

VORHANDENE GEWERBEGEBIETE OPTIMIEREN



Standansichten II „Am Kesselhaus“ im Gewerbegebiet Grünwinkel, Bild: Monika Müller-Gmelin, Stadtplanungsamt

BESCHREIBUNG

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.

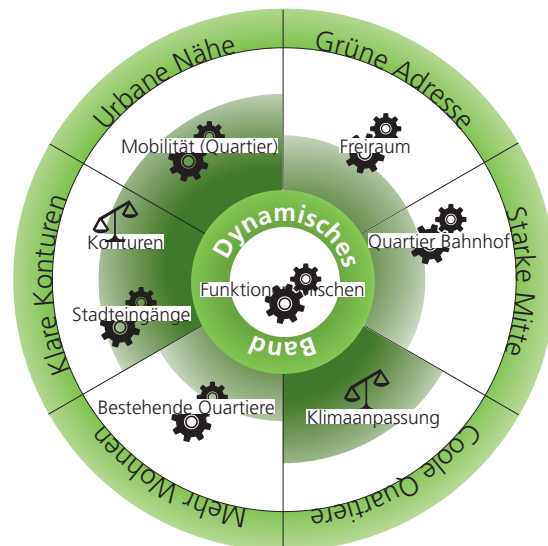
BEWEGGRÜNDE

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

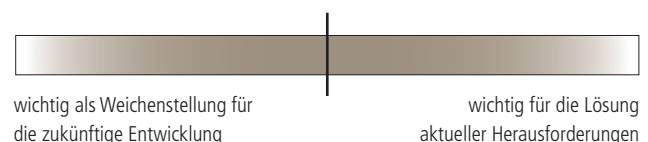
EINORDNUNG INS LEITBILD



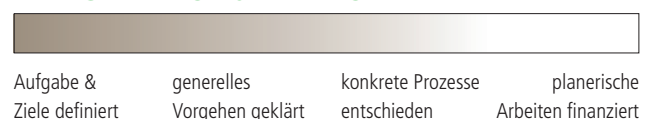
ZEITHORIZONT DES VORHABENS



BEDEUTUNG DES VORHABENS



REIFEGRAD DES VORHABENS



KONKRETE ZIELE

- 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



Verknüpfung zu den Vertiefungsbereichen

STRATEGIE UND HANDLUNGSOPTIONEN

Für die Optimierung von Gewerbegebieten soll das bestehende „Gewerbeflächenmanagement“ fortgeführt werden. Folgende Maßnahmen sind dafür vorgesehen:

- Mit gebietsbezogenen Entwicklungsstrategien werden die jeweiligen Begabungen bestmöglich genutzt und lokale Herausforderungen gezielt angegangen
- Beispielhafte Lösungen für neue Anforderungen und strukturelle Änderungen in den Produktions- und Dienstleistungsbetrieben ermöglichen eine schnelle Reaktion
- Der frühzeitige Einbezug der Unternehmer- und Eigentümerschaft in planerische Überlegungen stärkt das Verständnis eines gemeinsamen Mehrwerts und hilft, Bedürfnisse der Unternehmen zu klären
- Die Investitionen in die Vernetzung innerhalb und außerhalb des Quartiers, die Freiraumstruktur und die Vielfalt der Nutzungen initiieren die Qualifizierung der einzelnen Gewerbegebieten

Konkrete Handlungsoptionen für die Verdichtung und Qualifizierung der Karlsruher Gewerbegebiete sind

- eine vorausschauende Bodenpolitik seitens der Stadt,
- Investitionen in die Infrastrukturen und Knoten insbesondere des öffentlichen Personennahverkehrs und des Radverkehrs,
- die Durchführung von Pilotprojekten in einzelnen Gebieten sowie zu bestimmten Themen (beispielsweise Clustern, Mischen von Funktionen oder ebenerdiges Parken),
- die Unterstützung von Quartiersmanagementstrukturen und
- die regionale Zusammenarbeit bei der Bearbeitung von Gewerbeanfragen.

SYNERGIEN

- Die architektonische Aufwertung der Gewerbegebiete und ihrer Ränder erzeugt ein prägnanteres Stadtbild und akzentuiert wichtige Stadteingänge (**siehe „Stadteingänge“**)
- Ergänzung des städtischen Verkehrsnetzes sowie Investition in die Bahnhöfe und Knoten fördert die Attraktivität der Standorte und die Vernetzung mit den umliegenden Quartieren (**siehe „Bahnhöfe“**)
- Entwicklung von maßgeschneiderten Strategien für die Mischung von Funktionen in Gewerbegebieten sowie die selektive Clusterung ermöglicht eine höhere Nutzungsdichte (**siehe „Funktionen mischen“ und „Cluster“**)
- Entwicklung attraktiver Freiräume in den und um die Gewerbegebiete fördert die Klimaanpassung und die Aufenthaltsqualität (**siehe „Freiraumkonzept“ und „Klimaanpassung“**)

ABHÄNGIGKEITEN

- Klimaanpassungsplan beeinflusst die Kriterien der Verdichtungs- und Transformationsstrategien (**siehe „Klimaanpassung“**)

HERAUSFORDERUNGEN

- Ressourceneffizienz ist aus Gründen der Flächenknappheit und Klimaanpassung zwingend erforderlich
- Verlagerungsmöglichkeiten flächenineffizienter Gewerbebetriebe?
- Verhältnis von mobilisierbarem Angebot und Nachfrage? Vorgehen bei größeren Potenzialen?
- Umnutzung von Gewerbegebieten in Wohnen überdenken

UMSETZUNGSSCHRITTE (PLANERSICH)

1. Vertiefte Bestandsaufnahme/Standortkataster/Ermittlung der Kernthemen
2. Identifizierung von Veränderungspotenzialen der einzelnen Gebiete und Einbezug der Grundeigentümer- und der Unternehmenschaft
3. Erarbeitung integrierter Masterkonzepte für a) prioritär zu behandelnde Gewerbegebiete (Pilotprojekte) und b) übergreifende Fragestellungen
4. Transfer der Erkenntnisse und Übersetzung in ein Karlsruhe-spezifisches Instrumentarium
5. Optional: Aufbau und Betrieb einer Anlaufstelle vor Ort zur Verstetigung des Prozesses (im Idealfall aus dem Gebiet heraus)
6. Schaffung von Planungsrecht

ZU ERARBEITENDE GRUNDLAGEN

- Vertiefte, flächendeckende Bestandsaufnahme, Überarbeitung der gesamtstädtischen Gewerbeflächenstudie, Anlegen eines Standortkatasters
- Aktualisierung der Steckbriefe und Entwicklung eines Maßnahmenkatalogs im Hinblick auf die Veränderungspotenziale der einzelnen Gebiete

BESTEHENDE GRUNDLAGEN

- Gewerbeflächenstudie der Stadt Karlsruhe und des Nachbarschaftsverbands
- Praxisbericht „Unternehmensstandorte zukunftsfähig entwickeln“ von Wirtschaftsförderung und Stadtplanungsamt
- Fortschreibung Flächennutzungsplan Gewerbe

VORHANDENE GEWERBEBEGEBIETE (AUSSCHNITT SÜD)



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

BEISPIEL- UND SCHLÜSSELPROJEKTE

BEISPIELPROJEKT: REGEKO GRÜNWINKEL

Das Gewerbeareal Grünwinkel wurde als „Modellquartier für flächensparendes, innovatives und ressourcenoptimiertes Wirtschaften“ im Rahmen des Diskurses zum „Räumlichen Leitbild“ entlang der Südtangente gewählt. Dazu haben sich die Wirtschaftsförderung Karlsruhe und die Karlsruher Fächer GmbH zusammengetan. Die dafür erforderlichen Mittel wurden vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg sowie vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit zur Verfügung gestellt.

Ziel des dreijährigen Projektes ist, Voraussetzungen (Masterkonzept) zur Entwicklung eines lebendigen, attraktiven Gewerbequartiers zu schaffen, in dem Energie und Ressourcen gespart, Brachflächen und Leerstand reaktiviert und Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und des Klimas gemeinsam mit den Unternehmen entwickelt und umgesetzt werden. Konkret sollen

- die Zukunftsfähigkeit des Gebiets durch intelligentes Flächenmanagement, Energieoptimierung und Maßnahmen zur Klimaanpassung erhöht,
- verborgene Synergien zwischen den Betrieben erkundet und neue Qualitäten im Quartier geschaffen und
- Möglichkeiten der Bildung einer repräsentativen Stadtkante an der Südtangente untersucht werden.

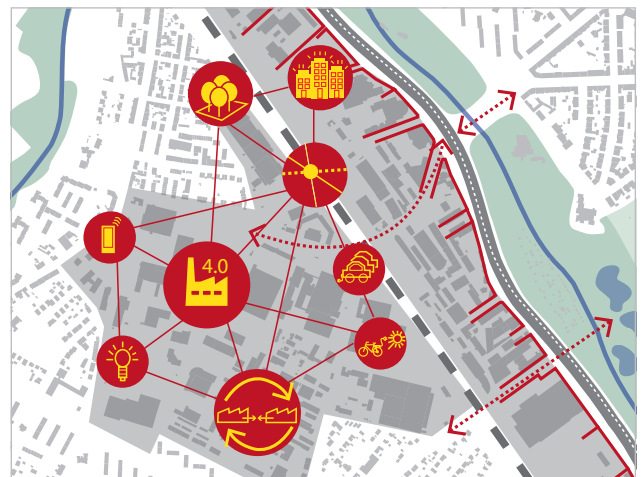
Begleitet wird das Projekt von einem innovativen Beteiligungsprozess zur Förderung von Kommunikation und Kooperation im Gewerbequartier, der durch eine Dialogplattform, dem Aufbau eines Netzwerkes und erste „Low-hanging-Fruits“-Projekte begleitet wird, die auch wirtschaftliche Vorteile und Kooperationserfahrungen für die Unternehmen bringen.

BEDEUTUNG FÜR DAS VORHABEN

Das Gewerbegebiet Grünwinkel als Bestandteil des Projekts REGEKO hat für das Vorhaben den Stellenwert eines Pilotprojekts mit hoher Bedeutung für das Gesamtvorhaben. In diesem bereits geförderten und laufenden Projekt sollen

- Möglichkeiten der Weiterentwicklung und Vernetzung von Gewerbegebieten erkundet und wenn möglich zeitnah umgesetzt und
- die praktizierte Vorgehensweise und deren Ergebnisse getestet werden.

Die Erkenntnisse aus dem Projekt REGEKO können auf das gesamte Vorhaben und weitere Gewerbegebiete übertragen werden.

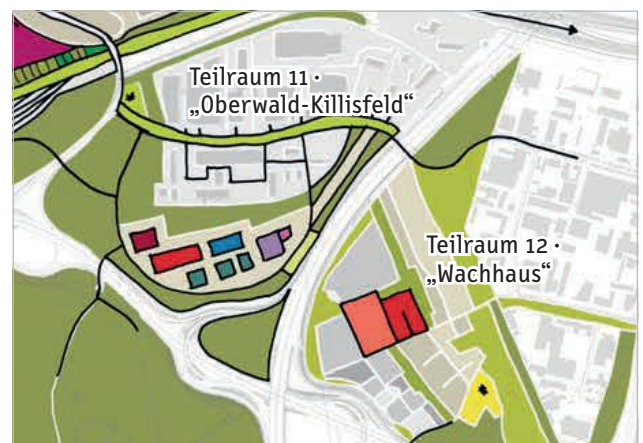


Mögliche Entwicklungen im Gewerbegebiet Grünwinkel, Quelle, Stadtplanungsamt

SCHLÜSSELPROJEKT I: SÜDBAND (OTTOSTRASSE/WACHHAUSTRASSE)

Die beiden Gewerbegebiete „Ottostraße/Killisfeld“ und „Wachhausstraße“ sind von Verkehrsstrassen umgeben und sind Vertreter eines Typus von Gewerbegebieten, in dem ansässige Betriebe „ungestört“ produzieren und ihre Entwicklungsmöglichkeiten erhalten können müssen.

Bei der Optimierung dieser Gebiete geht es einerseits um die Mobilisierung weiterer Flächen durch Verlagerung „gewerbefremder“ Nutzungen, aber auch um die Weiterentwicklung von Nischennutzungen. Übergreifend ist die Anbindung an die umgebenden Stadt- und Verkehrsräume zu verbessern.

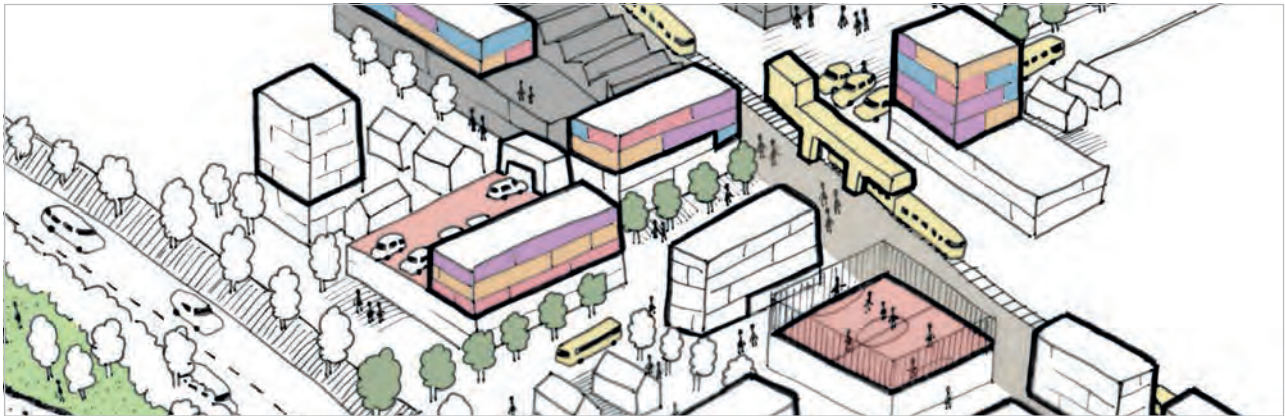


Gewerbegebiete „Ottostraße/Killisfeld“ und „Wachhausstraße“,
Quelle: Abschlussbericht Dynamisches Band, berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

SCHLÜSSELPROJEKT II: DAIMLERSTRASSE/GABLONZER STRASSE

Ähnlich wie für das Gewerbeareal Grünwinkel wird die Aufwertung und Optimierung des Gewerbequartiers an der Daimlerstraße und der Gablonzer Straße angestrebt.

FUNKTIONEN MISCHEN



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

BESCHREIBUNG

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.

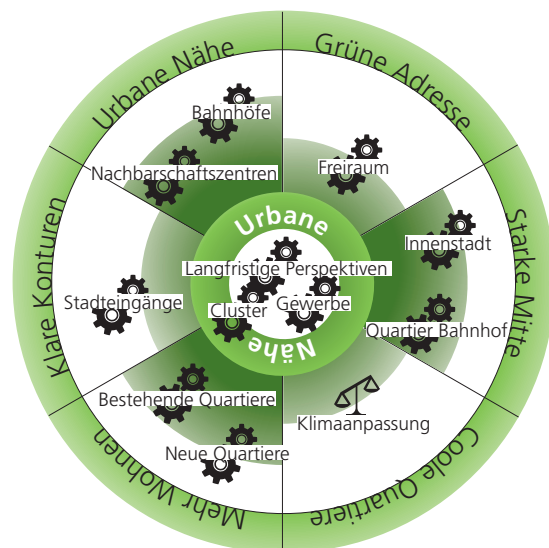
BEWEGGRÜNDE

Die strikte Trennung der Funktionen hat die Stadtplanung lange bestimmt, mit mittlerweile bekannten Folgen: starke Belastung durch Verkehr, klimatische Herausforderungen und Versorgungsdefizite. Die Mischung von Nutzungen und die damit einhergehende Förderung kurzer Wege ist heutzutage zwar ein wichtiger Baustein integrierter Stadtentwicklung. Konkrete Möglichkeiten der Umsetzung sind jedoch rar. Insbesondere die Mischung der Funktionen Wohnen und Arbeiten wird zwar als Teil der „Urbanen Produktion (Industrie 4.0)“ propagiert, generiert aber sowohl baurechtlich wie praktisch Konflikte, für die derzeit nur wenige Lösungen bereitstehen. Ebenso tendieren „klassische“ Mischgebiete häufig zu einer Hauptnutzungsart, die die anderen dominiert. Daher steht die Frage im Raum, mit welchen Konzepten das „Zusammenrücken der Funktionen“ gefördert und koordiniert werden kann.

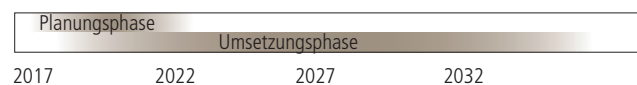
ZIELE

Es sollen Handlungsspielräume für die Integration möglicher neuer oder den Erhalt bestehender Nutzungen für typische Quartiere ermittelt werden, welche zu mehr Attraktivität führen können. Dabei geht es nicht nur um innovative konzeptionelle Beiträge, sondern auch um Möglichkeiten der Anpassung bestehender Gesetze und Verordnungen, um neue Formen des Mischens implementieren zu können ohne bestehende Nutzungen zu verdrängen.

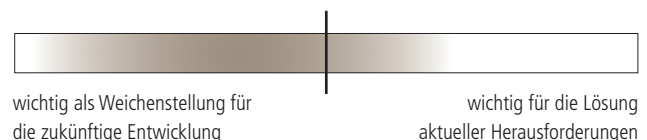
EINORDNUNG INS LEITBILD



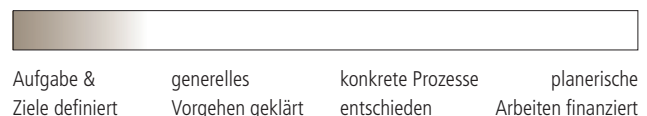
ZEITHORIZONT DES VORHABENS



BEDEUTUNG DES VORHABENS

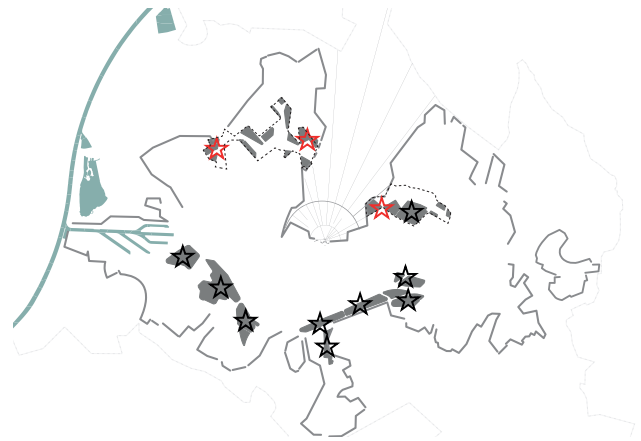


REIFEGRAD DES VORHABENS



KONKRETE ZIELE

- Karlsruhe als Standort attraktiver Arbeits- und Lebenswelten profilieren
- Potenziale für weiteres Wachstum bei begrenztem Flächenangebot ausloten
- Innovative Möglichkeiten für die Mischung von Nutzungen und Funktionen erkunden und deren Realisierung vorantreiben



Verknüpfung zu den Vertiefungsbereichen

STRATEGIE UND HANDLUNGSOPTIONEN

Für die „passende“ Mischung von Funktionen sind folgende Fragestellungen ortsspezifisch zu beantworten:

- Für Gewerbegebiete: Wie können Dienstleistungen, Kreativgewerbe, Gastronomie, Kultur (und in begrenzter Form auch Wohnen) integriert werden, ohne dass Gewerbeflächen verloren gehen?
- Für Wohn-/Mischgebiete: Wie können nicht störendes Gewerbe und Dienstleistungen erhalten und die stadtverträgliche Produktion gefördert werden?

Für die Ermittlung der richtigen Mischungsform ist quartierweise und in enger Zusammenarbeit mit den Unternehmen sowie Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern vorzugehen. Mögliche Handlungsoptionen können sein:

- Synergien der Tag und Nacht-Nutzung erkunden
- Funktionen zur Erleichterung des Arbeitsalltags (Kinderkrippen, Einkaufen, Gastronomie) implementieren
- Neue rechtliche Rahmenbedingungen erkunden, die insbesondere die Mischung von Wohnen und Arbeiten (Emissionen) ermöglichen ohne Gewerbe zu verdrängen
- Identifizierung von „Türöffnerflächen“, die kurz- bis mittelfristig frei werden und gegebenenfalls von der Stadt gekauft werden können

Die Konzeption und Umsetzung sollte zwingend bauplanungsrechtliche Instrumentarien und eine gezielte Ansiedlungsstrategie kombinieren.

SYNERGIEN

- Mischen von Funktionen ist Baustein für Reaktivierung und Verdichtung von Gewerbegebiete (**siehe „Gewerbe“**)
- Erkenntnisse dienen der Entwicklung neuer und der Qualifizierung bestehender Quartiere (**siehe „Innenstadt“, „Nachbarschaftszentren“, „Quartiere“**)
- Entwicklung von Stadteingängen und Ausbau multimodaler Erreichbarkeit stärkt Stadtbild und führt zu Standortvorteilen (**siehe „Stadteingänge“, „Bahnhöfe“**)
- Urbane Produktion (Industrie 4.0) bietet zukunftsweisende Entwicklungsmöglichkeiten
- Über Hochhauskonzept Möglichkeiten für Schaffung attraktiver Arbeits- und Wohnräume erkunden

ABHÄNGIGKEITEN

- Flexibilität für räumliche Weiterentwicklung ist maßgeblich für die Ansiedlung von Betrieben, Aufzeigen innovativer Lösungen vor der „Hortung“ von Reserveflächen

HERAUSFORDERUNGEN

- Nutzungskonflikt zwischen Wohnen und lärmintensiven Gewerbenutzungen
- Verdrängung von Gewerbe durch Wohnnutzung vermeiden
- Wirtschaftlichkeit versus städtebauliche Qualität

ZU ERARBEITENDE GRUNDLAGEN

- „Mischgebietsatlas“: Karte der Potenzial- und Ausschlussgebiete mit Steckbriefen
- Rechtliche Lösungen für Mischgebiete

BESTEHENDE GRUNDLAGEN

- Praxisbericht „Unternehmensstandorte zukunftsfähig entwickeln“

SCHLÜSSELPROJEKTE

- Entwicklung der Kammhuber-Kaserne als gemischtes Quartier

BEISPIELPROJEKTE

- Forschungsprojekt „Quartier Zukunft“ des Karlsruher Instituts für Technologie

CLUSTER WEITERENTWICKELN



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

BESCHREIBUNG

Wirtschafts- und Technologiecluster haben unbestrittene Vorteile, sowohl für die angesiedelten Unternehmen als auch für Karlsruhe als Standort. Deswegen ist zu prüfen, welche möglichen neuen Cluster in Karlsruhe gebildet werden könnten und wo vorhandene Cluster an die heutigen Anforderungen angepasst werden müssen. Dabei geht es nicht nur um rein wirtschaftliche Interessen, sondern auch um die Frage, welche städtischen Funktionen solche Cluster für die Unternehmen und die umliegenden Nachbarschaften erfüllen können.

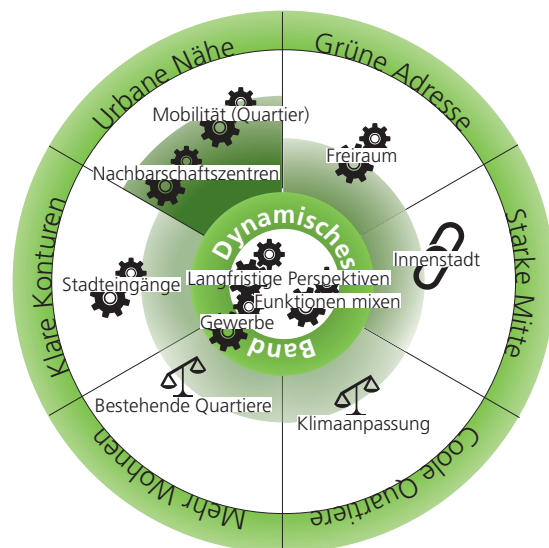
BEWEGGRÜNDE

Als Wissenschaftsstadt und High-Tech-Standort profitiert Karlsruhe von einem dynamischen Wachstums- und Urbanisierungsprozess. Vor dem Hintergrund veränderter Anforderungen unserer postindustriellen Dienstleistungsgesellschaft sind die Standortkriterien und räumlichen Entwicklungsszenarien insbesondere für Technologieunternehmen neu zu prüfen. Die Clusterung der Gewerbelandschaft als wichtiger Entwicklungsbaustein richtet sich nach räumlichen und funktionalen Synergien zwischen einzelnen Unternehmen, um die Attraktivität des Standortes zu steigern. Dies wurde bereits vom Team „West8“ in der Planungsworkstatt angeregt. Außerdem besteht Potenzial für weiteres Wachstum bei begrenztem Flächenangebot.

