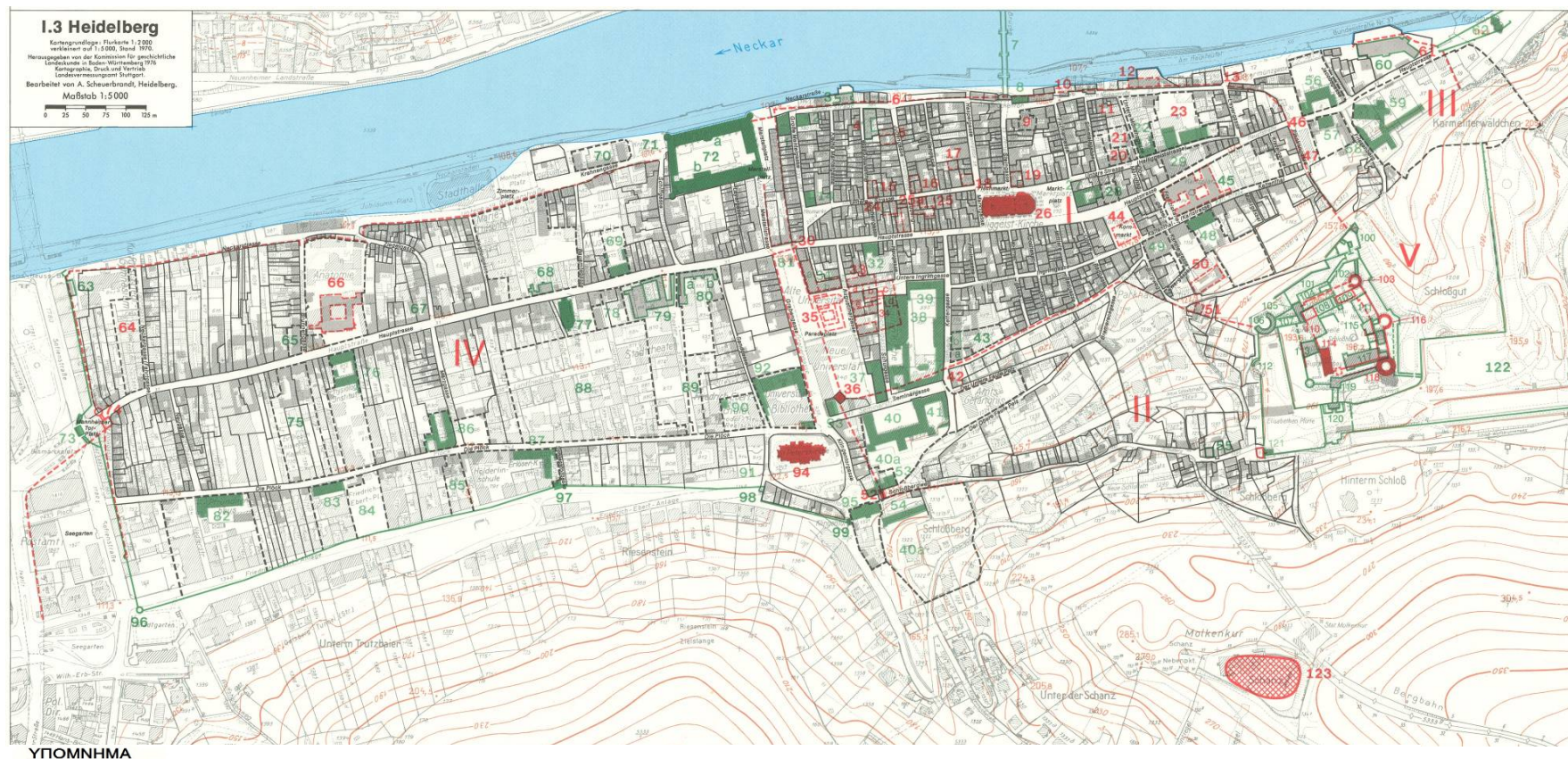
Μετά τη λήξη του εν λόγω πολέμου, το 1697, ξεκίνησε η ανοικοδόμηση της πόλης και των οχυρώσεων. Οι νέες οχυρώσεις όμως, ήταν πιο απλής μορφής σε σχέση με τις προηγούμενες και κάποια τμήματα, όπως το τμήμα που χώριζε την αρχική παλιά πόλη με το νεότερο τμήμα της και το τμήμα που ενωνόταν με το κάστρο, δεν ανακατασκευαστήκαν (Εικ. 30).

Στις αρχές του 18ου αιώνα κατασκευάστηκαν στη νότια μεριά, τείχος με τρεις πύλες και ξεκίνησαν εργασίες αποκατάστασης του παλατιού, που όμως χτυπήθηκε από κεραυνό, το 1764, και καταστράφηκε, σε σημείο εγκατάλειψης.

Στα μέσα του 18ου αιώνα κατασκευάστηκαν (Εικ. 30). δυο νέες πύλες, η πύλη Mannheimer στα δυτικά, η οποία αντικατέστησε τη πύλη Spreyerer και η πύλη Karlstor, ανατολικότερα της προϋπάρχουσας πύλης Obertor, στα ανατολικά. Τέλος,

η ολική αναδιάρθρωση της πόλης το 19ο αιώνα, λόγω της ριζικής αλλαγής των συνθηκών διαβίωσης αλλά και αντίληψης, είχε ως αποτέλεσμα την καταστροφή των οχυρώσεων και τη δημιουργία ελεύθερων χώρων πρασίνου και αναψυχής. (Württemberg, 1972-1988)(Stadt Heidelberg, 1996)





### **3.2. Ανοικοδόμηση του ιστορικού κέντρου και ίδρυση αρμόδιας υπηρεσίας (πολεοδομίας) ελέγχου της.**

---

Ο εκλέκτορας Johann Wilhelm, μετά τη λήξη του Γαλλογερμανικού πολέμου, εκτός από την οχύρωση της πόλης, αποφάσισε και την ανοικοδόμηση της, με αποτέλεσμα το 1699 να ιδρυθεί η πολεοδομία για να παρακολουθεί, να συμβουλεύει και να κατευθύνει ολόκληρη τη διαδικασία αυτή. Επίσης, εκείνη την περίοδο προσελήφθηκαν πολλοί καλλιτέχνες, οικοδόμοι, τεχνίτες και αρχιτέκτονες, όπως ο αρχιτέκτονας J. Flemalle και οι Ιταλοί Matteo Alberti από τη Βενετία και Domenico Martinelli, από τη Lucca.

Το σχέδιο της κεντρικής πόλης της Χαϊδελβέργης (σήμερα ανατολικό τμήμα Kernaltastadt) αποδίδεται στον Ιταλό αρχιτέκτονα Domenico Martinelli. Αποφασίστηκε η ανοικοδόμησης της πόλης, πάνω στα παλιά θεμέλια της, ώστε να διατηρηθούν οι υπόγειες σκάλες και κάποιες τοιχοποιίες που είχαν σωθεί, ενσωματώνοντάς τες στα νέα κτίρια. Ένας λόγος που έγινε αυτό, είναι επειδή οι τότε κάτοικοι θεωρούσαν ότι με ένα εκ βάθρων νέο πολεοδομικό σχέδιο, θα καταστρεφόταν ακόμα περεταίρω η πόλη τους. (Dr. Folke Damminger, 2009)

### 3.3. Πρώτες οδηγίες και τρόποι ανοικοδόμησης

---

Η πολεοδομία, ένα χρόνο μετά από την ίδρυσή της, το 1700, έβγαλε οδηγία ότι κανένα σπίτι δεν πρέπει να αποκλίνει από τη γραμμή χάραξης των Ο.Τ. και ότι τα υπόγεια πρέπει να διατηρηθούν. Τα καινούργια κτίρια θα κατασκευάζονται, όσο αυτό είναι δυνατόν, από πέτρα, για να προστατεύονται από την πυρκαγιά. Τα ύψη των κτιρίων θα είναι ίδια και όλοι οι όροφοι, καθώς και το ύψος των παραθύρων, θα βρίσκονται αντίστοιχα στο ίδιο ύψος. Μάλιστα, ανέφερε ότι ο πρώτος όροφος θα έχει ύψος 12 πόδια, ο δεύτερος 11 και ο τρίτος 10. Για να διασφαλιστεί η στατικότητα των τοιχοποιιών, θα πρέπει τα ανοίγματα να απέχουν ορισμένη απόσταση μεταξύ τους και όρισε ότι τα έρκερ και οι πρόβολοι, θα πρέπει να προεξέχουν ελάχιστα. (Thomas und Carmen Flum, 2009)

Πέρα όμως αυτών των οδηγιών, στην πράξη δεν τηρούνταν αυστηρά οι προδιαγραφές που είχαν οριστεί. Για παράδειγμα πολλά κτίρια κατασκευάζονταν από πέτρα, μόνο στο ισόγειο, καθώς οι υπόλοιποι όροφοι γίνονταν από ξύλινα δοκάρια και πηλό, (κυρίως για λόγους οικονομίας). Επίσης, ο διάκοσμος των κτιρίων διέφερε αρκετά, γιατί υποδείκνυε με τον τρόπο του, την οικονομική κατάσταση του ιδιοκτήτη. Σταδιακά το ύψος των κτιρίων άρχισε να μεγαλώνει και να μετατρέπονται οι στέγες σε σοφίτες.

Τέλος, είναι αξιοσημείωτο να αναφερθεί ότι η πόλη οικοδομήθηκε βάσει κάποιων προτύπων σχεδίων που υπήρχαν, χωρίς όμως αυτά να διασώζονται και εικάζεται ότι έμοιαζαν με αυτά της γειτονικής πόλης Mannheim, στην οποία θα μεταφέρονταν η έδρα της περιοχής. Αυτά τα σχέδια περιλαμβάνουν τέσσερις τύπους κατοικιών (Εικ. 31). (Hermann, 2009)



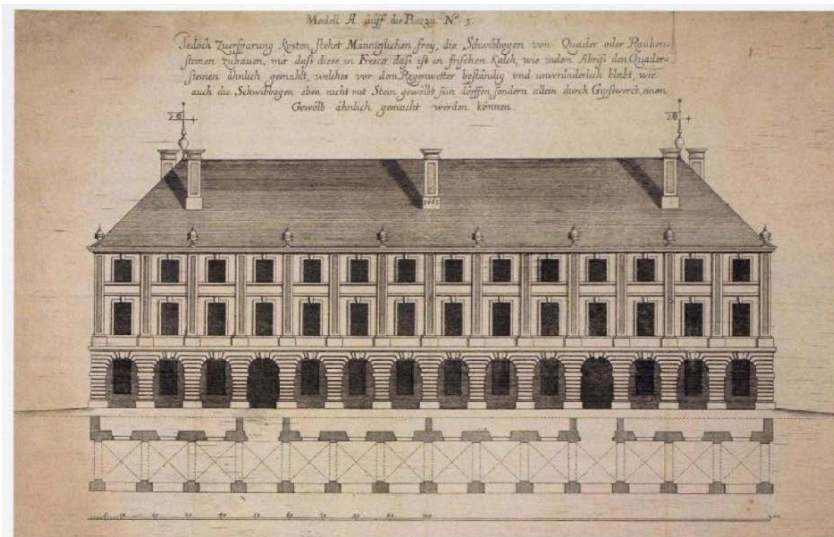


Abb. 43  
 Modellhäuser  
 Mannheim, Typ A,  
 1663

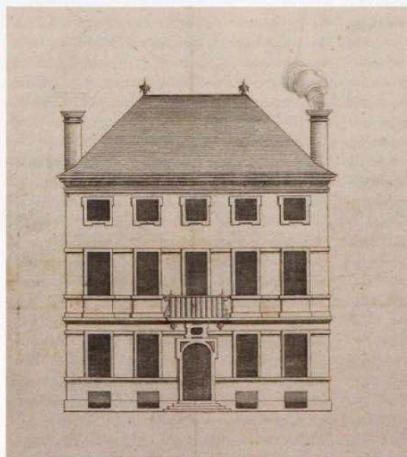


Abb. 44  
 Modellhäuser Mann-  
 heim, Typ B, 1663

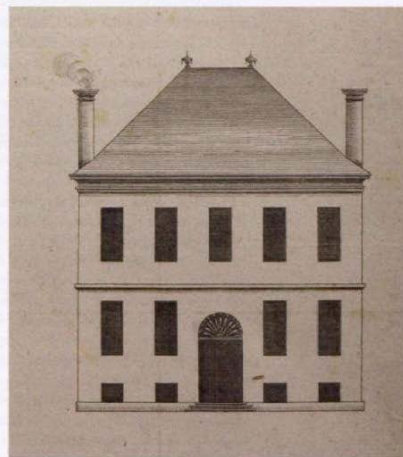


Abb. 45  
 Modellhäuser Mann-  
 heim, Typ C, 1663

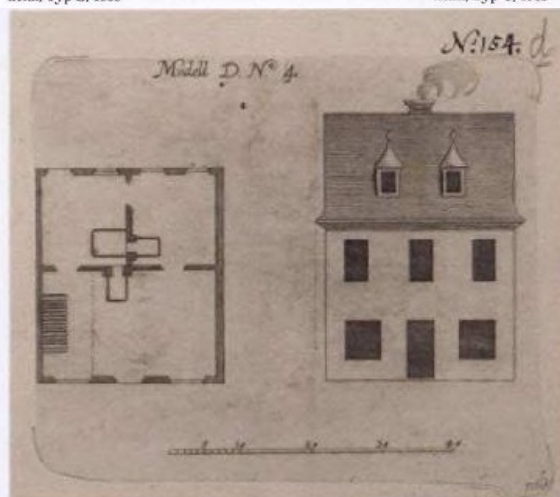


Abb. 46  
 Modellhäuser Mann-  
 heim, Typ D, 1663

### **3.4. Ρυθμίσεις και νόμοι που θεσπίστηκαν διαχρονικά για την προστασία του ιστορικού κέντρου.**

---

Η αρχή για την προστασία των μνημείων της πόλης έγινε τον Ιούνιο του 1670, όταν ο Δούκας της Βυρτεμβέργης Eberhard III, διέταξε τους πολίτες να παραδίνουν στην πολιτεία, κάθε αρχαιότητα που βρίσκουν. (Baden-Württemberg L. f., 2020)

Η πρώτη όμως επισήμως καταγεγραμμένη προσπάθεια προστασίας της παλιάς πόλης, έγινε το 1971, με το νόμο περί «Προστασίας των μνημείων» του κρατιδίου της Βάδης - Βυρτεμβέργης «Denkmalschutzgesetz» (Baden-Württemberg L. , 1983). Τότε ιδρύθηκε και η Υπηρεσία Προστασίας Μνημείων, που στόχος της ήταν η προστασία της συνολικής εικόνας της παλιάς πόλης (κτίρια, δρόμοι, κοινόχρηστοι χώροι καθώς και τα μεμονωμένα αντικείμενα). Επίσης, για την περεταίρω προστασία και τον μελλοντικό σχεδιασμό της πόλης, το 1979, εκδόθηκε ένα διάταγμα που αφορούσε τη διαμόρφωση των διαφημιστικών πινακίδων, των σκιάστρων κ.λπ. «Werbeanlagensatzung Altstadt» (Amtsanzeiger, 1979) (Stadt Heidelberg, 2003)

Το 1983, ο νόμος του 1971 τροποποιήθηκε και έγινε αυστηρότερος, σε ό,τι αφορά τα αρχιτεκτονικά μεγέθη ενός κτιρίου (όψη, ύψος, ανοίγματα, χρωματισμοί κ.λπ.) και σε συνδυασμό με άλλα νομοθετήματα, προστατεύουν έκτοτε την παλιά πόλη. «Denkmalpflege in Baden-Württemberg" (Baden-Württemberg R. , 2020)

Το 1990 εκδόθηκε ένα διάταγμα που αφορούσε την τοποθέτηση κεραιών στις στέγες των κτιρίων. (Stadt Heidelberg, 1990)

Επίσης, η παλιά πόλη ανακηρύχτηκε ως διατηρητέα, στις 16 Ιουνίου του 2003, με το διάταγμα «Προστασία της Παλιάς Χαϊδελβέργης». (Stadt Heidelberg, 2003)

Επίσης, το 2013 εκδόθηκε ένας κατάλογος, ο οποίος περιλαμβάνει αντικείμενα και περίπου 2.100 «μνημεία», τα οποία προστατεύονται μεμονωμένα. Η ανανέωση του καταλόγου είναι τακτική και αναλυτικότερα σε αυτόν περιλαμβάνονται κτίρια ή μέρος αυτών, κοινόχρηστοι - δημόσιοι χώροι όπως κήποι, νεκροταφεία κ.α. (Εικ. 32) (Stadt Heidelberg, 2006)

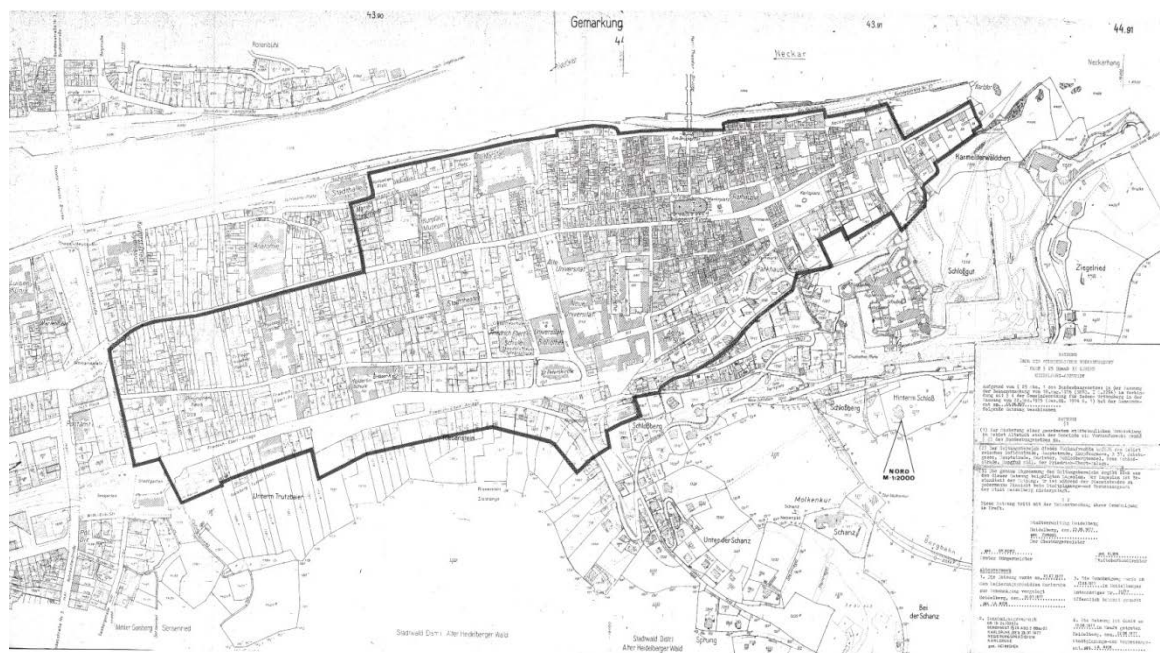


Εικ. 32 Μεμονωμένα κηρυγμένα μνημεία

Τέλος, το 2017, αποφασίστηκε ότι αρμόδιο αρχιτεκτονικό συμβούλιο θα γνωμοδοτεί για τα κατασκευαστικά-οικοδομικά θέματα, που αφορούν την παλιά πόλη. (Stadt Heidelberg, 2017)

### 3.5. Το ιστορικό κέντρο στη σύγχρονη εποχή (μετά τον 2<sup>ο</sup> Π.Π.).

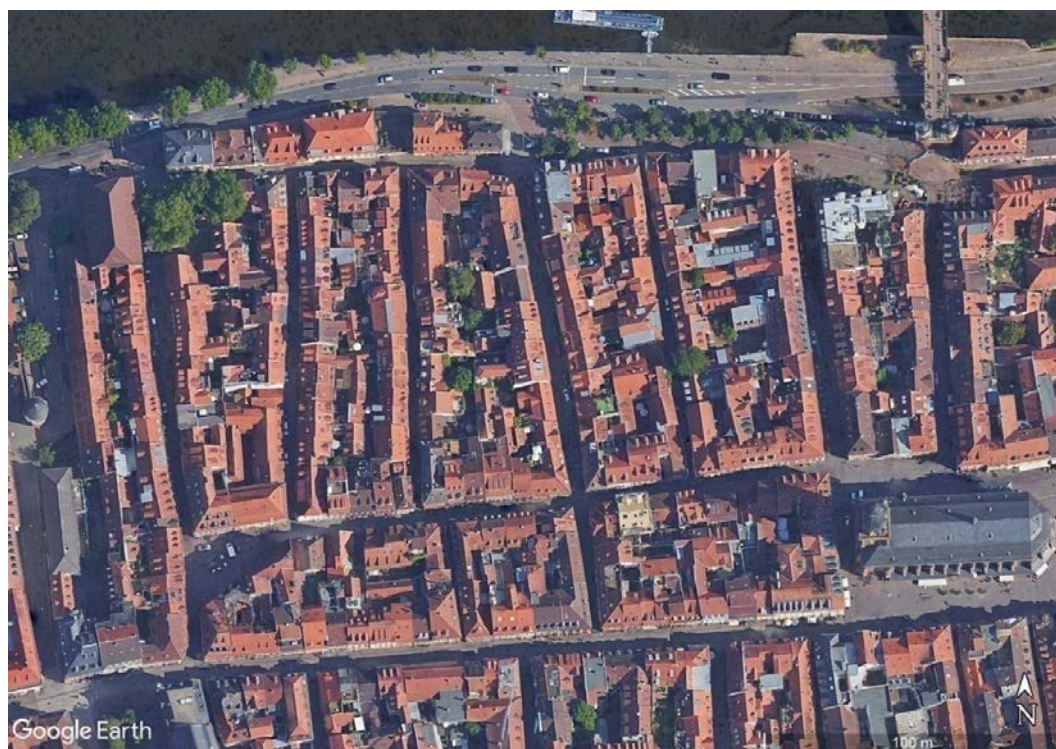
Η παλιά πόλη περιλαμβάνει ως επί το πλείστον παράλληλους και κάθετους δρόμους προς τον ποταμό Neckar, όπως συνηθίζονταν να κτίζονται οι νέες πόλεις το Μεσαίωνα. Λόγω του μη βομβαρδισμού της πόλης κατά τη διάρκεια του 2<sup>ου</sup> Π.Π., τα κτίρια της διατηρούνται σχεδόν ακέραια. Αυτό έχει ως συνέπεια οι γραμμές της δόμησης να είναι ξεκάθαρες και να παραμένουν ίδιες με αυτές που χαράχθηκαν το 17-18<sup>ο</sup> αιώνα, κατά την ανοικοδόμηση της πόλης. Η πόλη διέπεται από ένα «κλειστό» σύστημα δόμησης. Τα κτίρια εφάπτονται στην οικοδομική γραμμή και έχουν αδόμητο χώρο στη πίσω πλευρά τους, περίπου το 50% του κάθε οικοπέδου. (Εικ. 33)



**Εικ. 33** Ρυμοτομικό σχέδιο παλιάς πόλης του 1977

Το ανατολικό (Εικ. 34) και παλιότερο τμήμα της πόλης, είναι πιο πυκνοδομημένο σε σχέση με το δυτικό (Εικ. 35). Στο ανατολικό τμήμα τα οικοδομικά τετράγωνα είναι μικρότερα και στο εσωτερικό τους δεν υπάρχει πολύς ελεύθερος χώρος σε αντίθεση με το δυτικό, όπου στο εσωτερικό τους υπάρχει πράσινο και μεγάλη ακάλυπτη επιφάνεια. Τα κτίρια διατηρούν τις αναλογίες σε μήκος, πλάτος και ύψος, σε ολόκληρη την πόλη, ενώ το ίδιο ισχύει και για τις στέγες των κτιρίων.





Εικ. 34 Οικοδομικά τετράγωνα στο ανατολικό τμήμα της παλιάς πόλης



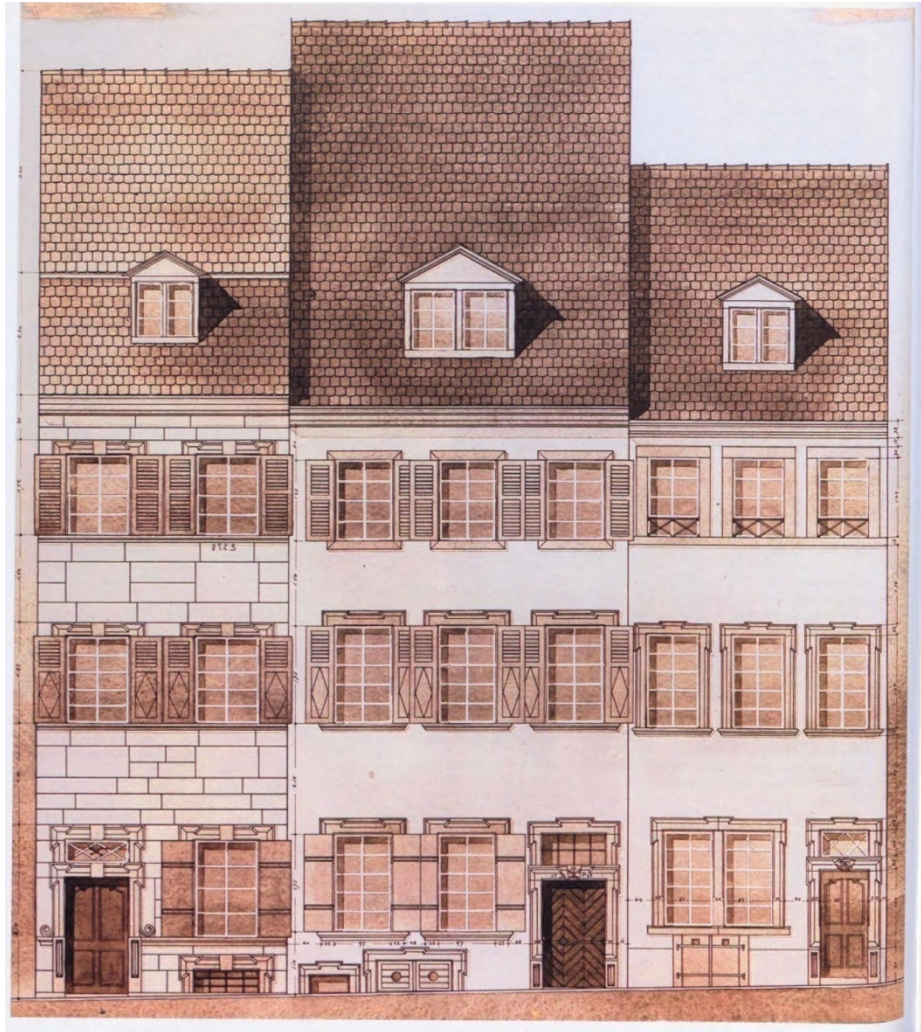
Εικ. 35 Οικοδομικά τετράγωνα στο δυτικό τμήμα της παλιάς πόλης

### 3.6. Μέγεθος και χαρακτηριστικά των κτιρίων (όψη, ύψος, στέγες κ.λπ.)

Η αναλογία των μεγεθών των όψεων, είναι παρόμοια σε όλα τα κτίρια. Σε γενικές γραμμές, τα κτίρια είναι διώροφα έως τετραώροφα, με αρκετά επικλινείς, και ψηλές στέγες με ανοίγματα. Τα διώροφα, σε σχέση με τα άλλα, είναι ελάχιστα, ενώ τα κτίρια στους ίδιους δρόμους έχουν σχεδόν όλα το ίδιο ύψος, όπως φαίνεται και από το σκίτσο της Εικ. 36, αλλά και από την Εικ. 37. Στους πλατύτερους δρόμους, τα περισσότερα κτήρια είναι τετραώροφα, ενώ στους στενότερους τριώροφα. Έτσι, διατηρείται μια αναλογία της σχέσης ύψους κτηρίου και πλάτους δρόμου (ένα ιδεατό στερεό), με συνέπεια να υπάρχει καλύτερος φωτισμός και αερισμός των κατοικιών. Το ύψος των ισογείων είναι περίπου 3,50 με 4,00 μ. και οι όροφοι περίπου 3,00 μ. έκαστος. Ο τελευταίος όροφος μπορεί να διαφέρει λίγο στο ύψος, καθότι διαμορφώνεται σε αναλογία με τη στέγη. Όπως φαίνεται και στις Εικ. 36 και Εικ. 37 τα ανοίγματα όλων των ορόφων βρίσκονται σχεδόν στο ίδιο ύψος και έχουν περίπου τις ίδιες διαστάσεις. Το πλάτος του κτιρίου, καθορίζει και τον αριθμό των ανοιγμάτων που θα τοποθετηθούν σε σειρά. Οι αποστάσεις μεταξύ τους είναι μικρές και τοποθετούνται αρκετά ανοίγματα, ώστε να φωτίζονται και να αερίζονται αρκετά καλά τα κτίρια. Τα περισσότερα από τα κτίρια που υπάρχουν στην παλιά πόλη έχουν και υπόγειο. Η πρόσβαση σε αυτό γίνεται συνήθως από το εσωτερικό του κτιρίου, με ένα κλιμακοστάσιο, και εξωτερικά υπάρχουν ανοίγματα για αερισμό και φωτισμό. (Εικ. 38) (Thomas und Carmen Flum, 2009)

Οι στέγες έχουν πολύ μεγάλη κλίση και είναι ωφέλιμος χώρος για την εκάστοτε κατοικία. Έχουν μικρότερα ανοίγματα, σε σχέση με τα άλλα του κτιρίου, και υπάρχουν κυρίως για να φωτίζεται ο εσωτερικός χώρος. Συνήθως είναι δίριχτες ή τετράριχτες, ενώ οι περισσότερες έχουν δυο διαφορετικές κλίσεις. Στη βάση, ξεκινάμε με μεγαλύτερη κλίση και στη συνέχεια συνεχίζει ένα τμήμα με μικρότερη. Βάσει της νομοθεσίας, η κλίση της στέγης πρέπει να είναι τουλάχιστον 35 μοίρες και να κατασκευάζεται από ξύλο της περιοχής. Ένα κατασκευαστικό σχέδιο στέγης, φαίνεται στην Εικ. 39, πρώτα αναλύονται τα χαρακτηριστικά των κτιρίων και μετά οι όροι και οι περιορισμοί για τη διατήρησή τους. (Thomas und Carmen Flum, 2009)





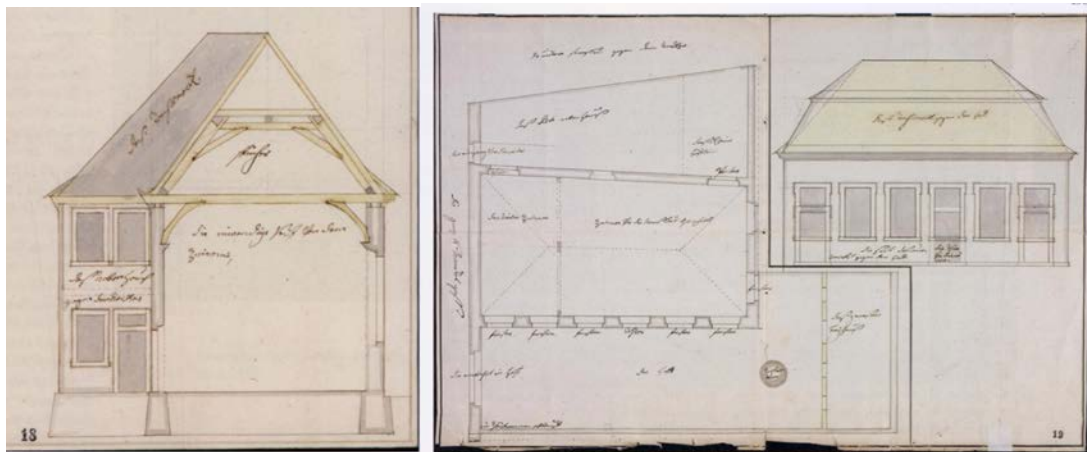
Εικ. 36 Όψη κτιρίων



Εικ. 37 Τυπική σειρά κτιρίων



Εικ. 38 Οδός Oberbadgasse με υπερυψωμένα υπόγεια



Εικ. 39 Κατασκευαστικά σχέδια στεγών κτιρίων Χαϊδελβέργης



### 3.7. Υλικό κατασκευής (χρωματικές αποχρώσεις)

Το κύριο κατασκευαστικό υλικό των υφιστάμενων κτιρίων, είναι κόκκινος ψαμμίτης, από την περιοχή Odenwaldregion, μεταξύ του Main και του Neckar (Εικ. 40). Ο κόκκινος ψαμμίτης, χρησιμοποιήθηκε είτε για την κατασκευή ολόκληρων των κτιρίων ή για την κατασκευή των γωνιών ενός κτιρίου και των ανοιγμάτων του (Εικ. 41, Εικ. 42, Εικ. 43, ).

Για την χρωματική αντίθεση, αλλά και για τις κατασκευαστικές και διακοσμητικές λεπτομέρειες, λόγω του ότι ήταν πιο λεπτόκοκκος σε σχέση με τον κόκκινο ψαμμίτη, κατά την κατασκευή των κτιρίων χρησιμοποιήθηκε ένας πιο ανοιχτόχρωμος ψαμμίτης, από την περιοχή Unteren Keupers. Οι επιφάνειες τις περισσότερες φορές χρωματίζονταν για λόγους καθαριότητας αλλά και αισθητικής, για να δώσουν μια χρωματική αντίθεση και να τονίσουν κάποια στοιχεία των κτιρίων. (Fotographie und Architektur, 2008).



Εικ. 40 Κόκκινος ψαμμίτης από την περιοχή Odenwaldregion



Εικ. 41 Κτίριο κατασκευασμένο από κόκκινο ψαμμίτη και λεπτομέρεια του επί της οδού Hauptstrasse



Εικ. 42 Κτίριο της Πανεπιστημιακής βιβλιοθήκης, κατασκευασμένο από κόκκινο ψαμμίτη





**Εικ. 43** Κτίριο κατασκευασμένο από κόκκινο ψαμμίτη και χρωματισμένο σοβά

Τέλος, πολλά από τα κτίρια της παλιάς πόλης, δεν είναι εξ' ολοκλήρου κτισμένα από πέτρα. Συνήθως κατασκευαζόταν ο πρώτος όροφος από πέτρα και οι υπόλοιποι (για οικονομικούς κυρίως λόγους), κατασκευαζόταν από ένα δίκτυο ξύλινων δοκαριών και υποστυλωμάτων, με την τοιχοπλήρωση τους να αποτελείται από ένα μίγμα πλέγματος από κλαδιά λυγαριάς και πηλού.(Εικ. 44)



Εικ. 44 Κτίρια με σύμμικτη κατασκευή πετράς, ξύλου και πηλού

### 3.8. Εξώστες και προεξοχές.

Οι εξώστες και γενικότερα οι προεξοχές στα κτίρια π.χ. έρκερ, συναντώνται σε μικρή κλίμακα. Οι προεξοχές δεν είναι μεγάλες σε σχέση με τις επιφάνειες του κτιρίου, ενώ οι



εξώστες συνήθως διακοσμούνται με περίτεχνα μεταλλικά κιγκλιδώματα. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αυτών, φαίνονται στις Εικ. 45.



Εικ. 45 Κτίρια με εξώστες ή προεξοχές έρκερ

### 3.9. Ανοίγματα

Το χαρακτηριστικό σχέδιο των ανοιγμάτων (παραθύρων και θυρών) που κυριαρχεί στην πόλη της Χαϊδελβέργης είναι το Ohrenfenster (Εικ. 46), που σημαίνει «Παράθυρο με αυτιά», και είναι χαρακτηριστικό των κτιρίων που κτίστηκαν την περίοδο της μεγάλης ανοικοδόμησης της και μόνο ελάχιστα κτίρια δεν έχουν αυτό το χαρακτηριστικό. Ονομάζεται έτσι, γιατί στις πάνω γωνίες του το πλαίσιο του κάθε ανοίγματος προεξέχει, σχηματίζοντας «αυτιά». (Thomas und Carmen Flum, 2009)



Εικ. 46 Παραδείγματα ανοιγμάτων σχήματος “Ohrenfenster”

Τα κουφώματα ως επί το πλείστον είναι ξύλινα. Η οικονομική ευμάρεια του ιδιοκτήτη συναντάται και στα θυρώματα, όπως φαίνεται στις Εικ. 47, που κάποια έχουν λεπτομερή και περίτεχνο διάκοσμο, σε σχέση με κάποια άλλα. Επίσης, τα μεταλλικά στοιχεία των θυρωμάτων πολλές φορές ήταν σκαλιστά, με ιδιαίτερη τέχνη και καλλιτεχνική μορφή, κατασκευασμένα.





Εικ. 47 Θύρες εισόδου

Τα παράθυρα είναι ξύλινα με καΐτια, ενώ σκούρα υπάρχουν σε λίγα από αυτά και συνήθως είναι καρφωτά, ταμπλάδωτα ή γερμανικά, όπως φαίνεται στις Εικ. 48



Εικ. 48      Λεπτομέρειες σκούρων των παραθύρων

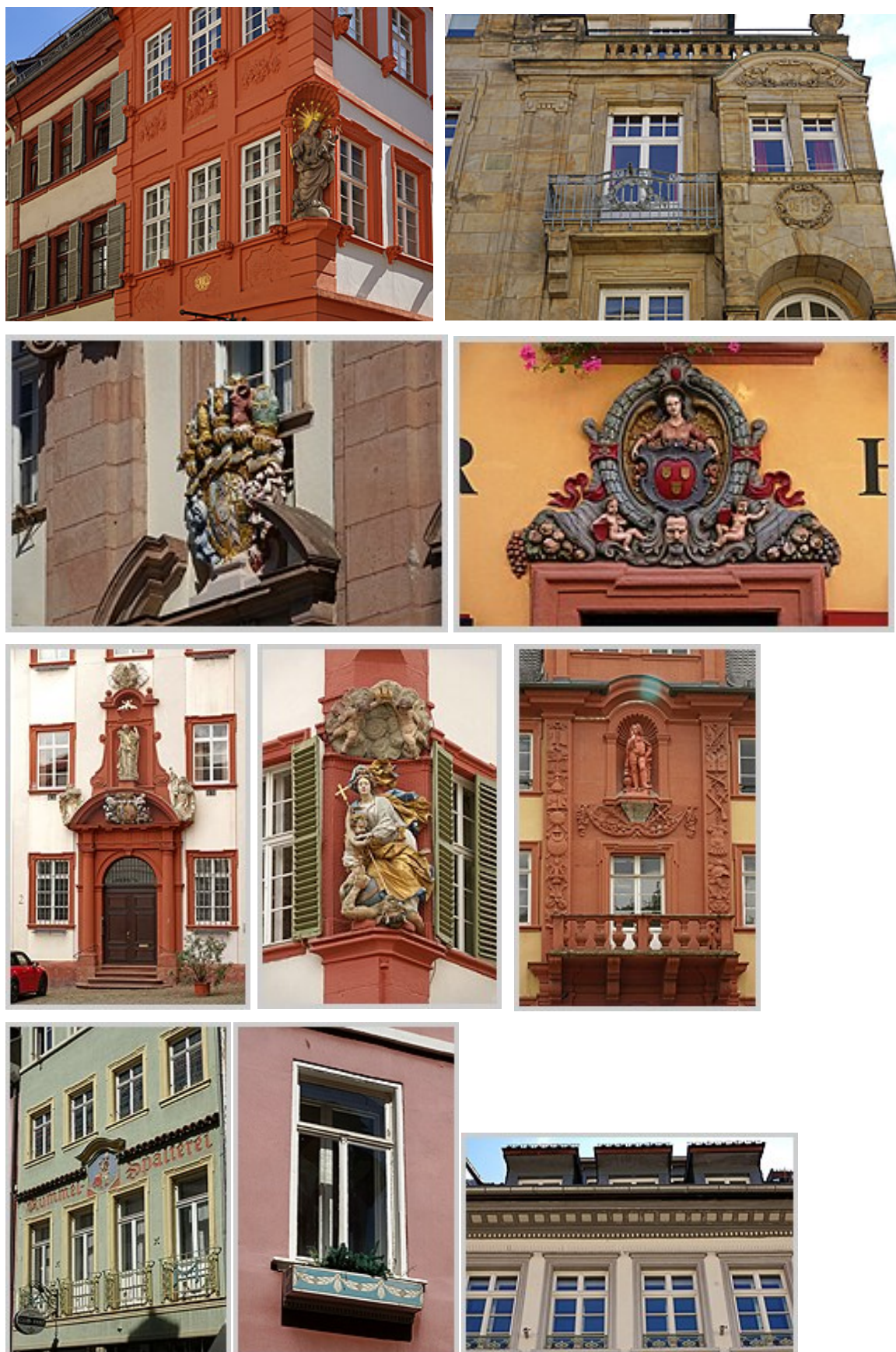


### 3.10. Διάκοσμος των κτιρίων.

Ο διάκοσμος των κτιρίων (Εικ. 49, Εικ. 50) είχε να κάνει άλλοτε με τη σπουδαιότητα τους, δηλαδή αν ήταν ένα δημόσιο κτίριο κ.λπ. ή απλά αν τύγχανε ο ιδιοκτήτης του να ήταν ένας εύπορος προύχοντας της εποχής. Πολλές φορές οι εξωτερικοί αλλά και οι εσωτερικοί του διάκοσμοι ήταν επιχρυσωμένοι, προσδίδοντας «κύρος» και «χαρακτήρα» στο κτίριο.

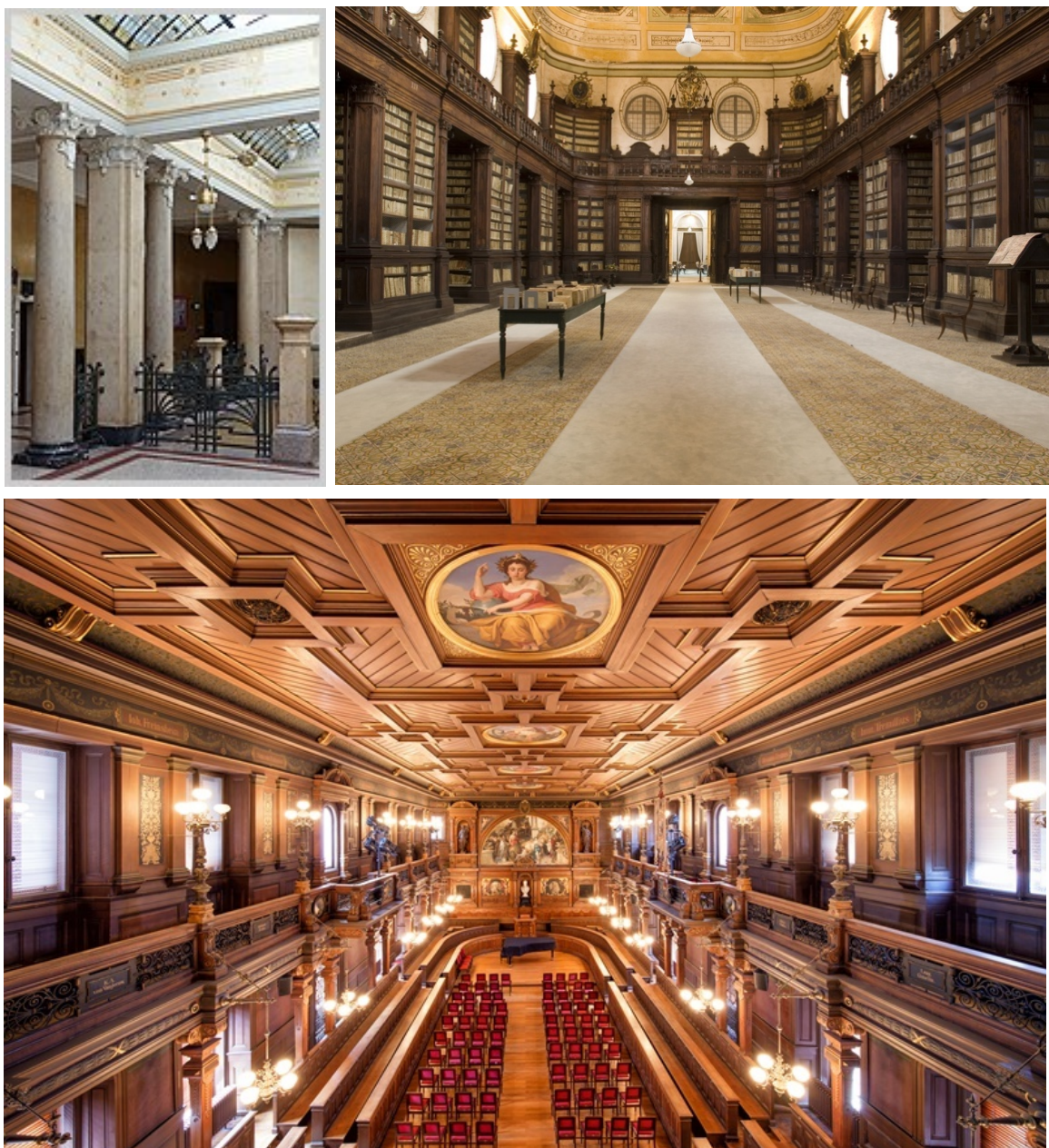






Εικ. 49 Εξωτερικός διάκοσμος κτιρίων.

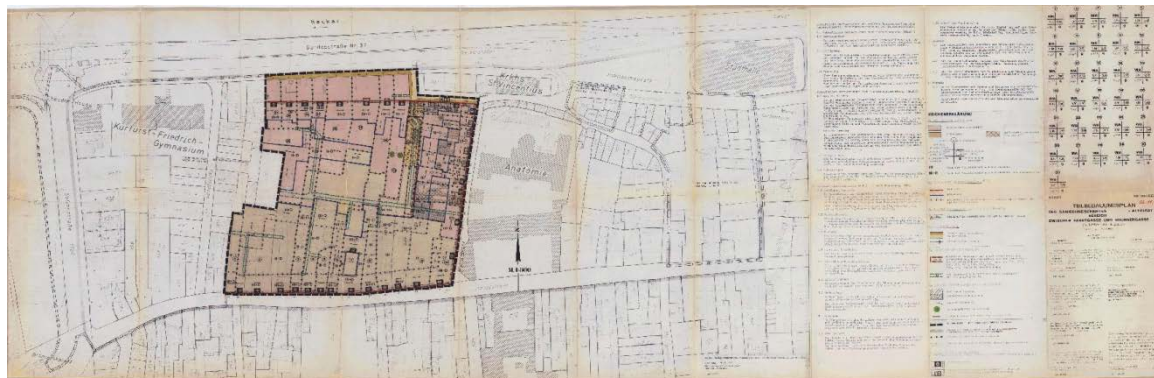




Εικ. 50 Εσωτερικός διάκοσμος κτιρίων

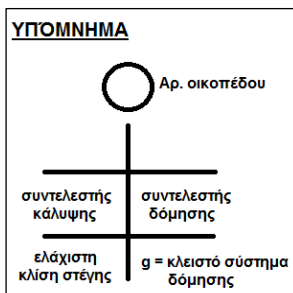
### 3.11. Γενικοί και ειδικοί όροι δόμησης της παλιάς πόλης .

Το ποσοστό κάλυψης των οικοπέδων είναι διαφορετικό για το καθένα, όπως και ο συντελεστής δόμησης. Αυτές τις ρυθμίσεις τις έχει κάνει ο δήμος, για να εξασφαλίσει, σε περίπτωση κατεδάφισης, ότι η νέα οικοδομή θα έχει ίδιο όγκο με το παλιό κτίριο. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι στο τμήμα που φαίνεται στις Εικ. 51, Εικ. 52 για τα οικόπεδα 1 έως 31 του οικοδομικού τετραγώνου 2.11.04, ο συντελεστής κάλυψης κυμαίνεται από 0,20 έως 1,00 και ο συντελεστής δόμησης από 0,65 έως 3,60. Τα εν λόγω οικόπεδα, όπως και όλα τα οικόπεδα στο ιστορικό κέντρο, δημιουργήθηκαν λαμβάνοντας υπόψη τα κτίρια που εδράζονται σε αυτά, καθώς και τη χρήση που είχαν κατά την σημερινή αλλά και παλαιότερη εποχή.



Εικ. 51 Σχέδιο όρων δόμησης Ο.Τ 2.11.04 (1978)

1	2	3	4	5
MK	MK	MK	MK	MK
1,00 (1,00)	1,00 (2,00)	0,70 (1,20)	0,50 (1,30)	1,00 (2,40)
> 35%	> 30%	> 35%	> 35%	> 35%
6	7	8	9	10
MK	MK	MK	MK	MK
0,80 (2,00)	0,80 (2,00)	0,80 (2,00)	0,80 (2,00)	1,00 (3,00)
> 35%	> 35%	> 35%	> 35%	> 35%
11	12	13	14	15
WA	WA	WA	WA	WA
0,70 (2,00)	0,70 (2,00)	0,80 (2,00)	0,80 (2,00)	0,80 (3,00)
> 35%	> 35%	> 35%	> 35%	> 35%
16	17	18	19	20
WA	WA	WA	WA	WA
0,80 (1,00)	0,80 (1,00)	1,00 (1,00)	0,70 (1,00)	1,00 (3,00)
> 35%	> 35%	> 35%	> 35%	> 35%
21	22	23	24	25
WA	WB	WA	WA	WA
0,80 (2,00)	0,70 (0,80)	0,20 (0,80)	0,30 (1,00)	0,40 (1,00)
> 35%	> 35%	> 35%	> 35%	> 35%
26	27	28	29	30
WA	WA	WA	WA	WA
0,30 (1,00)	0,40 (1,00)	0,95 (1,00)	0,50 (1,00)	0,45 (1,00)
> 35%	> 35%	> 35%	> 35%	> 35%
31				
WA				
0,40 (1,00)				
> 35%				



**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

**I. ΟΡΙΣΜΟΙ**

- WB Ειδική κατοικημένη περιοχή
- Χώρος κοινής χρήσης
- Σχολείο / Εκκλησία
- Όριο χωροταξικού πεδίου
- Οικοδομική γραμμή
- Οικοδομικό όριο
- Σύμβολο αλλαγής Ο.Γ. γραμμής και Ο.Ορίου
- Όριο ειδών χρήσης
- Όριο βαθμού χρήσης
- III Μέγιστος αριθμός ορόφων
- Προβλεπόμενη κύρια κατεύθυνση
- Δρόμος
- Όριο δρόμου
- TGa Υπόγειο γκαράζ - Εισόδος και εξόδος
- Υπαρχον δέντρο (προστατευόμενο)

**II. ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΛΟΓΩ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΜΝΗΜΕΙΟΥ**

- (O) Έλεγχος όψεων
- Διατηρητέο κτίριο

**III. ΆΛΛΕΣ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ**

- Υπαρχον κτίρια και αριθμοί
- 781 782 Όρια κτηματολογίου και αριθμοί
- 109.6 Υψόμετρο
- Μερικώς / Ολικώς προς κατεδάφιση κτίριο

Εικ. 52 Υπομνήματα σχεδίου όρων δόμησης Ο.Τ. 2.11.04



Αναλυτικότερα για όλα τα κτίρια σήμερα, ισχύουν τα κάτωθι:

- α) Σύστημα δόμησης, συνεχές.
- β) Οι θέσεις στάθμευσης επιτρέπονται μόνο εσωτερικά των κτιρίων ή υπογείως. Επιτρέπονται οι υπέργειες θέσεις στάθμευσης, μόνο αν για μια θέση φυτευτούν υποχρεωτικά 5 τ.μ. πρασίνου.
- γ) Απαγορεύονται οι εξωτερικές κατασκευές για τα κατοικίδια, και οι κάδοι απορριμμάτων θα πρέπει να τοποθετούνται στον ακάλυπτο χώρο του κτιρίου και όχι στην κεντρική του όψη στο δρόμο.
- δ) Η ελάχιστη κλίση των στεγών είναι 35 μοίρες, ενώ μπορούν να αποκλειστούν από αυτή τη διάταξη μόνο τα κτίρια που δεν έχουν όψη σε δρόμο, καθώς και τα διατηρητέα κτίρια. Τα κεραμίδια που τοποθετούνται σε αυτές, πρέπει να είναι κόκκινου χρώματος και τα παράθυρα των στεγών, δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερα από 0,6 τ.μ..
- ε) Δώματα επιτρέπονται μόνο σε κτίρια που δεν έχουν όψη σε δρόμο και είναι χαμηλότερα από τα διπλανά κτίρια που ακουμπάνε σε δρόμο.
- στ) Σε υπάρχοντα κτίρια το ύψος δεν μπορεί να τροποποιηθεί, ενώ για νέες κατασκευές το ύψος του πρώτου ορόφου δεν μπορεί να υπερβεί τα 4μ, του δεύτερου τα 8,00μ, του τρίτου τα 11,50 μ. και του τέταρτου τα 14,00 μ., συν τη στέγη.
- ζ) Απαγορεύεται η τοποθέτηση κεραιών, εκτός μίας κεντρικής σε κάθε κτίριο.
- η) Οι ελεύθεροι χώροι και οι ταράτσες, πρέπει υποχρεωτικά να διατηρούνται καθαροί και περιποιημένοι, χωρίς προσθήκες.
- θ) Επιτρέπεται η περίφραξη των οικοπέδων με συρματοπλέγμα ή φράχτες πρασίνου σε ύψος μέχρι και 2 μ..
- ι) Απαγορεύεται η καύση κάρβουνου, οπτάνθρακα, πετρελαίου θέρμανσης και ξύλου.

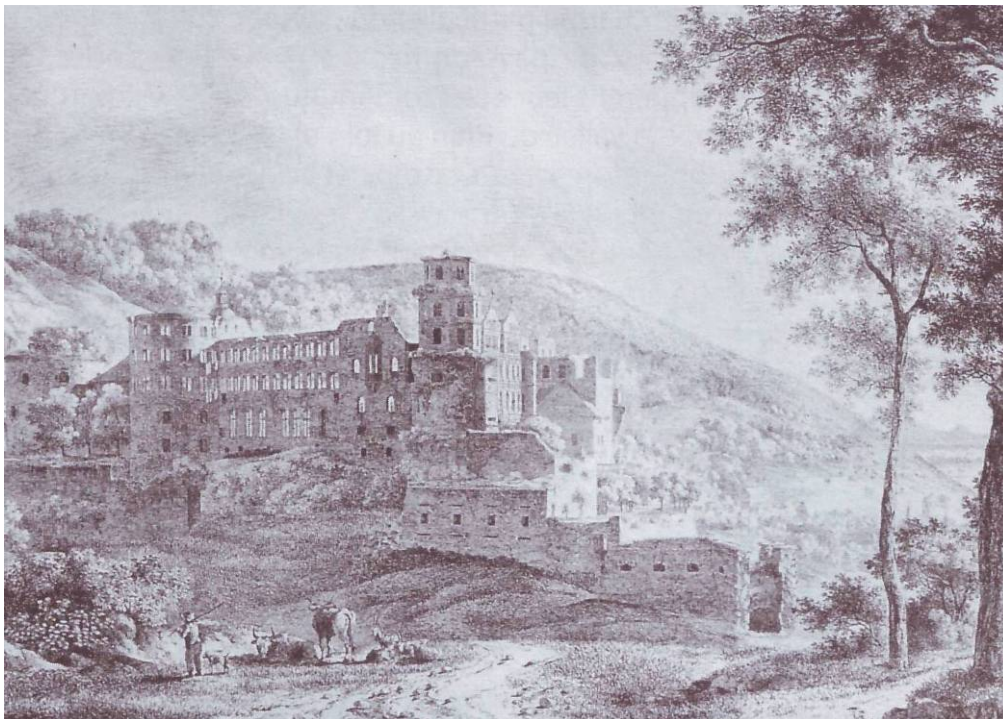
Και

κ) Απαγορεύεται η οποιαδήποτε εκσκαφή χωρίς την έγκριση της αρχαιολογικής υπηρεσίας.

Τέλος, εκτός από τους παραπάνω όρους και τις γενικές χρήσεις, μπορούν να επιβληθούν και άλλοι περιορισμοί-εξαιρέσεις ανά κτίριο ειδικότερα, όταν αυτό, λόγω σπουδαιότητας, κρίνεται ως μεμονωμένο μνημείο-διατηρητέο.

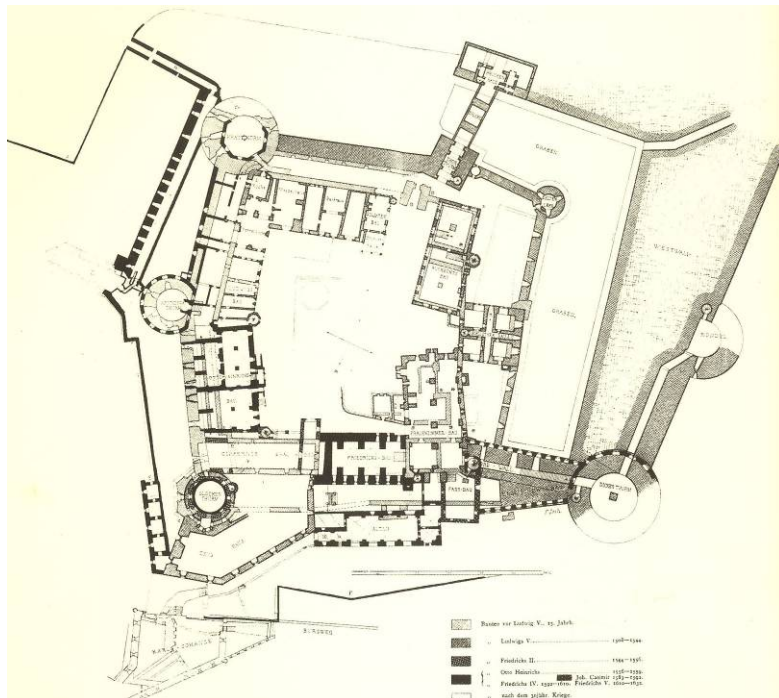
### **3.12. Υφιστάμενες αποκαταστάσεις Κτιρίων, Δημοσίων χώρων κ.λπ.– Χρηματοδοτήσεις**

Οι αποκαταστάσεις στο Ιστορικό κέντρο της Χαϊδελβέργης άρχισαν, έστω και μεμονωμένα, λόγω του αυξανόμενου πατριωτισμού, μετά τη νίκη της Γερμανίας επί της Γαλλίας και την ίδρυση του Γερμανικού Ράιχ, το 1871. Το κάστρο της Χαϊδελβέργης, που καταστράφηκε από τα γαλλικά στρατεύματα, κηρύχθηκε ως εθνικό μνημείο και έπρεπε να αποκατασταθεί. (Εικ. 53).



**Εικ. 53** Άποψη κατεστραμμένου κάστρου 1803

Έτσι το 1883, οι αρχές της Βάδης ίδρυσαν το λεγόμενο «Γραφείο Κάστρου» και αρχιτέκτονες Julius Koch και Fritz Seitz αποτύπωσαν την κατάσταση των ερειπίων του κάστρου σε ένα λεπτομερές σχέδιο, (Εικ. 54).



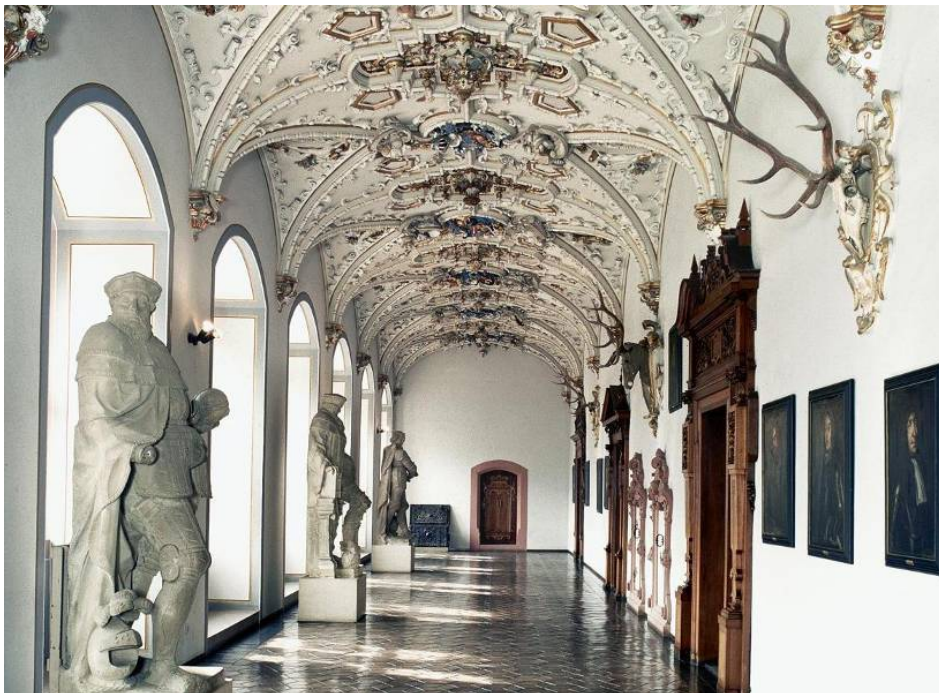
**Εικ. 54** Σχέδια αποτύπωσης φάσεων των αρχιτεκτόνων Julius Koch και Fritz Seitz

Μετά από μια δεκαετία (1893) η αποκατάσταση ανατέθηκε στον αρχιτέκτονα Carl Schäfer και άρχισε αμέσως τις εργασίες στο κτίριο-τμήμα του κάστρου “Friedrichsbau”. Αποφασίστηκε αυτό το τμήμα διότι είχε τις λιγότερες βλάβες. Το κόστος της αποκατάστασης άγγιξε το ποσό των 520.000,00 μάρκων. Αποκατέστησε την πρόσοψη και αντικατέστησε τα γλυπτά, με αντίγραφα (Εικ. 55). Στους εσωτερικούς χώρους κατασκευάστηκαν ευφάνταστες οροφές και ανοίγματα θυρών, σε νέο-αναγεννησιακό ύφος (Εικ. 56). Όταν ο Schäfer παρουσίασε περαιτέρω σχέδια ανοικοδόμησης-αποκατάστασης, οι ιστορικοί τέχνης της εποχής συγκάλεσαν συμβούλιο όπου επικράτησε η άποψη του ιστορικού τέχνης Georg Dehio «Διατηρήστε, όχι αποκαταστήστε!». Έτσι παρά τις έντονες συζητήσεις και αντιδράσεις, τα περαιτέρω σχέδια αποκατάστασης παρέμειναν στο συρτάρι. Τα υπόλοιπα κτίρια παρέμειναν ως είχαν. (Baden-Württemberg, 2020) (Jäger, 2020) (Falser, 2008)





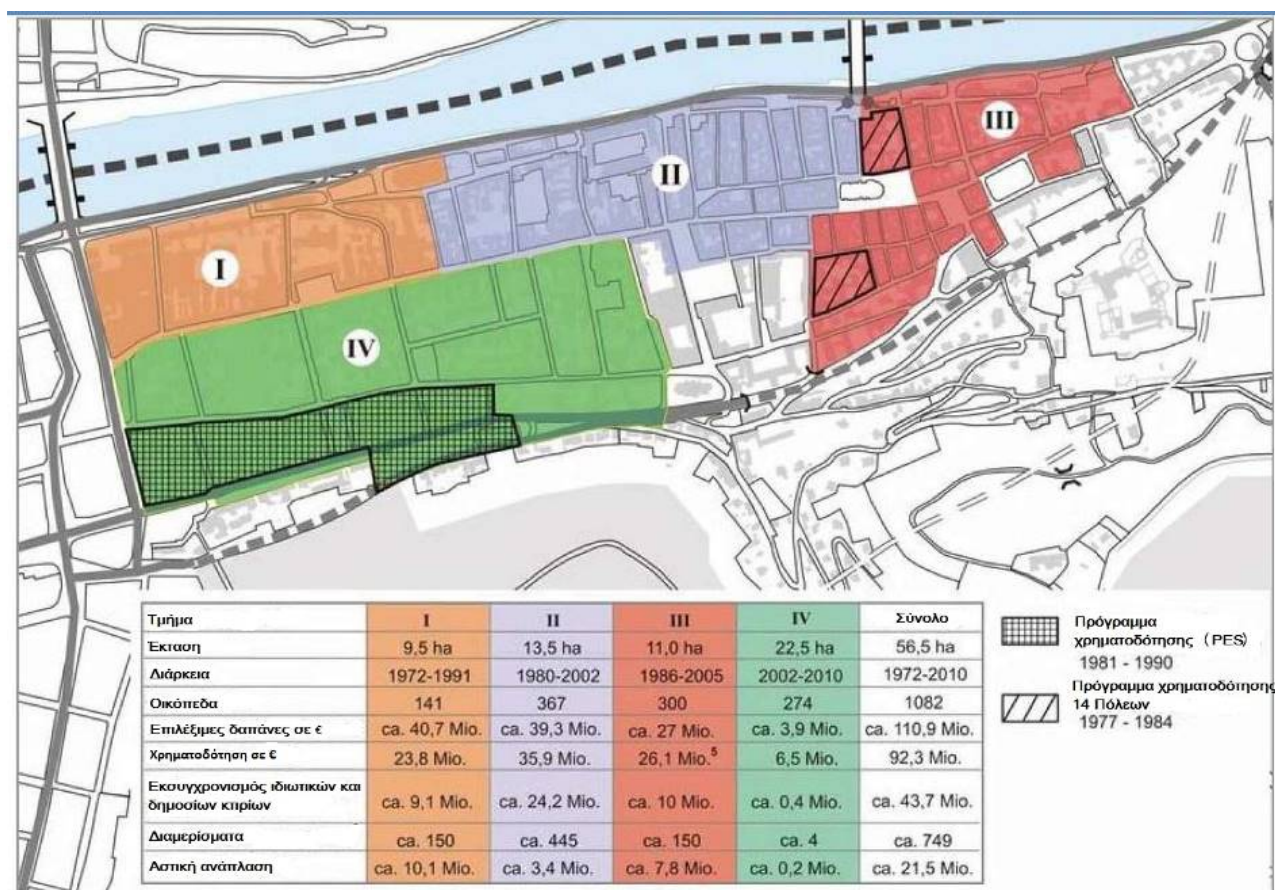
Εικ. 55 Αποκατεστημένη όψη του κτιρίου Friedrichsbau



Εικ. 56 Εσωτερική άποψη αίθουσας του κτιρίου Friedrichsbau

Κατά τη διάρκεια των ετών που ακολούθησαν (1<sup>ος</sup> και 2<sup>ος</sup> Π.Π. κ.λπ.) δεν έγιναν προσπάθειες αποκατάστασης, επίσημα τουλάχιστον, για κανένα μνημείο ή κτίριο του ιστορικού κέντρου. Έπρεπε να περάσουν αρκετές δεκαετίες όπου η έναρξη των εργασιών αποκατάστασης της Παλιάς Πόλης το 1972, μαζί τη συνεχή οικοδομική ανάπτυξη, άρχισαν να επιδεικνύουν σημαντικά αποτελέσματα. Πέρα από τις σημειακές αναπλάσεις κάποιων οδών, οικοδομικών τετράγωνων, θέσεων στάθμευσης, πράσινων και ανοιχτών χώρων, αποκαταστάθηκε και ανακαινίστηκε πλήρως, ένας μεγάλος αριθμός κτιρίων. Στόχος των εργασιών αυτών ήταν η δημιουργία καλύτερων συνθηκών διαβίωσης και εργασίας, ώστε να ακολουθούνται τα σημερινά πρότυπα, και αφορούσαν, ως επί το πλείστον, κοινόχρηστους χώρους και έργα υποδομής. Έτσι, ο δημόσιος χώρος έγινε πιο ελκυστικός, σεβόμενος πάντα τον ιστορικό χαρακτήρα της πόλης.

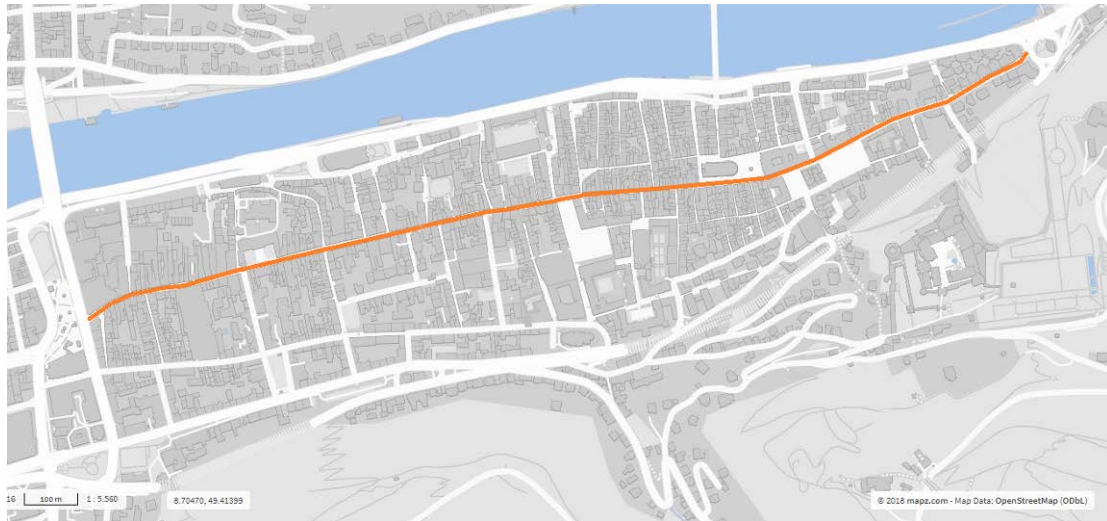
Οι εργασίες πραγματοποιήθηκαν ανά τμήμα της πόλης. Πιο συγκεκριμένα η πόλη χωρίστηκε σε 4 τμήματα. Οι εργασίες ξεκίνησαν το 1972 με το τμήμα I (Εικ. 57) και ολοκληρώθηκαν το 1991. Στο τμήμα II, ξεκίνησαν το 1980 και ολοκληρώθηκαν το 2002 ενώ στο τμήμα III, διήρκεσαν από το 1986 έως το 2005. Τελευταίο αποκαταστάθηκε το τμήμα IV του οποίου οι εργασίες ξεκίνησαν το 2002 και συνεχιστήκαν έως το 2010, όπως αυτό φαίνεται στην Εικ. 57. Η χρηματοδότηση ήταν από το Γερμανικό κράτος αλλά και το κρατίδιο της Βάδης-Βυρτεμβέργης, σε ποσοστό πάνω από 60%.



Εικ. 57 Τμήματα αναπλάσεων

Μια βασική ανάπλαση που πραγματοποιήθηκε το 1978, ήταν η πεζοδρόμηση της κεντρικής οδού της παλιάς πόλης (Hauptstaße) (Εικ. 58), Εικ. 59). Έτσι δημιουργήθηκε ένας πεζόδρομος μήκους 1,5 χιλιομέτρου, εκ των μεγαλύτερων της Γερμανίας, ενώ στα γύρω στενά, επετράπη η κυκλοφορία των οχημάτων υπό όρους. «Θύμα» αυτών των εργασιών ανάπτυξης ήταν το τραμ, το οποίο πλέον δεν εισέρχεται στην παλιά πόλη.





