

Planungswerkstatt "Entwicklungssachse Durlacher Allee"

Protokoll der ersten Zwischenpräsentation am 13.12.2012

Datum	13. Dezember 2012
Ort:	Gemeindezentrum St. Bernhard, Georg-Friedrich-Straße 19, Karlsruhe
Uhrzeit	15.00 bis 19.30 Uhr
Teilnehmer:	siehe Anlage 1 und 2
Protokoll:	Ute Kinn

Tagesordnung

1. Begrüßung und kurzer Rückblick
2. Blick auf die Rückmeldungen übers Internet durch die Moderatorin
3. Einführung in die Aufgabenstellung der Zwischenpräsentation, Prof. Kunibert Wachten
4. Erste Überlegungen der Planungsteams
5. Die „Paten“ stellen das Ergebnis der Planungsstationen im Plenum vor
6. Fazit, Professor Kunibert Wachten
7. Ausblick und Verabschiedung

TOP 1 Begrüßung und kurzer Rückblick

Herr Bürgermeister Michael Obert begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur ersten Zwischenpräsentation im Rahmen der Planungswerkstatt Entwicklungssachse Durlacher Allee. Heute wird es im Wesentlichen darum gehen, dass die Planungsteams auf der Basis des Grobkonzeptes der Stadt Karlsruhe ihre ersten Ideen und Herangehensweise an die Aufgabenstellung vorstellen. Im Anschluss soll es zu einem regen Austausch zwischen den Planungsteams, den anwesenden Experten und Bürgerinnen und Bürgern kommen. Das Fazit der Veranstaltung soll den Büros wichtige Impulse für die Weiterarbeit geben.

Herr Dr. Ringler, Leiter des Stadtplanungsamtes, gibt einen kurzen Rückblick auf die Auftaktveranstaltung vom 8.11.2012. Ziel des Planungsprozesses ist es, einen städtebaulichen Rahmenplan für die mittel- bis langfristige Entwicklung der Durlacher Allee zu erstellen. Der Rahmenplan wird grundsätzliche Aussagen zu Erschließung, Nutzung, Bebauung und Freiraumplanung eines Plangebietes machen. Anlässlich der Auftaktveranstaltung wurden zunächst die drei Stadtbereiche entlang der Durlacher Allee und das von der Stadt entwickelte Grobkonzept vorgestellt, anschließend haben sich die drei Planungsteams präsentiert:

- berchtoldkrass / STUDIO . URBANE STRATEGIEN
- urban matters UMnet
- yellowz / bgmr Landschaftsarchitekten / ggr-Planung

Zu jedem der drei Stadtbereiche konnten im Anschluss von allen Anwesenden Fragen zum Aufgaben- und Rollenverständnis sowie zum Grobkonzept und zum weiteren Vorgehen gestellt werden. Am Schluss stand ein kurzes Fazit für die drei Stadtbereiche durch die externen Jury-Mitglieder.

TOP 2 Blick auf die Rückmeldungen übers Internet durch die Moderatorin

Aus der Bürgerschaft ging zwischen der Auftaktveranstaltung und der heutigen Zwischenpräsentation eine sehr umfassende Rückmeldung ein. Herr Wagner und Herr Meyer-Buck vom Stadtplanungsamt Karlsruhe haben sich mit den Fragen und Ideen befasst und nehmen kurz Stellung. Die ausführlichen Fragen und Anregungen sind in Anlage 3 zu finden, hier sind nur die Antworten wiedergegeben.

2.1 Gottesauer Platz, Rampe U-Strab kürzer

Es wird bald mit dem Bau der Rampe begonnen. 2 von 3 Rampen werden etwas flacher ausgeführt werden, damit bei Pannen der Straßenbahn diese den Tunnel besser verlassen können. Die Haltestelle musste deshalb verlegt werden und ist auch schon realisiert. Aus dem gleichen Grund muss die Haltestelle Augartenstraße in der Ettlinger Straße verlegt werden.

