

## HARDTWALD BEHUTSAM NUTZEN



Hardtwald, der stadtnahe Wald, Bild: Monika Müller-Gmelin, Stadtplanungsamt

### BESCHREIBUNG UND BEWEGGRÜNDE

Der Hardtwald ist das größte zusammenhängende Waldgebiet in Karlsruhe. Als Identifikationsort und stadtnaher Naturraum soll er für Aufgaben der Erholung, Ökologie und nachhaltiger Nutzung weiterentwickelt werden. Die steigenden Anforderungen und Ansprüche an Erholungsräume, Aufenthaltsqualitäten und „mehr Licht“ im Hardtwald stellen dessen Pflege und Entwicklung vor neue Herausforderungen. Gleichzeitig muss er dem Natur- und Artenschutz, der Erholung, dem Klima- und Trinkwasserschutz und der Holzproduktion dienen.

### ZIELE

Wichtigstes Ziel ist die Walderhaltung und die Erhaltung der Vitalität vor dem Hintergrund des Klimawandels. Bei strategischen Überlegungen für die Bewirtschaftung wird geprüft, ob Vorrangbereiche für Erholung, Natur- und Artenschutz sowie Holzwirtschaft definiert werden. Die Weiterentwicklung von Lichtungen oder lichten Wäldern, die Steigerung der Aufenthaltsqualität, eine bessere Orientierung sowie verbesserte Querverbindungen für den Fuß- und Radverkehr sind weitere Ziele.

## QUARTIER BAHNHOF WEITERDENKEN



Vertiefungsgebiet Quartier Bahnhof, Quelle: berchtoldkrass, URBAN CATALYST STUDIO: Städtebauliches Konzept „Dynamisches Band Karlsruhe“

### BESCHREIBUNG UND BEWEGGRÜNDE

Das Bahnhofsumfeld ist ein bedeutender Stadteingang und damit prägend für die Wahrnehmung Karlsruhes. Gleichzeitig stellt der südliche Teil eine der wichtigsten Flächenreserven für die Stadt dar. Mit einer integrierten und umfassenden Gesamtplanung „Quartier Bahnhof“ soll das Bahnhofsumfeld zu einem zentrumsnahen, verdichteten Stadtquartier entwickelt werden. Ein neues „Quartier Bahnhof“ ist ein erster Baustein einer Entwicklung zwischen Bahn, Südtangente und Oberwald und in seiner Verlängerung eine neue urbane Achse in die nördliche Kernstadt bilden.

### ZIELE

Die Gesamtplanung verankert eine städtebauliche Strategie für den Stadteingang als identitätsstiftenden Ort und etabliert ein innerstädtisches Entwicklungsgebiet mit hoher Dichte und Dynamik. Mit einem Rahmenplan für das Gesamtgebiet werden die verschiedenen Nutzungsaspekte und -wünsche erkundet und koordiniert. Die Vermarktung der stadteigenen Flächen sowie die Verhandlungen mit Grundstücksbesitzern sind ebenso ein integraler Bestandteil der Gesamtplanung, wie auch die zukunftsweisende Weiterentwicklung der Infrastrukturen.

## ZUKUNFT INNENSTADT ANGEHEN

### BESCHREIBUNG UND BEWEGGRÜNDE

Die Innenstadt Karlsruhes als Identifikationsort und Publikumsmagnet für Gesamtstadt und Region steht vor grundlegenden Veränderungen. Um die Chancen der Kombilösung bestmöglich nutzen und die anstehenden neuen Aufgaben und Herausforderungen angehen zu können, soll ein integriertes und ämterübergreifendes Konzept zur Zukunft der Innenstadt erarbeitet werden. Die Bevölkerung soll dabei intensiv beteiligt werden.

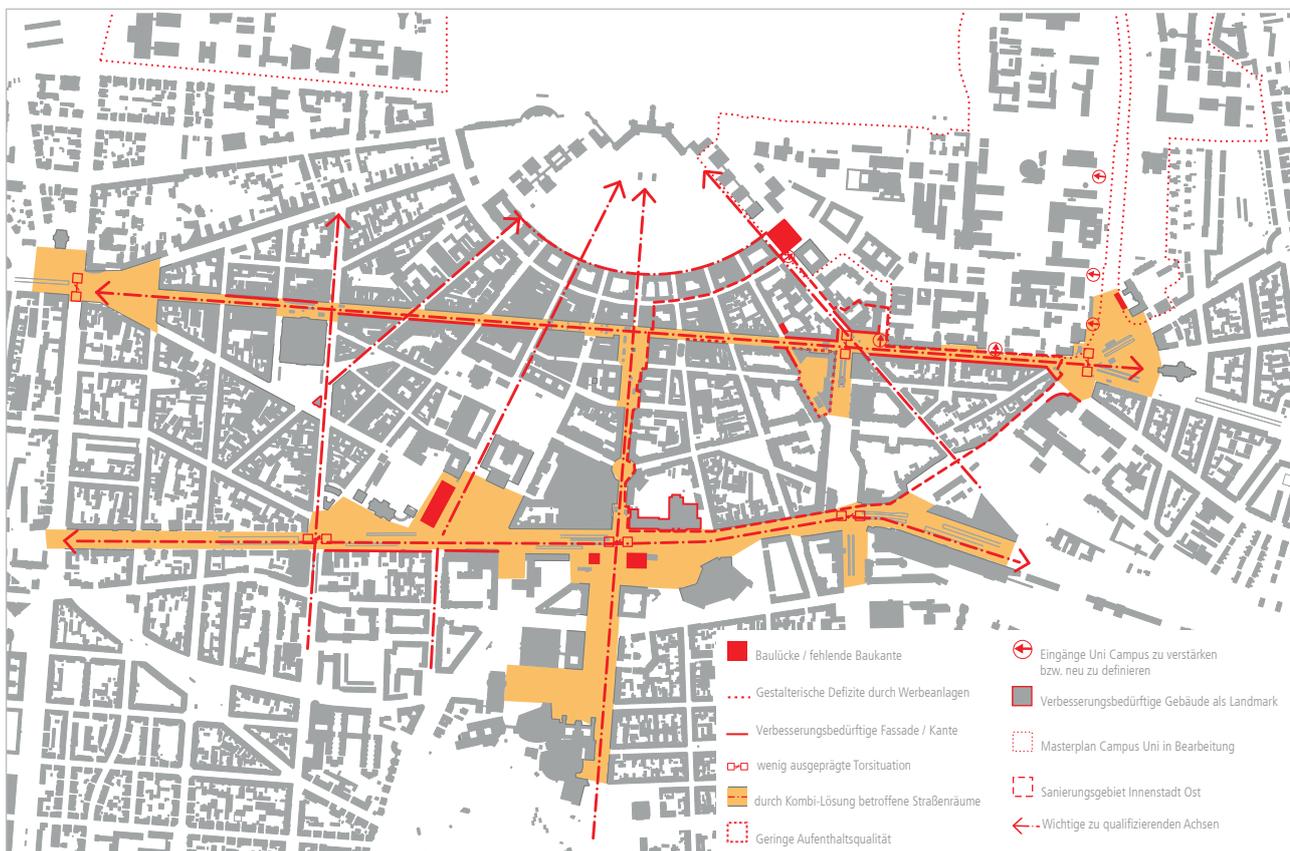
Mit der Realisierung der Kombilösung werden sich die Hauptachsen der Innenstadt grundlegend wandeln. Teile der Kaiserstraße und der Ettlinger Straße werden frei von Bahnen, die Trennwirkung der Kriegsstraße kann zwischen Mendelssohnplatz und Karlstor vermindert werden. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass der Einzelhandel weiter zurück geht und neue Lösungen für Teile der Einkaufsstraßen gefunden werden müssen. Die Arbeiten der Planungswerkstatt haben ergeben, dass sich die Innenstadt perspektivisch ausweiten muss, um allen zukünftigen Bedürfnissen gerecht zu werden. Ebenso sind Anpassungen an den Klimawandel, neue Nutzungen sowie die stärkere Verzahnung zwischen dem Karlsruher Institut für Technologie und der Stadt zu berücksichtigen. Um unter diesen Rahmenbedingungen geeignete Entwicklungsmöglichkeiten zu erkunden, ist eine integrierte Vorgehensweise unumgänglich, die insbesondere auch die räumlichen Aspekte berücksichtigt.