Εικ. 58 Ο κεντρικός πεζόδρομος της παλιάς πόλης (Hauptstraße)



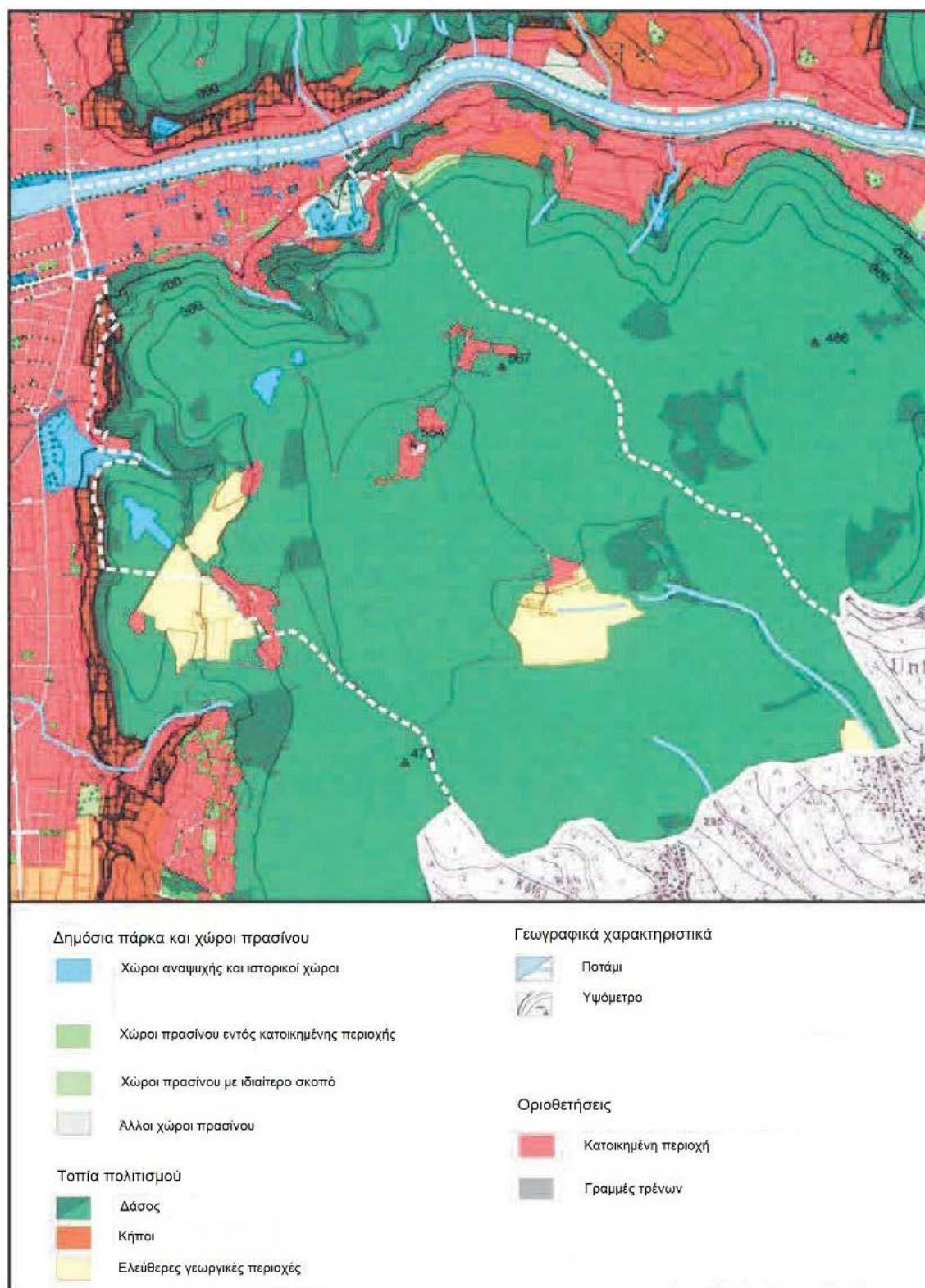
Εικ. 59 Κεντρικός πεζόδρομος.

### 3.13. Χώροι πρασίνου - Χρήσεις γης

---

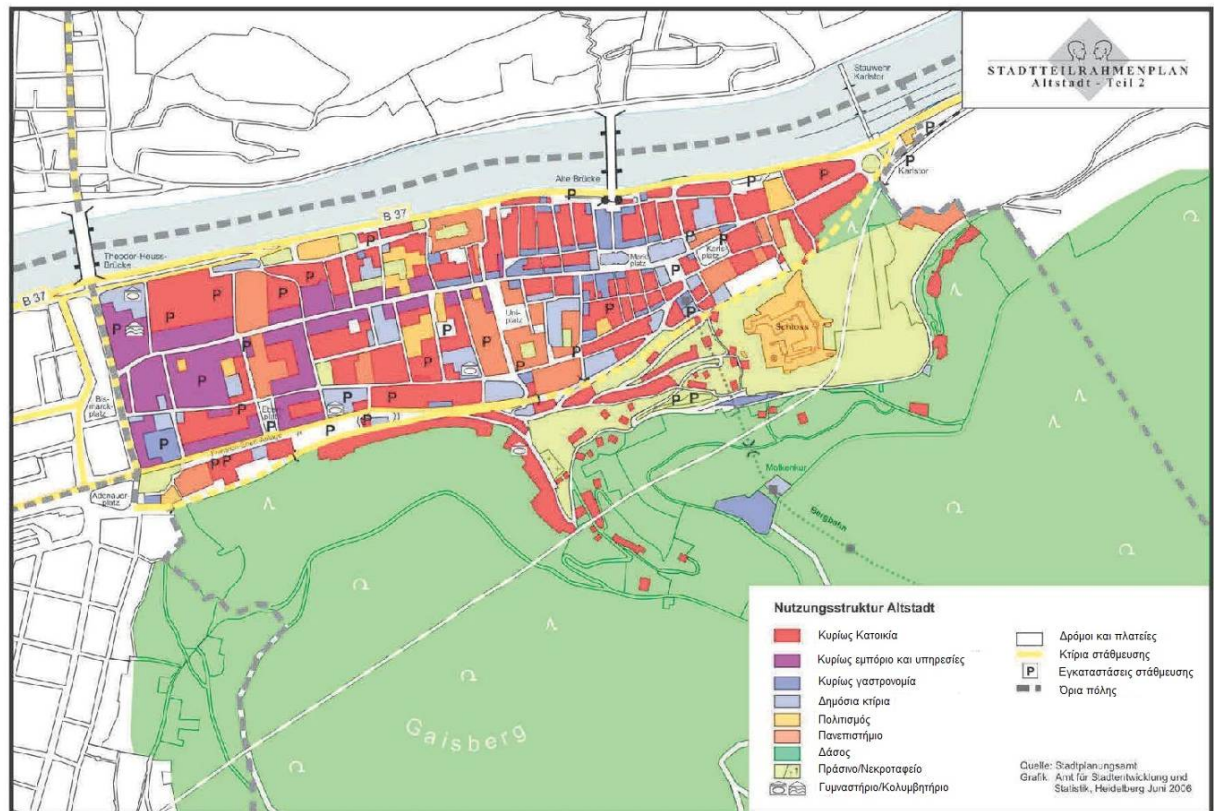
Παρόλο που η παλιά πόλη έχει στον ιστό της την περιοχή Konigstuhl, που είναι δασώδης και προστατευόμενη περιοχή NATURA, εντός της κατοικημένης περιοχής οι χώροι πρασίνου σπανίζουν, αφού όπως φαίνεται και στην Εικ. 60, η κάλυψη από κάθε είδους κτίρια είναι σχεδόν ολοκληρωτική. Το μεγαλύτερο ποσοστό πρασίνου βρίσκεται εντός των πανεπιστημιακών χώρων, στους οποίους όμως οι πολίτες δεν έχουν πρόσβαση, καθώς και σε κάποιους δρόμους και πλατείες. Συνολικά, συμπεριλαμβανομένων του πράσινου των δρόμων, των νεκροταφείων κ.λπ. η επιφάνεια που καταλαμβάνουν οι χώροι πράσινου είναι μόνο 131 στρέμματα. (Stadt Heidelberg, 2008)

Γενικότερα για τις χρήσεις γης (Εικ. 61), παρατηρείται πως τα εμπορικά καταστήματα καθώς και αυτά του υγειονομικού ενδιαφέροντος, είναι ως επί τω πλείστων πάνω στον κεντρικό πεζόδρομο, ενώ τα δημόσια κτήρια, τα κτήρια πολιτισμού και οι κατοικίες, είναι βόρεια και νότια του πεζόδρομου. Περιμετρικά της παλιάς πόλης υπάρχουν κτίρια στάθμευσης, ενώ κάποιες θέσεις υπάρχουν και στο εσωτερικό της.



Εικ. 60 Πράσινοι και ανοιχτοί χώροι

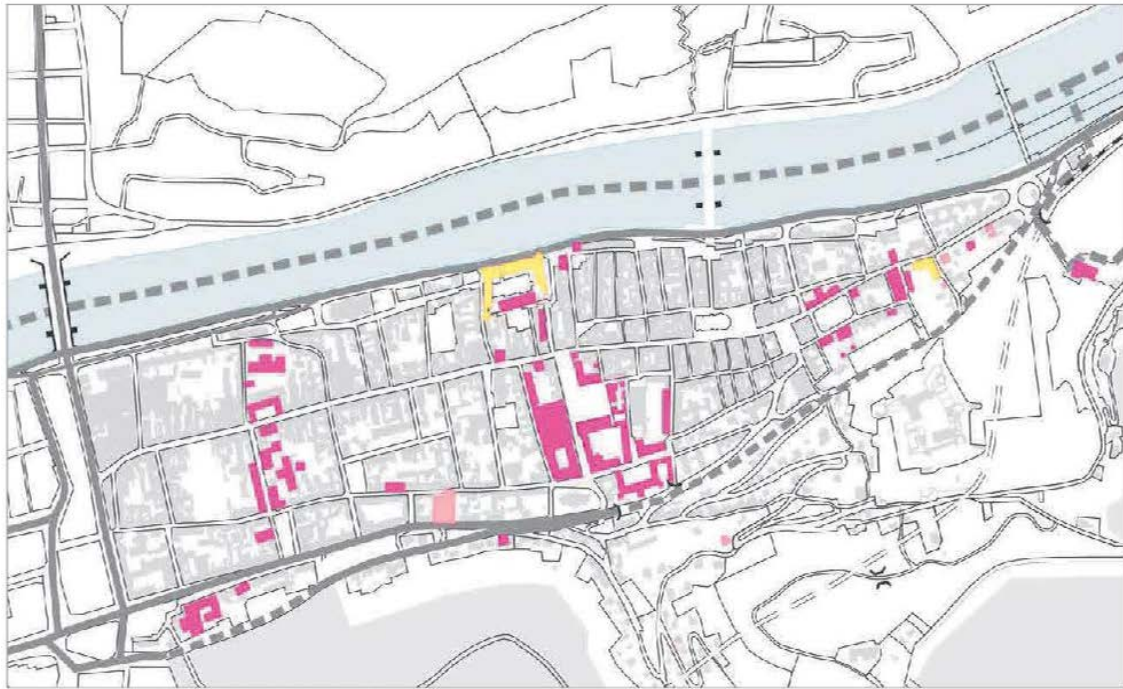




Εικ. 61 Υφιστάμενες χρήσεις γης.

### 3.14. Πανεπιστημιακά κτίρια στην παλιά πόλη

Πέρα από το κεντρικό κτίριο του παλιού πανεπιστημίου, μικρά κτίρια και τμήματα αυτού, βρίσκονται διάσπαρτα σε όλη την παλιά πόλη της Χαϊδελβέργης (Εικ. 62), που ακόμα λειτουργούν, καλύπτοντας τις ανάγκες του. (Stadt Heidelberg, 1996)



Quelle: Universitätsbauamt Heidelberg 01/2000  
Grafik: Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Heidelberg Juni 2006

Εικ. 62 Χάρτης πανεπιστημιακών εγκαταστάσεων εντός ορίων παλιάς πόλης

#### 4. Όρια του σύγχρονου ιστορικού κέντρου, η σύσταση και οι δομές του, προβλήματα, ρυθμιστικά σχέδια και μελέτες επίλυσης προβλημάτων.

---

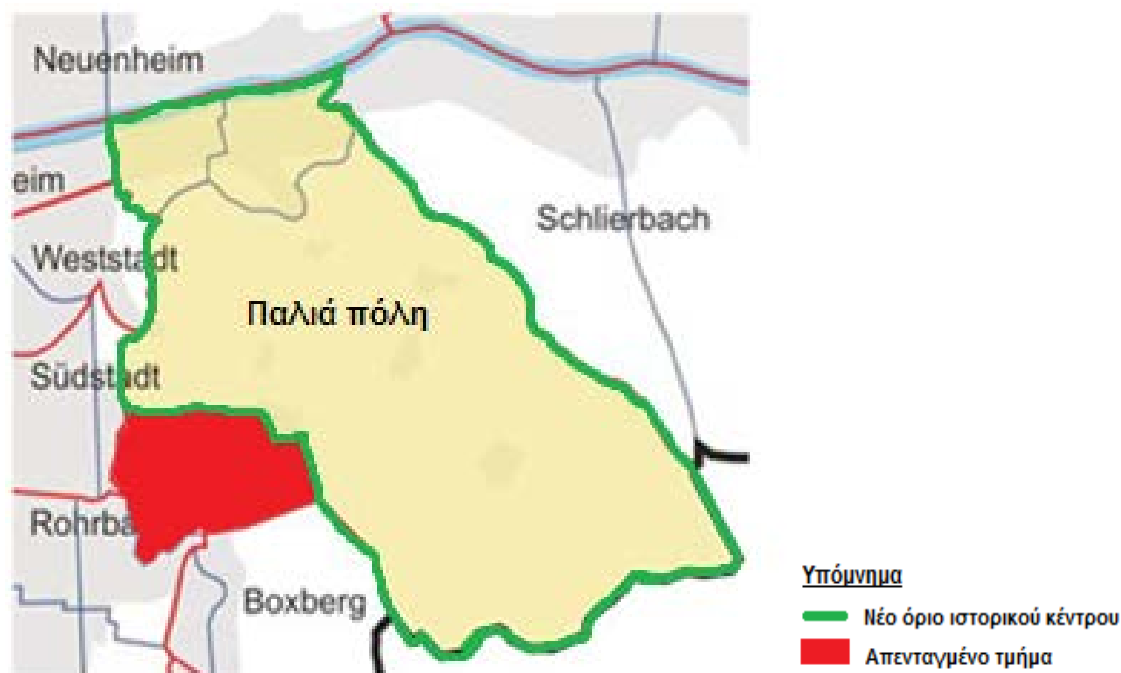


##### 4.1. Οριοθέτηση του σύγχρονου ιστορικού κέντρου.

---

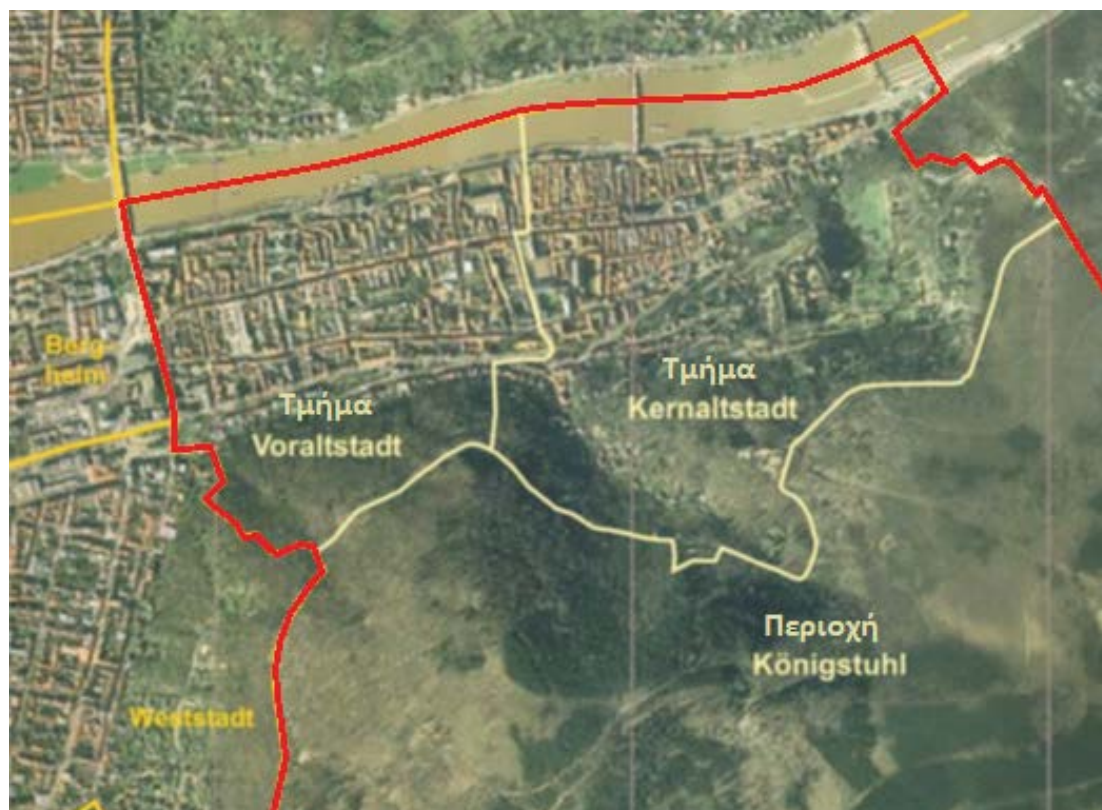
Το 2003, το δημοτικό συμβούλιο αποφάσισε την τροποποίηση των ορίων κάποιων περιοχών της πόλης γενικότερα, ακολουθώντας όμως τα όρια των παλαιότερων δήμων. Λόγω αυτού, αποφασίστηκε για την παλιά πόλη της Χαϊδελβέργης, η παραχώρηση ενός τμήματος της (περίπου 1.100 στρεμμάτων) στην δυτικώς όμορη περιοχή του Rohrbach (Εικ. 63), χωρίς όμως να επηρεάζεται ο πληθυσμός της, καθότι το εν λόγω τμήμα αφορούσε χώρους πρασίνου και βιομηχανικές εγκαταστάσεις. (Stadt Heidelberg, 2006)





Εικ. 63 Όρια παλιάς πόλης πριν το 2003 και μετά

Έτσι μετά από αυτό, η παλιά πόλη χωρίζεται σε τρεις συνοικίες (Εικ. 64). Στο παλαιότερο τμήμα της που ονομάζεται Kernaltstadt (μτφ. Πυρήνας παλιάς πόλης), στην περιοχή Voralstadt (μτφ. προάστιο της παλιάς πόλης) και στην περιοχή Königstuhl (μτφ. Θρόνος του Βασιλιά), που περιλαμβάνει την περιοχή της πλαγιάς του βουνού, υψομέτρου 500 μ. και είναι ως επί το πλείστον δασώδης. Από το 2004, η περιοχή Königstuhl έχει ενταθεί στην UNESCO και αριθμεί μόνο 200 μόνιμους κατοίκους, οι οποίοι κατοικούν στην μόνη περιοχή που επιτρέπεται η κατοίκηση (συνοικία Kohlhof). (UNESCO, Geoparks, 2015)

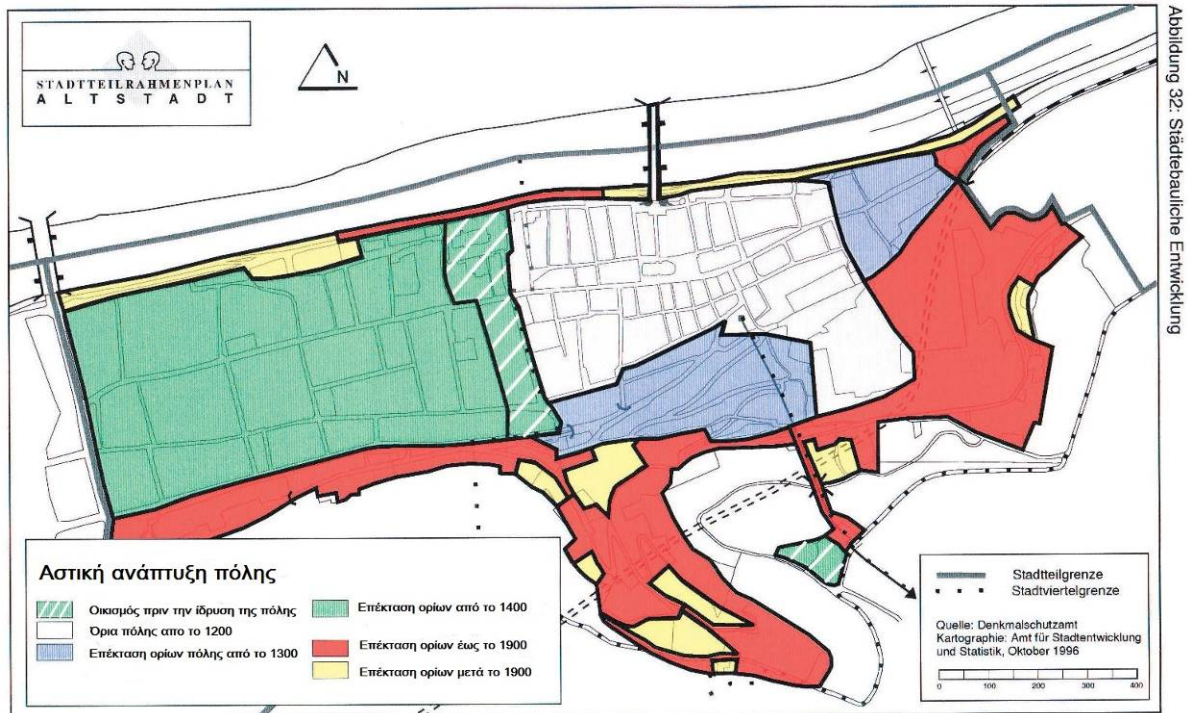


#### Υπόμνημα

- Όριο ιστορικού κέντρου
- Όριο τμήματος ιστορικού κέντρου

Εικ. 64 Οι συνοικίες της παλιάς πόλης.

Χρονολογικά, οι επεκτάσεις των ορίων της παλιάς πόλης απεικονίζονται στην Εικ. 65. Εδώ φαίνεται η αρχική ανάπτυξη της πόλης, μεταξύ των αρχικών οικισμών και παράπλευρα του ποταμού Neckar, η μετέπειτα επέκταση αυτής στα δυτικά, η σταδιακή ανάπτυξη της περιμετρικά και νότια, του μέχρι τότε υφιστάμενου πολεοδομικού ιστού, και τέλος η διαμόρφωση των ορίων τα τελευταία χρόνια (μετά το 1900).



Εικ. 65 Οι διαχρονικές επεκτάσεις των ορίων της παλιάς πόλης

#### 4.2. Πληθυσμιακές ομάδες και υποδομές στέγασης τους.

Η παλιά πόλη της Χαϊδελβέργης, δεν είναι μόνο ένας εργασιακός-πανεπιστημιακός χώρος, αλλά αποτελεί πλέον και ένα χώρο δημοφιλή για κατοικία. Μετά τον 2<sup>ο</sup> Παγκόσμιο Πόλεμο, σχεδόν όλος ο πολεοδομικός ιστός της, με τα ιστορικά του κτήρια, τους δρόμους, τις γέφυρες κ.λπ. παρέμειναν αλώβητα, κάτι που την κατέστησε αρκετά ελκυστική.

Οι εκτεταμένες επεμβάσεις που ξεκίνησαν το 1972 και ολοκληρώθηκαν το 2010, είχαν ως στόχο να δημιουργήσουν ένα φιλικό περιβάλλον για τους μόνιμους κατοίκους και να αυξήσουν τις κατοικίες. Παρόλα αυτά, κατά τη διάρκεια, αλλά και μετά το πέρας των εργασιών, επήλθαν τα ακριβώς αντίθετα αποτελέσματα και η πόλη άρχισε να εγκαταλείπεται από τους μέχρι τότε μόνιμους κάτοικους.



Οι κύριοι λόγοι που οδήγησαν σε αυτό είναι τρεις. Ο πρώτος είναι η τάση του "Ζώντας στο πράσινο", με συνέπεια πολλοί να φεύγουν προς την αναζήτηση ενός πιο ήσυχου, «πράσινου» και μοντέρνου οικιστικού περιβάλλοντος. Ο δεύτερος, προέκυψε όταν οι εργασίες άρχισαν να ολοκληρώνονται, είναι η αύξηση των ενοικίων σε τέτοιο βαθμό, που έγιναν «απαγορευτικά» για τον μέσο κάτοικο της πόλης και ο τρίτος, είναι η αυξημένη αναζήτηση στέγης από τους φοιτητές. Αξίζει να σημειωθεί πως η αρχική φυγή των μόνιμων κατοίκων, είχε ως αποτέλεσμα την κατοίκηση της παλιάς πόλης κυρίως από μετανάστες. Αυτό φαίνεται καθαρά στην απογραφή του 1995, όπου η παλιά πόλη αριθμούσε περίπου 10.700 κατοίκους, με τον έναν στους πέντε να είναι αλλοδαπός (περίπου 2.200 άτομα), ενώ η αντιστοιχία σε όλη την πόλη, ήταν ένας στους επτά.

Η παλιά πόλη χαρακτηρίζεται από τις μικρές της κατοικίες. Οι μισές από αυτές διαθέτουν ένα με δυο δωμάτια και μόνο στο προάστιο της παλιάς πόλης (Voralstadt) μπορεί κάποιος να βρει μεγαλύτερες. Το 75% των κτιρίων έχουν τουλάχιστον τρία διαμερίσματα, ενώ μόνο το 18% των κτιρίων είναι μονοκατοικίες. (Stadt Heidelberg, 2017)

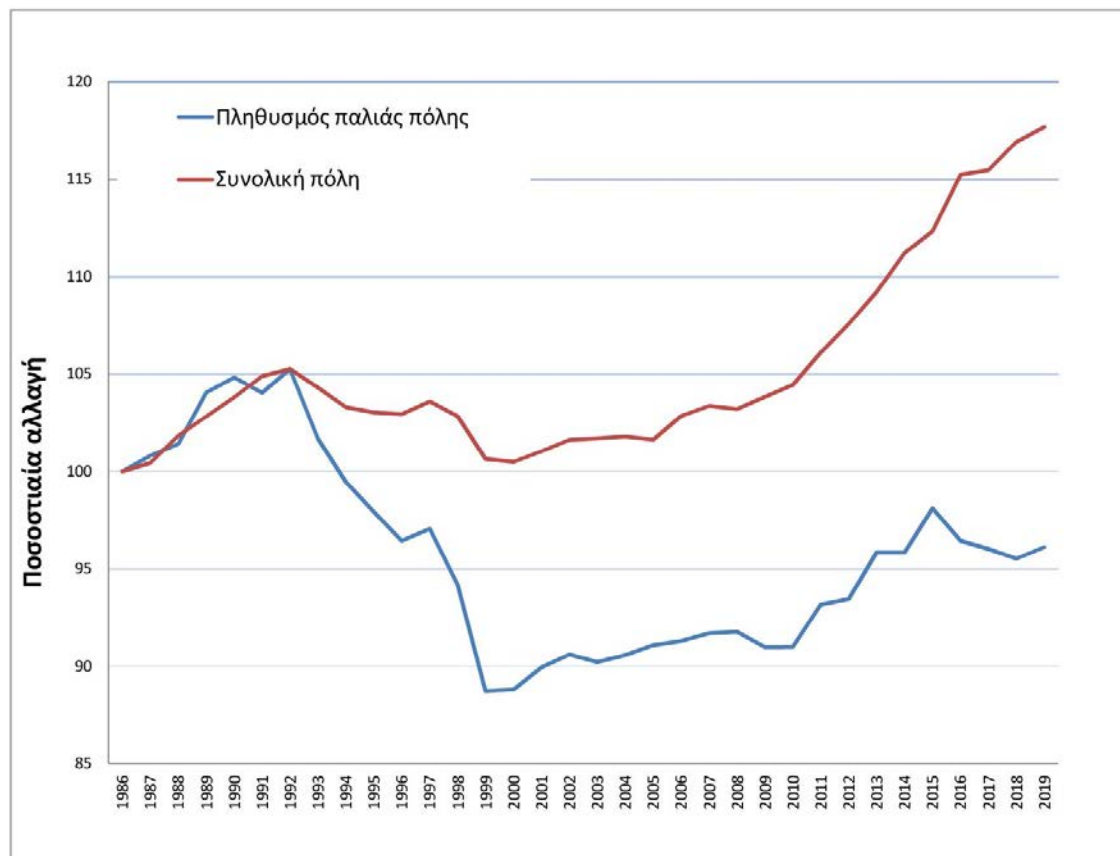
Στο προάστιο Voralstadt, υπάρχουν περίπου 2.420 κατοικίες, σε ιστορικό ύψος μπαρόκ, και οι δρόμοι σε σχέση με αυτούς του πυρήνα της παλιάς πόλης, είναι αρκετά μεγαλύτεροι. (Stadt Heidelberg, 2011)

Στον πυρήνα της παλιάς πόλης (Kernaltstadt), υπάρχουν 2.700 κατοικίες, στεγασμένες όμως σε μικρά κτίρια, οι δρόμοι είναι αρκετά στενοί και τα Ο.Τ. πιο πυκνοκατοικημένα. Ο πληθυσμός που ζει στο κέντρο, είναι νέος, μεταξύ 18 – 29 ετών (30,9%), που κυρίως δουλεύει ή σπουδάζει εκεί. Τα  $\frac{3}{4}$  των 11.900 κατοίκων, ζουν μόνοι τους χωρίς οικογένεια.

Τα παιδιά και οι έφηβοι (0-16 ετών) κατέχουν ένα μικρό ποσοστό του πληθυσμού (9,9%) και οι ηλικιωμένοι άνω των 65, το 13,10%. Η υπόλοιπη ηλικιακή ομάδα (16 – 65 ετών) κατέχουν το 77%, εκ των οποίων το 41,6% εργάζεται στη παλιά πόλη. (Stadt Heidelberg, 2017)

Στην Εικ. 66 φαίνεται η ποσοστιαία αλλαγή του πληθυσμού της παλιάς πόλης κάθε χρόνο. Η σύγκριση των δυο γραφικών απεικονίσεων δείχνει την μείωση της

ελκυστικότητας της ως χώρου κατοικίας, λόγω των συνεχόμενων αποκαταστάσεων–επεμβάσεων και διαμορφώσεων, αλλά και την σταθερή αύξηση του πληθυσμού της πόλης γενικότερα, τα τελευταία χρόνια. (Stadt Heidelberg, 2004)



Εικ. 66 Ποσοστιαία μεταβολή πληθυσμού συνολικής πόλης – παλιάς πόλης

Πέρα όμως από την μόνιμη κατοικία, η παλιά πόλη της Χαϊδελβέργης αποτελεί πλέον και έναν σημαντικό τουριστικό προορισμό, με συνέπεια οι επισκέπτες σε αυτήν να έχουν αυξηθεί θεαματικά, ιδίως τα τελευταία χρόνια (Εικ. 67). (Stadt Heidelberg, 1993)

Ο τουρισμός, μέσω των διανυκτερεύσεων αλλά και των μονοήμερων εκδρομών, συμβάλλει τόσο στην αύξηση του εμπορικού όσο και του δημοτικού εισοδήματος, τα οποία με τη σειρά τους οδηγούν στην άνθιση της τοπικής οικονομίας. Αποτέλεσμα αυτής, είναι η περεταίρω επένδυση στην παλιά πόλη, με συνέπεια η διατήρηση και η επιπλέον ανάδειξη της, να αποτελεί την πρώτη προτεραιότητα της τοπικής κοινωνίας και της δημοτικής αρχής. (Stadt Heidelberg, 2019)



Εικ. 67 Διαχρονική μεταβολή επισκεπτών και διανυκτερεύσεων στην παλιά πόλη

### 4.3. Κοινωνική σύσταση και δομές

Εξετάζοντας κάποιος την κατά καιρούς κοινωνική σύσταση του πληθυσμού της παλιάς πόλης της Χαϊδελβέργης, διαπιστώνει πως έχει περάσει αρκετές διακυμάνσεις μέχρι σήμερα. Κατά καιρούς έχει γίνει αρκετά αισθητό το φαινόμενο του εξευγενισμού, κυρίως λόγω των μακροχρόνιων εργασιών αποκατάστασης της πόλης. Πολλοί μόνιμοι κάτοικοι έφυγαν εκείνη την περίοδο και η πόλη κατοικήθηκε από μετανάστες. Μετά όμως το πέρας των εργασιών, και λόγω κυρίως της αύξησης των ενοικίων, αλλάζει πάλι η σύσταση των κατοίκων, αφού οικονομικά ισχυρότερες τάξεις κάνουν την εμφάνιση τους.

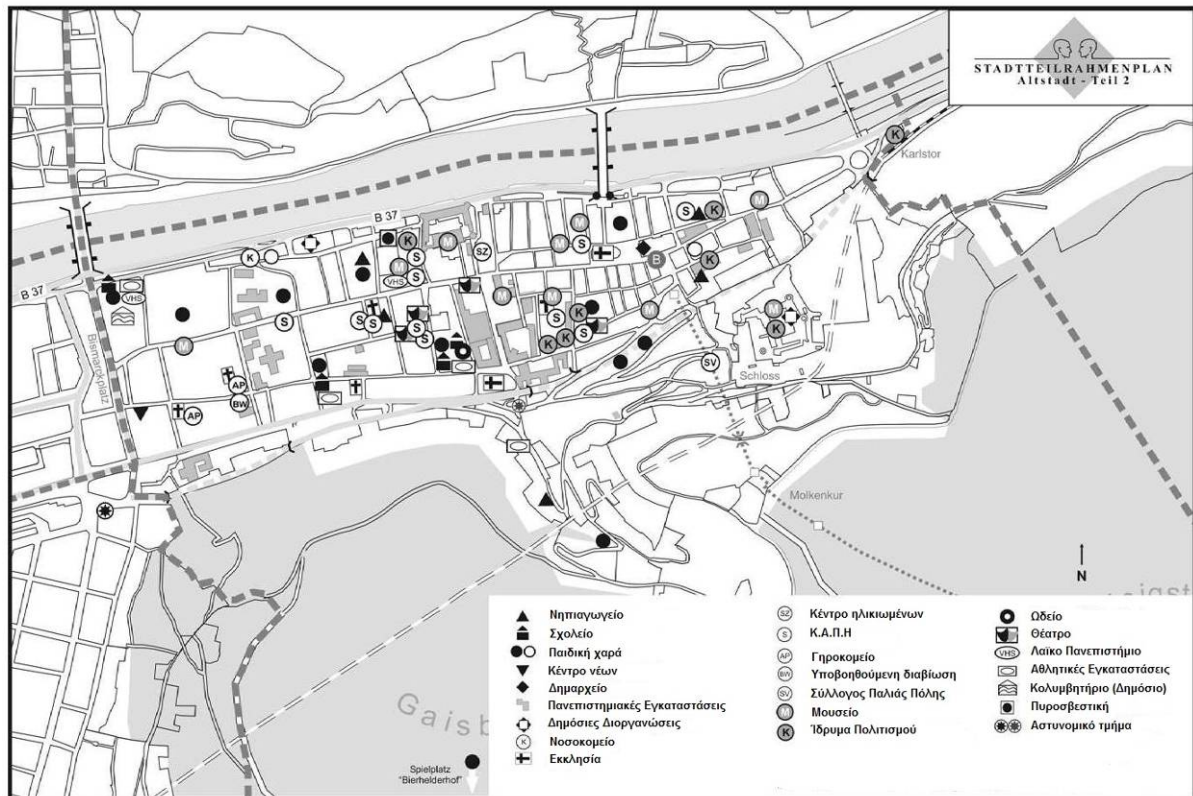
Επίσης, ο τουρισμός έχει επιφέρει αλλαγές στην σύσταση αυτή, λόγω της μεγάλης, προς εκμετάλλευση, ζήτησης των ακινήτων, για την μετατροπή τους σε ξενοδοχεία, ξενώνες κ.λπ., ώστε να μπορέσουν να εξυπηρετήσουν την ολοένα αυξανόμενη τάση του τουρισμού των τελευταίων ετών.

Οι φοιτητές είναι άρρηκτα συνδεδεμένοι με την παλιά πόλη, λόγω της ύπαρξης του Πανεπιστημίου αλλά και της νυχτερινής διασκέδασης, οι οποίοι μειώνουν αισθητά τον μέσο όρο ηλικίας των κατοίκων της.



Όσον αφορά τις υποδομές για στέγαση, ένα χαρακτηριστικό της παλιάς πόλης είναι η μη ύπαρξη μεγάλων διαμερισμάτων, ιδίως στο ανατολικό τμήμα της, με συνέπεια να μην μπορεί εύκολα να βρει στέγη μια πολυμελής οικογένεια, παρότι υπάρχουν οι υποδομές π.χ. σχολεία, παιδικές χαρές κ.λπ. που θα την εξυπηρετούσαν.

Στην Εικ. 68 απεικονίζονται οι υπάρχουσες δομές που μπορούν να εξυπηρετήσουν τον σημερινό κάτοικο. Από την απογραφή του 2017, προκύπτει ότι στα 6.866 νοικοκυριά, που υπάρχουν στο ιστορικό κέντρο, τα 390 είναι οικογένειες με ένα παιδί και τα 295 είναι οικογένειες με δυο παιδιά και πάνω. Ο πληθυσμός της παλιάς πόλης της Χαϊδελβέργης ανά συνοικία απεικονίζεται στην Εικ. 69.



Εικ. 68 Χάρτης υποδομών

Συνοικίες παλιάς πόλης				
	Kernaltstadt	Voraltstadt	Königstuhl	Σύνολο
Πληθυσμός γενικά	5.215	5.130	129	10.474
Γερμανοί υπήκοοι	3.721	3.992	80	7.793
Υπήκοοι ΕΕ	742	561	19	1.322
Άλλοι	752	577	30	1359

Εικ. 69 Στοιχεία απογραφής 2017

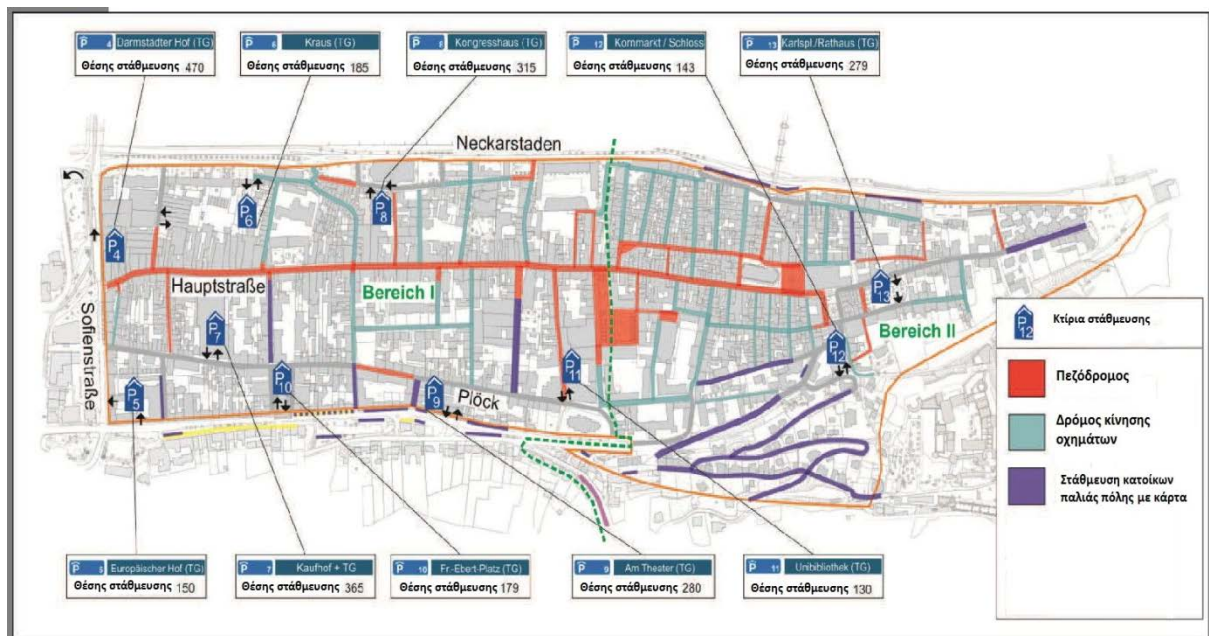
#### 4.4. Υφιστάμενος κυκλοφοριακός σχεδιασμός και κινητικότητα

Το σχέδιο κυκλοφορίας για την παλιά πόλη της Χαϊδελβέργης, είχε ήδη αναπτυχθεί το 1972 σε μια βασική του μορφή, και εξελίχθηκε το 1996 με το «σχέδιο κυκλοφοριακής ανάπτυξης», καθώς και το 2001 με κάποιες τροποποιήσεις.

Οι βασικοί στόχοι του κυκλοφοριακού σχεδίου του 1996 και οι τροποποιήσεις του το 2001, μέσω του σχεδίου κυκλοφοριακής ανάπτυξης, επετεύχθησαν σε μεγάλο βαθμό, βελτιώνοντας έτσι την κυκλοφορία στην πόλη. Η μελέτη του εν λόγω σχεδίου, αφορούσε ειδικά το κάθε μέσο μεταφοράς (αυτοκίνητο, ποδήλατο, Μ.Μ.Μ.) και σε κάθε ένα από αυτά δόθηκε ειδικό βάρος. (Dipl.-Ing Tanja Leven und Jens Leven, 2017)

## Αυτοκίνητο

Αναλυτικότερα, σε ό,τι αφορά τα αυτοκίνητα, η μέγιστη ταχύτητα τους ορίστηκε στα 50χλμ/ώρα, εκτός των δρόμων που βρίσκονται κοντά σε σχολεία, όπου η μέγιστη ταχύτητα κατήλθε στα 30χλμ/ώρα, μειώνοντας έτσι την ηχορύπανση αλλά και την επικινδυνότητα των ατυχημάτων. Η κίνηση τους επιτρέπεται σχεδόν σε ολόκληρη την πόλη, ακόμα και στα πεζοδρομημένα τμήματα, όταν πραγματοποιείται τις ώρες του ανεφοδιασμού των καταστημάτων. Η ελεύθερη κίνηση τους αυτή σε συνδυασμό με τη μη ελεγχόμενη στάθμευση τους (Εικ. 70), δυσχεραίνει την κίνηση των πεζών και των ποδηλάτων, και υποβιβάζει αισθητικά το κέντρο. Για τη μη είσοδο αυτοκινήτων, εντός του ιστού τα παλιάς πόλης, με σκοπό την μετακίνηση των μαθητών, δημιουργήθηκαν δίκτυα ασφαλούς μετακίνησης παιδιών και πεζών γενικότερα.



Εικ. 70 Υφιστάμενη επιτρεπόμενη κίνηση οχημάτων

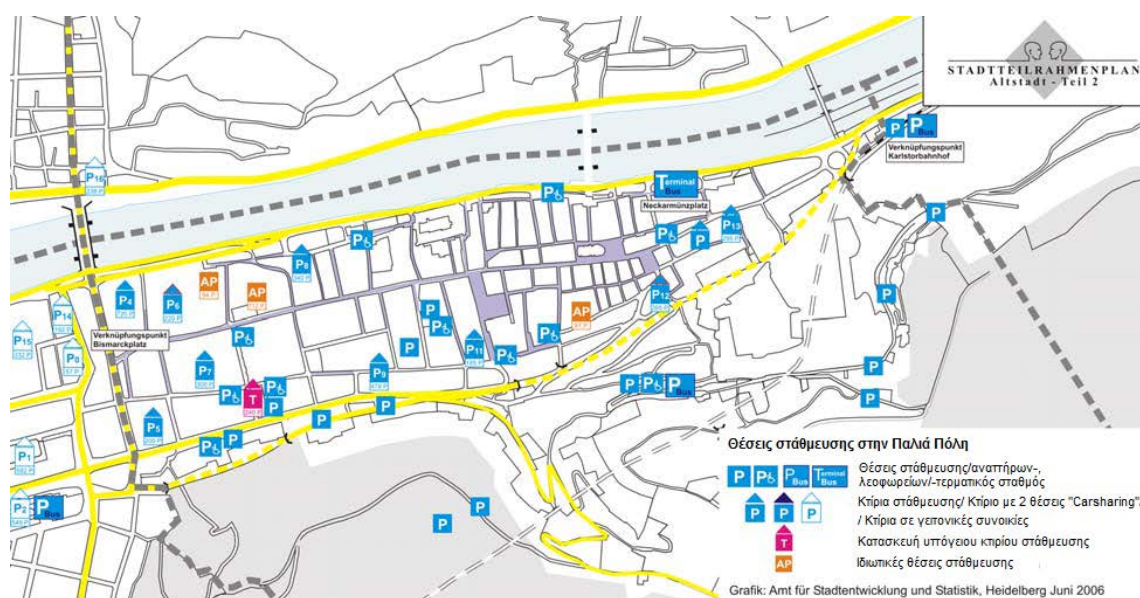
Για να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα της στάθμευσης, υπάρχουν παρκινγκ συνολικής χωρητικότητας 3.000 θέσεων εντός της παλιάς πόλης και άλλων 1.960 θέσεων, πολύ κοντά στο ιστορικό κέντρο (Εικ. 71). Επειδή οι μόνιμοι κάτοικοι τα τελευταία χρόνια άρχισαν να αυξάνονται, ο δήμος τους παρέχει ειδική κάρτα, που τους επιτρέπει την στάθμευση εντός αυτής (Εικ. 72). (Stadt Heidelberg, 2015)



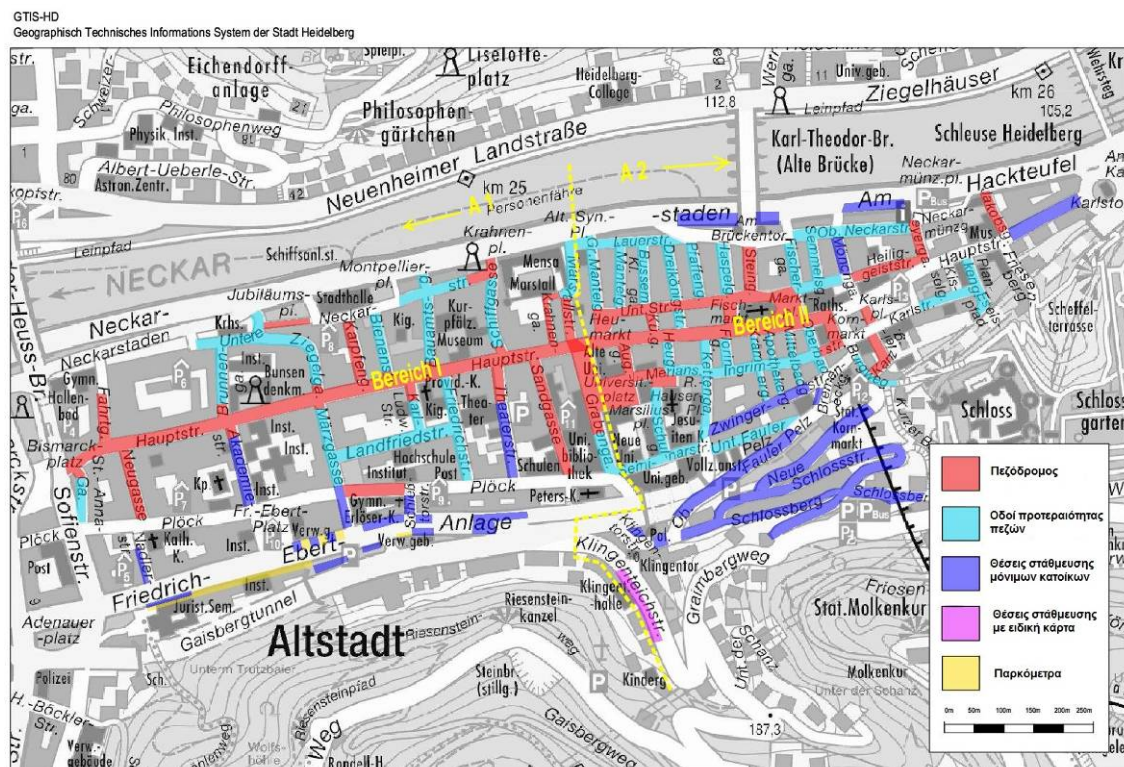
Για την αναδιάταξη της κίνησης των επισκεπτών, υπάρχει ένα σύστημα καθοδήγησης-στάθμευσης, μέσω μιας διαδικτυακής πλατφόρμας, που παρέχει τη δυνατότητα από τη σελίδα του δήμου, σε πραγματικό χρόνο, να δει κάποιος που υπάρχουν κενές θέσεις στάθμευσης (Εικ. 73).

Για την ομαλότερη εξυπηρέτηση των οχημάτων τροφοδοσίας, υπάρχουν ειδικές θέσεις στάθμευσης, από τις οποίες μεταφέρονται τα εμπορεύματα στα καταστήματα, με καρότσια, σε καθορισμένο χρόνο, από τις 07:00 έως τις 18:00. (Stadt Heidelberg, 2006) .

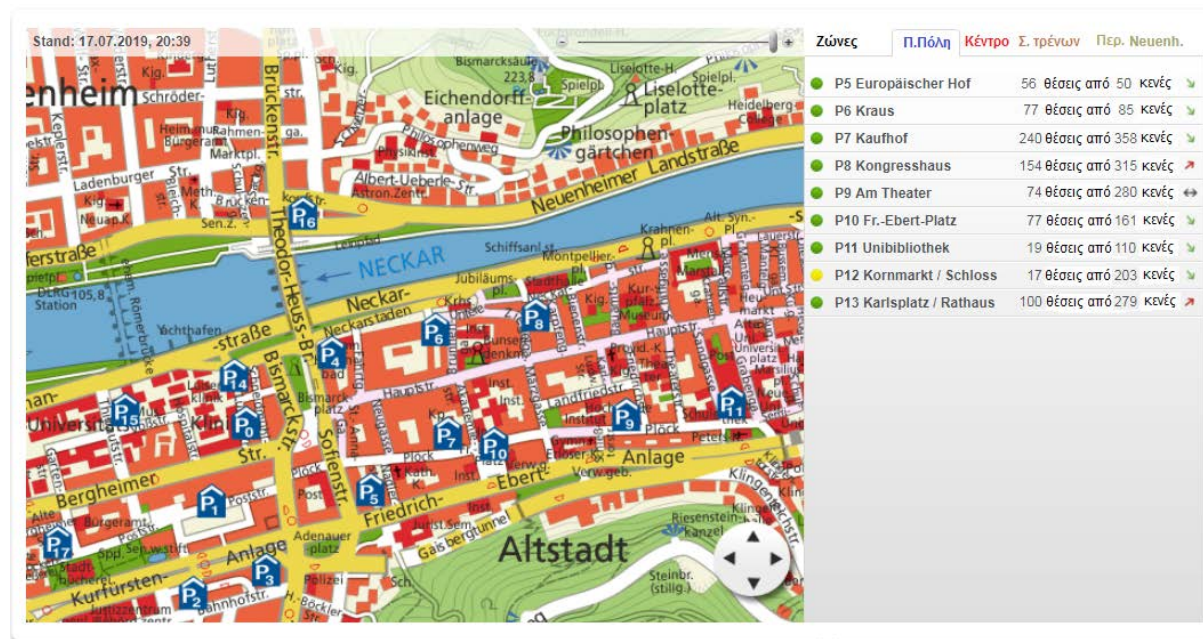
Τέλος, για την εξυπηρέτηση των τουριστικών λεωφορείων διαμορφώθηκε η πλατεία Neckarmünzplatz και δημιουργήθηκαν 60 θέσεις στάθμευσης. (Stadt Heidelberg, 2006)



**Εικ. 71** Υφιστάμενοι χώροι με θέσεις στάθμευσης



Εικ. 72 Ζώνες στάθμευσης κατοίκων παλιάς πόλης

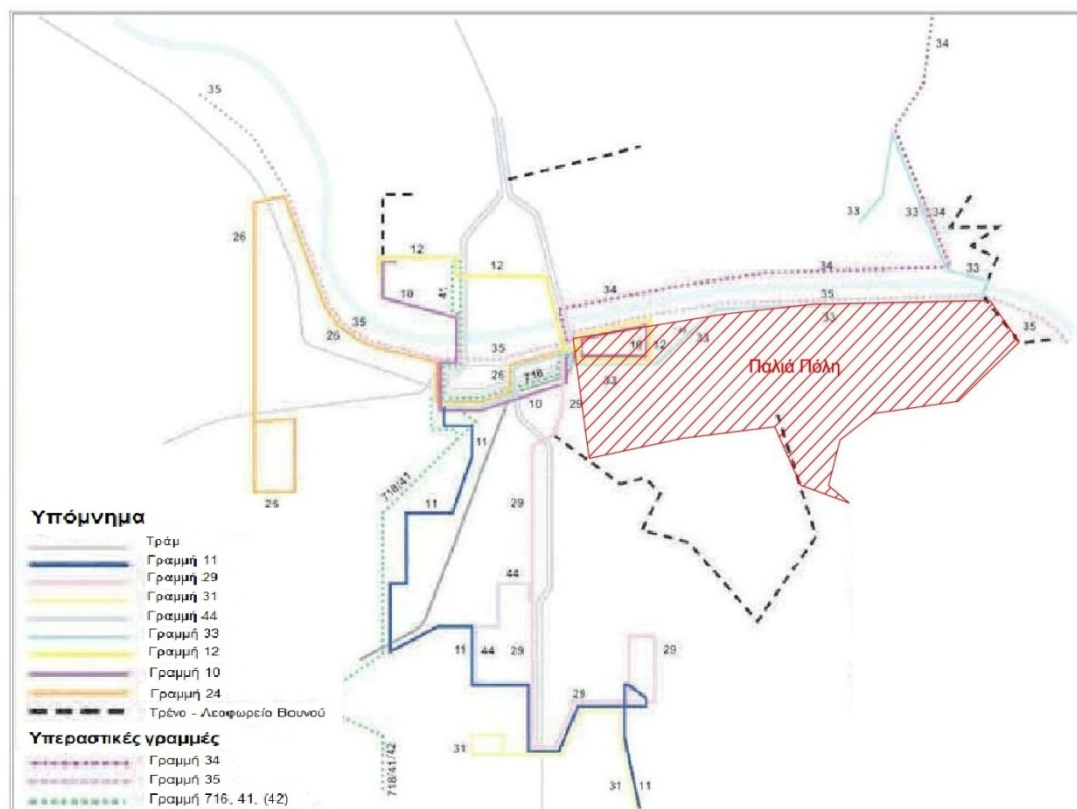


Εικ. 73 Ηλεκτρονικό σύστημα παρακολούθησης κενών θέσεων στάθμευσης



## Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

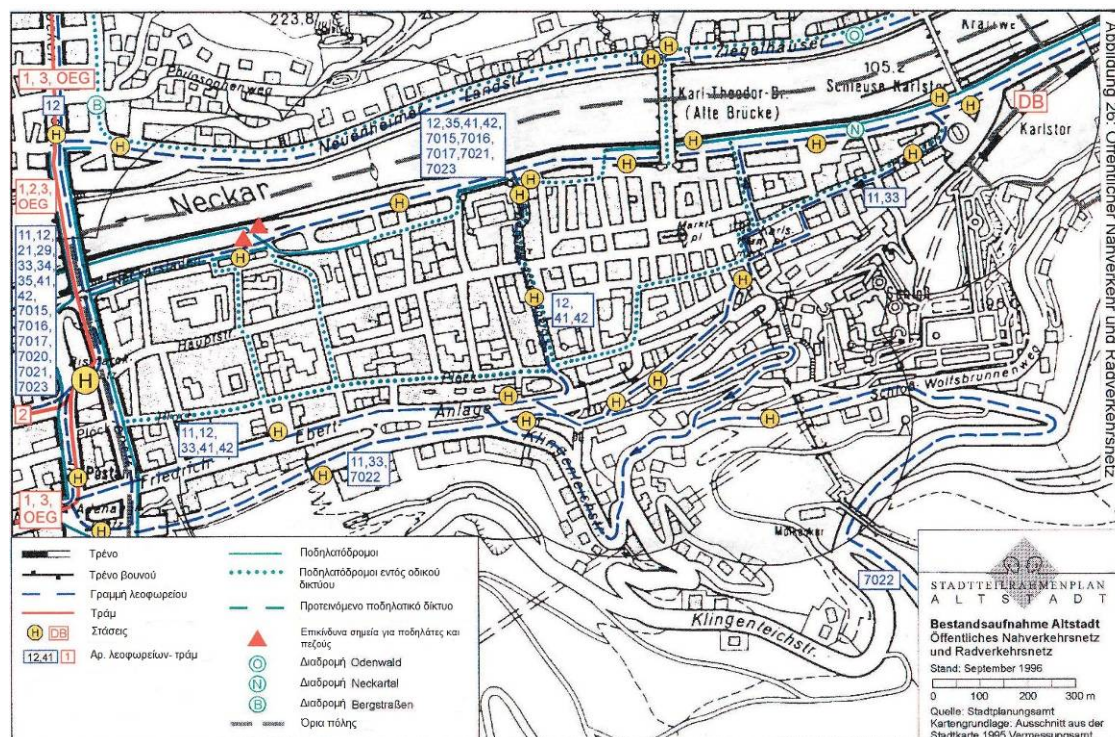
Η παλιά πόλη συνδέεται άμεσα με όλη την υπόλοιπη πόλη (Εικ. 74) από βορρά, ανατολή και δύση, με πλήθος μεταφορικών μέσων όπως τραμ, λεωφορεία και τρένα.



**Εικ. 74** Μέσα μαζικής μεταφοράς προς την παλιά πόλη

Όσον αφορά το τρένο και το τραμ κάνουν στάση στα όρια του ιστορικού κέντρου, ενώ τα λεωφορεία είναι το μόνο μέσο που εισέρχεται στην παλιά πόλη. Με την κατάλληλη σήμανση και σηματοδότηση, δόθηκε προτεραιότητα στην κυκλοφορία τους, μειώνοντας έτσι το χρόνο πρόσβασης στο κέντρο. Αυτό, σε συνδυασμό με τη δημιουργία νέων στάσεων (Εικ. 75) κατέστησαν τα ΜΜΜ ελκυστικότερα στους κατοίκους και τους επισκέπτες της πόλης.





Εικ. 75 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς εντός της παλιάς πόλης

Πέραν των παραπάνω τριών βασικών Μέσων Μαζικής Μεταφοράς στην παλιά πόλη της Χαϊδελβέργης, υπάρχει και ένα τρένο, που συνδέει την κατοικημένη περιοχή της παλιάς πόλης, με την πλαγιά του βουνού Königstuhl. Αυτό επιτρέπει την ανάβαση στο παλάτι και την κορυφή του βουνού, όπου βρίσκονται 2 κλινικές και ένα ινστιτούτο Αστρονομίας.


## Ποδήλατο

Μεγάλη σημασία δόθηκε στη χρήση του ποδηλάτου, ως πρώτου μέσου επιλογής μετακίνησης, καθώς και στη δημιουργία ποδηλατοδρόμων (Εικ. 76). Το 73% των πολιτών, χρησιμοποιεί το ποδήλατο καθημερινά και για το 51% είναι το αγαπημένο μεταφορικό μέσο. Το 2018 η πόλη βραβεύτηκε για δεύτερη φορά, ως ο «Δήμος φιλικός προς το ποδήλατο», εγκαθιστώντας έτσι σε σημεία της πόλης μετρητές ποδηλατικής κίνησης, ώστε στην νέα μελέτη που ετοιμάζεται, να συμπεριληφθούν τα στοιχεία των

μετρήσεων (Εικ. 77). Επίσης, υπάρχουν 2.900 νέες θέσεις στάθμευσης για τα ποδήλατα και ειδικές σημάνσεις και φωτεινοί σηματοδότες. (Stadt Heidelberg, 2020)



### Υπόμνημα

- Ποδηλατόδρομοι
-  Θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων

Εικ. 76 Ποδηλατοδρόμοι στην παλιά πόλη



Εικ. 77 Μετρητής ποδηλατικής κίνησης



## Πεζοί και ΑΜΕΑ

Μεγάλο ρόλο στην κίνηση των πεζών, παίζουν οι πλακοστρωμένοι δρόμοι με τους παραδοσιακούς, από το χρόνο στρογγυλεμένους, κυβόλιθους, που περιορίζουν την ασφαλή και ελεύθερη κίνηση στους πεζούς και ιδιαίτερα σε αυτούς που κινούνται με τα αναπηρικά αμαξίδια και σε αυτούς με προβλήματα όρασης (Εικ. 78). Η τοποθέτηση τραπεζοκαθισμάτων και εμπορευμάτων στους πεζόδρομους και τα πεζοδρόμια (Εικ. 79), δυσχεραίνει τη διέλευση τους, που σε συνδυασμό με την έλλειψη οδεύσεων τυφλών, την καθιστά πολλές αδύνατη αλλά και ιδιαιτέρως επικίνδυνη για τις ειδικές κατηγορίες των πεζών.



Εικ. 78 Παραδοσιακά πλακόστρωτα





Εικ. 79 Τοποθέτηση εμπορευμάτων και κάδων σκουπιδιών στα στενά πεζοδρόμια

Ο αριθμός των ηλικιωμένων ατόμων αλλά και των ανθρώπων με κινητικά προβλήματα που ζει στο κρατίδιο της Βάδης-Βυρτεμβέργης, σύμφωνα με την κρατική στατιστική υπηρεσία (31 Δεκεμβρίου 2013), είναι 981.538 άτομα. Αυτό και μόνο καθιστά σαφές ότι τα άτομα με «ειδικές ανάγκες» δεν είναι πλέον μια περιθωριακή ομάδα. Παρά τον μεγάλο αυτόν αριθμό, η ανεμπόδιστη πρόσβαση τους στα μνημεία, αλλά και στην παλιά πόλη της Χαϊδελβέργης γενικότερα, δυστυχώς ακόμα και σήμερα δεν είναι εφικτή.

Χαρακτηριστική είναι η εικόνα της Χαϊδελβέργης που αποτυπώνεται μέσω της εφαρμογής Wheelmap.org, η οποία δείχνει την καταλληλότητα και προσβασιμότητα των πεζοδρομίων, κάποιων σημείων και καταστημάτων μέσα στην πόλη, για τα άτομα που χρησιμοποιούν αμαξίδιο (Εικ. 80). (Sozialhelden, 2020) (Studienzeitung, 2019)



#### Υπόμνημα

- Κατάλληλη πρόσβαση
- Μερικώς κατάλληλη πρόσβαση
- Ακατάλληλη πρόσβαση
- Δεν έχει χαρακτηριστεί

**Εικ. 80** Καταγραφή προσβασιμότητας αναπηρικού αμαξιδίου από το App. "Wheelmap.org

Τέλος, ο δήμος, λόγω του υψηλού κόστους (περίπου 6,5 εκατομμυρίων ευρώ), δε συνεχίζει το σχέδιο επέκτασης χωρίς εμπόδια που είχε ξεκινήσει πριν κάποια χρόνια, τοποθετώντας ηχητικά συστήματα στους φωτεινούς σηματοδότες και διαμορφώνοντας τα πεζοδρόμια και τις στάσεις των MMM με ράμπες και ειδικό σύστημα καθοδήγησης για τυφλούς. (Studierenzeitung, 2019) (Stadt Heidelberg, 2019)

### **Νέο σχέδιο κυκλοφοριακής ανάπτυξης.**

Παρά τον σχεδιασμό και τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, ο δήμος σήμερα αντιμετωπίζει πολλά προβλήματα με το υπάρχον κυκλοφοριακό σύστημα και γι' αυτό είναι στη διαδικασία εκπόνησης ενός νέου σχεδίου κυκλοφοριακής ανάπτυξης. Γι' αυτό το λόγο, συγκρότησε ομάδες καταγραφής των προβλημάτων, που αποτελούνται από πολίτες που κινούνται καθημερινά στην παλιά πόλη. Τον Μάρτιο του 2019, οι εν λόγω ομάδες συνεδρίασαν και λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που συλλέχτηκαν, θα συνταχθεί μια νέα κυκλοφοριακή μελέτη. (Stadt Heidelberg, 2019)

#### 4.5. Ρυθμιστικά σχέδια και μελέτες

---

Κάθε 10 χρόνια ο δήμος συνέτασσε ένα ενιαίο ρυθμιστικό σχέδιο που αφορά την παλιά πόλη της Χαϊδελβέργης. Σε αυτό αναφέρονταν τα στατιστικά στοιχεία του πληθυσμού, της κατοικίας, της εργασίας, του εμπορίου, του πολιτισμού, του κυκλοφοριακού, του περιβάλλοντος, των χώρων πρασίνου και γενικότερα ό,τι αφορά την παλιά πόλη. Μέσα σε αυτές τις μελέτες, αναφέρονται τα προβλήματα του κάθε τομέα και οι λύσεις που προτείνονται για το μέλλον.

Δυο τέτοια ενιαία ρυθμιστικά σχέδια, έχουν εκπονηθεί μέχρι σήμερα. Το πρώτο εκπονήθηκε το 1996 και το δεύτερο το 2006.

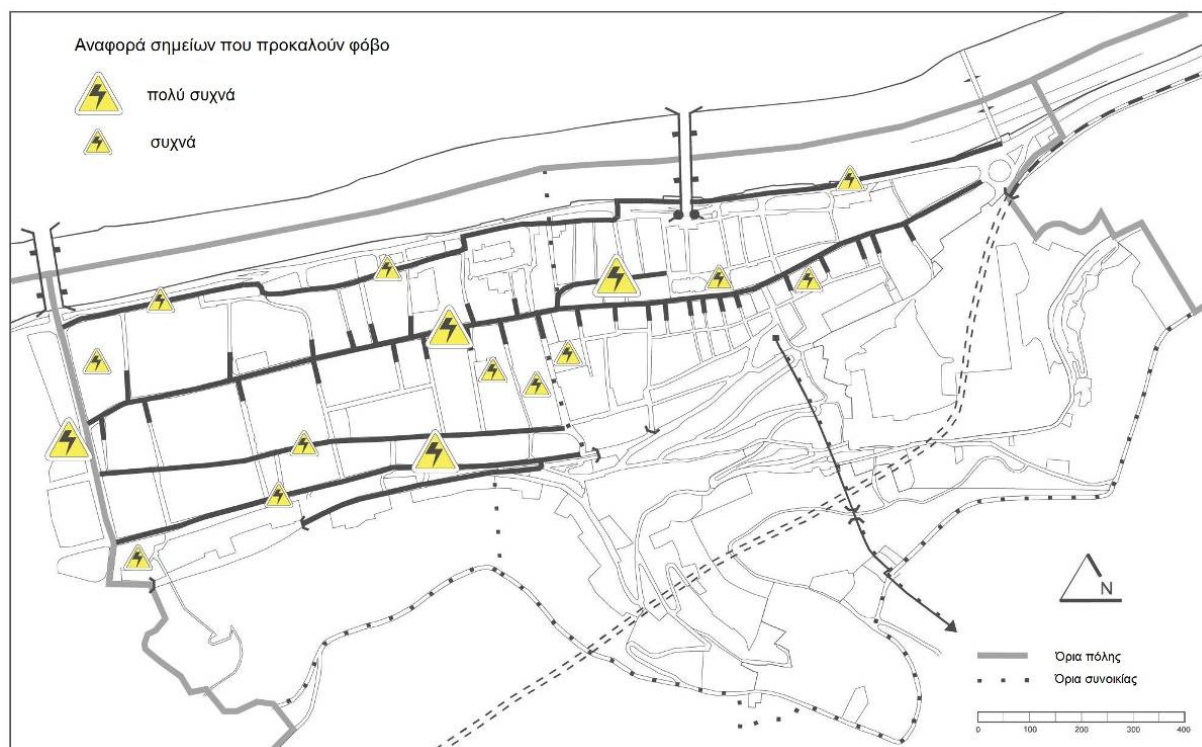
Στο πρώτο (1996), αρχικά αναφέρονται τα πρόβλημα που αφορούσαν την ασφαλή κυκλοφορία των παιδιών. Κατέστη σαφές ότι η κίνηση των οχημάτων αλλά και των ποδηλάτων αποτελούσε απειλή για τα παιδιά. Ακόμα και στα μικρά στενά όπου η μετακίνηση τους μπορούσε να γίνει με σχετική με ασφάλεια, αυτά ήταν κατειλημμένα από σταθμευμένα οχήματα. Ένα άλλο πρόβλημα που εντοπίστηκε, ήταν η έλλειψη χώρων παιχνιδιού. Οι ελεύθεροι χώροι όπως π.χ. οι πλατείες, που θα μπορούσαν να γίνουν χώροι παιχνιδιού, χρησιμοποιούνταν από άλλες ομάδες πολιτών, όπως αυτές των τουριστών ή πολλές φορές και των αστέγων. Λαμβάνοντας αυτά υπόψη, ο δήμος δημιούργησε νέες παιδικές χαρές και συνέταξε έναν χάρτη με τον οποίο τα παιδιά αποκτούν ασφαλή πρόσβαση στα σχολεία και στις παιδικές χαρές. Αυτή η μελέτη παρουσιάστηκε το 2015.(Εικ. 81) (Stadt Heidelberg, 2015)

Ένα άλλο μεγάλο πρόβλημα που παρουσιάστηκε το 1996, είναι ο φόβος που νιώθουν οι γυναίκες, εντός της παλιάς πόλης (Εικ. 82), λόγω του κακού φωτισμού και του τρόπου ανοικοδόμησης της παλιάς πόλης (στενά δρομάκια, φθαρμένα καλντερίμια, σκοτεινές στοές κ.λπ.).