2.2 Ecke Tullastraße

Die Häuserfronten entlang der Tullastraße prägen das Bild der Oststadt. Die Fassaden sind fast durchgehend denkmalgeschützt. Die Frage, wie mit dieser Situation umzugehen ist, ist Bestandteil der Aufgabenstellung. Die Planungswerkstatt soll Antworten liefern, wie eine bauliche Entwicklung aussehen könnte. Die Anregungen werden deshalb als Hinweise an die Bearbeiter weiter gegeben.

Es gibt den Vorschlag eines Verkehrsmuseums – insbesondere für die Karlsruher Straßenbahn und Zweisystemtechnik – im Bereich des alten VBK-Betriebshofes.

2.3 Messplatz

Die Verlagerung des Messplatzes ist sehr schwierig, es wurde noch kein alternativer Standort gefunden, welcher die Funktionen des Messplatzes auffangen könnte. Die Suche von Alternativstandorten ist nicht Teil der Aufgabenstellung. Es ist aber durchaus erstrebenswert die jetzige Fläche des Messplatzes mit weiteren Funktionen zu belegen.

2.4 Haltestelle Ostring

Oben liegender Haltepunkt S-Bahn Rhein-Neckar: An der Bahnstrecke einen zusätzlichen Haltepunkt anzubringen, wäre eine gute Anbindung an ENBW und das Messplatz-Areal, die Idee wurde von der Bahn bislang abgelehnt (ICE Strecke).

2.5 Gleisbahnhof Süd

Die Stadtbahneinfädelung am Gleisbahnhof ist in der Planung enthalten.

Die Radwegführung ist im Grob-Konzept enthalten und wird auch berücksichtigt, sie bedarf einer detaillierten Planung.

Die Orte der Haltestellen sind abhängig vom Konzept und damit von den zukünftigen Nutzungen.

2.6 Real- und Autobahnanschluss Durlach

Für die Autobahn-Anschlussstelle wird die Anregung, das Kleeblatt zu reduzieren, kritisch gesehen. Die Durlacher Allee ist eine wichtige Zugangsstraße in die Innenstadt. Die Autobahnanschlussstellen selbst gehören dem Bund, somit hat die Stadt hier keine Verfügungsgewalt. Auch Park & Ride ist dort wegen der Eigentumsverhältnisse (Bund) nicht möglich.

2.7 Dornwaldsiedlung und Durlach-City

Dornwaldsiedlung: Lage der Haltestelle ist noch nicht festgelegt

Radverbindung südlich der Gleistrasse: Diese ist im Radnetzkonzept enthalten, ist aber abhängig von den Flächenverfügbarkeiten.

2.8 Bahnhof Durlach und ehemalige B-10-Umfahrung

Bahnhof Durlach: Die Vorschläge zur B10 Umfahrung sind gut, teilweise sind diese schon so in der Planung enthalten (P+R-Plätze).

Fehlende LKW Parkplätze an der Bundesautobahn sind nicht Aufgabe der Stadt.

Anbindung S 31/S 32 im Bahnhofsbereich: Planung erfolgt erst, wenn klar ist, dass Straßenbahn dorthin kommt.

2.9 Landgraben

Die Vorschläge zur Sichtbarmachung des Landgrabens werden an die Büros weitergegeben

2.10 Ikea/Stadion

Die Standortvorschläge für Großansiedlungen außerhalb des Planungsgebiets werden an die Büros weitergegeben.

TOP 3 Einführung in die Aufgabenstellung der Zwischenpräsentation, Prof. Kunibert Wachten

Herr Prof. Wachten erläutert die inhaltlichen Gesichtspunkte der ersten Zwischenpräsentation. Die Planungsteams hatten die Aufgabe, sich mit dem städtischen Grobkonzept auseinander zu setzen und daraus abgeleitet eine eigene Haltung für die Rahmenplanung „Durlacher Allee“ zu entwickeln. Es gehe heute noch nicht darum ein fertiges Konzept zu präsentieren, sondern erste Überlegungen und Planungsgedanken zu formulieren.

Darüber hinaus bietet die erste Zwischenpräsentation die Möglichkeit, offene Fragen zu klären, die sich erst bei der Auseinandersetzung mit der Aufgabenstellung ergeben haben.