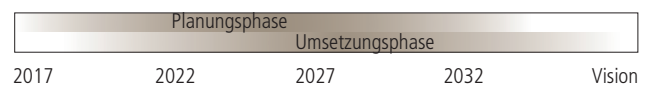
ZIELE

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

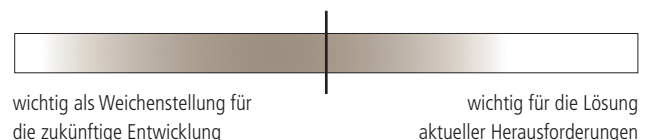
EINORDNUNG INS LEITBILD



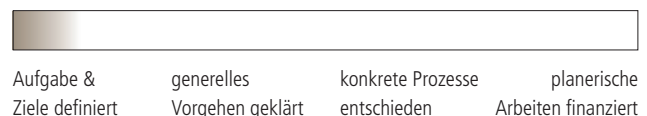
ZEITHORIZONT DES VORHABENS



BEDEUTUNG DES VORHABENS



REIFEGRAD DES VORHABENS



KONKRETE ZIELE

- Ansiedlungschancen für Unternehmen aus den Bereichen Wissenschaft, Technologie und Produktion erhöhen
- Profilierung als Wissenschaftsstadt und High-Tech-Standort schärfen
- Entwicklungspotenziale vorhandener Cluster überprüfen
- Möglichkeiten zur Bildung neuer Cluster erkunden



Verknüpfung zu den Vertiefungsbereichen

STRATEGIE UND HANDLUNGSOPTIONEN

Die Weiterentwicklung von Clustern ist nahezu ausschließlich nur mit ortsspezifischen Strategien möglich. Mit Pilotprojekten wie dem Alten Schlachthof und der Weiterentwicklung des Technologieparks Karlsruhe sollen daher Erkenntnisse gesammelt werden, wie planungsrechtlich den heutigen städtebaulichen Anforderungen an die Ansiedlung von Technologieunternehmen (und anderen Sparten) entsprochen werden kann. Dabei sind folgende Fragestellungen zu beantworten:

- Möglichkeiten für die Steuerung von Ansiedlungen zur gemeinsamen Nutzung von Infrastrukturen
- Möglichkeiten der städtebaulichen Qualifizierung und der Ansiedlung von Einrichtungen des täglichen Bedarfs für mehr Attraktivität des Arbeitsstandorts
- Heutige und zukünftige Anforderungen von Betrieben an ihr Arbeitsumfeld
- Strategien für deren Erweiterung bei begrenztem Platzangebot
- Strategien zur Vernetzung mit den umliegenden Quartieren, funktional nahestehenden Institutionen/Firmen und überregionalen Verkehrsträgern

SYNERGIEN

- Clusterung von Dienstleistungs- und Produktionsbetrieben als Mittel zur besseren Ausnutzung bestehender Flächenpotenziale (siehe „Gewerbe“)
- Vernetzung von Clustern mit umliegenden Quartieren stärkt beide Seiten (siehe „Bestehende Quartiere“ und „Innenstadt“)
- Cluster liefern Impulse für die Entwicklung von Stadteingängen und umgekehrt (siehe „Stadteingänge“ und „Quartier Bahnhof“)
- Gemeinsame Nutzung von Einrichtungen und das Angebot städtischer Funktionen kann Förderung stadtvträglicher Mobilität unterstützen (siehe „Mobilität“)

ABHÄNGIGKEITEN

- Anforderungen von Betrieben und deren Bedürfnisse versus städtebauliche Vorstellungen und Qualitäten
- Bereitschaft der Firmen zur Nutzung gemeinsamer Einrichtungen und Infrastrukturen

HERAUSFORDERUNGEN

- Reaktion auf strukturelle Veränderungen der Arbeitswelten
- Möglichkeiten zur Umsiedlung clusterfremder Betriebe

ZU ERARBEITENDE GRUNDLAGEN

- Analyse und Prüfung Cluster im Bereich Produktion und Technologie, Logistik und Industrie, Lehre und Forschung, Kunst, Kultur und Kreativwirtschaft, Gesundheit, Energieproduktion

BESTEHENDE GRUNDLAGEN

- Praxisbericht „Unternehmensstandorte zukunftsfähig entwickeln“

SCHLÜSSELPROJEKT

- Wissenschaftscluster vom Karlsruher Institut für Technologie zum Technologiepark (Campus Süd-Ost, Mackensen-Kaserne)

BEISPIELPROJEKT

- Schlachthof-Areal (zukünftig: Erweiterung in Richtung Oststadt, unter anderem altes Straßenbahndepot)

LANGFRISTIGE PERSPEKTIVEN DENKEN



Güterbahnhof, Bild: Roland Fränkle, Presse- und Informationsamt

BESCHREIBUNG

Das Vorhaben soll überprüfen, welche Entwicklungsmöglichkeiten in Karlsruhe zukünftig als langfristige Perspektiven bestehen könnten. Unter anderem sollen dadurch auch für Bereiche im Umfeld solcher „Perspektivflächen“ die Weichen schon frühzeitig vorausschauend und umsichtig gestellt oder offen gehalten werden.

BEWEGGRÜNDE

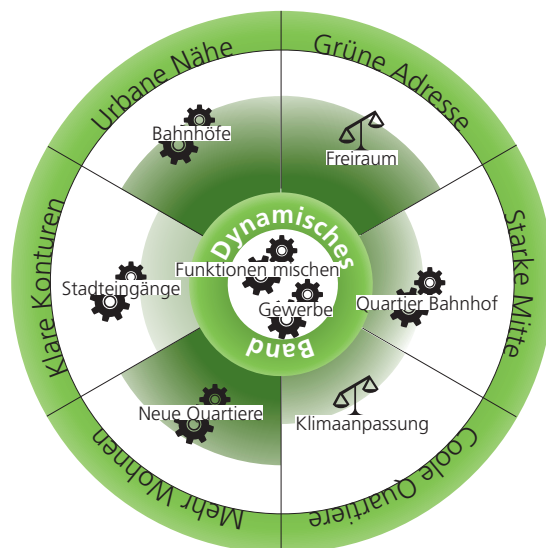
Der Güterbahnhof und die Hafengebiete stellen bedeutende Elemente des Wirtschafts- und Logistikstandortes Karlsruhe dar. Die Raffinerien wie auch Teile der Betriebe am Rheinhafen nehmen insbesondere unter dem Aspekt der Energieversorgung eine zentrale Rolle ein – sowohl lokal als auch weit über die Region hinaus. Diese Rolle könnte sich im postfossilen Zeitalter deutlich verändern. Damit könnten sich aber auch die Rahmenbedingungen für die angrenzenden Flächen verändern. Im Falle des Güterbahnhofs sollte zunächst geklärt werden, ob eine Verlagerung bestimmter Funktionen erwünscht und möglich ist und welche Nutzungen auf dem Areal in Frage kommen könnten.

ZIELE

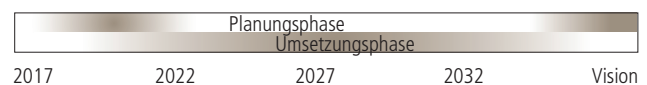
Karlsruhe sollte sich die Spielräume für eine langfristige Nutzung auf derzeit großen monostrukturierten Flächen erhalten. Dazu ist ein Austausch mit den Eigentümern sowie dort tätigen Akteuren und der Einbezug überregionaler Strategien notwendig. Im Falle des Güterbahnhofs soll der Dialog durch eigene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

Insbesondere sind Planungen im Umfeld der Perspektivflächen so anzulegen, dass sie deren Entwicklungsoptionen nicht vorschnell und unnötig einschränken.

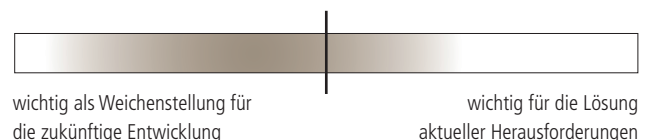
EINORDNUNG INS LEITBILD



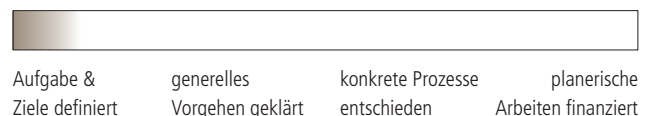
ZEITHORIZONT DES VORHABENS



BEDEUTUNG DES VORHABENS



REIFEGRAD DES VORHABENS



KONKRETE ZIELE

- Entwicklungsspielräume für künftige Nutzungen sichern
- Fläche gewinnen ohne Karlsruhe als trimodalen Logistikstandort einzuschränken
- Initiative ergreifen und Perspektiven diskutieren



Verknüpfung zu den Vertiefungsbereichen

STRATEGIE UND HANDLUNGSOPTIONEN

Bei den Perspektivflächen geht es vor allem darum, planerisch vorbereitet zu sein, um sich bietende Gelegenheiten nutzen zu können.

Der Karlsruher Güterbahnhof ist dabei aufgrund seiner Lage und der aktuellen Nutzung als erste Perspektive im Fokus möglicher Veränderungen. Hier sollten mittels geeigneter Verfahren gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG die Absichten der infrastrukturellen Entwicklungen in Erfahrung gebracht und mögliche Synergien mit einer möglichen städtebaulichen Entwicklung von Teilflächen erkundet werden. Dabei ist vorab zu klären,

- welche künftige Ausrichtung des Logistikstandorts Karlsruhe (Bahn, Schiff, Straße) erwünscht und möglich ist,
- welche Optimierungsmöglichkeiten der Bahninfrastrukturen insgesamt bestehen (beispielsweise Westbahnhof) und
- welche Bedürfnisse an städtische und regionale Logistik bestehen.

SYNERGIEN

- Teile des Güterbahnhofs bieten Möglichkeiten für Entwicklungserweiterungen südlich des Bahnhofs (siehe „Quartier Bahnhof“ und „Gewerbe“)
- Der Güterbahnhof stellt als internationaler Container-Umschlagplatz einen Standortfaktor dar (siehe „Gewerbe“ und „Cluster“)
- Eine städtebauliche Entwicklung des Güterbahnhofs bietet Chancen für bessere Vernetzung der Freiräume in Nord-Süd- sowie Ost-West-Richtung (siehe „Freiraum“)
- Bei der Initiierung und Finanzierung planerischer Arbeiten oder Prozesse kann Zusammenarbeit mit der Region oder internationalen Netzwerken hilfreich sein

ABHÄNGIGKEITEN

- Verkehrskonzepte und Planungen von Bund und Bahn
- Energieverbrauch und Ressourcenvorkommen (weltweit)

HERAUSFORDERUNGEN

- Heutiger und perspektivischer Zielkonflikt bei Nutzung benachbarter Gebiete im Umfeld der Perspektivflächen
- Initiierung von Überlegungen für Areale anderer Akteure beziehungsweise Eigentümer

ZU ERARBEITENDE GRUNDLAGEN

- Übersicht über mögliche Entwicklungen auf den Perspektivflächen in ihrem Umfeld
- Langfristige regionale und nationale Energie- und Logistikkonzepte

BESTEHENDE GRUNDLAGEN

- Flächennutzungsplan
- Verkehrsentwicklungsplan
- Regionalplan
- Bundesverkehrswegeplan

SCHLÜSSELPROJEKT

- Drehkreuz Logistik Güterbahnhof/Rheinhafen und mögliche Flächen für Siedlungsentwicklung

BEISPIELPROJEKT

- Entwicklung des Gleisbauhofs Süd

MOBILITÄTSKONZEPTE FÜR QUARTIERE ENTWICKELN



Autoarme Quartiere, Quelle: Stadtplanungsamt

BESCHREIBUNG

Die Quartiere in Karlsruhe sollen als Orte des Zusammenlebens strukturell gestärkt und ortsspezifisch weiterentwickelt 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.

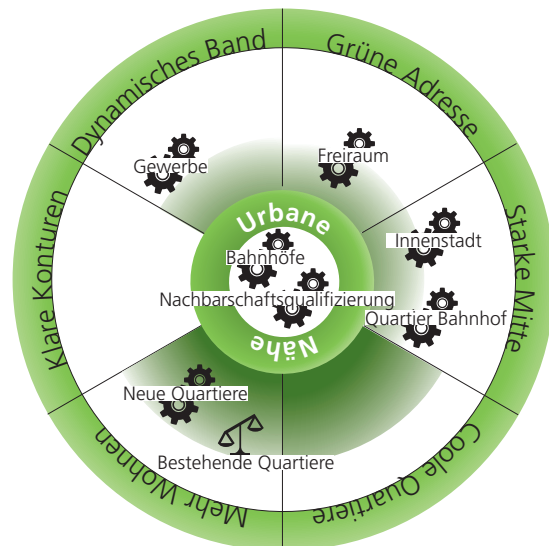
BEWEGGRÜNDE

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, müssen neue Wege der Mobilität aufgezeigt und deren Mehrwert für den Stadtraum vermittelt werden. Dazu ist eine bedarfsorientierte Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote und -netze sowie eine Aufwertung des öffentlichen Raums notwendig. Beides bedingt neue Lösungen für den Umgang mit dem motorisierten Individualverkehr im Straßenraum der Quartiere.

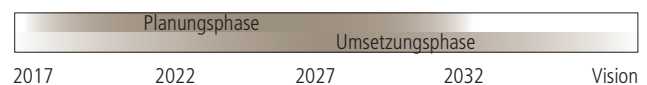
ZIELE

Das Vorhaben soll Maßnahmen für autoarme Quartiere und öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität erkunden und umsetzen. Um diese Aufenthaltsqualität zu erreichen, müssen alternative Mobilitätsangebote für Fußgänger- und Radverkehr, öffentlichen Personennahverkehr sowie Car- und Bikesharing ausgebaut werden. Voraussetzung für deren Erfolg ist eine ausreichende bauliche Dichte und die Nutzungsmischung in den Quartieren.

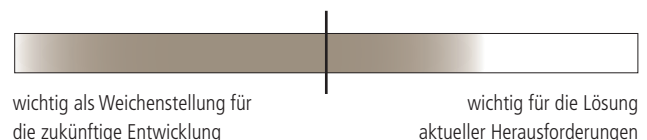
EINORDNUNG INS LEITBILD



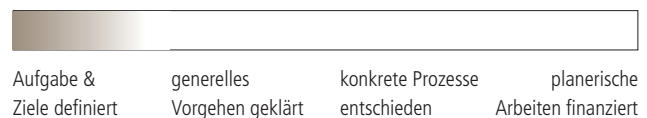
ZEITHORIZONT DES VORHABENS



BEDEUTUNG DES VORHABENS

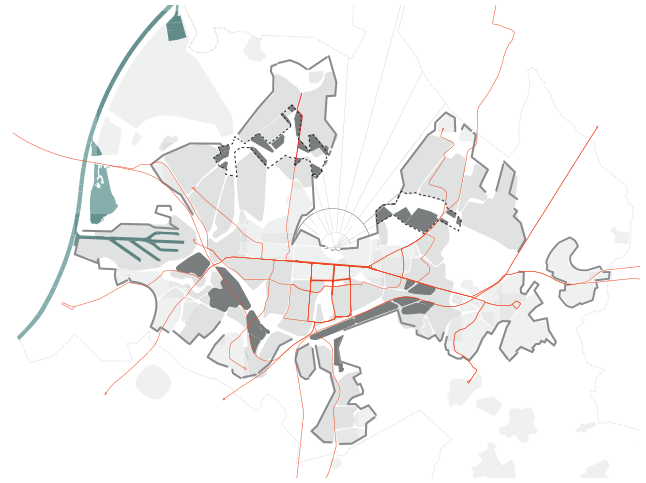


REIFEGRAD DES VORHABENS



KONKRETE ZIELE

- Ziele und Leitprojekte des Verkehrsentwicklungsplans auf Quartiersebene integrieren und konkretisieren
- Flächendeckende Mobilitätsnetze sichern
- Autoarme Verhältnisse innerhalb der Quartiere fördern
- Hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ermöglichen



Verknüpfung zu den Vertiefungsbereichen

STRATEGIE UND HANDLUNGSOPTIONEN

Mit dem Korridorsthema Mobilität und dem Verkehrsentwicklungsplan bestehen umfassende Grundlagen, um Mobilitätsangebote für Quartiere stadtverträglich weiterzuentwickeln. Für die Umsetzung und Integration der Ziele und Leitprojekte des Verkehrsentwicklungsplans in den Quartieren – insbesondere den Modal-Split um neun Prozent zugunsten des Umweltverbunds zu stärken – ist ein integriertes Vorgehen erforderlich, dem folgende zusätzliche strategische Überlegungen zu Grunde liegen sollten:

- Pilotprojekte zum Testen von Maßnahmen und zur Unterstützung der Akzeptanz stadtverträglicher Mobilität fördern
- Bevölkerung zur Offenheit gegenüber neuen Lösungen für autoarme Quartiere ermutigen
- Nutzungen und Dichte des Quartiers in die verkehrlichen Überlegungen mit einbeziehen
- Straßenraum als öffentlichen Raum so ansprechend gestalten, dass Mehrwert autoarmer (und klimaangepasster) Quartiere sichtbar und erlebbar wird
- Örtliche rechtliche Rahmenbedingungen überdenken und gegebenenfalls anpassen
- Förderung neuer Lösungen für den ruhenden Verkehr, für die Vernetzung der Mobilitätsarten und für Veränderungen im Mobilitätsverhalten bereitstellen

SYNERGIEN

- Ziele der Klimaanpassung im Straßenraum überschneiden sich mehrheitlich mit denen der stadtverträglichen Mobilität (siehe „Klimaanpassung“)
- Aufwertung von Bahnhöfen und Nachbarschaftszentren sind elementare Bestandteile stadtverträglicher Mobilität (siehe „Bahnhöfe“ und „Nachbarschaftszentren“)
- Mischung von Funktionen unterstützt Förderung autoarmer Quartiere (siehe „Funktionen mischen“ und „Nachbarschaftszentren“)
- Innenstadt und neue Quartiere bieten Chancen zur Implementierung innovativer Konzepte (siehe „Zukunft Innenstadt“ und „Neue Quartiere“)

ABHÄNGIGKEITEN

- Nahmobilität in den Quartieren braucht ein Nahmobilitätsnetz zwischen Quartieren

HERAUSFORDERUNGEN

- Platzverhältnisse in bestehenden Quartieren
- Veränderungen von Vorgaben politisch schwierig
- Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs

ZU ERARBEITENDE GRUNDLAGEN

- Ineinandergreifende Stadtteil- und Mobilitätskonzepte
- Fußgängerkonzept

BESTEHENDE GRUNDLAGEN

- Verkehrsentwicklungsplan, Nahverkehrsplan, Klimaanpassungsplan
- Lärmaktionsplan, Spielplatzplanung
- 20-Punkte-Programm Radverkehr
- Go Karlsruhe (App)
- Gemeinschaftsaufgabe Sozialverträglichkeit (2001)

SCHLÜSSELPROJEKTE

- Mobilitätskonzept Innenstadt

BEISPIELPROJEKTE

- Mobilitätskonzept im Rahmen des Projektes „Zukunft Nord“

MOBILITÄTSSTATIONEN AUSBAUEN



Beispiel einer Mobilitätsstation über einem S-Bahn-Haltepunkt, Quelle: Dr. Markus Nollert

BESCHREIBUNG

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.

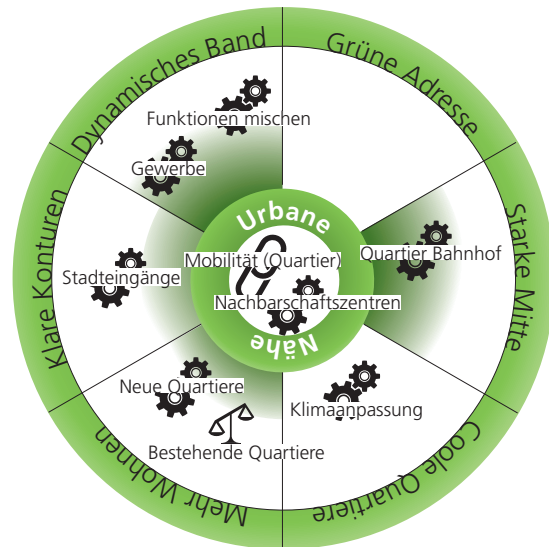
BEWEGGRÜNDE

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.

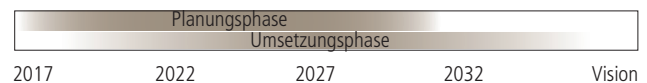
ZIELE

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

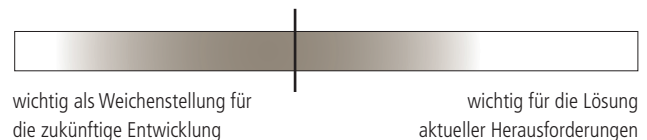
EINORDNUNG INS LEITBILD



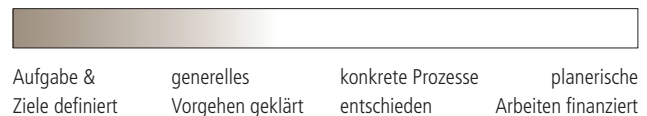
ZEITHORIZONT DES VORHABENS



BEDEUTUNG DES VORHABENS



REIFEGRAD DES VORHABENS



KONKRETE ZIELE

- 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



Verknüpfung zu den Vertiefungsbereichen

STRATEGIE UND HANDLUNGSOPTIONEN

Die Aufwertung von Bahnhöfen als Mobilitätsstationen ist von deren jeweiliger Lage und Funktion abhängig und orientiert sich daher stark an örtlichen Gegebenheiten. Generell sind folgende Funktionen zu überprüfen und gegebenenfalls zu verbessern:

- Vernetzung mit dem städtischen öffentlichen Personennahverkehr: Sind Umsteigemöglichkeiten gegeben und bequem zugänglich? Können weitere Linien angeschlossen werden?
- Mobilitätsangebote im Individualverkehr: Sind ausreichend Car- und Bikesharing Angebote vorhanden?
- Zugänglichkeit und Gestaltung: Können die einzelnen Mobilitätsangebote bequem erreicht werden. Ist die Gestaltung der Station ansprechend?
- Betrieb der Station: Stimmen die Angebote und deren Frequenz? Können Linien oder Anschlüsse optimiert werden?
- Weitere Funktionen: Kann die Mobilitätsstation mit zusätzlichen Funktionen in ihrer Attraktivität und ihrer Ausstrahlung gestärkt werden?

Flankierend sollen Angebote der digitalen Information für nachhaltiges Mobilitätsverhalten ausgebaut werden.