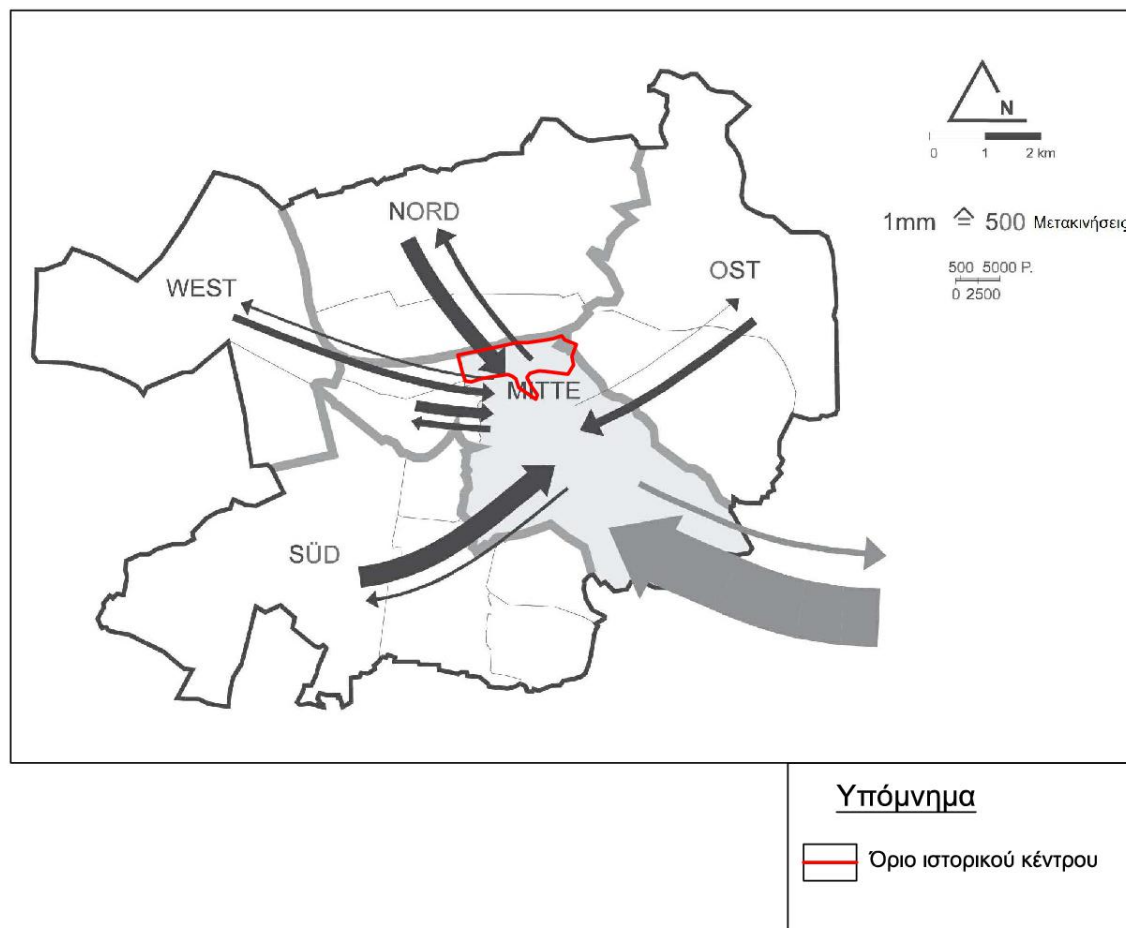


Εικ. 81 Χάρτης ασφαλούς μετακίνησης παιδιών



Εικ. 82 Τοποθεσίες που προκαλούν φόβο

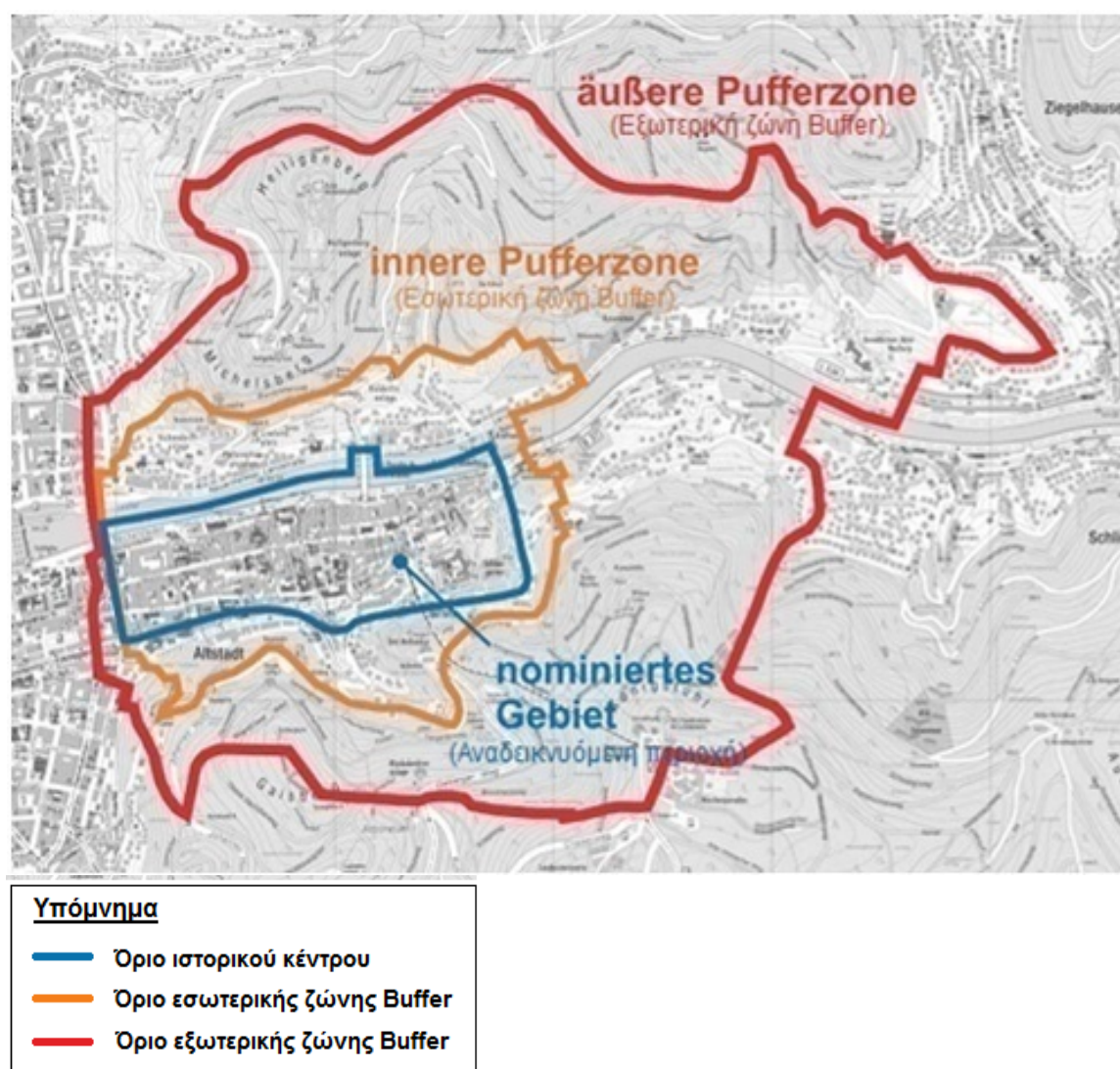
Ένα άλλο πρόβλημα που αναφέρει η μελέτη είναι η έντονη κυκλοφορία οχημάτων και η έλλειψη θέσεων στάθμευσης. Όπως φαίνεται και στην Εικ. 83, η παλιά πόλη δέχεται πολύ μεγάλο αριθμό επισκεπτών καθημερινά, λόγω εργασίας, του πανεπιστημίου, των τουριστών, της διασκέδασης αλλά και της αγοράς. (Stadt Heidelberg, Stadtverwaltung Ludwigshafen, Stadt Mannheim, 2018)



Εικ. 83 Καθημερινές μετακινήσεις προς την παλιά πόλη

Μια μελέτη που έγινε στις αρχές της δεκαετίας του 2000 είναι αυτή της προσπάθειας του δήμου να εντάξει το κάστρο και την παλιά πόλη της Χαϊδελβέργης, στα μνημεία παγκόσμιας κληρονομιάς της UNESCO, έτσι ώστε να προστατεύονται συνεχώς και να διατηρηθούν όσο το δυνατόν καλύτερα, για τις επόμενες γενιές.

Τα όρια προστασίας που είχαν προταθεί για την ένταξη τους, είναι τα όρια που υπήρχαν από τον 19<sup>ο</sup> αιώνα ως το 1932, και δημιουργούν περιμετρικά δυο ζώνες προστασίας (Buffer zone) (Εικ. 84)



Εικ. 84 Προτεινόμενες ζώνες Buffer



Παρόλη όμως την προσπάθεια αυτή, το 2005, η Επιτροπή Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO, ανέβαλε τη προσθήκη της Χαϊδελβέργης στον κατάλογο των μνημείων παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς, βασιζόμενη στη γνωμοδότηση του Διεθνούς Συμβουλίου, για τη διαφύλαξη των μνημείων ICOMOS. Η Επιτροπή Παγκόσμιας Κληρονομιάς πρότεινε να διερευνηθεί περαιτέρω η «ασυνήθιστη αξία» του συνόλου. Έτσι, θα πρέπει να τονιστεί επιπλέον το σύνολο που περιλαμβάνει το κάστρο, την πόλη και το τοπίο, και να συγκριθούν με άλλα ευρωπαϊκά μνημεία παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς, όπως η Πράγα, η Κρακοβία, το Σάλτσμπουργκ και η Βιέννη.

Για την αντιμετώπιση της έλλειψης ελεύθερων χώρων αναψυχής, σε συνδυασμό με τη δημιουργία θέσεων στάθμευσης, το 2003 συντάχθηκε μία μελέτη η οποία είχε στόχο την ανάπλασης της πλατείας Friedrich-Ebert-Platz (Εικ. 85). Η πλατεία χρησιμοποιούνταν κατά κόρον ως χώρος στάθμευσης, εκτός από 2 ημέρες την εβδομάδα, που γίνονταν μια λαϊκή αγορά. Η πλατεία δεν είχε καμία αστική χρήση και ως δημόσιος χώρος, χρησιμοποιούνταν σε πολύ περιορισμένο βαθμό. Με τη δημιουργία ενός υπόγειου τριώροφου πάρκινγκ, χωρητικότητας 240 θέσεων, και με τον επανασχεδιασμό της πλατείας, η περιοχή αναδείχθηκε και έγινε πιο φιλική για τον μόνιμο κάτοικο αλλά και τον επισκέπτη. (Εικ. 86)



Εικ. 85 Πλατεία Friedrich-Ebert-Platz, το έτος 1996.



Εικ. 86 Σημερινή άποψη πλατείας

Στο δεύτερο ρυθμιστικό σχέδιο που ακολούθησε (2006), αρχικά αναφέρονται τα προβλήματα που αφορούσαν την ασφαλή κυκλοφορία των ποδηλάτων και των πεζών, της στάθμευσης των οχημάτων, καθώς και τον ανεφοδιασμό των καταστημάτων. Επίσης, σε αυτό επισημάνθηκε η κακή κατάσταση των παιδικών χαρών, καθώς και ότι οι ελεύθεροι χώροι είναι σε μεγάλο βαθμό κατειλημμένοι από αυτοκίνητα και δεν εξυπηρετούν τον αρχικό τους σκοπό. Πέρα όμως από τα παραπάνω λειτουργικά προβλήματα που επισημάνθηκαν, το ρυθμιστικό σχέδιο ανέφερε και την μείωση του τζίρου, και κατ' επέκταση, εσόδων των καταστημάτων, την κακή ενεργειακή απόδοση των κτιρίων (ιδιωτικών αλλά και δημόσιων) καθώς και την αποτυχημένη προσπάθεια ένταξης του ιστορικού κέντρου και του κάστρου, στα μνημεία της UNESCO.

Το 2006 εκπονήθηκε μελέτη στην οποία αναφέρεται, ότι λόγω της έντονης κυκλοφοριακής κίνησης που έχει ο παράλληλος δρόμος (B37) του ποταμού Neckar (Εικ. 87) και της έλλειψης ειδικά διαμορφωμένων χώρων, οι κάτοικοι αποφεύγουν να πάνε στο ποτάμι για μια βόλτα αναψυχής. Σύμφωνα με τη μελέτη αυτή, η αποσυμφόρηση της κίνησης, θα πραγματοποιούνταν με μια υπόγεια σήραγγα. Προτάθηκαν τέσσερις εναλλακτικές προτάσεις αλλά επικράτησε η σήραγγα που οδηγεί από τη γέφυρα Theodor-Heuss-Brücke έως την πύλη Karlstor (Εικ. 88). Έως σήμερα όμως το έργο δεν έχει ολοκληρωθεί, λόγω έλλειψης οικονομικών πόρων.



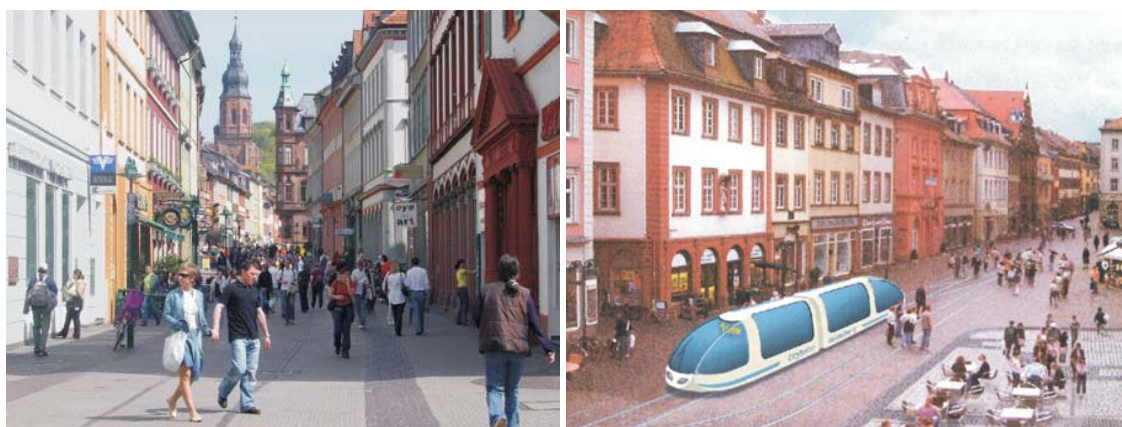
Εικ. 87 Ο παράλληλος δρόμος (B37) με την όχθη του ποταμού





Εικ. 88 Προτεινόμενες θέσεις σήραγγας

Το Μάρτιο του 2006, μια άλλη ομάδα αρχιτεκτόνων παρουσίασε μια μελέτη, στην οποία θέλησε να κάνει το κέντρο πιο ελκυστικό. Πρόταση της συγκεκριμένης ομάδας, ήταν η διέλευση τρένου μήκους 18 μ. και πλάτους 2,20 μ., χωρητικότητας 120 ατόμων από τον κεντρικό πεζόδρομο. Το τρένο αυτό θα κινούταν ηλεκτρομαγνητικά, χωρίς την βοήθεια εναέριων καλωδίων, με μια μέση ταχύτητα 5 χλμ/ώρα και θα διέσχιζε όλη την παλιά πόλη, αποσυμπιέζοντας την κυκλοφορία στο κέντρο της (Εικ. 89). Η μελέτη αυτή δεν πραγματοποιήθηκε.



Εικ. 89 Πρόταση εγκατάστασης τρένου

Επίσης το 2006, πραγματοποιήθηκε μια μελέτη φωτισμού κάποιων κτιρίων ή οποία εν μέρη έχει εφαρμοστεί. Στις Εικ. 90, Εικ. 91, Εικ. 92, Εικ. 93 φαίνονται κάποια παραδείγματα, πριν και μετά την εφαρμογή του φωτισμού. (Stadtplanungsamt, Lichtworkshop 2006 Altstadt Heidelberg, 2006)



Εικ. 90 Πριν και μετά το φωτισμό του πύργου εκκλησίας Providenzkirche

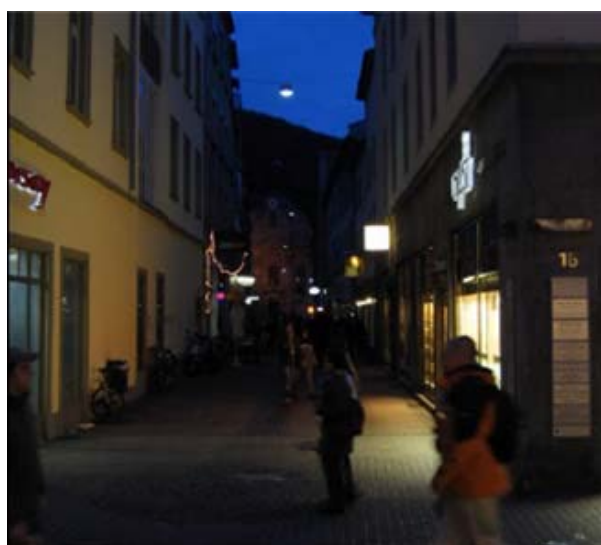


Εικ. 91 Πριν και μετά το φωτισμό του κτιρίου Dolmetscherinstitut





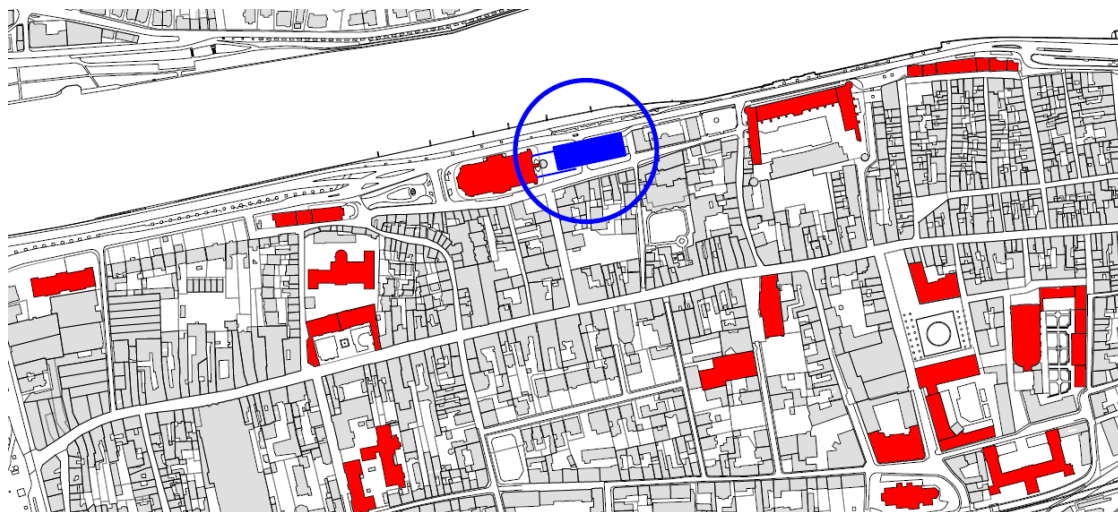
Εικ. 92 Πριν και μετά το φωτισμό του γωνιακού κτιρίου στην οδό Brunnengasse



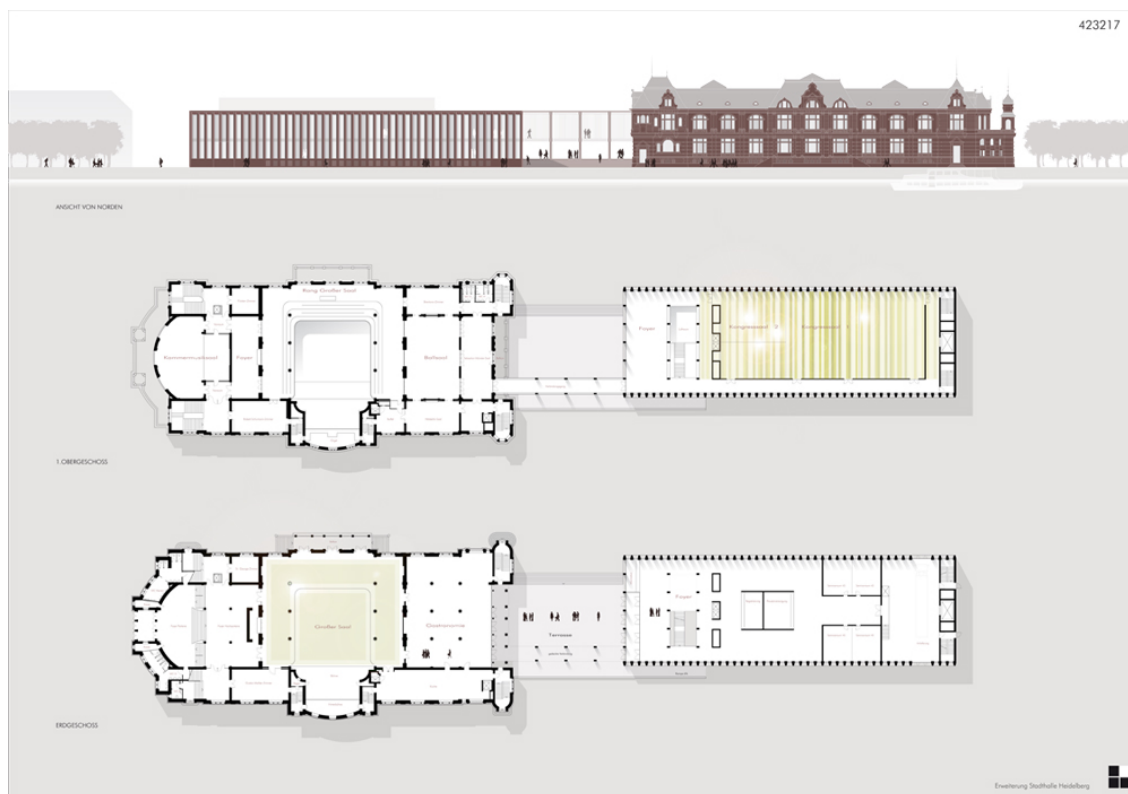
Εικ. 93 Πριν και μετά το φωτισμό της εκκλησίας St. Anna



Ακόμα μια μελέτη που πραγματοποιήθηκε το 2009 και κέρδισε τον αρχιτεκτονικό διαγωνισμό, είναι αυτή της επέκτασης του δημοτικού κτιρίου εκδηλώσεων. Η μελέτη αυτή πρότεινε την ανέγερση ενός νέου κτιρίου, το οποίο θα κάλυπτε της αυξανόμενες απαιτήσεις. Στις Εικ. 94 και Εικ. 95 φαίνεται η θέση και η πρόταση του αρχιτεκτονικού γραφείου. Η κατασκευή δεν έχει υλοποιηθεί, λόγω έλλειψης πόρων. ( Architekturbüros Karl und Probst, 2010)

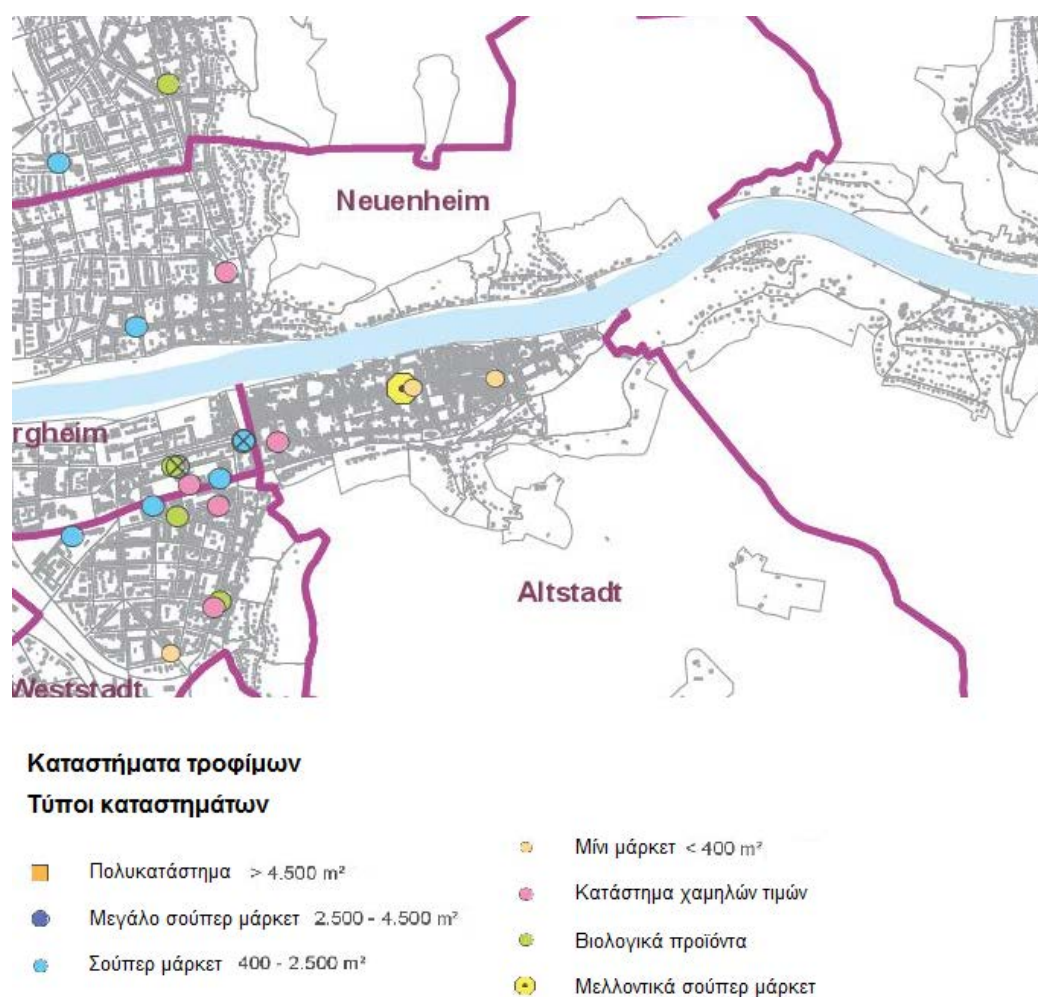


Εικ. 94 Θέση νέου κτιρίου



Εικ. 95 Πρόταση επέκτασης δημοτικού κτιρίου εκδηλώσεων

Το 2012, εκπονήθηκε μια μελέτη για το πλήθος και το είδος των καταστημάτων και κατά πόσο αυτά καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών, καθώς και τη βιωσιμότητά τους. Σε αυτήν αναφέρεται, πως οι κάτοικοι του ιστορικού κέντρου αντιμετωπίζουν σοβαρό πρόβλημα έλλειψης καταστημάτων τροφίμων και ειδών πρώτης ανάγκης. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι όλη η παλιά πόλη διαθέτει σήμερα μόνο τρία τέτοιου τύπου καταστήματα. (Εικ. 96) επίσης, επισημαίνεται και ένα άλλο πρόβλημα που έχει αναδειχθεί, είναι η πτώση των εσόδων των καταστημάτων. Στην πόλη της Χαϊδελβέργης, παρόλο που τα καταστήματα στην παλιά πόλη αποτελούν την κυρία αγορά της, αυτή με το πέρασ των χρόνων δεν έχει εξελιχτεί, ώστε να προσαρμοστεί στις σύγχρονες ανάγκες του καταναλωτή. Συνέπεια αυτού, είναι να καταστεί μη ελκυστική, και οι καταναλωτές να αναζητούν την εξυπηρέτησή τους στις αγορές των γειτονικών πόλεων. (Acocella, 2012)



Εικ. 96 Χάρτης υφιστάμενων καταστημάτων τροφίμων

Το 2014 έγινε μια μελέτη για τα προβλήματα που δημιουργούν τα καταστήματα αναψυχής και διασκέδασης. Παρόλο που τα εν λόγω καταστήματα συνυπάρχουν εδώ και αιώνες με το ιστορικό κέντρο της Χαϊδελβέργης, κυρίως λόγω των πολλών φοιτητών, και αποτελούν μέρος της «παράδοσης» της πόλης, σήμερα λόγω του μεγάλου αριθμού των φοιτητών και του τουρισμού, έχουν αυξηθεί κατά πολύ, με αποτέλεσμα η πόλη να αντιμετωπίζει μεγάλο πρόβλημα και να ταλανίζεται σε έναν διχασμό, γιατί πέρα από τη διασκέδαση που αυτά προσφέρουν, δημιουργούν και πολλά προβλήματα όπως π.χ. η ηχορύπανση, οι φασαρίες κ.λπ.. Η ηχορύπανση που προέρχεται από τη δυνατή μουσική των καταστημάτων αλλά και από την οχλαγωγία αυτών που διασκεδάζουν, χωρίζει τον κόσμο της παλιάς πόλης σε δυο μεριές. Από την μια μεριά είναι οι επιχειρηματίες της παλιάς πόλης που επιθυμούν τη απρόσκοπτη λειτουργία αυτών των καταστημάτων, υποστηρίζοντας μάλιστα ότι είναι από τις παλαιότερες εγκαταστημένες χρήσεις στην πόλη, και από την άλλη, είναι οι κάτοικοι που θέλουν να τεθούν όρια ως προς την λειτουργία αυτών ή και να κλείσουν τελείως. Χαρακτηριστικό παράδειγμα φαίνεται στις Εικ. 97, Εικ. 98 επί της οδού Untere StraÙe, όπου οι κάτοικοι ανάρτησαν πανό διαμαρτυρίας, λέγοντας στους επισκέπτες να μείνουν στα σπίτια τους και ότι δεν είναι επιθυμητοί. (Stadt Heidelberg, 2014)



Εικ. 97 Οδός Untere StraÙe, τις βραδινές ώρες



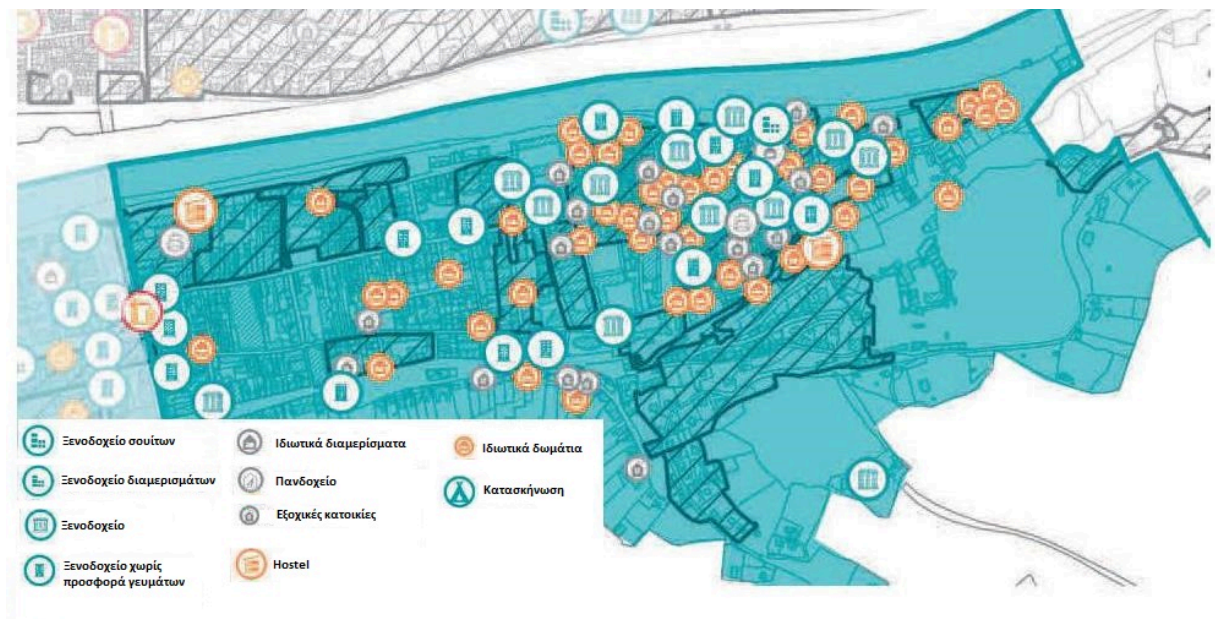


Εικ. 98 Οδός Untere Straße, με το πανό διαμαρτυρίας των κατοίκων

Το 2018, εκπονήθηκε μια μελέτη για τον τουρισμό και τα καταλύματα στην πόλη της Χαϊδελβέργης. Συμπέρασμα αυτής της μελέτης ήταν, ότι η Χαϊδελβέργη δέχεται πάνω από 3,5 εκ. τουρίστες τον χρόνο, γεγονός που έχει αρκετές αρνητικές συνέπειες. Οι τιμές των ακινήτων και των ενοικίων, λόγω της αυξημένης ζήτησης τους για τουριστική εκμετάλλευση, έχουν αυξηθεί αρκετά, με συνέπεια ο σημερινός κάτοικος να μη μπορεί να ανταπεξέλθει οικονομικά. Ένας δεύτερος αρνητικός παράγοντας που επιφέρει ο αυξημένος τουρισμός, είναι ότι η καθημερινότητα των κατοίκων γίνεται δυσκολότερη, λόγω της πολυκοσμίας στους δρόμους, τα υπερφορτωμένα ΜΜΜ κ.λπ., με αποτέλεσμα να υποβαθμίζεται η ποιότητα ζωής τους. Οι δυο παραπάνω λόγοι σε συνδυασμό με την εγκατάλειψη του κέντρου της πόλης για τα προάστια (π.χ. για την αναζήτηση πρασίνου), έχει ως συνέπεια την «οικειοθελή» και σταδιακή απομάκρυνση του μόνιμου κάτοικου, από αυτό.

Αυτή η μελέτη μπορεί να ενισχυθεί, αν κάποιος παρατηρήσει και δει, πως το 60% της προσφοράς σε τουριστικά καταλύματα της πόλης της Χαϊδελβέργης, βρίσκεται εντός του ιστορικού κέντρου ή σε γειτονικές περιοχές, που έχουν άμεση και εύκολη

πρόσβαση σε αυτήν. Η φέρουσα τουριστική ικανότητα στον ιστορικό ιστό έχει ήδη ξεπεράσει τα ανεκτά όρια. Για προστατευόμενους οικισμούς, η σχέση κλινών/ντόπιων κατοίκων θα πρέπει να κυμαίνεται μεταξύ 2/100 έως 4/100. (Παλλόγλου, 2017). Σήμερα, στην παλιά πόλη υπάρχουν 1.730 δηλωμένες κλίνες (Εικ. 99) και ο αριθμός των μόνιμων κατοίκων είναι 10.700. Με αυτά τα δεδομένα η τουριστική φέρουσα ικανότητα ξεπερνά κατά πολύ το μέγιστο ανεκτό όριο, καθώς είναι 1.730/10.700, κατά πολύ μεγαλύτερο του 4/100. (CIMA Beratung + Management GmbH, 2018)



Εικ. 99 Υπάρχοντα καταλύματα στον ιστορικό ιστό

Τέλος, επίσης το 2018, έγινε από τους αρχιτέκτονες Nils Herbstrieth και Uwe Weissshuhn, μια πρόταση διαμόρφωσης της όχθης του ποταμού, ώστε να είναι καλύτερα προσβάσιμη και πιο ελκυστική για τους κατοίκους. (landschaftsarchitektur, 2018). Στις Εικ. 100 φαίνεται η σημερινή κατάσταση της όχθης. Οι αρχιτέκτονες πραγματοποίησαν τη μελέτη, λαμβάνοντας υπόψη ότι η σήραγγα δεν θα κατασκευαστεί (Εικ. 101). Έτσι, θεώρησαν σωστό το χαμήλωμα του χώρου περιπάτου, κατά 3 μ. από τη στάθμη του δρόμου, για να περιοριστεί ο θόρυβος από τον δρόμο B37, και την κατασκευή υπόγειων διαβάσεων ή πεζογεφυρών για τους πεζούς. (Stadt Heidelberg, 2008)



Εικ. 100 Σημερινή όψη όχθης ποταμού



Εικ. 101 Πρόταση διαμόρφωση όχθης ποταμού

Ωστόσο και αυτή η λύση δεν έχει εφαρμοστεί έως σήμερα, διότι η δημοτική αρχή θεωρεί ότι οποιαδήποτε λύση διαμόρφωσης πρέπει να πραγματοποιηθεί, αφού πρώτα λυθεί το έντονο κυκλοφοριακό ζήτημα του παρόχθιου δρόμου, πιστεύοντας ότι η έντονη κυκλοφορία συντελεί στο μέγιστο βαθμό στο να καταστεί ο χώρος αυτός, ως μη ελκυστικός.



#### 4.6. Ανάλυση S.W.O.T.

---

Η Ανάλυση S.W.O.T είναι ένα εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού που εξετάζει τα Ισχυρά (Strengths) και Αδύναμα σημεία (Weaknesses), τις Ευκαιρίες (Opportunities) και Απειλές (Threats) του περιβάλλοντος που εξετάζει. Θα χρησιμοποιηθεί προκειμένου να αξιολογηθεί η κατάσταση του ιστορικού κέντρου σήμερα, με σκοπό να ληφθούν οι βέλτιστες αποφάσεις που θα διαμορφώσουν την στρατηγική που θα ακολουθηθεί.

## Ανάλυση SWOT

Πίνακας 1

		S (Πλεονεκτήματα)	W (Μειονεκτήματα)	O (Ευκαιρίες)	T (Απειλές)
<b>Φυσικό Περιβάλλον</b>	<b>Ευρύτερη περιοχή</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Μεγάλη δασική έκταση (3500 Km<sup>2</sup>) (UNESCO) Geoparks (2000)</li> <li>– Ποταμός Neckar</li> <li>– Μεγάλες καλλιεργήσιμες εκτάσεις</li> <li>– Ζωολογικός κήπος</li> <li>– Βοτανικός κήπος</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Η πόλη της Χαϊδελβέργης είναι μέλος της UNESCO nature Geoparks (2000) (δίκτυο πόλεων)</li> <li>– Συνεργασία γειτονικών πόλεων για τη περαιτέρω ανάπτυξη του δάσους μέσω δραστηριοτήτων κ.α.</li> <li>– Εκμετάλλευση του ποταμού Neckar (τουριστικά – εμπορικά)</li> </ul>	
	<b>Παλιά Πόλη</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Γειτνιάζει με ποταμό Neckar</li> <li>– Μέρος της προστατεύεται από την UNESCO (Geoparks)</li> <li>– Σύνδεση δάσους με αστικό ιστό μέσω μονοπατιών</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Μη ικανοποιητική προς εκμετάλλευση έκταση της όχθης του ποταμού Neckar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Διοργάνωση αθλητικών γεγονότων στον ποταμό Neckar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Περιορισμός του πρασίνου από τα σύγχρονα έργα</li> <li>– Υπερχείλιση ποταμού Neckar</li> </ul>

Πίνακας 2

		<b>S (Πλεονεκτήματα)</b>	<b>W (Μειονεκτήματα)</b>	<b>Ο (Ευκαιρίες)</b>	<b>T (Απειλές)</b>
<b>Κτιριακό απόθεμα</b>	<b>Σημαντικά κτίρια - μνημεία</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Διατηρείται σχεδόν το σύνολο τους</li> <li>– Εύκολη πρόσβαση σε αυτά</li> <li>– Ύπαρξη Μοναστηριών και εκκλησιών</li> <li>– Παλάτι - Κάστρο</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Μη «ορθή» αποκατάσταση κάποιον μνημείων (παλάτι)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Δημιουργία μουσειακών χώρων εντός αυτών.</li> <li>– Ένταξη μεμονωμένων κτιρίων στα μνημεία της UNESCO, για την αυστηρότερη θεσμική προστασία τους και την περεταίρω ανάδειξη τους</li> </ul>	
	<b>Λοιπά κτίρια</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Μεγάλος αριθμός από παραδοσιακά κτίρια Barock, (η πλειοψηφία των κτηρίων στην παλιά πόλη )</li> <li>– Αρκετά κτίρια πλήρως αποκατεστημένα</li> <li>– Σχεδόν όλα έχουν χρήση και σήμερα</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Αρκετά μικρά διαμερίσματα στην πλειοψηφία τους (1-2 δωμάτια)</li> <li>– Στενοί δρόμοι επικοινωνίας (Ελλιπής φυσικός φωτισμός, κ.λπ.)</li> <li>– Υψηλά ενοίκια</li> <li>– Μείωση κατοικιών λόγω τουριστικής εκμετάλλευσης</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Σεβασμός στον παραδοσιακό χαρακτήρα της πόλης (όψεις, ύψη κλπ.)</li> <li>– Ένταξη όλου του ιστορικού κέντρου ως μνημείου της UNESCO για την αυστηρότερη θεσμική προστασία του και την περεταίρω ανάδειξη του</li> </ul>	



Πίνακας 3

	<b>S (Πλεονεκτήματα)</b>	<b>W (Μειονεκτήματα)</b>	<b>O (Ευκαιρίες)</b>	<b>T (Απειλές)</b>
<b>Τουρισμός</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ύπαρξη ικανοποιητικών τουριστικών υποδομών</li> <li>– Ύπαρξη Πανεπιστημίου</li> <li>– Καλές παροχές υπηρεσιών (Εστίαση, διασκέδαση κλπ.)</li> <li>– Ύπαρξη πολιτισμικών εκδηλώσεων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Περιορισμένος αριθμός κτιρίων για τουριστική εκμετάλλευση</li> <li>– Ακριβή διαμονή-υπηρεσίες</li> <li>– Εγκληματικότητα</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Πανεπιστημιακός τουρισμός (συνέδρια κλπ.)</li> <li>– Αναβίωση φεστιβάλ κινηματογράφου</li> <li>– Εκμετάλλευση ποταμού Neckar (κρουαζιέρες κλπ.)</li> <li>– Αύξηση του τουρισμού από το εξωτερικό</li> <li>– Περεταίρω εκμετάλλευση του καλού τουριστικού ονόματος (12 εκ. επισκέπτες ετησίως)</li> <li>– Περεταίρω βελτίωση των υποδομών-υπηρεσιών</li> <li>– Προσπάθεια ένταξης στα μνημεία της UNESCO για περεταίρω προβολή</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ανταγωνιστικές γειτονικές πόλεις</li> <li>– Έλλειψη γενικού σχεδιασμού</li> <li>– Παγκόσμια ύφεση του τουρισμού. (κοροναϊός)</li> <li>– Έλλειψη αεροδρομίου</li> </ul>

Πίνακας 4

	<b>S (Πλεονεκτήματα)</b>	<b>W (Μειονεκτήματα)</b>	<b>O (Ευκαιρίες)</b>	<b>T (Απειλές)</b>
<b>Εμπόριο</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ενιαία εμπορική ζώνη, αναπτυγμένη κυρίως σ' ένα πεζόδρομο μήκους 1,5 km</li> <li>– Ικανοποιητικός αριθμός καταστημάτων.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Υψηλά ενοίκια</li> <li>– Μικρά σε τ.μ. καταστήματα</li> <li>– Προβληματικός τρόπος εφοδιασμού των καταστημάτων</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Εκσυγχρονισμός του εμπορίου, με σύγχρονες αλυσίδες καταστημάτων</li> <li>– Οικονομική ενίσχυση μικρομεσαίων επιχειρήσεων μέσω ειδικών προγραμμάτων στήριξης</li> <li>– Προγράμματα εξειδικευμένης επιμόρφωσης ιδιοκτητών και προσωπικού, ανά εκάστοτε επιχειρηματικό κλάδο</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Μη ελκυστική αγορά για τον καταναλωτικό τουρισμό.</li> </ul>

Πίνακας 5

	<b>S (Πλεονεκτήματα)</b>	<b>W (Μειονεκτήματα)</b>	<b>Ο (Ευκαιρίες)</b>	<b>Τ (Απειλές)</b>
<b>Αναψυχή – Πολιτισμός - Διασκέδαση</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ύπαρξη θεάτρων, κινηματογράφων, πολυχώρου πολιτιστικών εκδηλώσεων κλπ</li> <li>– Ικανοποιητικός αριθμός από Εστιατόρια, μπαρ κλπ.</li> <li>– Διοργάνωση φεστιβάλ και πολιτισμικών εκδηλώσεων και τις τέσσερις εποχές του χρόνου</li> <li>– UNESCO city of Literature (2014)</li> <li>– Ύπαρξη διαδρομών αναψυχής και περιπάτου, σε κοντινή απόσταση με το κέντρο</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Έλλειψη οικονομικών πόρων για την βελτίωση των εκδηλώσεων</li> <li>– Ακριβά εισιτήρια</li> <li>– Ανεπαρκής – μη σύγχρονη προβολή /διαφήμιση, των εκδηλώσεων</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Περαιτέρω εκμετάλλευση του δικτύου της UNESCO (ως πόλη της λογοτεχνίας και μέλος του UNESCO creative city network).</li> <li>– Μείωση της τιμής των εισιτηρίων εισόδου στα δρώμενα, προβολές κλπ.</li> <li>– Σύγχρονη (μέσω κοινωνικών δικτύων κλπ.) και στοχευμένη προβολή-διαφήμιση, των εκδηλώσεων</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ανταγωνιστικές γειτονικές πόλεις (με πιο φημισμένα φεστιβάλ κλπ.)</li> <li>– Έλλειψη γενικότερου συντονισμού διοργάνωσης και προβολής</li> </ul>



Πίνακας 6

	<b>S (Πλεονεκτήματα)</b>	<b>W (Μειονεκτήματα)</b>	<b>O (Ευκαιρίες)</b>	<b>T (Απειλές)</b>
<b>Σύνδεση με υπόλοιπο αστικό ιστό</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Άμεση σύνδεση με όλη την υπόλοιπη πόλη, από βορρά, ανατολή και δύση, με πλήθος μαζικών μεταφορικών μέσων όπως τραμ, λεωφορεία και τρένα.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Οι στάσεις των τραμ και τρένων είναι στα όρια και δεν εισέρχονται εντός παλιάς πόλης</li> <li>– Η αλλαγή πολλών μεταφορικών μέσων για να φτάσει κάποιος στο κέντρο</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Επέκταση της γραμμής τραμ εντός παλιάς πόλης, όπως ήταν παλαιότερα.</li> <li>– Δημιουργία περισσότερων δρομολογίων προς το κέντρο</li> </ul>	

Πίνακας 7

		<b>S (Πλεονεκτήματα)</b>	<b>W (Μειονεκτήματα)</b>	<b>Ο (Ευκαιρίες)</b>	<b>Τ (Απειλές)</b>
<b>Μετακινήσεις</b>	<b>Πεζοί</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Γρήγορη και σχετικά ασφαλής μετακίνηση των πεζών, εντός του κέντρου</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Στενοί δρόμοι και έλλειψη πεζοδρομίων</li> <li>– Έλλειψη αναγκαίου φωτισμού</li> <li>– Ολισθηρό καλντερίμι σε πολλά σημεία του οδοστρώματος</li> <li>– Έλλειψη συστήματος όδευσης τυφλών</li> <li>– Το καλντερίμι δεν είναι εύχρηστο στη μετακίνηση ηλικιωμένων και ΑΜΕΑ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Δημιουργία μεγαλύτερων σε έκταση πεζοδρομίων και πεζοδρομίων</li> <li>– Κάλυψη με αναγκαίο φωτισμό</li> <li>– Επιδιόρθωση των επικίνδυνων σημείων των πεζοδρομίων και του οδοστρώματος, λόγω παλαιότητας και αστοχιών.</li> <li>– Τοποθέτηση ειδικής πλακόστρωσης για όδευση τυφλών</li> </ul>	
	<b>Ποδήλατα</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ικανοποιητικός αριθμός ποδηλατοδρόμων</li> <li>– Ασφαλής κυκλοφορία, μέσω φωτεινών σηματοδοτών</li> <li>– Καλός σχετικά καιρός που ευνοεί τη χρήση του ποδηλάτου</li> <li>– Ύπαρξη δικτύου σύνδεσης της παλιάς πόλης με τον υπόλοιπο αστικό ιστό μέσω ποδηλατοδρόμων</li> <li>– Ικανοποιητικός αριθμός χώρων στάθμευσης ποδηλάτων</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Κατάληψη των ποδηλατοδρόμων από τους πεζούς</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Επέκταση ποδηλατοδρόμων</li> <li>– Βραβευμένος δήμος φιλικός προς το ποδήλατο, με επιπλέον προβολή της βιώσιμης κινητικότητας</li> <li>– Επέκταση των ποδηλατικών θέσεων στάθμευσης</li> <li>– 73% των μόνιμων κατοίκων το χρησιμοποιούν καθημερινά, ενώ για το 51% είναι το πρώτο και κύριο μεταφορικό μέσο.</li> <li>– Ομάδα εθελοντών καταγραφής των προβλημάτων των χρηστών του ποδηλάτου</li> </ul>	

Πίνακας 8

		<b>S (Πλεονεκτήματα)</b>	<b>W (Μειονεκτήματα)</b>	<b>Ο (Ευκαιρίες)</b>	<b>T (Απειλές)</b>
<b>Μετακινήσεις</b>	<b>Μέσα Μαζικής Μεταφοράς</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ικανοποιητική σύνδεση Παλιάς πόλης με τον υπόλοιπο αστικό ιστό</li> <li>– Προτεραιότητα στη κυκλοφορία του λεωφορείου μέσω κατάλληλης σήμανσης και σηματοδότησης, με αποτέλεσμα τον μειωμένο χρόνο πρόσβασης στο κέντρο</li> <li>– Ικανοποιητικός αριθμός στάσεων του λεωφορείου</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Μόνη πρόσβαση από λεωφορεία (δεν υπάρχει σύνδεση με τραμ και τρένο)</li> <li>– Έντονο κυκλοφοριακό</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Επιπλέον δημιουργία στάσεων</li> <li>– Χρήση Ecobus</li> <li>– Σύνδεση δικτύου με τραμ</li> </ul>	
	<b>Αυτοκίνητο</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ειδική ηλεκτρονική πλατφόρμα που υποδεικνύει σε πραγματικό χρόνο τις κενές θέσεις στάθμευσης</li> <li>– Ειδική κάρτα στάθμευσης για μόνιμους κατοίκους</li> <li>– Ειδικοί διαμορφωμένοι χώροι στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων</li> <li>– νέο ανεγειρόμενα πολυώροφα κτίρια στάθμευσης (Parkin)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– έλλειψη θέσεων στάθμευσης</li> <li>– κυκλοφοριακό</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Προτροπή – επιβράβευση (πχ δωρεάν παρκινγκ) κατοίκων για αγορά ηλεκτρικών αυτοκινήτων.</li> </ul>	



Πίνακας 9

		<b>Σ (Πλεονεκτήματα)</b>	<b>Ω (Μειονεκτήματα)</b>	<b>Ο (Ευκαιρίες)</b>	<b>Τ (Απειλές)</b>
<b>Δημόσιος Χώρος</b>	<b>Πλατείες – όχθη ποταμού</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ύπαρξη ικανοποιητικού αριθμού πλατειών</li> <li>– Μεγάλη έκταση των περισσότερων από αυτών</li> <li>– Μικρός βαθμός εγκατάλειψης</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ο ανεπαρκής φωτισμός</li> <li>– Το ελάχιστο πράσινο</li> <li>– Η κακή διαμόρφωση σε κάποιες από αυτές (πχ. Ακατάλληλη θέση έργων τέχνης , ψηλοί θάμνοι και δέντρα με συνέπεια τη κακή ορατότητα και σκίαση πολλών σημείων-δημιουργία ανασφάλειας</li> <li>– Η μη προσβασιμότητα απ' όλους π.χ. στις Πλατείες του Πανεπιστημίου δεν έχουν πρόσβαση οι πολίτες</li> <li>– Η κατάληψη από τους αστέγους</li> <li>– Η χρήση τους ως θέσεων στάθμευσης</li> <li>– Η διοργάνωση σε αυτές λαϊκών αγορών (κάποιες μέρες την εβδομάδα)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ανάπλαση των πλατειών</li> <li>– Φύτευση πρασίνου</li> <li>– Αυστηρός ορισμός χρήσης τους</li> <li>– Εκμετάλλευση όχθης ποταμού</li> <li>– Διοργάνωση μικρών – μεγάλων εκδηλώσεων σε αυτές</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ηχορύπανση λόγω αυτοκινήτων</li> <li>– Εγκληματικότητα</li> </ul>
	<b>Παιδικές χαρές</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ικανοποιητικός αριθμός (10)</li> <li>– Μελέτη προσβασιμότητας σε αυτές</li> <li>– Καλή κατάσταση</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Μικρός βαθμός εγκατάλειψης σε κάποιες από αυτές</li> <li>– Χρήση από αστέγους</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Δημιουργία νέων παιδικών χαρών</li> <li>– Εκσυγχρονισμός των νυν, με καινούργια παιχνίδια αθλητικά, εκπαιδευτικά κλπ.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Αυτοκίνητα</li> <li>– Έλλειψη γενικότερου σχεδιασμού για τις παιδικές χαρές</li> </ul>

Πίνακας 10

		<b>S (Πλεονεκτήματα)</b>	<b>W (Μειονεκτήματα)</b>	<b>Ο (Ευκαιρίες)</b>	<b>T (Απειλές)</b>
<b>Δημόσιος χώρος</b>	<b>Πάρκα</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ένα μεγάλο μέρος του δάσους Natura βρίσκεται εντός των ορίων της παλιάς πόλης</li> <li>– Διαμορφωμένοι χώροι περιπάτου, αναψυχής και άθλησης</li> </ul>	–	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Περαιτέρω και στοχευμένη ανάδειξη – προβολή των περιπατητικών διαδρομών κλπ.</li> <li>– Δημιουργία ζωολογικού κήπου εναρμονισμένου με το περιβάλλον και την πανίδα της περιοχής</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Η ύπαρξη της γενικότερης μόλυνσης του περιβάλλοντος</li> </ul>
	<b>Αθλητικές εγκαταστάσεις</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ύπαρξη κολυμβητηρίου</li> <li>– Ύπαρξη κλειστών γυμναστηρίων</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Μη ύπαρξη αθλητικών εγκαταστάσεων, ανοιχτών για το ευρύ κοινό</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Δημιουργία νέων χώρων μαζικού αθλητισμού</li> </ul>	

Πίνακας 11

	<b>S (Πλεονεκτήματα)</b>	<b>W (Μειονεκτήματα)</b>	<b>Ο (Ευκαιρίες)</b>	<b>Τ (Απειλές)</b>
<b>Πανεπιστήμιο</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Η ύπαρξη του από το 1386 (το παλαιότερο στη σημερινή Γερμανία)</li> <li>– Η πολύ καλή του φήμη, (ισχυρό Brandname)</li> <li>– Οι πολλές σχολές και ο μεγάλος αριθμός φοιτητών (38.000 φοιτητές περίπου)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Τα Πανεπιστημιακά κτίρια στη παλιά πόλη είναι διασκορπισμένα με περιορισμένο χώρο για την ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων σε αυτά</li> <li>– Οι περισσότερες σχολές στεγάζονται στη νέα Πανεπιστημιούπολη (εκτός του ιστορικού κέντρου)</li> <li>– Κάποια από τα κτίρια είναι «παροπλισμένα»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Συνεργασία του Πανεπιστημίου με τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση</li> <li>– Διοργάνωση υπό την αιγίδα του Πανεπιστημίου σεμιναρίων, εκδηλώσεων κλπ.</li> <li>– Συνεργασία του Πανεπιστημίου με τον Δήμο και τις τοπικές επιχειρήσεις (για την εύρεση των αναπτυσσόμενων κλάδων του εμπορίου, των σύγχρονων μεθόδων λειτουργίας τους, της ανάδειξης τους κλπ.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Μεταφορά όλου του Πανεπιστημίου εκτός Ιστορικού κέντρου</li> </ul>



Πίνακας 12

	<b>S (Πλεονεκτήματα)</b>	<b>W (Μειονεκτήματα)</b>	<b>O (Ευκαιρίες)</b>	<b>T (Απειλές)</b>
<b>Απασχόληση - Οικονομία</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ο Τουρισμός</li> <li>– Η ύπαρξη του μεγάλου αριθμού καταστημάτων λιανικού εμπορίου αλλά και καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος</li> <li>– Η ύπαρξη των φοιτητών</li> <li>– Το Πανεπιστήμιο</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Μια στις τρεις θέσεις εργασίας είναι μερικής απασχόλησης</li> <li>– Η πλειοψηφία των εργαζομένων είναι μη μόνιμοι κάτοικοι της παλιάς πόλης</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ανάπτυξη νέων και σύγχρονων δραστηριοτήτων τεχνολογικής κατεύθυνσης, νέων κλάδων εμπορίου καινοτομιών και startup εταιρειών.</li> <li>– Βελτίωση των δεξιοτήτων των εργαζομένων</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Δημιουργία εμπορικού κέντρου (mall) εκτός παλιάς πόλης και δημιουργία νέων εμπορικών ζωνών εκτός ιστορικού κέντρου.</li> </ul>
<b>Πληθυσμός</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Σταθερός πληθυσμός με μικρή, αλλά σταδιακή αύξηση</li> <li>– Ηλικιακά μικρός πληθυσμός (Ηλικία 0-16=9,9%, Ηλικία 16-65=77% και Ηλικία άνω των 65=13,10%)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Η Πλειοψηφία του πληθυσμού είναι νεαρής ηλικίας (κυρίως φοιτητές και μετανάστες)</li> <li>– Έλλειψη κατοίκησης από οικογένειες με παιδιά</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Προσέλκυση οικογενειών μέσω έργων και κινήτρων κατοίκησης.</li> <li>–</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Το φαινόμενο του εξευγενισμού, καθώς τα τελευταία χρόνια μετά την πλήρη αποκατάσταση μεγάλου αριθμού των κτιρίων έγινε απότομη αύξηση των ενοικίων καθώς και η μετατροπή της παλιάς πόλης σε χώρο αποκλειστικά Τουριστικής εκμετάλλευσης και όχι μόνιμης κατοίκησης.</li> </ul>

Πίνακας 13

	<b>S (Πλεονεκτήματα)</b>	<b>W (Μειονεκτήματα)</b>	<b>Ο (Ευκαιρίες)</b>	<b>T (Απειλές)</b>
<b>Θεσμικό πλαίσιο προστασίας</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Η πόλη Προστατεύεται η από το 1971 με το νόμο περί «Προστασίας των μνημείων» του κρατιδίου της Βάδης - Βυρτεμβέργης (Denkmalschutzgesetz )</li> <li>– Η ύπαρξη της Υπηρεσίας Προστασίας Μνημείων</li> <li>– Η ύπαρξη διατάγματος για τη διαμόρφωση των διαφημιστικών πινακίδων, των σκιάστρων κ.λπ. (Werbeanlagensatzung Altstadt)</li> <li>– Η κήρυξη της πόλης ως διατηρητέα, το 2003, με το διάταγμα «Προστασία της Παλιάς Χαϊδελβέργης». (Satzung zum Schutz der Gesamtanlage "Alt Heidelberg")</li> <li>– Η ύπαρξη Αρχιτεκτονικού συμβουλίου γνωμοδότησης</li> <li>– Τα αυστηρά πρόστιμα στους παραβάτες των όρων του θεσμικού πλαισίου προστασίας</li> <li>– Απόλυτη απαγόρευση χρήσεων, ακόμα και με αυστηρές προϋποθέσεις (πχ. Τυχρών παιχνιδιών)</li> <li>– Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που ευνοούν στη βιώσιμη κινητικότητα δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στη χρήση του ποδηλάτου</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Λίγα αυτοτελώς κηρυγμένα ως διατηρητέα κτίρια (κυρίως εκκλησίες και τα κτίρια του πανεπιστημίου)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Κήρυξη περισσότερων κτιρίων ως διατηρητέων</li> <li>– Διεκδίκηση περεταίρω οικονομικών πόρων για την σύνταξη μελετών που αφορούν τις σύγχρονες ανάγκες της πόλης και την προσαρμογή του θεσμικού πλαισίου προστασίας στα σύγχρονα δεδομένα</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Οι νέες κατασκευές εναρμονίζονται μόνο στις προσόψεις και όχι σε όλο το κτίριο</li> </ul>

## 5. Στόχοι - Προτάσεις παρέμβασης

---



Μια παλιά ιστορική πόλη οφείλει να διατηρήσει τον ιστορικό της χαρακτήρα, αλλά και να διασφαλίσει την ποιότητα του σύγχρονου τρόπου ζωής των νέων της κατοίκων, ώστε να μπορέσει να συνεχίσει την πορεία της μέσα στο χρόνο. Η διατήρηση του ιστορικού κέντρου πρέπει να είναι αυτοσκοπός για την κοινωνία που ζει σε αυτό και πρέπει να καταβάλει την κάθε δυνατή προσπάθεια ανάδειξής του.

Σήμερα, η παλιά πόλη της Χαιδελβέργης έχει περίπου 10.500 κατοίκους και βάσει των στατιστικών στοιχείων του πληθυσμού των τελευταίων ετών, αυτός δείχνει να σταθεροποιείται. Αυτό συμβαίνει γιατί υπήρχε μια αύξηση που επήλθε απότομα, ιδίως τα τελευταία δέκα χρόνια, και είναι λογικό να επακολουθήσει μια σταθεροποίηση, ώστε να «διορθώσει» την αύξηση αυτή. Γι' αυτό το λόγο, ο εκτιμώμενος πληθυσμός για τα επόμενα δέκα χρόνια θα είναι περίπου ίδιος με αυτόν των τελευταίων ετών (10.485 το 2019), ίσως και λίγο μειωμένος δηλαδή περίπου 10.200 κάτοικοι.

Αυτό που θα επιδιωχθεί με αυτήν την εργασία, είναι να καταστεί το κέντρο ικανό να φιλοξενήσει το σύγχρονο τρόπο ζωής, κρατώντας όμως ζωντανό το παρελθόν του,



έχοντας πάντα ως τελικό σκοπό την αειφόρο ανάπτυξή του (νέας Χάρτας της Αθήνας (2003). Οι πυλώνες πάνω στους οποίους θα στηριχθεί είναι, η κοινωνία, το περιβάλλον, ο πολιτισμός και η οικονομία. Λαμβάνοντας υπόψιν τη σημερινή του δομή, κατάσταση, και κοινωνική του σύσταση, αλλά και μέσα από τη ανάδειξη των δυνατοτήτων και των αδυναμιών του, θα προταθούν λύσεις που θα τείνουν στην κατεύθυνση αυτή, έχοντας πάντα ως κύριο γνώμονα, τις ανάγκες των κατοίκων και τον Ιστορικό χαρακτήρα της πόλης. (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, 2014), (European Council of Town Planners, 2003)

Οι βασικές στρατηγικές του σύγχρονου τρόπου προστασίας και ανάδειξης των ιστορικών κέντρων, μας επιβάλλουν να δούμε τους στόχους αλλά και τις επεμβάσεις που θα τους επιτύχουν, σφαιρικά και όχι μεμονωμένα, τη συμμετοχική διαδικασία ως ένα μέσο άκρως απαραίτητο, ώστε οι ενέργειες που θα γίνουν να τύχουν ευρείας αποδοχής και τέλος την οικονομική ανάπτυξη και ευημερία της παλιάς πόλης ως τελικό στόχο, ώστε αυτή να μπορέσει πορευτεί αυτόνομα, σαν ένας ζωντανός οργανισμός. (Ringbeck, 2008) (UNESCO W. H., 2010)

Η αποφυγή των χρήσεων που μπορεί να φέρουν υποβάθμιση, σε συνδυασμό με την μειωμένη ροή των οχημάτων μέσα στο ιστορικό κέντρο και την ομοιογενή ανάπλαση των κοινόχρηστων χώρων (πλατείες, πάρκα κ.λπ.) με τα κτίρια, είναι αυτά που θα αναδείξουν περαιτέρω τον αρχιτεκτονικό χαρακτήρα του κέντρου και θα προστατεύσουν την πολιτισμική του διαδρομή. Λόγω της φύσης του ιστορικού κέντρου αλλά και του γενικότερου περιβάλλοντος, ο τουρισμός θα αποτελέσει έναν από τους βασικούς παράγοντες της οικονομίας και θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην ανάπτυξη του.

Η ανάδειξη του πολιτιστικού χαρακτήρα της πόλης, μαζί με την γενικότερη προστασία του περιβάλλοντος αλλά και την κατάλληλη επικοινωνιακή πολιτική, μέσω κυρίως σύγχρονων μεθόδων προβολής και διαφήμισης, είναι αυτά που θα καταστήσουν την παλιά πόλη της Χαϊδελεβέργης ελκυστικό προορισμό, ικανό να την βοηθήσει οικονομικά αλλά και πολιτιστικά.

Η σύμπραξη του ιδιωτικού και του δημόσιου τομέα πρέπει να γίνει αρμονικά, τόσο στη χρηματοδότηση των έργων, όσο και στη διαμόρφωση των κατευθύνσεων της στρατηγικής που θα ακολουθηθεί για την ανάπτυξη της πόλης, ώστε αυτή να γίνει σωστά και να αποφευχθούν π.χ. φαινόμενα καταστροφής κτιρίων για ίδιον όφελος αλλά και κοινωνικά φαινόμενα, όπως αυτό εξευγενισμού, που αφορούν συγκεκριμένες ομάδες πληθυσμών.

Τέλος, λόγω των μεταβολών των κατοίκων της παλιάς πόλης, αλλά και του τουρισμού, προτείνεται για τον έλεγχο όλων των παρεμβάσεων, να υπάρξει ένας μηχανισμός παρακολούθησης και το σχέδιο να αναθεωρείται κάθε 5 έτη, έτσι ώστε οι παρεμβάσεις να αναπροσαρμόζονται στις νέες συνθήκες και τα προβλήματα, που τυχόν δημιουργούνται. Επίσης, όπως θα αναφερθεί και παρακάτω, η παρακολούθηση και η αξιολόγηση των τουριστικών επιπτώσεων, βάσει των διεθνών αρχών σχεδιασμού, πρέπει να γίνεται κάθε πέντε χρόνια (Αναθεωρημένη Χάρτα πολιτιστικού τουρισμού).

### 5.1. Χρήσεις Γης

---

Η παλιά πόλη της Χαϊδελβέργης είναι μια δημοφιλής περιοχή για κατοικία, με πληθυσμό που ανέρχεται περίπου στους 10.500 κατοίκους και αποτελεί το κέντρο ολόκληρης της πόλης. Εκεί βρίσκεται η πλειονότητα των εμπορικών καταστημάτων, διάφορες πολιτιστικές και ψυχαγωγικές αίθουσες-κτίρια, δημόσιες υπηρεσίες, καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος και κάποια τμήματα του Πανεπιστημίου. Πέρα όμως από τους μόνιμους κατοίκους, η πορεία της μέσα στο χρόνο, σε συνδυασμό με τη διατήρηση του ιστορικού της χαρακτήρα και το Πανεπιστήμιο, την καθιστά έναν ελκυστικό τουριστικό προορισμό, με συνέπεια να αυξάνεται αρκετά ο πληθυσμός που κινείται γύρω και μέσα σε αυτήν.

Σε πολλά ιστορικά κέντρα, είναι ορατός ο κίνδυνος της μετατροπής τους σε προϊόντα μαζικού τουρισμού και κατανάλωσης, λόγω της ανεξέλεγκτης «ανάπτυξης» και του «εκσυγχρονισμού», με συνέπεια αυτά να πρέπει να ανταπεξέλθουν, στις πολλές φορές, αντικρουόμενες ανάγκες των ομάδων που ζουν και δραστηριοποιούνται σε αυτά. Οι μόνιμοι κάτοικοι προσδοκούν μια «ποιοτική» αστική ζωή, οι τουρίστες μια ευχάριστη διαμονή και προσφορά υπηρεσιών, ενώ οι επιχειρηματίες το οικονομικό όφελος. Η παλιά πόλη της Χαϊδελβέργης δεν αποτελεί εξαίρεση, καθότι ο αριθμός των τουριστών και των επισκεπτών ολοένα και αυξάνεται, με αποτέλεσμα να υποβαθμίζεται η ποιότητα της ζωής των μόνιμων κατοίκων, κάτι που τους οδηγεί στη σταδιακή απομάκρυνσή τους από αυτήν και ο ιστορικός χαρακτήρας της πόλης σιγά σιγά, αλλοιώνεται.



### 5.1.1. Γενικές αρχές σχεδιασμού και στόχοι.

---

Η βιωσιμότητα των ιστορικών κέντρων, εξαρτάται από την πολυπλοκότητα του χαρακτήρα που πρέπει να έχουν και κατά πόσο αυτός θα ανταπεξέλθει στις σύγχρονες ανάγκες. Το κέντρο πρέπει να εξυπηρετεί τις ανάγκες της κατοικίας, της εργασίας, των υπηρεσιών, της εκπαίδευσης, του εμπορίου, της μετακίνησης (μαζικές συγκοινωνίες), της ψυχαγωγίας και του τουρισμού. Επίσης, θα πρέπει να είναι λειτουργικό, φιλικό και προσβάσιμο για όλες τις κοινωνικές ομάδες και να μην υπάρχουν αρνητικές επιπτώσεις σε κάποιες από αυτές, από τυχόν μονοδιάστατα έργα, αποφάσεις κ.λπ..

Σύμφωνα με της αρχές της Βαλέτας, η διατήρηση και η ανάδειξη ενός ιστορικού κέντρου, απαιτεί συντονισμό και προσπάθεια, ώστε να διατηρηθούν οι παραδοσιακές χρήσεις, να προστατευθούν οι κάτοικοι, καθώς και οι παραδοσιακές λειτουργίες του. Ο περιορισμός του φαινομένου του εξευγενισμού που δύναται να προκύψει, είναι επιβεβλημένος, καθότι το αντίθετο θα έχει ως αποτέλεσμα τη σταδιακή εξαφάνιση των πολιτιστικών στοιχείων της περιοχής, που σιγά σιγά θα αλλοιώσουν την ταυτότητα και το χαρακτήρα της. (ICOMOS, The Valletta Principles for the Safeguarding and Management of Historical Cities, Towns and Urban Areas, 2010)

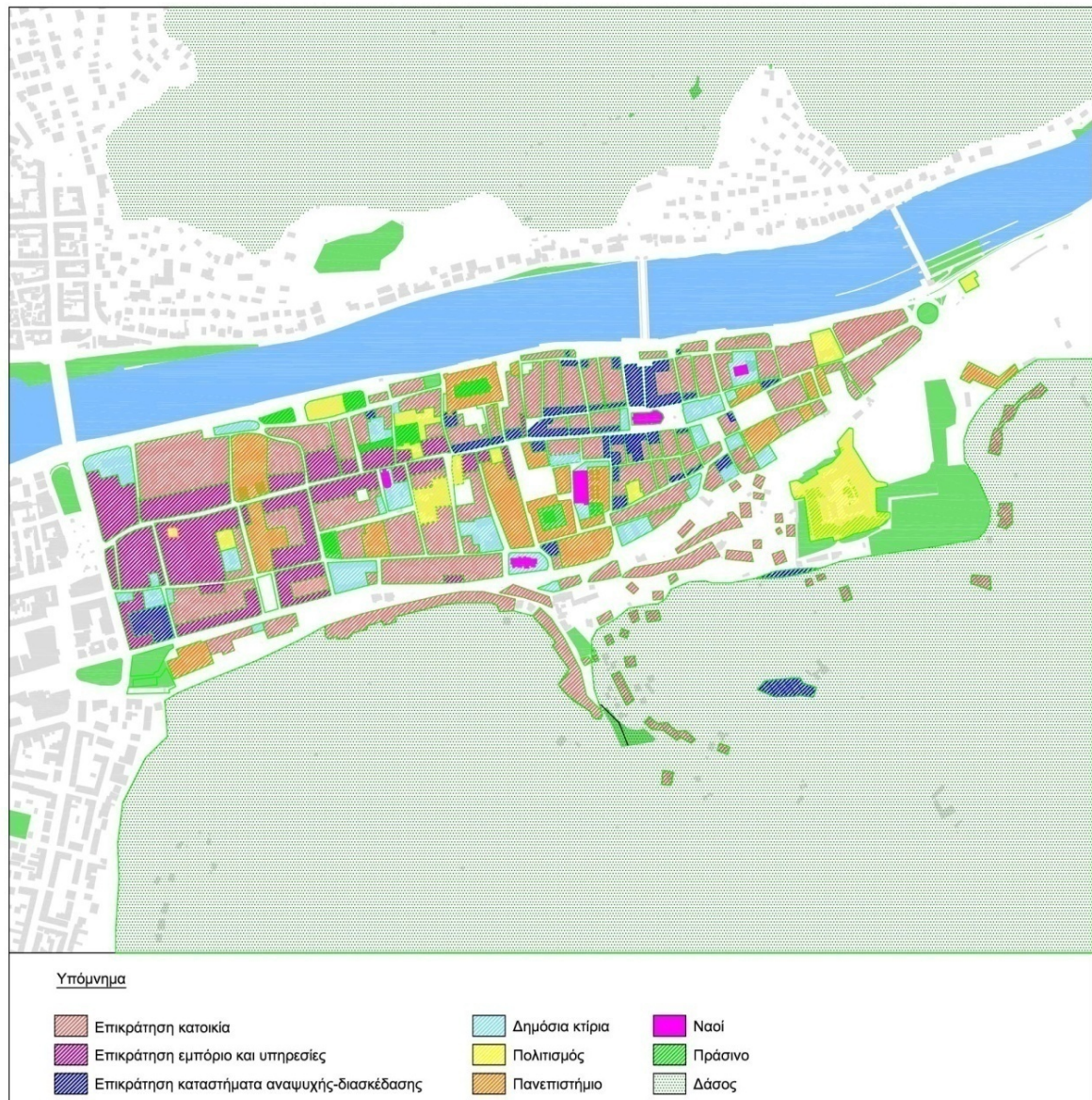
Το βασικό εργαλείο για την επίτευξη των παραπάνω, είναι ο έλεγχος και ο επανακαθορισμός των χρήσεων γης που υπάρχουν. Στόχος του καθορισμού των χρήσεων γης, θα πρέπει να είναι η διατήρηση της παραδοσιακής και της αστικής ταυτότητας και παράλληλα η μετατροπή της σε ένα σύγχρονο λειτουργικό χώρο ικανοποίησης των αναγκών των κατοίκων, των επιχειρηματιών αλλά και των τουριστών. Για να επιτευχθεί ο στόχος του επανακαθορισμού των χρήσεων, θα πρέπει μέσω της συμμετοχικής διαδικασίας να γίνει αντιληπτή, σε όλους τους εμπλεκόμενους, η αναγκαιότητα των αλλαγών που θα επιφέρει ο εν λόγω επανακαθορισμός, ώστε αυτές να εφαρμοσθούν όσο το δυνατόν καλύτερα.

Ο επιμέρους διαχωρισμός των παραγόντων που επηρεάζουν την ανάπτυξη και την διατήρηση του ιστορικού κέντρου, πρέπει να αποτελεί τον τρόπο με τον οποίο θα αναδειχθούν τα προβλήματα, άρα και οι αντίστοιχες λύσεις, καθότι δεν έχουν όλοι την ίδια βαρύτητα και επιρροή, στο ιστορικό κέντρο.