### ZIELE

Die Attraktivität der Innenstadt wird in ihrer Außen- und Innenwahrnehmung durch zukunftsfähige Einzelhandelsstrukturen, ausgewogene Nutzungsmischung, hohe Aufenthaltsqualität und ein gut gestaltetes Stadtbild gestärkt. Ebenso ist eine Aufwertung der „zweiten Reihen“ – die Räume abseits der Kaiserstraße – notwendig.

- Vielfältige Nutzungsmischung anstreben und räumliche Schwerpunkte setzen
- Zukunftsfähige Einzelhandelsstruktur sicherstellen
- Eine gemischt genutzte, dichte Stadtstruktur inklusive Wohnen erhalten und ausbauen
- Erlebbarkeit und Aufenthaltsqualität der Innenstadt fördern
- Innenstadt enger mit dem Karlsruher Institut für Technologie vernetzen
- Innenstadt nach Süden entwickeln („Sprung“ über die Kriegsstraße) durch Reduzierung der Trennwirkung, Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Adressbildung auf beiden Seiten der Straße für Dienstleistung, Wohnen und Kultur

### RÄUMLICHE SCHWERPUNKTE ZUKUNFT INNENSTADT



Umgriff und mögliche räumliche Fragestellung in der Innenstadt, Quelle: Stadtplanungsamt, Antonella Sgobba

# BESTEHENDE QUARTIERE WEITERENTWICKELN

## BESCHREIBUNG UND BEWEGGRÜNDE

Durch eine innere Entwicklung und Sanierung des Bestands sollen die bestehenden Quartiere weiterentwickelt, neuer Wohnraum geschaffen sowie bestehende Qualitäten stabilisiert und aufgewertet werden. Die Ermittlung von Wohnbaupotenzialen, Gebäuden mit Sanierungsbedarf und Verdichtungsmöglichkeiten soll für planerische Impulse sorgen.

Es ist davon auszugehen, dass ein Teil des Karlsruher Einwohnerwachstums im Bestand aufgefangen wird. Diese Herausforderung ist gleichzeitig eine Chance, bestehende Quartiere Karlsruhes weiterzuentwickeln und nicht mehr zeitgemäße Siedlungsstrukturen (Wohnungsgrößen, Qualität der Bausubstanz und Energieeffizienz, städtebauliche Struktur) aufzuwerten oder auch zu ersetzen.

## ZIELE

Bestehende Quartiere werden besonders in ihrem Wohnungsbestand gesichert und aufgewertet, um die lokale Identität zu festigen und das Stadtbild weiterzuentwickeln. Dabei werden neue Wohnflächen

und alternative Wohnformen für alle Lebensphasen und -modelle behutsam in die vorhandenen Baustrukturen integriert. Um die Qualität des Wohnumfelds bestehender Nachbarschaften zu verbessern, werden die Stadtteilfunktionen der Nahversorgung und -mobilität gestärkt. Ebenso sind die bauliche Qualität, Anforderungen der Klimaanpassung, die Aufwertung bestehender Freiräume und die Integration einer ausreichenden Nutzungsvielfalt zu berücksichtigen. Hierfür müssen auch geeignete Prozesse entwickelt und getestet werden.

- Sicherung und Aufwertung des Wohnungsbestands (Gebäudeerneuerung) und des Stadtbilds
- Behutsame Integration neuer Wohnflächen in die vorhandene Baustruktur
- Integration alternativer Wohnformen (Wohnen für alle Lebensphasen/-modelle)
- Erhalt und Weiterentwicklung der lokalen Identität und bestehender Nachbarschaften
- Verbesserung der Wohnumfeldqualität (Freiraum, Mobilität)

## VERDICHTUNGSPOTENZIALE FÜR DIE INNENENTWICKLUNG



## NEUE QUARTIERE ENTWICKELN

### BESCHREIBUNG UND BEWEGGRÜNDE

Die wachsende Einwohnerzahl Karlsruhes macht die Suche nach neuen Bauflächen notwendig. Diese müssen gut erschlossen sein und gleichzeitig neue Maßstäbe für innovative und lebenswerte Quartiere setzen. Mit Hilfe eines kontinuierlichen Flächenmanagements, Modellquartieren und dem Einbezug innovativer Lösungen für Klimaanpassung, Erschließung, Versorgung und Sozialverträglichkeit sollen attraktive Wohngebiete entstehen.

Der Bedarf an neuem Wohnraum wächst stetig. Die bestehenden Potenzialflächen im Flächennutzungsplan können dieses Wachstum nicht auffangen. Daher werden zusätzlich 85 Hektar Bauland innerhalb der Stadtgrenzen Karlsruhes benötigt. Dies entspricht ungefähr 10.000 Einwohnern und über 4.000 Wohneinheiten. Während des Räumlichen Leitbildprozesses wurde festgelegt, dass potenzielle Bauflächen innerhalb der Stadtgrenzen gefunden werden müssen.

### ZIELE

Neue Quartiere werden in einer ressourcenschonenden Siedlungsweise in die Umgebung integriert, um umliegende Quartiere und angrenzende Freiräume

aufzuwerten. Die Festlegung auf eine hohe Qualität der Bauten hilft, eine Identifikation mit neuen Quartieren zu ermöglichen und die Akzeptanz der Planung in der Öffentlichkeit zu schaffen. Weitere Aspekte wie Klimaanpassung, Naturschutz, Verkehrsplanung und die wirtschaftliche Auslastung der Infrastruktur für die neuen Quartiere müssen dabei berücksichtigt werden.

- Mobilisierung der vorhandenen Areale im Flächennutzungsplan
- Identifikation und Sicherung von zusätzlich 85 Hektar gut erschlossenem Bauland innerhalb der Stadtgrenze
- Qualität und Baukultur sowie sozialgerechte und durchmischte Entwicklung sicherstellen und fördern
- Ausgewogenes Verhältnis von Freiraum und Baumasse, kompakte und dichte Bauweise schaffen
- Integrierte Verkehrskonzepte und wirtschaftliche Auslastung von Infrastruktur im Quartier anstreben
- Verbesserungen auch für die umliegenden Quartiere gewährleisten und lokale Identitäten schaffen

### 85 HEKTAR NEUE WOHNBAUFLÄCHEN (AUSSCHNITT NORD)



Übersicht der möglichen Arrondierungsflächen für das Wohnen (Ausschnitt Nord), Quelle: Büro MESS, nach Stadtplanungsamt/Machleidt

## KLIMAANPASSUNG IM QUARTIER UMSETZEN



Hotspotquartier „Geschlossener Blockrand“, Situation 2050 mit Maßnahmen, Städtebaulicher Rahmenplan Klimaanpassung, Quelle: berchtoldkrass, GEO-NET

### BESCHREIBUNG UND BEWEGGRÜNDE

Die Anpassung an den Klimawandel ist eine der größeren Aufgaben des 21. Jahrhunderts. Der „Städtebauliche Rahmenplan Klimaanpassung“, der vom Gemeinderat beschlossen wurde, zeigt Maßnahmen gegen Überhitzung in den Quartieren, ein übergeordnetes Entlastungssystem und Potenziale für eine klimagerechte Bebauung und Freiflächenentwicklungen auf. Diese Maßnahmen sollen beispielhaft umgesetzt werden, um die Klimaanpassung in der Planungskultur der Stadt wie auch in der Lebensweise ihrer Bewohnerinnen und Bewohner zu verankern.

### ZIELE

Nachhaltige Grundsätze zur Klimaanpassung müssen in die Planungspraxis übergehen. Ein Baustein für die Integration der Klimaanpassung ist die Qualifizierung des öffentlichen Freiraums. Ein Portfolio aus Handlungsoptionen, Modellprojekten und eine Beteiligungskultur stärkt die Akzeptanz sowie den politischen Rückhalt für notwendige Maßnahmen.