Handlungsoptionen und -bedarf für die einzelnen Bahnhöfe:

- Hauptbahnhof und Durlach (Fernverkehr): Angebote vorhanden, laufende Projekte gegebenenfalls anpassen
- Mühlburg, Westbahnhof: Potenziale für Verbesserungen gegeben, Konzepte erarbeiten
- Hagsfeld: vor kurzem umgebaut, Ergänzungsbedarf prüfen
- Langfristig: Neue Standorte für Mobilitätsstationen an den Kreuzungspunkten von Bahn, Stadtbahn und Tram prüfen

SYNERGIEN

- Gut ausgebaute Mobilitätsstationen in Gewerbegebieten erhöhen deren Erreichbarkeit und Attraktivität (**siehe „Gewerbegebiete“**)
- Bahnhöfe als Elemente wichtiger Stadteingänge erhöhen den Spielraum für deren Nutzung und Gestaltung (**siehe „Stadteingänge“ und „Gewerbegebiete“**)
- Zusammenspiel von Stadtbild und Verkehrsplanung ermöglicht ganzheitliche und sozialräumliche Entwicklung der Mobilitätsstationen (**siehe auch „Nachbarschaftszentren“**)
- Das Quartier Bahnhof als Hauptverknüpfungspunkt und Stadteingang kann als Vorbild und Test für die Einführung neuer Angebote dienen (**siehe „Quartier Bahnhof“**)
- Synergien mit den Planungen zur so genannten „Dammerstocker Kurve“

ABHÄNGIGKEITEN

- Bedarf an neuen Funktionen gegenüber deren Kosten muss analysiert werden
- Möglichkeiten der Verdichtung des Angebots im Regionalverkehr prüfen – insbesondere entlang des Dynamischen Bands (**siehe „Gewerbe“**)
- Parkregime hinsichtlich klimafreundlicher Mobilitätskonzepte verändern

HERAUSFORDERUNGEN

- Modal-Split (Ziel: plus neun Prozent Umweltverbund, minus neun Prozent Kraftfahrzeug-Anteil) umsetzen
- Beengte Platzverhältnisse und Höhenunterschiede erfordern teilweise aufwändige Lösungen

UMSETZUNGSSCHRITTE (PLANERSICH)

1. Bestandsaufnahme und Situationsanalyse zur derzeitigen Funktion einzelner Bahnhöfe und Mobilitätsstationen
2. Erarbeitung von integrierten, etappierbaren Konzepten zur Aufwertung der Vernetzung bestehender und Etablierung neuer verkehrlicher Funktionen unter Beteiligung der Anbieter von Mobilitätsangeboten
3. Bei Bedarf: Integration einer städtebaulichen Rahmenplanung zur Nutzung bestehender Möglichkeiten im Umfeld
4. Schaffung von Planungsrecht

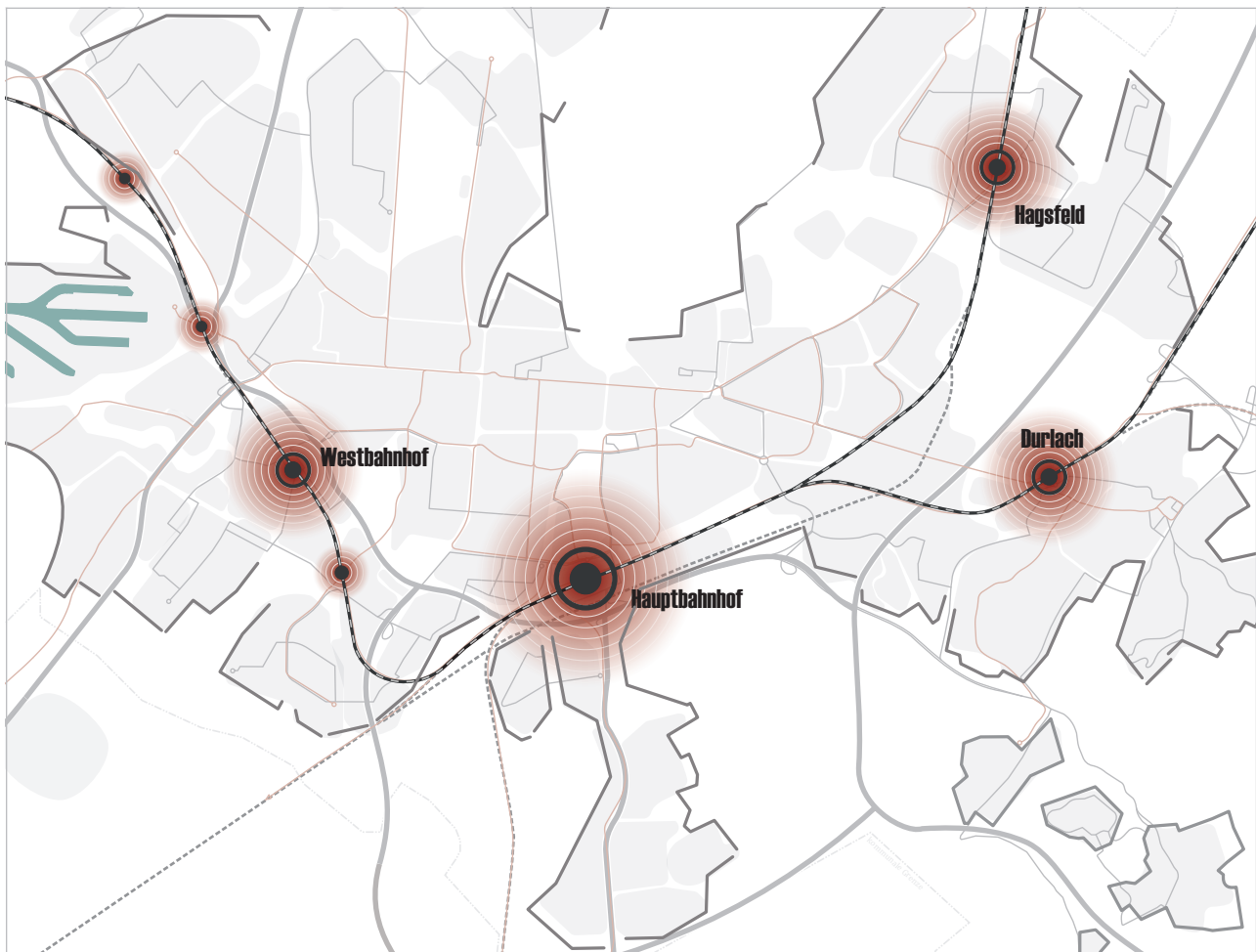
ZU ERARBEITENDE GRUNDLAGEN

- Steckbriefe über Veränderungspotenziale bestehender und möglicher neuer Bahnhöfe in Karlsruhe

BESTEHENDE GRUNDLAGEN

- Verkehrsentwicklungsplan, Nahverkehrsplan
- Bundesverkehrswegeplan

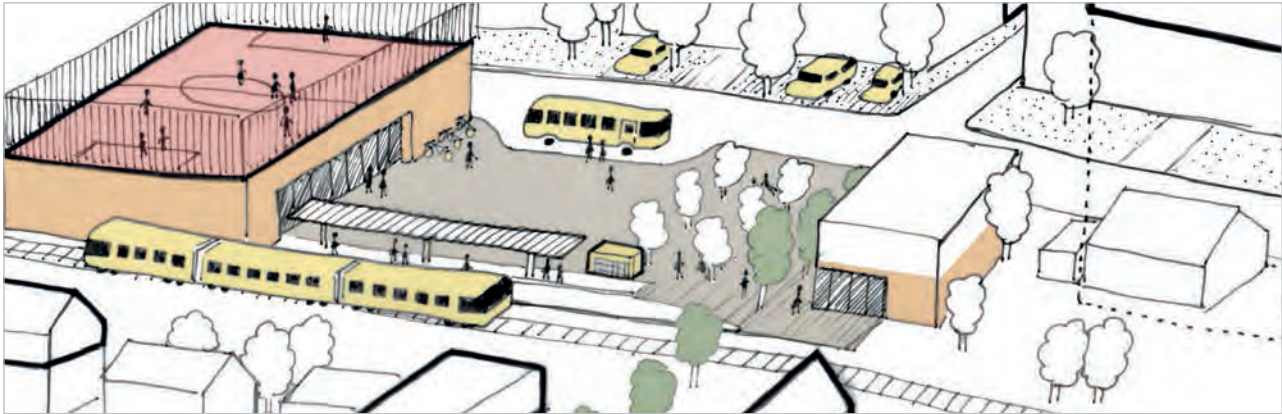
BAHNHÖFE IN KARLSRUHE



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

Text auf Basis des Abschlussberichts Dynamisches Band, berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

NACHBARSCHAFTSZENTREN BELEBEN



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

BESCHREIBUNG

Attraktive und lebendige Nachbarschaftszentren sind Ankerpunkte des täglichen Lebens und Katalysatoren für die Stadtentwicklung. Um diese Funktion für die Zukunft zu stärken, sollen Einrichtungen des täglichen Bedarfs und integrierte Mobilitätsangebote noch besser miteinander verbunden und mit einer attraktiven Gestaltung der öffentlichen Räume zu Orten mit hoher Aufenthalts- und Versorgungsqualität entwickelt werden.

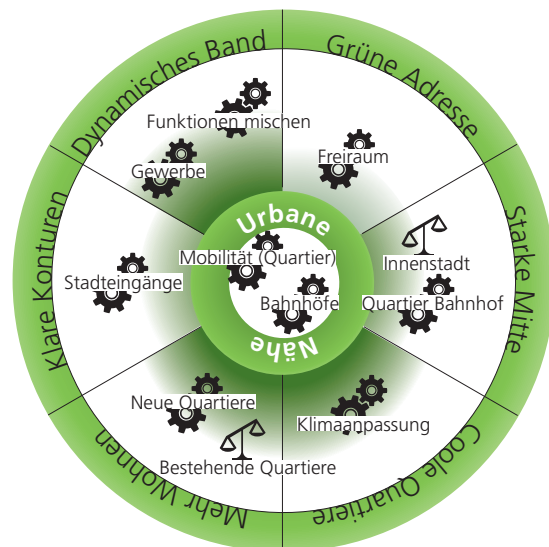
BEWEGGRÜNDE

Nachbarschaften brauchen lebendige Zentren mit den notwendigen Einrichtungen und attraktiven Mobilitätsangeboten des Umweltverbunds. In Karlsruhe existieren schon viele dieser Zentren, doch nicht überall sind die Funktionen am selben Ort. Angeregt durch die Ideen der „5-Minuten-Stadt“ und der „Stadt der Nachbarschaften“ vom Team „berchtoldkrass, STUDIO . URBANE STRATEGIEN, URBAN CATALYST STUDIO“ soll bedarfsabhängig 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 sollen durch eine regelmäßige Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Personennahverkehr sowie eine hohe Funktionsdichte und -mischung in ihrer Bedeutung gefördert werden. Die Vernetzung von integrierter Verkehrsplanung, einer hohen Qualität des öffentlichen Raums und der architektonischen Gestaltung ist dafür eine notwendige Voraussetzung. Dort, wo nötig und möglich, sollen neue Nutzungen angesiedelt oder neue Mobilitätsangebote in bestehende Zentren integriert werden.

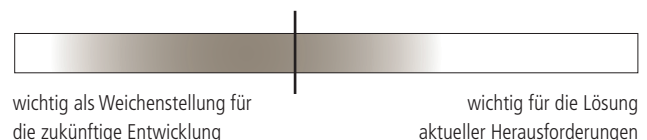
EINORDNUNG INS LEITBILD



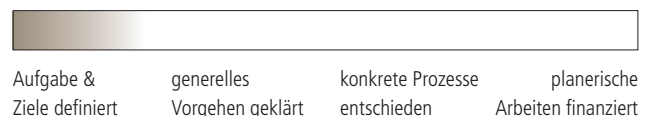
ZEITHORIZONT DES VORHABENS



BEDEUTUNG DES VORHABENS



REIFEGRAD DES VORHABENS



KONKRETE ZIELE

- Förderung von Nutzungs- und Funktionsmischung in den jeweiligen Quartieren
- Schaffung attraktiver Nachbarschaftszentren als Ankerpunkte des täglichen Lebens und Katalysatoren für die Stadtentwicklung
- Ausbau von Verknüpfungsstellen der Mobilität



Verknüpfung zu den Vertiefungsbereichen

STRATEGIE UND HANDLUNGSOPTIONEN

Die erfolgreiche Kombination von Erreichbarkeit, Versorgungsangebot und Aufenthaltsqualität ist für die Belebung von Nachbarschaftszentren von zentraler Bedeutung. In bereits bestehenden Quartieren sind mehrere Handlungsoptionen schrittweise oder simultan zu verfolgen:

- Gestaltung des öffentlichen Raums inklusive kleiner Platzsituationen als Impuls für die Ansiedlung weiterer Versorgungseinrichtungen
- Ausbau von Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer zum Nachbarschaftszentrum
- Erhalt respektive Förderung bestehender Mischstrukturen und von nicht-störendem Kleingewerbe
- Aufwertung der Verbindung zwischen Mobilitätsknoten und Nachbarschaftszentrum durch langfristige Verlagerung von Versorgungseinrichtungen oder eine attraktive Gestaltung für Fußgänger
- Bewusste Ansiedlung gemeinnütziger Einrichtungen oder Freizeitaktivitäten

Der Einbezug der ansässigen Bevölkerung und der lokalen Unternehmerschaft ist dabei von besonderer Bedeutung und erfordert die Entwicklung von Nachbarschaftskonzepten im Dialog. Diese können durch innovative bauliche Lösungen für die Mischung von Nutzungen und die Gestaltung unterstützt werden.

Bei neuen Quartieren können die gleichen Handlungsoptionen von Beginn an in die Entwicklung mit einbezogen werden. Hier ist zu beachten, dass sich Versorgungseinrichtungen erst schrittweise ansiedeln. Um die späteren Entwicklungsmöglichkeiten dieser Zentren zu sichern, können beispielsweise hohe Erdgeschosse baurechtlich festgelegt werden.

SYNERGIEN

- Ausbau multimodaler Mobilitätsstationen steigert Quartiersvernetzung und Attraktivität von Versorgungseinrichtungen (siehe „Bahnhöfe“ und „Mobilitätskonzepte“)
- Klimatische Aufwertung der Straßenräume beginnt in Nachbarschaftszentren und setzt Impulse für mehrere Vorhaben (siehe „Klimaanpassung“, „Mobilität“ und „Freiräume“)
- Auch in Gewerbegebieten können Nachbarschaftszentren einen Beitrag zur Weiterentwicklung leisten (siehe „Gewerbe“ und „Funktionen Mischen“)
- Stadteingänge können gleichzeitig auch eine Funktion als Nachbarschaftszentrum ausüben (siehe „Stadteingänge“)
- Verkehrsentwicklungsplan bietet verkehrliche Aufwertungsmaßnahmen in und zwischen den Quartieren

ABHÄNGIGKEITEN

- Wie groß ist der tatsächlicher Bedarf an Nahversorgungseinrichtungen?
- Wirtschaftlichkeit versus städtebauliche Qualität
- Möglicherweise Grunderwerb der Stadt notwendig

HERAUSFORDERUNGEN

- Ausbildung von Nachbarschaftszentren in der Innenstadt (Konkurrenz und Platzverhältnisse)
- Möglichkeiten der Verlagerung bestehender Versorgungseinrichtungen oder Mobilitätsstationen
- Nutzungskonflikte in Wohnquartieren mit Nahversorgung und Gewerbe

ZU ERARBEITENDE GRUNDLAGEN

- Kriterien eines Nachbarschaftszentrums definieren
- Steckbriefe Nachbarschaftszentren (Versorgung, Anbindung, Gestaltung, Potenziale)
- Fortschreibung Studie „Einkaufen und Nahversorgung in Karlsruhe 2017“

BESTEHENDE GRUNDLAGEN

- Einzelhandelsgutachten, Analyse „Lebensmittel Nahversorgung Monitoring“
- Stadtteilentwicklungskonzepte
- Verkehrsentwicklungsplan

Teil 5: DIE VERTIEFUNGSBEREICHE

ZWEI BÜROGEMEINSCHAFTEN UNTERSUCHTEN DIE ENTWICKLUNGSMÖGLICHKEITEN IM NORDEN UND SÜDEN DER STADT

Die Vertiefungsbereiche stellen das Bindeglied zwischen Stoßrichtungen und Vorhaben dar. Sie dienen als Prüfaufgaben für die Vorhaben sowie als Szenarien und Denkkperimente für die räumliche Weiterentwicklung der Stadt für drei ausgesuchte Handlungsbereiche.

Die Wahl der Vertiefungsbereiche basiert auf den Räumen, die bereits in der Planungswerkstatt im Fokus der Leitbildentwürfe standen. Alle Teams waren sich bei diesen Räumen einig, dass diese die größten Entwicklungspotenziale aufweisen (siehe Überlagerung der identifizierten Flächenpotenziale)

ZIELE DER VERTIEFUNGSBEREICHE

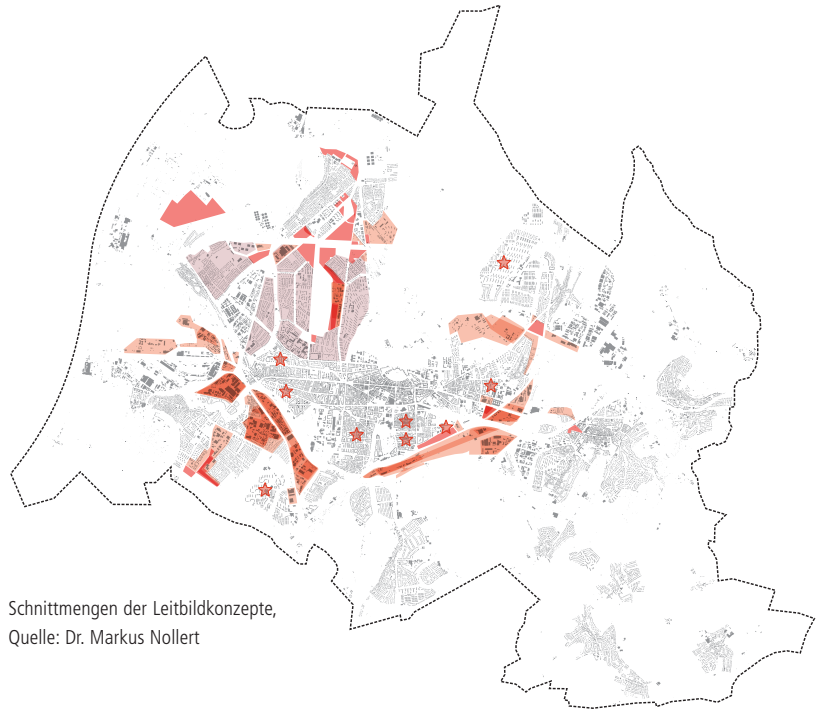
Die Bearbeitung der Vertiefungsbereiche wurde bei zwei Teams der Planungswerkstatt in Auftrag gegeben. Sie stellt eine erste, näherungsweise Betrachtung räumlicher Schwerpunkte der Entwicklung dar, die parallel zur Ausarbeitung der Vorhaben angegangen wurde. Aufgabe der Teams war es, mit ihren Konzepten 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

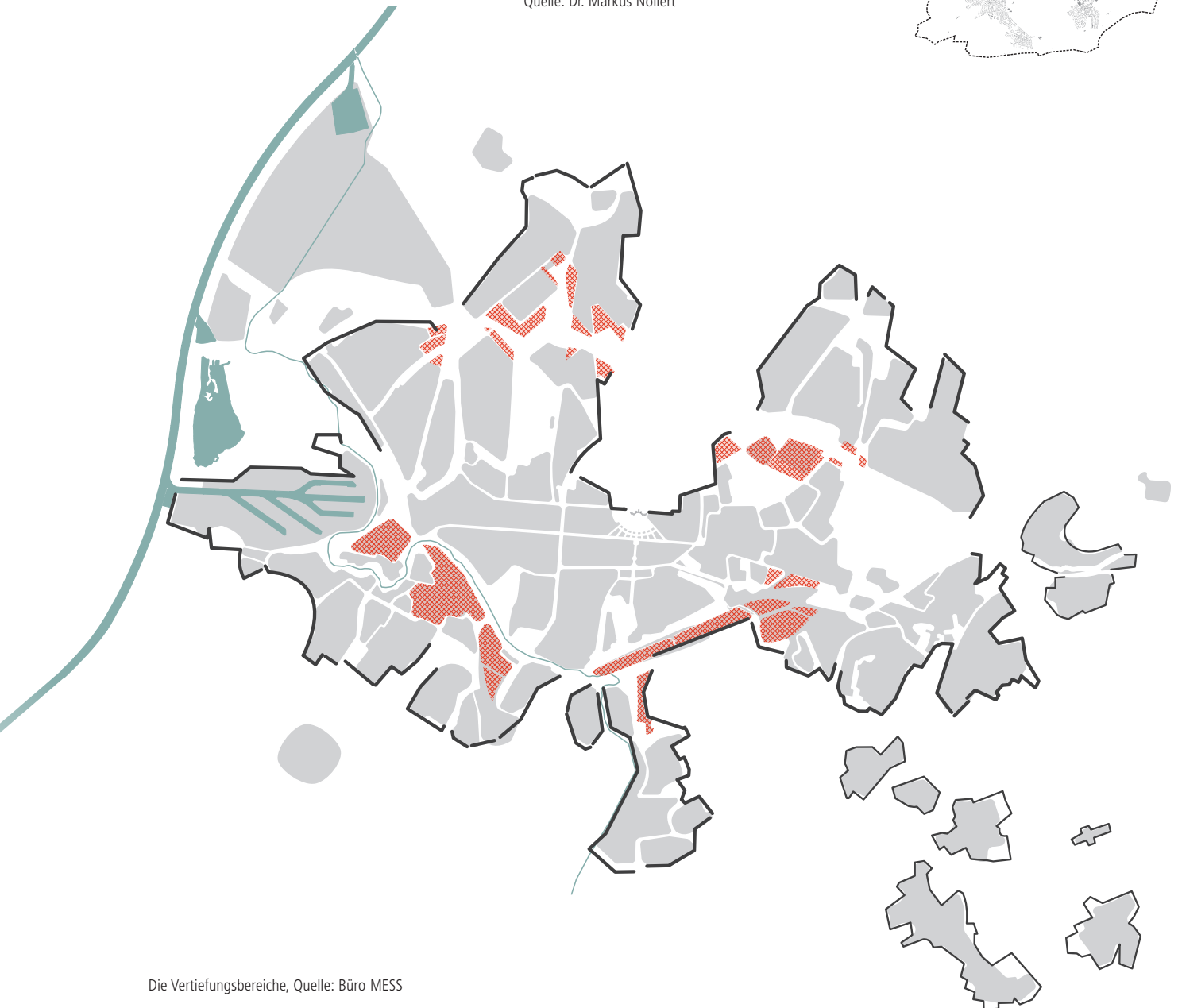
Das Büro Machleidt-Sinai-SHP untersuchte die Arrondierungsmöglichkeiten der bestehenden Siedlungsstrukturen im Nordwesten an der Freihaltetrasse zwischen Neureut, Kirchfeld, Neureut Heide, Nordstadt und Nordweststadt und im Osten zwischen Waldstadt, Hagsfeld, Rintheim und Oststadt. Dabei wurde der Landschaftsraum der Nordspange mit seinen vorhandenen Landschaftsqualitäten als wichtiges strukturierendes und verbindendes Element für die zukünftigen Quartiere mitgedacht.

Das Gebiet im südlichen Band entlang der Südtangente und der Bahntrasse wurde der Bürogemeinschaft berchtoldkrass, STUDIO . URBANE STRATEGIEN und URBAN CATALYST anvertraut. Sie setzte sich intensiv mit den südlich der Südtangente angrenzenden Gewerbegebieten auseinander. Das Konzept zeigte mögliche Transformations- sowie Auswertungspotenziale der bestehenden Strukturen und veranschaulichte die Gestaltungsmöglichkeiten in unterschiedlichen Teilräumen. Auch der Landschaftsraum „Alb“ wurde stärker einbezogen und mit den „Außenlandschaften“ vernetzt. Die Überwindung und Wahrnehmung des Stadtraums Südtangente waren ebenfalls Teil des Konzeptes.

Die Ergebnisse der Arbeiten sollen in Zukunft eine koordinierende übergeordnete Funktion für vorhandene und zukünftige Projekte einnehmen und als Diskussionsgrundlage für Gremien und Bürgerschaft dienen.



Schnittmengen der Leitbildkonzepte,
Quelle: Dr. Markus Nollert



Die Vertiefungsbereiche, Quelle: Büro MESS

VERTIEFUNGSBEREICH SÜD

STÄDTEBAULICHES KONZEPT „DYNAMISCHES BAND KARLSRUHE“ IM RAHMEN DER FERTIGSTELLUNG DES RÄUMLICHEN LEITBILDS

AUFGABENVERSTÄNDNIS UND VORGEHENSWEISE

Das Konzept des Dynamischen Bandes geht zurück auf die Zeit vor dem Planungsprozess für das Räumliche Leitbild. In einer Planungswerkstatt im Jahr 2012 zum Rahmenplan Durlacher Allee wurden Teile der Konzeption des Teams berchtoldkrass aus der gesamtstädtischen Vorstellung eines „Produktiven Gürtels“ um den südlichen Stadtkörper abgeleitet. Auch der Leitbildentwurf des Teams berchtoldkrass definierte 2014 diesen Raum als südliche Hälfte einer Karlsruher „Stadt der Produktiven Welten“. Im Räumlichen Leitbild schließlich wurde das „Dynamische Band“ zu einer der sieben Stoßrichtungen.

Das Dynamische Band ist eingebettet in den Prozess des Räumlichen Leitbilds und besitzt als Stoßrichtung erhebliche Bedeutung für die Entwicklung der Stadt als Ganzes. Alle sieben Stoßrichtungen dienen gleichzeitig als grundsätzlicher Ausgangspunkt zur Analyse des Dynamischen Bands und als Wertmaßstab für alle konzeptionellen Vorstellungen. Die Fragestellung lautet: Wie kann das Dynamische Band entwickelt werden, so dass es der gesamtstädtischen Entwicklung im Sinne der identifizierten Stoßrichtungen am besten dient?

Rahmenplan verbindet verschiedene Inhalte integriert

Dazu werden aus den Stoßrichtungen konkrete Ziele für das Untersuchungsgebiet abgeleitet. Insbesondere ergeben sich diese Ziele in den vier Handlungsfeldern Stadtraum, Nutzung, Grün und Mobilität. Deutlich wird aber auch, dass es sich oftmals um Querschnittsthemen handelt, die wichtige Zusammenhänge verdeutlichen. Der Fußgänger- und Radverkehr kann beispielsweise nicht ohne ein komplementäres Freiraumsystem gedacht werden. Ebenso lassen sich Vorstellungen über eine Nachverdichtung im Bestand zwar isoliert anstellen, werden aber dem Anspruch an eine integriert konzipierte Qualitätsverbesserung im Quartier nicht gerecht. Der mit dieser Vertiefungsstudie zu entwickelnde „Städtebauliche Rahmenplan Dynamisches Band Karlsruhe“ wird somit sehr verschiedene Inhalte integriert verbinden.

Wie aber kann ein solcher „Städtebaulicher Rahmenplan“ für einen so großen, sehr differenzierten und komplexen Stadtraum überhaupt aussehen? Ein Raum, der mit vielen bestehenden Nutzungen belegt ist, die in den kommenden Jahren ihren Standort voraussichtlich nicht aufgeben werden, in dem zudem Flächenverfügbarkeiten und weitere Rahmenbedingungen häufig gar nicht feststehen, in dem eventuell gar kein bekanntes Zielbild entworfen werden kann.

Rahmenplan stellt „Instrument zur Auseinandersetzung“ dar

Es wird entsprechend kein „klassischer“ Rahmenplan sein, sondern ein strategisches Instrument mit Ansätzen, Leitlinien und Entwicklungsprinzipien, das zwar gewisse „klassische“ Inhalte wie Baufelder, Grünflächen und anderes enthält, aber auch strategische Elemente, die Entwicklungsrichtungen weisen, aber offen für weitere Überlegungen sind. Ein Instrument, das nicht parzellenscharf und nicht „fertig“ im üblichen Sinn gezeichnet ist, sondern ein „Instrument zur Auseinandersetzung“.