TOP 4 Erste Überlegungen der Planungsteams

Die Planungsteams stellen erste Überlegungen vor. Es schließen sich an jede Präsentation Verständnisfragen der Teilnehmer/innen an.

1. berchtoldkrass / STUDIO . URBANE STRATEGIEN

Die Idee der Verlagerung des Messplatzes wird hinterfragt.

- Das Büro schlägt eine Verlagerung und Integration des Messplatzes in den Bereich des Ostau-Parks (Otto-Dullenkopf-Anlage) vor, dort wo sich zur Zeit noch das Südwestbus-Depot befindet, könnte der zu einer erweiterten Nutzung führen, als Park mit Sportflächen, als multifunktionaler Platz, auf dem auch eine Messe, ein Flohmarkt usw. stattfinden können, der aber auch die übrigen Tage im Jahr frei genutzt werden kann.

Einwand: Für eine Messe, ein Zirkuszelt etc. muss der Untergrund befestigt sein, was doch eigentlich gegen eine Nutzung als Park sprechen würde.

- Hier geht das Planungsteam davon aus, dass eine solche Mehrfachnutzung machbar ist, wie es gelungene Beispiele an anderen Orten zeigen.

Wie weit wird die historische Bedeutung der Durlacher Allee von den Planern berücksichtigt?

- Die Durlacher Allee hat heute nicht mehr den Charakter einer baumbestandenen Allee in einer freien Landschaft, Es ist Teil des Entwurfs den Alleegegedanken in dieser heterogenen Zone zeitgemäß weiterzuentwickeln.

Wie wird das Stadtklima berücksichtigt?

- Besseres Klima durch Berücksichtigung der Kaltluftströme

2. urban matters UMnet

Wie wurde das Stadtklima berücksichtigt?

- Die Querachsen erlauben die Frischluftzufuhr, die Ergänzung von Baumreihen soll das Mikroklima verbessern.

Warum wird es nicht eine durchgehende Allee geben?

- Die Durlacher-Allee wird vom Team als homogener Stadtraum gesehen, der durch die Möblierung, die Baumreihen, die Gestaltung der öffentlichen Räume immer als solcher lesbar sein wird, auch wenn links und rechts die Stadtgestaltung eine völlig andere sein kann.

3. yellow² / bgmr Landschaftsarchitekten / ggr-Planung

Was geschieht in den Überlegungen mit der Autobahn?

- Es ist nicht zwingender Bestandteil des Konzeptes, dass der Autobahnanschluss entfällt. Aber die Möglichkeit wird durchaus gesehen.

Frage zum Hybrid-Szenario: Der Entwurf wird so verstanden, dass es ein Gerüst gibt, das von der Landschaft geprägt wird – es wurden klar gegliederte Felder gezeigt, die es so im Moment nicht gibt. -

- Es ist schon die Absicht, den Raum ablesbarer zu gestalten. Dabei baut der Entwurfsansatz auf den vorhandenen Strukturen auf und nutzt die linearen und flächigen Landschaftsstrukturen wie z.B. Kleingärten, Reitplatz, Felder, Baumreihen, Gewässer usw. Landschaft soll als Grundgerüst des Raumes aufgewertet werden. Dabei wird Bezug genommen auf die naturräumliche Lage. Das Oberflächenwasser der Parkplätze wird versickert, die vorhandenen Gräben werden erlebbar und können so zur Neuinterpretation der Kinzig-Murg-Rinne genutzt werden.

Geht die „kompakte Stadt“ bis zur Bahnlinie, zählt der Messplatz dazu?

- Ja, der Messplatz wird als städtischer Raum gesehen und sollte möglichst an dieser Stelle verbleiben, es sei denn es gibt eine tolle, machbare Alternative. Von einer Verlagerung rät das Team ab; die Erfahrungen mit zwei Projekten an anderer Stelle zeigen, wie schwierig das sein kann.

TOP 5 Die „Paten“ stellen das Ergebnis der Planungsstationen im Plenum vor

Im Anschluss an die Präsentationen der Planungsteams und die kurze Diskussion im Plenum werden an drei Planungsstationen Fragen, Anregungen und Bedenken zu den ersten Ideen erfasst.