## FUNKTIONEN MISCHEN



„Mixed Zone“, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US (aus der Planungswerkstatt)

### BESCHREIBUNG UND BEWEGGRÜNDE

Die strikte Trennung der Funktionen hat die Stadtplanung lange bestimmt, mit mittlerweile bekannten Folgen: starke Belastung durch Verkehr, klimatische Herausforderungen und Versorgungsdefizite.

Um Karlsruhes Flächen besser zu nutzen und lebendige Quartiere zu erhalten, muss nach Möglichkeiten gesucht werden, wo und wie die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Erholung künftig besser miteinander kombiniert werden können. Dabei soll erkundet werden, welche innovativen Lösungen für die Aufwertung von

Quartieren bestehen, wo Mischungen sinnvoll sind und welche Nutzungen wo vermieden werden sollten.

### ZIELE

Karlsruhe wird als Standort attraktiver Arbeits- und Lebenswelten profiliert. Zudem werden Potenziale für weiteres Wachstum bei begrenztem Flächenangebot ausgelotet. Außerdem werden innovative Möglichkeiten zur Mischung von Nutzungen und Funktionen erkundet und deren Realisierung vorangetrieben.

## VORHANDENE GEWERBEGEBIETE OPTIMIEREN

### BESCHREIBUNG UND BEWEGGRÜNDE

Die Gewerbegebiete in Karlsruhe müssen nach innen wachsen. Beispielhaft können Masterkonzepte Möglichkeiten darstellen, wie mit den vorhandenen Flächen attraktive Standorte für bestehende und neue Wirtschaftsbetriebe geschaffen werden können. Dabei sollen die Eigentümerinnen und Eigentümer sowie Nutzerinnen und Nutzer im Quartier sensibilisiert werden. Gleichzeitig sollen Modelle für eine verdichtete Bauweise von Produktionsbetrieben und der überbetrieblichen Kooperation erprobt werden.

Als wachsende Stadt und zukunftsfähiger Wirtschaftsstandort benötigt Karlsruhe auch weiterhin Potenziale für die Ansiedlung und Erweiterung von Produktions- und Dienstleistungsbetrieben. Da die Flächen für neue Gewerbegebiete rar sind, zielt die Stadt darauf ab, dem prognostizierten Wachstum mit einer Optimierung der Gewerbegebiete zu begegnen. In den bestehenden Gebieten sind noch Entwicklungsreserven vorhanden, die mit der Gewerbeflächenstudie der Stadt erstmals systematisch erfasst wurden.

Mit dem Praxishandbuch „Unternehmensstandorte zukunftsfähig entwickeln“ steht zudem eine wichtige Grundlage für die Beratung von Unternehmen zur

Verfügung. Die Planungswerkstatt hat Ansätze aufgezeigt, wie die bestehenden Potenziale genutzt werden können.

### ZIELE

Nach einer Priorisierung der zu entwickelnden Gewerbegebiete werden Verdichtungs- und Umwandlungsstrategien erkundet. Sie verbessern die Vernetzung von Einrichtungen in den Quartieren und ermutigen Nutzerinnen und Nutzer sowie Eigentümerinnen und Eigentümer zur Kooperation. Dadurch werden attraktive Standorte für zukunftsweisende Unternehmen geschaffen. Außerdem werden die Herausforderungen der Integration von Verdichtungs- und Klimaanpassungszielen behandelt.

- Verdichtungs- und Transformationsstrategien erkunden
- Attraktive Adressen für Unternehmen schaffen
- Vernetzung von Einrichtungen im Quartier und Vernetzung mit anderen Quartieren verbessern
- Nutzer sensibilisieren und zur Kooperation ermuntern

### VORHANDENE GEWERBEGEBIETE (AUSSCHNITT SÜD)



Übersicht der vorhandenen Gewerbegebiete, Quelle: Büro MESS, nach Stadtplanungsamt/berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

## CLUSTER WEITERENTWICKELN



Bestehende Cluster Technologiepark und Rheinhafen, Bild: Roland Fränkle, Presse- und Informationsamt

### BESCHREIBUNG UND BEWEGGRÜNDE

Als Wissenschaftsstadt und High-Tech-Standort profitiert Karlsruhe von einem dynamischen Wachstums- und Urbanisierungsprozess. Vor dem Hintergrund veränderter Anforderungen der postindustriellen Dienstleistungsgesellschaft sind Standortkriterien und räumliche Entwicklungsszenarien für Technologieunternehmen neu zu prüfen. Wirtschafts- und Technologiecluster haben unbestrittene Vorteile, sowohl für die angesiedelten Unternehmen als auch für den Standort. Deswegen ist zu prüfen, welche neuen Cluster in Karlsruhe gebildet werden könnten

und wo vorhandene Cluster angepasst werden müssen. Dabei geht es auch um die Frage, welche städtischen Funktionen solche Cluster für die Unternehmen und die umliegenden Nachbarschaften erfüllen können.

### ZIELE

Es gilt zu begründen, ob und wo neue Cluster sinnvoll sind. Die Verbesserung der Rahmenbedingungen zur Weiterentwicklung bestehender Cluster und flankierende Maßnahmen fördern parallel den Austausch und ermöglichen städtebauliche sowie wirtschaftliche Impulse.

## LANGFRISTIGE PERSPEKTIVEN DENKEN



Güterbahnhof, Bild: Roland Fränkle, Presse- und Informationsamt

### BESCHREIBUNG UND BEWEGGRÜNDE

Güterbahnhof und Hafengebiete stellen bedeutende Elemente des Wirtschafts- und Logistikstandortes Karlsruhe dar. Die Raffinerien wie auch Teile der Betriebe am Rheinhafen nehmen unter dem Aspekt der Energieversorgung eine zentrale Rolle ein – sowohl lokal als auch weit über die Region hinaus. Dies könnte sich im postfossilen Zeitalter auch in der Umgebung dieser Perspektivfläche verändern. Das Vorhaben soll überprüfen, welche Entwicklungsmöglichkeiten als langfristige Perspektiven bestehen.

### ZIELE

Karlsruhe erhält sich die Spielräume für eine langfristige Nutzung auf derzeit großen monostrukturierten Flächen. Dazu ist ein Austausch mit den Eigentümern sowie dort tätigen Akteuren und der Einbezug überregionaler Strategien notwendig. Im Falle des Güterbahnhofs wird der Dialog durch eigene Überlegungen zur Verlagerung noch benötigter Funktionen sowie möglicher Nutzungen freiwerdender Areale unterstützt.

## MOBILITÄTSKONZEPTE FÜR QUARTIERE ENTWICKELN



Autoarme Quartiere, Quelle: Stadtplanungsamt

### BESCHREIBUNG UND BEWEGGRÜNDE

Die Mobilitätsstrategie des Verkehrsentwicklungsplans, den Umweltverbund zu stärken, beginnt in den Quartieren: Um ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten in den Köpfen der Karlsruherinnen und Karlsruher verankern zu können, werden neue Wege der Mobilität aufgezeigt. Die Quartiere in Karlsruhe sollen als Orte des Zusammenlebens strukturell gestärkt werden. Dabei spielt die Aufwertung des öffentlichen Raums als Aufenthaltsort eine zentrale Rolle. Durch die Entwicklung stadtverträglicher Mobilitätskonzepte in bestehenden und neuen Quartieren kann die beabsichtigte Steigerung der

Aufenthalts- und Lebensqualität sowie die Förderung des Umweltverbunds vorangetrieben werden.

### ZIELE

Das Vorhaben erkundet Maßnahmen für autoarme Quartiere und öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität und setzt diese um. Um diese Aufenthaltsqualität zu erreichen, werden alternative Mobilitätsangebote für Fußgänger- und Radverkehr, öffentlichen Personennahverkehr sowie Car- und Bikesharing ausgebaut.

## NACHBARSCHAFTSZENTREN BELEBEN



Nachbarschaftszentrum der 5-Minuten-Stadt, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US (aus der Planungswerkstatt)

### BESCHREIBUNG UND BEWEGGRÜNDE

Attraktive und lebendige Nachbarschaftszentren sind Ankerpunkte des täglichen Lebens und Katalysatoren für die Stadtentwicklung. Um diese Funktion zu stärken, sollen Einrichtungen des täglichen Bedarfs und integrierte Mobilitätsangebote noch besser miteinander verbunden und zu Orten mit hoher Aufenthalts- und Versorgungsqualität entwickelt werden. Bedarfsabhängig soll die Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen und Orte sowie deren Vernetzung mit der Gesamtstadt als Grundprinzip der integrierten Mobilitäts- und Stadtentwicklung ins Räumliche Leitbild integriert werden.