Ableitung konzeptioneller Ziele für das Dynamische Band, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

DAS DYNAMISCHE BAND

KARLSRUHES PRODUKTIVER STADTRAUM ZWISCHEN 1.000 TRASSEN

Beim Dynamischen Band handelt sich um einen „Hochleistungsraum“, der viele verschiedene Funktionen auf langgezogenem und gleichzeitig eingeschränktem Gebiet verbinden muss. Nämlich: Produktion, Dienstleistung, Handel, großräumiger Transit, Transport von Menschen, Gütern, Produkten und Energie auf vielfältige Weise oder Freiraumvernetzung und Klimabelange. Das Dynamische Band und seine angrenzenden Bereiche können nach einer ersten Sichtung wie folgt charakterisiert werden:

Viele produktive Nutzungen im Dynamischen Band sind zum Teil seit Jahrzehnten fest etabliert und prägen den Raum maßgeblich. Der Raum wird am stärksten beeinflusst von unzähligen Trassen, nämlich durch

- Schienen des Personenverkehrs vom Hauptbahnhof nach Wörth und durch die neue Maxaubahn für den Güterverkehr,
- die Südtangente und
- Produkt-, Fernwärme- und Energieleitungen.

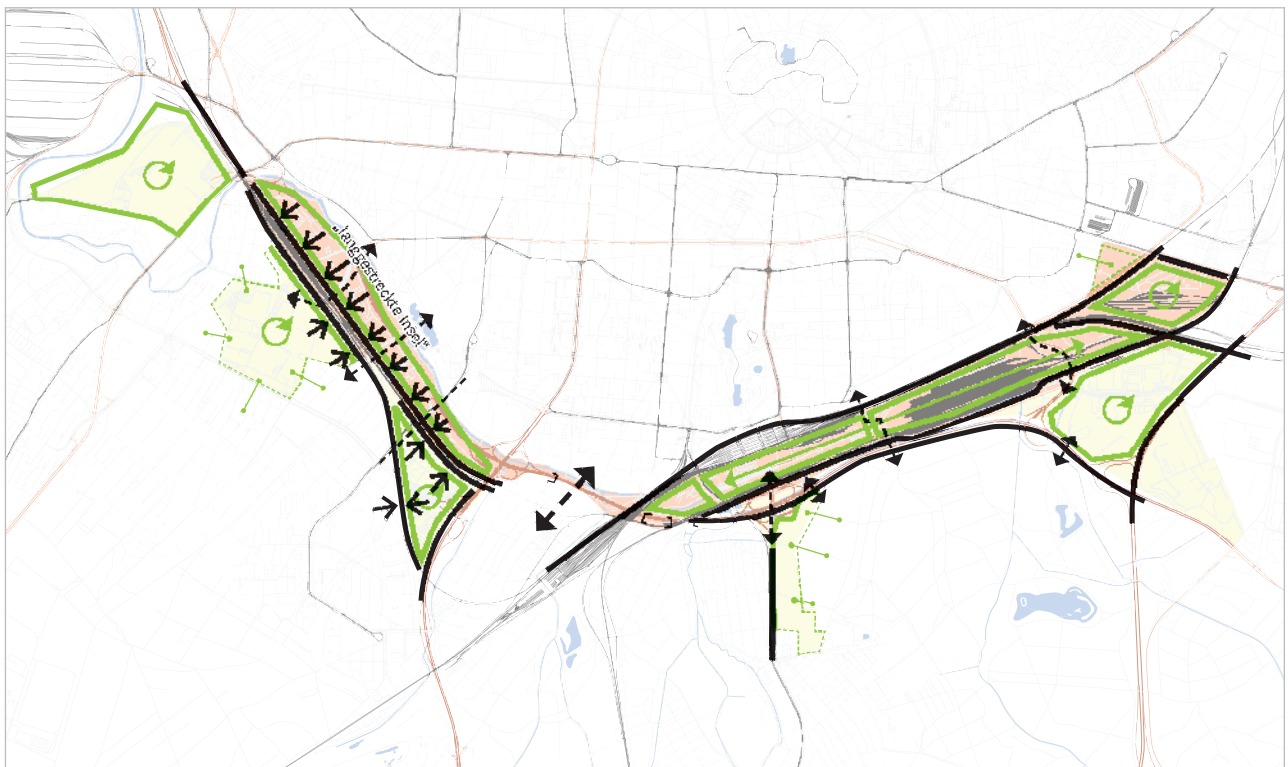
Diese Trassen wirken einerseits als Verteiler, andererseits als begrenzende Barriere für die dazwischenliegenden Räume und als stark einschränkende Elemente in der Flächenvernetzung. Barrieren und Grenzen führen zu charakteristischen „Insel-Räumen“, die meist stark auf sich selbst bezogen sind und sich mit Blick auf die Trassen abschotten. Letztere führen

gleichzeitig zu einer besonderen Erschließungsqualität: Die „querenden Trassen“ in Nord-Süd-Richtung vernetzen das Gebiet für den Fußgänger- und Radverkehr außerordentlich gut mit der Umgebung.

Auch die Trassen für den öffentlichen Nahverkehr bieten eine eigentlich höchst attraktive Anbindung. Dafür braucht es allerdings neue oder ausgebaute Haltepunkte, insbesondere am Westbahnhof. Hier geht es um eine verbesserte Bedienungs- und Raumqualität und die Herstellung einer Querung hin zum Stadtraum. Schienen- und Oberleitungstrassen verhindern eine „flächenhafte“ Raumvernetzung vollständig, so dass den funktionierenden Brückenstandorten besondere Bedeutung zukommt.

In einzelnen Teilräumen herrschen spezifische Stadtstrukturen vor

Entlang des Dynamischen Bandes gibt es bereits eine Vielzahl von Themen und Projekten mit unterschiedlichen Bearbeitungsständen. Zu nennen sind unter anderem die Entwicklung des Areals Hauptbahnhof Süd und Fernbusterminal oder das „Ressourcenoptimierte Gewerbeflächenmanagement durch Kooperation“ in Grünwinkel. In den einzelnen Teilräumen herrschen sehr spezifische Stadtstrukturen vor, etwa hinsichtlich Körnung, Mischungsverhältnis, Bandbreite der Nutzungen, Bebauung oder Demografie. Von Norden und Süden grenzen höchst unterschiedliche Arten von Stadt- und Freiräumen an das Dynamische Band an.



Trassen wirken als Barrieren – und schaffen klar konturierte Teilräume, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

DYNAMIK ALS PROZESS

Die räumliche Struktur des Dynamischen Bandes wird maßgeblich durch die verschiedenen linearen Verkehrsinfrastrukturen geprägt. Als Pufferzone zwischen hoch verdichteter innerer Stadt und aufgelockerter Siedlungserweiterung am Stadtrand übernimmt es eine vermittelnde und versorgende Funktion für ganz Karlsruhe. Dabei folgt die Nutzung der Flächen durch mehr oder weniger einfache Gewerbebauten eher pragmatischen Grundsätzen. Im Dynamischen Band finden sich viele eingeschossige Lager- und Produktionshallen, Groß- und Supermärkte, versiegelte Parkplatzflächen und einfache Büroimmobilien. Der Gebäudebestand ist durch einfache Konstruktionsprinzipien und günstige Materialwahl eher kurzfristig und bedarfsorientiert ausgerichtet. Im Windschatten der inneren Stadt bot dieser dynamische Standort über viele Jahre Raum für eine Vielzahl an Unternehmen.

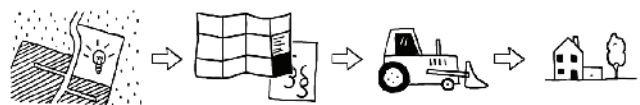
Viele Unwägbarkeiten fordern flexible Strategie für künftige Entwicklung

Anhaltendes Bevölkerungswachstum in Karlsruhe verlangt jedoch eine Neubewertung von Prioritäten einer zukünftigen Stadtentwicklung. Das Dynamische Band rückt damit in den Fokus. Für den Umgang mit bestehenden Gewerbequartieren dieser Größenordnung gibt es jedoch keine einfache Blaupause. Viele Unwägbarkeiten fordern eine flexible Strategie, die lokale Qualitäten und Potenziale integriert und gleichzeitig einen Rahmen für die zukünftige Entwicklung vorgibt.

Karlsruhe benötigt auch in Zukunft Räume, in denen Neues entstehen kann, wo unternehmerische Experimente möglich sind und Synergien erzeugt werden. Wenn Globalisierung und

Digitalisierung der Gesellschaft die Art und Weise, wie wir konsumieren, produzieren und wirtschaften radikal ändern, muss das Ziel von Anpassung, Verdichtung und Qualifizierung sein, die vorhandene Dynamik auch in Zukunft zu erhalten. Zentrale Herausforderungen bestehen darin, sich auf diesem Weg Optionen offenzuhalten und neue Nutzungs- und Betreibermodelle auszutesten, Rahmenbedingungen für ein vielfältiges und gemischtes Quartier zu schaffen und den öffentlichen Raum sowie die Verkehrsinfrastruktur nachhaltig und am Menschen orientiert umzugestalten.

Entscheidend für die Entwicklung von bestehenden Quartieren mit vielen unterschiedlichen Interessengruppen ist eine schrittweise Herangehensweise, bei der Stadtgesellschaft und lokale Akteure frühzeitig in die Diskussion um mögliche Entwicklungen einbezogen werden. So können lokale Interessen mit gesamtstädtischen Perspektiven in Einklang gebracht werden. Von erheblicher Bedeutung ist, welche Form von Stadt in den kommenden beiden Jahrzehnten an einem solchen Standort gewünscht wird. Soll das Band auch dann noch dynamisch oder alles fertig gebaut sein? Das Dynamische Band stellt in dieser Frage eine Besonderheit in Karlsruhe dar: Hier kann Dynamik als Konzept aufgefasst werden, das dauerhaft Mehrwerte vor Ort und für die Gesamtstadt erzeugt, und das damit ein durchaus schützenswertes Merkmal darstellt.



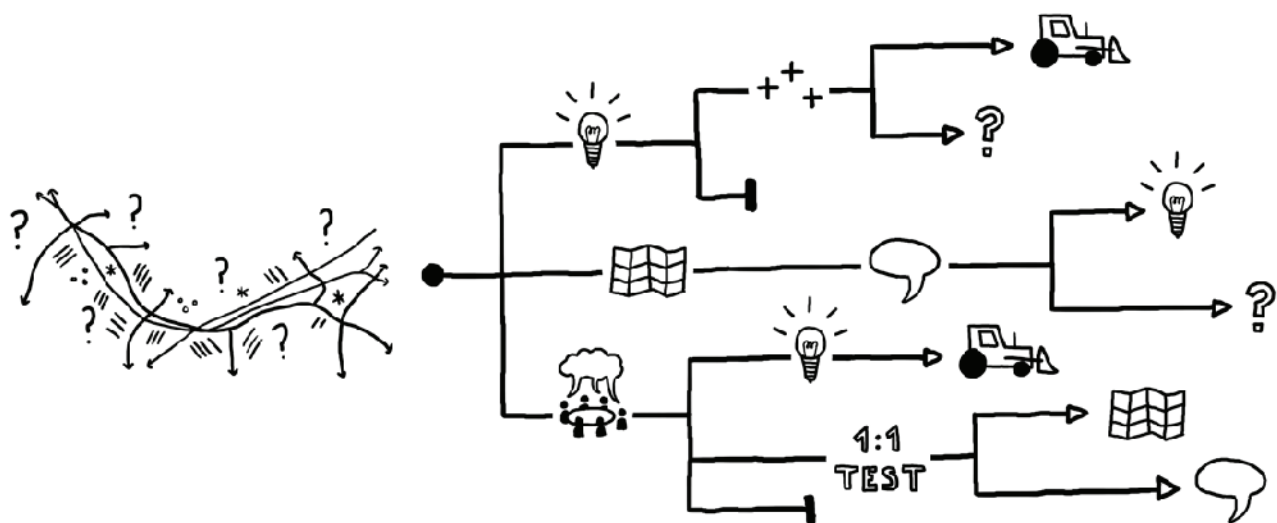
Idee

Plan

Bau

Haus

Routineaufgaben auf der „Grünen Wiese“, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US



Komplexe schrittweise Veränderungen!



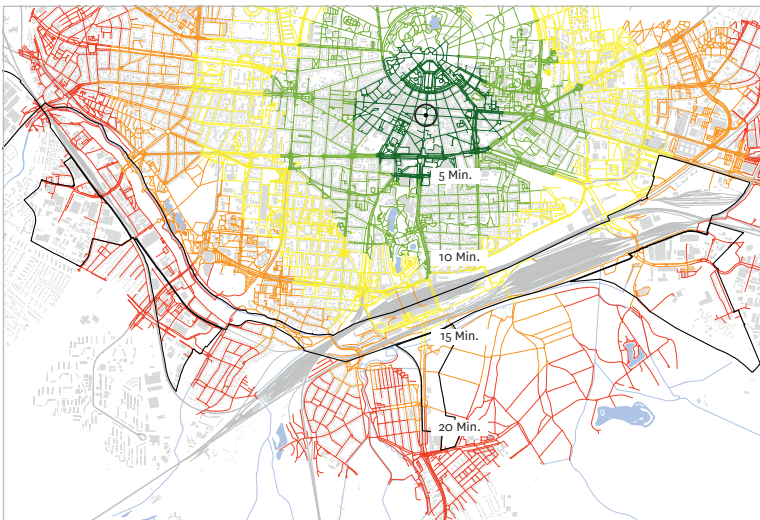
Öffentliche Grünflächen, Bäume, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

ERKUNDUNGEN IM DYNAMISCHEN BAND

ACHT ASPEKTE EINES BESTANDSANALYSE

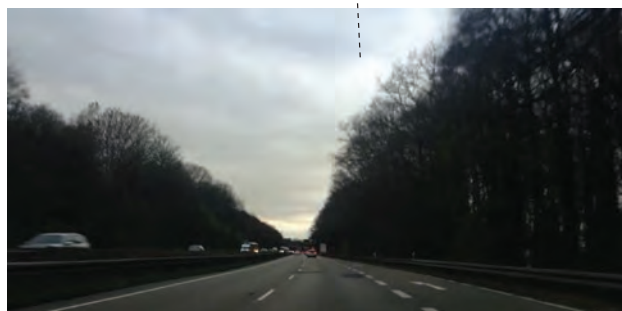
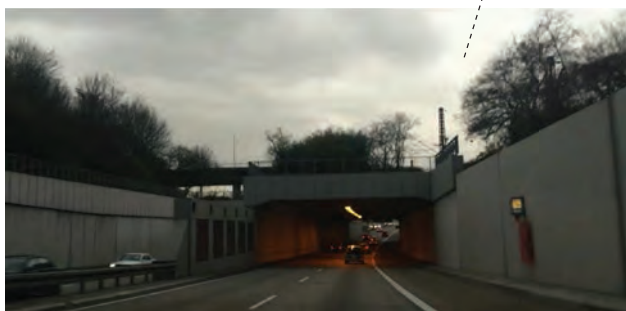
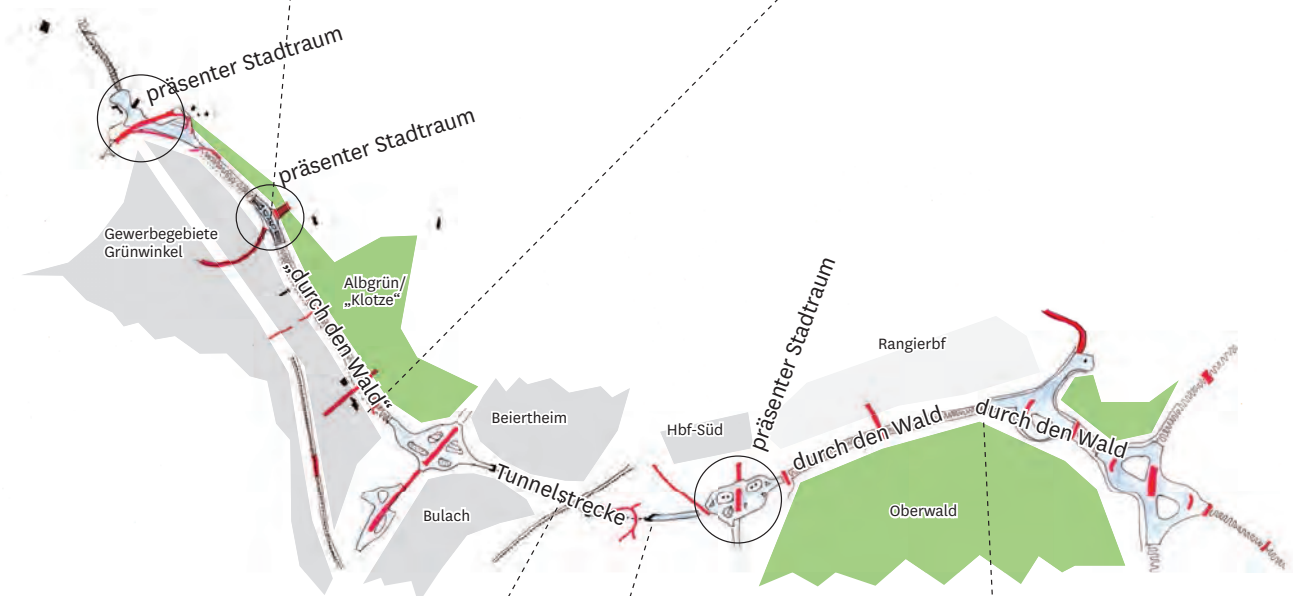
Der gesamte Raum des Dynamischen Bandes wird einer gründlichen städtebaulichen Analyse unterzogen. Sie beleuchtet die wichtigsten Aspekte hinsichtlich der aus den Stoßrichtungen abgeleiteten Ziele näher. Diese Aspekte umfassen neben baulichen und funktionalen Merkmalen wie Nutzungsart, Grundstücksausnutzung, Flächenpotenzialen oder Freiraumstruktur auch historische Karten, die die

„vergangene Dynamik“ des Bandes nachvollziehen und interessante Erkenntnisse zutage fördern. Erläutert werden zudem demografische Verteilungen, eine Analyse der tatsächlichen Erreichbarkeiten für Fußgänger und Radfahrer sowie die Wahrnehmung des „Bewegungs- und Stadtraums“ Südtangente. Abschließend wird zusammengefasst, welche Ideen und Projekte an verschiedenen Stellen des Dynamischen Bandes derzeit virulent sind und diskutiert werden.

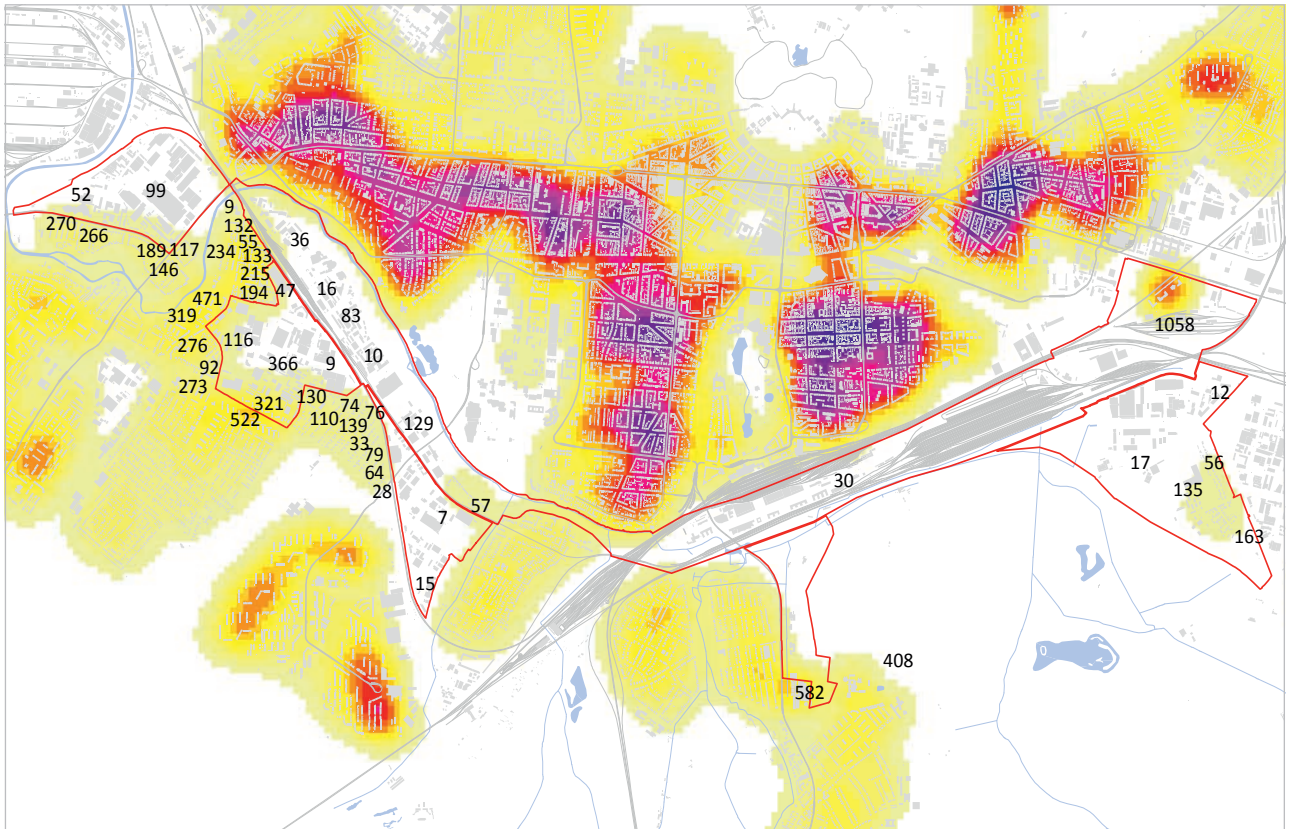


Erreichbarkeit vom Zentrum, Erreichbarkeit mit dem Fahrrad (12 km/h) vom Marktplatz aus in 5-Minuten-Schritten, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

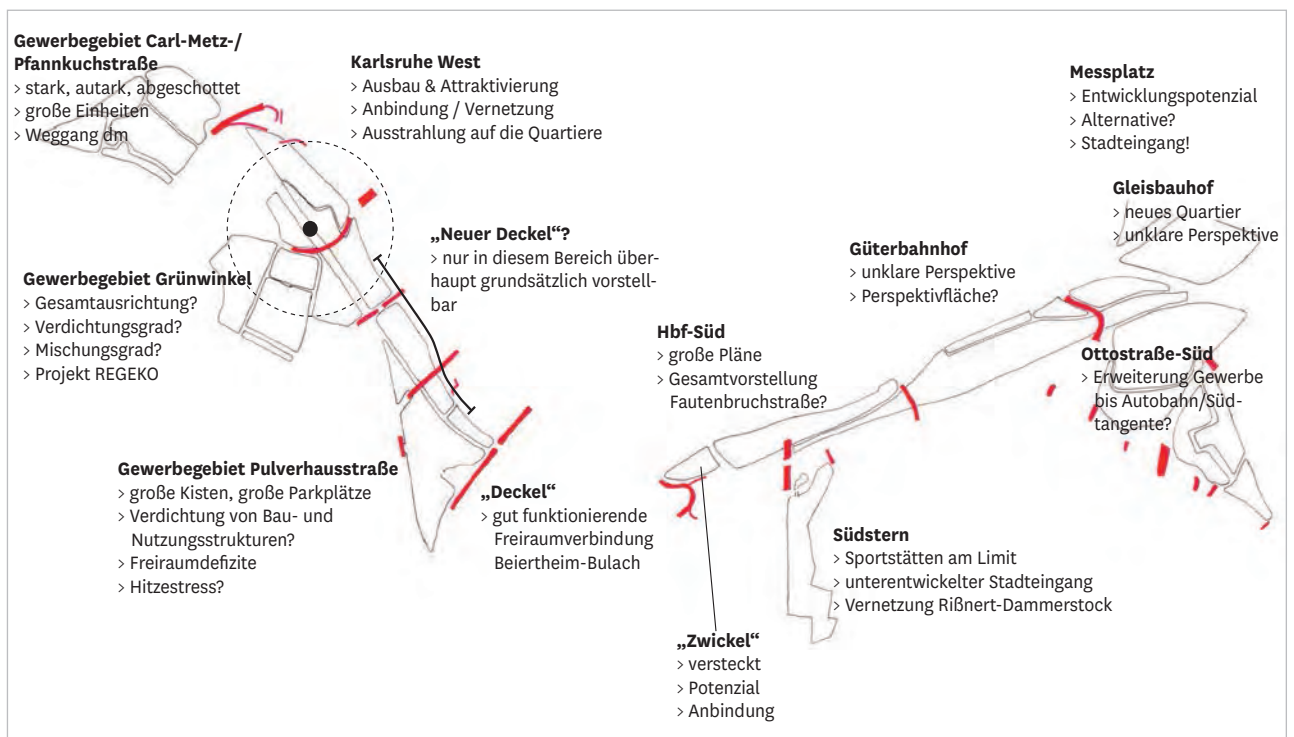
Die Analysekarten zeigen einen Raum von hoher Komplexität und Reichhaltigkeit mit hervorragenden Standortbedingungen, insbesondere in punkto Anbindung und Möglichkeiten für gewerbliche Nutzungen. Ihm sind aber auch erhebliche Nachteile zuzuschreiben, unter anderem Immissionen, Barrieren, wenig Grünräume im Innern der Quartiere und eine teils mangelhafte Versorgung mit öffentlichem Nahverkehrsangebot. Hier bestehen deutlich sichtbare Problemlagen, wie beispielsweise enorme untergenutzte Flächen mit hohem Versiegelungsgrad. Dringende Aufgaben sind unter anderem eine effektive Nachverdichtung, Klimaanpassung und ein Ausbau der Mobilität. Diese Problemstellungen und Aufgaben sind der Ausgangspunkt zur Erarbeitung des Rahmenplans.