PLANUNGSSTATION 1

berchtoldkrass / STUDIO . URBANE STRATEGIEN

Patin: Frau Prof. Christl Drey

Moderation: Ute Kinn



Frau Prof. Drey hat die Anregungen und Bedenken geografisch von West nach Ost sortiert. Es beginnt mit dem Durlacher Tor. Hier wird angeregt, den Rahmen nicht zu eng zu stecken, sondern die Verbindung der Oststadt zur Gesamtstadt herzustellen. Die große Fläche des Durlacher Tors zu nutzen, wird begrüßt. Die bauliche Nachverdichtung macht Sinn, der Platz ist sehr weitläufig und tot, es soll mehr Leben in den Bereich gebracht werden.

Die Verlagerung des Messplatzes wird als große Chance gesehen. Es kommt zur Aufwertung durch die kompakte Gestaltung der Stadtkante, der eindeutige Beginn und das Ende der Stadt werden verstärkt!

Wie soll die Fläche Nr. 6 (Gleisbahnhof) zukünftig aussehen? Sie ist als Flächenreserve gedacht, es werden gestalterische Leitlinien zur Entwicklung bis zum nächsten Treffen formuliert.

Das LAST (Übergangsheim) stellt einen Riegel dar, es soll städtebaulich und sozial dringend überdacht werden. Andere Diskussionsteilnehmer, gehen davon aus, dass die Bewohner nur kurz dort sind und deshalb nicht allzu viel geändert werden muss. Die Planer bitten hier um weitere Hinweise.

In der zweiten, südlichen Grünspange parallel zur Durlacher Allee sehen die Planer auch Freiraum für Sport und andere Freiraumnutzungen, nicht nur ein schmales Abstandsrün, das Stichwort ist Vitalisierung durch Nutzungsintensivierung. Damit kann der Bildung von "Angsträumen" entgegengewirkt werden. Evtl. ist das Gebiet auch für eine Ansiedlung der Tennisplätze der ESG interessant.

Im Bereich der Untermühlsiedlung und Dornwaldsiedlung wird der Flächentausch als mutig angesehen. Ob er realistisch ist, wird hinterfragt. Andererseits kam auch der Hinweis, dass in diesem Wohnquartier baulich ziemlich viel im Argen liegt. Das Gelände gehört einer Baugenossenschaft, die hier eine gewisse Sanierung durchführt. Es wird angeregt, die Chance zu nutzen und z.B. ein Modellprojekt für studentisches Wohnen und für ältere Menschen umzusetzen. Hier sollen Gespräche mit dem Wohnbauunternehmen geführt werden. Als positiv wird der Vorschlag der Planer angesehen, die Verkehrserschließung von den beiden Quartieren zur Durlacher Allee hin so zu organisieren, dass diese niveaugleich erfolgt und die Quartiere besser angebunden werden.

Der Vorschlag, den Bahnhof mit den beiden Quartieren stärker zu verbinden, wird sehr positiv aufgenommen, ebenso, dass der Platz vor dem Bahnhof als Entree von Durlach verdichtet und städtebaulich gefasst wird, die wertvollen Bäume stehen vor allem im Osten. Eine Belebung des Platzes soll wieder stattfinden, so wie es historisch auch war.

Von Seiten der Diskussionsteilnehmer kam der Wunsch, man möge doch mit der DB AG reden, zum Bsp. zum Thema Gleisbauhof, aber auch zu anderen Themen.

Als clevere, kleine Eingriffe werden von den Planern Flächentausch, Zwischennutzungen oder die Belebung des Durlacher Tores, z. B. durch eine kleine Markthalle u.a.m. angeführt.

Für Wohnen im Gebiet schlägt das Büro das Kaloderma-Gelände oder das ehemalige VBK Gelände vor. Aber auch die Erweiterung der Musikhochschule innerhalb des jetzigen Perimeters - in dem es noch weitere Flächenreserven gibt - vorzusehen und das geplante Erweiterungsgelände für Wohnen zu nutzen, wird von den Planern angeregt.