Σήμερα, στον ιστορικό ιστό οι εγκατεστημένες χρήσεις είναι σε μεγάλο βαθμό διαχωρισμένες. Στο δυτικό τμήμα επικρατεί η χρήση του εμπορίου και η παροχή υπηρεσιών, ενώ στο ανατολικό επικρατούν τα καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος και τα τουριστικά καταλύματα. Το Πανεπιστήμιο καταλαμβάνει ένα μεγάλο μέρος των κτιρίων (περίπου το 10% της δομημένης επιφάνειας), ενώ η κατοικία στο ισόγειο, επικρατεί στο ανατολικό τμήμα περισσότερο (Εικ. 102). Η ύπαρξη κατοικίας στον όροφο, υπάρχει σχεδόν σε όλο το ιστορικό κέντρο. (Baden-Württemberg L. , 2018)

Ο πρώτος και κυριότερος στόχος αυτής της μελέτης, είναι η ενίσχυση της παραμονής της κατοικίας και ο έλεγχος του τουρισμού, που έχει οδηγήσει τα τελευταία χρόνια στην άνοδο του φαινομένου του εξευγενισμού. Θετικά κρίνεται η διατήρηση του σημερινού χωρικού σχεδιασμού, με τις ζώνες του εμπορίου και της αναψυχής-διασκέδασης, να παραμένουν ως έχουν, πραγματοποιώντας όμως κάποιες αλλαγές, ώστε να εξαλειφθούν τα προβλήματα που δημιουργούν στους κατοίκους. Επιπλέον, προτείνεται η επανένταξη στο ιστορικό κέντρο κάποιων παραδοσιακών χρήσεων, που τώρα δεν υφίστανται, ενώ στην εκπαίδευση, στον πολιτισμό και στην υγεία, δεν προτείνεται καμία σημαντική αλλαγή ή νέα χρήση, διότι το ιστορικό κέντρο τις καλύπτει επαρκώς σε τέτοιο βαθμό, που μπορεί, πολλές φορές, να καλύψει και ανάγκες των γειτονικών περιοχών.

Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι η ενδιάμεση ζώνη αποτελεί ένα πολύ σημαντικό κομμάτι στη διατήρηση του ιστορικού κέντρου και αναλύεται ξεχωριστά.



Εικ. 102 Υφιστάμενες χρήσεις γης



### 5.1.2. Ανακεφαλαιωτικοί πίνακες

**Πίνακας 14** Επεμβάσεις - Προτάσεις για τις χρήσεις στην ενδιάμεση ζώνη

Τομέας επέμβασης	Συνθήκη - Χάρτα	Πρόταση
<b>Τουρισμός</b>	Αρχές της Βαλέτας Αναθεωρημένη Χάρτα του πολιτιστικού τουρισμού	Περιορισμός στις ξενοδοχειακές μονάδες και στη βραχυχρόνια μίσθωση τύπου AirBnB
<b>Εμπόριο</b>	Αρχές της Βαλέτας Χάρτα της Ουάσιγκτον	Ήπιες χρήσεις εμπορίου Απαγόρευση στην κατασκευή μεγάλων εμπορικών κέντρων. Προστασία των εμπορικών δραστηριοτήτων που παραδοσιακά υπήρχαν στο κέντρο Επέκταση του πεζόδρομου προς τα δυτικά
<b>Αναψυχή-διασκέδαση</b>	Χάρτα της Ουάσιγκτον	Λειτουργία των καταστημάτων αναψυχής, αλλά με περιορισμούς Περιορισμός στον αριθμό τους. Πλήρης απαγόρευση στη λειτουργία μεγάλων χώρων διασκέδασης και καταστημάτων τυχερών παιχνιδιών.

**Πίνακας 15**    **Επεμβάσεις - Προτάσεις για τον τουρισμό μέσα στο ιστορικό κέντρο**

<b>ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ</b>		
<b>Είδος επέμβασης</b>	<b>Συνθήκη - Χάρτα</b>	<b>Πρόταση</b>
<b>Μέτρα προστασίας της κατοικίας, ώστε να εξαλειφθεί το φαινόμενο της εγκατάλειψης της πόλης,</b>	Αρχές της Βαλέτας Διακήρυξη του Άμστερνταμ Αναθεωρημένη Χάρτα του πολιτιστικού τουρισμού	Οικονομικά κίνητρα στους ιδιοκτήτες των ακινήτων, ώστε να τα μετατρέψουν σε κατοικίες.
<b>Έλεγχος του τουρισμού</b>	Αρχές της Βαλέτας Διακήρυξη του Άμστερνταμ Αναθεωρημένη Χάρτα του πολιτιστικού τουρισμού	Εκπόνηση σχεδίου διαχείρισης, που θα αποτιμά τις επιπτώσεις του τουρισμού, στις φυσικές και πολιτιστικές αξίες του κέντρου.  Δημιουργία δυο ζωνών τουρισμού. Μια ζώνη ελέγχου και περιορισμού του τουρισμού και μια ζώνη κινήτρων τουρισμού με περιορισμούς  Οικονομική επιβράβευση στις μεταφορές των επιχειρήσεων από το ανατολικό τμήμα, στο δυτικό καθώς και στις νέες επιχειρήσεις που πρόκειται να ανοίξουν στο δυτικό τμήμα της παλιάς πόλης.
<b>Τουριστική προβολή πόλης</b>	Αναθεωρημένη Χάρτα του πολιτιστικού τουρισμού	Διάθεση μέρους των εσόδων, που προέρχονται από τις τουριστικές επιχειρήσεις, για την προστασία, τη διατήρηση και τη προβολή του ιστορικού κέντρου

**Πίνακας 16**    **Επεμβάσεις - Προτάσεις για τις χρήσεις που αφορούν αναψυχή και διασκέδαση**

<b>ΑΝΑΨΥΧΗ - ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗ</b>		
<b>Είδος επέμβασης</b>	<b>Συνθήκη - Χάρτα</b>	<b>Πρόταση</b>
<b>Διατήρηση των καταστημάτων στο κέντρο υπό όρους</b>	Χάρτα της Ουάσιγκτον	<p>Ορισμός ζώνης αναψυχής -διασκέδασης με ρυθμίσεις και περιορισμούς και εμπλουτισμού της με άλλες χρήσεις και δραστηριότητες</p> <p>Μέτρα για την αντιμετώπιση της ηχορύπανσης</p> <p>Ορισμός ωραρίων λειτουργίας των καταστημάτων, για τις καθημερινές και τα Σαββατοκύριακα.</p> <p>Τοποθέτηση ενημερωτικών πινακίδων</p> <p>Περιορισμός και μέτρα για τα φεστιβάλ-γιορτές, που λαμβάνουν χώρα στην παλιά πόλη και μεταφορά κάποιων εξ αυτών, πλησίον του ιστορικού κέντρου.</p> <p>Διατήρηση της απαγόρευσης των καταστημάτων τυχερών παιχνιδιών και μεγάλων χώρων διασκέδασης</p>



**Πίνακας 17**    **Επεμβάσεις - Προτάσεις για τις χρήσεις που αφορούν το εμπόριο**

<b>ΕΜΠΟΡΙΟ</b>		
<b>Είδος επέμβασης</b>	<b>Συνθήκη - Χάρτα</b>	<b>Πρόταση</b>
<b>Εμπόριο</b>	Αρχές της Βαλέτας Σύμβαση Γρανάδας Διακήρυξη του Άμστερνταμ	Διατήρηση και εμπλουτισμός της εμπορικής ζώνης με νέες δραστηριότητες,  Ανάπτυξη του εμπορίου της «τοπικής εξυπηρέτησης» μέσω της αύξησης των αντίστοιχων καταστημάτων.  Δημιουργία χώρων υπαίθριων αγορών, κάποιες μέρες και ώρες την εβδομάδα.

**Πίνακας 18**    **Επεμβάσεις - Προτάσεις για τις παραδοσιακές χρήσεις**

<b>ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ</b>		
<b>Είδος επέμβασης</b>	<b>Συνθήκη - Χάρτα</b>	<b>Πρόταση</b>
<b>Ενίσχυση των παραδοσιακών χρήσεων</b>	Αρχές της Βαλέτας Σύμβαση Γρανάδας Διακήρυξη του Άμστερνταμ	Εισαγωγή των παραδοσιακών χρήσεων και δραστηριοτήτων στο ιστορικό κέντρο, ακόμα και με σύγχρονη μορφή  Εγκατάσταση τους σε προκαθορισμένο χώρο, για την εξασφάλιση της βιωσιμότητάς τους

**Πίνακας 19**    **Επεμβάσεις - Προτάσεις για την πρόνοια - υγεία**

<b>ΠΡΟΝΕΙΑ - ΥΓΕΙΑ</b>		
<b>Είδος επέμβασης</b>	<b>Συνθήκη - Χάρτα</b>	<b>Πρόταση</b>
<b>Βελτίωση των συνθηκών κατοίκησης των κατοίκων</b>	Χάρτα της Ουάσιγκτον	<p>Αύξηση αριθμού βρεφονηπιακών σταθμών</p> <p>Προγράμματα φύλαξης και δημιουργικής απασχόλησης για παιδιά</p> <p>Μετατροπή κτιρίων ώστε να είναι προσβάσιμα από ηλικιωμένους και Α.Μ.Ε.Α</p> <p>Πρόγραμμα «Διαμονή με υποστήριξη» για ηλικιωμένους</p>

**Πίνακας 20**    **Επεμβάσεις - Προτάσεις για νέες δραστηριότητες - χρήσεις**

<b>ΝΕΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ - ΧΡΗΣΕΙΣ</b>		
<b>Είδος επέμβασης</b>	<b>Συνθήκη - Χάρτα</b>	<b>Πρόταση</b>
<b>Δημιουργία νέων δομών για παιδιά και αστέγους</b>	Χάρτα της Ουάσιγκτον	<p>Δημιουργία ειδικών κλειστών και ανοιχτών χώρων, για παιδικές δραστηριότητες. Μόνιμες και μεταφερόμενες</p> <p>Αλλαγή χρήσης στο χώρο των παλαιών φυλακών, με τη δημιουργία χώρου δραστηριοτήτων για παιδιά και χώρου φιλοξενίας αστέγων.</p>
<b>Δημιουργία χώρων για νέους</b>	Χάρτα της Ουάσιγκτον	Προσωρινή χρήση κενών ακινήτων, για ανάπτυξη των δραστηριοτήτων των νέων και δημιουργία εκδηλώσεων στον παλαιό σταθμό των τρένων στην ανατολική πλευρά της πόλης.
<b>Δημιουργία δραστηριοτήτων αναψυχής για την τρίτη ηλικία</b>	Χάρτα της Ουάσιγκτον	Δημιουργία δραστηριοτήτων αναψυχής στο δάσος μέσω δικτύων κίνησης, για την τρίτη ηλικία.

### **5.1.3. Ορισμός ενδιάμεσων ζωνών (BUFFER ZONES) και χρήσεων γης σε αυτές, ανά τομέα.**

---

Η ενδιάμεση ζώνη προστασίας έχει ως στόχο τη συνολική προστασία του ιστορικού κέντρου και γι' αυτό θα πρέπει να οριστούν ζώνες χρήσεων γης και σε αυτήν, που θα ακολουθούν τις χρήσεις γης του κέντρου, ώστε να υπάρχει μια ομαλή μετάβαση από και προς τη νέα πόλη. Στόχος τους, είναι η προστασία απ' όλες τις οχλήσεις αλλά και τη ρύπανση, που μπορούν να προκληθούν στο ιστορικό κέντρο, από τις χρήσεις των όμορων του ιδιοκτησιών και υποδομών. Έτσι, προτείνεται να θεσμοθετηθούν ηπιότερες χρήσεις γης, όπως αυτές του κέντρου, και συγκεκριμένα, όπου είναι εφικτό, η κυρίαρχη χρήση να είναι αυτή της κατοικίας.

#### **Τουρισμός**

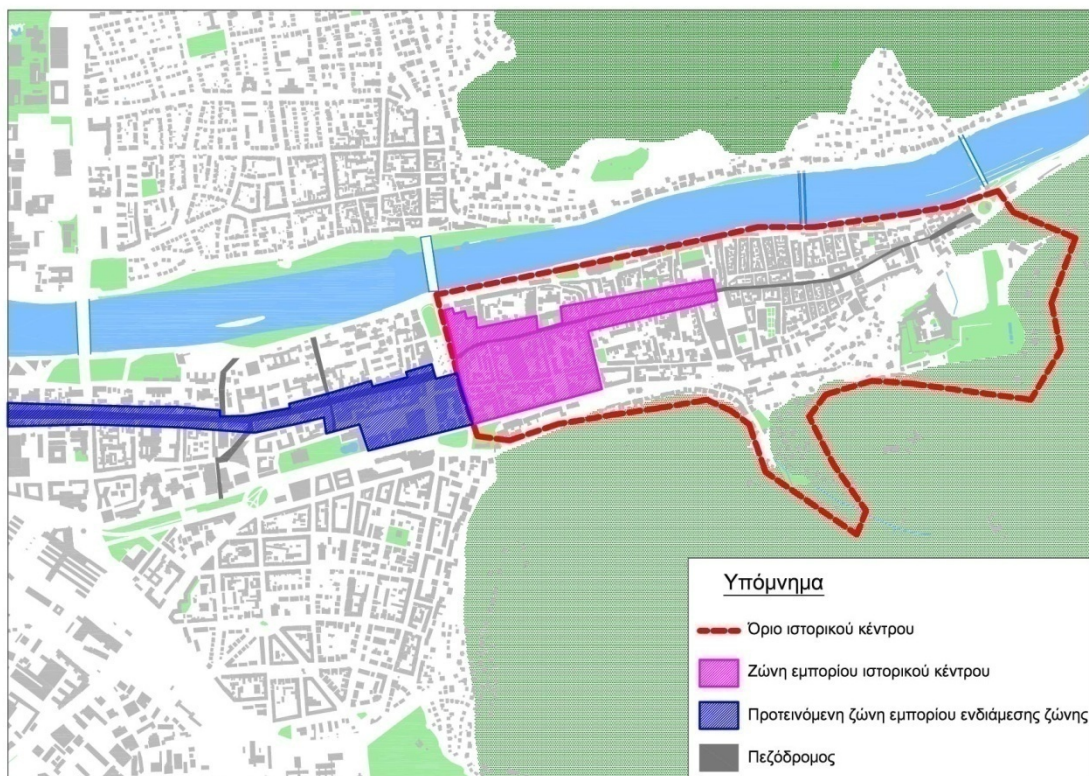
Περιορισμός θα πρέπει να τεθεί στο μέγεθος των ξενοδοχειακών μονάδων, σε συνάρτηση και εξάρτηση με τον κτιριακό όγκο, αλλά και τον αριθμό, ώστε να αποφευχθεί η μετατροπή της ζώνης προστασίας, σε αποκλειστική ζώνη τουρισμού. Το ίδιο ισχύει και για τη βραχυχρόνια μίσθωση (Airbnb), έναντι της μόνιμης κατοικίας. Θα πρέπει να δημιουργηθεί ένα θεσμικό πλαίσιο με στόχο τον προσδιορισμό του αριθμού των καταλυμάτων που θα επιτρέπεται να έχουν την χρήση του Airbnb ανά οικοδομικό τετράγωνο, ο οποίος θα υπολογίζεται σε σχέση με τον αριθμό των μόνιμων κατοικιών που υπάρχουν σε αυτό. Αντίστοιχοι περιορισμοί έχουν τεθεί και στη πόλη της Ζυρίχης. (Peter Bösch, 1986) και θα μπορούσαν να αποτελέσουν οδηγό για το ιστορικό κέντρο.

#### **Εμπόριο**

Όσον αφορά τις χρήσεις του εμπορίου, θα πρέπει και αυτές να είναι μικρής κλίμακας. Η κατασκευή μεγάλων εμπορικών κέντρων δεν θα πρέπει να επιτρέπεται. Θα πρέπει να προφυλαχθεί η παλιά πόλη από την έντονη κυκλοφοριακή κίνηση, που μπορεί να προκαλέσουν αυτά τα καταστήματα, αλλά και να προστατευτούν οι



μικρές επιχειρήσεις που παραδοσιακά υπήρχαν ή πρέπει να επανέλθουν στην περιοχή. Επειδή στα δυτικά του πεζοδρόμου της παλιάς πόλης, συνεχίζεται η εμπορική δραστηριότητα, προτείνεται η επέκταση του πεζοδρόμου σε όλο αυτό τον εμπορικό άξονα, στο τμήμα της πόλης Bergheim (Εικ. 103). Με αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνεται μια συνέχεια της εμπορικής δραστηριότητας, ενισχύοντας οικονομικά την ενδιάμεση ζώνη.



Εικ. 103 Προτεινόμενη ζώνη εμπορίου στην ενδιάμεση ζώνη

### Αναψυχή - Διασκέδαση

Όσον αφορά τα καταστήματα αναψυχής, θα μπορούν να λειτουργούν, αλλά με περιορισμούς, ώστε να μη «ενοχλούν» το ιστορικό κέντρο και θα πρέπει να υπάρχει πεπερασμένος αριθμός αυτών. Τέλος, θα απαγορεύεται η λειτουργία των μεγάλων χώρων διασκέδασης, καθώς επίσης και των καταστημάτων τυχερών παιχνιδιών.

#### **5.1.4. Προτάσεις χρήσεων γης εντός του ιστορικού κέντρου, ανά τομέα**

---

##### **5.1.4.1. Τουρισμός**

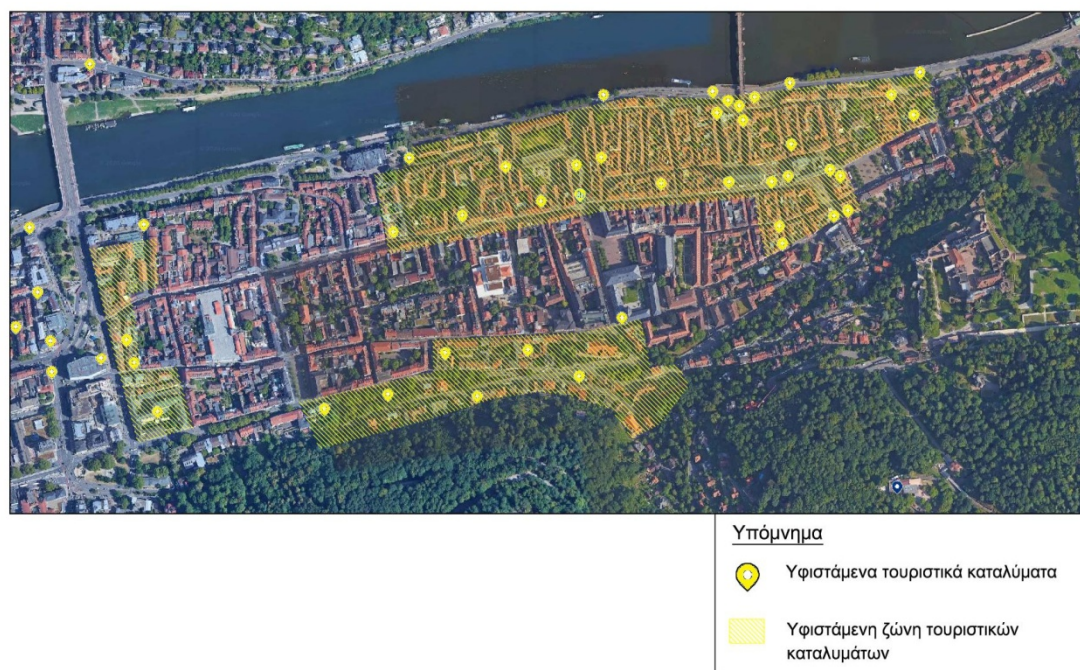
---

Η Χαϊδελβέργη δέχεται πάνω από 3,5 εκ. τουρίστες τον χρόνο, γεγονός που έχει αρκετές αρνητικές συνέπειες. Οι τιμές των ακινήτων και των ενοικίων κατ' επέκταση, λόγω της αυξημένης ζήτησης τους για τουριστική εκμετάλλευση, έχουν αυξηθεί αρκετά, με συνέπεια ο σημερινός κάτοικος να μη μπορεί να ανταπεξέλθει οικονομικά. Ο αυξημένος τουρισμός, κάνει την καθημερινότητα των κατοίκων δυσκολότερη, λόγω της πολυκοσμίας στους δρόμους, την ηχορύπανση κ.λπ., με αποτέλεσμα να υποβαθμίζεται σταδιακά η ποιότητα ζωής στο κέντρο. Οι δυο παραπάνω λόγοι, σε συνδυασμό με την εγκατάλειψη του κέντρου της πόλης για τα προάστια (π.χ. για την αναζήτηση πρασίνου), έχει ως συνέπεια την «οικειοθελή» και σταδιακή απομάκρυνση του μόνιμου κάτοικου από αυτό. Για τους λόγους αυτούς, θα πρέπει άμεσα να ληφθούν μέτρα προστασίας της κατοικίας, ώστε να εξαλειφθεί το φαινόμενο του εξευγενισμού και της εγκατάλειψης της πόλης, που τείνει να γίνεται εντονότερο τα τελευταία χρόνια.

Κατευθυντήριες γραμμές για την προστασία και τη διαχείριση των ιστορικών τόπων όσο αφορά τον τουρισμό επιχείρησε να δώσει η αναθεωρημένη Χάρτα του πολιτιστικού τουρισμού (ICOMOS, Η αναθεωρημένη Χάρτα του πολιτιστικού τουρισμού, 1999). Σκοπός της είναι ο περιορισμός των κινδύνων και η ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων του τουρισμού στην κληρονομιά και στα πολιτιστικά αγαθά όπως επίσης και η σωστή διαχείριση ενός ιστορικού τόπου υπαγορεύοντας στους τουριστικούς παράγοντες και τους επισκέπτες έναν «κώδικα συμπεριφοράς» απέναντι στην πολιτιστική κληρονομιά ενός τόπου, που προσελκύει το τουριστικό ενδιαφέρον.

Έτσι πρώτο μέλημα για την υποδοχή και ανάπτυξη του μαζικού τουρισμού, είναι η εκπόνηση ενός σχεδίου διαχείρισης, το οποίο θα αποτιμά τις επιπτώσεις που αυτός θα έχει, στις φυσικές και πολιτιστικές αξίες του κέντρου. Μέσω αυτού, θα πρέπει να τεθεί ένα όριο με βάση τη φέρουσα ικανότητα της περιοχής. Γι' αυτό, προτείνεται να δημιουργηθούν προγράμματα παρακολούθησης και αξιολόγησης των τουριστικών επιπτώσεων, και κάθε πέντε χρόνια να γίνεται αναπροσαρμογή των σχεδίων, ανάλογα με τα αποτελέσματα των αξιολογήσεων. (ICOMOS, Η αναθεωρημένη Χάρτα του πολιτιστικού τουρισμού, 1999). Παράλληλα όμως με την εκπόνηση του σχεδίου διαχείρισης του τουρισμού, πρέπει να δοθούν άμεσα λύσεις στα υπάρχοντα προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί λόγω αυτού. (Σ. Αυγερινού-Κολώνια, Ι. Σπυρόπουλος, Α. Τουφεγγοπούλου, 2012)

Αρχικά, πρέπει να αντιμετωπιστεί το θέμα της στέγασης, καθώς το πρόβλημα της μετατροπής των κατοικιών και των διαμερισμάτων σε τουριστικά καταλύματα, έχει λάβει μεγάλες διαστάσεις. Όπως φαίνεται στην Εικ. 104, στο ανατολικό τμήμα του ιστορικού κέντρου υπάρχουν τα περισσότερα τέτοιου είδους καταλύματα, με επέκταση πάνω στον κεντρικό πεζόδρομο, καθώς επίσης και στα νότια του δυτικού μέρους του ιστορικού κέντρου. Έτσι, η ζώνη των καταλυμάτων που δημιουργείται, καταλαμβάνει σχεδόν όλο το ανατολικό τμήμα και ένα μεγάλο μέρος του νότιου τμήματος, της παλιάς πόλης (Εικ. 104).



Εικ. 104 υφιστάμενη Ζώνη τουριστικών καταλυμάτων

Στο ανατολικό τμήμα, που δέχεται και τον μεγαλύτερο όγκο των τουριστών, το πρόβλημα γίνεται εντονότερο και όπως φαίνεται στην Εικ. 105, οι περισσότεροι ισόγειοι χώροι που έχουν χρήση κατοικίας, βρίσκονται εκεί.



Εικ. 105 Υφιστάμενες κατοικίες στο ισόγειο

Σύμφωνα με τη Αναθεωρημένη Χάρτα πολιτιστικού τουρισμού, θα πρέπει να εφαρμόζονται μέτρα για την δίκαιη κατανομή, σε όλη την παλιά πόλη, των



ωφελημάτων που προέρχονται από αυτόν, ώστε να υπάρχει ισόποση κατανομή της κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης.

Έτσι προτείνεται η δημιουργία δυο ζωνών. Η πρώτη θα είναι μια ζώνη ελέγχου και περιορισμού του τουρισμού και η δεύτερη θα είναι μια ζώνη κινήτρων ανάπτυξης τουρισμού, υπό όρους.(Εικ. 106)



**Εικ. 106** Ζώνη ελέγχου και περιορισμού του τουρισμού και ζώνη κινήτρων τουρισμού με περιορισμό

Στόχος, είναι η διατήρηση της κατοικίας στον ιστορικό ιστό και η ανακατανομή των τουριστικών καταλυμάτων, καθώς η δημιουργία νέων είναι απαγορευτική, διότι η φέρουσα ικανότητα του ιστορικού κέντρου σε καταλύματα έχει εξαντληθεί (όπως αναφέρθηκε και στην ανάλυση). Το ανατολικό τμήμα είναι αυτό που δέχεται το μεγαλύτερο όγκο των επισκεπτών και διαθέτει τα περισσότερα τουριστικά καταλύματα. Για να κατοικηθεί ξανά, προτείνεται να δοθούν οικονομικά κίνητρα στους ιδιοκτήτες των ακινήτων, ώστε να τα μετατρέψουν σε κατοικίες. Μέρος των ήδη υπαρχόντων τουριστικών καταλυμάτων θα μπορούσαν να γίνουν κατοικίες φοιτητών ή ηλικιωμένων, με την κατάλληλη οικονομική ενίσχυση-επιδότηση, που θα δοθεί π.χ. από το Δήμο.

Επίσης, για να υπάρξει μια ισόποση κατανομή των οικονομικών πόρων του τουρισμού, θα μπορούσαν να επιδοτούνται οι νέες επιχειρήσεις π.χ. παραδοσιακών επαγγελμάτων, που πρόκειται να ανοίξουν στο δυτικό τμήμα της παλιάς πόλης.

Τέλος, είναι αναγκαίο ένα σημαντικό μέρος των εσόδων, που προέρχεται από τις τουριστικές επιχειρήσεις, να παραχωρείται για την προστασία, τη διατήρηση και τη προβολή του κέντρου, συμπεριλαμβανομένου του φυσικού του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής του αξίας.

#### 5.1.4.2. Αναψυχή-διασκέδαση

---

Τα καταστήματα αναψυχής και διασκέδασης (μπαρ, εστιατόρια κ.λπ.) συνυπάρχουν εδώ και αιώνες στο ιστορικό κέντρο της Χαϊδελβέργης, κυρίως λόγω των πολλών φοιτητών και αποτελούν μέρος της «παράδοσης» της πόλης (εκτενέστερη αναφορά σε προηγούμενο κεφάλαιο). Σήμερα όμως με περίπου 120 καταστήματα αναψυχής-μπαρ κ.λπ., η πόλη αντιμετωπίζει πολλά προβλήματα όπως π.χ. η ηχορύπανση, τα απορρίμματα κ.λπ..

Μιας και τα καταστήματα αυτά αποτελούν μέρος της πόλης, αλλά και της παράδοσης της, η απώλεια τους θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στην παραδοσιακή κατοίκηση του ιστορικού κέντρου, της ταυτότητας του και του χαρακτήρα του.

Γι' αυτόν το λόγο, αλλά και για την εξυπηρέτηση του τουρισμού, τα καταστήματα αυτά θα πρέπει να διατηρηθούν. Για την καλύτερη συνύπαρξη όμως των κάτοικων και των καταστημάτων, θα πρέπει να οριστεί μια ζώνη με ρυθμίσεις και περιορισμούς. Στην Εικ. 107 φαίνεται η προτεινόμενη αυτή ζώνη, που καταλαμβάνει το τμήμα που επεκτείνεται νότια της παλιάς γέφυρας και το κεντρικό τμήμα του μεγάλου πεζόδρομου, όπου σήμερα είναι εγκατεστημένα τα περισσότερα καταστήματα αναψυχής. Δεν προτείνεται η αλλαγή των ορίων της περιοχής εγκατάστασής τους, αλλά ο εμπλουτισμός της με άλλες χρήσεις και δραστηριότητες, ώστε με την συνύπαρξη τους να διορθωθούν τα μονοδιάστατα προβλήματα που παρουσιάζονται.



Εικ. 107 Προτεινόμενη Ζώνη ρύθμισης καταστημάτων.

Οι όροι που θα τεθούν στην εν λόγω ζώνη, θα πρέπει να έχουν ως γνώμονα όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, καθώς και το αντίκτυπο που έχει αυτή στην παλιά πόλη, δηλαδή τους κατοίκους και τους επιχειρηματίες.

Τα μεγαλύτερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι μόνιμοι κάτοικοι της Χαϊδελβέργης είναι η ηχορύπανση, που αυξάνεται κατά πολύ, όταν ο καιρός επιτρέπει την τοποθέτηση σε εξωτερικό χώρο τραπεζοκαθισμάτων, καθώς και η αύξηση των απορριμμάτων.

Στην Βιέννη, στην περιοχή Sternplatz, αποφασίστηκε η εφαρμογή ενός σχεδίου (Wien, 2020) για την μείωση του θορύβου και θα μπορούσε να αποτελέσει οδηγό για την παλιά πόλη της Χαϊδελβέργης. Οι αρχές στη Βιέννη αποφάσισαν να συνεργαστούν με τους πολίτες για την επίλυση του προβλήματος αυτού, αφού πρώτα έγινε μια ανάλυση της ηχορύπανσης στην περιοχή. Με αυτόν τον τρόπο διαπιστώθηκαν οι πηγές της ρύπανσης, οι ώρες που γίνεται πιο αισθητή κ.λπ.. Μετά, και σε συνεργασία με τους καταστηματάρχες, εγκαταστάθηκε στα καταστήματα ειδικός εξοπλισμός (δημιουργία προθαλάμου στην πόρτα εισόδου), ο οποίος με το άνοιγμα των θυρών του καταστήματος, δεν αφήνει τον ήχο να βγει προς τα έξω. Επίσης, διαπίστωσαν πως οι πολίτες πρέπει να είναι ενήμεροι για τη



διοργάνωση εκδηλώσεων με δυνατό ήχο. Γι' αυτό το λόγο εγκαταστάθηκαν σε κεντρικά σημεία ειδικές πινακίδες, οι οποίες ενημερώνουν τους πολίτες για τις τυχόν τέτοιου τύπου εκδηλώσεις. Οι θέσεις που μπορούν να τοποθετηθούν οι ενημερωτικές πινακίδες φαίνονται στην Εικ. 108, καθότι αυτές είναι σε πολυσύχναστα και κεντρικά σημεία της πόλης, κατανεμημένες σε όλο τον ιστορικό ιστό. (Wien, 2020)



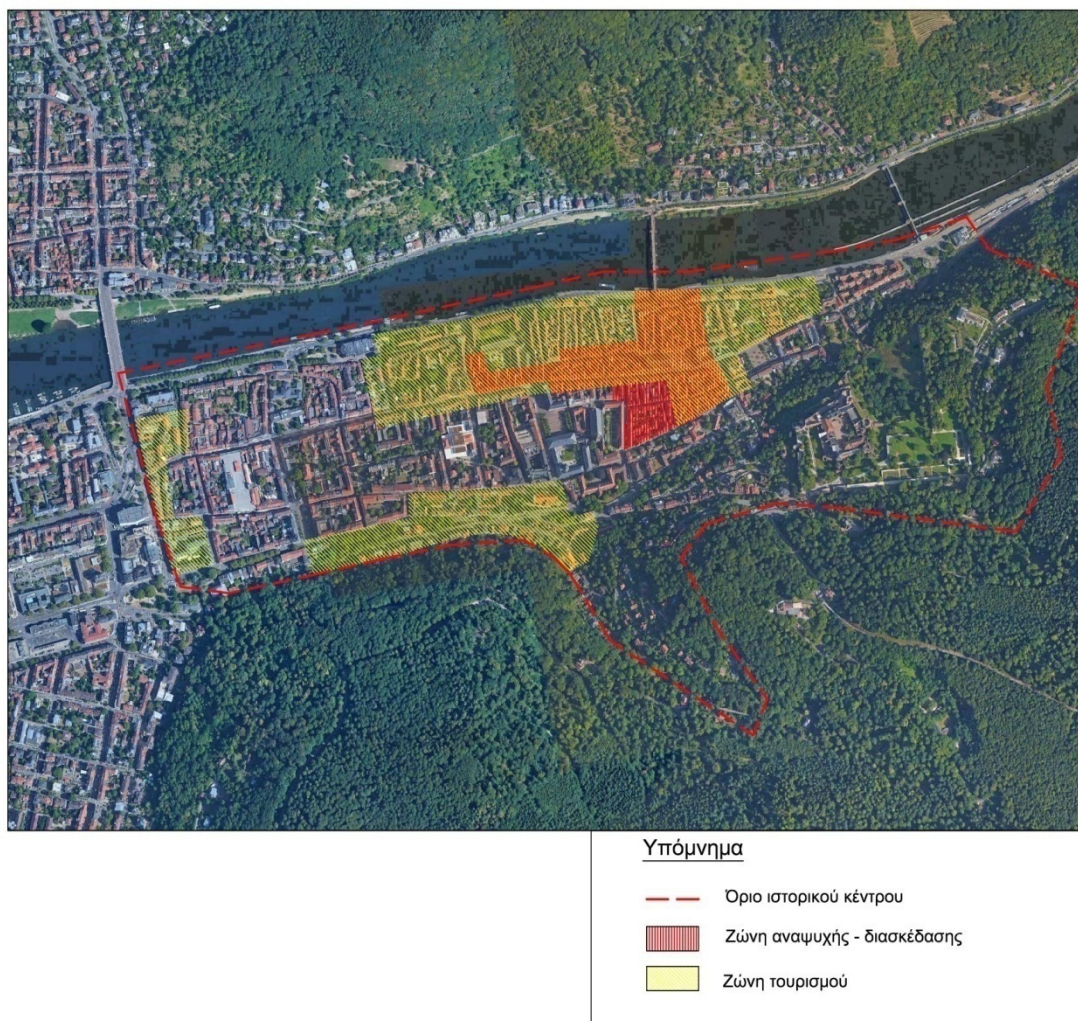
**Εικ. 108** Προτεινόμενες θέσεις τοποθέτησης ενημερωτικών πινακίδων

Στην παλιά πόλη της Χαϊδελβέργης, θα πρέπει να τεθούν σαφή ωράρια λειτουργίας των καταστημάτων, για τις καθημερινές και τα Σαββατοκύριακα. Τα εξωτερικά τραπεζοκαθίσματα προτείνεται να εξυπηρετούνται συγκεκριμένες ώρες (μέχρι τα μεσάνυχτα) και μετά η εξυπηρέτηση των θαμώνων να γίνεται μόνο εντός των καταστημάτων, κάτι το οποίο, πέρα από την οχλαγωγία, θα περιορίσει και τον συνωστισμό στους δρόμους, ο οποίος επίσης δημιουργεί μεγάλη ηχορύπανση. Τα καταστήματα θα πρέπει να είναι καταλλήλως διαμορφωμένα με ηχομονωτικά

υλικά, ώστε να περιορίζεται η ηχορύπανση που προκαλείται από τον κόσμο ή την δυνατή μουσική.

Στην ζώνη αναψυχής και διασκέδασης σήμερα, είναι εγκατεστημένα ως επί το πλείστον μπαρ και πολλά ταχυφαγεία. Αυτή η ζώνη συνυπάρχει επίσης και με τη ζώνη του τουρισμού (Εικ. 109), πράγμα που δημιουργεί και το μεγαλύτερο πρόβλημα της οχλαγωγίας στους εξωτερικούς χώρους. Προτείνεται λοιπόν η ανάμειξη και η επιδότηση εγκατάστασης άλλων χρήσεων στη ζώνη αυτή, ώστε να μειωθεί η μεγάλη συγκέντρωση αυτών των καταστημάτων και να ελαττωθεί η συγκέντρωση του κόσμου στους εξωτερικούς χώρους. Στη ζώνη αυτή για παράδειγμα προτείνεται να εγκατασταθούν παραδοσιακά εστιατόρια, με περιορισμούς ωρών λειτουργίας. Αυτά τα καταστήματα δεν έχουν δυνατή μουσική και τα ωράρια λειτουργίας τους δεν είναι μέχρι τις πρώτες πρωινές ώρες. Επίσης, προτείνεται να εγκατασταθούν κτίρια πολιτισμού, που θα φιλοξενούν διάφορες εκθέσεις εικαστικών τεχνών κ.λπ., και τουριστικά γραφεία, τα οποία είναι χαμηλής όχλησης.





**Εικ. 109** Προτεινόμενες ζώνες αναψυχής – διασκέδασης και τουρισμού-

Άλλο ένα πρόβλημα στους μόνιμους κατοίκους δημιουργούν και κάποια φεστιβάλ-γιορτές, που λαμβάνουν χώρα στην παλιά πόλη, όπως π.χ. η γιορτή Heidelberg Herbst και η Χριστουγεννιάτικη αγορά (Εικ. 110 και Εικ. 111). Λόγω του πολυκοσμίας και του συνωστισμού που δημιουργείται, μαζί με την υπερκατανάλωση του αλκοόλ, η ηχορύπανση και η ρύπανση του περιβάλλοντος γενικότερα, αυξάνονται αρκετά.





Εικ. 110 Κεντρικός πεζοδρόμος κατά την διάρκεια της γιορτής “HeidelbergerHerbst” στην παλιά πόλη



Εικ. 111 Χριστουγεννιάτικη αγορά στην παλιά πόλη

Λόγω της φύσης, αλλά και της παραδοσιακής μορφής που έχουν κάποιες από αυτές τις εκδηλώσεις, πρέπει να επιτρέπεται η χρήση των χώρων για αυτές, ώστε να συνεχίζουν να πραγματοποιούνται στην παλιά πόλη, αφού όμως τεθούν κάποια μέτρα και περιορισμοί, που θα τις διέπουν.



Για τις γιορτές που διαρκούν αρκετό διάστημα (π.χ. ένα μήνα) όπως η Χριστουγεννιάτικη αγορά, προτείνεται το ωράριο λειτουργίας να παρατείνεται λίγο μετά το κλείσιμο των εμπορικών καταστημάτων και όχι μέχρι πολύ αργά το βράδυ. Με αυτόν τον τρόπο θα αποσυμπιέζεται από την πολυκοσμία το ιστορικό κέντρο και οι κάτοικοι θα «επιστρέφουν» στην καθημερινότητα τους.

Οι μικρότερες διοργανώσεις όπως π.χ. μικρά φεστιβάλ μουσικής κ.λπ., θα πρέπει να μην γίνονται πλέον εντός του παλαιού ιστού. Επειδή όμως δίνουν ζωή και νότες πολιτισμού στην παλιά πόλη, δε θα πρέπει να απομακρυνθούν πολύ από αυτήν. Γι' αυτό το λόγο, προτείνεται η πραγματοποίησή τους στην απέναντι όχθη του ποταμού Neckar, όπου υπάρχει χώρος κατάλληλος για αυτά (Εικ. 112). Από αυτά τα φεστιβάλ, θα πρέπει να εξαιρεθεί η γιορτή του Heidelberger Herbst, γιατί πλέον είναι ένας θεσμός της παλιάς πόλης, πραγματοποιείται από το 1970, και διαρκεί μόνο ένα Σαββατοκύριακο.



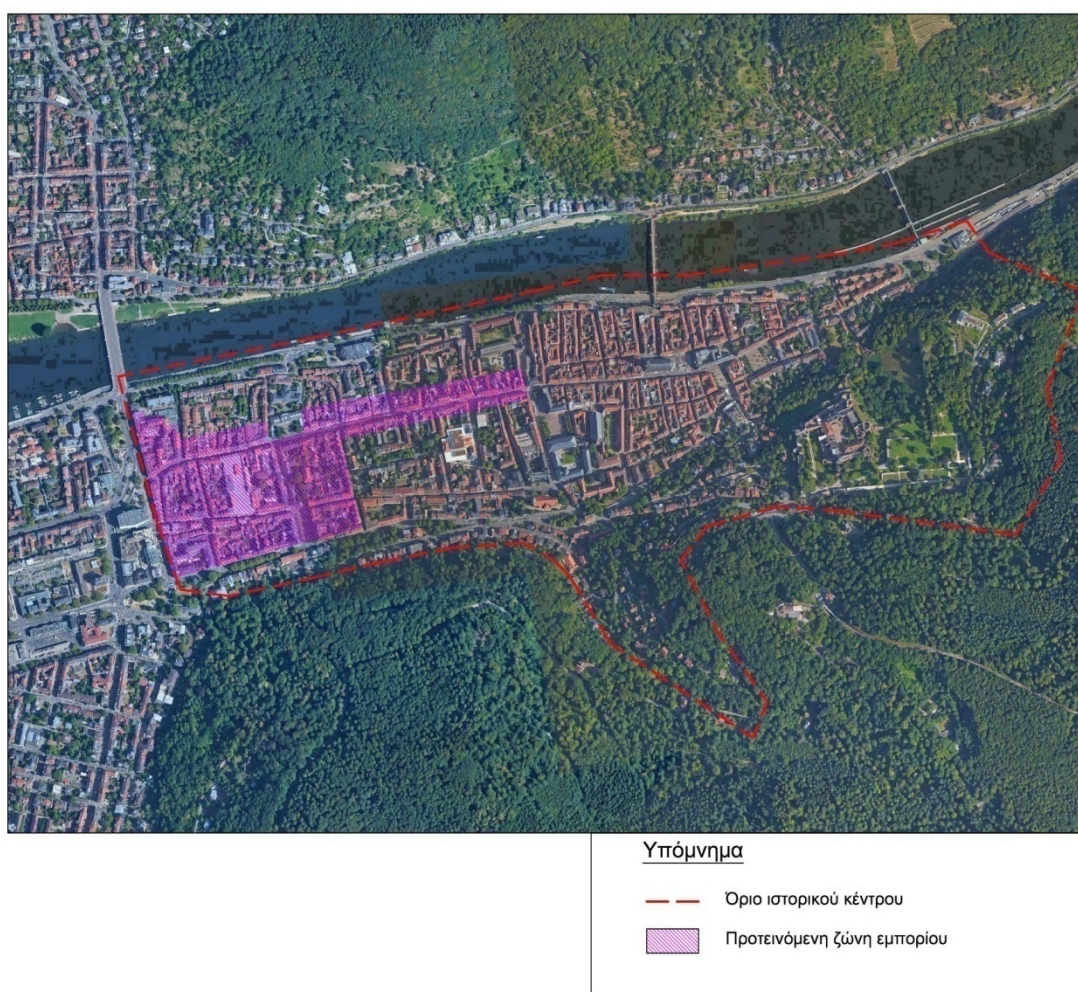
Εικ. 112 Προτεινόμενος χώρος πραγματοποίησης μικρότερων εκδηλώσεων, φεστιβάλ κ.λπ.

Τέλος, από τις ισχύουσες χρήσεις γης της παλιάς πόλης απαγορεύεται η εγκατάσταση καταστημάτων τυχερών παιχνιδιών και μεγάλων χώρων διασκέδασης, κάτι το οποίο πρέπει να διατηρηθεί. Οι χρήσεις αυτές δεν είναι παραδοσιακές και δεν συμβαδίζουν με την εικόνα του παλαιού ιστορικού ιστού.



### 5.1.4.3. Εμπόριο

Στον ιστορικό ιστό βρίσκεται εγκατεστημένη η κεντρική αγορά όλης της Χαϊδελβέργης, κατά μήκος του κεντρικού πεζόδρομου, αλλά και νοτιοδυτικά από αυτόν. Προτείνεται η εμπορική ζώνη να διατηρήσει τα όρια της και να εμπλουτιστεί με νέες δραστηριότητες, ώστε να καλυφθούν οι ανάγκες των μόνιμων κατοίκων και να ενισχυθεί η κατοικία (Εικ. 113).



Εικ. 113 Προτεινόμενη ζώνη εμπορίου

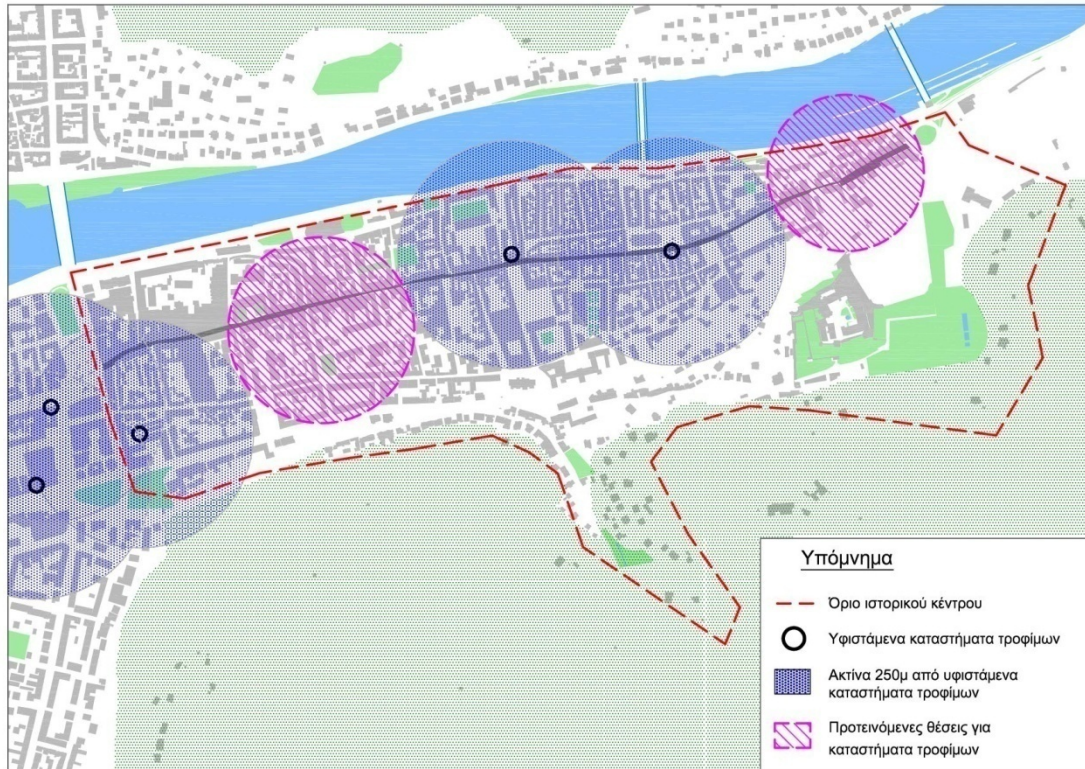
Ένας παράγοντας που θα ενισχύσει την κατοικία στην παλιά πόλη, είναι το εμπόριο «τοπικής εξυπηρέτησης» για την κάλυψη των αναγκών των μόνιμων κατοίκων. Η δυτική πλευρά και ο πεζόδρομος προσφέρουν πληθώρα από καταστήματα

ρουχισμού, ηλεκτρονικών ειδών κ.λπ., μιας και εκεί βρίσκεται η κεντρική αγορά της πόλης. Ωστόσο, υπάρχει σοβαρή έλλειψη στα καταστήματα τροφίμων και ειδών πρώτης ανάγκης. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι σήμερα όλη η παλιά πόλη διαθέτει μόνο τρία τέτοιου τύπου καταστήματα. (Acocella, 2012)

Σύμφωνα με την μελέτη για τον εφοδιασμό των καταστημάτων στη Χαϊδελβέργη η προμήθεια τροφίμων από ένα πεζό στα 250μ., είναι μια καλή απόσταση, ενώ το ανώτατο όριο είναι τα 500 μ.. Ο μέσος όρος επιφάνειας καταστήματος τροφίμων ανά 1000 κατοίκους στην υπόλοιπη πόλη, ανέρχεται στα 400 τ.μ.. Στην παλιά πόλη, με 10.500 κατοίκους, ανέρχεται στα 125 τ.μ. ανά 1000 κατοίκους, ενώ ιδιαίτερα για το ανατολικό τμήμα, που έχει και το μεγαλύτερο πρόβλημα, είναι 75τ.μ. ανά 1000 κατοίκους (2 μίνι μάρκετ επιφάνειας κάτω των 400 τ.μ. αντιστοιχούν σε πληθυσμό 5.350 κατοίκων). (Statistik, 2008)

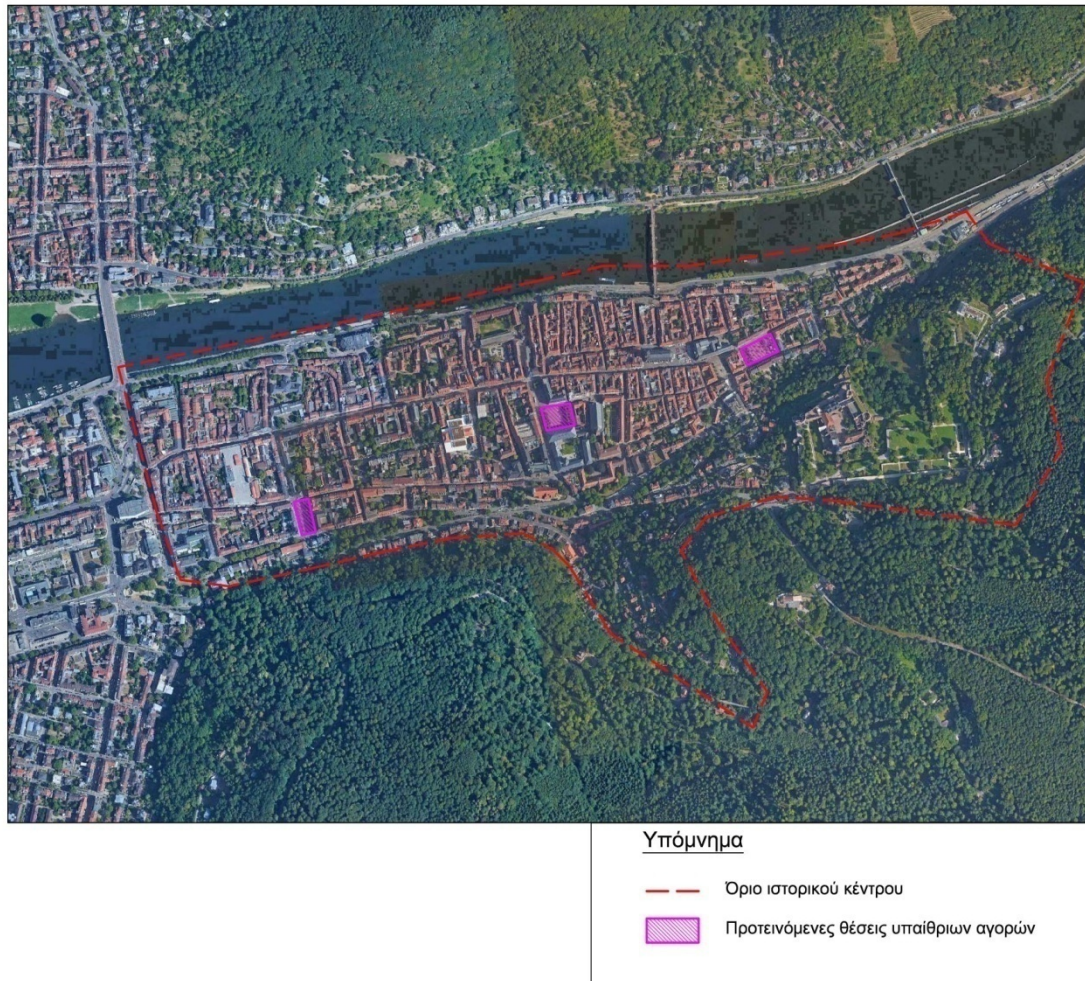
Προτείνεται λοιπόν η αύξηση των καταστημάτων αυτών, ώστε οι κάτοικοι να μην χρειάζεται να κάνουν μεγάλες μετακινήσεις για να προμηθευτούν τα απαραίτητα. Για να γίνει αυτό πρέπει να επιτραπεί η δημιουργία τέτοιων καταστημάτων, ήπιας εμπορικής δραστηριότητας, σε όλη την παλιά πόλη και κυρίως στην ανατολική μεριά, μιας και αυτή έχει τη μεγαλύτερη έλλειψη. Αυτό βέβαια θα πρέπει να γίνει υπό όρους και πάντα με τη σύμφωνη γνώμη των κατοίκων. Οι θέσεις που προτείνονται και φαίνονται στην Εικ. 114, καλύπτουν και την ιδανική απόσταση των 250μ., που πρέπει να διανύσουν οι κάτοικοι για να προμηθευτούν τα απαραίτητα.





**Εικ. 114** Προτεινόμενες θέσεις- ζώνες εγκατάστασης καταστημάτων ειδών πρώτης ανάγκης-

Για την αποσυμφόρηση του κέντρου και ειδικότερα του εμπορικού πεζόδρομου, προτείνεται η δημιουργία χώρων υπαίθριων αγορών, κάποιες μέρες και ώρες την εβδομάδα. Οι υπαίθριες αγορές αποτελούν μέρος των παραδοσιακών χρήσεων των δημόσιων χώρων και γι' αυτό πρέπει να ξαναζωντανέψουν. Οι πλατείες οι οποίες προτείνονται για αυτό, (Εικ. 115), και έχουν την ικανότητα να δεχθούν τέτοιες χρήσεις, χωρίς να παρεμποδίζεται η κίνηση των πεζών στα στενά. Ένας άλλος βασικός λόγος που προτιμήθηκαν αυτές οι πλατείες, είναι γιατί βρίσκονται σχετικά μακριά ή στο τέλος του πεζόδρομου, που είναι και το πιο πολυσύχναστο μέρος του κέντρου. (ICOMOS, The Declaration of Amsterdam, 1975)



Εικ. 115 Προτεινόμενες θέσεις υπαίθριων αγορών



#### 5.1.4.4. Παραδοσιακές χρήσεις

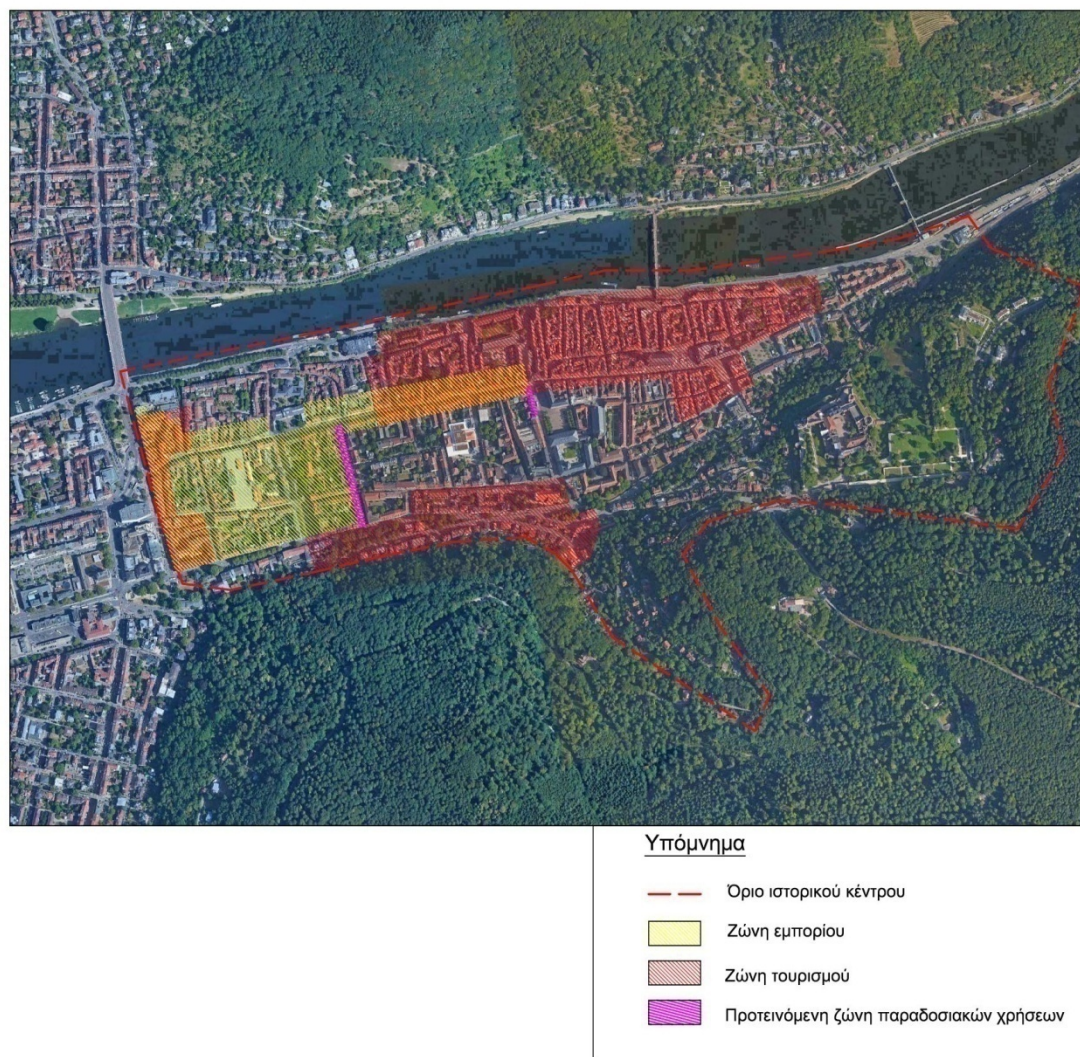
---

Σήμερα δεν σώζονται παραδοσιακές βιοτεχνίες ή παλαιές παραδοσιακές δραστηριότητες στο ιστορικό κέντρο. Τα παραδοσιακά επαγγέλματα που υπήρχαν στην πόλη είχαν σχέση κυρίως με την επεξεργασία μετάλλων, τη δημιουργία ενδυμάτων, την εκτύπωση βιβλίων, την παραγωγή μπύρας και κρασιού, την επεξεργασία δέρματος κ.λπ.. (Mittelalter, 2020)

Οι παραδοσιακές βιοτεχνίες ή οι παλαιές παραδοσιακές δραστηριότητες του ιστορικού κέντρου θα μπορούσαν να επιστρέψουν, με διαφορετική-σύγχρονη μορφή, καθότι δεν είναι απόλυτα εφικτό να επανέλθουν όπως ήταν αρχικά. Αυτό θα γίνει εφικτό αν ο δήμος ή τα αντίστοιχα επιμελητήρια τις βοηθήσουν οικονομικά π.χ. με επιδοτήσεις, με την κάλυψη του ενοικίου για ένα χρονικό διάστημα, την αποκατάσταση των χώρων μέσω χαμηλότοκων δανείων κ.λπ.. (ICOMOS, Convention for the Protection of the Architectural Heritage of Europe, 1985)

Οι «παραδοσιακές» νέες χρήσεις που θα εισαχθούν, θα πρέπει να είναι συμβατές με τα οικονομικά και κοινωνικά δεδομένα του ιστορικού κέντρου, ώστε να διασφαλίζεται η βιωσιμότητα τους σε βάθος χρόνου, καθώς και η ομαλή ένταξη τους στο ιστορικό περιβάλλον. Π.χ. στη Χαϊδελβέργη υπήρχαν πολλά εργαστήρια επεξεργασίας μετάλλων, δραστηριότητα που σήμερα δεν μπορεί αμιγώς να επιστρέψει, αλλά κάλλιστα θα μπορούσε να δώσει τη θέση της σε εργαστήρια κατασκευής κοσμημάτων (αργυροχρυσοχοΐας) μικρής παραγωγής. Επίσης, λόγω των φοιτητών υπήρχε έντονη δραστηριότητα στην εκτύπωση και έκδοση βιβλίων. Κάποια εργαστήρια βιβλιοδεσίας ή ιδιαίτερων κατασκευών από χαρτί, προτείνεται να αντικαταστήσουν την παλιά παραδοσιακή δραστηριότητα. Τέλος, όσον αφορά τα παραδοσιακά επαγγέλματα της παλιάς πόλης, προτείνεται να ανοίξουν καταστήματα πώλησης τοπικών προϊόντων της περιοχής π.χ. μπύρας, κρασιού κ.λπ., καθώς παλαιότερα υπήρχαν σε αυτήν εργοστάσια οινοποιίας και ζυθοποιίας.

Αυτές οι χρήσεις προτείνεται να εγκατασταθούν κυρίως κεντρικά ή δυτικά, ώστε οι τουρίστες να επισκέπτονται και τα υπόλοιπα σημεία της πόλης. Έτσι, προτείνεται η εγκατάσταση τους σε δυο κάθετους δρόμους προς τον πεζόδρομο, την οδό Grabengasse και την οδό Märzgasse, όπως φαίνεται στην Εικ. 116, καθώς αυτοί διαθέτουν ήδη αρκετά καταστήματα και δεν απειλούν την κατοικία Εικ. 117.



Εικ. 116 Προτεινόμενες θέσεις παραδοσιακών καταστημάτων





Εικ. 117 Άποψη οδών Märzgasse και Grabengasse

#### 5.1.4.5. Εκπαίδευση

Η εκπαίδευση στην παλιά πόλη αξιολογείται ως επαρκής, όσο αφορά τις θέσεις που προσφέρονται. Μάλιστα η παλιά πόλη δέχεται και επιπλέον μαθητές από τα γειτονικά διαμερίσματα. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι για τον πρώτο βαθμό εκπαίδευσης Grundschule (1-4 τάξη) υπάρχουν 317 θέσεις για 224 παιδιά, ενώ για το δεύτερο βαθμό εκπαίδευσης, υπάρχουν 1846 θέσεις για 392 παιδιά, που διαμένουν στην παλιά πόλη.

Πέρα όμως από τις βαθμίδες της υποχρεωτικής εκπαίδευσης, θα μπορούσαν να αναπτυχτούν και δραστηριότητες δια βίου μάθησης. Εντός του παλαιού ιστού υπάρχει η πανεπιστημιακή βιβλιοθήκη που είναι ανοικτή και στο ευρύ κοινό. Σε αυτήν θα μπορούσαν να πραγματοποιούνται προγράμματα ανάγνωσης-παρουσίασης βιβλίων για όλους ή να διατεθούν συστήματα κατάλληλα για να ακούν ηχογραφημένα βιβλία τα άτομα τα οποία έχουν πρόβλημα όρασης.

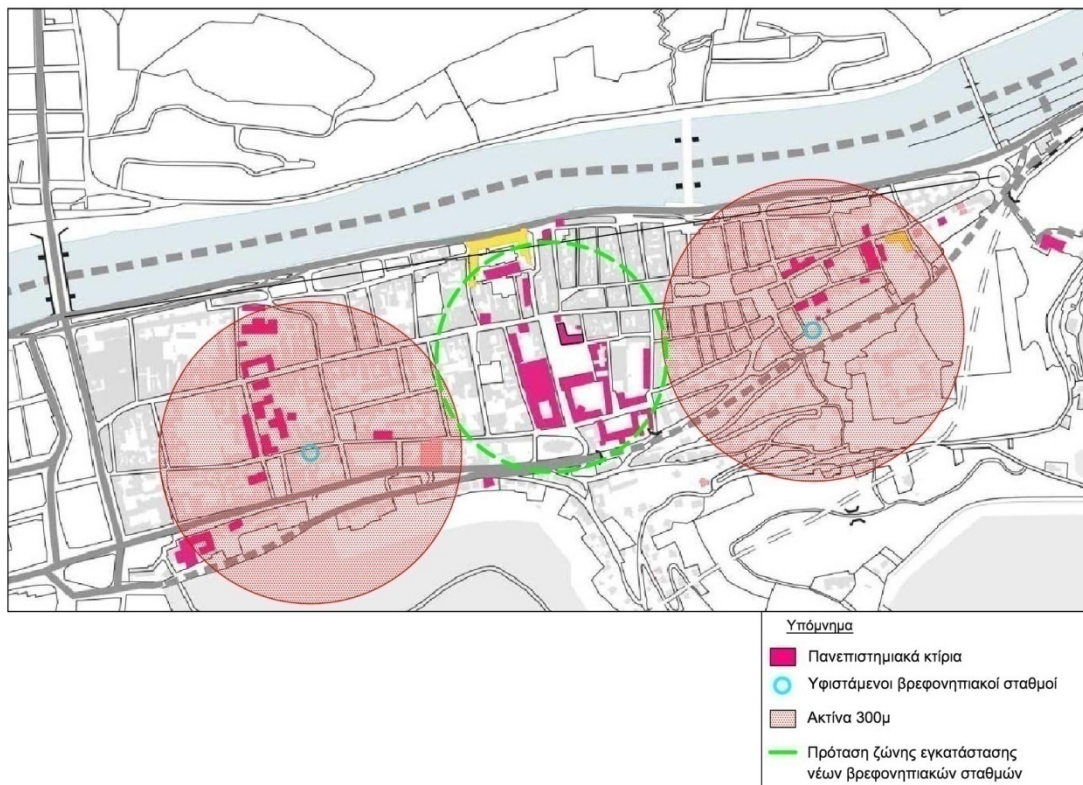
Επίσης, προτείνεται η δημιουργία εργαστήριου δημιουργικότητας. Εντός του κτιρίου της βιβλιοθήκης μπορεί να διαμορφωθεί ένας χώρος έμπνευσης και

δημιουργικότητας, ο οποίος θα χρησιμοποιείται για σεμινάρια/μαθήματα της Βιβλιοθήκης, αλλά παράλληλα θα παρέχεται και σε ομάδες χρηστών, για δραστηριότητες, εργασίες, σχολικές τάξεις, σχολικά project, εργαστήρια ρομποτικής, παρουσιάσεις για τη νέα τεχνολογία, προβολές εκπαιδευτικών ταινιών κ.λπ..

Εντός του δημοτικού χώρου εκδηλώσεων προτείνεται η δημιουργία Εργαστηρίου Πολυμέσων. Το Εργαστήρι Πολυμέσων (MediaLab) θα περιλαμβάνει ολόκληρο τον απαραίτητο επαγγελματικό εξοπλισμό για την ηχογράφηση κι επεξεργασία μουσικής και γενικότερα ήχου, την μουσική παραγωγή, την ηχητική επένδυση σε βίντεο, την παραγωγή ραδιοφωνικής εκπομπής, την δημιουργία ψηφιακής παρτιτούρας, καθώς επίσης και μία ευρεία συλλογή από ψηφιακά μουσικά όργανα, δυναμικούς επεξεργαστές κι εφέ. Ο χώρος επίσης θα περιλαμβάνει μία σειρά από μουσικά όργανα.

#### 5.1.4.6. Πρόνοια - Υγεία

Ο βασικός στόχος της μελέτης, που είναι η παραμονή των οικογενειών στην παλιά πόλη, δεν δύναται να πραγματοποιηθεί, αν δεν αυξηθούν οι θέσεις των βρεφονηπιακών σταθμών, καθότι η έλλειψη τους την καθιστά αφιλόξενη για τις οικογένειες με μικρά παιδιά. Χαρακτηριστικό είναι ότι για τα 245 παιδιά ηλικίας κάτω των 3 ετών υπάρχουν μόνο 70 θέσεις στους βρεφονηπιακούς σταθμούς, κάτι που δημιουργεί μεγάλο πρόβλημα, ιδιαίτερα στις μητέρες που μεγαλώνουν μόνες τους παιδιά. Γι' αυτόν το λόγο προτείνεται η αύξηση του αριθμού των βρεφονηπιακών σταθμών (Stadt Heidelberg, 2006). Νέοι βρεφονηπιακοί σταθμοί θα πρέπει να δημιουργηθούν στα κτίρια του Πανεπιστημίου, ώστε να καλύπτουν ταυτόχρονα και την ανάγκη των φοιτητών (Εικ. 118).



Εικ. 118 Πρόταση εγκατάστασης νέων βρεφονηπιακών σταθμών-

Άλλο ένα μεγάλο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η παλιά πόλη είναι οι χώροι φύλαξης παιδιών μετά το πέρας του σχολείου, κυρίως για παιδιά ηλικίας από 6 έως 11 ετών.

Οι θέσεις αυτές είναι μόνο 158. Η ζήτηση όμως από τους εργαζόμενους γονείς είναι πολύ μεγαλύτερη. Το Πανεπιστήμιο είναι ο μεγαλύτερος εργοδότης της πόλης, μιας και έχει 12.000 εργαζόμενους, με τους 1.500 από αυτούς να εργάζονται στην παλιά πόλη. Έτσι, πάλι προτείνεται η διαμόρφωση προγραμμάτων από το Πανεπιστήμιο, για την καθημερινή δημιουργική απασχόληση των παιδιών ηλικίας 6-11 ετών. Επίσης, τα σχολεία μπορούν να εφαρμόσουν προγράμματα φύλαξης παιδιών για μετά το πέρας της σχολικής ώρας, μιας και τα περισσότερα σχολεία διαθέτουν περισσότερες θέσεις απ' ότι χρειάζονται στην παλιά πόλη.

Η διαμονή των ηλικιωμένων ανθρώπων, άνω των 65 ετών, έχει τα χαμηλότερα ποσοστά σε όλη την πόλη. Αυτό οφείλεται κυρίως στα κτίρια που δεν είναι φιλόξενα για τους ανθρώπους με κινητικά προβλήματα. Προτείνεται λοιπόν η χρηματοδότηση της μετατροπής κτιρίων σε προσβάσιμα από ΑΜΕΑ και ηλικιωμένους. Η μετατροπή αυτή μπορεί να πραγματοποιηθεί στα περισσότερα κτίρια της παλιάς πόλης, που διαθέτουν τις απαιτούμενες ελάχιστες διαστάσεις στις εισόδους τους. Οι αλλαγές αυτές θα πρέπει να γίνονται με προσοχή, ώστε να μην αλλοιώνεται η μορφή των κτιρίων και να διατηρηθούν οι όψεις και τα αρχιτεκτονικά στοιχεία ως έχουν.

Σήμερα, εντός του ιστορικού αστικού ιστού υπάρχουν δυο γηροκομεία επί της οδού Plöck στο δυτικό τμήμα της πόλης (Εικ. 119), και κρίνονται ικανοποιητικά στην κάλυψη των αναγκών του ιστορικού κέντρου. Για τους ηλικιωμένους που δε χρειάζονται 24 διαμονή, προτείνεται η διαμονή τους σε κτίρια ειδικά γι' αυτούς, σύμφωνα με το πρόγραμμα («Διαμονή με υποστήριξη»), που εφαρμόζεται με επιτυχία σε πολλές πόλεις της Γερμανίας, όπως το Bielefeld. (Uhlen, 2020) (Stadt Heidelberg, 2006)

Όσον αφορά τις εγκαταστάσεις υγείας στην παλιά πόλη (Εικ. 119), και στις γύρω από αυτήν περιοχές, υπάρχει η υψηλότερη πυκνότητα υγειονομικής περίθαλψης εξωτερικών ασθενών στη Χαϊδελβέργη

Λόγω των υφιστάμενων δομών, που αρκούν για την κάλυψη των αναγκών των κατοίκων δεν προτείνεται κάποια βελτιωτική λύση που να αφορά την υγεία, μιας και στο ιστορικό κέντρο είναι εγκατεστημένες όλες οι πρωτοβάθμιες και δευτεροβάθμιες δομές υγείας.