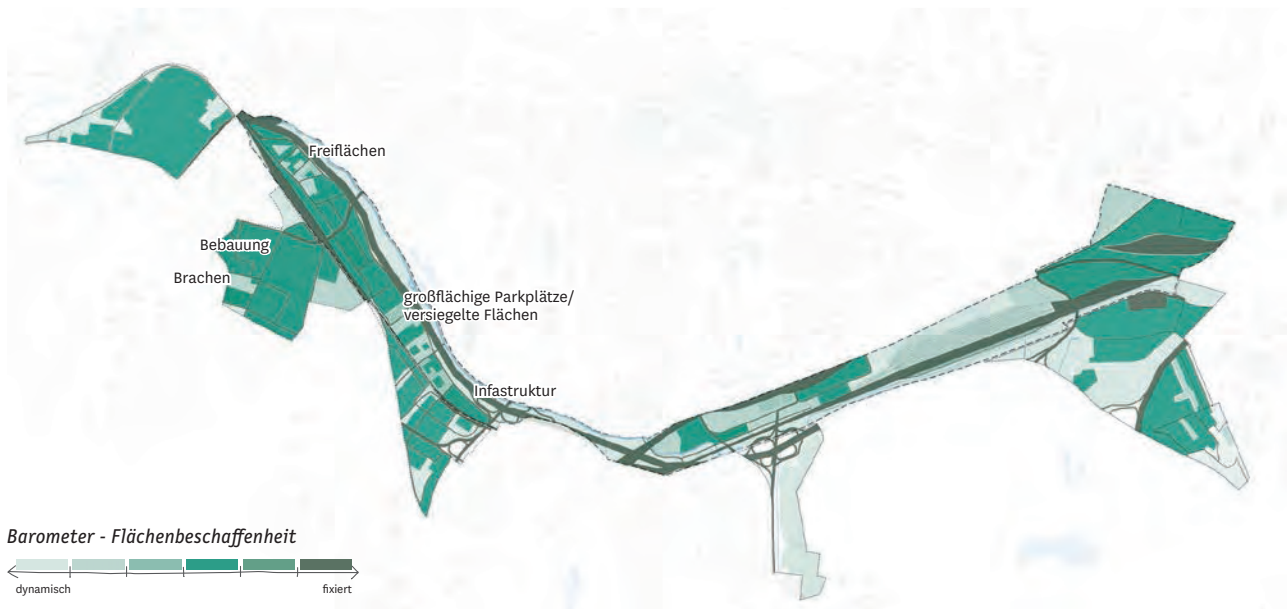
Stadtraum Südtangente, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US



Demografie, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US



Themen, Vorstellungen und Projekte, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US



Transformationsbarometer, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

TRANSFORMATIONS-BAROMETER: EINSCHÄTZUNG VON MACHBARKEITEN

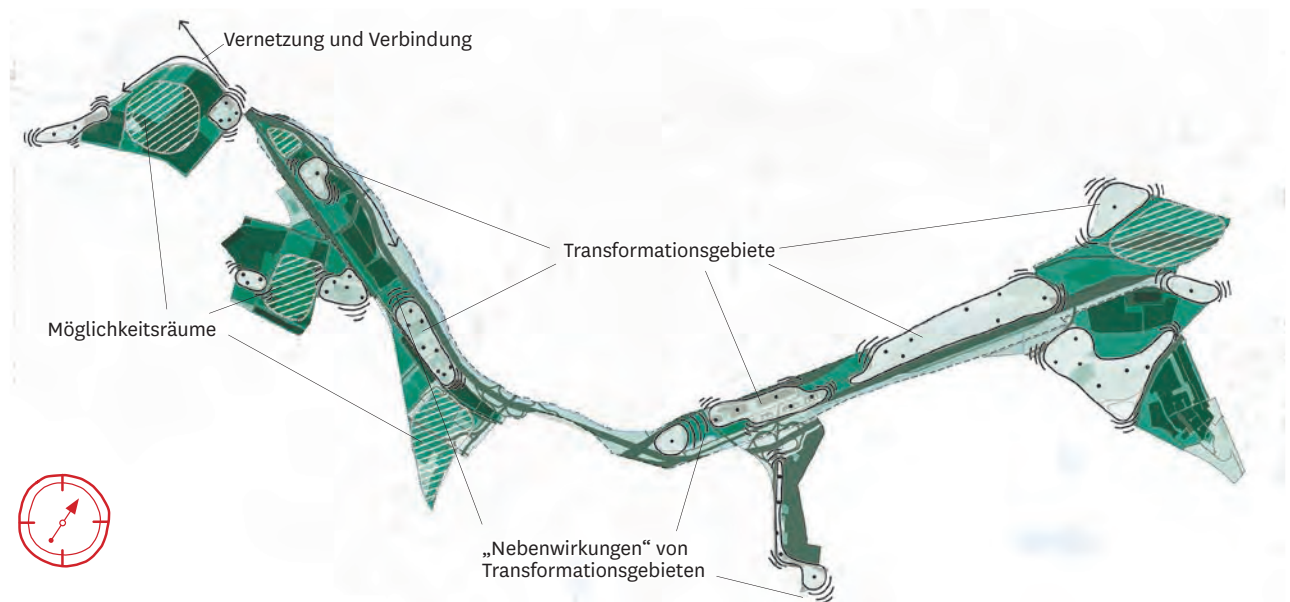
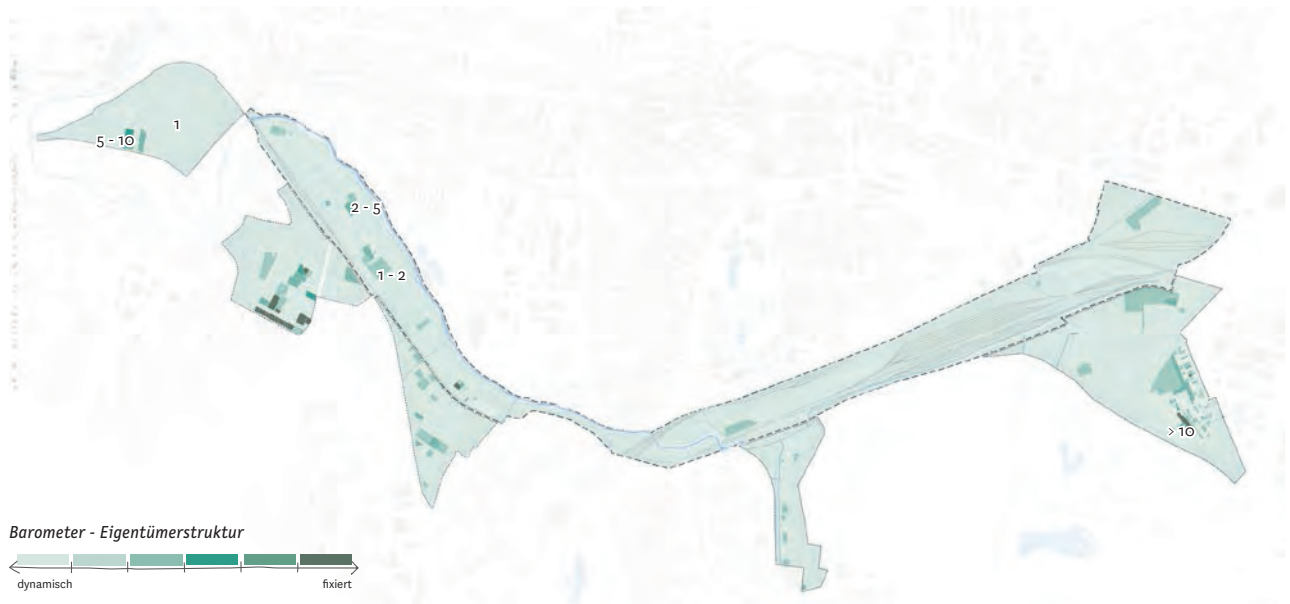
Zur besseren Einschätzung der Rahmenbedingungen und Machbarkeiten wird mit dem „Transformations-Barometer“ ein zweiter Analysepfad eingeschlagen. Dabei soll die Überlagerung von vier Parametern Auskunft darüber geben, wo vermutlich überhaupt oder in welcher Intensität eingegriffen werden kann und welche Transformationsgrade an welchen Stellen bestehen. Folgende Parameter gehen versuchsweise in das Barometer ein und werden mittels Farbskala von hell (flexibel) bis dunkel (fixiert) dargestellt:

- Flächentyp (Infrastruktur – Gebäude – Freiflächen, einschließlich Brachen)
- Gebäudetyp (historisch/denkmalgeschützt – große nutzungsflexible Hallen – kleinteilige, gewachsene Strukturen – Hallen in einfacher Bauweise)

- Eigentümerstrukturen (Anzahl der Eigentümer)
- Gebäudealter (wertvolle ältere und neu errichtete Gebäude sind gleichermaßen beständig, Bauten aus den 1950er bis 1980er Jahren sind gegebenenfalls kritisch)

Umsetzung von Transformationen strahlen in angrenzende Räume aus

Die Überlagerung der vier Parameter erzeugt eine Art „Röntgenbild“ für das Dynamische Band, in dem sich unterschiedliche Raumtypen ergeben: Die hellen Bereiche stellen Transformationsgebiete mit vermutlich guten Umsetzungschancen dar, die teils sogar in angrenzende Räume ausstrahlen. In den dunklen Bereichen werden wenig grundlegende Änderungen erwartet. Möglichkeitsräume (gleichzeitiges Auftreten von dynamischen und fixen Bereichen an einem Ort) und Vernetzungsräume ergänzen das Transformationsbarometer.





Alle Teilräume – Heute, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN DYNAMISCHES BAND

DIE TEILRÄUME IM DYNAMISCHEN BAND

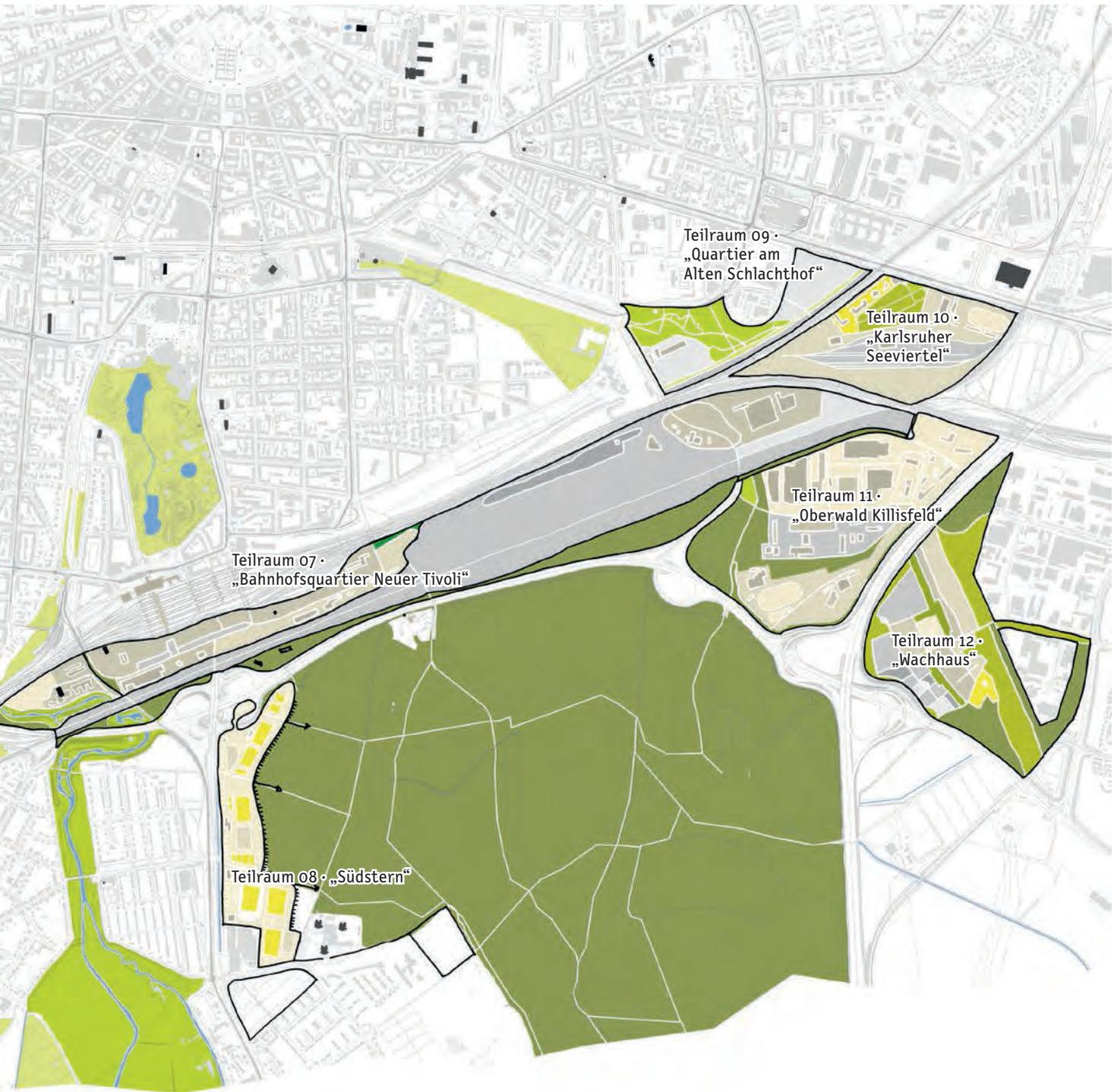
Aus den Erkenntnissen der Bestandsaufnahme und -analyse wird für den „Vertiefungsbereich Süd“ der Städtebauliche Rahmenplan Dynamisches Band entwickelt. Dieser Rahmenplan enthält für die verschiedenen Räume entlang der Südtangente Vorstellungen über ihre zukünftige räumliche Entwicklung, insbesondere hinsichtlich Nutzung, Stadtraum, Freiraum und Mobilität.

Bei der Bestandsanalyse wurde festgestellt, dass sich im Dynamischen Band insgesamt zwölf eindeutige Teilräume identifizieren lassen. Sie zeichnen sich durch starke innere Zusammenhänge aus, etwa durch ihre Baustruktur, ihre

Nutzungsart, besondere freiräumliche Rahmenbedingungen oder einfach ihre (Ab-)Geschlossenheit innerhalb von ringsum begrenzenden Barrieren. Der Rahmenplan nimmt diese Teilräume als geeignete Bezugsgröße seiner inhaltlichen Aussagen und formuliert im Rahmen seiner Aussagetiefe präzise Zukunftsvorstellungen für die genannten Themenbereiche.

Spezifische Bilder mit Besonderheiten der lokalen Situation

Jeder Teilraum tritt jedoch auch in Interaktion mit seiner Umgebung und den anderen Teilräumen. Aus der Teilraum- und der Gesamtbetrachtung ergibt sich ein differenziertes, „neu aufgeladenes“ Bild des Dynamischen Bandes, das



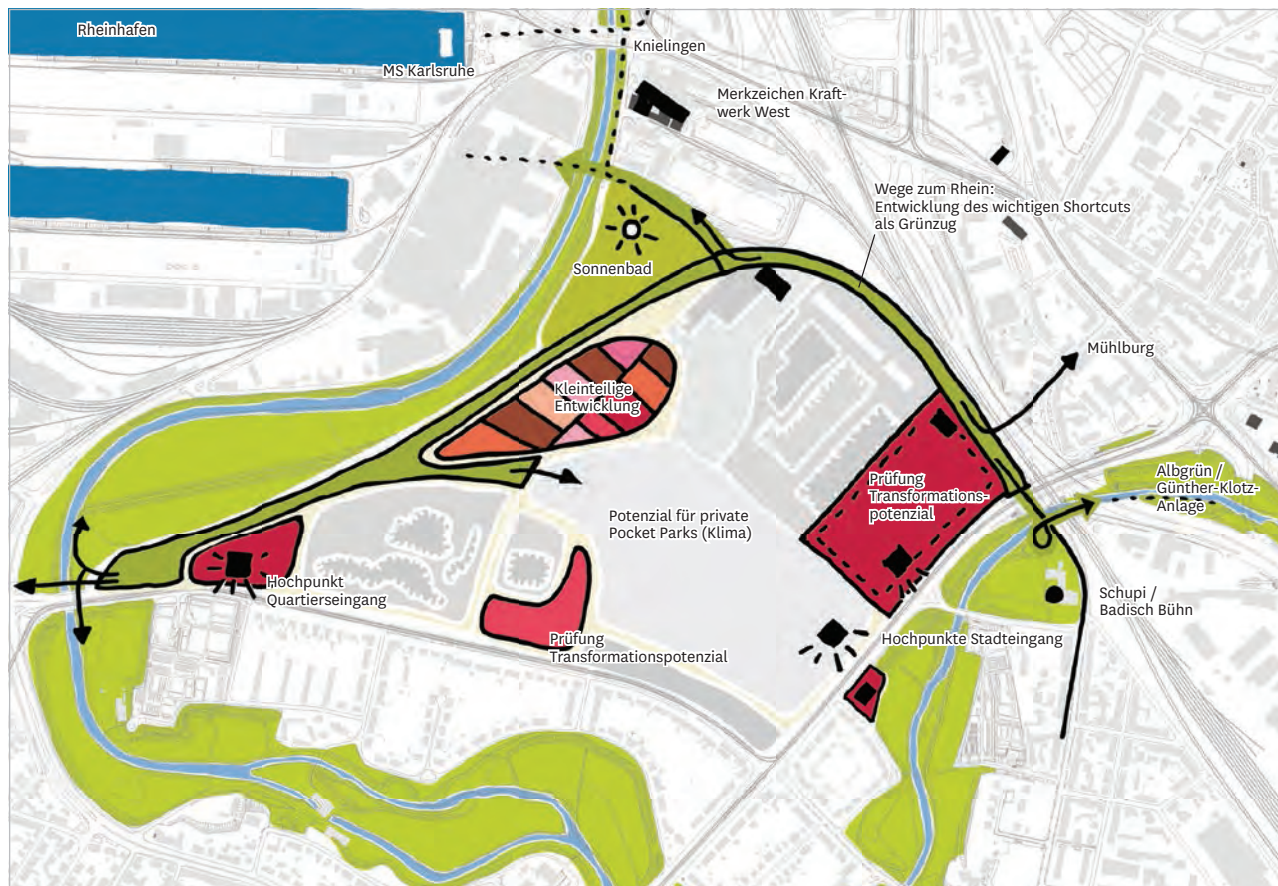
Leitlinien für die zukünftige Entwicklung der Teile und des Ganzen vorschlägt. Für alle Teilräume entstehen dabei spezifische Bilder, die die Besonderheit, Eigenart und Leistungsfähigkeit der lokalen Situation kartografisch-visuell erklären.

Künftige Möglichkeiten werden skizzenhaft verdeutlicht

Im Folgenden werden solche Bilder für jeden Teilraum vorgestellt, teilweise mit einer zweidimensionalen „Planzeichnung“ und in einer dreidimensionalen Konkretisierung, die die zukünftigen Möglichkeiten des Teilraums skizzenhaft und exemplarisch verdeutlicht. Um diese und die damit verbundenen Veränderungen sehr

deutlich abzubilden, wird bei einigen Teilräumen jeweils eine Abbildung mit der heutigen Situation, also des Status Quo einem Bild mit Entwicklungszielen gegenübergestellt.

Diese aufgezeigten Potenziale sollen die grundsätzlichen Möglichkeiten und Vorschläge illustrieren. Ziel und Aufgabe dieses Rahmenplans bestehen zu diesem Zeitpunkt noch darin, Richtungen zu beschreiben, zu diskutieren und sich darüber auszutauschen. Auf dem Weg zu einer Konkretisierung und Umsetzung bedarf der Rahmenplan weiterer Schritte. Beispielhaft ist hier das Projekt REGEKO in Grünwinkel zu nennen, das die Inhalte des Rahmenplans Dynamisches Band als Ausgangspunkt nimmt und diese im Austausch mit den Beteiligten zu umsetzbaren Konzepten verdichtet.



Teilraum 01 | Albinsel – Entwicklungsziele, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

TEILRAUM 01: ALBINSEL

GRÖSSE: 49,6 Hektar
EINWOHNER: zirka 150

DIE LAGE: Der Teilraum 01 befindet sich am westlichen Abschluss des Vertiefungsbereichs Dynamisches Band, unmittelbar zwischen Hafen und Mühlburg. Das Areal ist schon seit weit über einem Jahrhundert von gewerblichen und industriellen Nutzungen gekennzeichnet.

HEUTE: Das gesamte Gebiet ist durch einen hohen Versiegelungsgrad geprägt, öffentliche Frei- und Grünräume gibt es so gut wie nicht. Die Lage des Teilraums im Stadtgefüge stellt jedoch ein wichtiges, aber noch unterentwickeltes Bindeglied zwischen Mühlburg, Grünwinkel, Daxlanden und dem Hafen dar.

ENTWICKLUNGSZIELE: Das im Prinzip gut aufgestellte Gewerbe- und Industriegebiet kann einerseits an spezifischen Stellen noch besser und intensiver profiliert oder transformiert werden. Erhebliches Potenzial liegt im konsequenten Ausbau wichtiger noch unterentwickelter Freiraumverbindungen, die eine Vernetzung der Grün- und Stadträume herstellen können.

FREIRAUM: Der Weg zu Hafen und Rhein ist über die Carl-Metz-Straße und Sonnenbad für den Rad- und Fußgängerverkehr erstaunlich kurz. Dieser Bereich wird durch eine schmale, aber hochwertig gestaltete Grünverbindung aufgewertet. Ein bestehender Wirtschaftsweg entlang der blauen Fernwärmeleitungen kann zu einer attraktiven Grünverbindung werden. Möglich sind extensive Dachbegrünungen auf privaten Firmenflächen.

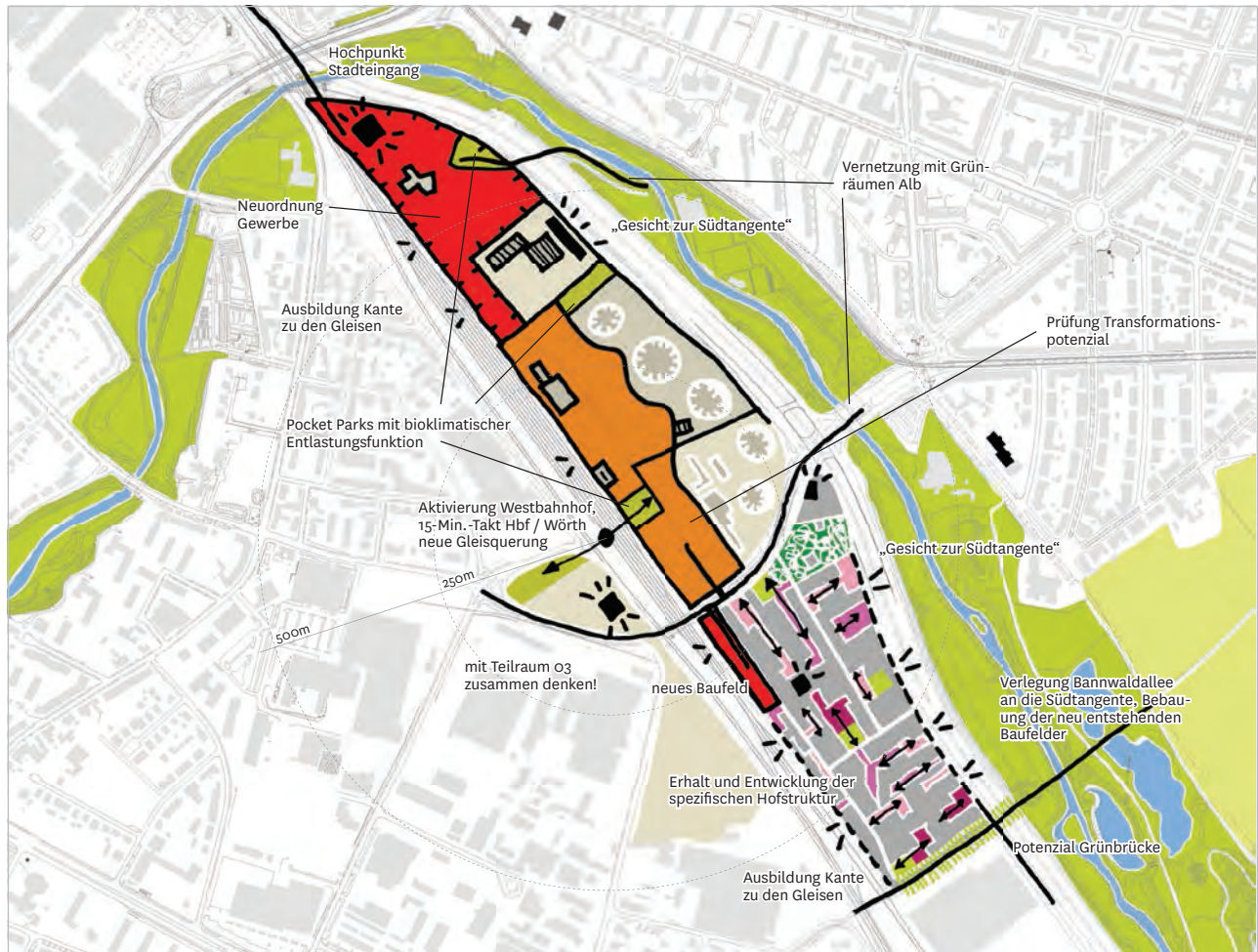
NUTZUNG: Die gewerblich-industrielle Nutzung wird auch zukünftig den Teilraum bestimmen. An mehreren Stellen ist jedoch eine Nutzungsintensivierung möglich, etwa in den kleinteilig strukturierten Bereichen an der Pfannkuchstraße, an der Westspitze mit einer neuen städtebaulichen Dominante als Quartierseingang oder im östlichen Einzelhandelsgebiet.