PLANUNGSSTATION 2

urban matters UMnet

Pate: Andreas Grube

Moderation: Sigrun Hüger



Als Stärke des Entwurfes wurde gesehen:

- Gedrehter Blick von Ost nach West (mit Blick in die Stadt)
- Idee der Zeitachse
- Flächengewinn durch Rückbau der zwei Autobahn-„Ohren“

- Schnellradweg, der Quartiere entlang der Durlacher Allee verbindet und die südliche Grünverbindung ergänzt, es sollen alle Stadtteile miteinander verbunden werden
- Die übergeordnete Idee im gesamten Konzept

Anregungen:

- Das Rückgrat Durlacher Allee sollte intensiver bearbeitet werden, um eine robuste Struktur zu bekommen und damit der Blick auf Ost –West noch stärker an Kraft gewinnt.
- Der Spaziergang entlang der Durlacher Allee wurde sehr positiv aufgenommen, viele Ideen wurden diskutiert, wie z. B. die veränderte Nutzung von bestehenden Gebäuden oder die Gestaltung von Baukörper mit Arkaden oder Galerien
- Es bestehen noch Defizite in den Verkehrsverbindungen aber auch in der Anbindung der einzelnen Wohnbereiche

Fragen:

- Als offene Frage wurde gesehen, ob mit den Autobahn „Ohren“ auch die Lärmschutzwände entfallen würden.
- Kann es einen Kreisverkehr geben als Eingang zu den beiden Siedlungsbereichen, bzw. als Eingang in die Stadt.

PLANUNGSSTATION 3

yellow^z / bgmr Landschaftsarchitekten / ggr-Planung

Pate: Prof. Dr. Frank Lohrberg

Moderation: Wassili Meyer-Buck



Es werden an der Planungsstation eine Vielzahl von Fragen formuliert und Antworten diskutiert:

- Eine Hauptfrage, die sich in verschiedenen Facetten gestellt hat, war das Thema der Schollen. Als Schollen werden vom Büro räumliche Nutzungseinheiten bezeichnet, die eine relative Homogenität haben, z. B. Kleingartengebiete, Wohngebiet aber auch ein großer Einzelhandel mit seinen Parkplätzen. Diese Schollen werden durch das Grundgerüst der übergeordneten Verkehrswege und Freiraumstrukturen gebildet.
- Wie groß müssen die Schollen sein, damit sie funktionieren, wie können sie robust werden, wie können sie ablesbar werden, was passiert wenn eine Nutzung aufgegeben wird und eine Scholle transformiert wird? Sind die vom Planungsteam vorgeschlagenen Schollen transformierbar?
- Weitere Einzelthemen waren das Wohnen, wie viel Wohnen können wir uns in dem Gebiet vorstellen, wo soll gewohnt werden? Ist Wohnen innerhalb der „Kinzig-Murg-Rinne“ nicht möglich und wo wären dann Wohnbereich in den bestehenden Stadtstrukturen.
- Ist der Rückbau des Autobahnknoten überhaupt möglich?
- Park & Ride Plätze im Bereich der „Kinzig-Murg-Rinne“ – es sollte geprüft werden, ob es sinnvoll ist, P&R - Plätze anzulegen, damit die Besucher der Stadt vor den Toren der Stadt parken und somit nicht in die Innenstadt hineinfahren.
- Hybridisierung zu einer urbanen Landschaft – was sind da die strategischen Bausteine (soll bis zur nächsten Sitzung ausgearbeitet werden).
- Mit Vegetation den Raum gestalten, Bürger und Fachleute halten das für ganz wichtig,
- Wo ist die Durlacher Allee eine Stadtallee, wo eine Landschaftsallee, wie wird diese charakterisiert, werden mit bestimmten Baumarten ablesbare Orte geschaffen?
- Messplatz – wenn die „Kinzig-Murg-Rinne“ als Landschafts- und Naturraum erkennbar sein soll, dann sind klare Kanten notwendig. In diesem Zusammenhang stellt sich die Diskussion, ob der Messplatz für eine Bebauung vorzusehen wäre – dann wäre der Messplatz an einen anderen Standort zu verlagern.

