



ZUSAMMENFASSUNG LEITBILD-KONZEPT

TEAM WEST 8 (Rotterdam) mit verkehrplus (Graz)

Team West8/Verkehrplus konstatiert der Stadt eine hohe Dichte von Planwerken hoher Qualität, fragen aber nach dem Zusammenspiel und der Priorisierung dieser einzelnen Planungen. Gleichzeitig identifizieren die Planer zwischen Innerer Stadt und den eigenständigen Dörfern und Siedlungen im Außenbereich einen Zwischenraum, der bisher aus Rückseiten besteht und als ungeplanter Raum gelten kann. Der rote Faden des Teambeitrags ist daher die Ausbildung von Adressen für Karlsruhe um, die Stadt zu ordnen, zu entwickeln und die charakteristischen Eigenheiten von Karlsruhe herauszustellen.

Dabei konzentriert sich das Team auf drei Schwerpunkte:

Landschaftsraum: Schnittstellen zwischen Stadt und Landschaft werden als Standortfaktor von Karlsruhe qualifiziert.

Stadtgefüge: Die Kernstadt wird zum Zentrum von Karlsruhe und die bestehende Innovationslandschaft von Karlsruhe wird nach ihren Begabungen geclustert.

Klimaanpassung: Die Kernstadt wird durch bauliche, grüne, und verkehrliche Maßnahmen für den Klimawandel ertüchtigt.

Die geografische Lage Karlsruhes in fünf verschiedenen Landschaften wird vom Team als Standortqualität hervorgehoben. West 8 und verkehrplus fokussieren auf die Schnittstellen zwischen Stadt und Landschaft als Adresse und Strukturierung der Stadtentwicklung. Ausgehend von den Landschaftsräumen definieren sie ungenügend ausgestaltete Schnittstellen zu den Freiräumen sowohl an den Stadtgrenzen als auch im Zwischenraum innerhalb der Stadt. Auf Basis einer Analyse gelungener Übergänge machen sie Vorschläge für die Gestaltung und Fassung der Schnittstellen sowie die Aufwertung der Qualität und Zugänglichkeit insbesondere des Zwischenraums. Dabei verweisen die Planer nicht nur auf landschaftliche Elemente sondern auch darauf, dass an manchen Stellen auch eine städtebauliche Fassung für die Verbesserung des Übergangs sinnvoll sein kann.

Das derzeitige Stadtgefüge Karlsruhe wird darüberhinaus als „fraktaler Stadtkörper“ charakterisiert, in den die Arbeitswelten teils konzentriert, teils gemischt integriert sind. Auch hier muss Karlsruhe aus Sicht des Teams seine Adressen besser ausbilden: Einerseits soll die Innenstadt von Karlsruhe grösser gedacht und gestärkt werden, da diese von außen nur als ein kleiner Teil von vielen sichtbar ist. Andererseits gilt es, räumliche und nutzungsspezifische Schwerpunkte auszubilden, die sich entweder für nationale, regionale oder lokale Funktionen gut eignen.

Ein weiteres Leitmotiv ist das Clustern des Gewerbes ausgehend von der verkehrlichen Lage Karlsruhes und seiner Potenziale als Wirtschaftsstandort. Durch das langfristige Sortieren gleicher Nutzungen am selben Ort können nach Ansicht des Teams Synergien in Form von gemeinsamen Einrichtungen, der Vernetzung des Wissens, bis hin zur stadträumlichen Gestaltung besser genutzt werden.

Das Team verweist auch darauf, dass Karlsruhes infrastrukturell günstige Lage entlang europäischer Verkehrsachsen und seine Begabungen im Bereich Forschung und Wissenschaft zukünftig stärker als „Adressen“ verstanden und ausgestaltet werden sollten.