MOBILITÄT: Um Verkehr im Quartier zu vermeiden, muss dessen Erreichbarkeit für den Fußgänger- und Radverkehr verbessert werden, zum Beispiel durch einen adäquaten Ausbau der Unterführung zur Hardtstraße. Mehrere bestehende Parkhäuser helfen großflächige Parkplatzflächen zu vermeiden.

STADTRAUM: Durch Nachverdichtungen erhält das Gebiet insgesamt ein kompakteres Gesicht. Am Westeingang und am Stadteingang entlang der Landesstraße 605 könnten sowohl auf bisherigen Einzelhandelsflächen Gebäudestrukturen mit Hochpunkten entstehen, die den Stadteingang fassen.

GESAMTEINSCHÄTZUNG: Ohne allzu stark in die Eigenart des bestehenden Quartiers einzugreifen, kann im Teilraum 01 über Maßnahmen im Freiraumsystem eine erhebliche Verbesserung erzielt werden, die auch positive Wirkungen auf die umliegenden Quartiere ausübt. Durch Größe und Anteil der privaten Flächen sind in diesem Teilraum auch private Maßnahmen an Gebäuden und im Freiraum von besonderer Relevanz.

VORHABEN: Freiräume stärken | Vorhandene Gewerbegebiete optimieren | Funktionen mischen | Stadteingänge inszenieren | Klimaanpassung im Quartier umsetzen



Teilraum 02 | Westbahnhof Roter Turm – Entwicklungsziele, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

TEILRAUM 02: WESTBAHNHOF ROTER TURM

GRÖSSE: 28,4 Hektar
EINWOHNER: zirka 140

DIE LAGE: Teilraum 02 „Westbahnhof Roter Turm“ ist ein Gebiet aus den frühen Zeiten der Industrialisierung Karlsruhes. Es weist viele Relikte baulicher aber auch struktureller Art aus der Anfangszeit des Eisenbahnverkehrs auf. So besteht die nördliche Hälfte des Teilraums aus dem Westbahnhof und Stichstraßen, an denen sich ehemals Umschlaggleise für Ziegel, Kohlen und Schotter befanden. Die südliche Hälfte am „Roten Turm“ war hingegen ursprünglich ab 1899 Unternehmensareal der Alttextilverwertung Vogel und Schnurmann. Noch heute lässt sich die überlieferte Struktur trotz Kriegsschäden gut erkennen, etliche historische Gebäude beinhalten Folgenutzungen, zum Beispiel das Restaurant Kesselhaus.

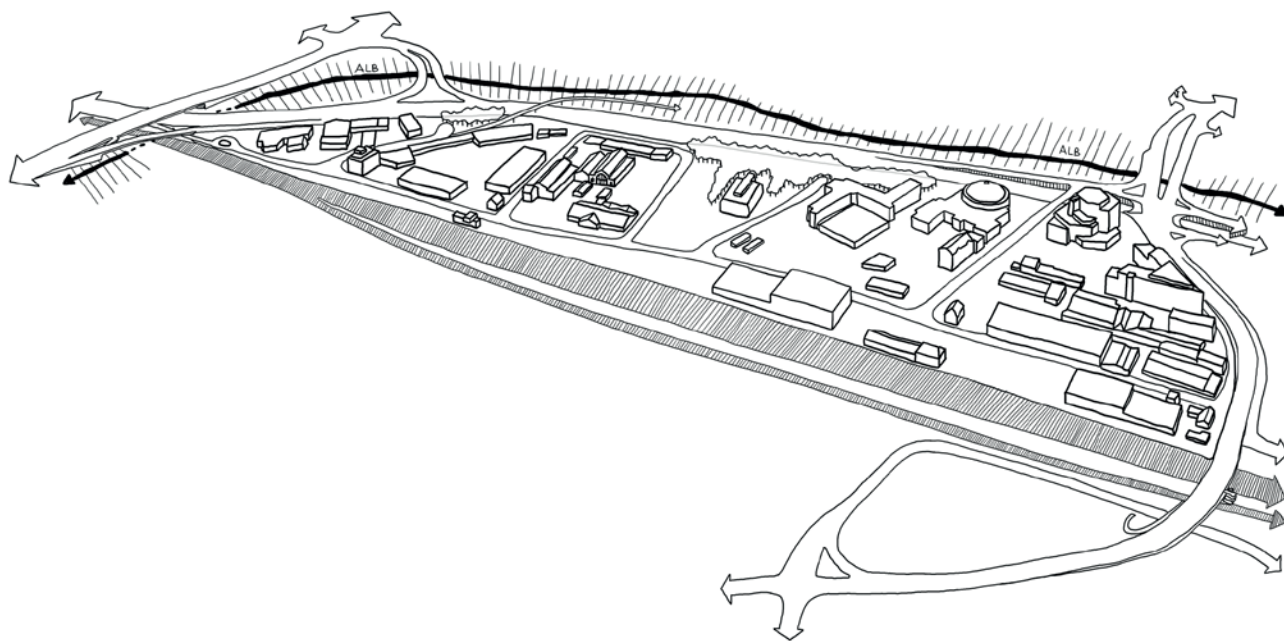
HEUTE: Die beschriebenen Unterschiede der beiden Teilraumhälften führen auch zu verschiedenen Rahmenbedingungen. Dennoch können beide Bereiche aufgrund von Verflechtungen nicht unabhängig voneinander betrachtet werden. Der Teilraum ist bis auf den südlichen Anschlusspunkt an Teilraum 04 vollständig von Südtangente und Bahnanlagen begrenzt. Für den motorisierten Individualverkehr ist er aus Nordwesten von der Südtangente, über den Kühlen Krug, sowie von Süden über die Bannwaldallee erschlossen. Im Gebiet verteilen List- und Benzstraße den Verkehr auf Nebenstraßen.

Vom Kühlen Krug führt die Zeppelinbrücke über die Gleise nach Grünwinkel hinüber. Zu dieser Brücke bestehen auch Treppenzugänge aus dem Gebiet. Über Treppenanlagen sind auch die auf der Südseite der Gütergleise gelegenen Bahnsteige der Haltestelle Westbahnhof erreichbar.

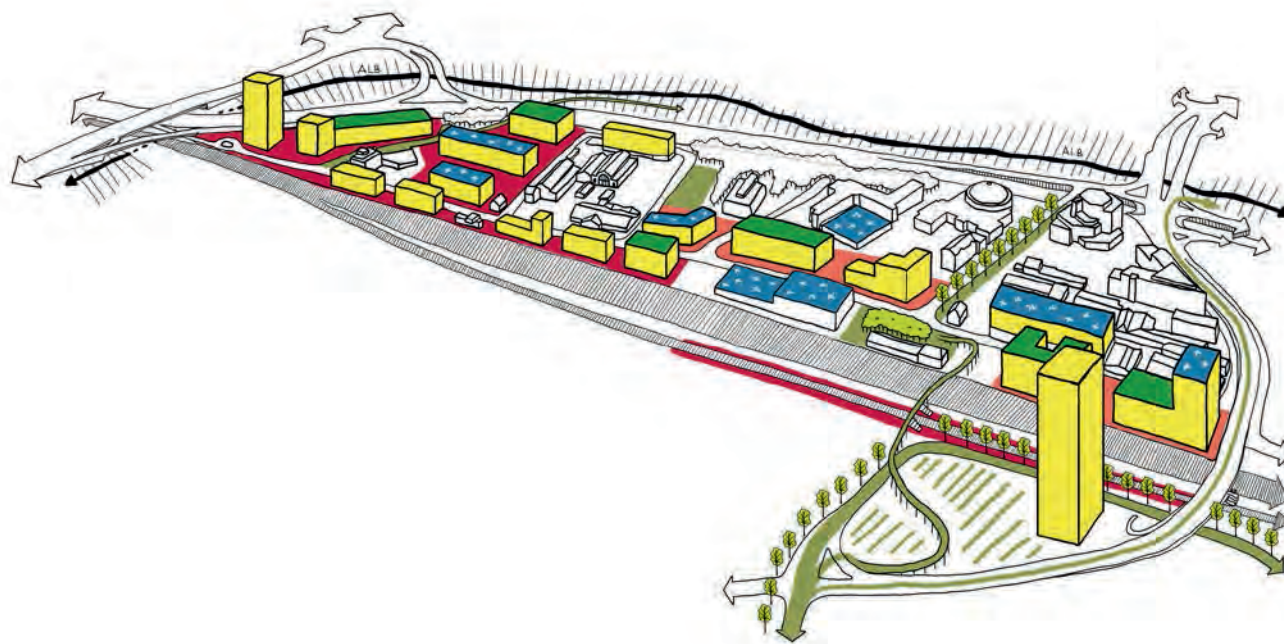
Auf diese Weise ist das Gebiet zwar an den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen, jedoch auf recht unkomfortable Art und Weise. Dieser Zugang ist bisher nicht barrierefrei. Über zwei Brücken im Norden sowie an der südlichen Grenze ist der Teilraum darüber hinaus für Fußgänger und Radfahrer mit den Freiräumen der Alb verbunden, über die auch die Anbindung zur Innenstadt erfolgt.

Der nördliche Teil ist von großen Gebäuden an der Kante zur Südtangente geprägt, an der Nordspitze befindet sich gemischtes Gewerbe. Im Zwischenbereich befinden sich die denkmalgeschützten Gebäude des „Palazzo“ und der Kletterhalle „The Rock“. Direkt nördlich der Zeppelinbrücke liegt das große Areal des Recyclingunternehmens Kühl. Insgesamt zeigt sich dieser nördliche Teil des Areals eher wenig dicht bebaut.

Die Südhälfte („Gewerbepark Am Roten Turm“) ist hingegen dicht bebaut und weist einen hohen Anteil mit historischer Bausubstanz auf. In diesem Bereich prägen längs und quer liegende Hofstrukturen das Stadtgefüge. Gewerbenutzungen überwiegen im gesamten Gebiet, jedoch wohnen insgesamt auch etwa 140 Menschen hier. Außer kleineren privaten



Teilraum 02 | Westbahnhof Roter Turm (Abschnitt West) – Heute, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US



Teilraum 02 | Westbahnhof Roter Turm (Abschnitt West) – Entwicklungsziele, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

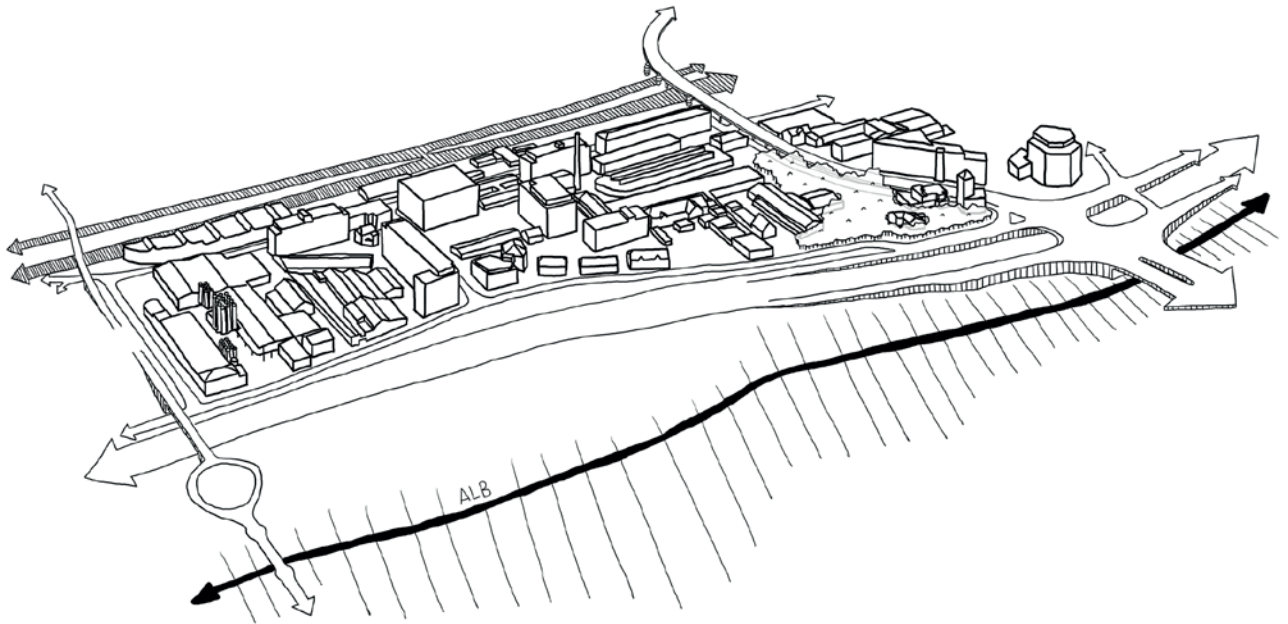
Grünflächen und geringem Abstandsgrün zur Südtangente besitzt der Teilraum nur wenig Grünflächen.

ENTWICKLUNGSZIELE: Wesentlicher Ansatzpunkt der zukünftigen Entwicklung ist die Aktivierung des Westbahnhofs bei gleichzeitiger Erhöhung der Nutzungsintensität im Gebiet – beides Faktoren, die sich gegenseitig bedingen und die Attraktivität deutlich erhöhen.

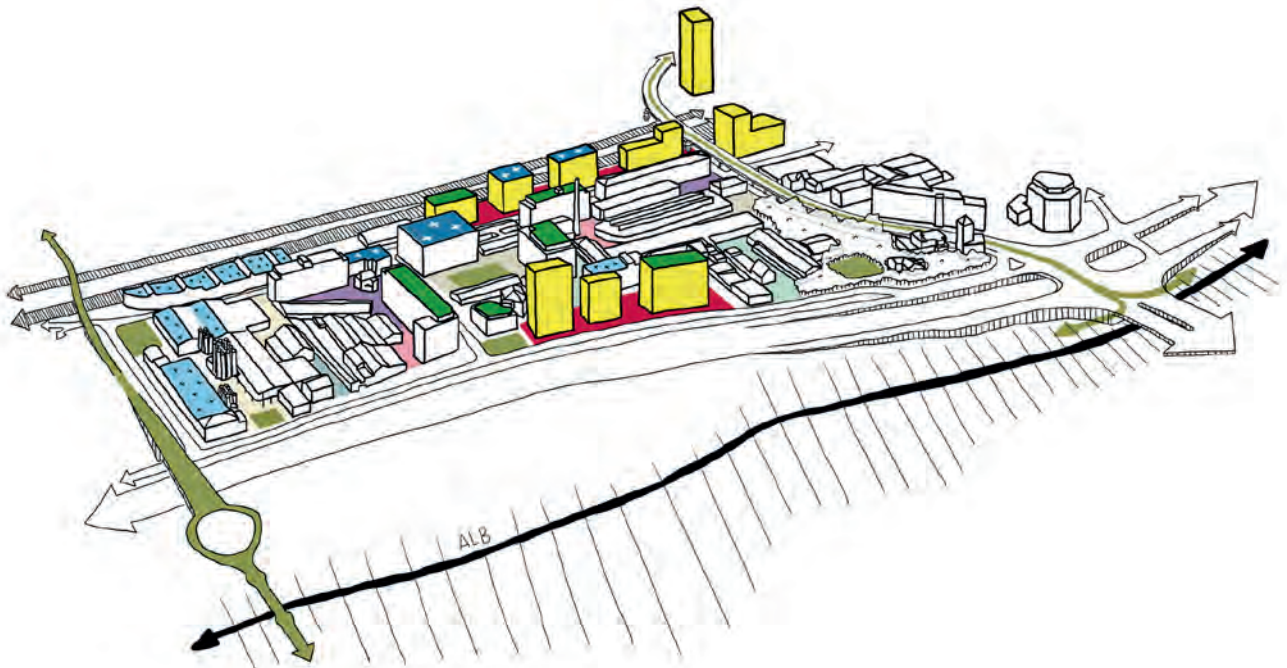
MOBILITÄT UND STADTRAUM: Der Westbahnhof ist lediglich vier Minuten Fahrzeit zum Hauptbahnhof entfernt. Allerdings ist die Verbindung im Stundentakt bislang wenig attraktiv. Das gilt ebenso für die Ankunftssituation und den Quartierscharakter vor Ort. Durch die Einrichtung einer Stadtbahnlinie zwischen Hauptbahnhof und Wörth mit dichter

Taktzeit und die Aktivierung des Westbahnhofs als „echter“ Knotenpunkt mit neuer Gleisquerung direkt in die nördlich und südlich angrenzenden Quartiere hinein wird die Situation umgekehrt.

Mit der gleichzeitig forcierten Umstrukturierung und Nachverdichtung der Gewerbebereiche und der Neugestaltung der öffentlichen Räume an strategischen Punkten verändert sich der Stadtraum. Insbesondere im Zusammenhang mit dem Teilraum 03 erhält das Bahnhofsumfeld ein ganz neues Gesicht mit einem Hochpunkt, der den Westbahnhof und den Übergang zwischen den Quartieren markiert. Im südlichen Bereich wird die prägende Hofstruktur erhalten und entwickelt, so dass sich der identitätsstiftende Charakter verstärkt. Dort werden durch eine Verschwenkung der Bannwaldallee direkt an die Südtangente



Teilraum 02 | Westbahnhof Roter Turm (Abschnitt Ost) – Heute, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US



Teilraum 02 | Westbahnhof Roter Turm (Abschnitt Ost) – Entwicklungsziele, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

und Transformation des Bestands Potenzialfelder frei. Sie können mit hochwertigen Gebäuden bebaut werden, die sich der Südtangente selbstbewusst und städtisch zeigen.

NUTZUNG: Auch in Zukunft werden Gewerbenutzungen das Bild des Areals prägen, in die sich andere Nutzungen wie selbstverständlich integrieren können, beispielsweise Gastronomie, Kultur, Sport.

FREIRAUM: Im Gebiet werden an neuralgischen Punkten gezielt kleine gärtnerisch gestaltete Flächen installiert und miteinander verbunden. Sie gliedern den Teilraum und dienen der bioklimatischen Entlastung. Im Süden besteht die Möglichkeit, eine Grünbrücke über die Südtangente herzustellen.

GESAMTEINSCHÄTZUNG: Aus dem in die Jahre gekommenen und unter seinen Möglichkeiten agierenden Quartier kann ein besonderer und höchst attraktiver Standort zum Arbeiten, Leben und Wohlfühlen entstehen.

VORHABEN: Mobilitätsstationen ausbauen | Vorhandene Gewerbegebiete optimieren | Funktionen mischen | Karlsruhes Konturen ausbilden | Klimaanpassung im Quartier umsetzen | Mobilitätskonzepte für Quartiere entwickeln



Teilraum 03 | Mixed Zone – Heute, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

TEILRAUM 03: MIXED ZONE

GRÖSSE: 48,9 Hektar
EINWOHNER: zirka 850

DIE LAGE: Teilraum 03 liegt unmittelbar südwestlich des Westbahnhofs, zwischen Gleisstrasse der Maxaubahn und der Pulverhausstraße, und direkt angrenzend an die Wohngebiete Hardecksiedlung im Osten sowie Alt-Grünwinkel. Das Gebiet entstand erst ab den späten 1890er Jahren mit der neuen Trassenführung der Maxaubahn und der Einrichtung des Westbahnhofs. Zwischen der Brauerei Sinner und der neuen Bahntrasse entstand erst über die Jahrzehnte das heutige Gewerbe- und Mischgebiet.

HEUTE: Durch die erst allmähliche Entstehung über mehr als ein halbes Jahrhundert konnte sich der vorherrschende Charakter mit teils denkmalgeschützten Fabrikgebäuden, Gewerbebetrieben, kleinteiliger Mischnutzung und eingesprengelter Wohnnutzung entwickeln. Um das Gebiet herum entstanden zudem bis in die 1960er Jahre weitläufige Wohngebiete. Der Teilraum 03 „Mixed Zone“ zeichnet sich entsprechend durch ein Mit- und Durcheinander ganz verschiedener Typologien und Nutzungen mit gewerblichem Schwerpunkt aus. Im nördlichen Bereich befinden sich einzelne größere Unternehmen wie die Brauerei Hatz-Moninger, ein Briefzentrum der Deutschen Post, die Unternehmen Rotag, Itron und Buderus. Im südlichen Abschnitt ist zum Teil kleinteiligeres Mischgewerbe in Form von Einzelhandel vorherrschend. Den südlichen Abschluss zur Pulverhausstraße

bilden Wohnzeilen aus den 1950er und 1960er Jahren. Im Osten steht das Gelände der Spedition Simon Hegele nach der Verlagerung zur Disposition, im Westen existiert eine großflächige Brache zwischen Baumarkt und Brauerei. Die dreieckige Fläche am Südbahnsteig Karlsruhe-West entspricht mit der kleinteiligen Mischbebauung geringer Dichte nicht einem möglichen Bahnhofsumfeld. Das gesamte Quartier weist zudem kaum Grün oder hochwertige öffentliche Räume aus. Der Versiegelungsgrad ist enorm. Neben dem im Stundentakt angefahrenen Westbahnhof führt eine Buslinie im 20-Minutentakt durch das Quartier. Der Fußgänger- und Radverkehr ist über die Grünwinkler Brücke und die Junker- und Ruh-Brücke an Alb und Innenstadt angebunden.

ENTWICKLUNGSZIELE: Drei Hauptthemen prägen die zukünftige Entwicklung der „Mixed Zone“. Erstens: die Aktivierung und Etablierung des Westbahnhofs als Mobilitätsknoten mit gleichzeitiger Entwicklung des Umfelds. Zweitens: die Einbettung des Quartiers in ein neues Grünsystem, das eine Vernetzung zu umliegenden Freiräumen schafft. Und schließlich drittens: die gezielte vertikale und horizontale Nutzungsmischung im Zentrum des Gebiets.

MOBILITÄT: Die in Teilraum 02 beschriebene Aktivierung des Westbahnhofs mit der neuen Stadtbahn hat große Auswirkungen auf die Mixed Zone der Südseite, insbesondere in Verbindung mit der Gleisquerung und einer komfortablen Anbindung an die Bahnsteige. Dadurch werden die Quartiere untereinander und mit einem deutlich aufgewerteten öffentlichen Personennahverkehr verknüpft. Auf diese Weise



Teilraum 03 | Mixed Zone – Entwicklungsziele, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

haben Fußgänger und Radfahrer auch aus den südlich gelegenen Wohnquartieren eine weitere, hochattraktive Verbindung über die Gleise bis zur Alb und Richtung Innenstadt.