### ZIELE

Die Zentren der Nachbarschaften werden durch eine regelmäßige Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Personennahverkehr sowie eine hohe Funktionsdichte und -mischung in ihrer Bedeutung gefördert. Die Vernetzung von integrierter Verkehrsplanung, einer hohen Qualität des öffentlichen Raums und der architektonischen Gestaltung ist dafür eine notwendige Voraussetzung.

# MOBILITÄTSSTATIONEN AUSBAUEN

## BESCHREIBUNG UND BEWEGGRÜNDE

Die Bahnhöfe sind als Zugangspunkte zum Fern- und Regionalverkehr wichtige Elemente des Karlsruher Mobilitätskonzepts. Ihre Funktion als Umsteigeknoten zu den städtischen Verkehrsmitteln macht sie aber erst zu Keimzellen einer integrierten Stadt- und Mobilitätsentwicklung. Mit der Stärkung ihrer Rolle als Mobilitätsstationen können sie zu Impulsgebern für die Entwicklung des Mobilitätsverhaltens und ihres Umfelds werden.

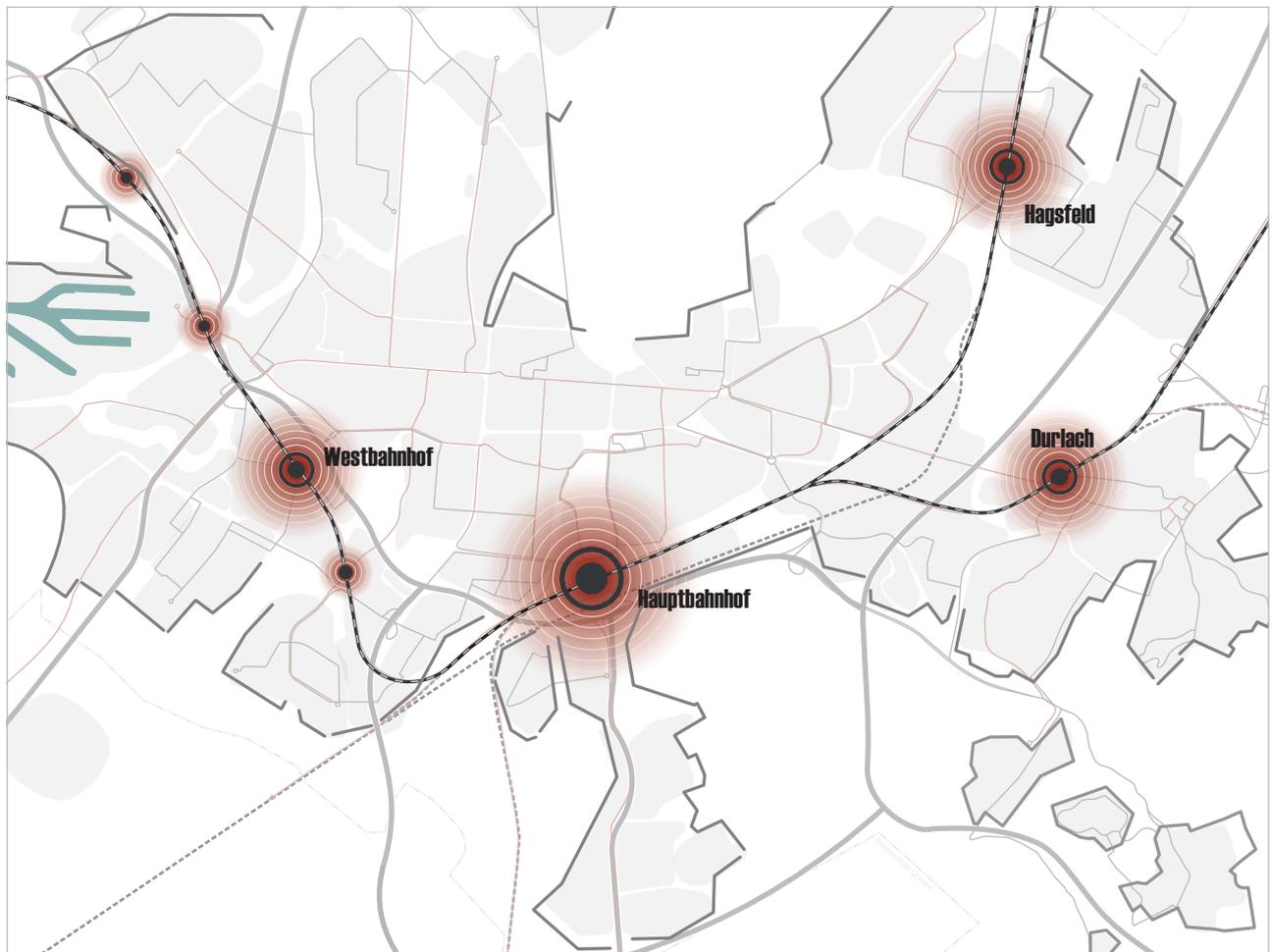
Karlsruhe hat sich in seinem Verkehrsentwicklungsplan der Förderung des Umweltverbunds verschrieben. Die bereits bestehenden, hochwertigen Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs, des Car- und Bikesharings in der Stadt können durch eine noch bessere Vernetzung an den Bahnhöfen Karlsruhes ihr volles Potenzial als Mobilitätsstationen entfalten. Dazu bedarf es einer Weiterentwicklung von Bahnhöfen zu Orten der Begegnung, des Umstiegs und des Aufenthalts. Diese Weiterentwicklung kann und soll auch Impulse für die Siedlungsentwicklung in ihrem Umfeld geben.

## ZIELE

Die Bahnhöfe Karlsruhes und ihr direktes Umfeld werden im Hinblick auf ihre Funktion im Gesamtverkehrskonzept überprüft und verbessert. Mit zusätzlichen Mobilitätsangeboten, innovativer Informationstechnologie und einer attraktiven Gestaltung wird deren Rolle als Treiber nachhaltiger Mobilität gestärkt. Auf diese Weise unterstützen sie auch die Entwicklung attraktiver Standorte für Wohnen und Arbeiten.

- Aufwertung der Bahnhöfe als Stadteingänge und Mobilitätsstationen
- Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln und Mobilitätsangeboten, insbesondere des Umweltverbunds
- Verbesserung der digitalen Unterstützung für nachhaltiges Mobilitätsverhalten
- Setzen von städtebaulichen Akzenten und Gestaltung des öffentlichen Freiraums im Bahnhofsumfeld