Die Klimaanpassung ist ein dritter Schwerpunkt der Arbeit des Teams. Dabei konzentriert sich der Beitrag auf die Innere Stadt, in dem die Folgen einer Erwärmung der Durchschnittstemperatur am stärksten spürbar sein werden. Mit einer Auslegeordnung möglicher Maßnahmen (Verschattung, Abkühlung, Reduktion aufheizender Materialien und Gegenstände) werden die Konsequenzen für die Stadtentwicklung und insbesondere den öffentlichen Straßenraum aufgezeigt. Dabei wird deutlich, dass die notwendigen Eingriffe zwar die Qualität dieser Räume massiv erhöhen, aber auch in Konflikt mit dem Verlust von Stellflächen für den MIV im Straßenraum stehen, der kompensiert werden muß.

Auf Basis dieser Konsequenzen fordert das Team „neue verkehrliche Pioniertaten“ von Karlsruhe und betont die Vorreiterrolle der Stadt bei Innovationen wie dem Fahrrad, dem Auto, der Zweisystem-Stadtbahn, aber auch dem Car-Sharing. Dabei werden Ansatzpunkte geliefert, wie die im VEP geforderte Erhöhung des Modal Split zugunsten des Umweltverbunds realisiert und gleichzeitig das Problem des Ruhenden Verkehrs in der Inneren Stadt entschärft werden kann. Neben Ansätzen zur Förderung des Zweiklangs aus LV und ÖV - wie den Fahrradstraßen und Fahrzeitgarantien - werden auch eine Ausweitung des Anwohnerparkens, der Bau von Quartiergaragen und der Ausbau von Park+Ride Möglichkeiten vom Team als wichtig erachtet, um den Konflikt im Straßenraum zwischen Bedürfnissen des Verkehrs und der Klimaanpassung lösen zu können.



ZUSAMMENFASSUNG LEITBILD-KONZEPT

TEAM Machleidt GmbH (Berlin) mit sinai. freiraumplanung (Berlin) und SHP Ingenieure (Hannover)

Team Machleidt | Sinai | SHP hat die Gründungsidee der Stadt für die Entwicklung ihres Konzepts aufgenommen: Stadt und Landschaft sind in Karlsruhe gleichberechtigte Elemente. Zusammen mit dem prognostizierten Wachstum Karlsruhes entwickelt die Arbeitsgemeinschaft ihr Leitbildkonzept anhand dreier Thesen:

Die Ideale Stadt: „Karlsruhe begreift sich als Modellstadt. Im Zentrum ihrer Identität steht die ganzheitliche Wahrnehmung von Stadt, Landschaft und Verkehr.“

Die Schöne Stadt: „Karlsruhe arbeitet bewusst an den ästhetischen und sinnlichen Qualitäten seiner Stadt- und Landschaftsräume. Karlsruhe bleibt Landschafts-Stadt – die Stadtentwicklung kommt ohne weiteren Flächenfraß aus.“

Die Prosperierende Stadt: Der Wohn- und Erwerbsstandort Karlsruhe wächst. Die Stadt muss auch räumliche Entwicklungsangebote machen können.

Die Einbettung der barocken Planstadt in die Landschaft – sowohl im großen als auch im kleinen Maßstab – wird vom Team als ein besonderes Merkmal von Karlsruhe und als „Reichtum“ wahrgenommen, den es zu schützen und weiterzuentwickeln gilt (die „Ideale Stadt“). Dabei stellen die Planer auch fest, dass Karlsruhe nicht am Rhein sondern an der Alb liegt, die neben dem Hardtwald den wichtigsten innerstädtischen Freiraum darstellt.

Die zukünftige Entwicklung von Karlsruhe wird nach Ansicht des Teams maßgeblich von einem Zielkonflikt bestimmt: Die „Prosperierende Stadt“ Karlsruhe braucht Flächen, allerdings soll dafür nicht die Landschaft mit neuen Siedlungsflächen verbaut werden (die „Schöne Stadt“). Als Lösung schlägt das Team die Transformation derjenigen Gebiete vor, die aktuell über die meisten Probleme und Barrieren aber auch größten Entwicklungspotenziale verfügen. Diese Gebiete lokalisiert das Team in einem Nord- und Südband rund um die Kernstadt – dort wo auch die Verknüpfung zwischen den städtischen Freiräumen und der Landschaft stattfindet