**Εικ. 119** Υφιστάμενες εγκαταστάσεις φροντίδας ηλικιωμένων και υγείας εντός ορίων ιστορικού κέντρου

#### **5.1.4.7. Πολιτισμός**

---

Όσον αφορά το πολιτισμό, η παλιά πόλη αποτελεί το κέντρο για ολόκληρη την πόλη. Όλες σχεδόν οι πολιτισμικές δραστηριότητες, πραγματοποιούνται σε αυτήν. Έχει θέατρα, φιλαρμονική ορχήστρα, θεατρικά εργαστήρια για ενήλικες και παιδιά, χορωδίες, φεστιβάλ, δημοτική αίθουσα εκδηλώσεων, μουσεία, βιβλιοθήκες, σχολή μουσικής και τραγουδιού, γκαλερί, κέντρα τέχνης, κλπ. Γι' αυτόν το λόγο δεν προτείνεται να δημιουργηθεί κάποια νέα χρήση ή κάποια δραστηριότητα, πέρα από τις ήδη υπάρχουσες, παρά μόνο η μεταφορά κάποιων εξ αυτών, στο όρια της πόλης, όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενη παράγραφο.

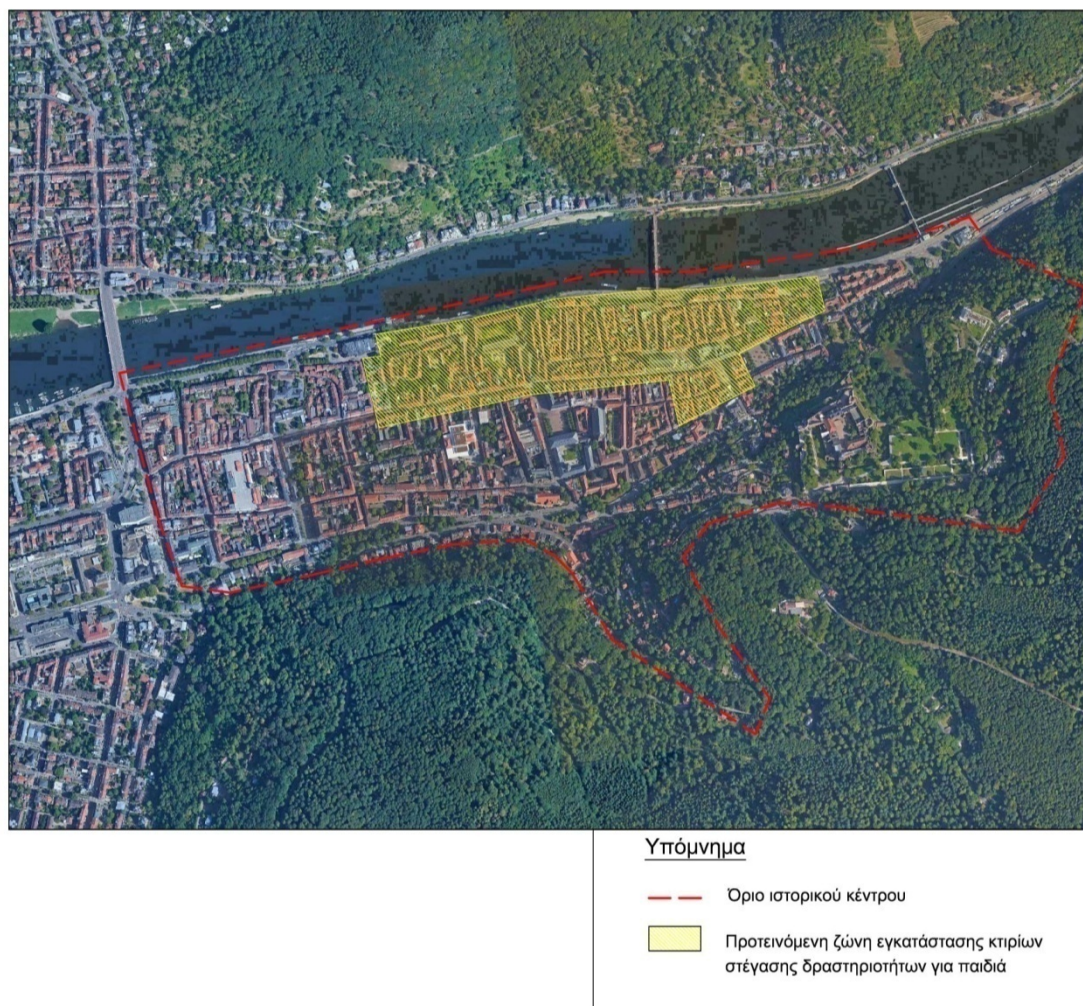
#### **5.1.4.8. Δραστηριότητες για παιδιά νέους και ηλικιωμένους και δημιουργία νέων δομών**

---

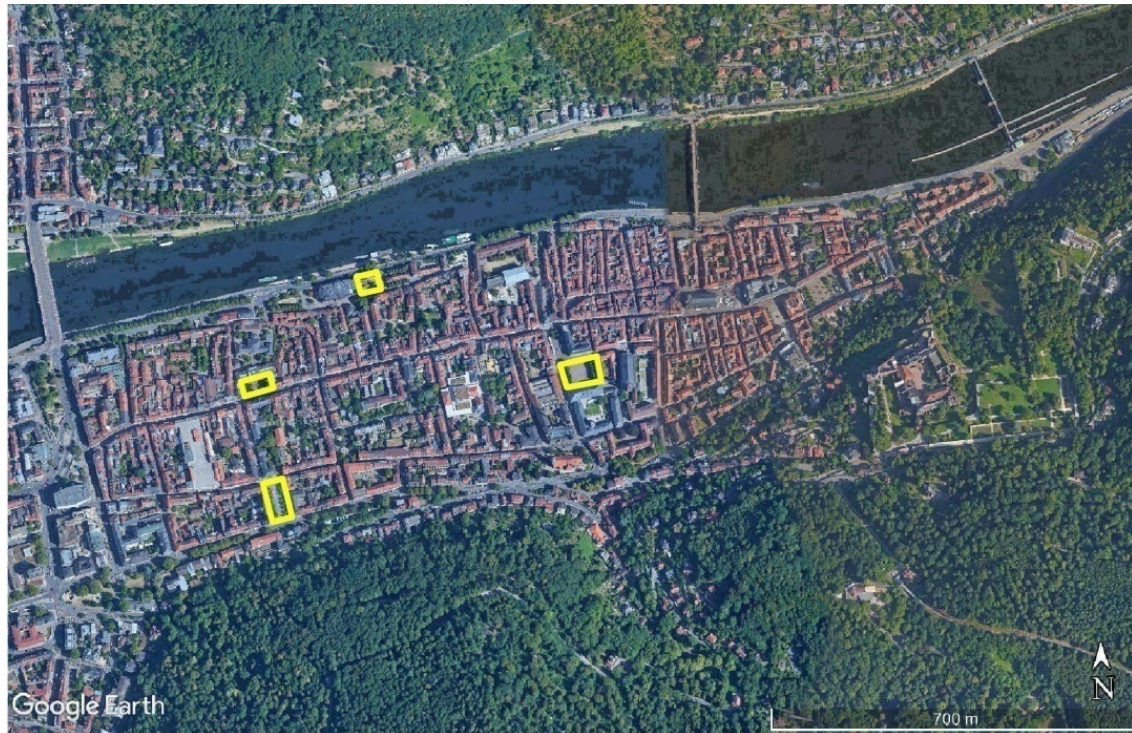
Δραστηριότητες που θα μπορούν να προσφερθούν στα παιδιά είναι μέσω της δημιουργίας ειδικών κλειστών χώρων, ώστε να μπορούν να πηγαίνουν μετά το σχολείο και να απασχολούνται δημιουργικά. Ένα τέτοιο παράδειγμα, το οποίο θα μπορούσε να ακολουθηθεί και στην παλιά πόλη της Χαϊδελβέργης, αποτελεί το Spielhaus (Σπίτι του παιχνιδιού), της πόλης του Bielefeld. Το Spielhaus στεγάζεται σε μια μονοκατοικία, όπου γίνονται διάφορες καθημερινές δραστηριότητες όλο το χρόνο (παιχνίδι, μαγείρεμα, φωτογραφία κ.λπ.). Μέρος των εκδηλώσεων του σπιτιού είναι και η διάθεση μικρών φορητών που μεταφέρουν τις δραστηριότητες του σε πλατείες και περιοχές της πόλης, για τα παιδιά που τυγχάνει να παρευρίσκονται εκεί. Τα παιχνίδια αυτά δεν είναι μόνιμα, είναι μικρά σε όγκο, και θα μπορούσαν κάθε μέρα να βρίσκονται σε μια διαφορετική πλατεία και γειτονιά. (Hilbich, 2020)



Προτείνεται αυτή η δραστηριότητα να στεγαστεί σε κάποιο οίκημα εντός του ανατολικού ιστορικού ιστού που είναι τουριστικά φορτωμένος, ώστε να εμπλουτιστεί με δράσεις που αφορούν τα παιδιά (Εικ. 120). Επίσης προτείνεται οι εξωτερικές δραστηριότητες να λαμβάνουν χώρα κάθε μέρα και σε άλλη πλατεία, ώστε να μπορούν να έχουν πρόσβαση όλα τα παιδιά του κέντρου (Εικ. 121).



Εικ. 120 Προτεινόμενη ζώνη εγκατάστασης κτιρίων στέγασης δραστηριοτήτων για παιδιά



**Εικ. 121** Προτεινόμενες πλατείες για εξωτερικές δραστηριότητες παιδιών

Όσον αφορά τους νέους, προτείνεται η προσωρινή χρήση κενών ακινήτων για τις δραστηριότητες τους. Παράδειγμα αποτελεί η Ζυρίχη, η οποία διαθέτει δωμάτια τα οποία μπορούν να νοικιάσουν οι νέοι, προσωρινά, κάνοντας χρήση του Διαδικτύου (με πολύ προσιτό ενοίκιο, όταν αυτό απαιτείται). Για τους ιδιοκτήτες των δωματίων, το οικονομικό κέρδος δεν αποτελεί προτεραιότητα, αλλά ότι τα δωμάτια δεν είναι άδεια και διατηρούνται με τη χρήση. Αυτή είναι μια κατάσταση η οποία εξυπηρετεί και τις δυο πλευρές. Η πόλη της Γενεύης παρέχει δωμάτια στο ισόγειο των κτιρίων, που διατίθενται κατόπιν σύμβασης με την πόλη με τους ιδιοκτήτες, σε νέους, γονείς κ.λπ. χωρίς οικονομικές απαιτήσεις. Για την πόλη της Χαϊδελβέργης προτείνεται να εφαρμοστεί το ίδιο πρόγραμμα, όπου βέβαια υπάρχουν οι προϋποθέσεις υλοποίησης του. Τα δωμάτια αυτά είναι πολύ δημοφιλή και αποτελούν μια καλή εναλλακτική λύση ως χώροι συναντήσεων των νέων. (Städteverband, 2012)

Ένα άλλο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι νέοι ηλικίας 15-18 ετών, είναι ότι δεν έχουν χώρους για τη βραδινή τους διασκέδαση. Για αυτόν το λόγο προτείνεται η δημιουργία χώρου εκδηλώσεων, στον παλαιό σταθμό των τρένων στην ανατολική



πλευρά της πόλης (Εικ. 122, Εικ. 123), που σήμερα στεγάζει το κοινωνικοπολιτιστικό κέντρο Kulturhaus Karlstorbahnhof.



Εικ. 122 Θέση Κοινωνικοπολιτιστικού κέντρου



Εικ. 123 Κοινωνικοπολιτιστικό κέντρο (Kulturhaus Karlstorbahnhof)

Ένα κτίριο που μπορεί να στεγάσει δραστηριότητες μικρών παιδιών αλλά και νέων γενικότερα, είναι οι πρώην φυλακές (Εικ. 124), που βρίσκονται εντός του ιστορικού κέντρου. Τα δυο κτίρια των φυλακών (Εικ. 125) έχουν εγκαταλειφθεί από το 2015 και δεν τους έχει δοθεί νέα χρήση. Τα κτίρια διαθέτουν χώρους κουζίνας,



τραπεζαρίας, συνάθροισης, εργαστήρια ξύλου, μετάλλου κ.λπ. καθώς και εξωτερικούς μεγάλους αύλειους χώρους. Συνδυαστικά θα μπορούσε το ένα κτίριο από τα δύο, με τις κατάλληλες διαμορφώσεις, να γίνει χώρος φιλοξενίας αστέγων. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί ανεξάρτητα με τη χρήση του άλλου κτιρίου και χωρίς μεγάλες αλλαγές, καθότι τα δυο κτίρια των φυλακών λειτουργούσαν αυτόνομα, ως φυλακές αντρών και γυναικών.



Εικ. 124 Θέση φυλακών



Εικ. 125 Πανοραμική άποψη των φυλακών

Για τους ηλικιωμένους προτείνονται δραστηριότητες αναψυχής στο δάσος σε διασύνδεση μέσω δικτύων κίνησης με το ιστορικό κέντρο. Ο Δήμος μαζί με τους αρμόδιους φορείς μπορεί να προσφέρει προγράμματα, ώστε να συνδυαστεί το περπάτημα με την ξενάγηση μαζί. Οι διαδρομές που προτείνονται φαίνονται στην Εικ. 126 και συνδυάζουν τα μνημεία που βρίσκονται εντός του ιστορικού κέντρου, την όχθη του ποταμού, το μονοπάτι των φιλοσόφων και τις διαδρομές μέσα στο δάσος NATURA.





Εικ. 126 Προτεινόμενες διαδρομές διασύνδεσης δάσους με ιστορικό κέντρο

## 5.2. Δημόσιος χώρος

---

Το ιστορικό κέντρο της Χαϊδελβέργης βρίσκεται Νοτιοανατολικά της σημερινής πόλης, έχοντας φυσικά όρια σχεδόν σε όλη τη περίμετρο της. Από βορρά συνορεύει με τον ποταμό Neckar, ενώ ανατολικά και νότια με δασώδεις εκτάσεις. Η περιοχή Bergheim που συνορεύει με την παλιά πόλη, βρίσκεται κεντρικά, θεωρείται το δεύτερο κέντρο ολόκληρης της πόλης και αναπτύχθηκε μετά την κατασκευή του σιδηροδρομικού σταθμού το 1855, ως η βιομηχανική της περιοχή. Ο δημόσιος χώρος σήμερα σε πολλά σημεία του κέντρου δυστυχώς έχει καταληφθεί και αλλοιωθεί, με αποτέλεσμα να έχει αλλάξει ο αρχικός του προορισμός.

### 5.2.1. Γενικός σχεδιασμός και στόχοι

---

Οι μέχρι τώρα παρεμβάσεις που έχουν γίνει για τη σύνδεση της παλιάς πόλης με τη νεότερη, είναι σημειακές, χωρίς να ακολουθείται μια ενιαία στρατηγική. Αυτό θα πρέπει να αλλάξει, ώστε να υπάρξει ένα ολοκληρωμένο σχέδιο που θα έχει στόχο τη βιώσιμη κινητικότητα, αλλά και τον αρχικό προορισμό της πόλης, που είναι η κατοίκηση. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στην ενοποίηση των δημόσιων χώρων, παλιάς και νέας πόλης, έτσι ώστε να δημιουργηθεί ένα δίκτυο ενιαίο, και το ιστορικό κέντρο να μην είναι αποκομμένο από αυτήν. Αυτό, θα βοηθήσει την ομαλή επικοινωνία των «δύο πόλεων» και θα συνεισφέρει θετικά στην ανάπτυξη και την ευρυθμία τους. Στόχος είναι η στρατηγική ενοποίηση των πλατειών του ιστορικού κέντρου με τις πλατείες της σύγχρονης πόλης, μέσω δικτύων και κατάλληλων αναπλάσεων-παρεμβάσεων, η ανάδειξη των σημαντικών μνημείων μέσα από πεζοδρομήσεις, η σύνδεση όλων των Πανεπιστημιακών κτιρίων, μέσα και έξω από το ιστορικό κέντρο και η διασύνδεση των φυσικών περιοχών, μέσω περιπατητικών διαδρομών, που διατρέχουν το ιστορικό κέντρο.

### 5.2.2. Ανακεφαλαιωτικοί πίνακες

Πίνακας 21 Παρεμβάσεις για τη σύνδεση των δυο πόλεων (παλιάς και νεότερης)

Ενδιάμεση περιοχή (Buffer zone)		
Είδος επέμβασης	Συνθήκη - Χάρτα	Πρόταση
Ενοποίηση του ιστορικού κέντρου με τη νεότερη πόλη.	Αρχές της Βαλέτας Χάρτα της Ουάσιγκτον	<p>Επέκταση του κεντρικού πεζόδρομου του ιστορικού κέντρου προς τα δυτικά, καθώς και των άλλων πεζοδρόμων που ενώνουν το βόρειο τμήμα με το νότιο.</p> <p>Διαπλάτυνση πεζοδρομιών και κατασκευή ποδηλατοδρόμων</p> <p>Απαγόρευση στάθμευσης των οχημάτων, όπου κρίνεται απαραίτητο.</p> <p>Δημιουργία οδεύσεων για τυφλούς</p> <p>Ασφαλτόστρωση τμημάτων οδών</p> <p>Διαμόρφωση πλατειών που βρίσκονται σε κεντρικές αρτηρίες</p>



### Πίνακας 22,23 και 24 Παρεμβάσεις στους δρόμους.

1. Εκτός του ιστορικού κέντρου		
Είδος επέμβασης	Συνθήκη - Χάρτα	Πρόταση
<p><b>Προστασία ιστορικού κέντρου από οχλήσεις</b></p> <p><b>Προτεραιότητα στον πεζό και το ποδήλατο</b></p>	<p>Αρχές της Βαλέτας</p> <p>Χάρτα της Ουάσιγκτον</p>	<p>Απαγόρευση της στάθμευσης των οχημάτων, όπου κρίνεται απαραίτητο</p> <p>Πεζοδρόμηση της οδού Bergheimerstraße</p> <p>Διαπλάτυνση πεζοδρομιών και κατασκευή ποδηλατοδρόμων</p> <p>Επέκταση του δικτύου των ποδηλατοδρόμων και των πεζοδρομιών</p> <p>Δημιουργία οδεύσεων για τυφλούς</p>

2. Εντός του ιστορικού κέντρου		
Είδος επέμβασης	Συνθήκη - Χάρτα	Πρόταση
<p><b>Προστασία ιστορικού κέντρου από οχλήσεις</b></p> <p><b>Προτεραιότητα στον πεζό και το ποδήλατο</b></p>	<p>Αρχές της Βαλέτας</p> <p>Χάρτα της Ουάσιγκτον</p>	<p>Απαγόρευση της ανεξέλεγκτης στάθμευσης των οχημάτων</p> <p>Πεζοδρομήσεις οδών</p> <p>Διαπλάτυνση πεζοδρομιών και κατασκευή ποδηλατοδρόμων</p> <p>Δημιουργία οδεύσεων για τυφλούς.</p> <p>Διαμόρφωση των δρόμων και ισοστάθμιση των δρόμων με τα πεζοδρόμια</p>

<b>3. Δρόμοι με κίνηση οχημάτων, πεζών και ποδηλάτων.</b>		
<b>Είδος επέμβασης</b>	<b>Συνθήκη - Χάρτα</b>	<b>Πρόταση</b>
<p><b>Προστασία ιστορικού κέντρου από οχλήσεις</b></p> <p><b>Προτεραιότητα στον πεζό και το ποδήλατο</b></p> <p><b>Εξοικονόμηση ενέργειας</b></p>	<p>Αρχές της Βαλέτας</p> <p>Χάρτα της Ουάσιγκτον</p>	<p>Απαγόρευση στάθμευσης σε όλο αυτό το δίκτυο</p> <p>Μονοδρόμηση και κυκλική πορεία των οχημάτων</p> <p>Προτεραιότητα στους πεζούς, τους ποδηλάτες και τα ΜΜΜ</p> <p>Γενική διαμόρφωση των χώρων, αλλά και των γεφυρών που ενώνουν τις δυο πόλεις</p> <p>Κατασκευή ηλιακών ποδηλατοδρόμων.</p>

**Πίνακας 25**      **Παρεμβάσεις στις πλατείες**

<b>ΠΛΑΤΕΙΕΣ</b>		
<b>Είδος επέμβασης</b>	<b>Συνθήκη - Χάρτα</b>	<b>Πρόταση</b>
<b>Χρήση των πλατειών από τους κατοίκους</b>	Αρχές της Βαλέτας Χάρτα της Ουάσιγκτον	Βελτίωση των χώρων πρασίνου, προσθήκη νέου αστικού εξοπλισμού και φωτισμού.  Δημιουργία υπόγειου κτιρίου στάθμευσης οχημάτων.  Κατάργηση στάθμευσης, μείωση αριθμού τραπεζοκαθισμάτων και προσθήκη νέου αστικού εξοπλισμού

**Πίνακας 26**      **Παρεμβάσεις στις παιδικές χαρές**

<b>ΠΑΙΔΙΚΕΣ ΧΑΡΕΣ</b>		
<b>Είδος επέμβασης</b>	<b>Συνθήκη - Χάρτα</b>	<b>Πρόταση</b>
<b>Εκσυγχρονισμός παιδικών χαρών</b>	Χάρτα της Ουάσιγκτον	Εξοπλισμός με νέα παιχνίδια και κατάλληλη διαμόρφωση  Ανάπτυξη εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων από το Δήμο



Πίνακας 27 Δημιουργία δικτύων

ΔΙΚΤΥΑ		
Είδος επέμβασης	Συνθήκη - Χάρτα	Πρόταση
<p><b>Δίκτυο διασύνδεσης των φυσικών περιοχών, μέσω περιπατητικών διαδρομών, που διατρέχουν το ιστορικό κέντρο.</b></p> <p><b>Δίκτυο πρασίνου</b></p> <p><b>Δίκτυο για παιδιά και εφήβους</b></p> <p><b>Δίκτυο μνημείων</b></p> <p><b>Δίκτυο Πανεπιστημίου</b></p>	<p>Αρχές της Βαλέτας</p> <p>Χάρτα της Ουάσιγκτον</p>	<p>Κατάλληλες διαμορφώσεις</p> <p>Δημιουργία ποδηλατοδρόμων, πεζοδρομίων</p> <p>Αναβάθμιση και φροντίδα του πρασίνου, εγκατάσταση επαρκούς φωτισμού και τοποθέτηση νέου αστικού εξοπλισμού απορριμμάτων</p>

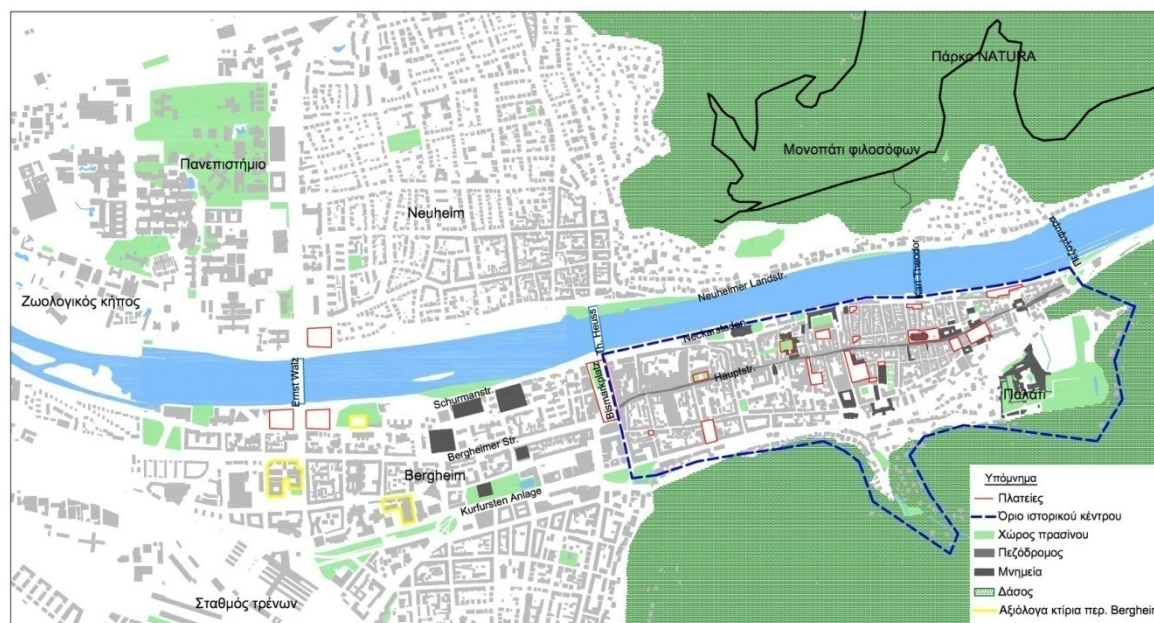
### 5.2.3. Σχεδιασμός ενοποίησης παλιάς και νεότερης πόλης, και σχετικές παρεμβάσεις

---

#### Υφιστάμενη κατάσταση της σύνδεσης του ιστορικού κέντρου, με τη νέα πόλη.

Η είσοδος στην παλιά πόλη, από τα βόρεια, πραγματοποιείται με γέφυρα (Th. Heuss), η οποία είναι προσβάσιμη σε όλα τα μέσα μεταφοράς, ενώ ανατολικότερα υπάρχουν και δυο ακόμη μικρότερες πεζογέφυρες (Εικ.127). Το βόρειο αυτό τμήμα, έχει μεγάλη σημασία για την παλιά πόλη, διότι σε αυτό βρίσκεται η νέο-κατοικημένη περιοχή Neuheim και το μονοπάτι των φιλόσοφων, το οποίο οδηγεί στον αρχαιολογικό χώρο του Μοναστηριού του Αγ. Μιχαήλ, το οποίο κατασκευάστηκε το 1023 μ.Χ.. Στα όρια με την περιοχή Neuheim, βρίσκεται η Πανεπιστημιούπολη και λίγο μακρύτερα ο ζωολογικός κήπος.

Στα δυτικά του ιστορικού κέντρου υπάρχει η κατοικημένη περιοχή Bergheim και ο σιδηροδρομικός σταθμός, στον οποίο καταφθάνουν οι περισσότεροι επισκέπτες για να εισέλθουν στην παλιά πόλη ή το Πανεπιστήμιο. Οι δύο πόλεις, παλιά και νέα, συνδέονται με έναν παράλληλο δρόμο του ποταμού Neckar, τον Schurmanstraße, ο οποίος διασταυρώνεται στα όρια της παλιάς πόλης με την μεγάλη κεντρική γέφυρα, Th. Heuss. (Εικ. 127), ενώ νότια του υπάρχουν δυο ακόμη παράλληλοι δρόμοι προς αυτόν, ο Bergheimerstraße και ο Kurfürsten Anlage.



**Εικ. 127** Χάρτης υφιστάμενων δημόσιων χώρων ιστορικού κέντρου και της ευρύτερης περιοχής της Χαϊδελβέργης

Η γέφυρα Ernst Walz, που βρίσκεται δυτικότερα της παλιάς πόλης και εκτός των ορίων της, μαζί με τη γέφυρα Th. Heuss, είναι αυτές που δέχονται το μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο. Μέσω αυτής, πραγματοποιείται η σύνδεση του νέου πανεπιστημίου και του ζωολογικού κήπου με την παλιά πόλη και το σιδηροδρομικό σταθμό.

Η κατάσταση και η δομή των προαναφερθέντων οδικών δικτύων και πλατειών, παρόλο που αποτελούν τις κεντρικές αρτηρίες σύνδεσης των «δύο» πόλεων, δεν είναι οι κατάλληλες και δεν αναδεικνύουν την είσοδο της παλιάς πόλης, όπως θα έπρεπε. Γι' αυτό το λόγο, θα πρέπει να γίνουν παρεμβάσεις που να εξυπηρετούν τον βασικό στόχο ανάδειξης του ιστορικού κέντρου, βελτιώνοντας ταυτόχρονα την κίνηση και την αναψυχή μέσα σε αυτό. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, προτείνεται σχεδιασμός σε τρεις άξονες, τους δρόμους, τις πλατείες και τα δίκτυα.



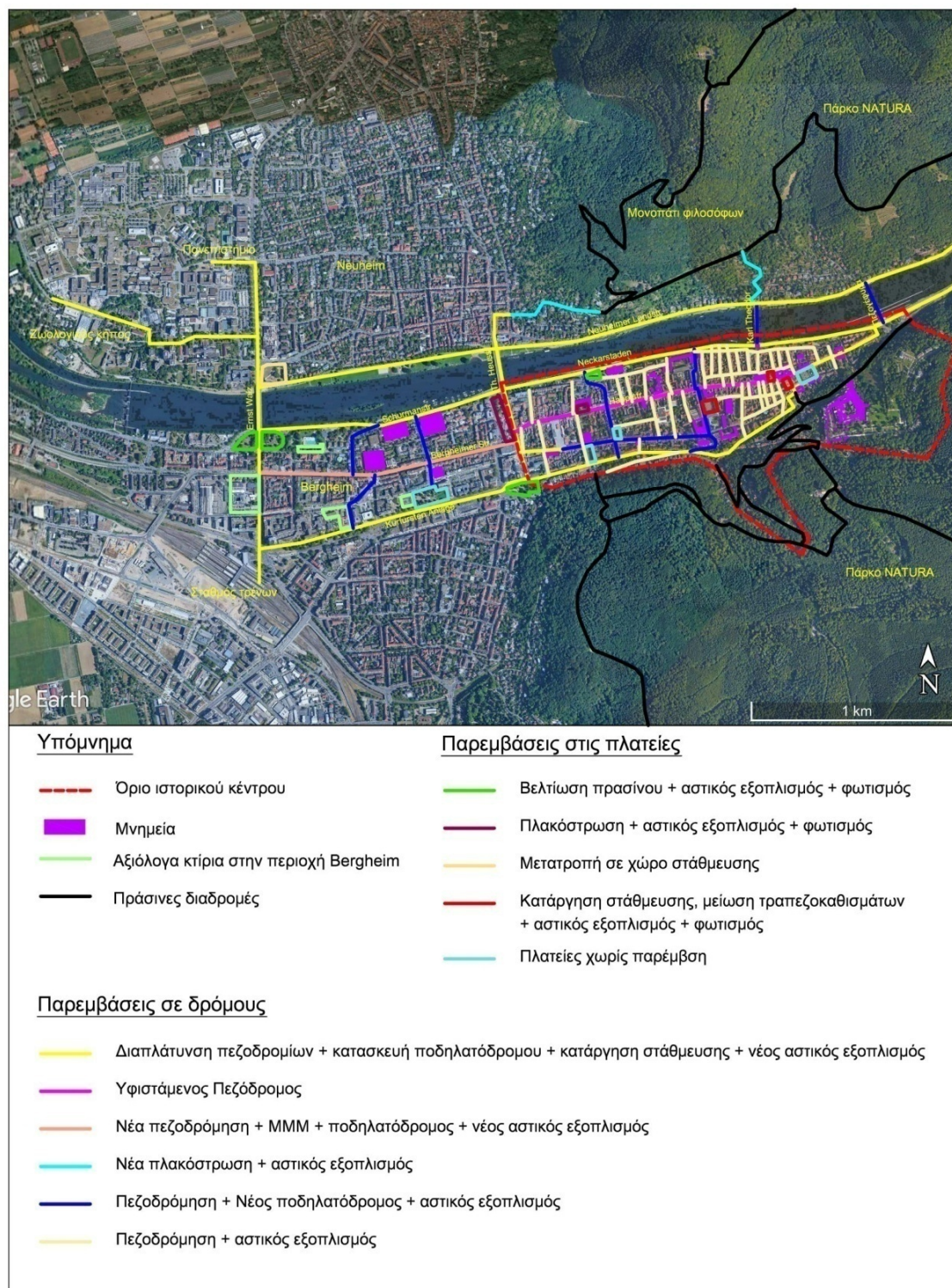
### Παρεμβάσεις για τη σύνδεση της παλιάς και της νέας πόλης

Αρχικά, προτείνεται η επέκταση του κεντρικού πεζόδρομου του ιστορικού κέντρου προς τα δυτικά, στην περιοχή Bergheim, καθώς και των άλλων πεζοδρόμων που ενώνουν το βόρειο τμήμα με το νότιο. Πέραν της επέκτασης, σε όλους αυτούς τους πεζόδρομους, θα κατασκευαστούν και ποδηλατοδρόμοι. Οι ποδηλατοδρόμοι θα πρέπει να είναι συνεχείς και γι' αυτό το λόγο επεκτείνονται και μέσα στον ιστορικό ιστό. Με αυτό τον τρόπο, επιτυγχάνεται η συνέχεια της ποδηλατικής σύνδεσης, παλιάς και νέας πόλης.

Στους περιμετρικούς κεντρικούς δρόμους, προτείνεται η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και η κατασκευή ποδηλατοδρόμων, στοχεύοντας στην ασφαλή και γρηγορότερη μετακίνηση των πεζών και των ποδηλάτων, με σκοπό τη μείωση των αυτοκινούμενων μέσων. Σε όλους τους δρόμους, όπως και στον πεζόδρομο, κύριο μέλημα είναι η βελτίωση τους και η προσβασιμότητα απ' όλους τους χρήστες, ηλικιωμένους, ΑΜΕΑ κ.λπ., δημιουργώντας διαβάσεις. Η στάθμευση των οχημάτων στους κεντρικούς δρόμους της παλιάς πόλης πρέπει να απαγορευτεί, ώστε να απελευθερωθούν χώροι για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων και διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων, και ταυτόχρονα να υπάρξει μια αισθητική αναβάθμιση των εκάστοτε περιοχών.

Επίσης, οι ασφαλοστρωμένες οδοί ή τα τμήματα αυτών, που βρίσκονται μέσα στο ιστορικό κέντρο, θα πρέπει να πλακοστρωθούν, ώστε να αναδειχθεί ο ιστορικός χαρακτήρας του κέντρου.

Τέλος, διαμορφώνοντας και τις πλατείες, ειδικά αυτές που βρίσκονται πάνω σε κεντρικές αρτηρίες, αποκτά κανείς ένα ολοκληρωμένο δίκτυο στον αστικό ιστό. Η ενοποίηση του αστικού ιστού, με το πάρκο Natura, που βρίσκεται βόρεια και νότια του ιστορικού κέντρου, ολοκληρώνεται με τη διαμόρφωση των μονοπατιών που βρίσκονται σε αυτό. Οι παρεμβάσεις καθώς και τα δίκτυα που θα δημιουργηθούν μετά το πέρας των πλακοστρώσεων, αναπλάσεων κ.λπ., φαίνονται στην Εικ. 128.



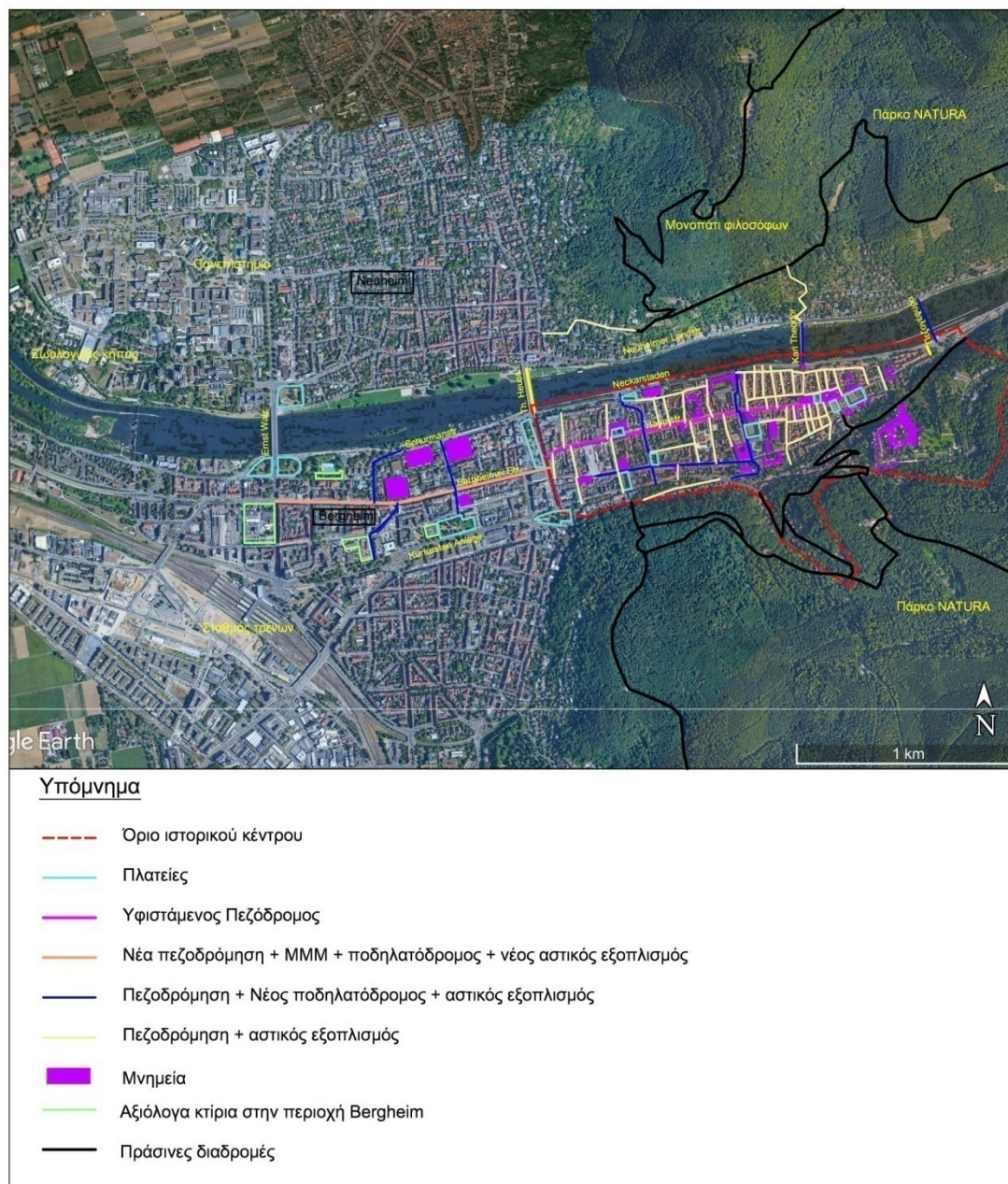
Εικ. 128 Πρόταση του σχεδιασμού, στο σύνολο της περιοχής .

Σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι οι παρεμβάσεις προτείνονται και για την ενδιάμεση περιοχή, ώστε να ενισχυθεί η λειτουργική συνοχή μεταξύ της παλιάς πόλης και της νέας. Για την ενίσχυση του ρόλου αυτής της περιοχής, προτάθηκαν παρεμβάσεις που ενισχύουν την ελκυστικότητά της και αφορούν την ανάδειξη των πολιτιστικών και περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών (πράσινες διαδρομές σε συνδυασμό με διαδρομές πολιτισμού), καθώς και την ενίσχυση της οικονομικής της δραστηριότητας, δημιουργώντας έναν ενιαίο, με της παλιάς πόλης, εμπορικό πεζόδρομο.



### 5.2.4. Δρόμοι

Στην Εικ. 129 φαίνεται ολοκληρωμένη η πρόταση των παρεμβάσεων, που αφορούν την εκτός και εντός ιστορικού κέντρου, περιοχή.



Έικ. 129. Ολοκληρωμένη η πρόταση πεζοδρομήσεων, εντός και εκτός του ιστορικού κέντρου



#### 5.2.4.1. Πεζοδρομήσεις-ποδηλατοδρομήσεις και διαμορφώσεις, εκτός του ιστορικού κέντρου.

Σαν πρώτο μέτρο προτείνεται η επέκταση του κεντρικού πεζόδρομου του ιστορικού κέντρου προς τα δυτικά, στην περιοχή Bergheim, με σκοπό την οικονομική ενίσχυση της περιοχής, την ανάπτυξη της βιώσιμης κινητικότητας και την ανάδειξη των αξιόλογων κτιρίων. Σήμερα, η οδός Bergheimerstraße (Εικ. 130) αποτελεί την εμπορική συνέχεια του κεντρικού πεζοδρόμου του ιστορικού κέντρου και στεγάζει στο ισόγειο των κτιρίων, καταστήματα, γραφεία, εστιατόρια κλπ. Ο περισσότερος δημόσιος χώρος διατίθεται για την κίνηση και τη στάση των αυτοκινήτων, με συνέπεια η κυκλοφορία του πεζού και του ποδηλάτου να έχει περιορισθεί στο ελάχιστο και επιπρόσθετα υποβιβάζεται αισθητικά η περιοχή. Σε αυτόν τον δρόμο κινούνται το τραμ και τα λεωφορεία, που οδηγούν στα όρια της παλιάς πόλης. Με τη διαμόρφωση της κεντρικής οδού Bergheimerstraße σε πεζόδρομο, τα Μ.Μ.Μ.-Τραμ θα συνεχίσουν να κινούνται σε αυτήν, ο δρόμος θα αναδειχθεί και παράλληλα με την κατασκευή του, ο ποδηλατοδρόμος, θα διευκολύνει τη μετακίνηση των κατοίκων. Επίσης, ο πεζόδρομος και ο ποδηλατοδρόμος, θα επεκταθεί προς το βορά και το νότο, παρέχοντας έτσι εύκολη πρόσβαση προς τον ποταμό ή το νότιο τμήμα της πόλης.



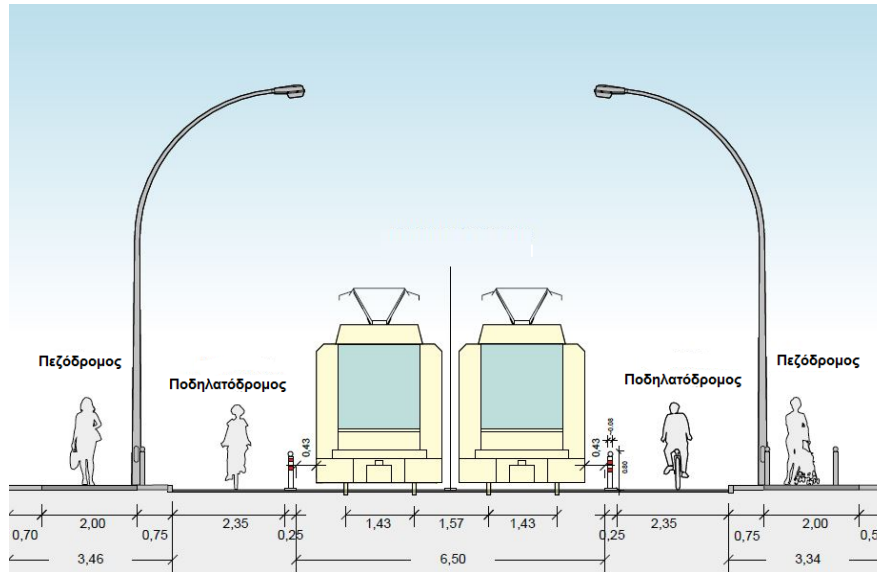
Εικ. 130 Η προς πεζοδρόμηση οδός Bergheimerstraße.

Επίσης, με την πεζοδρόμηση της BergheimerstraÙe, δημιουργείται ένας μεγαλύτερος εμπορικός δρόμος. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την εμπορική ανάπτυξη και αναβάθμιση της περιοχής και ταυτόχρονα την δημιουργία ενός μεγάλου περιπατητικού δικτύου.

Παράδειγμα από αντίστοιχη μελέτη ανάπλασης πεζόδρομου με ποδηλατοδρόμο και διέλευση Μ.Μ.Μ., που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως οδηγός, φαίνεται στις Εικ. 131 και Εικ. 132. Η εν λόγω μελέτη αφορά την οδό Pfothenhauer StraÙe της παλιάς πόλης της Δρέσδη. Η πρόταση αυτή αφορά τη διαμόρφωση της οδού Pfothenhauer StraÙe σε πεζόδρομο και την επέκταση της γραμμής του τραμ εντός αυτού, ώστε να συνδέσει την περιοχή του ιστορικού κέντρου Johannstadt, με τη νεότερη πόλη. Η μελέτη δεν έχει εφαρμοστεί έως σήμερα, λόγω έλλειψης πόρων. (Dresdner Verkehrsbetriebe AG, 2020)



Εικ. 131 Μελέτη ανάπλασης οδού στη Δρέσδη



Εικ. 132 Μελέτη ανάπλασης οδού στη Δρέσδη

#### 5.2.4.2. Πεζοδρομήσεις – ποδηλατοδρομήσεις και διαμορφώσεις, εντός του ιστορικού κέντρου

Σε ό,τι αφορά τους δρόμους που βρίσκονται μέσα στο ιστορικό κέντρο, προτείνεται επίσης η πεζοδρόμηση τους. Οι περισσότεροι από τους δρόμους στην παλιά πόλη, χρησιμοποιούνται από τους μόνιμους κατοίκους για να σταθμεύουν τα αυτοκίνητα τους και η έννοια του δημόσιου χώρου παύει να υφίσταται. (Εικ. 133). Γενικά, τα πεζοδρόμια είναι πολύ στενά, εμποδίζοντας την απρόσκοπτη κίνηση των πεζών. Τα παρκαρισμένα οχήματα καταλαμβάνουν αρκετό χώρο και δεν υπάρχουν διαμορφώσεις που να εξυπηρετούν τον πεζό, όπως λειτουργικά πεζοδρόμια, παγκάκια κ.λπ.. Επιπλέον, σε όλα αυτά έρχεται να προστεθεί και ο αυξημένος όγκος των επισκεπτών, που δυσχεραίνει την κατάσταση των δημόσιων χώρων, λόγω των αυξημένων απαιτήσεων και των αναγκών που πρέπει να καλύψουν, ειδικά τις περιόδους της αυξημένης τουριστικής κίνησης.



**Εικ. 133** Υφιστάμενη κατάσταση Οδού Plöck

Ο περιορισμός αλλά και η απαγόρευση της ανεξέλεγκτης στάθμευσης των αυτοκινήτων μέσα στην παλιά πόλη και η μεταφορά τους σε συγκεκριμένα σημεία ή στους υπάρχοντες χώρους στάθμευσης, είναι επιτακτική, γιατί θα απελευθερώσει ένα μεγάλο μέρος από το δημόσιο χώρο και ειδικά τους δρόμους. Αυτό θα έχει ως συνέπεια να αναβαθμιστούν αισθητικά κάποιες περιοχές, αλλά και να δοθούν χώροι προς χρήση, αποκλειστικά για τους πεζούς και τους ποδηλάτες. (Frank Zühlke, Hermino Katzenstein, Gudrun Zühlke , 2012)

Όλοι οι πεζόδρομοι θα πρέπει να έχουν τις ανάλογες διαμορφώσεις (παγκάκια, καλάθια απορριμμάτων, φωτισμό κ.λπ.). Αρχικά, πρέπει να διαμορφωθεί ο κεντρικός πεζοδρόμος του ιστορικού ιστού (Εικ. 134), που φιλοξένει τα περισσότερα υγειονομικού, και μη, ενδιαφέροντος καταστήματα, ο οποίος έχει ανεπαρκή και παλαιό αστικό εξοπλισμό, ενώ ο χαμηλός και ελλιπής φωτισμός του πρέπει να αντικατασταθεί, καθότι με το κλείσιμο των καταστημάτων γίνεται ιδιαίτερος αισθητός.





Εικ. 134 Υφιστάμενη κατάσταση πεζόδρομου Hauptstraße

Επίσης, προτείνεται η στάθμη του οδοστρώματος και του πεζοδρομίου να είναι ενιαία, κάτι το οποίο θα διευκολύνει την διέλευση των πεζών, των ποδηλάτων, των ειδικών αμαξιδίων κ.λπ., καθώς και η τοποθέτηση πλακών όδευσης τυφλών. Σε κάποια στενά της παλιάς πόλης έχει εφαρμοστεί αυτό το σχέδιο (Εικ. 135), χωρίς όμως τις πλάκες όδευσης τυφλών.



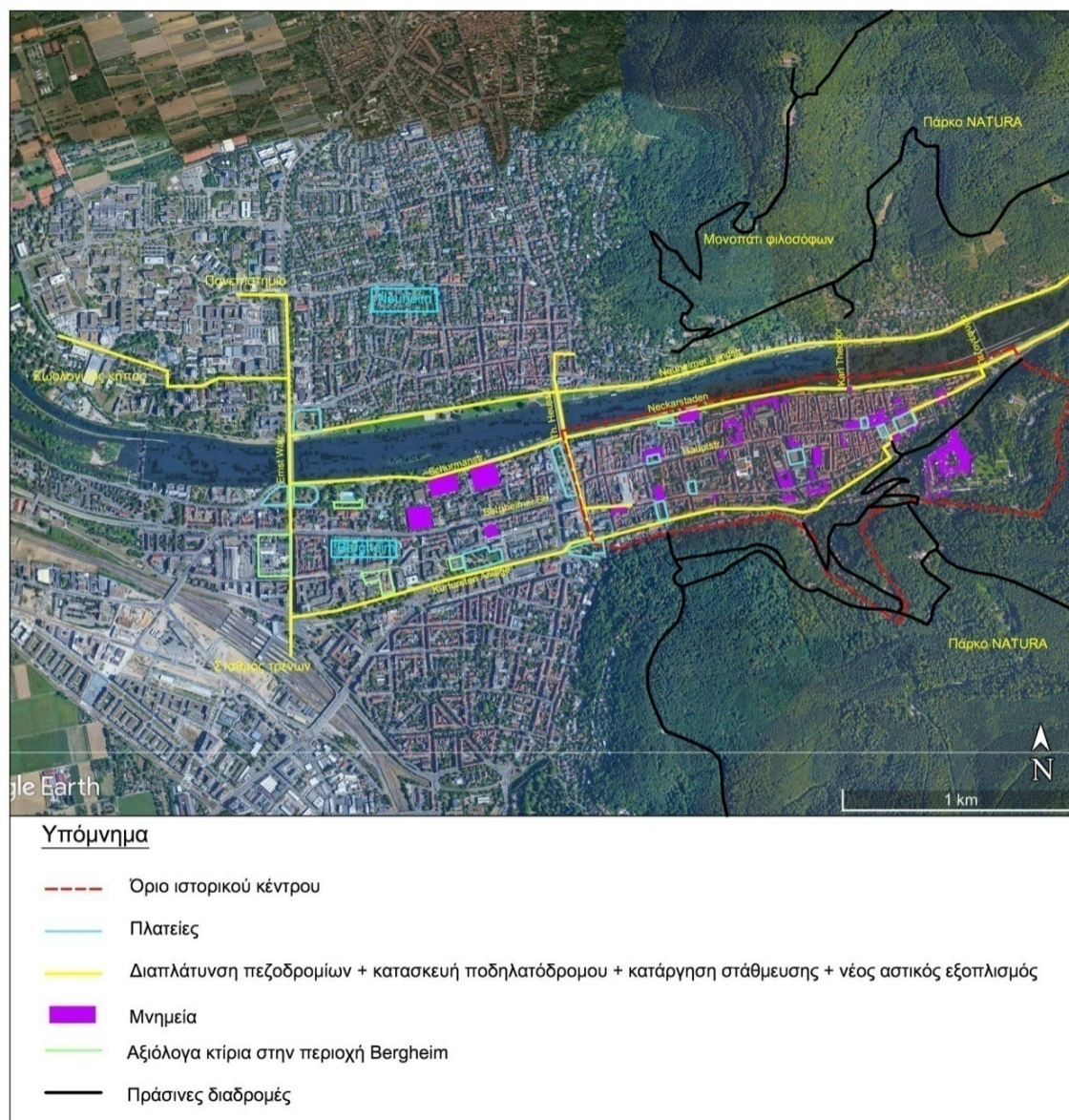
Εικ. 135 Υφιστάμενη πλακόστρωση σε στενό, οδηγός εφαρμογής, στους υπόλοιπους πεζοδρόμους.

### 5.2.4.3. Δρόμοι με κίνηση οχημάτων, πεζών και ποδηλάτων.

Το δίκτυο ασφαλούς μετακίνησης που προτείνεται στην Εικ. 136, αφορά την μετακίνηση των οχημάτων, των πεζών και των ποδηλάτων. Πρόκειται για τους κεντρικούς δρόμους και τους πιο πολυσύχναστους, με το μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο. Οι δρόμοι αυτοί ενώνουν οδικά το βόρειο τμήμα της πόλης, με το νότιο. Από δυτικά προς ανατολικά, πρόκειται για τους δύο παρόχθιους δρόμους (Neuheimer Landstraße και Neckarstaden) και τον παράλληλο προς αυτούς και κεντρικό δρόμο, που οδηγεί από τον σταθμό των τρένων στον παλιό ιστορικό ιστό. Από Βορρά προς Νότο (Kurfürsten και Anlage) είναι οι δύο κεντρικότεροι οδικοί άξονες που διασχίζουν τις δύο γέφυρες. Ο πρώτος ενώνει την Πανεπιστημιούπολη και το ζωολογικό κήπο, με το σταθμό των τρένων, μέσω της γέφυρας Ernst Walz, και ο δεύτερος την κατοικημένη περιοχή Neuheim και την είσοδο στο μονοπάτι των φιλοσόφων, με την παλιά πόλη και την περιοχή Bergheim, μέσω της γέφυρας Th. Walz.

Ο περισσότερος δημόσιος χώρος διατίθεται για την κίνηση και τη στάση των αυτοκινήτων, με συνέπεια η κυκλοφορία του πεζού και του ποδηλάτου, να έχει περιορισθεί στο ελάχιστο και αισθητικά να υποβαθμίζει την περιοχή.



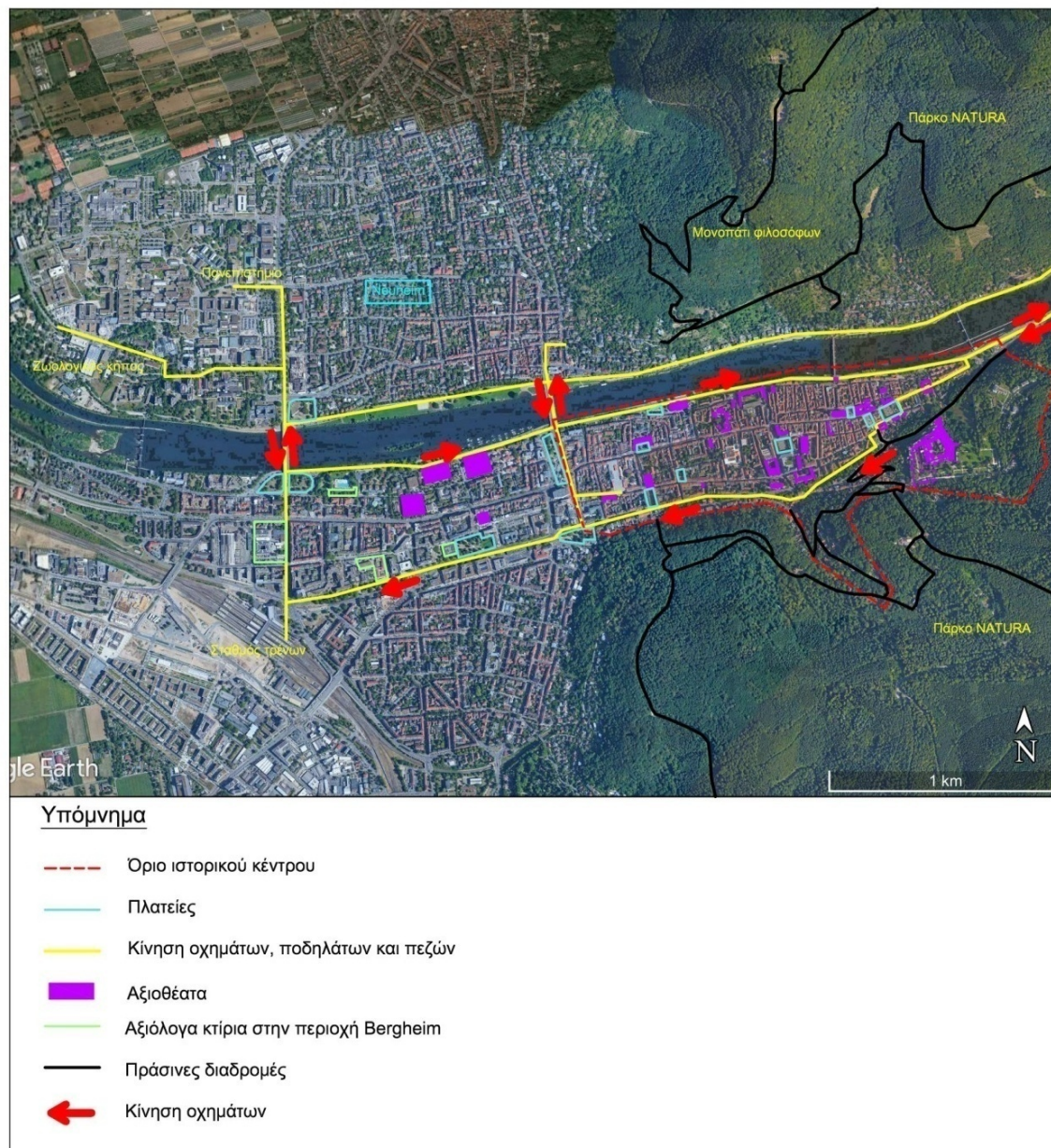


**Εικ. 136** Πρόταση δικτύου μετακίνησης οχημάτων, πεζών και ποδηλάτων

Για να μπορούν να δημιουργηθούν ασφαλείς ποδηλατοδρόμοι και μεγαλύτερα πεζοδρόμια, προτείνεται η απαγόρευση στάθμευσης σε όλο αυτό το δίκτυο. Επίσης, προτείνεται η μονοδρόμηση και η κυκλική πορεία των οχημάτων, όπως αυτό φαίνεται στην Εικ. 137, καθώς όλοι οι δρόμοι είναι διπλής κυκλοφορίας. Με αυτόν τον τρόπο δημιουργείται ένα ασφαλέστερο δίκτυο για τους πεζούς και τους ποδηλάτες, μειώνεται η κυκλοφοριακή συμφόρηση και απελευθερώνεται δημόσιος χώρος. Προτεραιότητα σε αυτά τα δίκτυα θα δίνεται στους πεζούς, τους ποδηλάτες και τα ΜΜΜ. Με την πορεία



των αυτοκινήτων προς μια κατεύθυνση, εξοικονομείται χώρος για την κατασκευή του ποδηλατοδρόμου, της διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων και της ανάπλασης των παρόχθιων χώρων.



**Εικ. 137** Πρόταση κυκλικής κίνησης των οχημάτων.

Έτσι, ο παρόχθιος δρόμος Schurmanstraße – Neckarstaden (Εικ. 138) μονοδρομείται και με την κατάλληλη διαμόρφωση, μπορεί να αποτελέσει έναν άξονα περιπάτου και αναψυχής στο βόρειο μέτωπο της παλιάς πόλης, συνδέοντας το ιστορικό κέντρο με τη



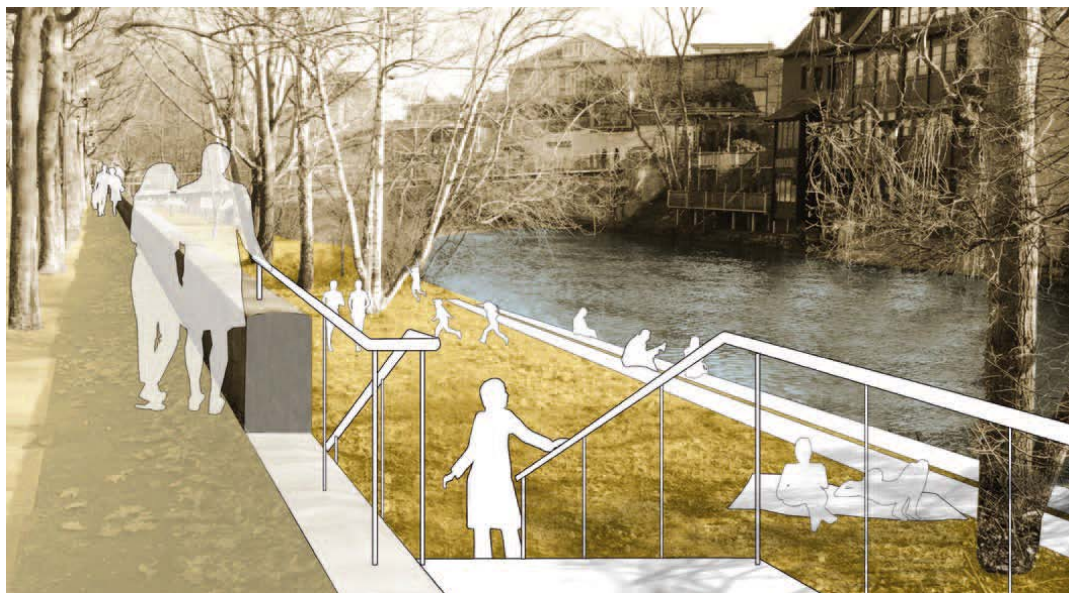
νέα πόλη και παράλληλα να αποτελεί έναν σημαντικό άξονα μετακίνησης ποδηλάτων και πεζών, που συνδέει το δυτικό με το ανατολικό τμήμα της πόλης και το βόρειο τμήμα με το νότιο μέσω των γεφυρών. Αντίστοιχες διαμορφώσεις, που θα μπορούσαν να αποτελέσουν οδηγό για την παλιά πόλη, έχουν ήδη πραγματοποιηθεί με επιτυχία στη Ζυρίχη και στη Νυρεμβέργη (Εικ. 139, Εικ. 140). (BauNetz, 2020) (Stadtentwicklung, 2012)



Εικ. 138 Οδός Schurmanstraße σήμερα (Νότια όχθη ποταμού)



Εικ. 139 Πρόταση ανάπτυξης όχθης ποταμού Ρήνου στην Βασιλεία – Ζυρίχη (1ο βραβείο)



Εικ. 140 Πρόταση ανάπλασης όχθης ποταμού, στη Νυρεμβέργη

Σημαντικό τμήμα στην δημιουργία αυτού του δικτύου, αποτελούν και οι δύο δυτικότερες γέφυρες που ενώνουν το βόρειο τμήμα της πόλης με το νότιο. Παρότι οι δυο νεότερες γέφυρες, αποτελούν τον βασικό άξονα επικοινωνίας της πόλης, οι χώροι πάνω και κάτω από αυτές είναι γεμάτες Graffiti, χωρίς καλό φωτισμό (Εικ. 141, Εικ. 142) και είναι παραμελημένες. Προτείνεται η διαμόρφωση τους να μην αφορά μόνο το οδόστρωμά τους, αλλά και το χώρο κάτω από αυτές. Έτσι, θα μπορούσαν να δημιουργηθούν χώροι διάφορων υπαίθριων αθλημάτων όπως π.χ. πίστες skateboard, έτσι ώστε ο χώρος να χρησιμοποιείται από τους κατοίκους και να ενσωματώνεται μέσα στο περπατητικό δίκτυο.



Εικ. 141 Υπάρχουσα είσοδος προς τη γέφυρα Th. Heuss.



Εικ. 142 Υπάρχον οδόστρωμα γέφυρας Ernst Walz

Όλοι οι ποδηλατοδρόμοι που θα κατασκευαστούν σε αυτό το δίκτυο, μπορούν να γίνουν ηλιακοί. Αυτό θα συντελέσει στην παραγωγή ενέργειας με φυσικά μέσα, η οποία θα διοχετευτεί στην παλιά πόλη. Επιπλέον, οι ποδηλατοδρόμοι γίνονται πιο ασφαλείς, διότι με την ενέργεια αυτή παραμένουν καθαροί σε περίπτωση χιονόπτωσης (θερμαινόμενοι) και μπορούν να φωτιστούν με την ενέργεια που παράγουν. Παράδειγμα τέτοιων ποδηλατοδρόμων εγκαταστάθηκαν στην πόλη Erfstadt (Εικ. 143) (Ayoub, 2018)





Εικ. 143    Ηλιακοί ποδηλατοδρόμοι, στην πόλη Erfstadt

Η μελλοντική διαμόρφωση των δρόμων αυτών του δικτύου, θα πρέπει να γίνει με νέα κατάλληλη πλακόστρωση, στα μεγαλύτερα πεζοδρόμια, τοποθέτηση νέων φωτιστικών σωμάτων, διαμόρφωση στάσεων για τα Μ.Μ.Μ. και τοποθέτηση νέου αστικού εξοπλισμού, ώστε να συντελέσουν στην λειτουργική αλλά και αισθητική αναβάθμιση τους, ταυτόχρονα με την ενοποίηση του δημοσίου χώρου.



### 5.2.5. Πλατείες

Η παρουσία των πλατειών, αλλά και του δημόσιου χώρου γενικότερα, σε ένα ιστορικό κέντρο έχει διπλό ρόλο και σημασία. Ο πρώτος ρόλος είναι η παρουσία του φυσικού περιβάλλοντος μέσα στους δομημένους χώρους της πόλης και ο δεύτερος η εκμετάλλευσή τους, ως χώροι κοινωνικών συναναστροφών, εκδηλώσεων, ξεκούρασης κ.λπ.. Η παρουσία τους μέσα στο κέντρο της πόλης βοηθά το μικροκλίμα της περιοχής, καθώς και την επαφή των κατοίκων με τη φύση. Αυτούς τους ρόλους και τις ανάγκες που εξυπηρετούν, θα προσπαθήσουν να καλύψουν οι παρεμβάσεις που θα προταθούν παρακάτω.

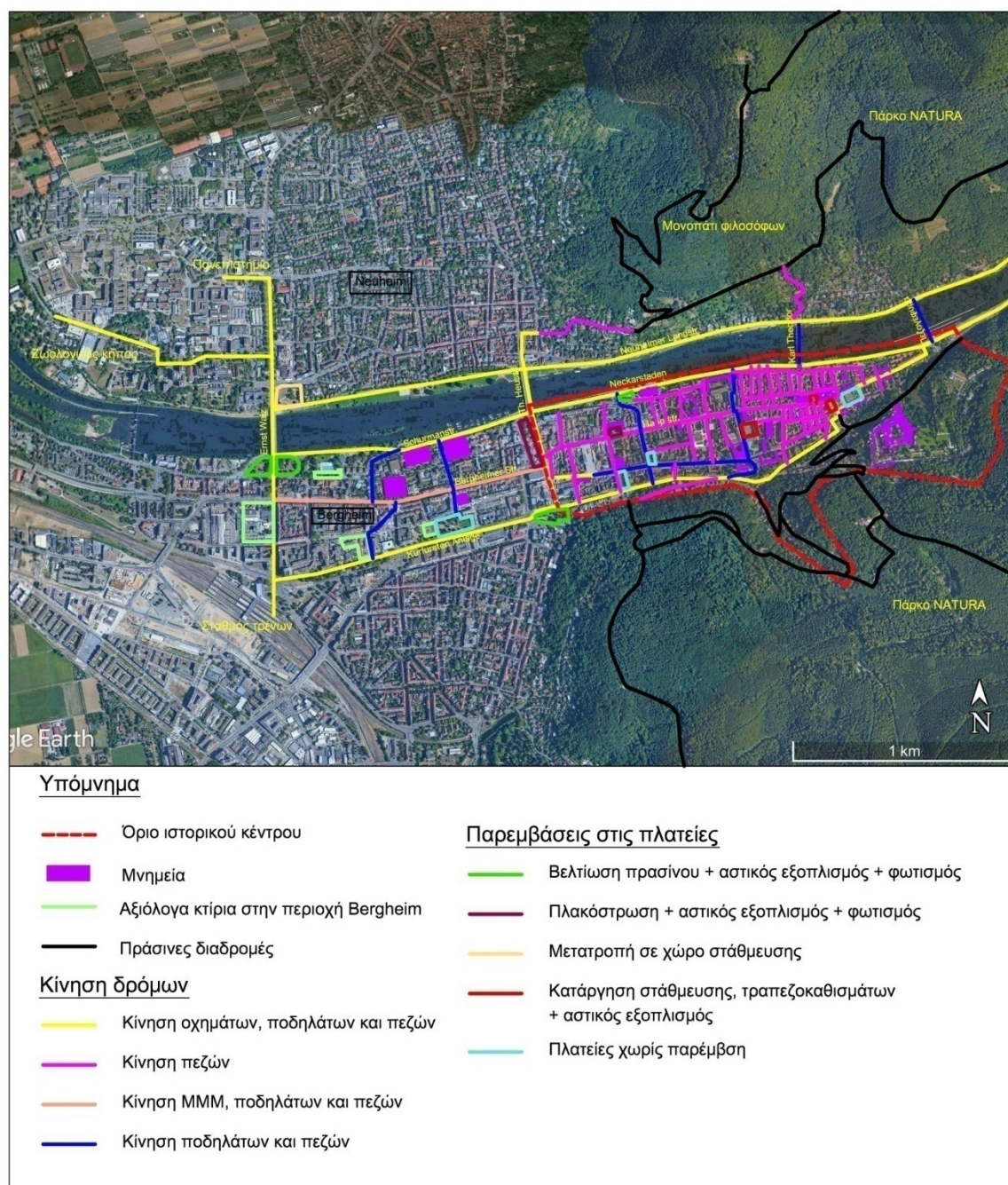
#### - Σχεδιαστικές αρχές

Μεγάλο μέρος της επιφάνειας του ιστορικού κέντρου της Χαϊδελβέργης αποτελείται από υπαίθριους χώρους, είτε ιδιωτικούς (οικιακές αυλές και κήπους) είτε δημόσιους (πάρκα και πλατείες). Βασικός στόχος αυτής της μελέτης, είναι η συντήρηση και η αναβάθμιση των κοινόχρηστων χώρων αυτών, καθώς και η προτροπή στους ιδιώτες να προβούν σε αντίστοιχες εργασίες, στους χώρους πρασίνου που έχουν στην κατοχή τους. Σε περιοχές που θεωρούνται κομβικές, από λειτουργικής άποψης, προβλέπεται η προστασία τους π.χ. από την άναρχη τοποθέτηση τραπεζοκαθισμάτων, η αισθητική αναβάθμιση τους, με πλακοστρώσεις, ανανέωση του αστικού τους εξοπλισμού κ.λπ., καθώς και η συντήρηση-βελτίωση του πρασίνου, που ήδη υπάρχει σε αυτές. Σημαντικό επίσης, είναι να περιοριστεί η κίνηση και το παρκάρισμα των οχημάτων εντός ιστορικού ιστού και να βρεθούν λύσεις στάθμευσης (ICOMOS, The Valletta Principles for the Safeguarding and Management of Historic Cities, Towns and Urban Areas, 2011), ώστε να προστατευτεί το κέντρο από τους κραδασμούς και την ρύπανση. Ο δημόσιος χώρος θα πρέπει να χρησιμοποιείται από τους κατοίκους και τους επισκέπτες, και να μην είναι προορισμένος μόνο για την κυκλοφορία. Ο σχεδιασμός και η διαρρύθμισή του, συμπεριλαμβανομένου του αστικού εξοπλισμού, όπως επίσης και η διαχείρισή του, θα πρέπει να προστατεύουν τον χαρακτήρα και την μορφή του, να προωθούν τη

λειτουργία του ως (δημόσιου) χώρου, προορισμένου για κοινωνικές συναναστροφές και να βελτιώνουν τις συνθήκες κατοίκησης.

Ένας άλλος βασικός στόχος της μελέτης, είναι η διαφύλαξη των οπτικών φυγών, από και προς τα μνημεία. Γι' αυτό το λόγο τα υλικά που θα χρησιμοποιηθούν, αλλά και οι προτεινόμενες επεμβάσεις, θα πρέπει να εναρμονίζονται με τον ιστορικό χαρακτήρα της πόλης και θα πρέπει να διαφυλαχτούν οι σχέσεις μεταξύ των κτιρίων και των υπαίθριων και πράσινων χώρων. Σημαντικό επίσης, είναι η διαμόρφωση να μην αφορά μόνο το ιστορικό κέντρο, αλλά και την γύρω περιοχή.