## BAHNHÖFE IN KARLSRUHE



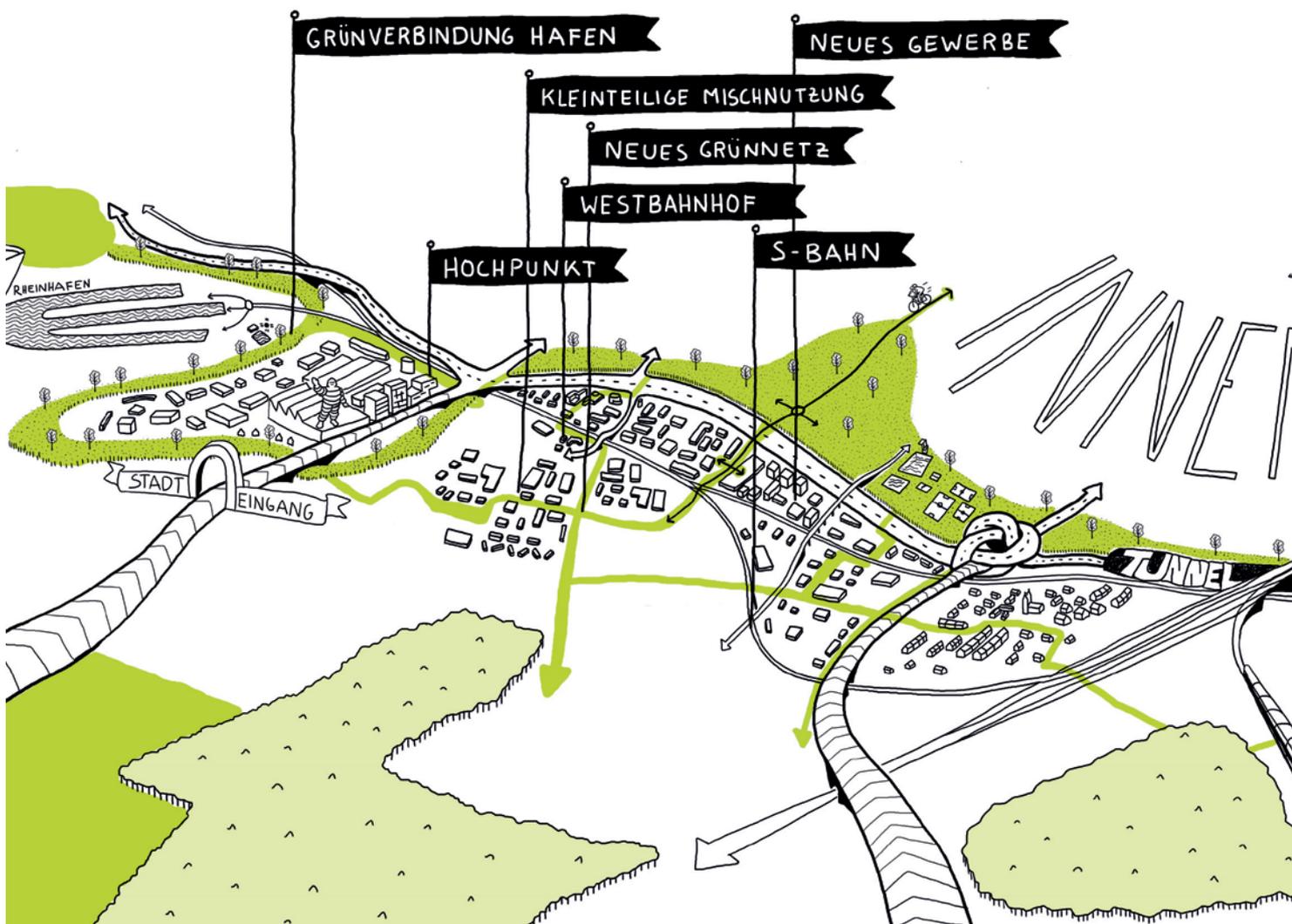
Übersicht der bestehenden und mögliche zukünftigen Mobilitätsstationen, Quelle: Büro MESS, nach Stadtplanungsamt/berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

# DIE VERTIEFUNGSBEREICHE

## ZWEI BÜROGEMEINSCHAFTEN UNTERSUCHTEN ENTWICKLMÖGLICHKEITEN IM NORDEN UND SÜDEN

Die Vertiefungsbereiche stellen das Bindeglied zwischen Stoßrichtungen und Vorhaben dar. Sie dienen als Prüfaufgaben für die Vorhaben sowie als Szenarien und Denkexperimente für die räumliche Weiterentwicklung der Stadt für drei ausgesuchte Handlungsbereiche mit großen Entwicklungspotenzialen. Die Bearbeitung der Vertiefungsbereiche stellt eine erste, näherungsweise Betrachtung räumlicher Schwerpunkte der Entwicklung dar, die parallel zur Ausarbeitung der Vorhaben angegangen wurde. Aufgabe der beauftragten Teams war es, mit ihren Konzepten einen Beitrag zu den folgenden Zielen zu leisten:

- Veranschaulichung und Konkretisierung der Stoßrichtungen an konkreten Räumen
- Überprüfung der Vorhaben auf deren nachhaltige Belastbarkeit und Abgleich der Konflikte durch modellhafte räumliche Konkretisierung
- Erarbeitung unterschiedlicher Szenarien für die Entwicklung der bislang planerisch vernachlässigten Stadträume



Potenzialfelder Dynamisches Band, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

## VERTIEFUNGSBEREICH SÜD

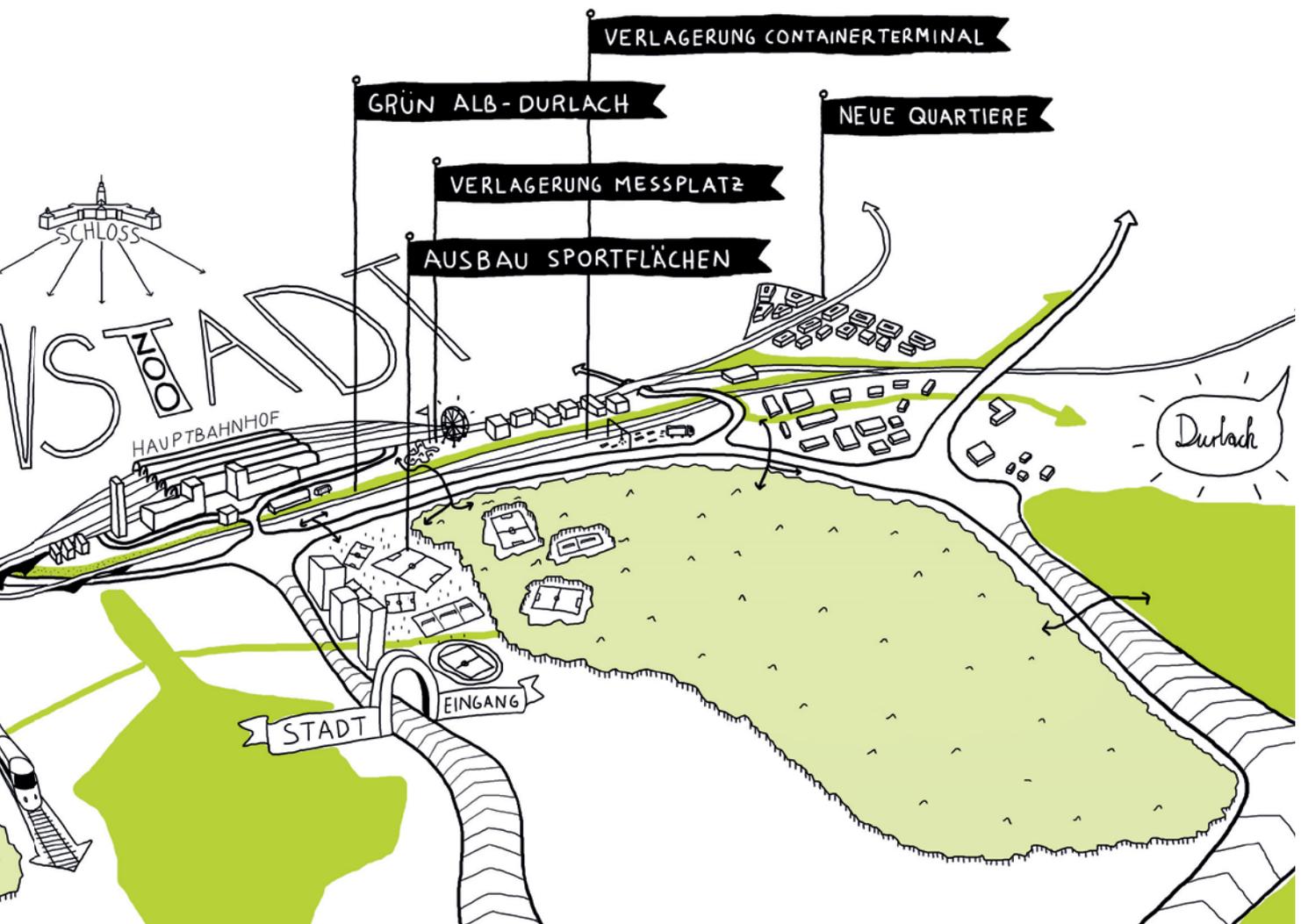
Von berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