Auf der Suche nach Transformationspotenzialen für die Entwicklung von Karlsruhe spielen die Planer die Handlungsfelder „Landschaft“, „Stadtraum“ und „Mobilität“ konsequent entlang der beiden Bänder durch. Ihr Schwerpunkt liegt auf dem Abbau von Barrieren, der Inwertsetzung von Freiräumen und der Erkundung von Möglichkeiten für die Weiterentwicklung von Wohnen und Gewerbe. Die Konzepte für die einzelnen Teilgebiete werden in Form von funktionalen Skizzen, dem Entwurf städtebaulicher Grobstrukturen und einer Flächenbilanz unterstützt.

Diese Erkundungen liefern nicht nur Vorschläge für die Weiterentwicklung und Transformation bestehender Stadtteile, wie zwischen Nordstadt und Neureut oder südlich der Südtangente. Ebenso gelangen auch „neue Räume“ und ihre Entwicklungspotenziale in den Fokus: zum Beispiel der Hardtwald,

der mit einem durchgehenden „Waldpark“ in Ost-West-Richtung und weiteren Lichtungen mehr Licht und weitere Funktionen für die Erholung und den Radverkehr erhält, der Güterbahnhof als langfristige strategische Reserve für das Arbeiten (und Wohnen) sowie Möglichkeiten des Wohnens zwischen Energieberg und Rheinhafen.

Für die Innere Stadt stellt das Team die Bedeutung des Abbaus von Barrieren der Verkehrswege heraus und plädiert auf den Stadtstraßen für ein verstärkteres Mischen der Verkehrsarten (insbesondere Radverkehr und MIV). Ebenso plädiert das Team für die Weiterführung des Rückbaus nicht mehr benötigter Straßenkapazitäten auf den Magistralen, wie der Rheinstraße, der Kriegstraße und in Hinblick auf die Anschlussknoten der Stadtautobahnen. Als prominenteste und gleichzeitig kühnste Maßnahme schlagen die Planer die Überdeckelung der Südtangente im Bereich der Günther-Klotz-Anlage vor.



ZUSAMMENFASSUNG LEITBILD-KONZEPT

berchtoldkrass space & options (Karlsruhe) mit STUDIO URBANE STRATEGIEN (Karlsruhe) und URBAN CATALYST STUDIO (Berlin)

Team berchtoldkrass space&options | Studio . Urbane Strategien | UC STUDIO verfolgte von Beginn an einen sehr konzeptionellen und strategischen Ansatz für Karlsruhe. An Hand der Leitidee „Vorhandenes Bewahren und Änderungen zulassen“ identifizierte das Team fünf Handlungsfelder und entwickelte daraus verschiedene Empfehlungen.

Stadt der Freiräume: Die Freiräume dienen als Gerüst der Stadtentwicklung, verbunden durch einen durchgehenden Freiraumring.

Stadt der Nachbarschaften: Die Quartiere von Karlsruhe als Keimzellen des Zusammenlebens sollen strukturell gestärkt und maßgeschneidert weiterentwickelt werden.

Stadt der produktiven Welten: Empfohlen werden Synergien zwischen Hand und Kopfarbeit. Das Team entwickelt spezifische Regeln zur Verdichtung der „Mixed Zone“ entlang der Südtangente.

Die 5- Minuten Stadt: Die Erreichbarkeiten von wichtigen Einrichtungen und Orten werden zum Grundprinzip der Stadtentwicklung.

Stadt der Schnittstellen: Schnittstellen entlang der Bahnlinien werden als Keimzellen neuer Entwicklungspole gestärkt.

Das Leitbild des Teams ist eine Verzahnung dieser fünf Handlungsfelder, das ein stabil-dynamisches Gerüst bildet und gleichzeitig offen für verschiedene Zukünfte bleibt.

Die Planer entwickeln ihren Vorschlag aus der bestehenden Struktur Karlsruhes heraus („Zellenstadt“ und „Stadt der Freiräume“) und setzen ihn mit möglichen Entwicklungen der Zukunft in Beziehung (Produktive Welten, Klimaschutz, Zukunft der Mobilität). Die vernetzten Freiräume bilden das Rückgrat ihres Gerüsts.