Τέλος, η εν λόγω πρόταση διαμόρφωσης των πλατειών, έχει ως στόχο την αναβάθμιση του κοινόχρηστου χώρου και τη χρήση του από τους κατοίκους και τους επισκέπτες. Παράλληλα με αυτήν, θα πρέπει να αναδεικνύονται τα σημαντικά κτίρια, αλλά και ο περιβάλλον χώρος τους. Ο κάτοικος αλλά και ο επισκέπτης, θα πρέπει να ζει τον δημόσιο χώρο, να τον χρησιμοποιεί καθημερινά και όχι μόνο να τον διευκολύνει στις μετακινήσεις του. Στην Εικ. 144 φαίνεται η κίνηση των δρόμων και οι προτάσεις παρεμβάσεων για τις πλατείες.



Εικ. 144 Πρόταση παρεμβάσεων στις πλατείες



### 5.2.5.1. Βελτίωση των χώρων πρασίνου, προσθήκη νέου αστικού εξοπλισμού και φωτισμού.

---

Πολλές από τις πλατείες, έξω και μέσα στον ιστορικό ιστό, διαθέτουν αρκετό πράσινο από δέντρα, θάμνους κ.λπ.. Αυτό το πράσινο όμως σε κάποιες περιπτώσεις, είναι ανασταλτικός παράγοντας στο να προωθήσει τους κατοίκους και τους επισκέπτες να χρησιμοποιήσουν τον κοινόχρηστο χώρο, διότι δεν είναι συντηρημένο και διαμορφωμένο. Ειδικά στις πλατείες του ιστορικού κέντρου, οι θάμνοι που έχουν φυτευτεί έχουν μεγαλώσει τόσο, ώστε κρύβουν π.χ. τα μνημεία. Στόχος σε αυτές τις πλατείες είναι η συντήρηση και η διαμόρφωση τους, με τέτοιο τρόπο, ώστε να αναδειχθούν τα μνημεία, να φωτιστεί σωστά ο χώρος, τα κτίρια και οι πλατείες, να τοποθετηθούν καθιστικά κ.λπ., για να μπορούν να φιλοξενούν τους κατοίκους και τους επισκέπτες. Επίσης, σε όλες τις πλατείες θα πρέπει να τοποθετηθούν ηλιακά φωτιστικά, ηλιακές στάσεις και εκδοτήρια εισιτηρίων (όπου χρειάζεται), ώστε να μην καταναλώνεται ρεύμα, κάνοντας τις πλατείες ενεργειακά αυτόνομες, σύμφωνα με τις Οδηγίες Ναϊρόμπι (άρθρο 28). (UNESCO, Recommendation concerning the Safeguarding and Contemporary Role of Historic Areas, 1976)

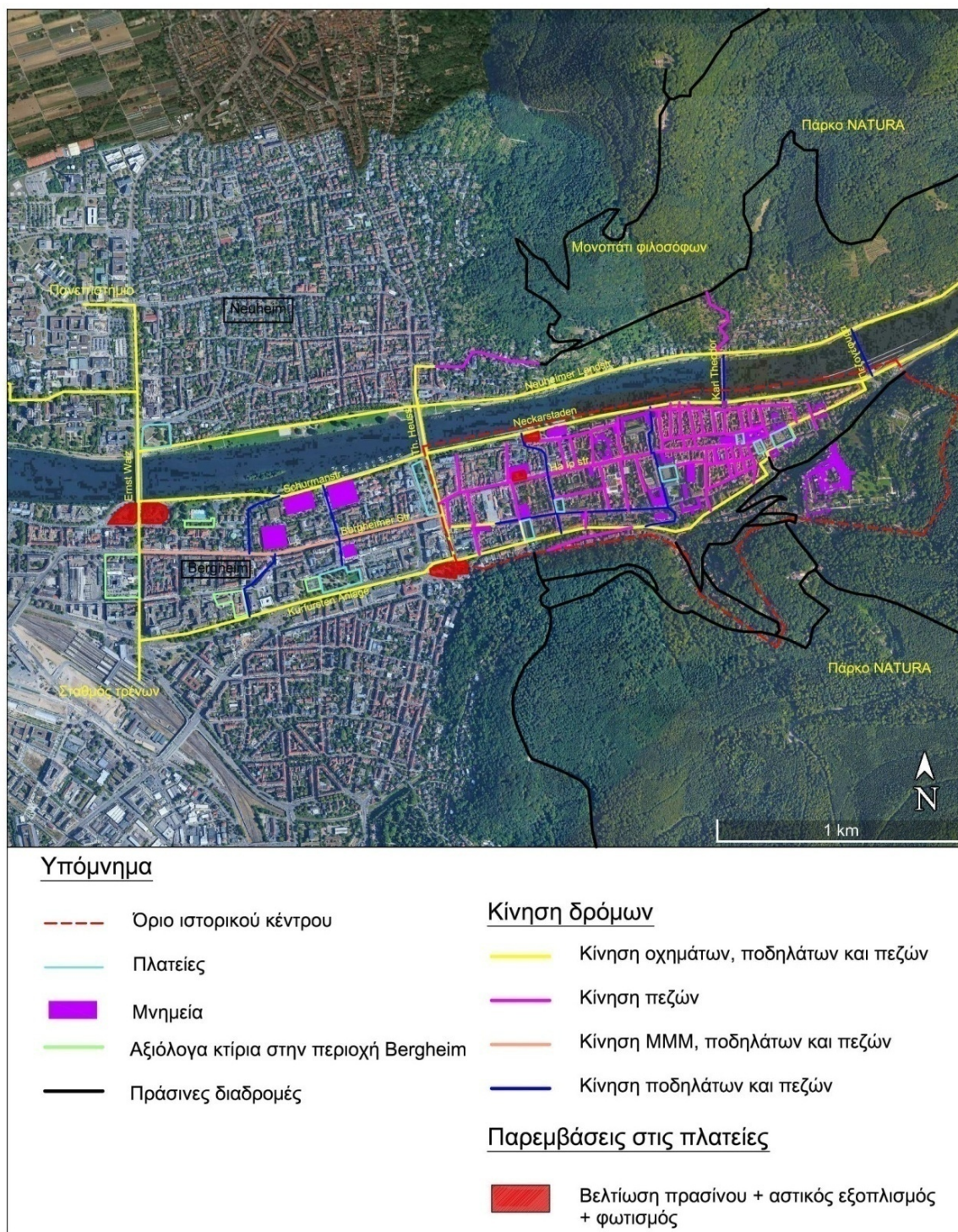
Ένα παράδειγμα τέτοιας πλατείας είναι η Anatomiegarten (Εικ. 145), που βρίσκεται εντός του ιστορικού ιστού. Η εν λόγω πλατεία βρίσκεται πάνω στον κεντρικό πεζόδρομο, αλλά παρ' όλα αυτά δεν αποτελεί χώρο συνάθροισης ή στάσης, για τους περαστικούς. Είναι μια σκοτεινή πλατεία, αδιάφορη, χωρίς παγκάκια και οι άνθρωποι αναγκάζονται να κάθονται στα πεζούλια, που οριοθετούν τα δέντρα και τους θάμνους. Επίσης, οι θάμνοι είναι πολύ ψηλοί και κρύβονται τα αξιόλογα κτίρια πίσω από αυτούς. Άμεση θα πρέπει να είναι η απομάκρυνση των ψηλών φραχτών και να τοποθετηθεί χαμηλή βλάστηση (π.χ. γκαζόν), ώστε να φανούν τα κτίρια και να δημιουργηθούν πράσινες επιφάνειες, που θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τους κατοίκους για παιχνίδι, διάβασμα κ.λπ.. Η τοποθέτηση νέων φωτιστικών και φωτισμού γενικότερα, κατά προτίμηση ηλιακού, θα αναδείξει τους προβαλλόμενους χώρους, τα κτίρια και ταυτόχρονα θα εξαλείψει τις σκοτεινές γωνίες.



Εικ. 145 Υφιστάμενη κατάσταση πλατείας Anatomiegarten

Συνολικά οι προτάσεις βελτίωσης πρασίνου, προσθήκης νέου αστικού εξοπλισμού και φωτισμού, φαίνονται αναλυτικά στην Εικ. 146





Εικ. 146 Πρόταση βελτίωσης πρασίνου, τοποθέτηση νέου αστικού εξοπλισμού και φωτισμού.

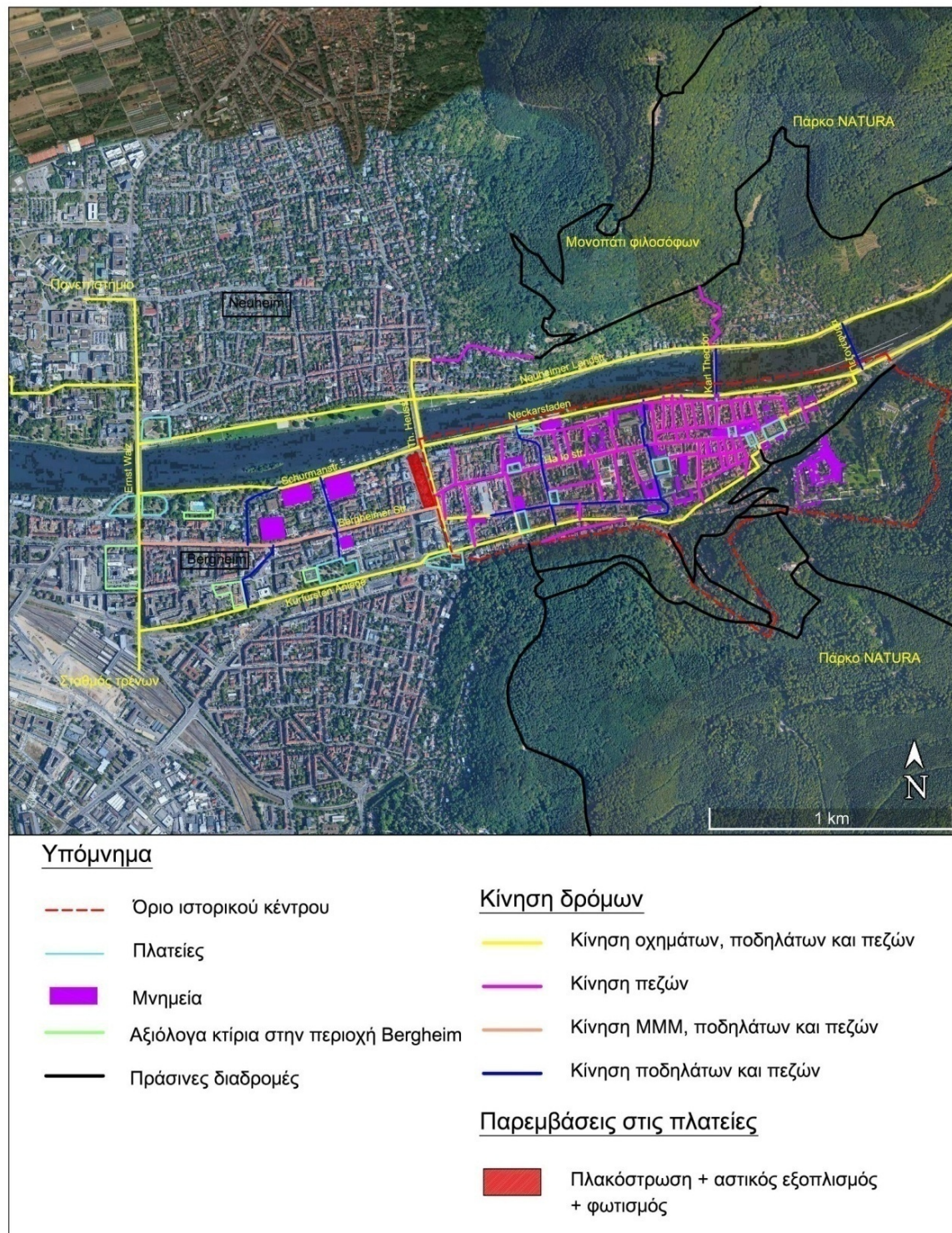


### 5.2.5.2. Πλακόστρωση, προσθήκη νέου αστικού εξοπλισμού και φωτισμού, στην πλατεία Bismarktplatz.

Η πλατεία Bismarkplatz (Εικ. 147) , είναι η μεγαλύτερη και κεντρικότερη πλατεία της Χαϊδελβέργης. Συνορεύει με την παλιά πόλη και αλληλοεπιδρά με αυτήν. Σήμερα, η πλατεία αυτή χρησιμοποιείται μόνο για την επιβίβαση στα Μ.Μ.Μ., χωρίς να είναι φιλόξενη στους κατοίκους και τον επισκέπτη. Ακόμα και το βόρειο τμήμα της που είναι πράσινο, δεν έχει αξιοποιηθεί. Γι' αυτούς τους λόγους προτείνεται η πλακόστρωση της και η γενικότερη ανάπλαση της (Εικ. 148). Επειδή η πλατεία δέχεται αρκετό κόσμο, λόγω κυρίως των Μ.Μ.Μ., η τοποθέτηση αρκετών καθιστικών και η διαμόρφωση των στάσεων, είναι αναγκαία. Οι στάσεις θα πρέπει να είναι ηλιακές, όπως και τα φωτιστικά με τα εκδοτήρια των εισιτηρίων, ώστε η πλατεία να καταστεί ενεργειακά αυτόνομη.



Εικ. 147 Πλατεία Bismarckplatz.



Εικ. 148 Πρόταση βελτίωσης της πλατείας Bismarckplatz, στα όρια της παλιάς πόλης



### 5.2.5.3. Δημιουργία υπόγειου κτιρίου στάθμευσης οχημάτων.

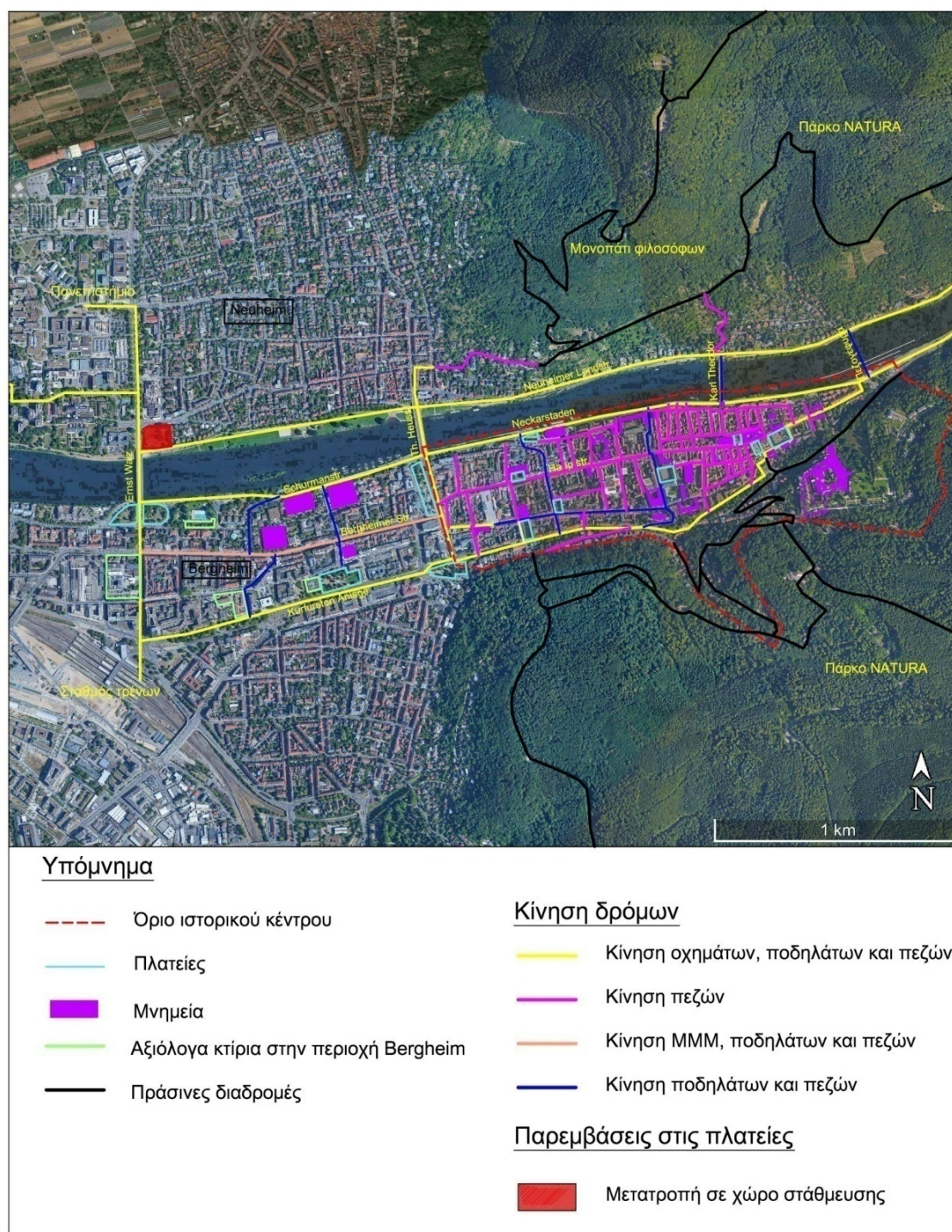
Ο χώρος δημιουργίας του υπόγειου κτιρίου στάθμευσης, εμβαδού περίπου 11 στρεμμάτων, βρίσκεται εκτός του ιστορικού κέντρου, στη διασταύρωση των οδών που οδηγούν από το σταθμό των τρένων στην πανεπιστημιούπολη και δίπλα στη γέφυρα που οδηγεί στο ιστορικό κέντρο και συνδέει τη βόρεια πόλη με τη νότια. Σήμερα, ο χώρος είναι ανεκμετάλλετος, και χρησιμοποιείται από τους περαστικούς κυρίως ως πέρασμα, ενώ πολλά οχήματα σταθμεύουν περιμετρικά αυτού (Εικ. 149).

Επειδή η είσοδος των οχημάτων και η στάθμευση στο ιστορικό κέντρο για τους επισκέπτες έγινε υπό όρους, όπως αυτό περιεγράφηκε στο κεφάλαιο της βιώσιμης κινητικότητας, επιλέχτηκε αυτός ο χώρος για την στάθμευση των τουριστικών λεωφορείων και των αυτοκινήτων.(Εικ. 150). Από αυτό το σημείο, είναι εύκολη η πρόσβαση (για πεζούς και ποδηλάτες) προς το ιστορικό κέντρο και τον σταθμό των τρένων, αλλά υπάρχουν και στάσεις των Μ.Μ.Μ., που το εξυπηρετούν. Άνωθεν του κτιρίου, προτείνεται η δημιουργία μιας πλατείας με πράσινο και παιχνίδια, ώστε να παραμείνει ελεύθερος ο χώρος για το κοινό και ειδικά για τα παιδιά.



Εικ. 149 Υφιστάμενη κατάσταση του χώρου δημιουργίας του υπόγειου κτιρίου στάθμευσης.





Εικ. 150 Θέση πλατείας για τη δημιουργία κτιρίου χώρου στάθμευσης οχημάτων.

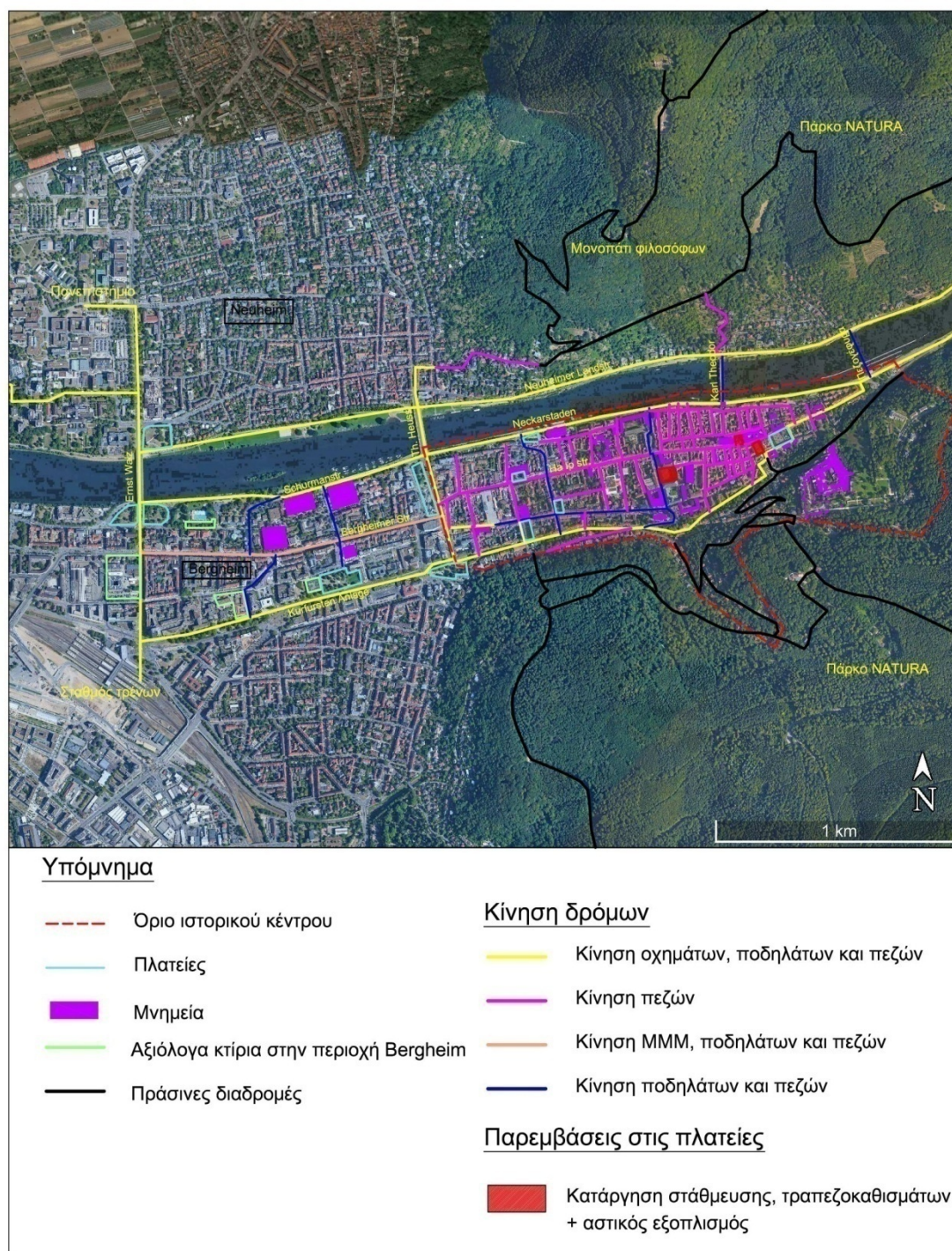
#### **5.2.5.4. Κατάργηση στάθμευσης, μείωση αριθμού τραπεζοκαθισμάτων και προσθήκη νέου αστικού εξοπλισμού.**

---

Πολλές πλατείες σήμερα, εντός του ιστορικού κέντρου, χρησιμοποιούνται για την στάθμευση των αυτοκινήτων και ως απλό πέρασμα, αντί να είναι ένας χώρος συνάντησης και αναψυχής των κατοίκων και των επισκεπτών. Επίσης, δεν υπάρχουν καθιστικά ή είναι ελάχιστα, και πολλές φορές είναι κατειλημμένες από τραπεζοκαθίσματα καταστημάτων, χωρίς να υπάρχει δυνατότητα στάσης σε αυτές, χωρίς πληρωμή.

Αρχικά, άμεση πρέπει να είναι η απομάκρυνση των σταθμευμένων οχημάτων και των πολλών τραπεζοκαθισμάτων, από τις πλατείες, ώστε να απελευθερωθεί χώρος για κοινή και ελεύθερη χρήση. Στη συνέχεια θα πρέπει να διαμορφωθούν οι χώροι, έτσι ώστε να είναι φιλόξενοι. Αυτό μπορεί να γίνει με τη τοποθέτηση νέου αστικού εξοπλισμού και κατάλληλο φωτισμό. Στην Εικ. 151 φαίνεται η θέση των υπό επέμβαση πλατειών.





**Εικ. 151** Πρόταση κατάργησης στάθμευσης, μείωση αριθμού τραπεζοκαθισμάτων και τοποθέτηση νέου αστικού εξοπλισμού στις πλατείες.



Παρακάτω περιγράφονται δύο από τις υφιστάμενες πλατείες που προτείνονται οι επεμβάσεις. Η πρώτη είναι η πλατεία του παλαιού Πανεπιστημίου, το οποίο αποτελεί μνημείο, διότι είναι το πρώτο ιδρυθέν Πανεπιστήμιο της Γερμανίας (1.386) και η δεύτερη πλατεία, είναι η κεντρική πλατεία του ιστορικού κέντρου, που είναι ανάμεσα στο Δημαρχείο και την εκκλησία του Αγ. Πνεύματος.

Η πλατεία του παλαιού Πανεπιστημίου (Εικ. 152), ενώ είναι πλακοστρωμένη με τον παλαιό κυβόλιθο, χρησιμοποιείται σήμερα ως επί το πλείστον σαν χώρος στάθμευσης. Η πλατεία, θα πρέπει να δοθεί στους φοιτητές και τους κατοίκους, απομακρύνοντας τα σταθμευμένα αυτοκίνητα και τοποθετώντας νέο αστικό εξοπλισμό, ώστε να αναδειχτεί και το κτίριο του Πανεπιστημίου. Σαν οδηγός της ανάπλασης μπορεί ληφθεί η πλατεία του Πανεπιστημίου της πόλης Rostock, που μετά την ανάπλαση της, χρησιμοποιείται από τους κατοίκους και τους φοιτητές ( Εικ. 153).



**Εικ. 152** Πλατεία Universitätsplatz στη Χαϊδελβέργη



**Εικ. 153** Η Πλατεία του Πανεπιστημίου του Rostock.

Η κεντρικότερη πλατεία της παλιάς πόλης, Marktplatz, στην οποία βρίσκεται δυτικά ο Ναός του Αγ. Πνεύματος και ανατολικά το Δημαρχείο, καταλαμβάνεται, στο μεγαλύτερο τμήμα της, από τραπεζοκαθίσματα, όπως αυτό φαίνεται στην Εικ. 154. Τα μνημεία που βρίσκονται σε αυτήν, χάνονται μέσα στα τραπεζοκαθίσματα και οι οπτικές φυγές έχουν καλυφθεί. Επίσης, η εν λόγω πλατεία, ιδιαίτερα τις βραδινές ώρες, είναι αφιλόξενη, διότι ο φωτισμός είναι ανεπαρκής, όπως φαίνεται στην Εικ. 155, και έχει μια εικόνα εγκατάλειψης, με ελλιπή και χαμηλής ποιότητας αστικό εξοπλισμό (μόνο 4 παγκάκια).

Σύμφωνα με τις αρχές της Βαλέτας, ο σχεδιασμός, η διαρρύθμισή και η διαχείριση του δημόσιου χώρου, πρέπει να προστατεύουν τον χαρακτήρα, την αισθητική και να προωθούν τη λειτουργία του, ως (δημόσιου) χώρου, προορισμένου για κοινωνικές συναναστροφές. Με την τοποθέτηση όμως τόσο των καθιστικών αλλά και των ομπρελών, χάνεται η έννοια και ο χαρακτήρας του δημόσιου χώρου, υποβαθμίζεται αισθητικά και αλλοιώνεται ο ιστορικός χαρακτήρας του κέντρου. Προτείνεται λοιπόν αρχικά, η μείωση των σειρών των τραπεζοκαθισμάτων, που βρίσκονται κοντά στο



κέντρο της πλατείας και μετέπειτα η διαμόρφωση του κεντρικού τμήματος της πλατείας με νέο αστικό εξοπλισμό, περισσότερους χώρους στάσης και τοποθέτηση νέων ενεργειακών φωτιστικών.



Εικ. 154 Υφισταμένη κατάσταση πλατείας Marktplatz



Εικ. 155 Πλατεία Marktplatz, τις βραδινές ώρες.



### 5.2.6. Παιδικές χαρές

Το ιστορικό κέντρο θα πρέπει να γίνει φιλόξενο και για τα παιδιά, μέσα από τον εξοπλισμό των υφιστάμενων παιδικών χαρών (Εικ. 156) με νέα παιχνίδια και κατάλληλη διαμόρφωση. Μια παιδική χαρά που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως οδηγός, είναι αυτή που δημιουργήθηκε δίπλα από το θέατρο της παλιάς πόλης και βραβεύτηκε ως μια από τις καλύτερες παιδικές χαρές, όλης της Γερμανίας (Εικ. 157).

Σε αυτούς τους χώρους των παιδικών χαρών προτείνεται να αναπτυχθούν από το Δήμο και εκπαιδευτικές δραστηριότητες για τις μικρές ηλικίες. Θα μπορούσαν π.χ. να εξοπλιστούν με γωνιές ανάγνωσης παραμυθιών, όπως επίσης και κουκλοθέατρα, όπου θα μπορούσαν εθελοντές να παρουσιάζουν τις ιστορίες τους. Παράλληλα με αυτά, θα μπορούσαν να υπάρχουν προγράμματα παιχνιδιών και δράσης. Στον εξωτερικό χώρο των παιδικών χαρών, τα παιδιά θα μπορούσαν να συμμετέχουν σε ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα κίνησης και ψυχαγωγίας. Τα παραδοσιακά παιχνίδια να μπλέκονται με νέες δραστηριότητες, όπου θα συνδυάζονται με την οργανωμένη κινητικότητα και τα αθλήματα.



Εικ. 156 Υπάρχουσα παιδική χαρά επί της οδού Neue Schloßstraße



Εικ. 157 Πρότυπη – βραβευμένη παιδική χαρά δίπλα στο θέατρο

### 5.2.7. Δημιουργία δικτύων

---

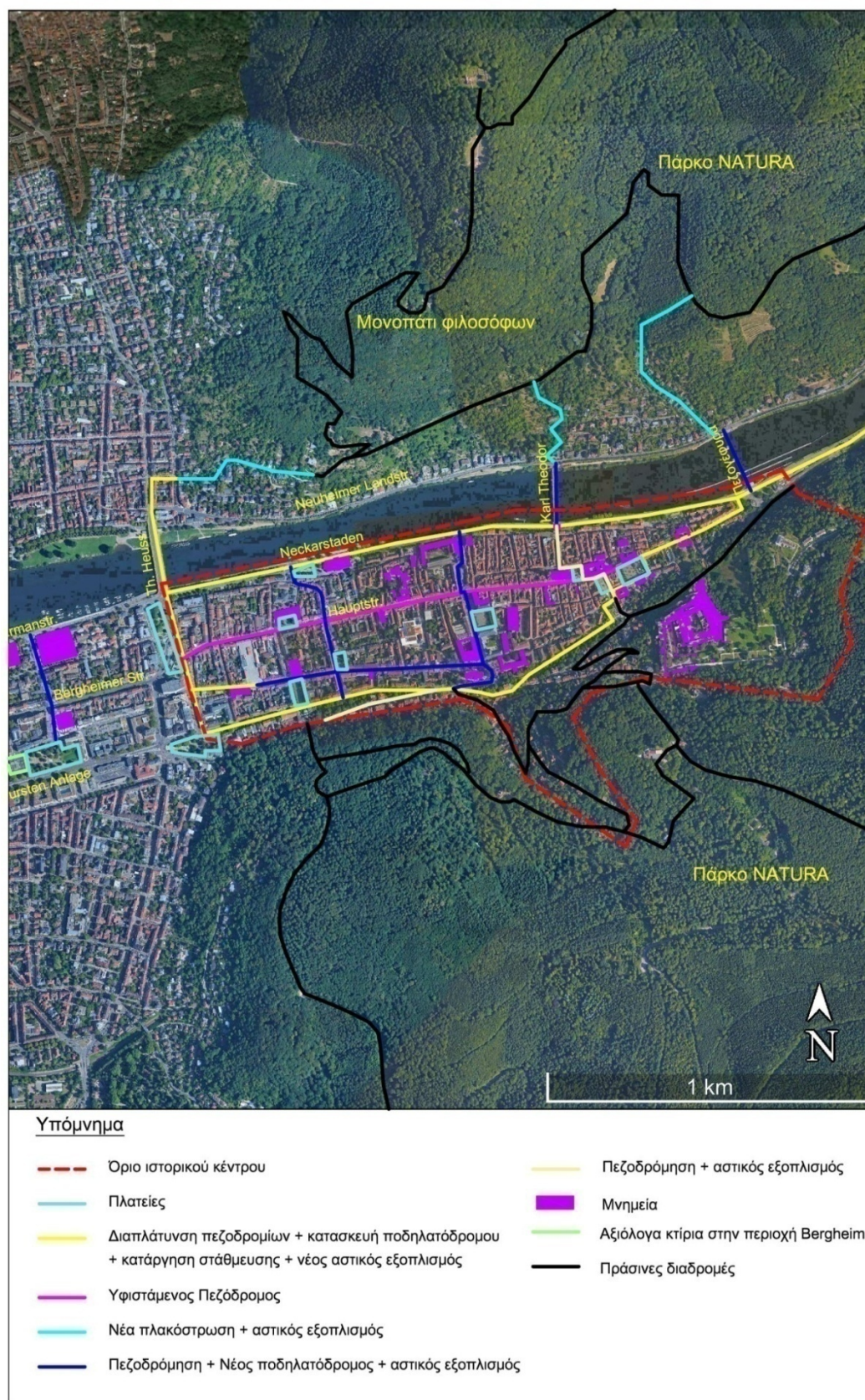
Η δημιουργία δικτύων μέσα σε ένα ιστορικό κέντρο, έχει ως απώτερο στόχο την εύκολη πρόσβαση των κατοίκων του ή των επισκεπτών του, σε κάποια σημεία του, που θα τους προσφέρουν ψυχαγωγία, επιμόρφωση, αναψυχή κ.λπ.. Μέσω τις διαμόρφωσης ειδικών διαδρομών, που θα τέμνονται σε συγκεκριμένα σημεία (κόμβους), μας δίνεται η δυνατότητα να πετύχουμε την δικτύωση των χώρων που θέλουμε να ενώσουμε, με νοητές γραμμές και κατευθύνσεις. Τα δίκτυα μπορεί να έχουν πολλές μορφές, όπως π.χ. αυτής του Πολιτισμού, που μπορεί να περιλαμβάνει ιστορικές διαδρομές, με κόμβους κάποια ιστορικά μνημεία, ή αυτής των διαδρομών μορφών τέχνης π.χ. θέατρα, αίθουσες εικαστικών τεχνών κ.λπ., όπως επίσης και δίκτυα φυσικών διαδρομών, δίκτυα πρασίνου κ.λπ..

#### 5.2.7.1. Δημιουργία δικτύου διασύνδεσης των φυσικών περιοχών, μέσω περιπατητικών διαδρομών, που διατρέχουν το ιστορικό κέντρο.

---

Το «μονοπάτι των φιλοσόφων» είναι ένα από τα σημαντικότερα αξιοθέατα της πόλης της Χαϊδελβέργης γενικότερα, καθότι προσφέρει στον επισκέπτη μια ολοκληρωμένη εικόνα της παλιάς πόλης από ψηλά, δίνει πρόσβαση στο παλάτι, ενώ είναι και ο συνδετικός κρίκος μεταξύ της παλιάς πόλης με το φυσικό πάρκο. Για αυτόν το λόγο, η προτεινόμενη διαμόρφωση, θα πρέπει να αποτελέσει μια ενιαία ενότητα με την απέναντι όχθη του ποταμού Neckar, καθώς επίσης και με την διαδρομή της ανάβασης στο παλάτι και στη συνέχεια το φυσικό πάρκο «Naturpark Neckartal», που είναι προστατευόμενο από την UNESCO. (Εικ. 158). Η διαδρομή προς το παλάτι, μπορεί να γίνει και ακολουθώντας κανείς τα δυτικότερα μονοπάτια που είναι μέσα στο δάσος. Στόχος είναι, η πρόσβαση στις φυσικές αυτές περιοχές να μπορεί να γίνει μέσα από το ιστορικό κέντρο, το οποίο θα πεζοδρομηθεί εξ ολοκλήρου. Περιμετρικά από αυτό, αλλά και στο εσωτερικό του, δημιουργούνται ποδηλατοδρόμοι, με τους οποίους μπορεί κάποιος να φτάσει στην αρχή των πράσινων διαδρομών, μέσα στο πάρκο.





Εικ. 158 Πρόταση σύνδεσης βόρειου και νότιου τμήματος πάρκου NATURA, μέσω της διαδρομής των φιλοσόφων, των γεφυρών και τον παλαιό αστικό ιστό.

Η πρόσβαση προς το μονοπάτι των φιλοσόφων, από την παλιά πόλη, γίνεται περνώντας τις γέφυρες απέναντι και ακολουθώντας μια μικρή διαδρομή, όπως αυτό φαίνεται στην Εικ. 159. Οι διαδρομές αυτές, μέχρι κάποιος να συναντήσει το μονοπάτι, δεν είναι ιδιαίτερα ελκυστικές και προσπελάσιμες και ιδιαίτερα η δυτική, που περνά μέσα από τον πολεοδομικό ιστό. Για να υπάρχει μια συνέχεια με την παλιά πόλη, θα πρέπει να διαμορφωθούν πεζοδρόμια πάνω από την δυτική και νεότερη γέφυρα, καθώς επίσης και τον υπόλοιπο πολεοδομικό ιστό, έτσι ώστε να οδηγούν τον επισκέπτη στο μονοπάτι, πεζό ή με ποδήλατο.

Επίσης, η διαμόρφωση της εισόδου προς το μονοπάτι, θα πρέπει να διαμορφωθεί ανάλογα. Το τμήμα του μονοπατιού (Εικ. 160) την τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού.



Εικ. 159 Αρχή του μονοπατιού των φιλοσόφων





Εικ. 160 Μονοπάτι των φιλοσόφων



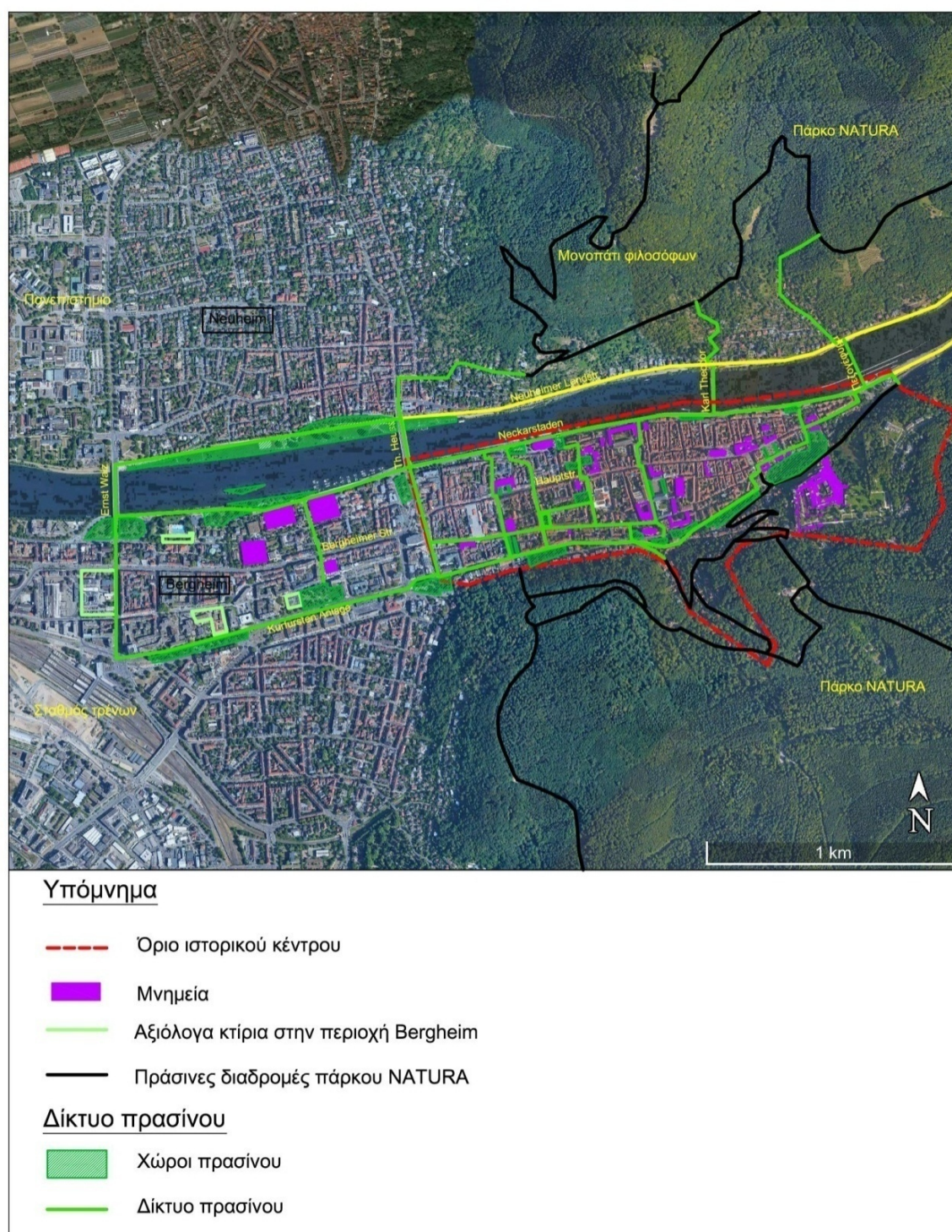
### 5.2.7.2. Δίκτυο πρασίνου

---

Οι αστικοί χώροι πρασίνου μπορούν άμεσα να βελτιώσουν την ευεξία των κατοίκων των πόλεων, όπως αυτό αποδεικνύεται από μια πρόσφατη μελέτη που πραγματοποιήθηκε από επιστήμονες του Κεντρικού Ινστιτούτου Ψυχικής Υγείας στο Mannheim μαζί με το γεωπληροφοριακό τμήμα του Πανεπιστημίου της Χαϊδελβέργης και ερευνητές από το Εργαστήριο Ψυχικής Υγείας στο Ινστιτούτο Τεχνολογίας της Καρλσρούης. (H. Tost, M. Reichert, U. Braun, I. Reinhard, R. Peters, S. Lautenbach, A. Hoell, E. Schwarz, U. Ebner-Priemer, A. Zipf, and A. Meyer-Lindenberg, 2019)

Βόρεια, νότια και ανατολικά, η παλιά πόλη συνορεύει με το προστατευόμενο από την UNESCO φυσικό πάρκο Bergstraße-Odenwald σε μια έκταση 3.800 χιλ<sup>2</sup>, με ένα τμήμα του πάρκου μάλιστα, να είναι και μέσα στα όρια της παλιάς πόλης. (UNESCO, Geoparks, 2015)

Στόχος λοιπόν είναι η ανάπτυξη ενός δικτύου πρασίνου, που θα πρέπει να συνδέεται με το πάρκο. Σκοπός του θα είναι η ενίσχυση των περιπάτων και η συνύπαρξη του πρασίνου και των χώρων στάσης. Το μεγαλύτερο τμήμα του δικτύου πρασίνου που προτείνεται στην Εικ. 161, έχει αναλυθεί σε προηγούμενα κεφάλαια. Σε όλο αυτό το δίκτυο προτείνεται η αναβάθμιση και φροντίδα του πρασίνου, η εγκατάσταση επαρκούς φωτισμού και η τοποθέτηση νέου αστικού εξοπλισμού όπως καθίσματα, καλάθια απορριμμάτων κλπ., ώστε να μπορεί ο κάτοικος αλλά και ο επισκέπτης, να διασχίζει μέρος της νέας πόλης μέσω του ιστορικού κέντρου και τις όχθες του ποταμού Neckar και να καταλήγει στις διαδρομές του φυσικού πάρκου NATURA.

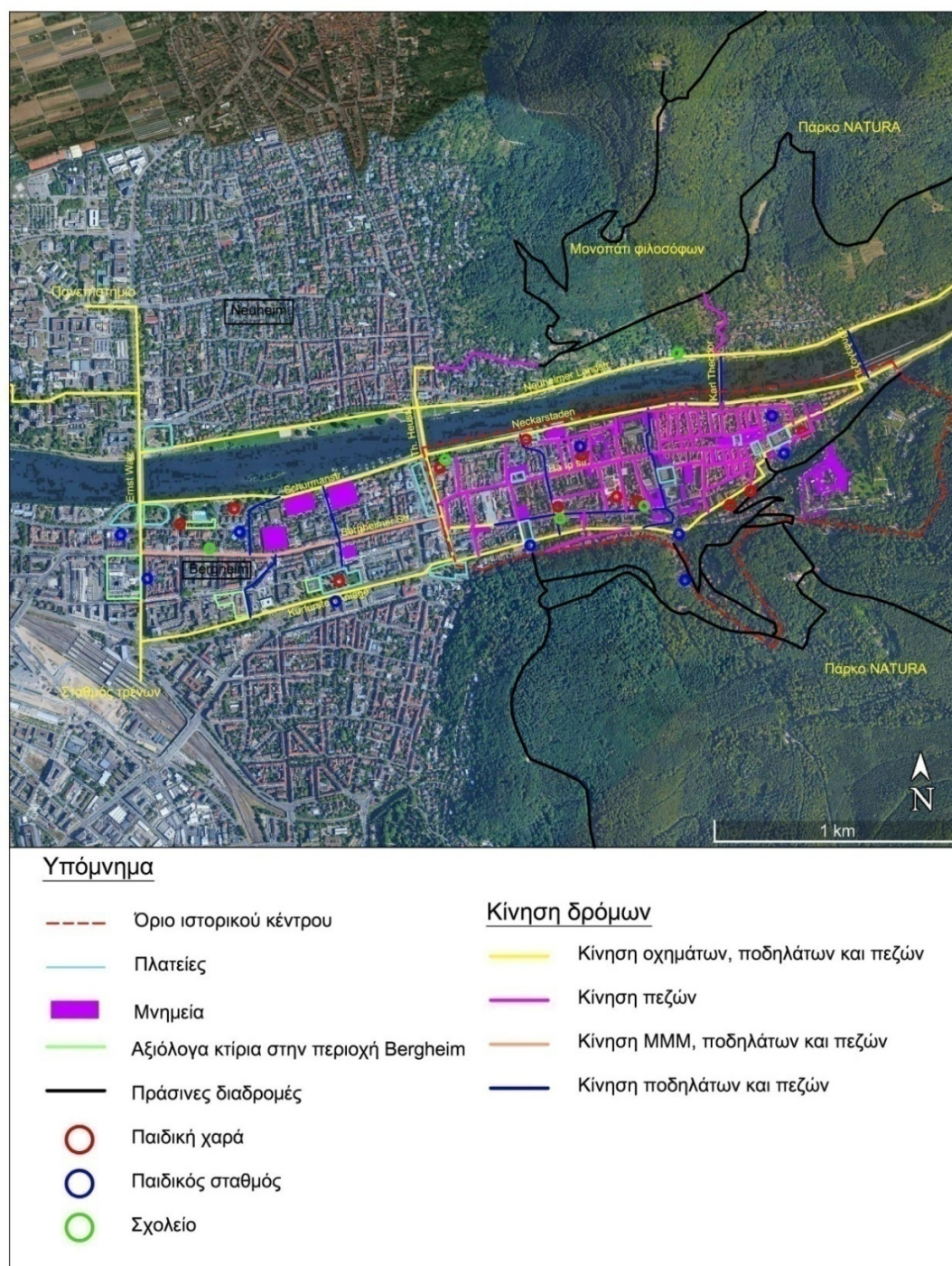


Εικ. 161 Προτεινόμενο δίκτυο πρασίνου



### 5.2.7.3. Δίκτυο για παιδιά και εφήβους

Με την δημιουργία πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων και τον περιορισμό των οχημάτων, όσο αφορά την κίνηση αλλά και την ταχύτητα, δημιουργείται ένα ασφαλές δίκτυο μετακίνησης των παιδιών, όπως φαίνεται στην Εικ. 162.

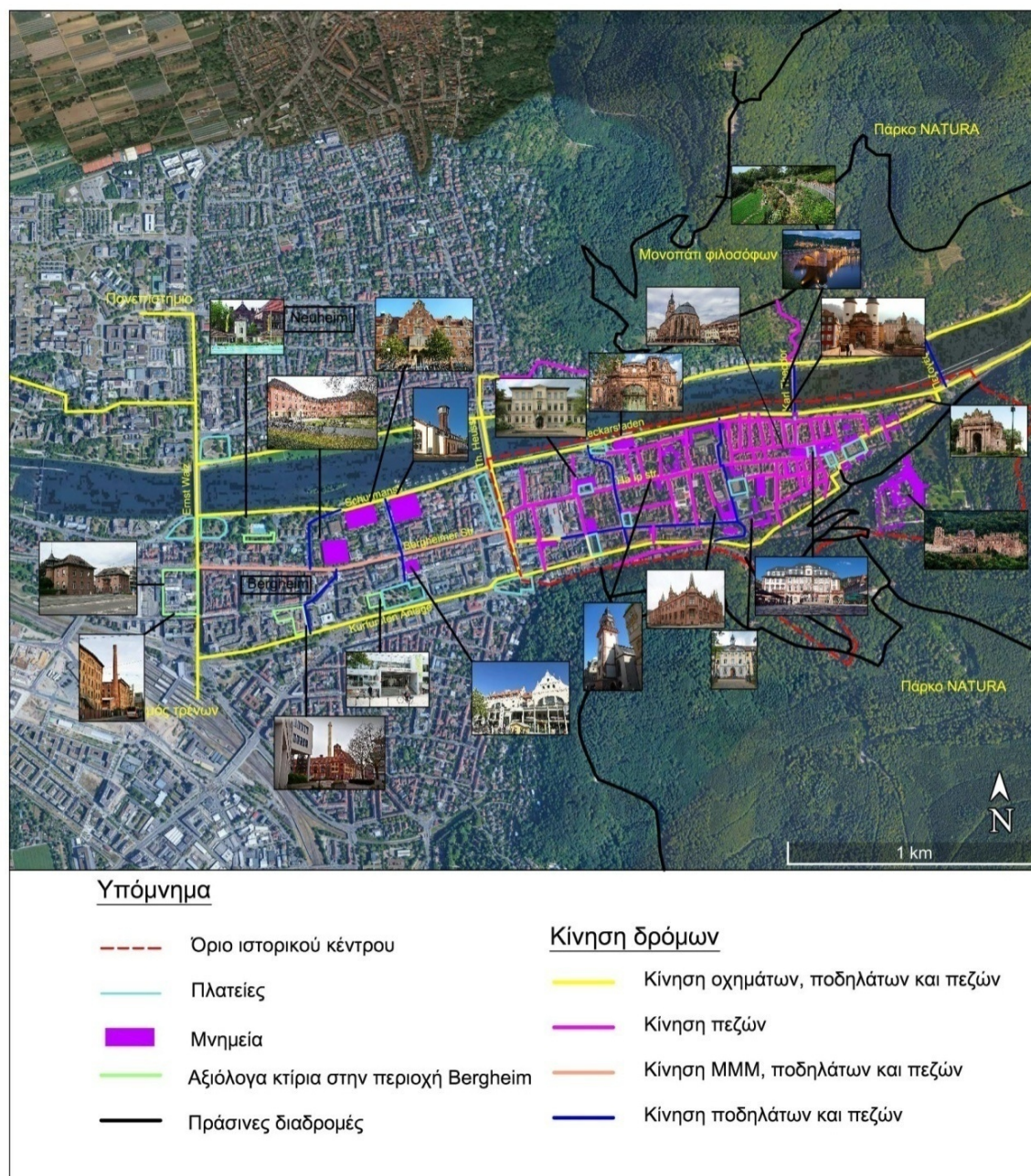


Εικ. 162 Πρόταση δικτύου παιδιών



#### 5.2.7.4. Δίκτυο μνημείων-πολιτισμού

Επίσης, με τις προαναφερθείσες επεμβάσεις, δημιουργείται ένα δίκτυο μνημείων και πολιτισμού που αναδεικνύει τα σημαντικά μνημεία και τα κτίρια που βρίσκονται μέσα, αλλά και έξω από τον ιστορικό ιστό (Εικ. 163).

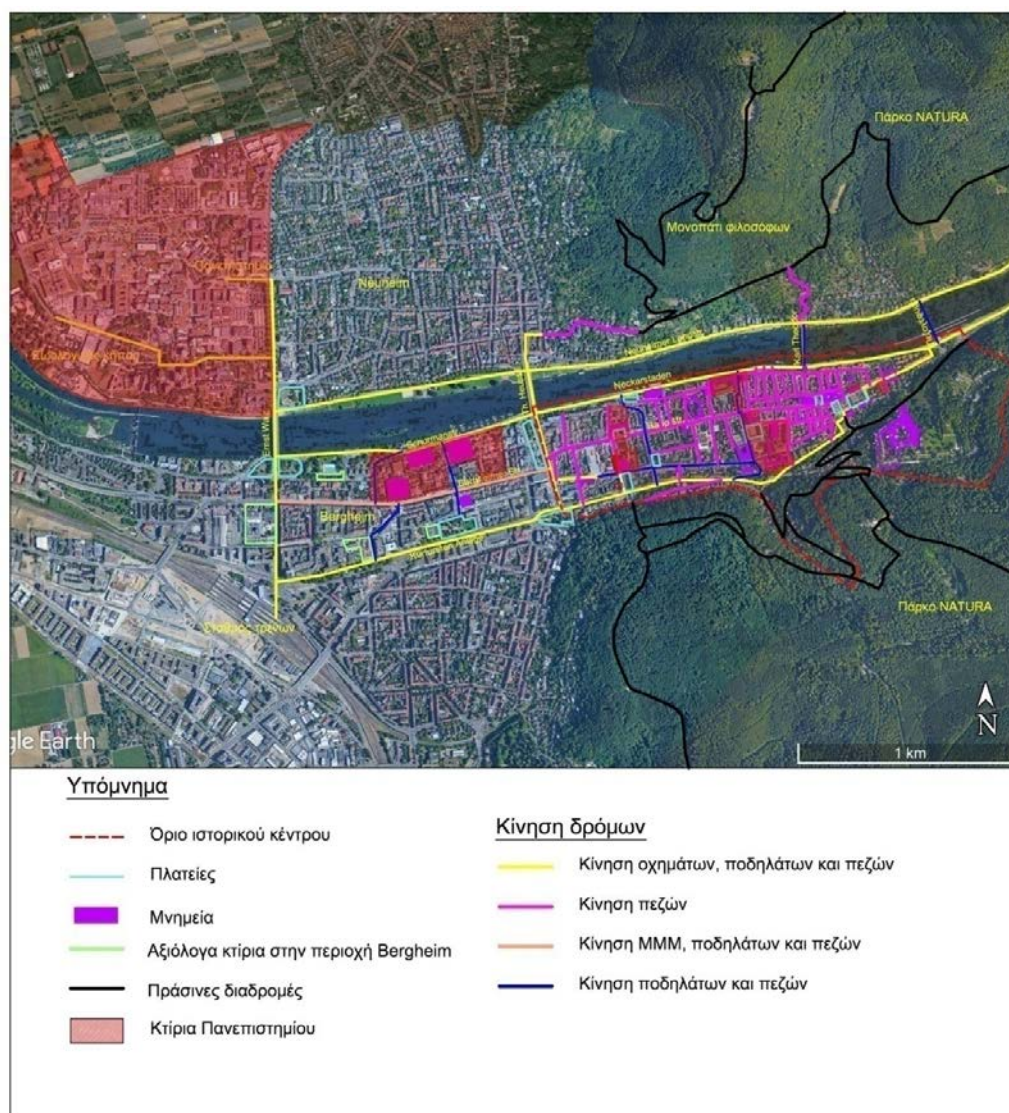


Εικ. 163 Προτεινόμενο δίκτυο δημόσιων χώρων για ανάδειξη σημαντικών κτιρίων



### 5.2.7.5. Δίκτυο Πανεπιστημίου

Με την επέκταση του πεζόδρομου και εκτός του ιστορικού ιστού, δημιουργείται ένα δίκτυο το οποίο ενώνει όλα τα Πανεπιστημιακά κτίρια προσφέροντας εύκολη και γρήγορη πρόσβαση προς αυτά. Η διαδρομή από την Πανεπιστημιούπολη έως το τέλος του ιστορικού κέντρου, έχει μήκος περίπου 4,5 χιλιόμετρα και χρησιμοποιείται καθημερινά από χιλιάδες φοιτητές. Με την πρόταση δημιουργείται ένα δίκτυο που συνδέει τα Πανεπιστημιακά κτίρια με ποδηλατοδρόμους, πεζόδρομους και ΜΜΜ. (Εικ. 164)



Εικ. 164 Δίκτυο Πανεπιστημίου

### 5.3. Κυκλοφοριακός σχεδιασμός – ανάπτυξη Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

---

#### 5.3.1. Στόχοι και αρχές σχεδιασμού

---

Στόχος του σύγχρονου κυκλοφοριακού σχεδιασμού ενός ιστορικού κέντρου είναι η ανάπτυξη της βιώσιμης κινητικότητας, δηλαδή η προτεραιότητα στον πεζό, το ποδήλατο και τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, η μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος. Λόγω των κοντινών αποστάσεων μεταξύ των δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται σε αυτήν, να αναπτυχθεί και να συμβάλει δραστικά στην καθημερινότητα της πόλης, η βιώσιμη κινητικότητα.

Αρχικά, η νέα μελέτη του κυκλοφοριακού σχεδιασμού θα πρέπει να έχει ως θεμέλια βάση τη χάρτα της Ουάσιγκτον και της Αρχές της Βαλέτας, που έχουν ως στόχο το μέγιστο δυνατό περιορισμό της κίνησης των οχημάτων, με παράλληλη διευκόλυνση της κίνησης των πεζών, των ποδηλάτων και των μέσων μαζικής μεταφοράς. Ο περιορισμός αυτός θα προστατεύσει από τις οχλήσεις, τη ρύπανση, τους κραδασμούς κ.λπ. το ιστορικό κέντρο και θα διαφυλάξει, στο βαθμό που του αναλογεί, την πολιτιστική του κληρονομιά. Επίσης, είναι σημαντική, παράλληλα με την ενθάρρυνση των μετακινήσεων των πεζών και των ποδηλάτων, η δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης, καθώς και η χρήση σύγχρονων τρόπων μετακίνησης, όπως το carsharing.

Η δημιουργία ασφαλών δικτύων μετακίνησης των πεζών και των ποδηλάτων κρίνεται αναγκαία, τις ώρες που απαιτούνται ειδικές μετακινήσεις, όπως π.χ. τις ώρες του εφοδιασμού των καταστημάτων. Τέλος, η δημιουργία μιας ενδιάμεσης ζώνης (Bufferzone) θα συντελούσε στην ολοκληρωτική και αποτελεσματική προστασία του κέντρου, καθώς θα βοηθούσε στην ρύθμιση της κυκλοφοριακής κίνησης, γύρω από το κέντρο, αλλά και την ομαλή είσοδο των οχημάτων, των πεζών κ.λπ., στην παλιά πόλη. (Oliver Martin, Giovanna Piatti, 2008)



### 5.3.2. Ανακεφαλαιωτικοί πίνακες

Πίνακας 22 Επεμβάσεις - Προτάσεις για την κίνηση των αυτοκινήτων

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ		
Είδος επέμβασης	Συνθήκη - Χάρτα	Συνοπτικά πρόταση
Κίνηση οχημάτων, εντός και εκτός του ιστορικού κέντρου	Χάρτα της Ουάσιγκτον	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Απομάκρυνση των περισσότερων αυτοκινήτων, από τον ιστορικό ιστό.</li> <li>-Περιορισμούς στην κίνηση τους.</li> <li>-Μονοδρόμηση οδών, για περιμετρική κυκλική κίνηση.</li> </ul>
Ηλεκτρικά αυτοκίνητα και υπηρεσία carsharing.	Αρχές Βαλέτας	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Ενθάρρυνση των κατοίκων της παλιάς πόλης, για τη χρήση ηλεκτρικών αυτοκινήτων.</li> <li>-Δημιουργία της υπηρεσίας carsharing, με ηλεκτρικά αυτοκίνητα.</li> <li>-Δημιουργία νέων θέσεων στάθμευσης των αυτοκινήτων, τύπου carsharing.</li> </ul>

**Πίνακας 23** Επεμβάσεις - Προτάσεις για την δημιουργία θέσεων στάθμευσης

<b>ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΙΣ</b>		
<b>Είδος επέμβασης</b>	<b>Συνθήκη -Χάρτα</b>	<b>Συνοπτικά πρόταση</b>
<b>Δημιουργία θέσεων στάθμευσης</b>	Χάρτα της Ουάσιγκτον Αρχές Βαλέτας	-Κατασκευή νέων υπόγειων χώρων στάθμευσης, περιμετρικά του κέντρου.  -Δημιουργία δυο μεγάλων χώρων στάθμευσης, για τουριστικά λεωφορεία.

**Πίνακας 30** Επεμβάσεις - Προτάσεις για την χρήση ΜΜΜ

<b>ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ</b>		
<b>Είδος επέμβασης</b>	<b>Συνθήκη -Χάρτα</b>	<b>Συνοπτικά πρόταση</b>
<b>Εκσυγχρονισμός Μέσων Μαζικής Μεταφοράς</b>	Αρχές Βαλέτας	-Επέκταση του δικτύου των λεωφορείων.  -Αύξηση των δρομολογίων  -Σωστές ανταποκρίσεις  -Δημιουργία τριών νέων γραμμών  -Η είσοδος στην παλιά πόλη θα γίνεται αποκλειστικά με λεωφορείο.  -Αντικατάσταση των παλιών λεωφορείων με νέα.  - Κίνητρο στους πολίτες να χρησιμοποιούν τα Μ.Μ.Μ..  -Μ.Μ.Μ. φιλικά προς τα Α.Μ.Ε.Α..

**Πίνακας 31** Επεμβάσεις - Προτάσεις για την χρήση ποδηλάτου

<b>ΠΟΔΗΛΑΤΟ</b>		
<b>Είδος επέμβασης</b>	<b>Συνθήκη - Χάρτα</b>	<b>Συνοπτικά πρόταση</b>
<b>Διευκόλυνση χρήσης ποδηλάτου</b>	Χάρτα της Ουάσιγκτον Αρχές Βαλέτας	<p>-Να επιτρέπεται η μεταφορά των ποδηλάτων τους μέσα στα Μ.Μ.Μ..</p> <p>-Δημιουργία νέων θέσεων στάθμευσης, δίπλα στις στάσεις των Μ.Μ.Μ., και σε χώρους ανεκμετάλλευστους.</p> <p>-Κατασκευή ποδηλατοδρόμων περιμετρικά της παλιάς πόλης, στον κεντρικό κάθετο οδικό άξονα καθώς και σε άλλους δρόμους.</p> <p>-Δημιουργία ενός δικτύου ποδηλατοδρόμων, που θα ενώνει το ιστορικό κέντρο, με την πανεπιστημιούπολη και το σταθμό των τρένων, καθώς και ένα μεγάλο αριθμό των σημαντικών κτιρίων, αλλά και τις πράσινες περιπατητικές διαδρομές, στις περιοχές NATURA, με τις όχθες των ποταμών.</p> <p>-Δημιουργία θέσεων ποδηλάτων για ενοικίαση (Bikesharing).</p>



**Πίνακας 32**    **Επεμβάσεις - Προτάσεις για τους πεζούς και Α.Μ.Ε.Α.**

<b>ΠΕΖΟΙ – Α.Μ.Ε.Α.</b>		
<b>Είδος επέμβασης</b>	<b>Συνθήκη - Χάρτα</b>	<b>Συνοπτικά πρόταση</b>
<b>Βελτίωση οδικού δικτύου πεζών</b>	Χάρτα της Ουάσιγκτον Αρχές Βαλέτας	<p>-Συντήρηση και αναβάθμιση του υπάρχοντος δικτύου.</p> <p>-Τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών, πινακίδων σήμανσης και ειδικών διαγραμμίσεων.</p> <p>-Δημιουργία φιλικού περιβάλλοντος κίνησης για τα Α.Μ.Ε.Α.. Τοποθέτηση πλακών όδευσης, ραμπών, ειδικών μακετών, πινακίδων, κουπαστών κ.λπ..</p> <p>-Τοποθέτηση επαρκούς και ειδικού φωτισμού.</p>

**Πίνακας 33**    **Επεμβάσεις - Προτάσεις για την εξυπηρέτηση καταστημάτων, τροφοδοσία και ανεφοδιασμό**

<b>ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ, ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ ΚΑΙ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ</b>		
<b>Είδος επέμβασης</b>	<b>Συνθήκη -Χάρτα</b>	<b>Συνοπτικά πρόταση</b>
<b>Βελτίωση τροφοδοσίας καταστημάτων και απομάκρυνση οχημάτων τροφοδοσίας από το κέντρο</b>	Χάρτα της Ουάσιγκτον Αρχές Βαλέτας	<p>-Εφοδιασμός και εξυπηρέτηση των καταστημάτων συγκεκριμένες πρωινές ώρες, με μικρά οχήματα.</p> <p>-Στάθμευση των μεγάλων φορτηγών σε προκαθορισμένες θέσεις, στα όρια του κεντρικού πεζόδρομου.</p> <p>-Κατανομή των προϊόντων με μικρά ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα, βανάκια ή ακόμα και ποδήλατα.</p> <p>-Δημιουργία σημείων φορτοεκφόρτωσης, για τα μεγάλα οχήματα</p>

### 5.3.3. Αυτοκίνητο

---

Σήμερα, η κίνηση των οχημάτων επιτρέπεται σχεδόν σε όλο το ιστορικό κέντρο, ακόμα και στα πεζοδρομημένα τμήματα, όταν πραγματοποιείται τις ώρες του ανεφοδιασμού των καταστημάτων, γεγονός που σε συνδυασμό με την στάθμευση των αυτοκινήτων, δυσχεραίνει την κίνηση των πεζών και των ποδηλάτων, και υποβιβάζει αισθητικά το κέντρο.

#### 5.3.3.1. Κίνηση οχημάτων, εντός και εκτός του ιστορικού κέντρου.

---

Για τον μέγιστο δυνατό περιορισμό της κίνησης των οχημάτων, ώστε να διευκολυνθούν οι πεζοί και τα ποδήλατα, θα πρέπει να απομακρυνθούν τα περισσότερα αυτοκίνητα από τον ιστορικό ιστό. Η κυκλοφορία των αυτοκινήτων εντός της παλιάς πόλης, πρέπει να επιτρέπεται μόνο για τους μόνιμους κατοίκους και για όσους διαθέτουν ηλεκτρικά αυτοκίνητα ή αυτοκίνητα με χαμηλή εκπομπή ρύπων. Τα υπόλοιπα αυτοκίνητα θα μπορούν να μετακινηθούν μόνο στους περιμετρικούς δρόμους, που θα μονοδρομηθούν, ώστε η κίνηση να είναι κυκλική (αναλύεται στο κεφάλαιο του δημόσιου χώρου) (Εικ. 165) και στους δρόμους που οδηγούν σε κτίρια θέσεων στάθμευσης. (Εικ. 166).

Η κίνηση έξω από το ιστορικό κέντρο επίσης θα πρέπει να ρυθμιστεί και να σχεδιαστεί, σε σχέση με την δυτική περιοχή Bergheim, διότι γειτονεύει άμεσα με το ιστορικό κέντρο. Και σε αυτό το τμήμα προτείνεται ο περιορισμός της κίνησης των οχημάτων και περιμετρικά η κυκλική τους πορεία (Εικ. 167). Τα αυτοκίνητα θα μπορούν να προσεγγίζουν τους χώρους στάθμευσης και επιπλέον θα μπορούν να μετακινούνται, με περιορισμούς, στο εσωτερικό της περιοχής αυτής. Η προτεινόμενη κίνηση των αυτοκινήτων έξω από το ιστορικό κέντρο φαίνεται στην (Εικ. 167).





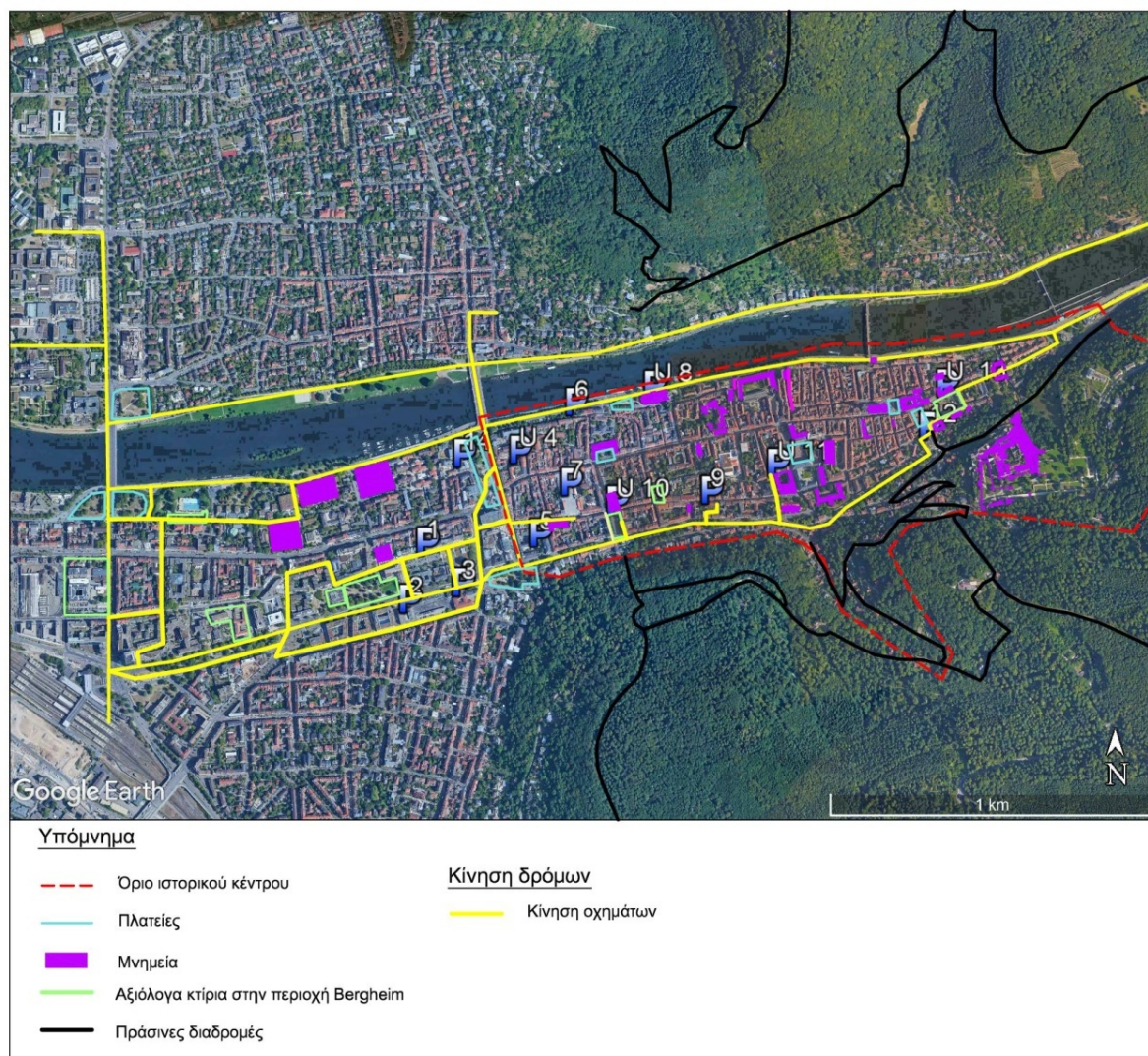
Εικ. 165 Πρόταση κυκλικής κίνησης των οχημάτων.