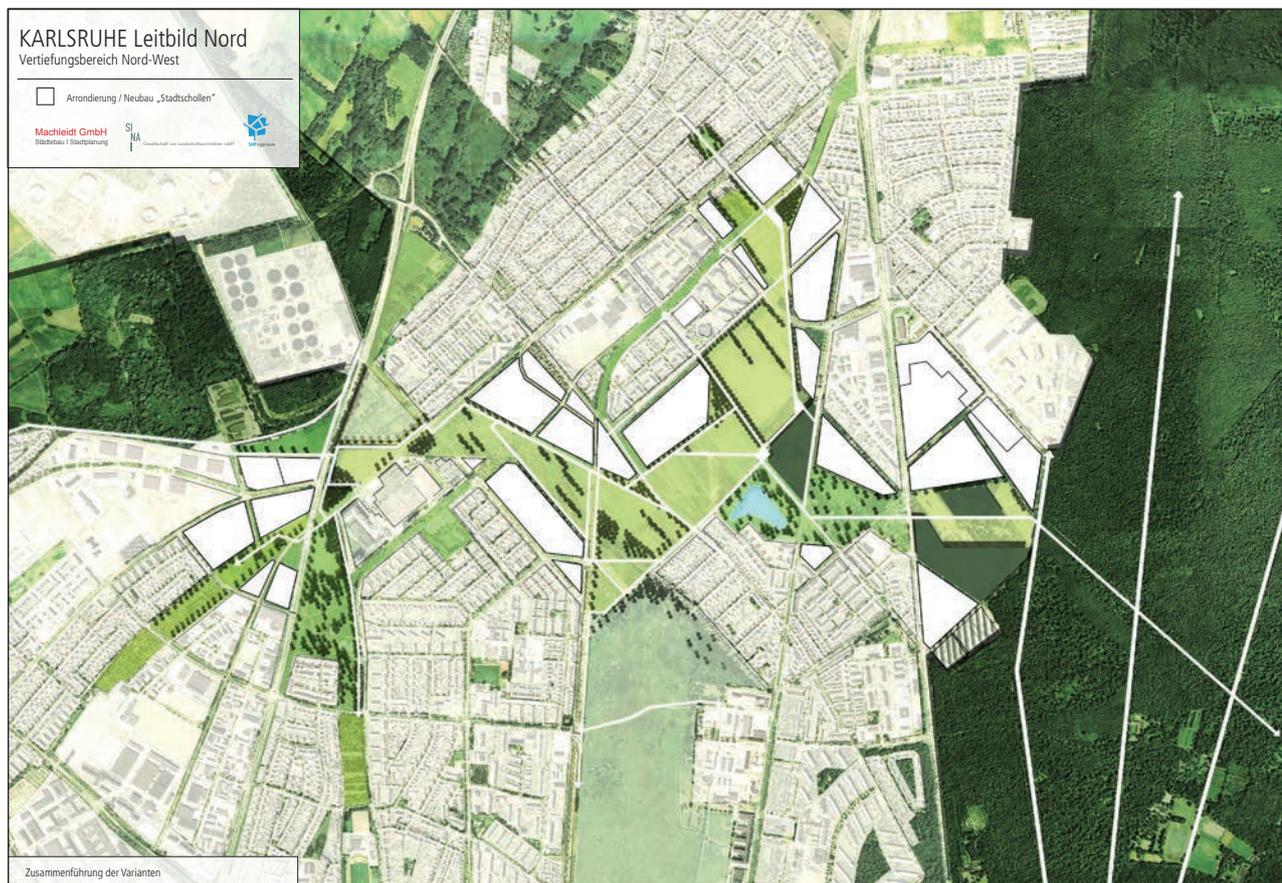
Der Städtebauliche Rahmenplan „Dynamisches Band Karlsruhe“ formuliert Zielvorstellungen für den Bereich entlang von Südtangente, Gleisanlagen und Grünräumen von Alb und Oberwald. Dazu werden zunächst die wesentlichen Rahmenbedingungen analysiert. Es zeigt sich, dass der Raum stark gewerblich geprägt ist, einen großen Reichtum an räumlichen Formen und Strukturen, jedoch wenige Grünflächen aufweist und von einer Vielzahl von Trassen und Barrieren bestimmt ist.

Es gibt zwar durchgehende Elemente über die gesamte Ausdehnung des Untersuchungsraumes, wie die Südtangente, Gleistrassen oder begleitende Freiräume. Die einzelnen Teilräume stellen sich jedoch als höchst unterschiedlich und weitgehend durch Trassen „verinselte“ Elemente dar, die vor allem über lineare Verknüpfungen wie Zufahrten und Brücken mit ihrer Umgebung in Austausch treten.

Zwölf solcher Teilräume können identifiziert werden, die sich durch jeweils ähnliche Eigenschaften und Fähigkeiten auszeichnen. Für diese wird die heutige Situation als aktueller Ausgangspunkt beschrieben. Mit Blick auf die Stoßrichtungen des Räumlichen Leitbilds wird die spezifische zukünftige Ausrichtung jedes Teilraums entwickelt. Die Entwicklungsziele werden visualisiert. Beschrieben werden die Themen Nutzung, Freiraum, Mobilität und Stadtraum. Es entwickelt sich ein lebendiges Bild des Dynamischen Bands mit Teilräumen von jeweils eigenen Regeln und Prinzipien. Sie zurren bestimmte Aspekte fest, lassen aber flexiblen Raum für Konkretisierungen.

Während jeder Teilraum ein eigenes prägnantes Gesicht und eine unverwechselbare Identität entwickelt, entsteht aus der Gesamtheit der freiräumlichen Maßnahmen ein übergeordnetes Grünsystem, das den bisherigen Bestand wirkungsvoll ergänzt und gleichzeitig Wegenetz und Anbindung der Nahmobilität für Fußgänger und Radfahrer trägt. Mit einer neuen Stadtbahn, dem





Quelle: Machleidt GmbH Städtebau | Stadtplanung, sinai Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, SHP Ingenieure Verkehrsplanung

Ausbau des Westbahnhofs und mehreren neuen Tram-Linien vervollständigt sich auch das öffentliche Personennahverkehrsnetz im Südband.

Das Dynamische Band erhält mit dem Städtebaulichen Rahmenplan umfassende Entwicklungsperspektiven, die die besondere Identität des gesamten Bereichs stärken und sein Profil als besonderer und wichtiger Ort im Stadtgefüge schärfen wird. Außerdem finden sich viele Vorhaben des Räumlichen Leitbilds in den sehr verschiedenen Themen wieder, die die Teilräume entwickeln.

## VERTIEFUNGSBEREICHE NORD

Von Machleidt GmbH Städtebau | Stadtplanung, sinai Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, SHP Ingenieure Verkehrsplanung