Sie definieren einen ringförmigen „Handlungsraum“ rund um die „Innenstadt“. Dieser verbindet diejenigen Gebiete Karlsruhes miteinander, in denen nach Meinung des Teams durch Flächenreserven und Anschlüsse an die bedeutsamen Verkehrssysteme die größten Chancen und Aufgaben für die Weiterentwicklung von Karlsruhe in den nächsten 20 Jahren konzentriert sind. Dieser Handlungsraum stellt zudem auch die Grenze zwischen einer eher städtisch geprägten Entwicklung (Innenstadt) und der Entwicklung „in der Landschaft“ (Außenstadt) dar. Verbindendes und einziges durchgängiges Element dieses Rings ist ein Freiraumband, das die Innen- und Außenstadt verbindet und den Radverkehr tangential vernetzt.

Für die Gesamtstadt unterbreitet das Team ein Qualitätsangebot: Mit ihrer „Stadt der Nachbarschaften“ soll die Stadt innerhalb der bestehenden nachbarschaftlichen Strukturen der Quartiere maßgeschneidert weiterentwickelt werden. Die Quartiere sollen über eine eigene Grundversorgung und zentrale Einrichtungen verfügen und in Zusammenarbeit mit ihren Bewohnern weiterentwickelt und – wo möglich – auch verdichtet werden.

Mit dem Konzept der „5-Minuten-Stadt“ wird die Erreichbarkeit bestimmter Orte zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV innerhalb einer bestimmten Zeit als Maßstab für die Weiterentwicklung der Innenstadt gesetzt (Grundversorgung, Innenstadt oder wichtige Freiräume). Wo dies nicht möglich ist, müssen entweder Einrichtungen ergänzt oder die Verkehrsverbindungen verbessert werden.

Im Bereich der Gewerbeentwicklung verweist das Team auf die zukünftige Bedeutung „produktiver Welten“ – einer stärkeren Verknüpfung zwischen Hochschulen und Produktion, die Förderung des Kreativgewerbes und anderer Nischen – und die Notwendigkeit, sich für zukünftige Entwicklungen „Jokerflächen“ zu erhalten, in denen keine Chancen verbaut werden sollen. Neben dem Hochschulquartier und dem Nordband soll sich die gewerbliche Entwicklung von Karlsruhe auf die bestehenden Gebiete entlang der Südtangente konzentrieren. Dort identifiziert das Team signifikante Flächenpotenziale, die als „Mixed Zone“ durch die Setzung neuer baulicher Regeln (keine einstöckigen Hallen, keine großflächigen ebenerdigen Parkplätze) mobilisiert werden könnten. Diese Mobilisierung soll von bestehenden und neuen Bahnhöfen entlang der „Mixed Zone“ ausgehen, die mit einer neuen S-Bahnlinie zwischen Mühlburg und Blankenloch attraktiv angebunden werden soll („Stadt der Schnittstellen“).

Für das eigentliche Leitbild des Teams werden die formulierten Stoßrichtungen inhaltlich und räumlich miteinander verzahnt und in Beziehung gesetzt. Jeder Ort in Karlsruhe muss auf seine Rolle und deren Bedeutung in Bezug auf die verschiedenen Ebenen des Leitbilds (Nachbarschaften, Freiräume, Produktive Welten etc.) überprüft werden. So ergibt sich ein Orientierungsrahmen, mit dem die Stadt zukünftige Entwicklungen besser einordnen und steuern kann. Mit der Formulierung von weiteren planerischen und politischen Schritten auf dem Weg zu einem Leitbild sowie von notwendigen Aufgaben für die Umsetzung einzelner Bausteine gibt das Team wichtige Hinweise für die Funktionsweise eines räumlichen Leitbilds, wie die Fortführung des Dialogs mit Verwaltung, Behörden, Experten und Bevölkerung, die Koordination der Aktivitäten der Verwaltung, das Einbeziehen bestehender Planungen und Ressourcen und eine wiederkehrende Standortbestimmung.