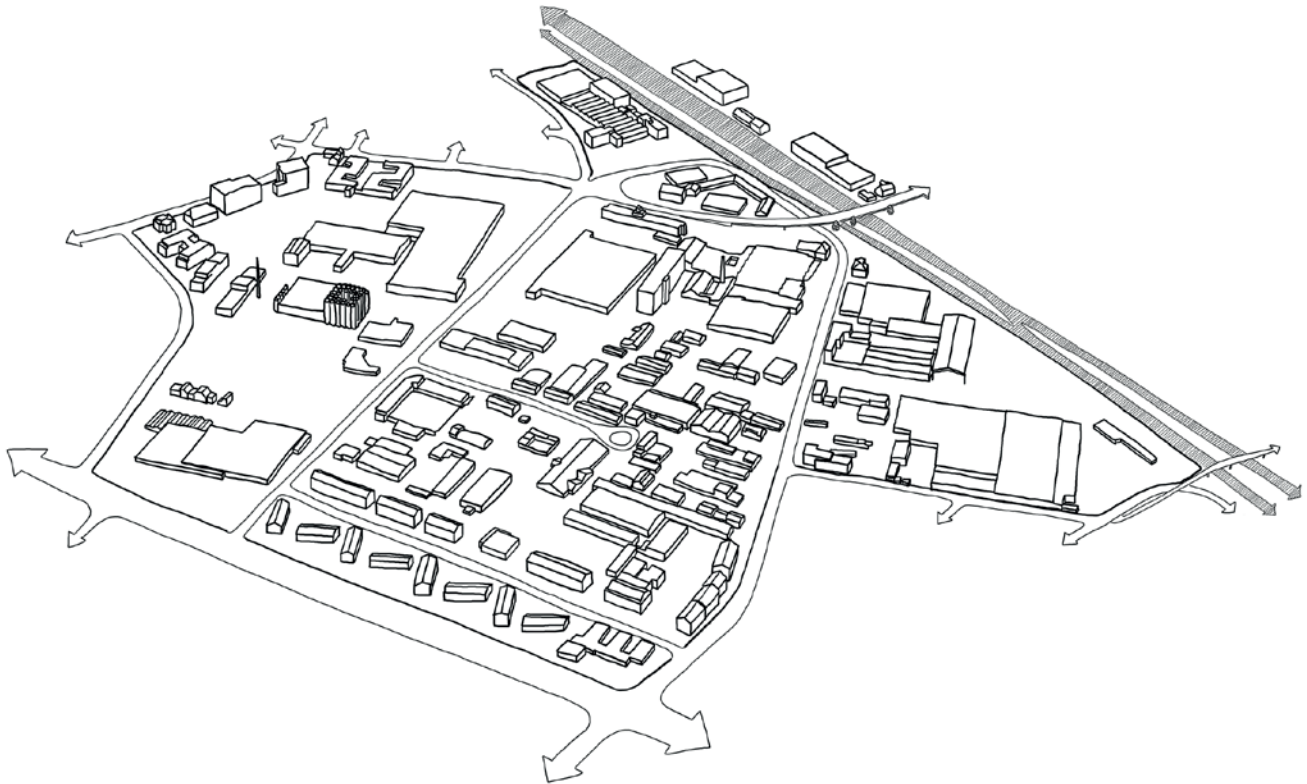
STADTRAUM UND NUTZUNG: Die Etablierung des Westbahnhofs führt zu einer Umstrukturierung des Umfelds wie im nördlichen Teilraum 02. Auf der Fläche am Westbahnhof entsteht eine städtebauliche Dominante mit Büro- und Mischnutzung, die sowohl die Standorte Westbahnhof und Mixed Zone, als auch den Übergang und die Verknüpfung der Quartiere deutlich markiert. Der zentrale Bereich der Mixed Zone wird für Nachverdichtung sowie horizontal und vertikal gemischte Nutzungen aller Art „freigegeben“ – ausgenommen ist Wohnnutzung. Das Gewerbegebiet erhält ein eigenes Profil mit Nutzungen aus den Bereichen Gastronomie, Kultur, Sport, kleinerer Einzelhandel. Auf der Entwicklungsfläche der ehemaligen Firma Simon Hegele besteht zudem die Möglichkeit, eine hochwertige Gewerbeentwicklung an der Gleistrasse voranzutreiben.

FREIRAUM: Damit einher geht die Entwicklung eines quartiersinternen Freiraumsystems. Hierzu wird eine neue Quartiers-Grünspanne hergestellt, die die Grünbrücke vom Junker-und-Ruh-Weg in der Günther-Klotz-Anlage über Randflächen der Hegele-Fläche und mitten durch das Mixed-Zone-Quartier über einen Teil der westlichen Brachfläche mit dem Albraum verbindet. Diese Spanne wird gekreuzt von der Grünverbindung Kühler Krug/ neue Gleisquerung

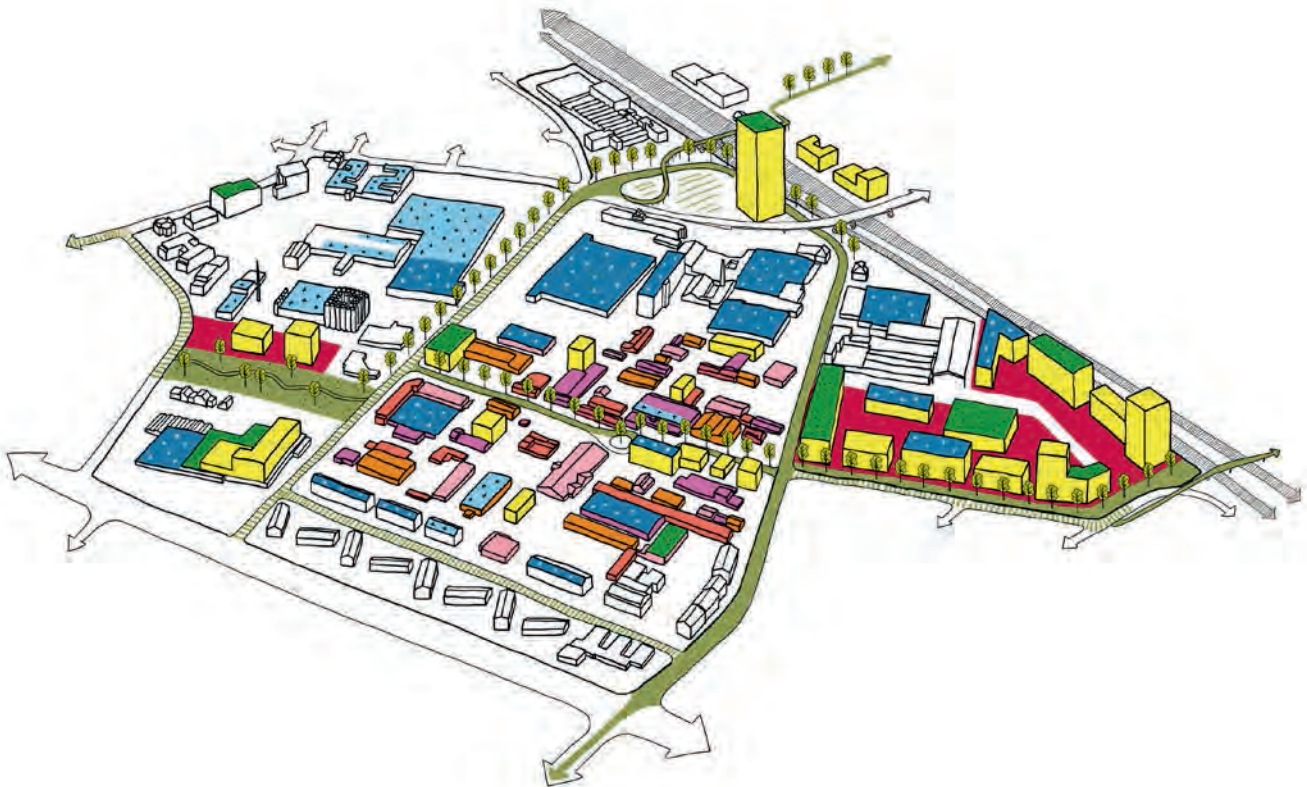
Westbahnhof/ Hardeckstraße, die südlich an die Grünbereiche und Ausläufer des Hardtwaldes anschließt. Durch dieses Grünsystem entsteht eine neue Qualität öffentlicher Räume im Quartier. Außerdem wird auf diese Weise ein bioklimatisches Entlastungssystem mit verschatteten Wegen und Trittsteinen hergestellt, wichtige Fuß- und Radwegebeziehungen zwischen den Südquartieren werden erheblich aufgewertet.

GESAMTEINSCHÄTZUNG: Im Teilraum 03 „Mixed Zone“ kann etwas wirklich Neues entstehen. Dies konnte das über viele Jahrzehnte gewachsene Quartier bislang nicht entwickeln, da wesentliche Impulse fehlten. Mit dem Räumlichen Leitbild und dem innovativen REGEKO-Prozess kann der Wandel nun gemeinsam mit den Unternehmen, Anwohnerinnen und Anwohnern angestoßen werden, was eine erhebliche Chance für das gesamte Quartier darstellt. Nicht nur die Mixed Zone wird von den Veränderungen am Westbahnhof und im Freiraum- sowie Fußgänger- und Radverkehrssystem profitieren, sondern auch der gesamte südwestliche Stadtraum in Grünwinkel. Am Westbahnhof wird – vier Minuten vom Hauptbahnhof entfernt – ein neuer Stadteingang geschaffen, der sowohl vor Ort als auch für die Gesamtstadt wesentliche Impulse setzt.

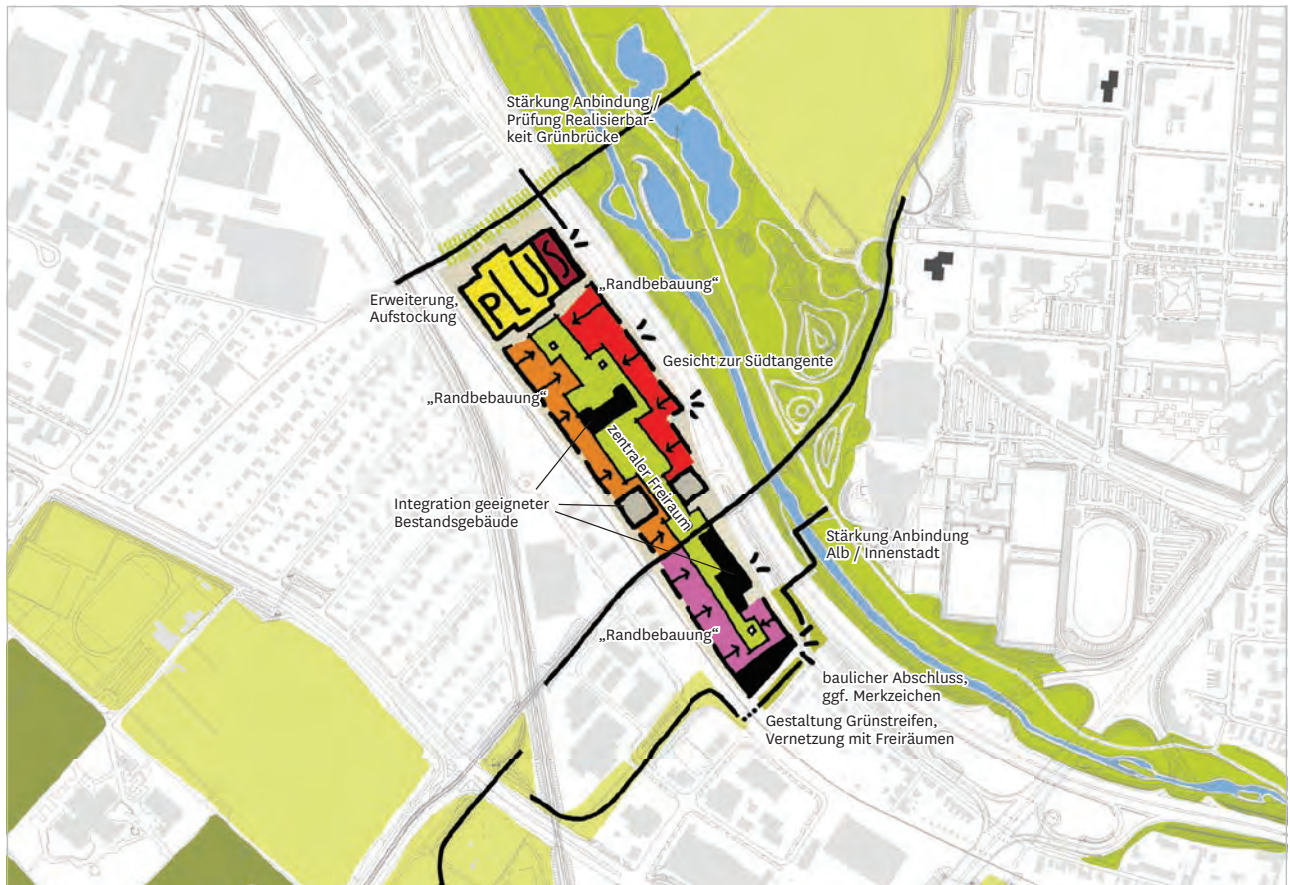
VORHABEN: Mobilitätsstationen ausbauen | Vorhandene Gewerbegebiete optimieren | Funktionen mischen | Stadteingänge inszenieren | Freiräume stärken | Karlsruhes Konturen ausbilden | Klimaanpassung im Quartier umsetzen | Mobilitätskonzepte für Quartiere entwickeln



Teilraum 03 | Mixed Zone – Heute, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US



Teilraum 03 | Mixed Zone – Entwicklungsziele, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US



Teilraum 04 | Junker und Ruh – Entwicklungsziele, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

TEILRAUM 04: JUNKER UND RUH

GRÖSSE: 12,7 Hektar
EINWOHNER: unter 10

DIE LAGE: Der Teilraum 04 umfasst das Gebiet der ehemaligen Fabrikanlagen der Firma Junker und Ruh. Auch dieses Gebiet ist – fast versteckt – zwischen Südtangente und Güterbahntrasse eingeschlossen.

HEUTE: Das Gebiet umfasst vorwiegend große Flurstücke mit wenigen Einzelnutzern. Den Auftakt im Norden macht der Metro-Markt mit einem einzigen Baukörper und ausgedehnten, zum Teil überdachten Parkplatzflächen. Im restlichen Gebiet befinden sich Baukörper mittlerer Größe mit stadtbildprägender Wirkung. Im Gebiet selbst existieren überwiegend vollversiegelte Flächen. Zwei Brücken für Fußgänger, Radler und die Tramlinie 1 verbinden den Teilraum mit den angrenzenden Arealen.

ENTWICKLUNGSZIELE: Die Freiflächen bergen das Potenzial, ein starkes und klar konturiertes Profil mit einer baulich deutlich höheren Dichte und einen gemeinsamen Freiraum zu entwickeln.

STADTRAUM: Das Prinzip der „freistehenden Einzelbebauung“ in der Parzelle wird künftig durch Randbebauung abgelöst.

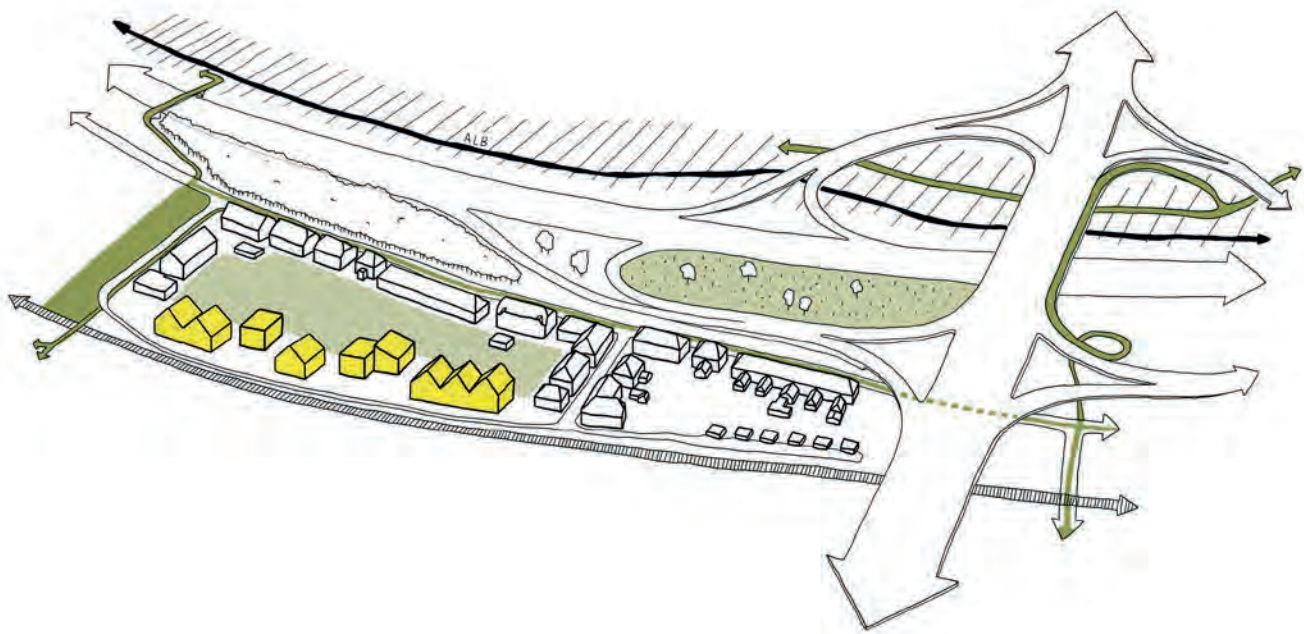
NUTZUNG: Der Teilraum beherbergt Gewerbe, Dienstleistungen, aber auch Handwerk und ergänzende Nutzungen. Denkbar sind viele unterschiedliche Branchen und Unternehmensformen. Explizit gestapelte Nutzungen sind erwünscht und innovative Parkierungslösungen gefragt. Das gilt auch für den Metro-Standort.

FREIRAUM: Der durch die Randbebauung entstehende Raum im Zentrum wird als zusammenhängender Freiraum mit halböffentlichem Charakter ausgebildet. Dabei wechseln sich große grüne Zonen mit kleineren „grauen“ Bereichen ab, die für Pausen und Erholung, gemeinsame Aktivitäten oder auch für Unternehmenszwecke zur Verfügung stehen. Über mehrere grüne Bänder bestehen Freiraumverbindungen in Querrichtung, die das Gebiet mit der Alb und den Grünräumen im Süden vernetzen.

MOBILITÄT: Die Erschließung für den motorisierten Individualverkehr über Südtangente und Bannwaldallee bleibt bestehen. Jedoch wird die Parkierung im Gegensatz zur heutigen Situation in Parkhäusern und -geschossen oder (Tief-)Garagen an der Bannwaldallee organisiert. Über die neue Tramlinie Pulverhausstraße erhält die Haltestelle Bannwaldallee eine höhere Taktung und interessante neue Fahrziele (Ebertstraße/Hauptbahnhof sowie Grünwinkel/Daxlanden). Die Verbindungen für den Fußgänger- und Radverkehr werden ausgebaut und gestärkt.

GESAMTEINSCHÄTZUNG: Der Teilraum 04 sieht umfangreichen Veränderungen entgegen, die Profil und Gesicht gegenüber dem Verkehrs- und Durchgangsraum Südtangente erheblich stärken ohne Bestandsnutzungen grundsätzlich in Frage zu stellen. Nutzbarkeit, Flächeneffizienz und Wirtschaftlichkeit werden enorm ausgebaut. Aufgrund der Parzellenstruktur mit wenigen einzelnen Eigentümern scheint hier vieles realisierbar.

VORHABEN: Vorhandene Gewerbegebiete optimieren | Karlsruhes Konturen ausbilden | Klimaanpassung im Quartier umsetzen | in geringerem Umfang: Funktionen mischen



Teilraum 05 | Siedlung Maienweg – Entwicklungsziele, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

TEILRAUM 05: SIEDLUNG MAIENWEG

GRÖSSE: 3,47 Hektar
EINWOHNER: zirka 180

DIE LAGE: Der Teilraum 05, ein Relikt aus der Zeit vor der Südtangente, ist der kleinste Teilraum im Dynamischen Band. Er befindet sich in zentraler Lage, ist jedoch eingezwängt zwischen Südtangente, Bulacher Kreuz, Gütergleis und Gewerbegebieten.

HEUTE: Die Siedlung Maienweg ist überwiegend von Wohnnutzung mit durchgrünter Gärten geprägt. Die eigentlich hervorragende Lage im städtischen Gefüge wird jedoch stark eingeschränkt durch die stark lärmemittierende Nachbarschaft der Südtangente.

ENTWICKLUNGSZIELE: Zukünftig kann die Siedlung Maienweg gestärkt und klarer profiliert werden. Neben Ausbau und Ergänzung der Wohnnutzung stehen Stärkung und Aufwertung der Anbindungen im Fokus.

NUTZUNG: Im südwestlichen Bereich bestehen Potenzialflächen für bauliche Ergänzungen mit Wohnnutzung. Diese Gebäude sind selbst mit wirksamem Lärmschutz ausgestattet und wirken als Lärmschutz für die bestehende Wohnbebauung.

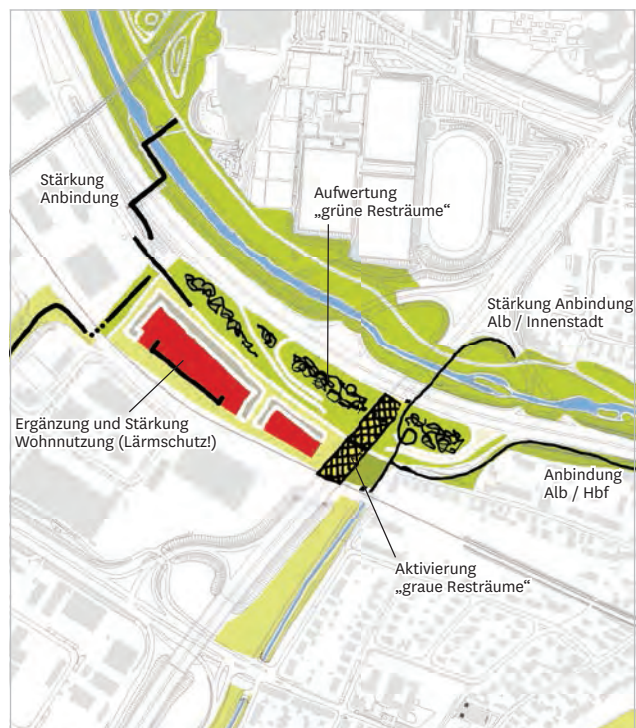
FREIRAUM: Über aufgewertete Anbindungen ist die Siedlung Maienweg zukünftig noch besser mit den Freiräumen entlang der Alb und der Innenstadt vernetzt. Ein neuer Grünraum klärt die Situation zum Gewerpark Junker und Ruh und verbessert die Verbindung über das Gütergleis in Richtung Süden. Ergänzend werden die bestehenden Grünräume innerhalb des Bulacher Kreuzes aufgewertet und zugänglich gemacht.

MOBILITÄT: Es besteht Anschluss an die Tram über die Haltestelle Bannwaldallee. Die Fuß- und Radverbindungen in Richtung Innenstadt sowie zum Albtal- und Hauptbahnhof werden aufgewertet und eindeutig beschildert.

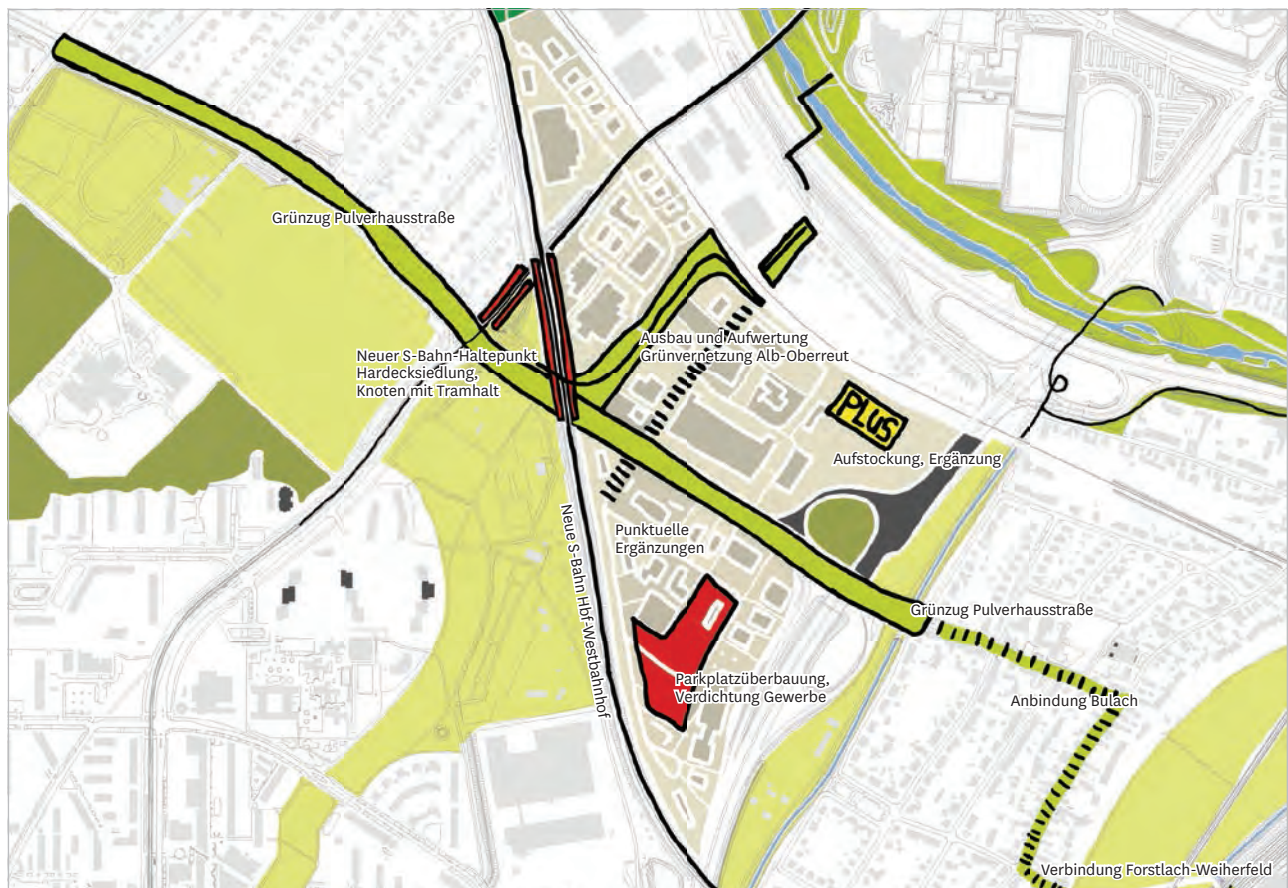
STADTRAUM: Die bauliche Ergänzung stärkt das Quartier und schafft Zusammenhalt. Ergänzend wird der „Restraum“ unter der Landesstraße 605 für neue Nutzungen aktiviert.