Εικ. 166 Πρόταση επιτρεπόμενης κίνησης αυτοκινήτων μη μόνιμων κατοίκων





Εικ. 167 Πρόταση επιτρεπόμενης κίνησης αυτοκινήτων, εντός και εκτός ιστορικού κέντρου

### 5.3.3.2. Ηλεκτρικά αυτοκίνητα και υπηρεσία carsharing.

Ο δήμος θα πρέπει να ενθαρρύνει τους κατοίκους να χρησιμοποιούν ηλεκτρικά αυτοκίνητα, δημιουργώντας θέσεις για την φόρτιση τους, όπως επίσης και θέσεις για την στάθμευση τους, με μικρότερο κόστος, απ' ό,τι σε ένα συμβατικό αυτοκίνητο. Μέσα στις βλέψεις του δήμου θα πρέπει να είναι και η δημιουργία της υπηρεσίας carsharing, με ηλεκτρικά αυτοκίνητα, δηλαδή να μπορούν κάποιοι να νοικιάζουν ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο από συγκεκριμένες θέσεις, που θα υπάρχουν στην πόλη. Θα



πρέπει να δημιουργηθούν σταθμοί μέσα σε αυτήν, στους οποίους θα γίνεται η παραλαβή και η παράδοση του αυτοκινήτου, όπως επίσης και η φόρτιση του.

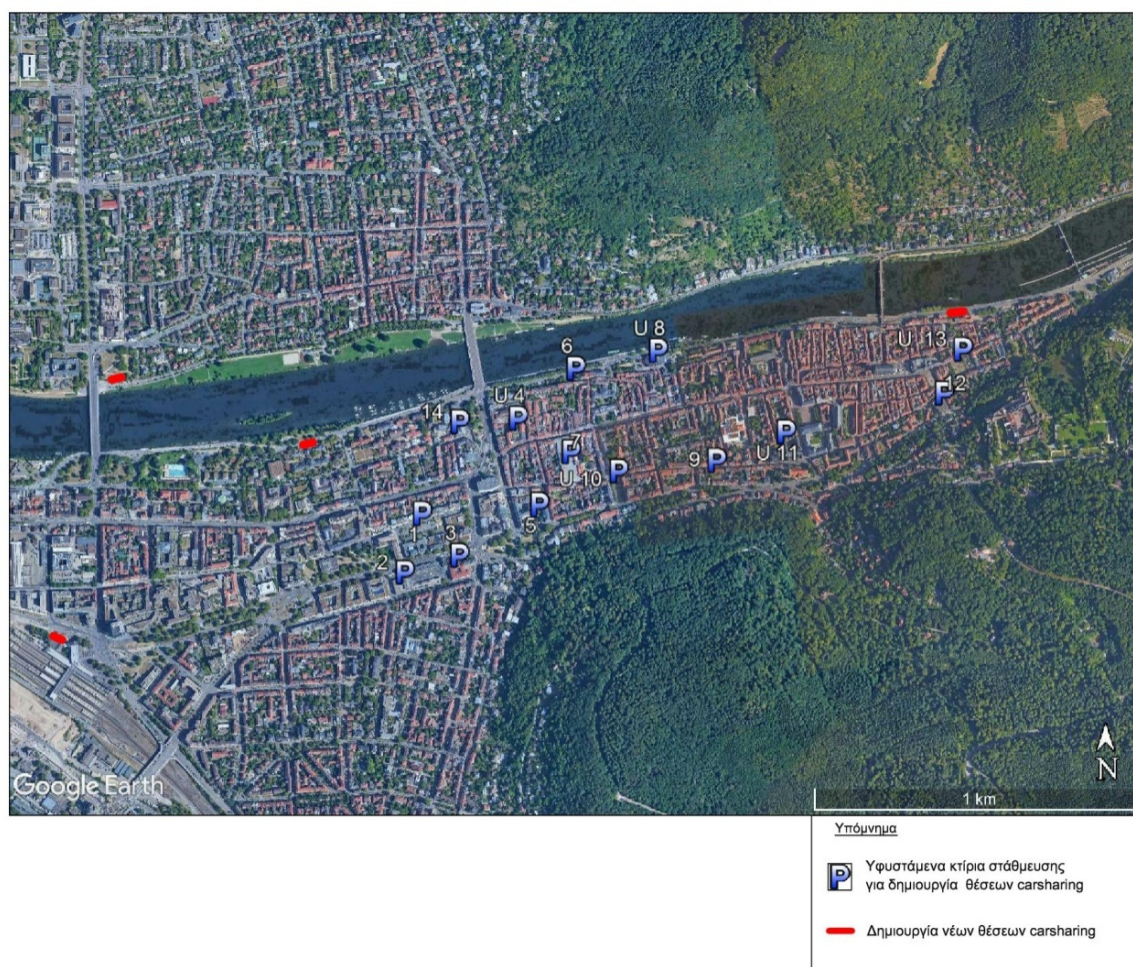
Για να μην επιβαρυνθεί η πόλη με τη δημιουργία πολλών νέων δικτύων φόρτισης και στάθμευσης προτείνεται οι περισσότερες από αυτές τις θέσεις να εγκατασταθούν μέσα στα υπάρχοντα κτίρια στάθμευσης (P) (Εικ 168) μιας και αυτά κατανέμονται σε όλη την παλιά πόλη και αρκούν για να καλύψουν της ανάγκες της. Το μόνο τμήμα που δεν εξυπηρετείται από αυτό, είναι το βορειοανατολικό, στο οποίο θα μπορούν να δημιουργηθούν, στον περιμετρικό δρόμο, κάποιες θέσεις (Εικ. 168). Τα αυτοκίνητα αυτά θα μετακινούνται ελεύθερα μέσα στην παλιά πόλη, όπως και αυτά των μόνιμων κατοίκων, αλλά δεν θα μπορούν να εισέλθουν στους πεζόδρομους. Ο δήμος σήμερα, έχει ιστοσελίδα με την οποία μπορεί κάποιος να ενημερωθεί για τις ελεύθερες θέσεις στάθμευσης. Με την επέκταση και την αναβάθμιση αυτού του λογισμικού, θα γίνεται πιο άμεσα και σύντομα η εν λόγω ενημέρωση και οι ενοικιαστές των οχημάτων αυτών θα μπορούν εύκολα να δουν που υπάρχουν ελεύθερες οι ειδικές θέσεις στάθμευσης και φόρτισης.



Εικ. 168 Πρόταση δικτύου Car sharing, εντός ιστορικού κέντρου

Τέλος, εκτός του ιστορικού ιστού προτείνεται η δημιουργία νέων θέσεων στάθμευσης των αυτοκινήτων τύπου carsharing, εκτός αυτών στα κτίρια στάθμευσης, σε τρία σημεία (Εικ. 169). Η πρώτη θέση είναι στον κεντρικό σταθμό των τρένων, όπου θα εξυπηρετούνται οι ταξιδιώτες. Η δεύτερη θέση, προτείνεται να είναι στην απέναντι όχθη του ποταμού, όπου θα εξυπηρετούνται όσοι κάτοικοι διαμένουν στη βόρεια πλευρά της πόλης, αλλά και οι φοιτητές της Πανεπιστημιούπολης, και η τρίτη θέση είναι κοντά στα Πανεπιστημιακά κτίρια, της περιοχής Bergheim.





Εικ. 169 Πρόταση δικτύου στάθμευσης οχημάτων Car sharing, εντός και εκτός ιστορικού κέντρου

### 5.3.3.3. Θέσεις στάθμευσης

Σήμερα μέσα στην παλιά πόλη υπάρχουν πέντε εν λειτουργία υπόγειοι χώροι στάθμευσης (UP), όπως αυτό φαίνεται στην Εικ. 170 και καλύπτουν την στάθμευση 1.296 αυτοκινήτων και άλλα πέντε (P) κτίρια στάθμευσης που καλύπτουν 1.256 αυτοκίνητα. (Stadt Heidelberg, 2020)

Λαμβάνοντας υπόψη αυτές τις θέσεις και το γενικότερο στόχο του κυκλοφοριακού σχεδιασμού, προτείνεται η κατασκευή νέων υπόγειων χώρων στάθμευσης, περιμετρικά του κέντρου, ώστε να μην αλλοιώνεται ο ιστορικός ιστός και το



περιβάλλον του (ICOMOS, The Valletta Principles for the Safeguarding and Management of Historic Cities, Towns and Urban Areas, 2011). Η εύκολη πρόσβαση από τους χώρους αυτούς, στα Μ.Μ.Μ. θα πρέπει να υπάρχει, είτε λόγω της κοντινής απόστασης τους, είτε με τη χρήση μικρότερων λεωφορείων (η οποία θα είναι δωρεάν). Στην Εικ. 170. απεικονίζεται η πρόταση της δημιουργίας τριών νέων υπόγειων χώρων στάθμευσης, περιμετρικά του πολεοδομικού ιστού της παλιάς πόλης. Επίσης, σύμφωνα με τις αρχές της Βαλέτας, θα πρέπει οι χώροι στάθμευσης να τοποθετούνται κατά προτίμηση εκτός των ζωνών προστασίας και κατά το δυνατόν, εντός των ενδιάμεσων ζωνών.



**Εικ. 170** Υπάρχοντες υπόγειοι χώροι στάθμευσης (UP), κτίρια στάθμευσης (P) και προτεινόμενες θέσεις νέων υπόγειων χώρων στάθμευσης

Λαμβάνοντας αυτό υπόψη, ο ένας εκ των τριών χώρων στάθμευσης προτείνεται να γίνει στην απέναντι όχθη του ποταμού Neckar, ανάμεσα στις δυο πεζογέφυρες, ώστε να μπορούν να εξυπηρετούνται οι επισκέπτες. Η δημιουργία αυτών των υπόγειων χώρων θα μπορούσε να συνδυαστεί με την ανάπλαση των πλατειών που βρίσκονται πάνω από αυτούς, όπως ήδη έχει γίνει στην πλατεία του Δημαρχείου (Εικ. 171).

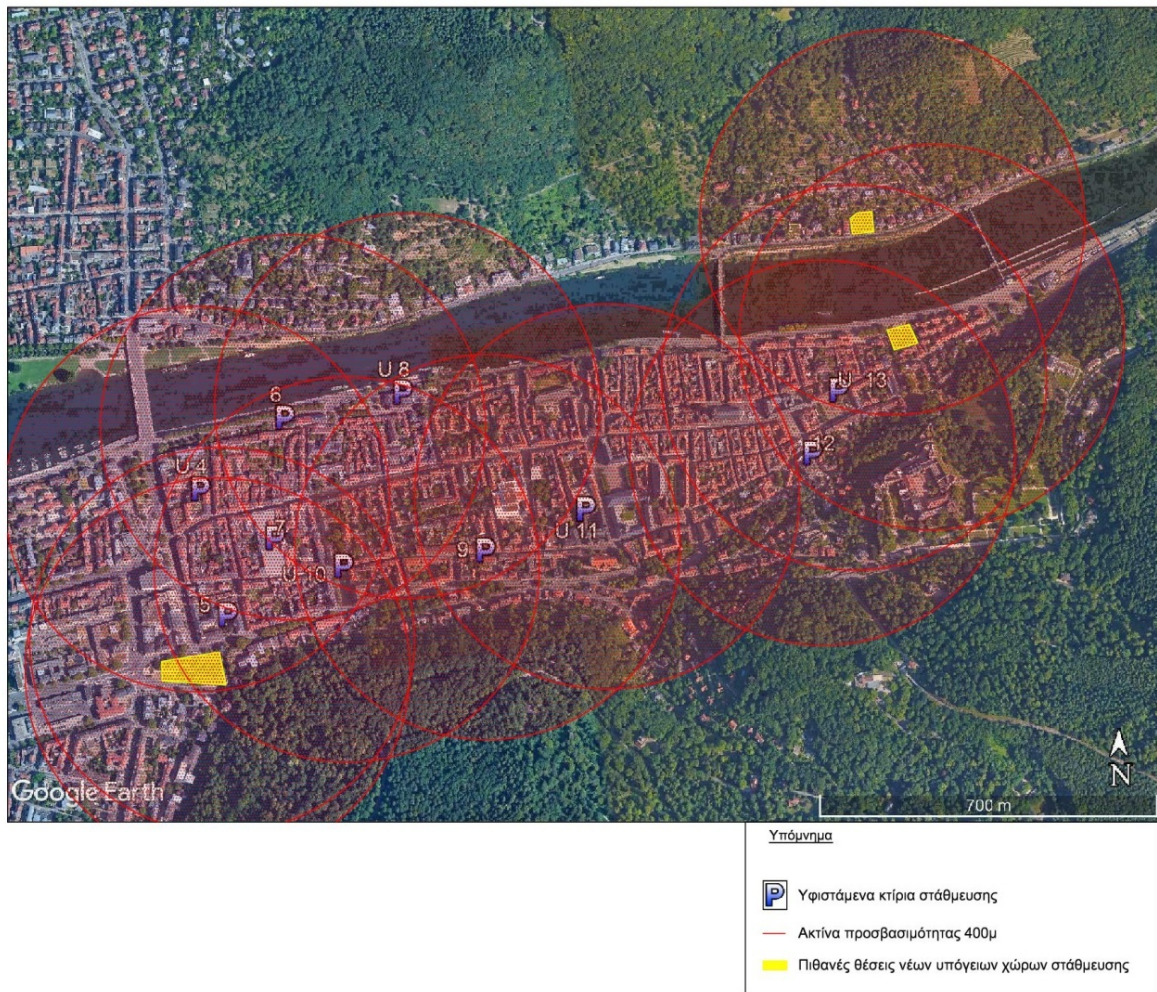
Στην παλιά πόλη υπάρχουν 3.202 οχήματα, μόνιμων κατοίκων. (Stadt Heidelberg, 2017). Με αυτές τις προσθήκες, όλοι οι μόνιμοι κάτοικοι θα μπορούν να παρκάρουν σε μια απόσταση μικρότερη των 400 μ. (Εικ. 172) από την κατοικία τους, καταργώντας με αυτόν τον τρόπο τις περισσότερες θέσεις στάθμευσης που προορίζονται για τους μόνιμους κατοίκους, εκτός βέβαια αυτές των θέσεων ΑΜΕΑ. Τα μισά αυτοκίνητα των μόνιμων κατοίκων αν σταθμεύουν στους κλειστούς χώρους, ελευθερώνονται αμέσως 8.800<sup>8</sup> m δρόμου. Επίσης, ο δήμος για να συνδράμει ενεργά στο όλο εγχείρημα, θα πρέπει να επιδοτεί το κόστος στάθμευσης στα μη δημοτικά πάρκινγκ, που διαχειρίζονται ιδιώτες.



Εικ. 171 Είσοδος υπόγειου χώρου στάθμευσης στην πλατεία του Δημαρχείου (Karlsplatz/Rathaus)

<sup>8</sup>Υπολογίστηκε με 5,50μ ελάχιστο μήκος θέσης στάθμευσης. (1600 οχήματα x 5,50 μ)

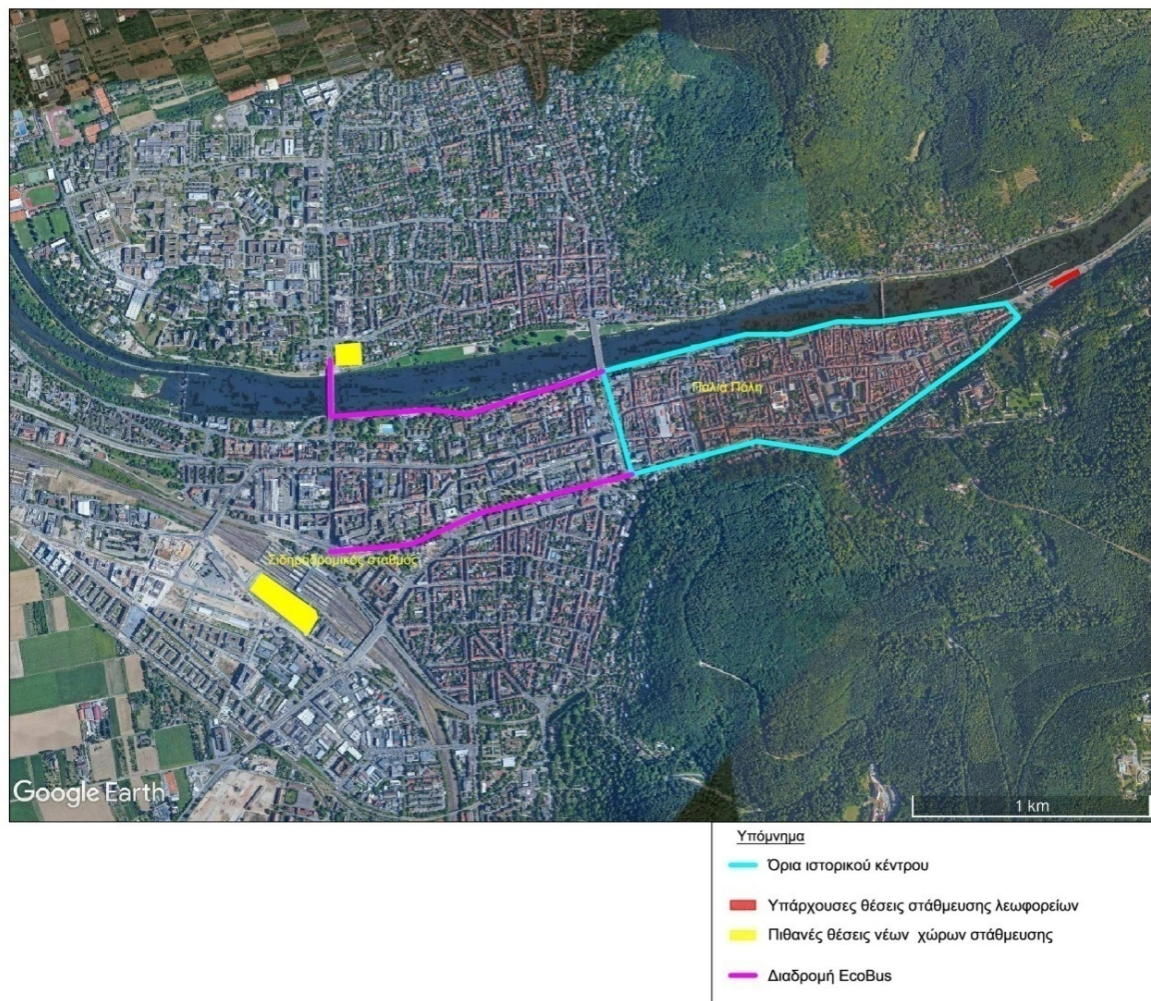




**Εικ. 172**     Ακτίνες πρόσβασης χώρων στάθμευσης (400μ.), με βάση την πρόταση στάθμευσης.

Τέλος, ένα μεγάλο πρόβλημα που δημιουργείται στο κέντρο, οφείλεται στους επισκέπτες οι οποίοι καταφθάνουν στην πόλη ή με το δικό τους όχημα ή με κάποιο τουριστικό λεωφορείο. Αυτά τα οχήματα δεν θα πρέπει να εισέρχονται στον παλιό ιστό, εκτός των οχημάτων ΑΜΕΑ, και θα πρέπει να σταθμεύουν εκτός της παλιάς πόλης. Σήμερα, υπάρχει μόνο ένας χώρος στάθμευσης για τουριστικά λεωφορεία κοντά στην παλιά πόλη. Προτείνεται η δημιουργία δυο μεγάλων χώρων στάθμευσης, ο πρώτος διπλά από το σιδηροδρομικό σταθμό και ο δεύτερος στη βόρεια πλευρά της δυτικότερης γέφυρας (Εικ. 173). Οι επισκέπτες από εκεί θα μπορούν να μεταφέρονται στο κέντρο ή σε κάποιον άλλο σταθμό ΜΜΜ, με Ecobus.



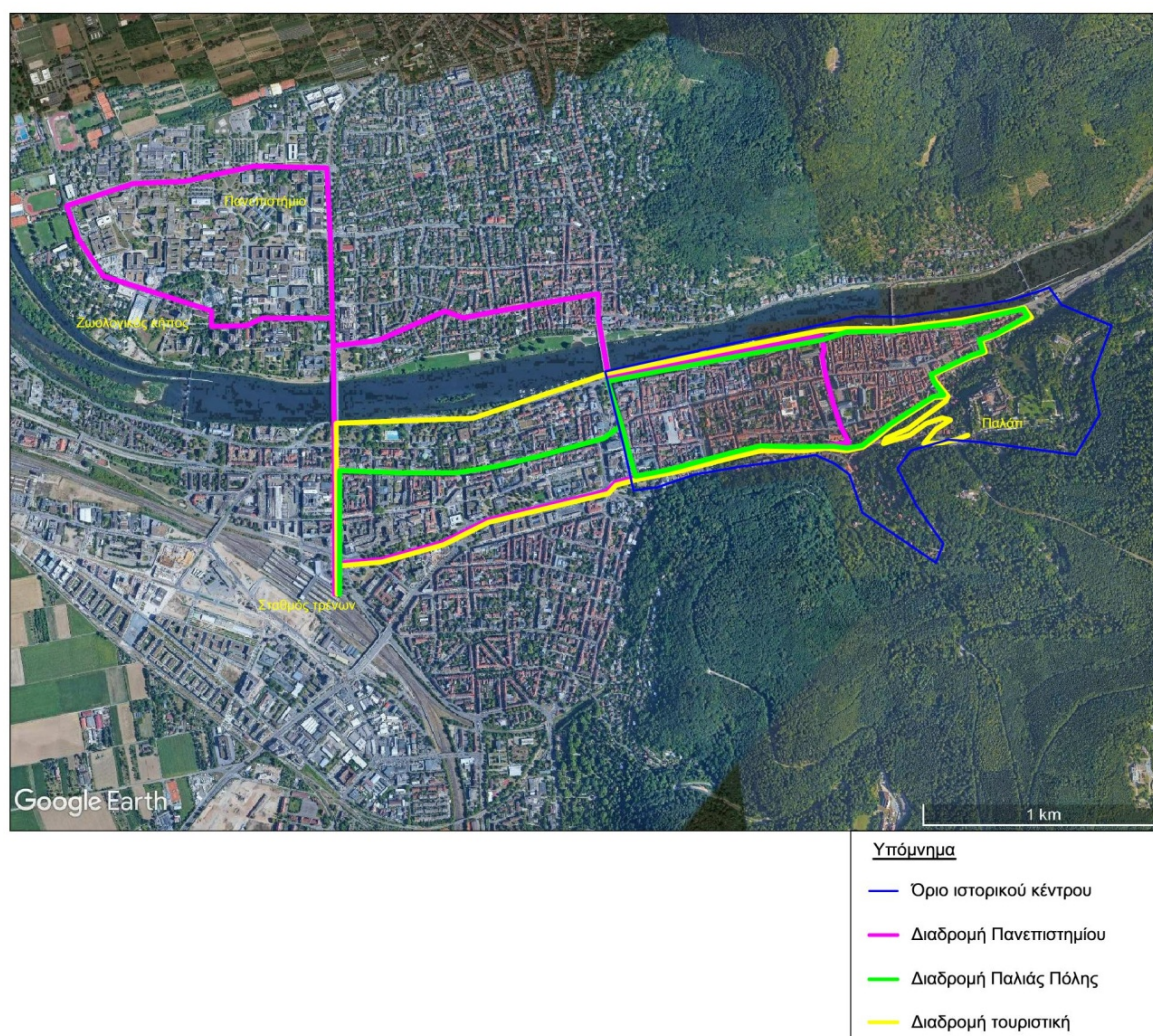


Εικ. 173 Πρόταση δημιουργίας χώρων στάθμευσης οχημάτων και λεωφορείων



### 5.3.4. Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Η σύνδεση της παλιάς πόλης με την νέα, αλλά και η εσωτερική μετακίνηση των πολιτών με τα Μ.Μ.Μ., θα πρέπει να γίνει ευκολότερη για τους κατοίκους της Χαϊδελβέργης, μιας και εκεί είναι το κέντρο όλης της πόλης. Θα πρέπει να επεκταθεί το δίκτυο των λεωφορείων, τα δρομολόγια να αυξηθούν και να είναι πιο τακτικά, με σωστές ανταποκρίσεις. Πρόταση είναι η δημιουργία τριών νέων γραμμών που θα συνδέουν τον κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό με την παλιά πόλη, το πανεπιστήμιο και τα αξιοθέατα (Εικ. 174)



Εικ. 174 Προτεινόμενες νέες διαδρομές λεωφορείων

Η είσοδος στην παλιά πόλη θα γίνεται αποκλειστικά με λεωφορείο και όλα τα άλλα μέσα, τραμ και τραίνο θα σταματούν περιμετρικά του κέντρου. Οι κάτοικοι δεν θα πρέπει να περπατούν πολλή ώρα για να φτάσουν σε μια στάση, αλλά και να αλλάζουν πολλά Μ.Μ.Μ. για να εισέρθουν στην παλιά πόλη. Τα παλιά λεωφορεία πρέπει να αντικατασταθούν με νέα, μικρότερα ηλεκτρικά (ecobus) (Εικ. 175) και θα πρέπει με την κατάλληλη φωτεινή σηματοδότηση και σήμανση να δίνεται προτεραιότητα στο λεωφορείο, ώστε ο χρόνος μεταξύ των στάσεων να είναι ακριβής και σύντομος. Επίσης, θετικό είναι να δοθεί κίνητρο στους πολίτες να χρησιμοποιούν τα Μ.Μ.Μ., μέσω π.χ. της χαμηλής τιμής των εισιτηρίων, της δυνατότητας έκδοσης μηνιαίων εισιτηρίων, μαθητικών κ.λπ..

Τέλος, θα πρέπει να υπάρξει και ειδική πρόληψη για τα Α.Μ.Ε.Α., εκσυγχρονίζοντας τις στάσεις, οι οποίες θα διευκολύνουν την πρόσβαση τους στα Μ.Μ.Μ., ενώ προτείνεται να τοποθετηθεί και ειδική ανακλινόμενη ράμπα στα υπάρχοντα λεωφορεία ή να αγορασθούν καινούργια που τη φέρουν.



**Εικ. 175** Κίνηση λεωφορείων μέσα στη παλιά πόλη της Χαϊδελβέργης και πρόταση αντικατάστασης με νέα μικρότερα ecoBus

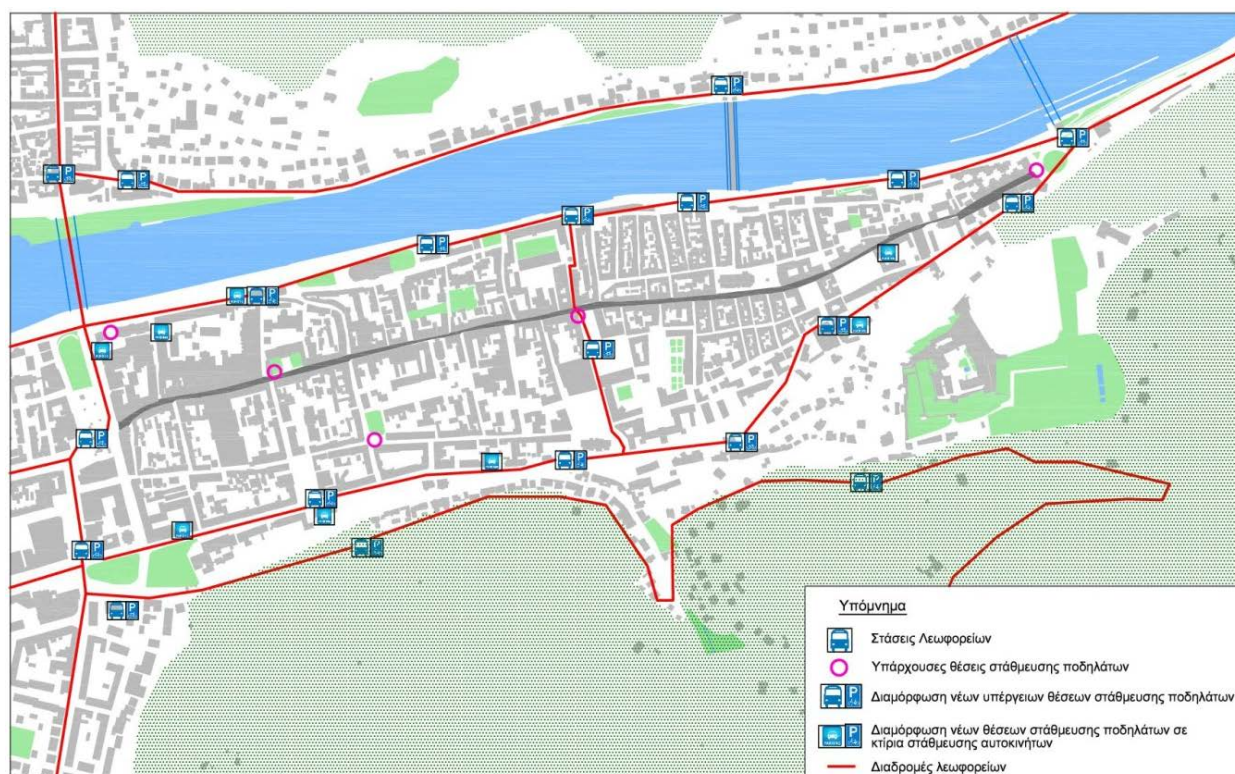
### 5.3.5. Ποδήλατο

Για να διευκολυνθούν οι ποδηλάτες, θα πρέπει να επιτρέπεται η μεταφορά των ποδηλάτων τους μέσα στα Μ.Μ.Μ., όπως επίσης και να δημιουργηθούν νέες θέσεις στάθμευσης των ποδηλάτων, δίπλα στις στάσεις των λεωφορείων, περιμετρικά του



παλαιού κέντρου (Εικ. 176). Προτείνονται οι περιμετρικές στάσεις, διότι σε αυτά τα σημεία υπάρχει περισσότερος χώρος για τη δημιουργία τους. Αυτό επίσης, θα διευκολύνει τη μετακίνηση των κατοίκων που θέλουν να εισέλθουν στο κέντρο, ερχόμενοι από πιο απομακρυσμένες περιοχές, αλλά και το αντίθετο.

Η μειωμένη είσοδος των αυτοκινήτων στο ιστορικό κέντρο, θα μπορούσε να συνδυαστεί και με την αύξηση των θέσεων στάθμευσης των ποδηλάτων, αφού πλέον δεν θα καταλαμβάνεται χώρος από τα αυτά. Πέρα από αυτό, μέσα στο ιστορικό κέντρο υπάρχουν και χώροι που μένουν ανεκμετάλλετοι, λόγω της λανθασμένης χρήσης τους και αυτό πρέπει να αλλάξει. Χαρακτηριστικό παράδειγμα της κακής χρήσης ενός τέτοιου χώρου αλλά και της έλλειψης συντονισμού, είναι η παλαιά βιβλιοθήκη του Πανεπιστημίου. Ενώ υπάρχει υπόγειος χώρος στάθμευσης 110 θέσεων για αυτοκίνητα, απαγορεύεται η στάθμευση των ποδηλάτων σε αυτόν, με συνέπεια οι φοιτητές να τα αφήνουν μπροστά από το κτίριο. Αυτό, δημιουργεί μια αρνητική εικόνα έξω από το κτίριο της βιβλιοθήκης και εμποδίζει τη σωστή λειτουργία του πεζοδρομίου (Εικ. 177). Η διάθεση κάποιου χώρου μέσα στο υπόγειο παρκινγκ για τη στάθμευση των ποδηλάτων, θα έλυνε άμεσα το πρόβλημα, χωρίς καμία άλλη παρέμβαση. Αυτή η παρέμβαση προτείνεται σε όλους τους κλειστούς και υπόγειους χώρους στάθμευσης.



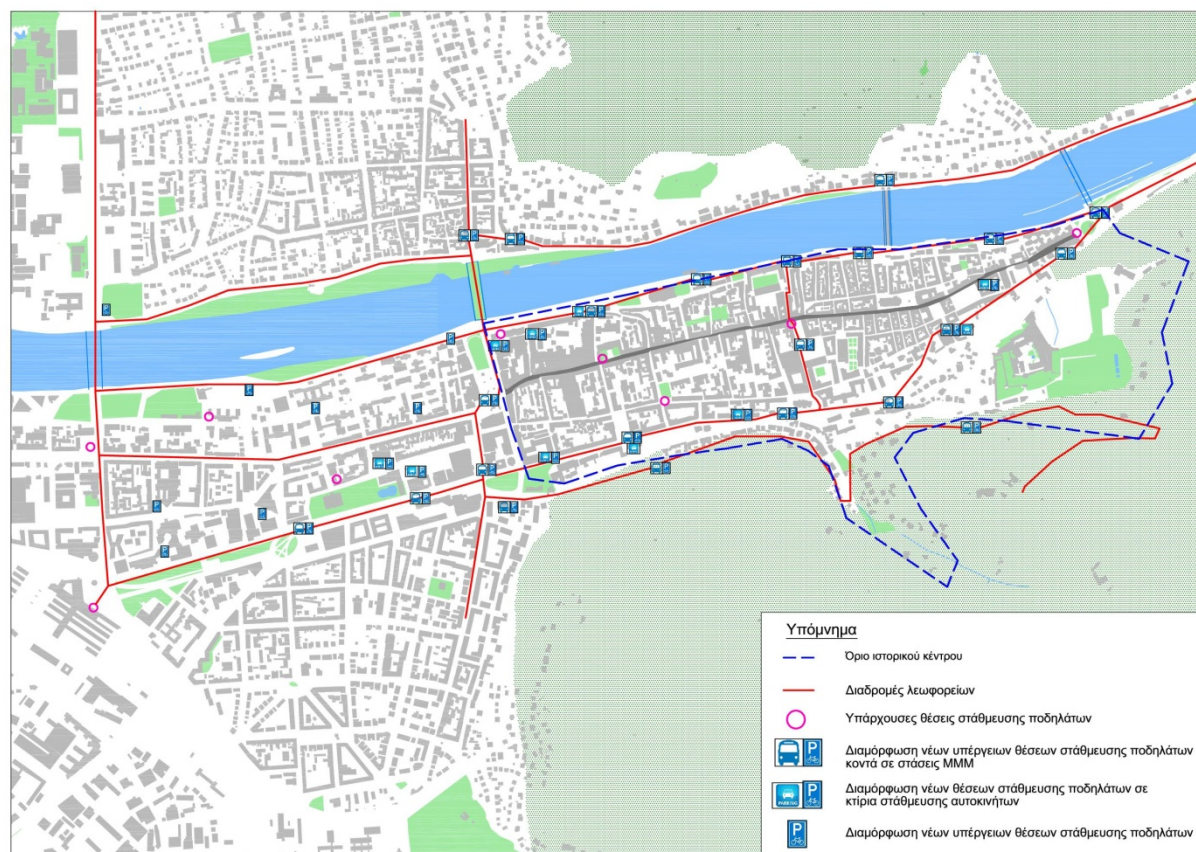
Εικ. 176 Πρόταση νέων θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων



Εικ. 177 Σταθμευμένα ποδήλατα μπροστά από τη πανεπιστημιακή βιβλιοθήκη, είσοδος υπόγειου χώρου στάθμευσης βιβλιοθήκης

Εκτός του ιστορικού κέντρου προτείνεται επίσης η μετατροπή κάποιων θέσεων στάθμευσης των αυτοκινήτων (στα υπόγεια παρκινγκ) σε χώρους στάθμευσης ποδηλάτων, αλλά και η δημιουργία υπέργειων θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων σε ανοιχτούς χώρους, όπως φαίνεται στην Εικ. 178.

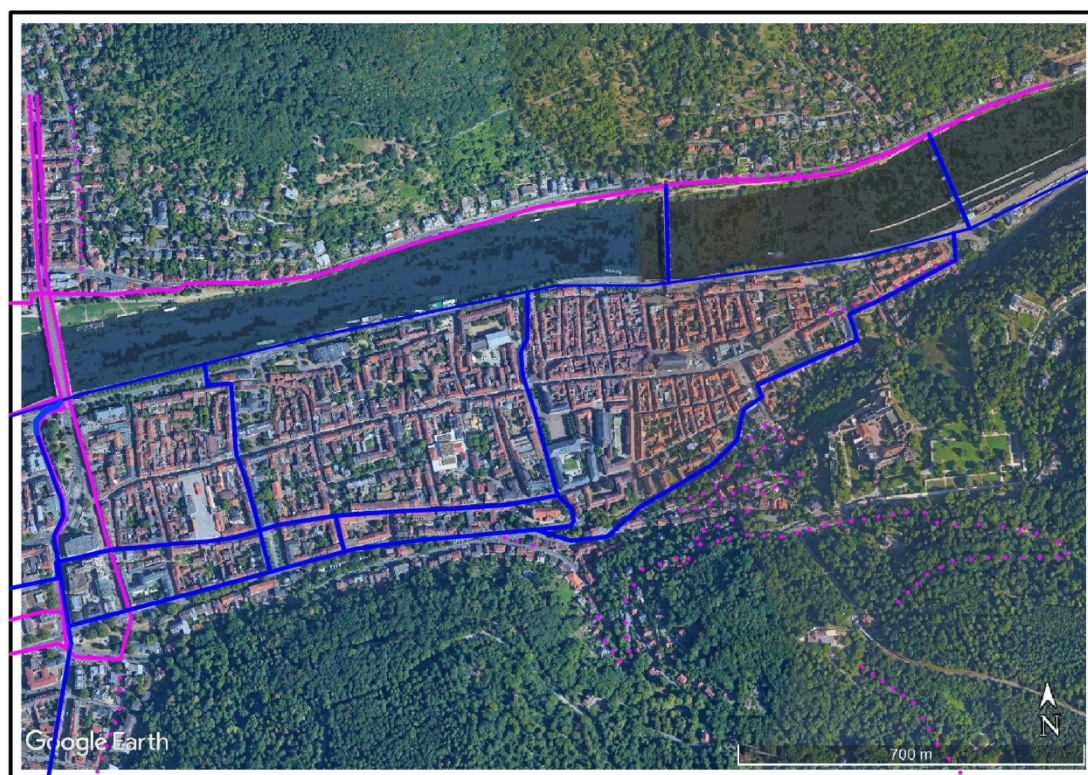








**Εικ. 178** Πρόταση νέων θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων, εντός και εκτός ιστορικού κέντρου.

Η κίνηση των ποδηλάτων στο ιστορικό κέντρο, γίνεται σε δρόμους που χρησιμοποιούνται και από τα οχήματα. Προτείνεται λοιπόν, η κατασκευή ποδηλατοδρόμων περιμετρικά της παλιάς πόλης, στον κεντρικό κάθετο οδικό άξονα καθώς και στους δρόμους που απεικονίζονται στην Εικ. 179. Ένας τρόπος επίτευξης αυτού, είναι με ειδικές διαγραμμίσεις αποκλειστικής χρήσης του ποδηλάτου πάνω στο υπάρχον οδόστρωμα, αλλά και με την μετατροπή κάποιων λωρίδων στάθμευσης, σε ποδηλατοδρόμους.





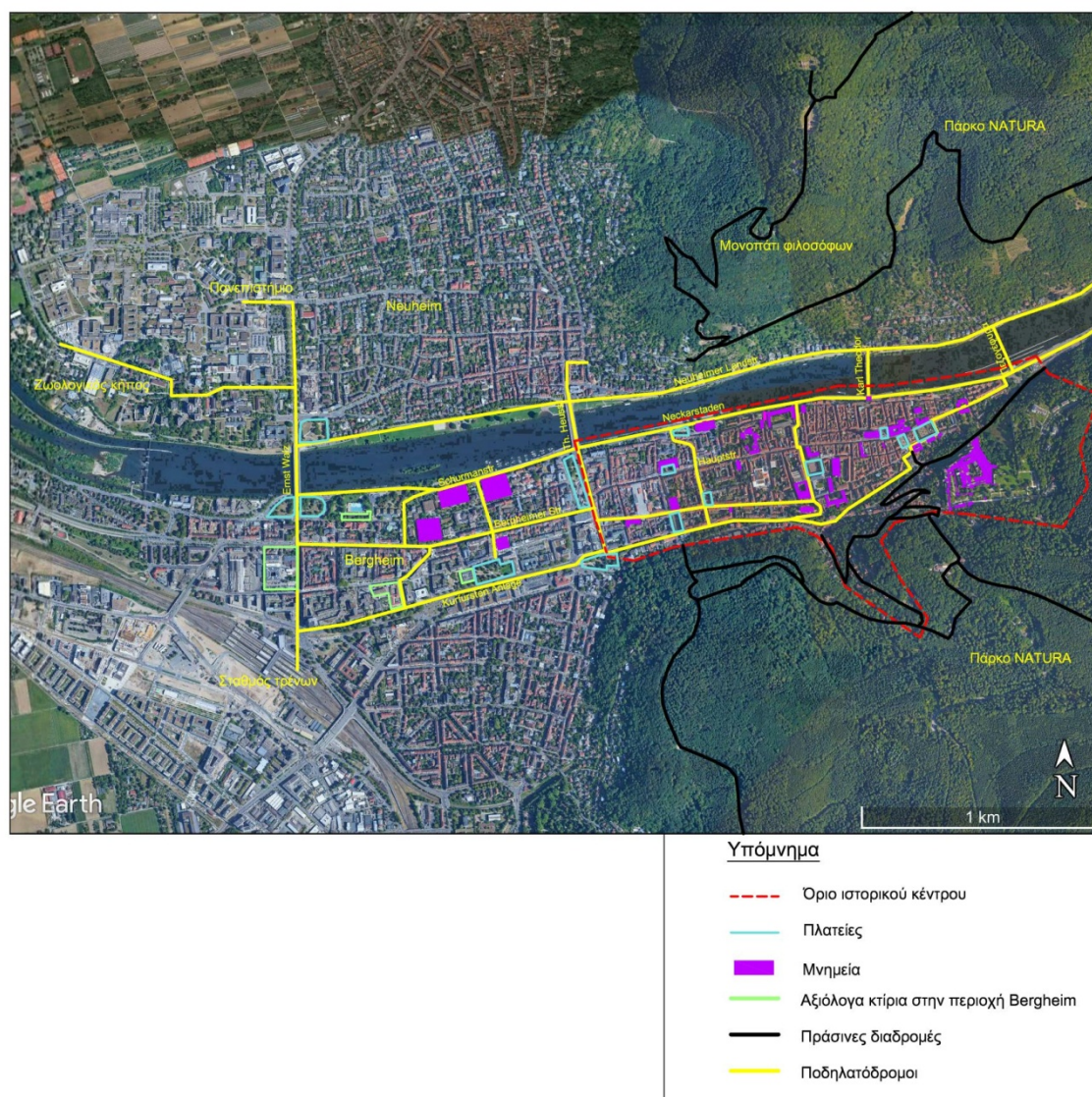
#### Υπόμνημα

-  Ποδηλατόδρομος και στις δύο πλευρές του δρόμου
-  Ποδηλατόδρομος στη μία πλευρά του δρόμου
-  Κίνηση μαζί με τα μηχανοκίνητα οχήματα
-  Πρόταση νέων ποδηλατοδρόμων

Εικ. 179 Προτεινόμενοι νέοι ποδηλατοδρόμοι, εντός του ιστορικού κέντρου

Εκτός του ιστορικού κέντρου προτείνεται η δημιουργία ενός δικτύου ποδηλατοδρόμων (Εικ. 180), που θα ενώνει το ιστορικό κέντρο, με την πανεπιστημιούπολη και το σταθμό των τρένων. Οι ποδηλατοδρόμοι θα ενώνουν ένα μεγάλο αριθμό των σημαντικών κτιρίων, αλλά και τις πράσινες περιπατητικές διαδρομές, στις περιοχές NATURA, με τις όχθες των ποταμών.





**Εικ. 180** Προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων, εκτός και εντός του ιστορικού κέντρου.

Τέλος, προτείνεται η δημιουργία θέσεων ποδηλάτων για ενοικίαση (Bikesharing). Αυτά τα ποδήλατα μπορεί να είναι ηλεκτρικά ή συμβατικά. Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, οι θέσεις αυτές μπορούν να δημιουργηθούν μέσα στα κτίρια στάθμευσης των ώστε να μην καταληφθεί περαιτέρω ο δημόσιος χώρος. Με τη βοήθεια ενός κατάλληλου λογισμικού, θα είναι εύκολο κάποιος να δει σε πραγματικό χρόνο, αν υπάρχει διαθέσιμο προς ενοικίαση ποδήλατο, και κατά την παράδοση του που υπάρχει θέση κενή για να το σταθμεύσει.

### 5.3.6. Πεζοί - Α.Μ.Ε.Α

Στα προηγούμενα κεφάλαια έχουν αναλυθεί και προταθεί ενέργειες και παρεμβάσεις που θα διευκολύνουν τους πεζούς, όπως πεζοδρομήσεις, τόσο στο κέντρο όσο και στην ενδιάμεση ζώνη, γι' αυτό παρακάτω θα αναφερθούν άλλες λύσεις και προτάσεις για την επίλυση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι πεζοί και τα ΑΜΕΑ κατά τη μετακίνησή τους στο ιστορικό κέντρο.

Η εκμετάλλευση του υφιστάμενου δικτύου της παλιάς πόλης θα πρέπει να είναι τέτοια, ώστε να επιτρέπει στον πεζό να κινηθεί ελεύθερα μέσα στην πόλη χωρίς δυσκολίες. Στόχος, είναι η βελτίωση της ποιότητας της ζωής όλων όσων μένουν στην παλιά πόλη ή απλά την επισκέπτονται. Έτσι, το υπάρχον δίκτυο (Εικ. 181) θα πρέπει να συντηρηθεί και να αναβαθμιστεί. Θα πρέπει να μουν φωτεινοί σηματοδότες, πινακίδες σήμανσης και ειδικές διαγραμμίσεις στους δρόμους, που θα δίνουν προτεραιότητα στους πεζούς. Με αυτόν τον τρόπο, θα διασφαλίζεται η γρήγορη και ασφαλής μετακίνηση τους μέσα στην πόλη. (Stadtplanungsamt, Hauptstraße - Aufwertung der Fußgängerzone, 2012)



Εικ. 181 Κατάσταση υφιστάμενου οδοστρώματος

Τέλος, ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στη εύκολη και ασφαλή κίνηση των Α.Μ.Ε.Α. και των ηλικιωμένων. Λόγω του ό,τι σήμερα οι υποδομές που υπάρχουν για τους ανθρώπους αυτούς είναι ελάχιστες, οι επεμβάσεις που πρέπει να γίνουν είναι



πολλές. Αρχικά, σημαντική είναι η αντικατάσταση τμήματος του υπάρχοντος πλακόστρωτου με μεγάλες λείες πλάκες στην ίδια χρωματική απόχρωση, (όπως φαίνεται στην Εικ. 182 ή η αντικατάσταση τμήματος του πλακόστρωτου με νέους, χωρίς στρογγυλεμένες ακμές κυβόλιθους, ώστε οπτικά να εναρμονίζεται με το παλαιό και να είναι εύκολα προσπελάσιμο (Εικ. 183). Επίσης, η δημιουργία ραμπών κρίνεται απαραίτητη σε σημεία που είναι απροσπέλαστα στα αμαξίδια των ΑΜΕΑ, όπως σε πεζοδρόμια, μνημεία, μουσεία κ.λπ. (Denkmalpflege L. f., 2016)



**Εικ. 182** Τοποθέτηση μεγάλων ενιαίων πλακών στο πεζοδρόμιο (παράδειγμα από την πόλη Überlingen)



**Εικ. 183** Αντικατάσταση του παλαιού πλακόστρωτου με νέο (Μοναστήρι στην πόλη Tübingen)

Για τους ανθρώπους με προβλήματα όρασης, είναι απαραίτητη η ειδική διαμόρφωση των πλακών, ή η τοποθέτηση νέων, με σύστημα όδευσης του μπαστουνιού, που είναι μείζονος σημασίας για την ασφαλή τους μετακίνηση

Ειδικές μακέτες που τοποθετούνται σε κεντρικά σημεία της πόλης μπορούν να δώσουν πληροφορίες για αυτήν, καθώς και με την τοποθέτηση ειδικών πινακίδων, κουπαστών κ.λπ. με τη γραφή Braille, μπορούν επίσης να δοθούν χρήσιμες πληροφορίες, όπως χάρτες προσανατολισμού, πληροφορίες για κάποιο μνημείο κ.α.. (Εικ. 184)



**Εικ. 184** Μοντέλα για τυφλούς και πληροφορίες σε ειδική κουπαστή και πινακίδα(εφαρμογή σε άλλη πόλη).

Τέλος, ο καλός φωτισμός των δρόμων έχει μεγάλη σημασία για όλους και όχι μόνο για τα άτομα με προβλήματα όρασης. Ακόμα και για τα άτομα με προβλήματα ακοής, είναι απαραίτητη η καλή ορατότητα του περιβάλλοντος και η έγκαιρη οπτική αναγνώριση τυχόν πηγών κινδύνου. Η τοποθέτηση νέων φωτιστικών ή αλλαγών στα υπάρχοντα, μπορεί να δώσουν έναν πιο φιλόξενο χαρακτήρα σε όλους τους πολίτες, χωρίς να υποβαθμίζουν το ιστορικό κέντρο. Ένας ειδικός φωτισμός καθοδήγησης που τοποθετείται στο πλακόστρωτο, μπορεί να βοηθήσει επιπρόσθετα, τους ανθρώπους με προβλήματα όρασης. Παραδείγματα του ειδικού βοηθητικού φωτισμού, φαίνεται στην Εικ. 185



Εικ. 185 Φωτισμός ορίου πεζοδρομίου και σκαλοπατιών (παραδείγματα)

### 5.3.7. Εξυπηρέτηση καταστημάτων, τροφοδοσία και ανεφοδιασμός

Η καρδιά μιας πόλης χτυπάει στο εμπορικό της κέντρο και για αυτόν το λόγο τα καταστήματα που το συγκροτούν, θα πρέπει να εξυπηρετούνται όσο το δυνατόν αρτιότερα, χωρίς όμως να επιβαρύνουν τις άλλες δραστηριότητες της πόλης. Σήμερα, η τροφοδοσία πραγματοποιείται από τις 6:00 έως τις 11:00, ελεύθερα για όλα τα οχήματα σε όλα τα σημεία της πόλης, ακόμα και στους πεζόδρομους, και από τις 11:00 έως τις 18:00, με ειδική άδεια. Τα οχήματα κινούνται ελεύθερα σε όλους τους δρόμους της παλιάς πόλης, κάτι το οποίο δημιουργεί κυκλοφοριακή συμφόρηση, με αποτέλεσμα ο κεντρικός πεζόδρομος της πρωινές ώρες να είναι αδιαπέραστος.

Στόχος είναι ,σύμφωνα με τη χάρτα της Ουάσιγκτον και της Βαλέτας, η τροφοδοσία των καταστημάτων να γίνεται ελεγχόμενα, χωρίς τη δημιουργία όχλησης, και να απομακρυνθούν όσο το δυνατόν περισσότερα οχήματα, ώστε να διευκολυνθούν οι πεζοί και τα ποδήλατα.

Για να επιτευχθεί αυτό, θα πρέπει ο εφοδιασμός-εξυπηρέτηση των καταστημάτων να γίνεται συγκεκριμένες πρωινές ώρες (όπως και τώρα), με μικρά όμως οχήματα. Τα μεγάλα αυτοκίνητα-φορτηγά του ανεφοδιασμού, θα πρέπει να σταθμεύουν σε προκαθορισμένες θέσεις, στα όρια του κεντρικού πεζόδρομου, όπως αυτό φαίνεται



στην Εικ. 186, και από εκεί θα γίνεται η περεταίρω κατανομή των προϊόντων με τα μικρά ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα, βανάκια ή ακόμα και ποδήλατα.

Τα μεγάλα αυτοκίνητα-φορτηγά θα επιτρέπεται να ακολουθούν συγκεκριμένες διαδρομές, ώστε να προσεγγίζουν τις ειδικές για αυτά διαμορφωμένες, θέσεις στάθμευσης. Αυτές οι διαδρομές θα ακολουθούν μια κυκλική πορεία και θα εισέρχονται ελάχιστα και κατ' εξαίρεση (με ειδική άδεια), στον κεντρικό πεζόδρομο (Εικ. 186). Η πρώτη διαδρομή, θα εξυπηρετεί το δυτικό τμήμα της πόλης, στο οποίο βρίσκονται και τα περισσότερα πολυκαταστήματα. Θα υπάρχουν τρία σημεία φορτοεκφόρτωσης και μόνο από ένα σημείο θα επιτρέπεται η κάθετη κίνηση προς των πεζόδρομο. Η δεύτερη διαδρομή, θα καλύπτει τον υπόλοιπο ιστορικό ιστό, στον οποίο βρίσκονται κυρίως μικρότερα εμπορικά καταστήματα, καθώς τα περισσότερα, είναι υγειονομικού ενδιαφέροντος. Σε αυτό το τμήμα δημιουργούνται έξι σημεία στάθμευσης και φορτοεκφόρτωσης.. Τα μεγάλα φορτηγά θα επιτρέπεται να διασχίζουν κάθετα τον πεζόδρομο, μόνο σε ένα σημείο, και στο μεγαλύτερο τμήμα τους θα κινούνται στα περιμετρικά όρια της πόλης. Με αυτόν τον τρόπο ο πεζόδρομος, που αντιμετωπίζει και το μεγαλύτερο πρόβλημα, θα αποσυμφορηθεί και οι πεζοί με τους ποδηλάτες θα μπορούν να κινούνται ελεύθερα και με ασφάλεια. Τέλος, τα μικρότερα οχήματα τροφοδοσίας θα μπορούν να μετακινούνται σε ολόκληρο τον ιστορικό ιστό με μικρή ταχύτητα, μόνο τις πρωινές ώρες.



Εικ. 186 Πρόταση πορείας – στάθμευσης των μεγάλων οχημάτων εφοδιασμού, των καταστημάτων

#### 5.4. Υφιστάμενο κτηριακό απόθεμα και νέα κτίρια: Ζητήματα ένταξης

---

Το αστικό περιβάλλον της παλιάς πόλης της Χαϊδελβέργης είναι σημαντικό, καθώς μαρτυρά την πορεία της μέσα στο χρόνο και μέσα από αυτό μπορεί κάποιος να μάθει την ιστορία της. Ο 2<sup>ος</sup> Παγκόσμιος Πόλεμος την άφησε σχεδόν αλώβητη, καθώς κατά τη διάρκεια του, οι καταστροφές που υπέστη ήταν πολύ μικρές, με συνέπεια να σώζεται ένα μεγάλο μέρος των ιστορικών της κτηρίων, χωρίς ιδιαίτερες φθορές. Η εξέλιξη της είναι φυσικό επακόλουθο, που θα πρέπει όμως να πραγματοποιείται σε πλήρη εναρμόνιση της με το παρελθόν. Ο τρόπος επίτευξης αυτού, είναι η ορθή ένταξη των νέων κτιρίων στο περιβάλλον της πόλης και η αποκατάσταση των υφιστάμενων με τέτοιο τρόπο, ώστε να παραμένει ο χαρακτήρας του αναλλοίωτος. (Petzet, 2009)



### 5.4.1. Ανακεφαλαιωτικοί πίνακες προτεινόμενων επεμβάσεων

Πίνακας 24 Επεμβάσεις - Προτάσεις για Ενδιάμεση ζώνη (Bufferzone)

ΕΝΔΙΑΜΕΣΗ ΖΩΝΗ (BUFFER ZONE)		
Είδος επέμβασης	Συνθήκη -Χάρτα	Συνοπτικά πρόταση
<b>Δημιουργία Bufferzone</b>	Αρχές της Βαλέτας Διακήρυξη του Άμστερνταμ	Τα πολεοδομικά τμήματα που βρίσκονται περιμετρικά του ιστορικού κέντρου, να ανήκουν στη Bufferzone.
<b>Διαφύλαξη οπτικών φυγών</b>	Αρχές της Βαλέτας	Αποφυγή μεγάλης κλίμακας αστικών παρεμβάσεων.
<b>Προστασία αξιόλογων κτιρίων</b>	Χάρτα της Κρακοβίας Χάρτα της Βενετίας	Προστασία και ανάδειξη, όπως γίνεται και με τα κτίρια εντός του ιστορικού κέντρου.
<b>Νέες προσθήκες κτιρίων</b>	Αρχές της Βαλέτας	Αποφυγή μεγάλης κλίμακας αστικών παρεμβάσεων.  Τα πολεοδομικά μεγέθη να συμβαδίζουν με αυτά του ιστορικού κέντρου

<b>Προστασία από τη μόλυνση του περιβάλλοντος</b>	Χάρτα της Ουάσιγκτον	Ρύθμιση του κυκλοφοριακού Περιορισμός των αυτοκινήτων Χαμηλά όρια ταχύτητας Προτεραιότητα πεζών, ποδηλάτων και ΜΜΜ Δημιουργία ποδηλατοδρόμων Διαπλάτυνση πεζοδρομίων Παρότρυνση για μαζική χρήση των Μ.Μ.Μ.. Χρήση ενεργειακών συστημάτων (φωτισμού, στεγών, κ.λπ.)
---	----------------------	--

**Πίνακας 35      Επεμβάσεις - Προτάσεις για υφιστάμενα κτίρια**

<b>ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΚΤΙΡΙΑ</b>		
<b>Είδος επέμβασης</b>	<b>Συνθήκη -Χάρτα</b>	<b>Συνοπτικά πρόταση</b>
<b>Άρτια μελέτη αποκατάστασης</b>	Χάρτα της Κρακοβίας και η Διακήρυξη του Άμστερνταμ	Πλήρης αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης (αρχιτεκτονική, σύνθεση υλικών, χρωμάτων, βλαβών, ιστορική τεκμηρίωση)  Πρόταση μελέτης αποκατάστασης (αρχιτεκτονική, στατική, συντήρηση)
<b>Προσωπικό</b>	Χάρτα της Κρακοβίας	Δημιουργία επιστημονικού τμήματος επιμόρφωσης προσωπικού, για την εξειδίκευση στις αποκαταστάσεις παλαιών κτιρίων  Σύνταξη πίνακα αποκλειστικής εργασίας σε παλαιά κτίρια, με το εξειδικευμένο προσωπικό
<b>Τεχνικές</b>	Χάρτα της Κρακοβίας και η Διακήρυξη του Άμστερνταμ  Διακήρυξη του Άμστερνταμ,	Δημιουργία καταλόγου τις μεθόδους και τις τεχνικές αποκατάστασης  Χρήση παραδοσιακών τεχνικών και υλικών.
<b>Όψεις, ανοίγματα και δομή των κτηρίων.</b>	Χάρτα της Ουάσιγκτον και Αρχές ης Βαλέτας	Η αποκατάσταση να μην αλλοιώνει τη μορφή και τη δομή του κτιρίου.  Οι όψεις να διατηρούνται ίδιες. (κουφώματα, στέγες, ιδιαίτερα αρχιτεκτονικά στοιχεία)  Μη προσθήκη δομικών στοιχείων χωρίς επαρκή τεκμηρίωση  Οι χρωματισμοί να γίνονται βάσει των υπαρχουσών αποχρώσεων.  Συντήρηση υφιστάμενων κουφωμάτων ή αντικατάσταση τους, με νέα ίδιας μορφής ενεργειακών.



<p><b>Συντήρηση και αποκατάσταση διακοσμητικών και αρχιτεκτονικών στοιχείων</b></p>	<p>Διακήρυξη του Άμστερνταμ</p> <p>Χάρτα της Βενετίας</p>	<p>Σύσταση ειδικών συνεργειών από το Δήμο.</p> <p>Επιδοτούμενα προγράμματα κατάρτισης.</p> <p>Οικονομικά κίνητρα ή επιδότηση των αποκαταστάσεων – συντηρήσεων.</p> <p>Τα ιδιαίτερα αρχιτεκτονικά στοιχεία, δεν πρέπει να αλλοιώνονται ούτε να διαχωρίζονται από το κτίριο.</p> <p>Στερέωση και συντήρηση του σωζόμενου τμήματος και όχι συμπλήρωση του.</p> <p>Νέα υλικά και τεχνικές δεν θα πρέπει να εφαρμόζονται, παρά μόνο αν κριθεί απαραίτητο.</p>
<p><b>Εσωτερικές διαρρυθμίσεις</b></p>	<p>Χάρτα της Ουάσινγκτον</p> <p>Αρχές της Βαλέτας</p> <p>Διακήρυξη του Άμστερνταμ,</p>	<p>Διατήρηση των κτιρίων εσωτερικά.</p> <p>Οι επεμβάσεις να διαφυλάσσουν τα εσωτερικά χαρακτηριστικά του κτιρίου (τοιχογραφίες, διάκοσμο κ.λπ.).</p> <p>Πλήρης και λεπτομερής φωτογραφική και σχεδιαστική αποτύπωση.</p> <p>Οι νέες προσθήκες να είναι αναγνωρίσιμες και πλήρως αντιστρέψιμες.</p>
<p><b>Σημειακές επεμβάσεις</b></p>	<p>Χάρτα της Κρακοβίας</p> <p>Διακήρυξη του Άμστερνταμ</p>	<p>Η παρέμβαση να βασίζεται σε ακριβή τεκμηρίωση.</p> <p>Τα φθαρμένα υλικά να αντικαθίσταται με νέα, ίδιας σύστασης.</p> <p>Η σύσταση των κονιαμάτων, να είναι παρόμοια με αυτή των υφιστάμενων.</p> <p>Χρήση σύγχρονων μεθόδων αποκατάστασης, μόνο αν αυτό κριθεί απαραίτητο.</p>

<b>Προσθήκες</b>	Χάρτα της Κρακοβίας και χάρτα της Βενετίας	Οι προσθήκες να γίνονται με νέα σύγχρονα υλικά, απολύτως διακριτά.
<b>Ενεργειακή αναβάθμιση και αντιμετώπιση της ρύπανσης</b>	Αρχές της Βαλέτας	Τοποθέτηση φωτοβολταϊκών κεραμιδιών.  Χρήση της γεωθερμίας.  Τοποθέτηση ενεργειακών κουφωμάτων.  Τοποθέτηση εσωτερικής μόνωσης.

**Πίνακας 36** Επεμβάσεις - Προτάσεις για νέα κτίρια

<b>ΝΕΑ ΚΤΙΡΙΑ</b>		
<b>Είδος επέμβασης</b>	<b>Συνθήκη -Χάρτα</b>	<b>Συνοπτικά πρόταση</b>
<b>Πολεοδομικά μεγέθη</b>	Αρχές της Βαλέτας Χάρτα της Κρακοβίας	Τα νέα κτίρια θα καταλαμβάνουν τον όγκο των παλαιών.  Οι επεμβάσεις να είναι συμβατές με τον περιβάλλοντα χώρο.  Τήρηση πολεοδομικών μεγεθών (κάλυψη, δόμηση, ύψος και με βάσει τα γειτονικά οικόπεδα
<b>Ύψος</b>	Αρχές της Βαλέτας Χάρτα της Κρακοβίας	Πλήρη αντιστοιχία των υψών των κτιρίων, με τα ήδη υπάρχοντα ή των όμορων
<b>Υλικά</b>	Αρχές της Βαλέτας, Χάρτα Ουάσιγκτον	Κατασκευή με σύγχρονο τρόπο και υλικά

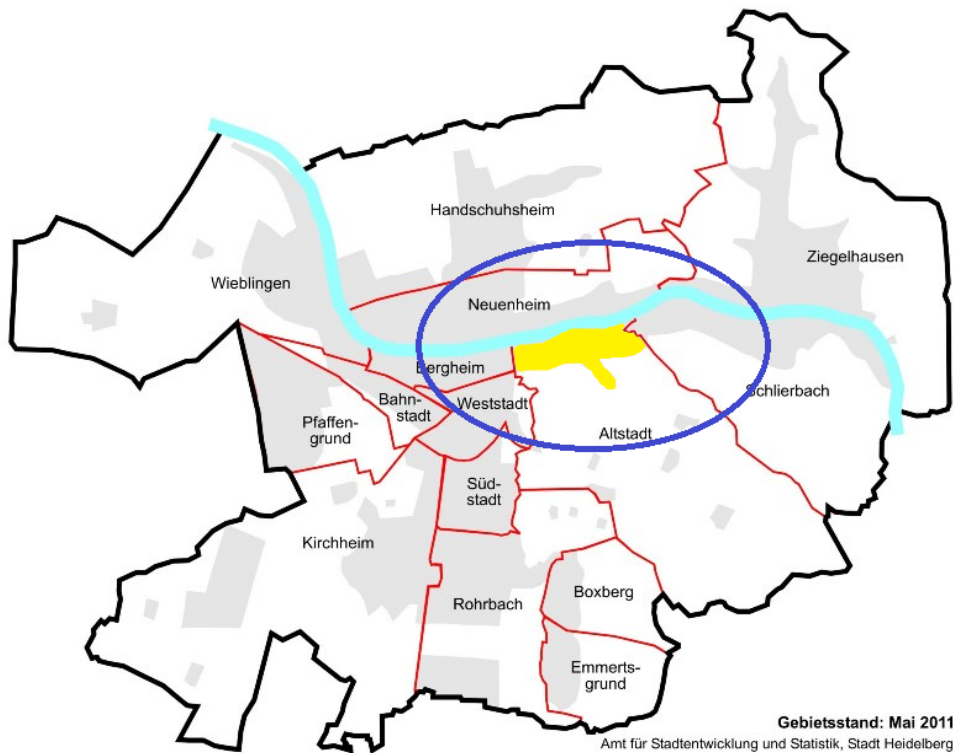


#### 5.4.2. Ρυθμίσεις για την ενδιάμεση ζώνη (Buffer zone)

---

Αρχικά, το ιστορικό κέντρο θα πρέπει αντιμετωπιστεί ενιαία (πολεοδομικός ιστός και μνημεία), μαζί με το ευρύτερο περιβάλλον που το περικλείει. Ο τρόπος που μπορεί να επιτευχθεί αυτό, είναι η δημιουργία ενδιάμεσων ζωνών (Buffer zones), έξω από την οριοθετημένη, σαν ιστορικό κέντρο περιοχή, ώστε να μπορούν να προστατευθούν οι πολιτιστικές αξίες και τα κτήρια που το αποτελούν. Όλες οι δραστηριότητες, και το αντίκτυπο που θα έχουν στο κέντρο (π.χ. ηχορύπανση, κυκλοφοριακή συμφόρηση, αναπλάσεις πλατειών και αποκαταστάσεις κτιρίων κ.λπ.) πρέπει να ελέγχονται, είτε αυτές είναι φυσικές, είτε οπτικές, είτε κοινωνικές. (ICOMOS, The Valletta Principles for the Safeguarding and Management of Historic Cities, Towns and Urban Areas, 2011) Οι οπτικές φυγές θα πρέπει να διαφυλαχθούν, είτε είναι από και προς το οικιστικό σύνολο, είτε από και προς τα μνημεία. (ICOMOS, The Valletta Principles for the Safeguarding and Management of Historic Cities, Towns and Urban Areas, 2011).

Σήμερα, η παλιά πόλη της Χαϊδελβέργης «προστατεύεται» βόρεια, νότια και ανατολικά, από το φυσικό πάρκο Naturpark Neckartal (UNESCO, Geoparks, 2015). Έτσι, οι ενδιάμεσες ζώνες θα πρέπει να δημιουργηθούν κυρίως στα Δυτικά της παλιάς πόλης, ενώ επιβάλλεται να συμπεριληφθούν σε αυτές και τμήματα των περιοχών Bergheim, Weststadt και Neuheim (Εικ. 187), διότι είναι σε άμεση επαφή με την παλιά πόλη και επιπροσθέτως, περιλαμβάνουν αρκετά αξιόλογα κτίρια.



**Εικ. 187** Πρόταση δημιουργίας Buffer-zone.

Στις εν λόγω ζώνες προστασίας αρχικά, θα πρέπει να αποφεύγονται οι μεγάλης κλίμακας αστικές παρεμβάσεις, που είναι ικανές να αλλοιώσουν τα παραδοσιακά μεγέθη των κτηρίων, τα οποία προσδιορίζουν την ιστορική πολεοδομική μορφή και το περιβάλλον της ιστορικής πόλης. Επίσης, προτείνεται να τεθούν περιορισμοί σε όλα τα πολεοδομικά μεγέθη (δόμηση, κάλυψη κ.λπ.), όμοια με αυτά της παλιάς πόλης.

Τα αξιόλογα κτίρια που υπάρχουν σε αυτές τις ζώνες θα πρέπει να προστατευτούν και να αναδειχθούν, όπως γίνεται και με τα κτίρια εντός του παλαιού ιστού, και κάθε νέα προσθήκη οφείλει να αποφεύγει τις αρνητικές επιπτώσεις των μεγάλων αντιθέσεων, τον διαχωρισμό και τη διακοπή της συνέχειας του πολεοδομικού ιστού (ICOMOS, The Valletta Principles for the Safeguarding and Management of Historical Cities, Towns and Urban Areas, 2010). Θα πρέπει να υπάρχει μια αρμονία με το γενικό σύνολο, η οποία να παραμένει συνεχής.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα μιας τέτοιας νέας προσθήκης, που πρέπει να αποτελεί οδηγό σε κάθε νέο κτήριο που έχει να κάνει με την *bufferzone*, και βρίσκεται στην περιοχή Bergheim δυτικά της παλιάς πόλης, είναι το κτίριο Leonardo (Εικ. 188). Με μοντέρνο χαρακτήρα σέβεται τα ύψη των κτιρίων της περιοχής, τα ύψη και τις διαστάσεις των ανοιγμάτων και εναρμονίζεται πλήρως με τα παρακείμενα παλαιά κτίρια, δίνοντας όμως και την εικόνα της νέας προσθήκης.



Εικ. 188 Κτίριο Leonardo, επί της οδού Bergheimerstraße.

#### 5.4.3. Υφιστάμενα κτίρια

---

Στον παλιό ιστορικό ιστό, τα περισσότερα κτίρια είναι διατηρητέα και σύμφωνα με τη νομοθεσία της παλιάς πόλης της Χαϊδελβέργης, προστατεύονται ως μνημεία. Απαγορεύεται η κατεδάφιση τους, εκτός αν συντρέχουν ειδικοί λόγοι, και επιτρέπεται μόνο η αποκατάσταση τους, κάτι που άλλωστε αναφέρεται και σε όλες τις διεθνείς συνθήκες και χάρτες. Λόγω των προαναφερθεισών ιδιαιτεροτήτων, στις επεμβάσεις των υφιστάμενων κτιρίων είναι σημαντικό ο όγκος, ο ρυθμός, η κλίμακα, τα υλικά, τα διακοσμητικά στοιχεία κ.λπ., που καθορίζουν το σχήμα και την όψη τους, να παραμένουν τα ίδια (στο βαθμό του εφικτού), σύμφωνα με τη χάρτα της Βενετίας. Όλα τα κτίρια πρέπει να αντιμετωπίζονται ως μνημεία, και η αποκατάστασή τους θα πρέπει να γίνει με στόχο την άρτια διατήρησή τους. (ICOMOS, The Venice Charter 1964, 1964)



#### **5.4.3.1. Σχεδιασμός, εκπόνηση μελετών, δημιουργία ειδικών προγραμμάτων επιμόρφωσης και εξειδικευμένων καταλόγων.**

---

Σύμφωνα με τη Χάρτα της Κρακοβίας και τη Διακήρυξη του Άμστερνταμ, μια αποκατάσταση θα πρέπει να βασίζεται σε μια σειρά κατάλληλων τεχνικών επιλογών καθώς και σε συγκέντρωση γνώσεων για το κτήριο, ώστε να γίνει πλήρης η «κατανόηση» του. Κάθε αποκατάσταση θα πρέπει να μελετηθεί σε βάθος, συγκεντρώνοντας στοιχεία για την πλήρη τεκμηρίωση της σύνθεσης των υλικών, τις τεχνικές δόμησης που χρησιμοποιήθηκαν, τη διαστασιολόγηση του κτιρίου και τον προσδιορισμό της ιστορικής, καλλιτεχνικής και κοινωνικό-πολιτισμικής του αξίας. (André De Naeyer, SP Arroyo and JR Blanco, 2000) (ICOMOS, The Declaration of Amsterdam, 1975)

Έτσι, και για την πόλη της Χαϊδελβέργης, βασικό μέλημα θα πρέπει να είναι η μελέτη αποκατάστασης που εγκρίνεται και πραγματοποιείται, να είναι άρτια δομημένη και πλήρως τεκμηριωμένη, για όλα τα έργα που γίνονται στην παλιά πόλη και όχι μόνο για αυτά που έχουν χαρακτηριστεί ως μνημεία. Πέρα από την αρχιτεκτονική και στατική μελέτη, θα πρέπει να γίνονται και μελέτες που αφορούν την σύνθεση των υλικών, τα χρώματα, μελέτες συντήρησης, μελέτες της ιστορίας του κτιρίου, της χρήσης του κ.λπ.. Το πιο βασικό όμως είναι η πλήρης και λεπτομερής αποτύπωση του κτηρίου και των ιδιαίτερων αρχιτεκτονικών του στοιχείων, γιατί αυτά θα αποτελέσουν τον καμβά πάνω στον οποίο θα γίνει η μελλοντική αποκατάσταση του. Ενεργό ρόλο σε αυτήν την προσπάθεια πρέπει να έχει και το Πανεπιστήμιο της Χαϊδελβέργης, με τα εξειδικευμένα τμήματα που έχει, καθώς η αποκατάσταση και η συντήρηση των κτιρίων-μνημείων απαιτεί γνώσεις από εξειδικευμένο προσωπικό, κάτι το οποίο τώρα δε συμβαίνει, για τα κτήρια που δεν έχουν χαρακτηριστεί ως μνημεία.