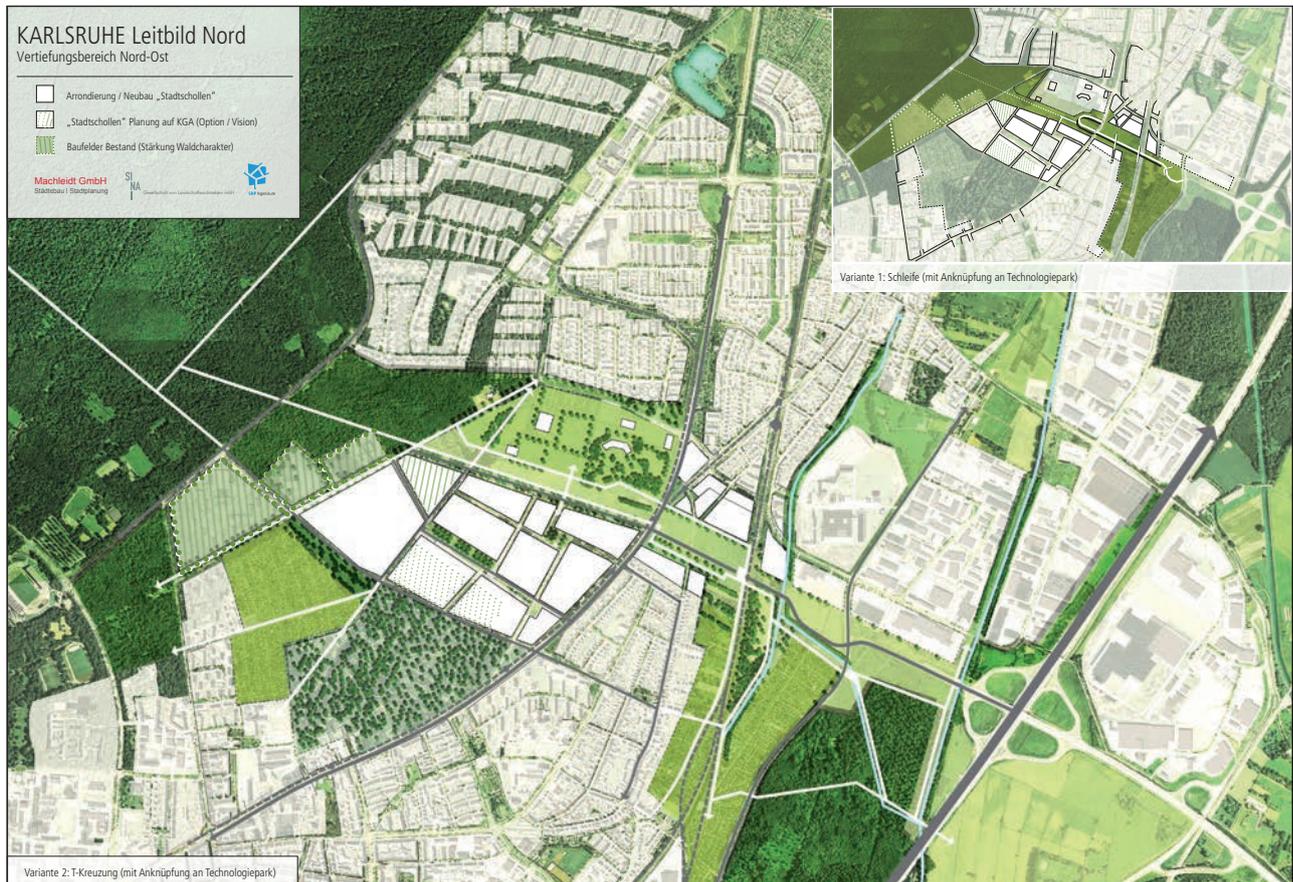
Die Vertiefungsbereiche Nord konkretisieren die Idee einer grünen Nordspange als neuen attraktiven Freiraum. Verbunden ist die Idee mit dem Anspruch einer Stärkung der Ost-West-Vernetzung für Fußgänger und Radfahrer und die Qualifizierung peripherer Zwischenräume als hochwertige innere Landschaft. Aus den Vorhalteräumen für die Nordtangente erwächst mit Hilfe eines übergreifenden konzeptionellen Ansatzes das Potenzial eines durchgängigen „Landschaftsparks Nord – vom Rhein bis an die Pfingst“. Die bewusste Umwertung verbessert signifikant Chancen, diese Räume zu einer qualitativ hochwertigen Arrondierung oder Nachverdichtung zu nutzen.

## VERTIEFUNGSBEREICH NORD-WEST

Der Vertiefungsbereich Nord-West konzentriert sich auf die Flächen südlich von Neureut und nördlich der Nordweststadt sowie der Nordstadt im Bereich zwischen der Bundesstraße 36 und dem Hardtwald. Dieser Bereich ist stark durch Freiräume mit unterschiedlicher Qualität geprägt. Die Nordtangente soll nicht mehr als Verkehrsstraße, sondern als grüne Nordspange entwickelt werden. Gleichzeitig wird eine maßvolle Arrondierung der angrenzenden Quartiere und Stadtteile empfohlen. So könnte die Nachfrage nach (überwiegend Wohn-) Bauflächen in guter Lage bedient werden.

Die räumliche Großzügigkeit des Ortes sowie die Ablesbarkeit der einzelnen Stadtteile sollen durch die Arrondierung nicht verloren gehen. Daher wird neben der breiten Ost-West-Verbindung besonderer Wert auf den Fortbestand der prägenden Freiraumverbindung in Nord-Süd-Richtung zwischen Altem Flugplatz über Heidesee, Düne und Drachenwiese bis zu den Biotopen im Norden an der Alten Bach gelegt. Die Areale schmiegen sich an bestehende Quartiere an und orientieren sich mit ihrer Kontur an vorhandenen Strukturen wie Feldfluren und -wegen, Baumbeständen und Quartiersbeziehungen. Sie sollen eine möglichst hohe Dichte aufweisen. Die neuen inneren Ränder der Stadt, welche direkt am Freiraum liegen, sollen eine klare baulich-räumliche Kante ausbilden und als Adresse am Park Wohnraum für möglichst viele Bewohner bieten.

Die Entwicklung der grünen Nordspange als moderner Landschaftspark erkennt die Unterschiedlichkeit und Vielfalt der landschaftlichen Typologien an. Um einen



Quelle: Machleidt GmbH Städtebau | Stadtplanung, sinai Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, SHP Ingenieure Verkehrsplanung

Kern aus urban-landwirtschaftlichen Flächen gruppieren sich natürliche Lebensräume wie Düne und Habitat am Heidesee, sowie gestaltete Parks und Grünzüge vor der Kulisse der Waldflächen im Osten und Westen. Anstelle einer durchgängig gestalteten „Parklandschaft“ besteht der Landschaftspark Nord so aus einem lebendigen „Patchwork“ ganz unterschiedlicher Räume, die durch ein ergänztes und erneuertes Erschließungssystem (Wegebau, Ausstattung, Signaletik) zusammengehalten werden.

## VERTIEFUNGSBEREICH NORD-OST

Der Vertiefungsbereich Nord-Ost betrachtet die Flächen mit und um den Technologiepark Karlsruhe zwischen Waldstadt und Hagsfeld sowie der Oststadt und Rintheim östlich des Hardtwaldes und westlich der Autobahn. Der Fokus liegt auf der Entwicklung des Technologieparks. Es geht um affine Nutzungen, die Trassierung und die Anbindung der Südumfahrung Hagsfeld. Letztere wird den Raum wegen der damit verbundenen direkten Anbindung an die Autobahn stark verändern. Dieser Wandel soll als Chance für einen neuen Stadteingang mit adressbildender Präsenz des Technologieparks genutzt werden. Die Nordtangente als Verkehrsstraße soll möglichst nur bis zur Haid-und-Neu-Straße und ab da als Freiraumband weiter in Richtung Hardtwald geführt werden.

Übergeordnete Idee für den Vertiefungsbereich Nord-Ost ist die Stärkung der Raumsituation sowie die Adressbildung im Bereich des Technologieparks. Dazu wird vorgeschlagen, Bebauung und Nutzungen auf einen Kernbereich mit Technologiepark und Mackensenkaserne zu konzentrieren. Andererseits soll die Zone am Übergang

zum Hardtwald wieder deutlicher als Waldfläche inszeniert werden. Dabei wird auch empfohlen Flächen der Kleingartenanlage in Anspruch zu nehmen. Die dominierenden Nutzungen durch Technologiepark und dem Karlsruher Institut für Technologie in der Mackensenkaserne haben gemeinsame Schnittstellen und belebende Funktionen wie Mensa, Bibliothek, Einkaufen, Gastronomie oder anderes.

Der Landschaftspark im Nordosten ist charakterisiert durch ein schmal-lineares landwirtschaftliches Band im Zentrum. Es dockt sich an die im Norden und Süden wiederum vielfältige Landschaftstypologie an. Neben den Freiraumkorridoren entlang des Entwässerungsgrabens Alte Bach und der Pfinz sind das die Waldflächen des Hardtwaldes und des Elfmorgenbruchs, urbane Freiräume wie die Sportflächen am Fächerbad oder der Hauptfriedhof sowie umfangreiche Kleingartenflächen an den Bahntrassen bei Hagsfeld und Rintheim. Qualifizierungsbedarf besteht in einer Neuordnung der Sportflächen zu einem kompakten Sportpark und in einer bewussten Haltung zur Ausbildung der Kante am Rande des Hardtwaldes westlich der Büchiger Allee.