TOP 6 Fazit, Professor Kunibert Wachten

Herr Prof. Wachten begrüßt es, dass es so unterschiedliche Ansätze gibt. Die drei Arbeiten haben einige Gemeinsamkeiten, zeigen aber im Detail deutliche Unterschiede. Jedes Team sollte darauf achten, dass die Unterschiede so lange wie möglich erhalten werden.

Für die nächste Etappe hat das Bewertungsgremium einige Rahmenbedingungen definiert.

- Es fehlte ab und zu ein wenig der Gestaltungswille für den Raum und die Aussage wie man mit diesem Raum umgehen möchte, es wurde mehr ausgedrückt, wie man ihn interpretiert und wie man ihn sieht. Es bleibt z. B. unklar, ob die „Zwiebelringe“ eine Feststellung des Bestandes sind oder ob sich darin bereits ein Gestaltungswille verbirgt. Das gilt gleichermaßen für das Thema „Eigenlogik“ oder „Scholle“. Wie man mit dem Raum gestalterisch umgehen will, muss in der nächsten Runde deutlicher zum Tragen kommen.
- Es werden alle drei Teams gebeten, deutlich zu sagen, was in Frage gestellt werden soll, bzw. was man für die Zukunft aufnimmt.
- Es gibt den ausdrücklichen Wunsch aus dem Bewertungsgremium, das Thema Allee aufzugreifen und es zu konkretisieren; wie funktioniert das mit den Spuren des Landgrabens, welches Bild von Allee ergibt sich, kann man ein einheitliches Motiv finden oder gibt es Sequenzen für die Allee?
- Stärker thematisiert werden müsste auch, welche Nutzungen auf den einzelnen Flächen vorgesehen sind.

- Es wird darum gebeten, dem Thema Wohnen besondere Aufmerksamkeit zukommen zu lassen: Wo kann/soll gewohnt werden und wo eher nicht?
- Die Qualität der Freiräume ist weiter zu definieren.
- Man muss davon ausgehen, dass die Verlagerung des Messplatzes nicht einfach ist. Wenn man den Messplatz verlagert, dann muss es eine wirklich belastbare Alternative geben, es muss funktionieren können. Der Suchraum ist dabei das Planungsgebiet. Wenn man den Messplatz verlegt, muss skizziert werden, welcher Mehrwert damit verbunden ist. Es sollte sichergestellt sein, dass die Verlagerung des Messplatzes nicht die notwendige Voraussetzung für eine andere Schlüsselmaßnahme ist. Da muss eine gewisse Unabhängigkeit entwickelt werden im Umgang mit dem Messplatz.
- Es gab ein Feuerwerk an Ideen, gerade im Umfeld des Eingangs ab Durlach. Alle Büros sollten in der allerletzten Etappe, wenn es darum geht in Form von Lupen Räume zu konkretisieren, auch weiterhin an dem Teilraum Durlach dran bleiben.
- In der nächsten Stufe sollen auch strategische und prozessuale Gesichtspunkte stärker zum Ausdruck gebracht werden. Worin werden Schlüsselmaßnahmen, worin Initialmaßnahmen gesehen? Wie kann man den Prozess so organisieren, dass man beispielsweise mit leichter verfügbaren Flächen anfängt. Hier geht es dann auch um die Frage des Autobahnkreuzes. Im Rahmen eines strategischen Konzeptes sollte der Umbau des Autobahnkreuzes keine notwendige Voraussetzung sein für andere Maßnahmen.

Das Bewertungsgremium war höchst erfreut über das Spektrum von Bildern, die heute schon gezeigt wurden und bedankt sich für die sehr engagierte Arbeit an diesem Raum, der kein einfach zu bearbeitender Raum ist.

TOP 7 Ausblick und Verabschiedung

Herr Bürgermeister Obert bedankt sich ebenfalls bei allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern. Das nächste Treffen mit der zweiten Zwischenpräsentation der Planungsteams findet am **01.02.2013 von 13:00 bis 18:30 Uhr** statt.