Ο Δήμος θα πρέπει να μεριμνήσει ώστε να δημιουργήσει έναν κατάλογο με μεθόδους και τεχνικές αποκατάστασης, που μπορούν και πρέπει να χρησιμοποιούνται σε κάθε ανάλογο τεχνικό έργο. Σε αυτόν τον κατάλογο θα πρέπει

να αναλύονται επίσης τα παραδοσιακά επιτρεπτά υλικά δόμησης και τα χρώματα. Έναν τέτοιο κατάλογο π.χ. έχει εκδώσει η πόλη Winterthurer, για τον ιστορικό της ιστό, που θα μπορούσε να είναι οδηγός και για τη Χαϊδελβέργη, με τις κατάλληλες προσαρμογές και διορθώσεις. Με αυτόν τον τρόπο, θα μπορούν να ενημερώνονται οι μηχανικοί, αλλά και οι κάτοικοι, για τις επιτρεπόμενες τεχνικές αποκατάστασης και των κατάλληλων υλικών. (Amt für Städtebau Winterthur,, 2011)

Επίσης, πολύ σημαντικό είναι η δημιουργία ενός επιστημονικού τμήματος που θα προσφέρει προγράμματα μόρφωσης-εξειδίκευσης στο προσωπικό που αναλαμβάνει αποκαταστάσεις. Ο δήμος σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο, θα μπορούσε να δημιουργήσει έναν τέτοιο κλάδο. Τα εν λόγω προγράμματα επιμόρφωσης, θα πρέπει να διδάσκονται από μηχανικούς, αρχιτέκτονες, τεχνικούς και τεχνίτες, να είναι να είναι ευέλικτα, πολλών κατευθύνσεων, και να περιλαμβάνουν εκπαίδευση που θα επιτρέπει και την επί τόπου απόκτηση πρακτικής εμπειρίας. Για να μπορεί το πρόγραμμα αυτό να είναι πετυχημένο, θα πρέπει οι όροι εργασίας, οι αμοιβές, η ασφάλεια της απασχόλησης και η κοινωνική κατάσταση, σε αυτούς που το παρακολουθούν και πιστοποιούνται με αυτό, να είναι ελκυστικές. Τέλος, θα μπορούσε ο Δήμος να συντάξει ένα μητρώο με τους συμμετέχοντες στα προγράμματα αυτά, ώστε να μπορούν μόνο αυτοί να αναλαμβάνουν έργα αποκατάστασης, εντός του παλαιού ιστορικού ιστού και των μνημείων.

Επίσης, τα υφιστάμενα κτίρια διαθέτουν πολλά διακοσμητικά και αρχιτεκτονικά στοιχεία που απαιτούν ιδιαίτερη γνώση ως προς τη συντήρηση και την αποκατάστασή τους. Σύμφωνα με τη διακήρυξη του Άμστερνταμ προτείνεται όπως και παραπάνω, η σύσταση ειδικών συνεργειών από το δήμο, αλλά και η επιδότηση προσωπικού, ώστε να μάθουν την τέχνη της συντήρησης, και να μπορούν να επεμβαίνουν χωρίς να προκαλούν βλάβες στα στοιχεία. Οι συντηρητές αυτοί θα πρέπει να είναι αναγνωρισμένοι για τις γνώσεις τους από το κράτος και θα μπορούν να επεμβαίνουν πάντα υπό την επίβλεψη του Δήμου. Σε αυτές τις περιπτώσεις ο Δήμος θα πρέπει να επιδοτεί αυτές τις πολύ δαπανηρές

αποκαταστάσεις-συντηρήσεις ή να παρέχει φόρο-ελαφρύνσεις στον ιδιοκτήτη του ακινήτου.

#### **5.4.3.2. Όψεις, ανοίγματα και μορφή των κτηρίων.**

---

Όσον αφορά τις εργασίες αποκατάστασης, σύμφωνα με τη χάρτα της Ουάσιγκτον και τις Αρχές της Βαλέτας, το σχήμα και η όψη των κτισμάτων, όπως καθορίζονται από τη δομή, τον όγκο, το ρυθμό, την κλίμακα, τα υλικά, το χρώμα και τη διακόσμηση τους, θα πρέπει να διαφυλαχτούν, και κάθε προσβολή σε αυτά, θέτει σε κίνδυνο την αυθεντικότητα των κτηρίων, αλλά και της ιστορικής πόλης γενικότερα. (ICOMOS, Charter for the Conservation of Historic Towns and Urban Areas (Washington Charter 1987), 1987)

Με αυτό ως γνώμονα, προτείνεται οι αποκαταστάσεις που θα λάβουν χώρα να μην αλλοιώνουν τη μορφή και τη δομή του κτιρίου. Οι όψεις θα πρέπει να διατηρούνται οι ίδιες. Να μην αλλάζουν οι θέσεις των ανοιγμάτων, οι κλίσεις των στεγών και τα ιδιαίτερα αρχιτεκτονικά στοιχεία που συνθέτουν την παραδοσιακή μορφή των κτηρίων. Επίσης, δεν θα πρέπει να προστίθενται στις όψεις δομικά στοιχεία, όπως π.χ. εξώστες, μαρκίζες κ.λπ., εφόσον αυτά δεν προϋπήρχαν, ώστε να παραμείνει το ιστορικό σύνολο αναλλοίωτο. Οι χρωματισμοί των όψεων, αλλά και των διακόσμων, θα πρέπει να γίνονται στα υπάρχοντα χρώματα, ώστε να διατηρηθεί η αρχική εικόνα τους, και τα κουφώματα, αν δεν μπορούν να συντηρηθούν και χρειάζεται να αντικατασταθούν, θα πρέπει να είναι ίδιας μορφής και χρώματος, αλλά να είναι ενεργειακά αναβαθμισμένα, μιας και αυτό δεν επηρεάζει το αισθητικό αποτέλεσμα.



### Ιδιαίτερα αρχιτεκτονικά στοιχεία, ιστορικού χαρακτήρα.

Τα ιδιαίτερα αρχιτεκτονικά στοιχεία των κτιρίων, όπως τα γλυπτά, ο ζωγραφικός διάκοσμος ή τα διακοσμητικά στοιχεία (Εικ. 189), δεν πρέπει να αλλοιώνονται ούτε να διαχωρίζονται από το κτίριο, εκτός αν αυτό κριθεί απαραίτητο για την διαφύλαξη τους, σύμφωνα με τη Χάρτα της Βενετίας, και η συντήρησή τους, θα πρέπει να γίνεται από ειδικά καταρτισμένο προσωπικό. Στην περίπτωση της Χαϊδελβέργης, οι συντηρητές θα πρέπει να είναι εξειδικευμένοι στην πέτρα, το ξύλο, το μέταλλο και το χρώμα, ενώ η μελέτη συντήρησης θα πρέπει να περιλαμβάνει την αποτύπωση των βλαβών, τη χημική ανάλυση των υλικών του διακόσμου και την πρόταση της αποκατάστασης. Προϋπόθεση της κάθε αποκατάστασης, θα πρέπει να είναι η στερέωση και η συντήρηση του σωζόμενου τμήματος, με συμβατά υλικά, και όχι η συμπλήρωση του. Νέα υλικά και τεχνικές δεν θα πρέπει να εφαρμόζονται, παρά μόνο έπειτα από τη λήψη της σύμφωνης γνώμης ουδέτερων επιστημονικών ιδρυμάτων, σύμφωνα και με τη διακήρυξη του Άμστερνταμ.



Εικ. 189 Εξωτερικός και εσωτερικός διάκοσμος, σε κτίρια της Χαϊδελβέργης.

#### 5.4.3.3. Εσωτερικές διαρρυθμίσεις.

---

Όσον αφορά τις εσωτερικές διαρρυθμίσεις, η χάρτα της Ουάσιγκτον και οι αρχές της Βαλέτας, θέτουν ως κύριο μέλημα τους την διατήρηση των κτιρίων εσωτερικά, ως έχουν. Το ίδιο προτείνεται να εφαρμοστεί και για την πόλη της Χαϊδελβέργης, ώστε εσωτερικά η διαρρύθμιση των κτιρίων να μην αλλάζει. Αν αυτό «επιβάλλεται» από μια νέα χρήση ή απλά για την καλύτερη διαμονή των κατοίκων, θα πρέπει, σύμφωνα με τη διακήρυξη του Άμστερνταμ, αυτό να σέβεται την ιστορία του κτηρίου και την περιοχή στην οποία βρίσκεται.

Σύμφωνα με τα παραπάνω προτείνεται αυτές οι επεμβάσεις να γίνονται με τρόπο τέτοιο ώστε να διαφυλάσσονται τα εσωτερικά χαρακτηριστικά του κτιρίου, όπως ο διάκοσμος, οι υπάρχουσες τοιχογραφίες κλπ. Πριν από κάθε μια τέτοια παρέμβαση, θα πρέπει να υπάρχει πλήρης και λεπτομερής φωτογραφική και σχεδιαστική αποτύπωση του εσωτερικού χώρου. Οι νέες προσθήκες θα πρέπει να είναι αναγνωρίσιμες, ώστε να ξεχωρίζουν οι φάσεις κατασκευής, να γίνονται με τέτοιο τρόπο ώστε να μην βλάπτουν την εικόνα του κτιρίου και να είναι πλήρως αναστρέψιμες.

#### 5.4.3.4. Σημειακές επεμβάσεις στο ύφος των κτιρίων.

---

Η χάρτα της Κρακοβίας αναφέρεται και στις σημειακές επεμβάσεις στο ύφος του κτιρίου. Αυτές θα μπορούν να πραγματοποιηθούν, αν είναι μικρές σε έκταση και αρχιτεκτονικής σημασίας και πάντα υπό την προϋπόθεση ότι η ανακατασκευή βασίζεται σε λεπτομερή τεκμηρίωση. Επίσης, αναφέρεται στη διακήρυξη του Άμστερνταμ, πως στην αποκατάσταση θα πρέπει να εφαρμόζονται παραδοσιακές τέχνες και τεχνικές και να χρησιμοποιούνται τα παραδοσιακά υλικά. Γι' αυτό, προτείνεται τα φθαρμένα υλικά σε σημειακές παρεμβάσεις, πέτρες τοιχοποιίας, ξύλα, κεραμίδια κ.λπ. , να αντικαθίσταται με νέα, ίδιας σύστασης, όπως επίσης και η σύσταση των κονιαμάτων, θα πρέπει να είναι παρόμοια με των υφιστάμενων. Επίσης, θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν σύγχρονες μέθοδοι αποκατάστασης, μόνο

αν αυτό κριθεί απαραίτητο και ο παραδοσιακός τρόπος είναι ανεπαρκής, π.χ. για την στατική στήριξη-ενίσχυση ενός κτιρίου με μεταλλικές κατασκευές, όπως δοκοί, ελκυστήρες κ.λπ.. Παράδειγμα μιας τέτοιας επέμβασης, έγινε σε ένα κτίριο του 1900, πάνω στον κεντρικό πεζόδρομο, που το ισόγειο του ενισχύθηκε με μεταλλική κατασκευή, χωρίς όμως το αισθητικό αποτέλεσμα να είναι άρτιο (Εικ. 190).



Εικ. 190 Κτίριο επί της οδού Hauptstraße, με εμφανή τη μεταλλική ενίσχυση στο ισόγειο

#### 5.4.3.5. Προσθήκες στα υφιστάμενα κτίρια

Κάθε νέα προσθήκη που γίνεται για αισθητικούς, λειτουργικούς ή τεχνικούς λόγους, σύμφωνα με την Χάρτα της Κρακοβίας και τη χάρτα της Βενετίας, θα πρέπει να διαχωρίζεται από την αρχική αρχιτεκτονική σύνθεση και να φέρει τη σφραγίδα της εποχής της. Έτσι προτείνεται και στα κτίρια της Χαϊδελβέργης, οι προσθήκες να γίνονται με νέα σύγχρονα υλικά, χωρίς να αλλοιώνουν το χαρακτήρα του κτιρίου.

#### 5.4.3.6. Ενεργειακή αναβάθμιση και αντιμετώπιση της ρύπανσης.

Η Χάρτα της Ουάσιγκτον αναγνωρίζει ότι είναι σημαντική η βελτίωση της ενεργειακής επάρκειας και η μείωση της ρύπανσης στις ιστορικές πόλεις, με σεβασμό πάντα στα χαρακτηριστικά της ιστορικής κληρονομιάς, καθώς και ότι θα



πρέπει να ενισχυθεί η χρήση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Στα υπάρχοντα όμως κτίρια, αυτές οι αρχές είναι δύσκολο να εφαρμοστούν. Στην παλιά πόλη της Χαϊδελβέργης απαγορεύεται η τοποθέτηση φωτοβολταϊκών συστημάτων στις στέγες. Παραδείγματα όμως από άλλες πόλεις, που εφαρμόζουν τέτοια νέα υλικά, υπάρχουν, και θα πρέπει να ληφθούν υπόψη. Οι στέγες στην παλιά πόλη είναι κεραμοσκεπές με μεγάλη κλίση και πολλές φορές η αντικατάστασή τους είναι ολική. Στις περιπτώσεις που είναι απαραίτητη η ολική αντικατάσταση της στέγης και όχι απλά η μερική επισκευή της, θα μπορούσαν να τοποθετηθούν κεραμίδια ιδίου σχήματος και χρώματος, που να είναι όμως ενεργειακά. Ένα τέτοιο παράδειγμα, που μπορεί να αποτελέσει οδηγό για την παλιά πόλη της Χαϊδελβέργης, βρίσκεται στην παλιά πόλη Freiburg της Ελβετίας και φαίνεται στην Εικ. 191. (Issol, 2020) (Bundeministerium fur Umwelt, 2014)



**Εικ. 191** Τοποθέτηση φωτοβολταϊκών κεραμιδιών σε κτίριο της προστατευόμενης πόλης, Freiburg της Ελβετίας

Άλλο ένα μέτρο που θα μπορούσε να εφαρμοστεί, για μια πιο πράσινη παλιά πόλη, είναι η χρήση της γεωθερμίας. Το δυτικό τμήμα είναι πιο αραιοδομημένο και θα μπορούσε το κάθε κτίριο στον ακάλυπτο του χώρο, να εφαρμόσει αβαθή

γεωθερμία, ώστε να καλύπτει κάποιες ενεργειακές ανάγκες του. Οι εργασίες αυτές, θα πρέπει να γίνονται πάντα υπό την επίβλεψη της αρχαιολογίας, για τον απαραίτητο έλεγχο των εκσκαφών κ.λπ.. Υπάρχουν παραδείγματα ιστορικών κέντρων, που έχει εφαρμόσει η γεωθερμία στο σύνολο τους, και πρέπει να ληφθούν υπόψη. Τέτοιο παράδειγμα αποτελεί η παλιά πόλη Celle, της Γερμανίας. (Ende, 2020)

Για την καλύτερη ενεργειακή απόδοση των κτιρίων, τα ενεργειακά κουφώματα, η μόνωση των τοιχοποιιών, των στεγών και των δωματίων, είναι απαραίτητα. Σήμερα στην παλιά πόλη της Χαϊδελβέργης επιτρέπονται μόνο τα ξύλινα ενεργειακά κουφώματα. Παράδειγμα προς αλλαγή αυτού, μπορεί να αποτελέσει η Ελβετία και συγκεκριμένα το Λιχτενστάιν. Στον οδηγό που έχουν εκδώσει με τίτλο «Ενεργειακή ανακαίνιση του πολιτισμικού αντικειμένου», περιλαμβάνουν αποκαταστάσεις διατηρητέων κτιρίων, ανάλογα με το υλικό δόμησης τους. (Denkmalpflege K. , 2013) Σε αυτόν τον οδηγό μεγάλη σημασία έχει η εξωτερική όψη του κτιρίου (να μην υποστεί καμία αλλοίωση) και η μόνωση που θα τοποθετηθεί εσωτερικά, να είναι πλήρως αναστρέψιμη. Αυτό, θα μπορούσε να εφαρμοστεί σε αρκετά κτίρια της Χαϊδελβέργης, που δεν φέρουν κάποιο εσωτερικό διάκοσμο ή κάποια ιδιαίτερα αρχιτεκτονικά στοιχεία. Παράδειγμα τέτοιας μόνωσης σε προστατευόμενο κτίριο, στην πόλη Basadingen της Ελβετίας, φαίνεται στις Εικ. 192, όπου η ενεργειακή κατανάλωση μειώθηκε κατά 80%.



Εικ. 192 Διατηρητέο κτίριο στη πόλη Basadingen στην Ελβετία, πριν και μετά την ενεργειακή αναβάθμιση.

#### 5.4.4. Ανέγερση νέων κτιρίων

---

Όσον αφορά την ανέγερση νέων κτιρίων, αυτή είναι απόλυτα αποδεκτή εφόσον το απαιτούν οι σύγχρονες ανάγκες και σέβεται το παραδοσιακό πλαίσιο, την ισορροπία της σύνθεσης και τις σχέσεις με τον περιβάλλοντα χώρο. Η κάθε νέα προσθήκη όμως, θα πρέπει να φέρει τη σφραγίδα της εποχής της και να διαχωρίζεται από την υπάρχουσα, όπως αναφέρεται ρητά στη Χάρτα της Ουάσιγκτον και στις αρχές της Βαλέτας.

##### 5.4.4.1. Διατήρηση ομοιογένειας και υφιστάμενου χωρικού σχεδιασμού

---

Οι Αρχές της Βαλέτας αναφέρουν ότι η σύγχρονη αρχιτεκτονική πρέπει να παρουσιάζει ομοιογένεια με την υφιστάμενη χωρική οργάνωση, τόσο στην ιστορική πόλη όσο και στο λοιπό αστικό περιβάλλον. Προτείνεται λοιπόν η διατήρηση του υπάρχοντος πλαισίου που ορίζει ότι, τα νέα κτίρια που κατασκευάζονται στις θέσεις των παλαιών, θα καταλαμβάνουν τον όγκο του παλαιού, ώστε να μην αλλοιώνεται η ογκοπλασία του τετραγώνου, γενικότερα.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα μιας τέτοιας αντικατάστασης, διορθώνοντας μια παλαιότερη «λανθασμένη», είναι η κατεδάφιση ενός παλαιού κινηματογράφου (Εικ. 193) και η ανέγερση στη θέση του ενός κτιρίου καταστημάτων, γραφείων και κατοικιών (Εικ. 194). Το νέο κτίριο εναρμονίζεται αρτιότερα με το περιβάλλον της περιοχής, σε σχέση με το παλιό, καθώς αυτό δεν τηρούσε τα αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά που έπρεπε, ώστε να ενταχθεί ομαλά στο κτιριακό σύνολο. Είναι αξιοσημείωτο ότι κατά τις εργασίες της κατεδάφισης, εντοπιστήκαν παλιά υπόγεια, τα οποία άλλαξαν την αρχική μελέτη και συμπεριελήφθησαν στη νέα. Αυτή η αντικατάσταση θα πρέπει να αποτελεί οδηγό για τις νέες αντικαταστάσεις, αλλά και για την διόρθωση παλαιότερων, μη ομαλά ενταγμένων προσθηκών.





Εικ. 193 Παλαιό Κτίριο Κινηματογράφου



Εικ. 194 Ανέγερση νέου κτιρίου καταστημάτων, γραφείων και κατοικιών

#### 5.4.4.2. Πολεοδομικά μεγέθη

---

Οι επεμβάσεις θα πρέπει να είναι συμβατές με τον περιβάλλοντα χώρο, χωρίς καμία εξαίρεση. Θα πρέπει να τηρούνται τα πολεοδομικά μεγέθη και να λαμβάνεται υπ' όψη η κάλυψη και των γειτονικών οικοπέδων, αλλά και η χρήση για την οποία προορίζονται. Οι νέες ανάγκες που δημιουργούνται, θα πρέπει να καλύπτονται με άλλο τρόπο και όχι με την κατάργηση των πολεοδομικών μεγεθών και αρχών.

Ένα παράδειγμα μη τήρησης των παραπάνω, που έγινε τα τελευταία χρόνια, βρίσκεται στο οικοδομικό τετράγωνο που εδράζεται το διατηρητέο κτήριο της Πανεπιστημιακής βιβλιοθήκης, όπου οικοδομήθηκαν νέα κτίρια κατοικίας και Πανεπιστημιακά (Εικ. 195). Τα νέα κτίρια κατοικίας, στη βορειοδυτική πλευρά του οικοπέδου, τήρησαν τα ύψη των υφιστάμενων κτιρίων της περιοχής και η κάλυψη ήταν ανάλογη με των υπολοίπων κτιρίων-κατοικιών του οικοδομικού τετράγωνου. Στο σημείο όμως που βρίσκεται σε επαφή με το κτήριο της Πανεπιστημιακής βιβλιοθήκης, το Πανεπιστήμιο οικοδόμησε νέους χώρους, για την εξυπηρέτηση κάποιων αναγκών του. Τα νέα κτίρια, από τις κύριες όψεις των δρόμων, εναρμονίζονται με τα κτίρια της περιοχής. Τα ανοίγματα είναι στο ίδιο υψόμετρο με τα υπάρχοντα, η στέγη έχει ιδία μορφή με τα υφιστάμενα και το συνολικό ύψος είναι παρόμοιο. Εσωτερικά όμως, η κάλυψη έχει πραγματοποιηθεί περίπου στο 90% του οικοπέδου και ο αύλιος χώρος έχει καλυφθεί (Εικ. 196), κάτι το οποίο αλλοιώνει την σχέση των κτιριακών όγκων και τη χωρική οργάνωση του τετραγώνου.

Γι' αυτόν το λόγο δε θα πρέπει να επιτρέπεται καμία αλλαγή και παράβαση των πολεοδομικών μεγεθών και όποιο πλαίσιο τις επιτρέπει, έστω και κατ' εξαίρεση, πρέπει να καταργηθεί.





Εικ. 195 Οικοδομικό τετράγωνο πριν και μετά την ανοικοδόμηση του



Εικ. 196 Τα νέα κτίρια του πανεπιστημίου, σε επαφή με το κτίριο της Πανεπιστημιακής βιβλιοθήκης.



#### 5.4.4.3. Επιτρεπόμενα ύψη νέων κτηρίων

---

Τα ύψη των νέων κτιρίων θα πρέπει να είναι σε πλήρη αντιστοιχία με τα ήδη υπάρχοντα και στα τμήματα που δεν είναι δομημένα, θα πρέπει να εξετάζονται τα ύψη που είχαν τα προγενέστερα κτίρια ή τα όμορα τους και να ακολουθούνται τα ίδια. Με αυτόν τον τρόπο αποφεύγονται οι έντονες αντιθέσεις, ο κατακερματισμός και η διακοπή της συνέχειας του πολεοδομικού ιστού.

#### 5.4.4.4. Μη παραδοσιακά υλικά και σύγχρονος αρχιτεκτονικός σχεδιασμός

---

Τα νέα κτίρια θα μπορούν να γίνονται με σύγχρονο τρόπο και νέα υλικά, ώστε να ξεχωρίζουν και να αφήνουν ένα σημερινό αποτύπωμα στην πόλη, για τις μελλοντικές γενιές (Αρχές της Βαλέτας, Χάρτα Ουάσιγκτον). Στο ιστορικό κέντρο της Χαϊδελβέργης έχουν γίνει τέτοιου είδους νέες προσθήκες, με διάφορα "μοντέρνα" υλικά και αυτό θα πρέπει να διατηρηθεί.

Από παραδείγματα νεοαναγειρόμενων κτηρίων με νέα υλικά και σχεδιασμό, φαίνεται η πλήρης και αρμονική ένταξη τους, κατά την πλειοψηφία τους, στο ιστορικό κέντρο, χωρίς την παραμικρή αλλοίωση του. Ο σύγχρονος τρόπος δόμησης και σχεδιασμού είναι πλήρως ορατός, αλλά και ικανός να ανταπεξέλθει στις ανάγκες της «σύγχρονης» παλιάς πόλης. Ο διαχωρισμός των εποχών είναι σημαντικός, αλλά πρέπει όμως να προσεχθεί ιδιαίτερα, καθότι μπορεί να προσδώσει αρνητικά αποτελέσματα.

Ένα παράδειγμα λανθασμένου σχεδιασμού και μη αρμονικά ενταγμένης νέας κατασκευής, είναι το ξενοδοχείο Art Hotel, επί της οδού Grabengasse, που ενώ η χρήση του υάλου στην κατασκευή του είναι σωστά ενταγμένη, ο φωτισμός της όψης με φώτα νέον, αλλοιώνει και «διαταράσσει» την ηρεμία του χαρακτήρα ιστορικού κέντρου. (Εικ. 197)



Εικ. 197 Ξενοδοχείο ArtHotel, επί της οδού Grabengasse

Τέλος, διαφορετική εικόνα παρουσιάζει η κατασκευή του νέου θεάτρου, που έγινε επίσης με νέα υλικά και σύγχρονο τρόπο, και αποδεικνύει πως η πρόταση της χρήσης τους μπορεί να επιτύχει ένα νέο κτήριο αρμονικά ενταγμένο στο γενικό κτηριακό σύνολο, χωρίς να δημιουργεί υπερβολικές αντιθέσεις, ούτε να συμβάλλει στον κατακερματισμό και τη διακοπή της συνέχειας του πολεοδομικού ιστού και να αποτελεί οδηγό για τις μελλοντικές, τέτοιου τύπου κατασκευές. Αναλυτικότερα για την όψη του, προτιμήθηκε η μεταλλική κατασκευή με μεγάλα κατακόρυφα μακρόστενα ξύλινα κουφώματα με ύαλο, όπως φαίνεται στην Εικ. 198, ενώ το ύψος του, στην πρόσοψη του, που έχει το ύψος ενός διώροφου κτιρίου, στο εσωτερικό του φτάνει αυτό ενός τετραώροφου, χωρίς όμως αυτό να φαίνεται από το δρόμο .



Εικ. 198 Νέο θέατρο παλιάς πόλης.

#### 5.4.5. Συμμετοχικές διαδικασίες

---

Για να πραγματοποιούνται οι οποιεσδήποτε προτάσεις - μελέτες και να επιτυγχάνονται οι αντίστοιχοι στόχοι τους, θα πρέπει να εξισορροπούνται και να εκλείπουν τα τυχόν αντικρουόμενα συμφέροντα και οι επιθυμίες που υπάρχουν μεταξύ των κατοίκων, των επιχειρηματιών και του Πανεπιστημίου, που δραστηριοποιούνται στην παλιά πόλη ή απλά μένουν εκεί. Αυτό θα γίνεται εφικτό, μόνο με Συμμετοχικές διαδικασίες. Με συχνές συναντήσεις των εκπροσώπων των κατοίκων καθώς και των εκάστοτε φορέων, υπό τον συντονισμό του Δήμου, αρχικά θα καταγράφονται οι ανάγκες και τα προβλήματα που διέπουν τις εκάστοτε ομάδες. Εν συνεχεία, θα γίνονται μελέτες επίλυσης αυτών, στο βαθμό του εφικτού κάθε φορά, οδηγώντας έτσι την πόλη σε ένα αναβαθμισμένο σύστημα βιώσιμης κινητικότητας. Οι σύγχρονες μέθοδοι επικοινωνίας μπορούν να συνδράμουν θετικά στην όλη διαδικασία, κάνοντας την ευκολότερη αλλά και μαζική, μιας κι ο καθένας μπορεί από το χώρο του να συμμετέχει σε αυτήν. Έτσι, η αντικειμενικότητα και το αδιάβλητο των διαδικασιών διασφαλίζεται, αφού είναι δυσκολότερο να παραποιηθούν οι αποφάσεις (μέσω ηλεκτρονικών ψηφοφοριών, εκλογών κλπ.) και μέσω της μεγάλης συμμετοχής, εξασφαλίζεται ο πλουραλισμός των απόψεων και όλων των «φωνών» της πόλης, γενικότερα.

Τέλος, όλες οι ενέργειες που θα προταθούν και τελικά υλοποιηθούν μέσω αυτής της διαδικασίας, θα πρέπει να έχουν στόχο τις επόμενες γενιές και όχι τις επόμενες εκλογές και το πρόσκαιρο κέρδος, γιατί αυτό εύκολα μπορεί να επιφέρει σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στο ιστορικό κέντρο αλλά και την πόλη γενικότερα, μιας και αυτό αποτελεί την αντιπροσωπευτική της εικόνα.





## 6. Επίλογος

Ως επίλογος αυτής της μελέτης, θα μπορούσε να είναι η φράση του Γάλλου οικονομολόγου Ζαν-Μπατίστ Σε (1767-1832), που λέει ότι: «Οι άνθρωποι όλων των εποχών μοιάζουν. Η ιστορία δεν είναι χρήσιμη επειδή διαβάζει κανείς εκεί το παρελθόν, αλλά επειδή διαβάζει το μέλλον».

Η εξέλιξη και η πρόοδος κάθε τόπου, είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με την Ιστορία του. Η διατήρηση και η ανάδειξή αυτής, τον κάνουν καλύτερο και ικανότερο να ανταπεξέλθει στις καινούργιες ανάγκες και απαιτήσεις του σύγχρονου βίου του. Ο πολιτισμός και οι εικόνες που κρύβονται πίσω από τα παλιά κτίρια, τα τείχη, τις πλατείες, το κάστρο κ.λπ. είναι αυτά που θα του λένε πάντα, τι ήταν, τι είναι και τι πρόκειται να γίνει στο μέλλον.

Εκτός από τις παρεμβάσεις της ανάδειξης και της διατήρησης του ιστορικού κέντρου της Χαϊδελβέργης, καθώς και αυτές που έχουν σκοπό την εξυπηρέτηση της σύγχρονης λειτουργίας του, η μελέτη αυτή έχει ως στόχο να κεντρίσει το ενδιαφέρον του κάθε αναγνώστη, ώστε να αναρωτηθεί για το παρελθόν της δικιάς του πόλης και να τον πείσει να κάνει, ό,τι περνάει από το χέρι του για να το προστατέψει, και να το δώσει ως πολύτιμο κληροδότημα στις επόμενες γενιές, για να μπορέσουν κι αυτές με την σειρά τους να μάθουν τι ήταν, τι είναι και τι θα γίνουν στο μέλλον.



## Βιβλιογραφία

- Architekturbüros Karl und Probst. (2010). *Planung der Stadthallenerweiterung*. Heidelberg: Stadt Heidelberg.
- Bauleitplanung Stadt Heidelberg. (2008). *Bebauungsplan Nr. 2.27.00 „Östliche Altstadt“*. Heidelberg: Stadt Heidelberg.
- Acocella, D. D. (2012). *Nahversorgungsgutachten für die Stadt Heidelberg*. Nürnberg: Stadt- und Regionalentwicklung Heidelberg.
- Amt für Städtebau Winterthur, . (2011). *Bauen in der Winterthurer Altstadt*. Winterthur: Stadt Winterthur.
- Amtsanzeiger, H. (1979). *Satzung über Werbeanlagen, Automaten, Vordächer und Sonnenschutzdächer zum Schutz der historischen Altstadt der Stadt Heidelberg (Werbeanlagensatzung Altstadt)*. Heidelberg: Stadt Heidelberg.
- André De Naeyer, SP Arroyo and JR Blanco. (2000). *Krakow Charter 2000: principles for conservation and restoration of built heritage*. Krakow: ICOMOS.
- Ayoub, N. (2018, Νοέμβριος 9). <https://utopia.de/>. Ανάκτηση από utopia.de: <https://utopia.de/solar-radweg-koeln-deutschland-111714/>
- Baden-Württemberg. (2020, Ιούλιος 2). *Schloss Heidelberg*. Ανάκτηση από Der Denkmalstreit: [https://www.schloss-heidelberg.de/wissenswert-amuesant/dossiers/denkmalstreit?tx\\_pointsfce\\_taggingengine%5Baction%5D=panel&tx\\_pointsfce\\_taggingengine%5Bcontroller%5D=TaggingEngine&tx\\_pointsfce\\_taggingengine%5Bheadline%5D=Mehr%20erfahren&tx\\_pointsfce\\_taggi](https://www.schloss-heidelberg.de/wissenswert-amuesant/dossiers/denkmalstreit?tx_pointsfce_taggingengine%5Baction%5D=panel&tx_pointsfce_taggingengine%5Bcontroller%5D=TaggingEngine&tx_pointsfce_taggingengine%5Bheadline%5D=Mehr%20erfahren&tx_pointsfce_taggi)
- Baden-Württemberg, L. (1983). *Gesetz zum Schutz der Kulturdenkmale (Denkmalschutzgesetz - DSchG)*. Stuttgart: Landesrecht Baden-Württemberg.
- Baden-Württemberg, L. (2018). *Flächennutzungsplan 2015 / 2020*. Heidelberg: Landesvermessungsamte Baden-Württemberg.
- Baden-Württemberg, L. f. (2020, Ιουνίου 20). *Denkmalpflege BW*. Ανάκτηση από Geschichtliche Entwicklung der Denkmalpflege: <https://www.denkmalpflege-bw.de/geschichte-auftrag-struktur/geschichte/>
- Baden-Württemberg, R. (2020, Ιουνίου 15). *Regierungspräsidien Baden-Württemberg*. Ανάκτηση από Denkmalpflege: <https://rp.baden-wuerttemberg.de/themen/denkmal/>
- BauNetz. (2020, Μάρτιος 10). *BauNetz*. Ανάκτηση από Rheinpromenade Kleinbasel: [https://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen-Hager\\_Landschaftsarchitekten\\_gewinnen\\_Wettbewerb\\_1485469.html](https://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen-Hager_Landschaftsarchitekten_gewinnen_Wettbewerb_1485469.html)



- Bundeministerium fur Umwelt, N. u. (2014). *Solarthermie in Denkmalschutz*. Stuttgart: Bundeministerium fur Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. (2014). *Historisches Erbe als Ausgangspunkt integrierter Stadtentwicklung*. Berlin: Bundestransferstelle Städtebaulicher Denkmalschutz.
- CIMA Beratung + Management GmbH. (2018). *Beherbergungskonzept für die Stadt Heidelberg*. Lübeck: Stadt Heidelberg.
- Denkmalpflege, K. (2013). *Energetische Sanierung am Kulturobjekt*. Herisau: Amt für Umwelt AR.
- Denkmalpflege, L. f. (2016). *Barrierearmes Kulturdenkmal*. Stuttgart: Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart.
- Dipl.-Ing Tanja Leven und Jens Leven. (2017). *Verkehrssteuerung Altstadt aus Perspektive des Sicherheitsaudits*. Heidelberg: Stadt Heidelberg.
- Dr. Folke Damminger. (2009). *Einblicke in die archäologische Dimension der Stadtgeschichte*. Heidelberg: Denkmalpflege in Baden-Württemberg.
- Dresdner Verkehrsbetriebe AG. (2020, Ιούλιος 7). *Planen und Bauen*. Ανάκτηση από [www.dvb.de: https://www.dvb.de/de-de/die-dvb/bauprojekte/bp\\_neu/johannstadt\\_linie5](https://www.dvb.de/de-de/die-dvb/bauprojekte/bp_neu/johannstadt_linie5)
- e.V., H. G. (2019). *Heidelberger Geschichtsverein e.V.* Ανάκτηση Φεβρουαρίου Δευτέρα 18, 2019, από Heidelberg Geschichtsverein e.V.: <http://www.s197410804.online.de/Stadtgeschichte/Allgemein/HDkurzgesch.htm>
- Ende, M. (2020, Μάρτιος 3). *Cellische Zeitung*. Ανάκτηση από Geothermie jetzt auch in Celler Altstadt: <https://www.cz.de/Celle/Aus-der-Stadt/Celle-Stadt/Geothermie-auch-in-Celler-Innenstadt-So-funktioniert-Energie-der-Zukunft>
- European Council of Town Planners. (2003). *The New Charter of Athens 2003*. Lisbon: European Council of Town Planners.
- Falser, M. (2008). *Zwischen Identität und Authentizität*. Thelem: Universitätsverlag und Buchhandel.
- Fotographie und Architektur*. (2008). Ανάκτηση Μαΐος 12, 2020, από Fotografie und Architektur: <http://www.fotografie-architektur.de/stockphoto-galerie-2a-h03.html>
- Frank Zühlke, Hermine Katzenstein, Gudrun Zühlke. (2012). *Radverkehr vor Ort Heidelberg*. Stuttgart: Landesverband Baden-Württemberg.
- Friederike Stakelbeck und Florian Weber. (2010). *Heidelberg – Mannheim – Ludwigshafen: Stadtentwicklung zwischen Idealstadtmodellen, Leitbildern und historischem Einfluss*. Heidelberg: Mitteilungen der Fränkischen Geographischen Gesellschaft.

- Geowissenschaften, I. f. (2019, Φεβρουαρίου Δευτέρα 18). *Institut für Geowissenschaften*.  
Ανάκτηση από <https://www.geow.uni-heidelberg.de/einrichtungen/museum/homo.html>
- H. Tost, M. Reichert, U. Braun, I. Reinhard, R. Peters, S. Lautenbach, A. Hoell, E. Schwarz, U. Ebner-Priemer, A. Zipf, and A. Meyer-Lindenberg. (2019). *Neural correlates of individual differences in affective benefit of real-life urban green space exposure*. Heidelberg: Nature Neuroscience.
- Hermann, D. (2009). *Einblicke in die baugeschichtliche Dimension der Stadtgeschichte*. Heidelberg: Denkmalpflege in Baden-Württemberg.
- Hilbich, S. (2020, Νοέμβριος 15). *Spielen mit Kindern*. Ανάκτηση από Spielen mit Kindern: <http://www.spielen-mit-kindern.de/>
- ICOMOS. (1964). *The Venice Charter 1964*. Βενετία: ICOMOS.
- ICOMOS. (1975). The Declaration of Amsterdam. (σ. 6). Amsterdam: ICOMOS.
- ICOMOS. (1985). *Convention for the Protection of the Architectural Heritage of Europe*. Γρανάδα: ICOMOS.
- ICOMOS. (1987). Charter for the Conservation of Historic Towns and Urban Areas (Washington Charter 1987). (σ. 3). WASHINGTON: ICOMOS.
- ICOMOS. (1999). *Η αναθεωρημένη Χάρτα του πολιτιστικού τουρισμού*. Μεξικό: ICOMOS.
- ICOMOS. (2010). The Valletta Principles for the Safeguarding and Management of Historical Cities, Towns and Urban Areas. (σ. 12). Βαλέτα: ICOMOS.
- ICOMOS. (2011). *The Valletta Principles for the Safeguarding and Management of Historic Cities, Towns and Urban Areas*. Παρίσι: ICOMOS.
- Issol. (2020, Ιούλιος 10). *Weltneuheit: ziegelrote Solarmodule im denkmalgeschützten Ortsbild im Kanton Freiburg*. Ανάκτηση από issol.eu: <http://www.issol.eu/de/weltneuheit-ziegelrote-solarmodule-im-denkmalgeschuetzten-ortsbild-im-kanton-freiburg/>
- Jäger, P. D. (2020, Ιούλιος 2). *Goethezeitportal*. Ανάκτηση από Der Heidelberger Schlossstreit und die historistische Ausgestaltung des Friedrichsbaus: <http://www.goethezeitportal.de/wissen/topographische-ansichten/heidelberger-schloss-friedrichsbau-denkmalstreit.html>
- landschaftsarchitektur, G. I. (2018). *Gestaltungskonzept mit Integration einer barrierefreien Zuwegung am Neckarlauer in Heidelberg*. Heidelberg: GDLA I gornik denkellandschaftsarchitektur.

- Mittelalter, D. i. (2020, Σεπτέμβριος 5). *Deutschland im Mittelalter*. Ανάκτηση από Mittelalterliche Berufe: <https://deutschland-im-mittelalter.de/Kulturgeschichte/Berufe>
- Mittler, E. (1998). *Heidelberg - Geschichte und Gestalt*. Heidelberg: Universitätsverlag Winter GmbH Heidelberg.
- Oliver Martin, Giovanna Piatti. (2008). World Heritage and Buffer Zones. *World Heritage and Buffer Zones* (σ. 102). Davos: UNESCO World Heritage Centre.
- Peter Bösch. (1986). *Der Wohnanteilplan der Stadt Zürich*. Zürich: Stadt Zürich.
- Petzet, M. (2009). *International Principles of Preservation*. Berlin: ICOMOS.
- Ringbeck, B. (2008). *Managementpläne für Welterbestätten*. Bonn: Deutsche UNESCO-Kommission.
- Scheuerbrandt, A. (1988). *Landeskunde entdecken*. Ανάκτηση Απρίλιος 20, 2020, από Grundrisse mittelalterlicher Städte I: Heidelberg: [https://www.leo-bw.de/detail-gis/-/Detail/details/DOKUMENT/kgf\\_atlas/HABW\\_04\\_06\\_Heidelberg/Grundrisse+mittelalterlicher+St%C3%A4dte+I%0AHeidelberg](https://www.leo-bw.de/detail-gis/-/Detail/details/DOKUMENT/kgf_atlas/HABW_04_06_Heidelberg/Grundrisse+mittelalterlicher+St%C3%A4dte+I%0AHeidelberg)
- Sozialhelden, e. (2020, Σεπτέμβριος 5). *wheelmap.org*. Ανάκτηση από wheelmap.org: <https://wheelmap.org/>
- Stadt Heidelberg. (1990). *Satzung Über die Zulässigkeit von Satellitenempfangsanlagen*. Heidelberg: Stadt Heidelberg.
- Stadt Heidelberg. (1993). *Tourismusleitbild*. Heidelberg: Stadt Heidelberg.
- Stadt Heidelberg. (1996). *Stadtteilrahmenplan Altstadt, Bestandsaufnahme, Prognose und Bewertung*. Heidelberg: Stadt Heidelberg.
- Stadt Heidelberg. (2003). *Satzung zum Schutz der Gesamtanlage "Alt Heidelberg" (Gesamtanlagenschutzsatzung Alt-Heidelberg)*. Heidelberg: Stadt Heidelberg.
- Stadt Heidelberg. (2003). *Werbeanlagensatzung Altstadt, Leitfaden*. Heidelberg: Stadt Heidelberg.
- Stadt Heidelberg. (2004). *Bevolkerungsentwicklung in Heidelberg nach Stadtteilen 2003-2020*. Heidelberg: Stadt Heidelberg.
- Stadt Heidelberg. (2006). *Stadtteilrahmenplan Altstadt, Teil 2: Entwicklungskonzept und Maßnahmenvorschläge*. Heidelberg: Stadt Heidelberg.
- Stadt Heidelberg. (2008). *Heidelberg, Stadt am Fluss, Machbarkeitsstudie »Neckaruferspazierweg Heidelberg«*. Heidelberg: Stadt Heidelberg.
- Stadt Heidelberg. (2008). *Modell Raumliche Ordnung*. Heidelberg: Stadt Heidelberg.



- Stadt Heidelberg. (2011). *Wohntypen in Heidelberg*. Heidelberg: Stadt Heidelberg.
- Stadt Heidelberg. (2014). *Maßnahmen gegen Lärm in der Altstadt*. Heidelberg: Stadt Heidelberg.
- Stadt Heidelberg. (2015). *Kinderwegplan*. Heidelberg: Stadt Heidelberg.
- Stadt Heidelberg. (2015). *Parken in der Altstadt*. Heidelberg: Stadt Heidelberg.
- Stadt Heidelberg. (2017). *Altstadt auf einen Blick 2017*. Heidelberg: Stadt Heidelberg.
- Stadt Heidelberg. (2017). *Satzung über die Einrichtung eines Beirats für Architektur und Stadtgestaltung*. Heidelberg: Stadt Heidelberg.
- Stadt Heidelberg. (2017). Satzung über die Einrichtung eines Beirats für Architektur und Stadtgestaltung (Gestaltungsbeiratssatzung – GBS). (σ. 4). Heidelberg: Stadt Heidelberg.
- Stadt Heidelberg. (2018). *www.heidelberg.de*. Ανάκτηση Νοέμβριος Δευτέρα, 2019, από Heidelberg:  
[https://www.heidelberg.de/hd/HD/service/06\\_09\\_2018+amtliche+einwohnerzahl+heidelbergs+erstmal+ueber+160\\_000+personen.html](https://www.heidelberg.de/hd/HD/service/06_09_2018+amtliche+einwohnerzahl+heidelbergs+erstmal+ueber+160_000+personen.html)
- Stadt Heidelberg. (2019, Νοέμβριος 20). *Barrierefreie Mobilität*. Ανάκτηση από Stadt Heidelberg: <https://www.heidelberg.de/hd/HD/Leben/Barrierefreie+Mobilitaet.html>
- Stadt Heidelberg. (2019). *Heidelberger Statistik 2019 , Klima, Fläche und Gesundheit*. Heidelberg: Stadt Heidelberg.
- Stadt Heidelberg. (2019, Φεβρουαρίου Δευτέρα 18). <https://www.heidelberg.de>. Ανάκτηση από Heidelberg:  
[https://www.heidelberg.de/hd,Lde/HD/Leben/Bronzezeitliche+Siedlung.html](https://www.heidelberg.de/hd/Lde/HD/Leben/Bronzezeitliche+Siedlung.html)
- Stadt Heidelberg. (2019, Σεπτέμβριος 15). *www.heidelberg.de*. Ανάκτηση από *www.heidelberg.de*:  
<https://www.heidelberg.de/hd/HD/Leben/buergerbeteiligung.html#abschlussveranstaltung>
- Stadt Heidelberg. (2020, Απρίλιος 5). *Fahrradfreundliches Heidelberg*. Ανάκτηση από Heidelberg.de:  
<https://www.heidelberg.de/hd/HD/Leben/Fahrradfreundliches+Heidelberg.html>
- Stadt Heidelberg. (2020, Αύγουστος 10). *Parken in Heidelberg*. Ανάκτηση από Stadt Heidelberg: <http://parken.heidelberg.de/>
- Stadt Heidelberg, Stadtverwaltung Ludwigshafen, Stadt Mannheim. (2018). *Masterplan, Nachhaltige Mobilität für die Stadt*. Heidelberg: Stadt Heidelberg.

- Stadtentwicklung, A. f. (2012). *Altstadt ans Wasser, Bestandserhebung und Entwicklungsperspektiven*. Nürnberg: Stadt Nürnberg.
- Städteverband, S. (2012). *Städtisches Nachtleben Situationsanalyse und mögliche Vorgehensweisen*. Bern: Schweizerischer Städteverband.
- Stadtplanungsamt. (2006). *Lichtworkshop 2006 Altstadt Heidelberg*. Heidelberg: Stadt Heidelberg.
- Stadtplanungsamt. (2012). *Hauptstraße - Aufwertung der Fußgängerzone*. Heidelberg: Stadt Heidelberg.
- Statistik, A. f. (2008). *Nahversorgung in der Heidelberger Stadtteilen*. Heidelberg: Stadt Heidelberg.
- Studierenzeitung, H. (2019, Νοέμβριος 15). *Heidelbergs Hürden*. Ανάκτηση από [www.ruprecht.de](https://www.ruprecht.de/2015/12/14/9898/): <https://www.ruprecht.de/2015/12/14/9898/>
- Thomas und Carmen Flum. (2009). *Der Wiederaufbau Heidelbergs nach der Zerstörung im Pfälzischen Erbfolgekrieg*. Heidelberg: Hepp.
- Uhlen, L. (2020, Οκτώβριος 10). *bonitas.de*. Ανάκτηση από <https://bonitas.de/>: [https://bonitas.de/bielefeld-heepen-betreutes-wohnen-im-alter-senioren-demenz-unser-kleines-heim/?gclid=CjwKCAjw\\_Y\\_8BRBiEiwA5MCBJjZ8PKIrGFgEZ-m8dMML99MRyun1RMMUI2ieyLfWrsgXHYgHQKO9zRoCU0MQAvD\\_BwE](https://bonitas.de/bielefeld-heepen-betreutes-wohnen-im-alter-senioren-demenz-unser-kleines-heim/?gclid=CjwKCAjw_Y_8BRBiEiwA5MCBJjZ8PKIrGFgEZ-m8dMML99MRyun1RMMUI2ieyLfWrsgXHYgHQKO9zRoCU0MQAvD_BwE)
- UNESCO. (1976). *Recommendation concerning the Safeguarding and Contemporary Role of Historic Areas*. Ναϊρόμπι: UNESCO.
- UNESCO. (2015). *Geoparks*. Ανάκτηση Νοέμβριος 9, 2019, από <http://www.unesco.org/>: <http://www.unesco.org/new/en/natural-sciences/environment/earth-sciences/unesco-global-geoparks/list-of-unesco-global-geoparks/germany/bergstrasse-odenwald/>
- UNESCO, W. H. (2010). *Managing Historic Cities*. Παρίσι: World Heritage Centre UNESCO.
- Wien, S. (2020, Απρίλιος 25). *SYLVIE – Systematische Lärmsanierung in innerstädtischen Wohnvierteln*. Ανάκτηση από Stadt Wien: <https://www.wien.gv.at/umwelt/laerm/stadtgebiet/erfolge/sylvie/>
- Württemberg, K. f. (1972-1988). *Historischer Atlas*. Stuttgart: Landesvermessungsamt Baden Württemberg.
- Zeiler, D. u. (1996). *Zeiler.me*. Ανάκτηση Μάρτιος 15, 2020, από Der Stadtaufbau von Heidelberg: <https://www.zeiler.me/detlef/projekte/heidelberg-im-mittelalter/stadtgruendung-stadtentwicklung/stadtaufbau>
- Παλλόγλου, Α. (2017). *Η τουριστική φέρουσα ικανότητα ως εργαλείο της βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης*. Θεσσαλονίκη: Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.

Σ. Αυγερινού- Κολώνια, Ι. Σπυρόπουλος, Α. Τουφεγγοπούλου. (2012). *Ο αειφόρος τουρισμός στη μεγάλη και μικρή κλίμακα, τεκμήρια και προϋποθέσεις*. Βόλος: 3ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής ανάπτυξης.



## Πίνακας εικόνων

Εικ. 1	Το κρατίδιο της Βάδης – Βυρτεμβέργης και η πόλη της Χαϊδελβέργης.....	11
Εικ. 2	Η Χαϊδελβέργη τη Ρωμαϊκή περίοδο. ....	13
Εικ. 3	Περιοχές της Χαϊδελβέργης.....	14
Εικ. 4	Αρχικό τμήμα παλιάς πόλης .....	16
Εικ. 5	Τα νέα όρια της παλιάς πόλης.....	17
Εικ. 6	Κτίριο Ottheinrichsbaus στο παλάτι.....	19
Εικ. 7	Άποψη της Χαϊδελβέργης το 1572.....	19
Εικ. 8	Γκραβούρα της πολιορκίας της Χαϊδελβέργης του 1622.....	20
Εικ. 9	Η Χαϊδελβέργη πριν τον πόλεμο, το 1681.....	21
Εικ. 10	Ο κατεστραμμένος από τους βομβαρδισμούς πύργος «Dicker Turm». ....	22
Εικ. 11	Η καταστροφή της πόλης το 1693.....	22
Εικ. 12	Η πόλη μετά την ανοικοδόμηση της, το 1720. ....	23
Εικ. 13	Η γέφυρα Karl-Theodor .....	24
Εικ. 14	Η πύλη Karlstor .....	24
Εικ. 15	Χάρτης της Χαϊδελβέργης το 1812.....	26
Εικ. 16	Χάρτης της Χαϊδελβέργης, το 1821.....	27
Εικ. 17	Χάρτης της Χαϊδελβέργης, το 1878.....	28
Εικ. 18	Οι συνοικίες της Χαϊδελβέργης, κατά το χρόνο δημιουργίας τους. ....	29
Εικ. 19	Χάρτης της Χαϊδελβέργης το 1926.....	30
Εικ. 20	Η Γέφυρα “Ernst Walz Brücke” .....	31
Εικ. 21	Χάρτης της Χαϊδελβέργης το 1948.....	32
Εικ. 22	Διάγραμμα πληθυσμιακών μεταβολών. ....	33
Εικ. 23	Τα νέα αστικά διαμερίσματα του 1950.....	34
Εικ. 24	Η θέση της νέας Πανεπιστημιούπολης .....	35

Εικ. 25	Ζωολογικός και βοτανικός κήπος .....	35
Εικ. 26	Οι νέες οικιστικές περιοχές .....	36
Εικ. 27	Καλλιεργήσιμες εκτάσεις περιμετρικά της πόλης της Χαϊδελβέργης .....	37
Εικ. 28	Κάτοψη της πόλης-τειχών, το 1622 .....	39
Εικ. 29	Όψη οχυρωματικού κτιρίου Marstall (Wikipedia) .....	40
Εικ. 30	Διαμόρφωση των οχυρώσεων της πόλης ανά τους αιώνες .....	42
Εικ. 31	Τύποι κτιρίων .....	45
Εικ. 32	Μεμονωμένα κηρυγμένα μνημεία .....	47
Εικ. 33	Ρυμοτομικό σχέδιο παλιάς πόλης του 1977 .....	48
Εικ. 34	Οικοδομικά τετράγωνα στο ανατολικό τμήμα της παλιάς πόλης .....	49
Εικ. 35	Οικοδομικά τετράγωνα στο δυτικό τμήμα της παλιάς πόλης .....	49
Εικ. 36	Όψη κτιρίων .....	51
Εικ. 37	Τυπική σειρά κτιρίων .....	51
Εικ. 38	Οδός Oberbadgasse με υπερυψομένα υπόγεια .....	52
Εικ. 39	Κατασκευαστικά σχέδια στεγών κτιρίων Χαϊδελβέργης .....	52
Εικ. 40	Κόκκινος ψαμμίτης από την περιοχή Odenwaldregion .....	53
Εικ. 41	Κτίριο κατασκευασμένο από κόκκινο ψαμμίτη και λεπτομέρεια του επί της οδού Hauptstrasse .....	54
Εικ. 42	Κτίριο της Πανεπιστημιακής βιβλιοθήκης, κατασκευασμένο από κόκκινο ψαμμίτη .....	54
Εικ. 43	Κτίριο κατασκευασμένο από κόκκινο ψαμμίτη και χρωματισμένο σοβά .....	55
Εικ. 44	Κτίρια με σύμμικτη κατασκευή πετράς, ξύλου και πηλού .....	56
Εικ. 45	Κτίρια με εξώστες ή προεξοχές έρκερ .....	57
Εικ. 46	Παραδείγματα ανοιγμάτων σχήματος “Ohrenfenster” .....	58
Εικ. 47	Θύρες εισόδου .....	59
Εικ. 48	Λεπτομέρειες σκούρων των παραθύρων .....	60
Εικ. 49	Εξωτερικός διάκοσμος κτιρίων. ....	62
Εικ. 50	Εσωτερικός διάκοσμος κτιρίων .....	63

Εικ. 51	Σχέδιο όρων δόμησης Ο.Τ 2.11.04 (1978).....	64
Εικ. 52	Υπομνήματα σχεδίου όρων δόμησης Ο.Τ. 2.11.04.....	64
Εικ. 53	Άποψη κατεστραμμένου κάστρου 1803 .....	66
Εικ. 54	Σχέδια αποτύπωσης φάσεων των αρχιτεκτόνων Julius Koch και Fritz Seitz .....	67
Εικ. 55	Αποκατεστημένη όψη του κτιρίου Friedrichsbau .....	68
Εικ. 56	Εσωτερική άποψη αίθουσας του κτιρίου Friedrichsbau.....	68
Εικ. 57	Τμήματα αναπλάσεων.....	70
Εικ. 58	Ο κεντρικός πεζόδρομος της παλιάς πόλης (Hauptstraße) .....	71
Εικ. 59	Κεντρικός πεζόδρομος.....	71
Εικ. 60	Πράσινοι και ανοιχτοί χώροι .....	73
Εικ. 61	Υφιστάμενες χρήσεις γης.....	74
Εικ. 62	Χάρτης πανεπιστημιακών εγκαταστάσεων εντός ορίων παλιάς πόλης .....	75
Εικ. 63	Όρια παλιάς πόλης πριν το 2003 και μετά .....	77
Εικ. 64	Οι συνοικίες της παλιάς πόλης. ....	78
Εικ. 65	Οι διαχρονικές επεκτάσεις των ορίων της παλιάς πόλης .....	79
Εικ. 66	Ποσοστιαία μεταβολή πληθυσμού συνολικής πόλης – παλιάς πόλης.....	81
Εικ. 67	Διαχρονική μεταβολή επισκεπτών και διανυκτερεύσεων στην παλιά πόλη .....	82
Εικ. 68	Χάρτης υποδομών.....	83
Εικ. 69	Στοιχεία απογραφής 2017 .....	84
Εικ. 70	Υφιστάμενη επιτρεπόμενη κίνηση οχημάτων .....	85
Εικ. 71	Υφιστάμενοι χώροι με Θέσεις στάθμευσης .....	86
Εικ. 72	Ζώνες στάθμευσης κατοίκων παλιάς πόλης .....	87
Εικ. 73	Ηλεκτρονικό σύστημα παρακολούθησης κενών θέσεων στάθμευσης .....	87
Εικ. 74	Μέσα μαζικής μεταφοράς προς την παλιά πόλη .....	88
Εικ. 75	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς εντός της παλιάς πόλης .....	89
Εικ. 76	Ποδηλατοδρόμοι στην παλιά πόλη.....	90
Εικ. 77	Μετρητής ποδηλατικής κίνησης .....	90



Εικ. 78	Παραδοσιακά πλακόστρωτα .....	91
Εικ. 79	Τοποθέτηση εμπορευμάτων και κάδων σκουπιδιών στα στενά πεζοδρόμια ...	92
Εικ. 80	Καταγραφή προσβασιμότητας αναπηρικού αμαξιδίου από το App. “Wheelmap.org .....	93
Εικ. 81	Χάρτης ασφαλούς μετακίνησης παιδιών .....	95
Εικ. 82	Τοποθεσίες που προκαλούν φόβο.....	95
Εικ. 83	Καθημερινές μετακινήσεις προς την παλιά πόλη.....	96
Εικ. 84	Προτεινόμενες ζώνες Buffer .....	97
Εικ. 85	Πλατεία Friedrich-Ebert-Platz, το έτος 1996.....	99
Εικ. 86	Σημερινή άποψη πλατείας .....	99
Εικ. 87	Ο παράλληλος δρόμος (B37) με την όχθη του ποταμού.....	100
Εικ. 88	Προτεινόμενες θέσεις σήραγγας .....	101
Εικ. 89	Πρόταση εγκατάστασης τρένου .....	101
Εικ. 90	Πριν και μετά το φωτισμό του πύργου εκκλησίας Providenzkirche.....	102
Εικ. 91	Πριν και μετά το φωτισμό του κτιρίου Dolmetscherinstitut.....	102
Εικ. 92	Πριν και μετά το φωτισμό του γωνιακού κτιρίου στην οδό Brunnengasse .....	103
Εικ. 93	Πριν και μετά το φωτισμό της εκκλησίας St. Anna .....	103
Εικ. 94	Θέση νέου κτιρίου.....	104
Εικ. 95	Πρόταση επέκτασης δημοτικού κτιρίου εκδηλώσεων .....	104
Εικ. 96	Χάρτης υφιστάμενων καταστημάτων τροφίμων.....	105
Εικ. 97	Οδός Untere Straße, τις βραδινές ώρες.....	106
Εικ. 98	Οδός Untere Straße, με το πανό διαμαρτυρίας των κατοίκων .....	107
Εικ. 99	Υπάρχοντα καταλύματα στον ιστορικό ιστό.....	108
Εικ. 100	Σημερινή όψη όχθης ποταμού.....	109
Εικ. 101	Πρόταση διαμόρφωση όχθης ποταμού .....	109
Εικ. 102	Υφιστάμενες χρήσεις γης.....	130
Εικ. 103	Προτεινόμενη ζώνη εμπορίου στην ενδιάμεση ζώνη .....	138

Εικ. 104	υφιστάμενη Ζώνη τουριστικών καταλυμάτων .....	141
Εικ. 105	Υφιστάμενες κατοικίες στο ισόγειο .....	141
Εικ. 106	Ζώνη ελέγχου και περιορισμού του τουρισμού και ζώνη κινήτρων τουρισμού με περιορισμό .....	142
Εικ. 107	Προτεινόμενη Ζώνη ρύθμισης καταστημάτων.....	145
Εικ. 108	Προτεινόμενες θέσεις τοποθέτησης ενημερωτικών πινακίδων .....	146
Εικ. 109	Προτεινόμενες ζώνες αναψυχής – διασκέδασης και τουρισμού- .....	148
Εικ. 110	Κεντρικός πεζοδρόμος κατά την διάρκεια της γιορτής “HeidelbergerHerbst” στην παλιά πόλη .....	149
Εικ. 111	Χριστουγεννιάτικη αγορά στην παλιά πόλη.....	149
Εικ. 112	Προτεινόμενος χώρος πραγματοποίησης μικρότερων εκδηλώσεων, φεστιβάλ κ.λπ. ....	150
Εικ. 113	Προτεινόμενη ζώνη εμπορίου .....	152
Εικ. 114	Προτεινόμενες θέσεις- ζώνες εγκατάστασης καταστημάτων ειδών πρώτης ανάγκης- .....	154
Εικ. 115	Προτεινόμενες θέσεις υπαίθριων αγορών.....	155
Εικ. 116	Προτεινόμενες θέσεις παραδοσιακών καταστημάτων.....	157
Εικ. 117	Άποψη οδών Märzgasse και Grabengasse .....	158
Εικ. 118	Πρόταση εγκατάστασης νέων βρεφονηπιακών σταθμών- .....	160
Εικ. 119	Υφιστάμενες εγκαταστάσεις φροντίδας ηλικιωμένων και υγείας εντός ορίων ιστορικού κέντρου .....	162
Εικ. 120	Προτεινόμενη ζώνη εγκατάστασης κτιρίων στέγασης δραστηριοτήτων για παιδιά .....	164
Εικ. 121	Προτεινόμενες πλατείες για εξωτερικές δραστηριότητες παιδιών.....	165
Εικ. 122	Θέση Κοινωνικοπολιτιστικού κέντρου .....	166
Εικ. 123	Κοινωνικοπολιτιστικό κέντρο (Kulturhaus Karlstorbahnhof) .....	166
Εικ. 124	Θέση φυλακών.....	167
Εικ. 125	Πανοραμική άποψη των φυλακών .....	168
Εικ. 126	Προτεινόμενες διαδρομές διασύνδεσης δάσους με ιστορικό κέντρο.....	169

Εικ. 127	Χάρτης υφιστάμενων δημόσιων χώρων ιστορικού κέντρου και της ευρύτερης περιοχής της Χαϊδελβέργης .....	177
Εικ. 128	Πρόταση του σχεδιασμού, στο σύνολο της περιοχής .....	179
Εικ. 129.	Ολοκληρωμένη η πρόταση πεζοδρομήσεων, εντός και εκτός του ιστορικού κέντρου .....	181
Εικ. 130	Η προς πεζοδρόμηση οδός Bergheimerstraße. ....	182
Εικ. 131	Μελέτη ανάπλασης οδού στη Δρέσδη .....	183
Εικ. 132	Μελέτη ανάπλασης οδού στη Δρέσδη .....	184
Εικ. 133	Υφιστάμενη κατάσταση Οδού Plöck .....	185
Εικ. 134	Υφιστάμενη κατάσταση πεζόδρομου Hauptstraße .....	186
Εικ. 135	Υφιστάμενη πλακόστρωση σε στενό, οδηγός εφαρμογής, στους υπόλοιπους πεζοδρόμους. ....	186
Εικ. 136	Πρόταση δικτύου μετακίνησης οχημάτων, πεζών και ποδηλάτων .....	188
Εικ. 137	Πρόταση κυκλικής κίνησης των οχημάτων.....	189
Εικ. 138	Οδός Schurmanstraße σήμερα (Νότια όχθη ποταμού) .....	190
Εικ. 139	Πρόταση ανάπλασης όχθης ποταμού Ρήνου στην Βασιλεία – Ζυρίχη (1ο βραβείο) .....	190
Εικ. 140	Πρόταση ανάπλασης όχθης ποταμού, στη Νυρεμβέργη .....	191
Εικ. 141	Υπάρχουσα είσοδος προς τη γέφυρα Th. Heuss.....	192
Εικ. 142	Υπάρχον οδόστρωμα γέφυρας Ernst Walz .....	192
Εικ. 143	Ηλιακοί ποδηλατοδρόμοι, στην πόλη Erfstadt.....	193
Εικ. 144	Πρόταση παρεμβάσεων στις πλατείες.....	196
Εικ. 145	Υφιστάμενη κατάσταση πλατείας Anatomiegarten.....	198
Εικ. 146	Πρόταση βελτίωσης πρασίνου, τοποθέτηση νέου αστικού εξοπλισμού και φωτισμού. ....	199
Εικ. 147	Πλατεία Bismarckplatz. ....	200
Εικ. 148	Πρόταση βελτίωσης της πλατείας Bismarckplatz, στα όρια της παλιάς πόλης.....	201
Εικ. 149	Υφιστάμενη κατάσταση του χώρου δημιουργίας του υπόγειου κτιρίου στάθμευσης. ....	202



Εικ. 150	Θέση πλατείας για τη δημιουργία κτιρίου χώρου στάθμευσης οχημάτων. ....	203
Εικ. 151	Πρόταση κατάργησης στάθμευσης, μείωση αριθμού τραπεζοκαθισμάτων και τοποθέτηση νέου αστικού εξοπλισμού στις πλατείες. ....	205
Εικ. 152	Πλατεία Universitätsplatz στη Χαϊδελβέργη .....	206
Εικ. 153	Η Πλατεία του Πανεπιστημίου του Rostock. ....	207
Εικ. 154	Υφισταμένη κατάσταση πλατείας Marktplatz .....	208
Εικ. 155	Πλατεία Marktplatz, τις βραδινές ώρες. ....	208
Εικ. 156	Υπάρχουσα παιδική χαρά επί της οδού Neue Schloßstraße .....	209
Εικ. 157	Πρότυπη – βραβευμένη παιδική χαρά δίπλα στο θέατρο .....	210
Εικ. 158	Πρόταση σύνδεσης βόρειου και νότιου τμήματος πάρκου NATURA, μέσω της διαδρομής των φιλόσοφων, των γεφυρών και τον παλαιό αστικό ιστό. ..	212
Εικ. 159	Αρχή του μονοπατιού των φιλόσοφων .....	213
Εικ. 160	Μονοπάτι των φιλοσόφων .....	214
Εικ. 161	Προτεινόμενο δίκτυο πρασίνου .....	216
Εικ. 162	Πρόταση δικτύου παιδιών.....	217
Εικ. 163	Προτεινόμενο δίκτυο δημόσιων χώρων για ανάδειξη σημαντικών κτιρίων ...	218
Εικ. 164	Δίκτυο Πανεπιστημίου .....	219
Εικ. 165	Πρόταση κυκλικής κίνησης των οχημάτων.....	227
Εικ. 166	Πρόταση επιτρεπόμενης κίνησης αυτοκινήτων μη μόνιμων κατοίκων.....	228
Εικ. 167	Πρόταση επιτρεπόμενης κίνησης αυτοκινήτων, εντός και εκτός ιστορικού κέντρου .....	229
Εικ. 168	Πρόταση δικτύου Car sharing, εντός ιστορικού κέντρου .....	231
Εικ. 169	Πρόταση δικτύου στάθμευσης οχημάτων Car sharing, εντός και εκτός ιστορικού κέντρου.....	232
Εικ. 170	Υπάρχοντες υπόγειοι χώροι στάθμευσης (UP), κτίρια στάθμευσης (P) και προτεινόμενες θέσεις νέων υπόγειων χώρων στάθμευσης .....	233
Εικ. 171	Είσοδος υπόγειου χώρου στάθμευσης στην πλατεία του Δημαρχείου (Karlsplatz/Rathaus) .....	234
Εικ. 172	Ακτίνες πρόσβασης χώρων στάθμευσης (400μ.), με βάση την πρόταση στάθμευσης. ....	235
		290

Εικ. 173	Πρόταση δημιουργίας χώρων στάθμευσης οχημάτων και λεωφορείων .....	236
Εικ. 174	Προτεινόμενες νέες διαδρομές λεωφορείων.....	237
Εικ. 175	Κίνηση λεωφορείων μέσα στη παλιά πόλη της Χαϊδελβέργης και πρόταση αντικατάστασης με νέα μικρότερα ecoBus .....	238
Εικ. 176	Πρόταση νέων θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων .....	240
Εικ. 177	Σταθμευμένα ποδήλατα μπροστά από τη πανεπιστημιακή βιβλιοθήκη, είσοδος υπόγειου χώρου στάθμευσης βιβλιοθήκης.....	240
Εικ. 178	Πρόταση νέων θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων, εντός και εκτός ιστορικού κέντρου.....	241
Εικ. 179	Προτεινόμενοι νέοι ποδηλατοδρόμοι, εντός του ιστορικού κέντρου .....	242
Εικ. 180	Προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων, εκτός και εντός του ιστορικού κέντρου. ....	243
Εικ. 181	Κατάσταση υφιστάμενου οδοστρώματος.....	244
Εικ. 182	Τοποθέτηση μεγάλων ενιαίων πλακών στο πεζοδρόμιο (παράδειγμα από την πόλη Überlingen) .....	245
Εικ. 183	Αντικατάσταση του παλαιού πλακόστρωτου με νέο (Μοναστήρι στην πόλη Tübingen) .....	245
Εικ. 184	Μοντέλα για τυφλούς και πληροφορίες σε ειδική κουπαστή και πινακίδα(εφαρμογή σε άλλη πόλη). ....	246
Εικ. 185	Φωτισμός ορίου πεζοδρομίου και σκαλοπατιών (παραδείγματα) .....	247
Εικ. 186	Πρόταση πορείας – στάθμευσης των μεγάλων οχημάτων εφοδιασμού, των καταστημάτων.....	249
Εικ. 187	Πρόταση δημιουργίας Buffer-zone.....	258
Εικ. 189	Εξωτερικός και εσωτερικός διάκοσμος, σε κτίρια της Χαϊδελβέργης. ....	263
Εικ. 190	Κτίριο επί της οδού Hauptstraße, με εμφανή τη μεταλλική ενίσχυση στο ισόγειο.....	265
Εικ. 191	Τοποθέτηση φωτοβολταϊκών κεραμιδιών σε κτίριο της προστατευόμενης πόλης, Freiburg της Ελβετίας.....	266
Εικ. 192	Διατηρητέο κτίριο στη πόλη Basadingen στην Ελβετία, πριν και μετά την ενεργειακή αναβάθμιση.....	267
Εικ. 193	Παλαιό Κτίριο Κινηματογράφου.....	269

Εικ. 194	Ανέγερση νέου κτιρίου καταστημάτων, γραφείων και κατοικιών .....	269
Εικ. 195	Οικοδομικό τετράγωνο πριν και μετά την ανοικοδόμηση του .....	271
Εικ. 196	Τα νέα κτίρια του πανεπιστήμιου, σε επαφή με το κτίριο της Πανεπιστημιακής βιβλιοθήκης. ....	271
Εικ. 197	Ξενοδοχείο ArtHotel, επί της οδού Grabengasse .....	273
Εικ. 198	Νέο θέατρο παλιάς πόλης. ....	273