Die Prinzipien der Erschließung gelten auch im Osten, das heißt, Parkrandpromenaden bilden den Übergang zwischen Siedlung und Landschaft. Der Hauptweg als Rückgrat des Landschaftsparks verknüpft dabei die Rintheimer Querallee mit der Promenade vom Technologiepark bis zum Elfmorgenbruch und folgt der Pfinz bis zu einer vorgeschlagenen neuen Querung der Autobahn 5 an der Gewässerunterführung.

## DAS WEITERE VORGEHEN

### DAS RÄUMLICHE LEITBILD SOLL TEIL DER KARLSRUHER PLANUNGSKULTUR WERDEN

Mit der Verabschiedung des Beschlussdokuments zum Räumlichen Leitbild Karlsruhe ist die intensive Phase seiner Erarbeitung abgeschlossen. Um Wirkung zu entfalten, muss das Leitbild in einen laufenden Prozess überführt und Teil der Karlsruher Planungskultur werden. Das Räumliche Leitbild stellt aber keinen abgeschlossenen Plan dar. Korrekturen und Anpassungen sollen in bestimmten Zeitabständen und in einem geplanten Monitoring vorgenommen werden können, um veränderte Rahmenbedingungen und neue Aufgaben zu berücksichtigen. Nach dem Gemeinderatsbeschluss zum Räumlichen Leitbild im Dezember 2016 erstreckt sich der Zeithorizont des Dokuments mit etwa 20 Jahren beispielsweise über den des Flächennutzungsplans hinaus.



Räumliches Leitbild, Quelle: Büro MESS

#### Die Umsetzung des Räumlichen Leitbilds Karlsruhe gelingt, wenn

- Vorhaben möglichst bald angegangen werden,
- erste konkrete Schlüsselprojekte umgesetzt werden, um das Räumliche Leitbild an bedeutsamen Punkten zu realisieren,
- Zielkonflikte weiterhin offen diskutiert werden und sowohl gesamtstädtisch aber auch vor Ort durch geeignete planerische Verfahren behandelt werden,
- der Dialog zwischen Verwaltung und Politik sowie der Öffentlichkeit, aber auch innerhalb der Verwaltung aufrechterhalten wird, der durch den Entstehungsprozess des Räumlichen Leitbilds begonnen wurde,
- bei nachfolgenden städteplanerischen Planungsprozessen ein Bezug zum Räumlichen Leitbild hergestellt wird und
- Vorhaben, Schlüsselprojekte und Stoßrichtungen alle fünf Jahre auf die Rahmenbedingungen hin überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.

# MITWIRKUNG

Das Räumliche Leitbild ist in enger Zusammenarbeit mit vielen Planerinnen und Planern aus teilweise ganz unterschiedlichen Fachdisziplinen entstanden. Daher gilt der Dank allen, die diesen langjährigen Prozess begleitet und mitgestaltet haben. Die Herausforderungen konnten so in Begleitung großer Fachkompetenz gemeistert werden. Eine Vielzahl von konstruktiven und engagierten Gesprächen sowie Veranstaltungen mit wichtigen Austauschmöglichkeiten haben zu den Ergebnissen geführt, die heute das Räumliche Leitbild darstellen. Die Zusammenarbeit hat sich dabei bestens bewährt und wird weiter fortgeführt werden.

Besonderer Dank gilt dem Gemeinderat der Stadt Karlsruhe und dem ehemaligen Amtsleiter des Stadtplanungsamtes, Dr. Harald Ringler. Alle haben sich gemeinsam auf das Wagnis eingelassen, den Prozess durchzuführen.

## AUFTRAGGEBER

Stadt Karlsruhe, unter Schirmherrschaft des Oberbürgermeisters Dr. Frank Mentrup

## ARBEITSGRUPPE

### PROJEKTLEITUNG

Prof. Dr. Anke Karmann-Woessner,  
Leiterin Stadtplanungsamt, Stadt Karlsruhe  
Dr. Harald Ringler,  
Leiter Stadtplanungsamt a. D. (bis 2013), Stadt Karlsruhe

### FACHLICHE UND WISSENSCHAFTLICHE BEGLEITUNG

Prof. Markus Neppel, Lehrstuhl für Stadtquartiersplanung,  
Karlsruher Institut für Technologie (KIT)

### ARBEITSGRUPPE KIT

Dr. Markus Nollert, bureau für Raumentwicklung  
Dr. Thomas Müller, MESS GbR

### ARBEITSGRUPPE

#### STADTPLANUNGSAMT, STADT KARLSRUHE

Sigrun Hüger, Bereichsleiterin Städtebau  
Heike Dederer, Bereichsleiterin Generalplanung  
und Stadtsanierung  
Susanne Eisenbarth, Dr. Antonella Sgobba, Martin Kratz,  
Fabian Müller, Marian Schmitt, Vincent Scheiffelen

### ÖFFENTLICHKEITSARBEIT UND CI

Jeannette Merker und Franziska Eidner, EINSATEAM  
Judith Keller, EINSATEAM  
Prof. Dr. Riklef Rambow, KIT

### GESTALTUNG DER AUSSTELLUNG 2015

complizen Planungsbüro

## BEGLEITGREMIIUM

### FACHVERSTÄNDIGE BERATENDE

Prof. Markus Neppel, Lehrstuhl für Stadtquartiersplanung,  
Karlsruher Institut für Technologie (KIT)  
Prof. Dr. Anke Karmann-Woessner,  
Leiterin Stadtplanungsamt, Stadt Karlsruhe  
Prof. Dr. Udo Weilacher, Technische Universität München  
Prof. Dr. Peter Vortisch, KIT  
Prof. Dr. Walter Schönwandt, Universität Stuttgart

### EXPERTINNEN UND EXPERTEN

Norbert Hacker, Amt für Umwelt- und Arbeitsschutz  
Patricia Erb-Korn, Rheinhäfen Karlsruhe  
Dr. Klaus Lösch, Karlsruher Verkehrsverbund  
Prof. Dr. Gerd Hager, Regionalverband Karlsruhe  
Helmut Kern, Gartenbauamt  
Christian Fulda, Amt für Stadtentwicklung  
Gerhard Schönbeck, Tiefbauamt  
Anne Sick, Amt für Hochbau und Gebäudewirtschaft  
Michael Kaiser, Wirtschaftsförderung  
Wolf-Dietrich Gierth, Liegenschaftsamt  
Ulrich Kienzler, Forstamt  
Ulrich Wagner, Stadtplanungsamt Bereich Verkehr  
Georg Gerardi, Stadtplanungsamt Bereich Stadtbild

### SACHVERSTÄNDIGE BERATENDE

Michael Obert, Bürgermeister Dezernat 6  
Tilman Pfannkuch, CDU-Fraktion  
Bettina Lisbach, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen  
Michael Zeh, SPD-Fraktion

### SACHVERSTÄNDIGE BERATENDE – STELLVERTRETENDE

Rita Fromm (bis 2014), Tom Høyem, FDP-Fraktion  
Lüppo Cramer, KAL-Fraktion  
Prof. Dr. Wolfgang Fritz †, Karlsruher Bürgervereine

### BERATUNG

Prof. Dr. Riklef Rambow, KIT  
Prof. Kerstin Gothe, KIT  
Andreas Grube, Architektenkammer Karlsruhe  
Mathias Christoffel, Bund Deutscher Architekten  
Wolfgang Voegelé, Vereinigung für Stadt-, Regional- und  
Landesplanung SRL e.V./Deutsche Akademie für Städtebau  
und Landesplanung  
Hubert Schmidler, Architekturschaufenster e. V.

## EINGELADENE TEAMS DER PLANUNGSWERKSTATT 2014

West 8 urban design & landscape architecture b. v., Rotterdam  
verkehrplus GmbH, Graz  
berchtoldkrass space&options, Karlsruhe  
STUDIO.URBANE STRATEGIEN, Karlsruhe  
URBAN CATALYST Studio, Berlin  
Machleidt GmbH, Berlin  
sinai Gesellschaft Landschaftsarchitekten mbH, Berlin  
SHP Ingenieure GbR, Hannover

**Stadt Karlsruhe**  
Stadtplanungsamt

Lammstraße 7  
76133 Karlsruhe  
Telefon: 0721 133-6101  
Fax: 0721 133-6109  
[www.karlsruhe.de/b3/bauen](http://www.karlsruhe.de/b3/bauen)