GESAMTEINSCHÄTZUNG: Am Maienweg kann sich dauerhaft ein Wohnquartier etablieren, das trotz ungünstiger Umgebung gute Wohnqualität und Identifikation aufweist und das seinen hervorragenden Standort in Bezug auf Fuß- und Radverkehr voll auskostet.

VORHABEN: *Bestehende Quartiere weiterentwickeln*



Teilraum 05 | Siedlung Maienweg – Entwicklungsziele, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US



Teilraum 06 | Haifischflosse – Entwicklungsziele, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

TEILRAUM 06: HAIFISCHFLOSSE

GRÖSSE: 31,0 Hektar
EINWOHNER: zirka 25

DIE LAGE: Die markante Form des Gebiets verleiht dem Teilraum seinen Namen. Die „Haifischflosse“ befindet sich im Südwesten des Dynamischen Bandes und wird im Norden von der Güterbahntrasse, im Westen von der Trasse der Maxaubahn und im Osten vom Damm der Landesstraße 605 vollständig eingeschlossen.

HEUTE: Das Areal mit wenig Grün beherbergt Gewerbebetriebe jeder Art und Größe. Südlich der Pulverhausstraße befinden sich kleinere und mittlere Unternehmen mit teilweise ausgedehnten Stellplatzflächen, nördlich davon wenige größere Einheiten. Das dritte Gebiet nördlich des Grünstreifens umfasst große Verkaufs- und Lagergebäude sowie kleinere Gewerbe- und Handwerksbetriebe.

ENTWICKLUNGSZIELE: Schwerpunkt ist die Schaffung attraktiver öffentlicher Frei- und Grünräume und deren Vernetzung.

NUTZUNG: Der grundlegende Nutzungscharakter wird nicht verändert. Die Gewerbenutzung wird in Zukunft jedoch dichter und effektiver werden. So können ausgedehnte Parkplatzaareale überbaut werden, Aufstockungen und Anbauten sind möglich. Der Branchenmix wird beibehalten.

FREIRAUM: Hauptfokus ist die Aufwertung der öffentlichen Räume. Ausbau und Neueinrichtung von Grünräumen verbessern die Aufenthaltsqualität für Arbeitende und Besuchende. Es entsteht eine wirksame Vernetzung mit den

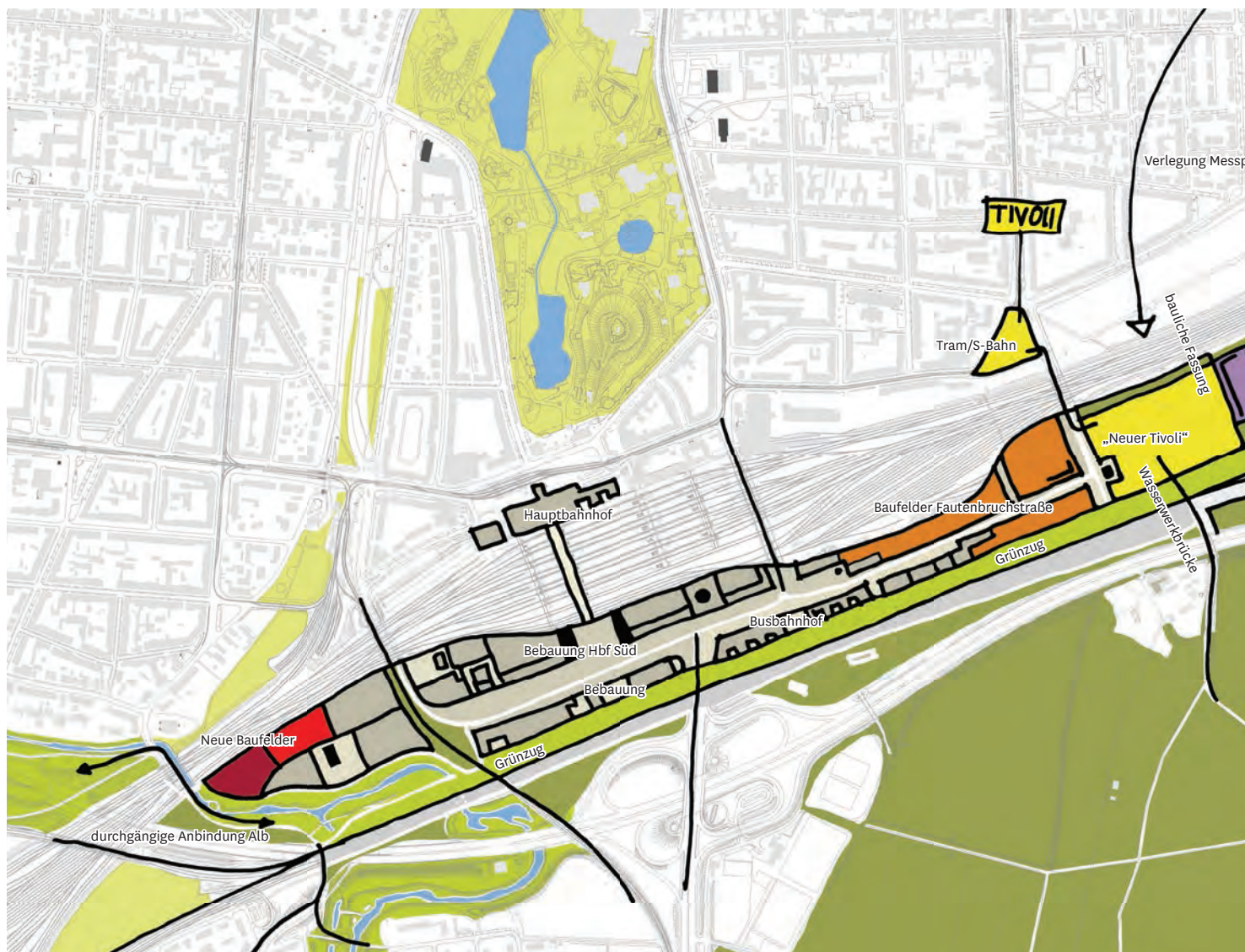
Freiräumen an der Alb und nach Süden. Die Pulverhausstraße übernimmt dabei die Funktion eines grünen Boulevards.

MOBILITÄT: Der Teilraum 06 wird aufgrund der dort verorteten Branchen dauerhaft einen erheblichen Anteil an motorisiertem Individualverkehr erforderlich machen. Die Erschließung über die Pulverhausstraße wird durch die Umgestaltung in ihrer Funktionalität erhalten. Die Gestaltung der öffentlichen Räume für Fußgänger und Radfahrer wird jedoch erheblich aufgewertet. Die Tramlinie auf der Pulverhausstraße bringt eine Taktverdichtung an der attraktiveren Haltestelle Hardeckstraße. Einen noch erheblicheren Faktor stellt die neue Stadtbahnlinie zwischen Haupt-, Westbahnhof, Mühlburg und Wörth dar.

STADTRAUM: Der künftige räumliche Charakter des Gebiets wird von baulichen Ergänzungen gestärkt ohne das bekannte Stadtbild sehr zu verändern. Umfangreiche grünordnerische Maßnahmen werden das Bild jedoch erheblich auf.

GESAMTEINSCHÄTZUNG: Vordergründig ändert sich im Teilraum 06 gar nicht sonderlich viel. Der Charakter als gut funktionierendes Gewerbegebiet mit einem spezifischen Branchenmix bleibt weitgehend unverändert erhalten. Jedoch können bestehende (Nach-)Verdichtungspotenziale gut aktiviert werden. Im öffentlichen Raum wird sich aber so manches zum Positiven wandeln und dem Gebiet ein neues, attraktives Profil geben.

VORHABEN: Freiräume stärken | Mobilitätskonzepte für Quartiere entwickeln | in geringerem Umfang auch: Vorhandene Gewerbegebiete optimieren



Teilraum 07 | Bahnhofsquartier Neuer Tivoli – Entwicklungsziele, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

TEILRAUM 07: BAHNHOFQUARTIER NEUER TIVOLI

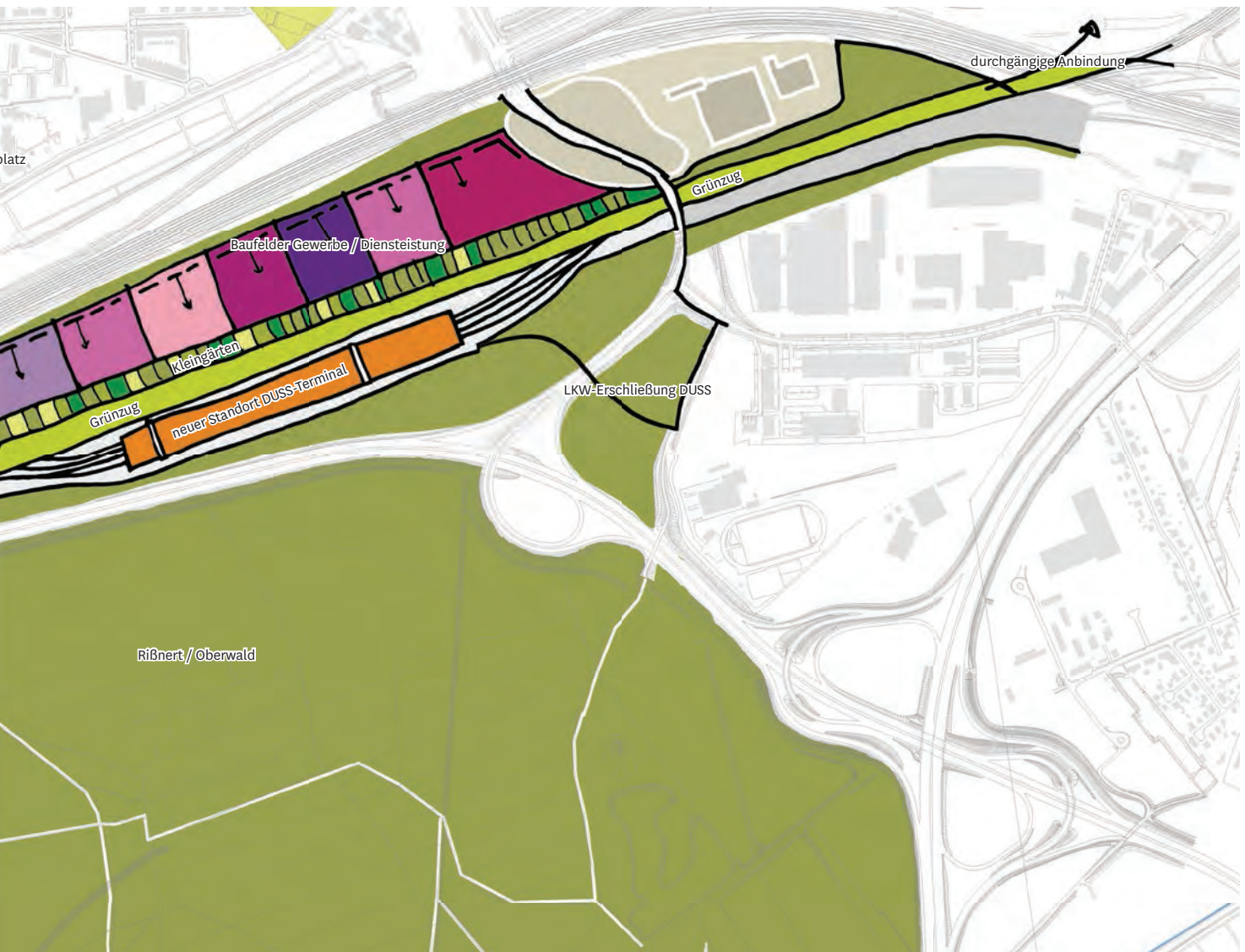
GRÖSSE: zirka 85 Hektar
EINWOHNER: unter 10

DIE LAGE: Der Teilraum 07 „Bahnhofsquartier Neuer Tivoli“ ist der größte der Teilräume und umfasst in der Längsachse fast die Hälfte der Gesamtausbreitung des Dynamischen Bandes. Er führt auf ganzer Länge südlich an der Hauptbahnlinie von Basel nach Mannheim entlang und gliedert sich in vier Abschnitte. Im Westen führt ein fast „vergessener Zwickel“ bis zur Albtalbahnbrücke. Daran schließt sich der Bereich Hauptbahnhof Süd/Schwarzwald-/Fautenbruchstraße, der ehemalige Rangierbahnhof mit dem Containerterminal und schließlich der Bereich östlich der Wolfartsweierer Brücke an. Die Güterbahntrasse bildet, ebenfalls auf der gesamten Länge, den südlichen Bereich des Teilraums aus.

HEUTE: In verschiedener Hinsicht stellt der Teilraum 07 einen wichtigen Bereich im städtischen Gefüge dar: Er ist einerseits, trotz seiner Lage „hinter den Bahngleisen“, ein gewisser südlicher Abschluss der Kernstadt. Andererseits wirkt er als Stadteingang und Willkommensraum für Bahnreisende, aber auch für Ankommende aus Richtung Südtangente und

Autobahn. In seinem heutigen Zustand hat der Raum jedoch noch wenig Willkommenscharakter und erscheint eher als „Restraum“. Im zentralen Bereich Schwarzwaldstraße/Fautenbruchstraße sind die Grundstücke teils bebaut, teils noch brachliegend. Für einen Großteil des Gebiets liegen hier bereits Planungen oder Ideen vor (Bebauung Hauptbahnhof Süd, Busbahnhof). Der westliche „Zwickel“ könnte eigentlich eine Verbindung zum Albraum herstellen. Dieser Bereich mit dem Hochhaus des Bildungszentrums für Freiwillige hält Potenziale bereit, die sich zur Entwicklung und Vernetzung der Stadträume eignen.

Der Bereich des Rangierbahnhofs stellt hingegen die große Unbekannte dar. Obwohl die ursprüngliche Nutzung seit Jahren aufgegeben wurde, werden hier unzählige Loks und Wagen abgestellt. Die Zukunft dieser Fläche ist offen, konkrete Aussagen bestehen derzeit nicht. Im Norden ist das Terminal der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene Straße mbH (DUSS) in vollem Betrieb. Der östliche Bereich ist hingegen mit Gewerbe- und Logistiktungen und Ausgleichsflächen weitgehend belegt. Auch wenn die vier Abschnitte recht unterschiedliche Eigenschaften aufweisen, sollte der Bereich aufgrund zusammenhängender Rahmenbedingungen als Gesamttraum verstanden werden.



ENTWICKLUNGSZIELE: Die zukünftige Entwicklung lässt sich abschnittsweise realisieren, die einzelnen Teilbereiche wären nicht aufeinander angewiesen. Dennoch wäre für eine Gesamtentwicklung optimal, wenn ein Rückbau des Rangierbahnhofs einbezogen werden könnte. Für dieses Szenario kommen folgende zusammenhängende Schritte in Betracht:

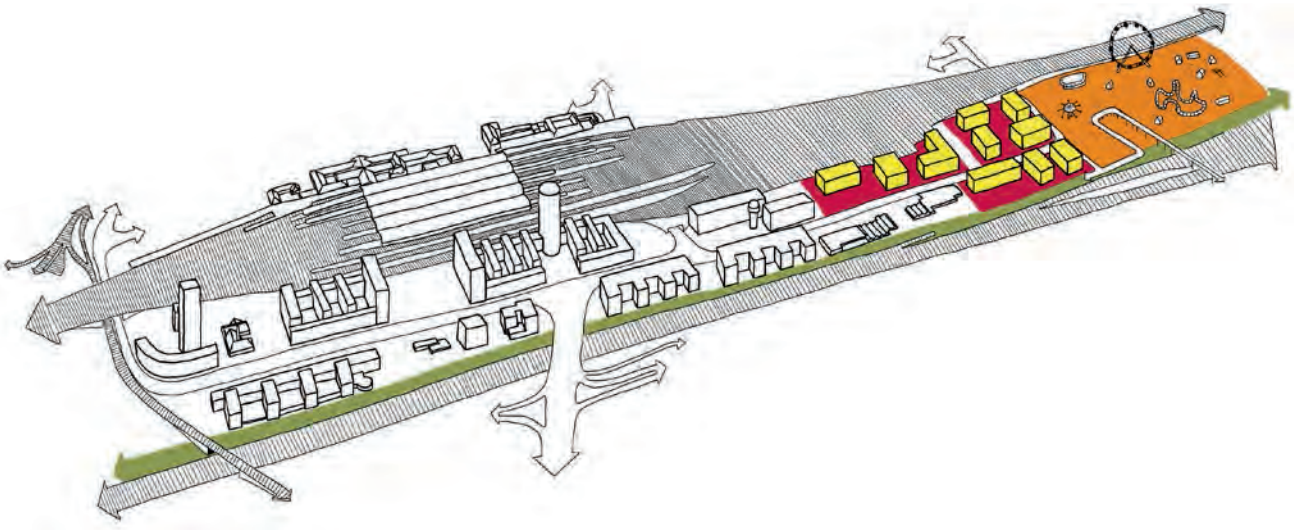
NUTZUNG/FREIRAUM/MOBILITÄT:

1. Die Verlagerung des DUSS-Terminals in den Bereich südlich der Güterbahntrasse. Die Anfahrt für den Schwerverkehr wird über die Otto- und Edgar-Heller-Straße realisiert. Mit einer Unterführung unter dem Abzweig Südtangente wird der Schwerverkehr von der Wolfartsweierer Brücke entkoppelt. Das DUSS-Terminal wird so aus beiden Richtungen einfahrbar. Der bisher notwendige, aber betrieblich ungünstige Rangierbetrieb in Richtung Basel entfällt zukünftig.
2. Die Verlegung des Messplatzes an den „Neuen Tivoli“ mit einer multifunktional nutzbaren Fläche für Volksfeste, Märkte, Events oder Zirkus ohne Lärmproblematik. Der prominente Standort am Stadteingang wird sehr gut über Hauptbahnhof, Tram, Stadtbahn sowie von der Südtangente aus erschlossen. Die historische Wasserwerksbrücke bleibt als Verbindung zum Oberwald bestehen.
3. Die Herstellung eines hochwertigen durchgängigen Grünzugs von der Alb bis zum „Seeviertel“ (siehe Teilraum 10

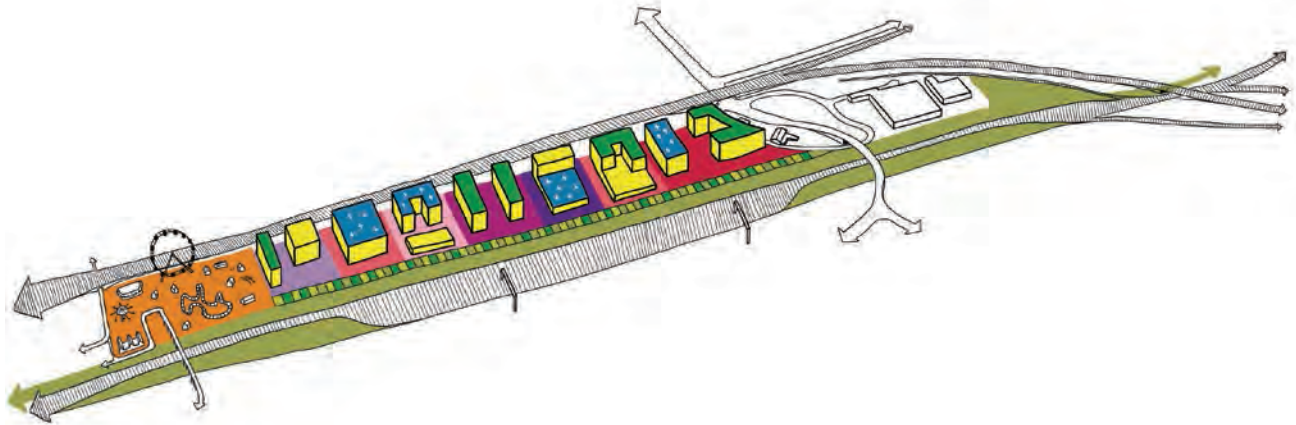
am alten Gleisbahnhof) entlang der Güterbahntrasse. Dadurch entsteht eine vollständige Grünverbindung für den Fußgänger- und Radverkehr von Durlach bis zum Hafen, von der aus bequem und kreuzungsfrei alle Stadt- und Freiräume im Umfeld erreicht werden können. Die restliche Fläche des Rangierbahnhofs kann flexibel mit hochwertigen Gewerbenutzungen belegt werden, jedoch kommen auch Dienstleistungen, Sport oder Kultur in Betracht.

In diesem Feld können auch die Kleingärten ausgebaut werden, die vom Neuen Tivoli weg verlegt werden müssen. Im westlichen Bereich werden neue Baufelder entwickelt und eine hochwertige Anbindung an die Alb hergestellt. Im östlichen Feld können Teilflächen sogar in Form eines neuen Waldes aufgeforstet werden.

STADTRAUM: Aus dem bisher unklar definierten Raum wird auf diese Weise ein Stadteingang mit einladendem, hochattraktiven Gesicht, differenzierten Stadträumen mit alter und neuer Bausubstanz, vielfältig nutzbaren öffentlichen Räumen und wirksamen Merkzeichen. Entlang von Gleisen und neuem Grünband kann sich ein Bahnquartier mit hoher Identität entwickeln, das zudem mit dem Neuen Tivoli eine wichtige Funktion an überraschender neuer Stelle aufweist.



Teilraum 07 | Bahnhofsviertel Neuer Tivoli (Mitte-Hbf) – Entwicklungsziele, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

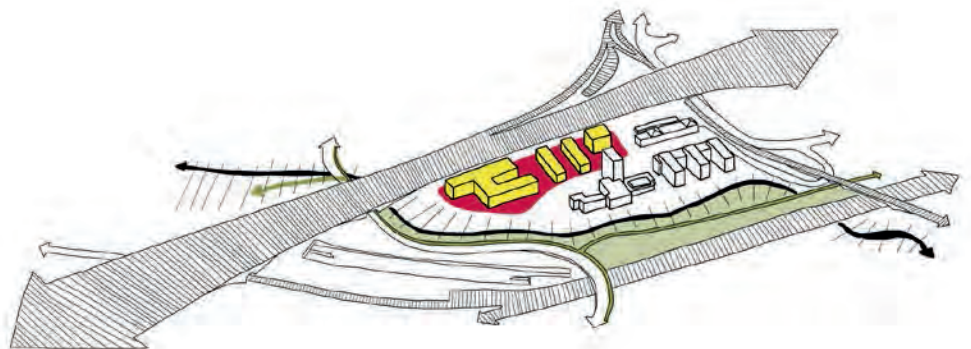


Teilraum 07 | Bahnhofsviertel Neuer Tivoli (Ost-Neuer Tivoli) – Entwicklungsziele, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

GESAMTEINSCHÄTZUNG: Bei dem vorgeschlagenen Szenario handelt es sich um ein „aufwärtskompatibles“ Modell: Auch ohne den ehemaligen Rangierbahnhof lassen sich weite Teile umsetzen, wie der zentrale Bereich Hauptbahnhof Süd oder die Anbindung des Albraums. Allerdings bietet die Aktivierung der Rangierbahnhofsfläche für die Stadtentwicklung in jeder Hinsicht große Vorteile, insbesondere für die Einrichtung des Grünbandes und die Etablierung des „Neuen Tivoli“ als perfektem Standort für einen neuen Messplatz, der am alten Standort ebenfalls erhebliche Entwicklungspotenziale freisetzt. Mit der zusätzlichen Verlegung des DUSS-Terminals könnte sich der Betreiber gleichzeitig enorme betriebliche Vorteile verschaffen (Containerzüge könnten von beiden Seiten einfahren, kurze und eigene Erschließung für den Schwerverkehr von der Ottostraße aus), die der Stadtentwicklung noch flexiblere Möglichkeiten eröffnen. Mit dem

Stadtbaustein „Bahnhofsviertel Neuer Tivoli“ könnte ein neues Kapitel der Stadtentwicklung Karlsruhe begonnen werden, in dem die Kernstadt erstmals einen „richtigen“ Abschluss nach Süden erhält.

VORHABEN: *Karlsruhes Konturen ausbilden | Stadteingänge inszenieren | Quartier Bahnhof weiterdenken | Langfristige Perspektiven denken | Freiräume stärken | Vorhandene Gewerbegebiete optimieren*



Teilraum 07 | Bahnhofsviertel Neuer Tivoli (Abschnitt West) – Entwicklungsziele, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US



Teilraum 08 | Südsterne – Entwicklungsziele, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

TEILRAUM 08: SÜDSTERNE

GRÖSSE: 19,0 Hektar
EINWOHNER: keine

DIE LAGE: Teilraum 08 befindet sich am südlichen Eingang der Kernstadt, zwischen Rüppurr und Hauptbahnhof, Dammerstock und Rißnert/Oberwald, südlich der Südtangente und entlang der Ettlinger Allee gelegen. Das Gebiet ist überwiegend durch Freiraum- und insbesondere Sportnutzungen geprägt.

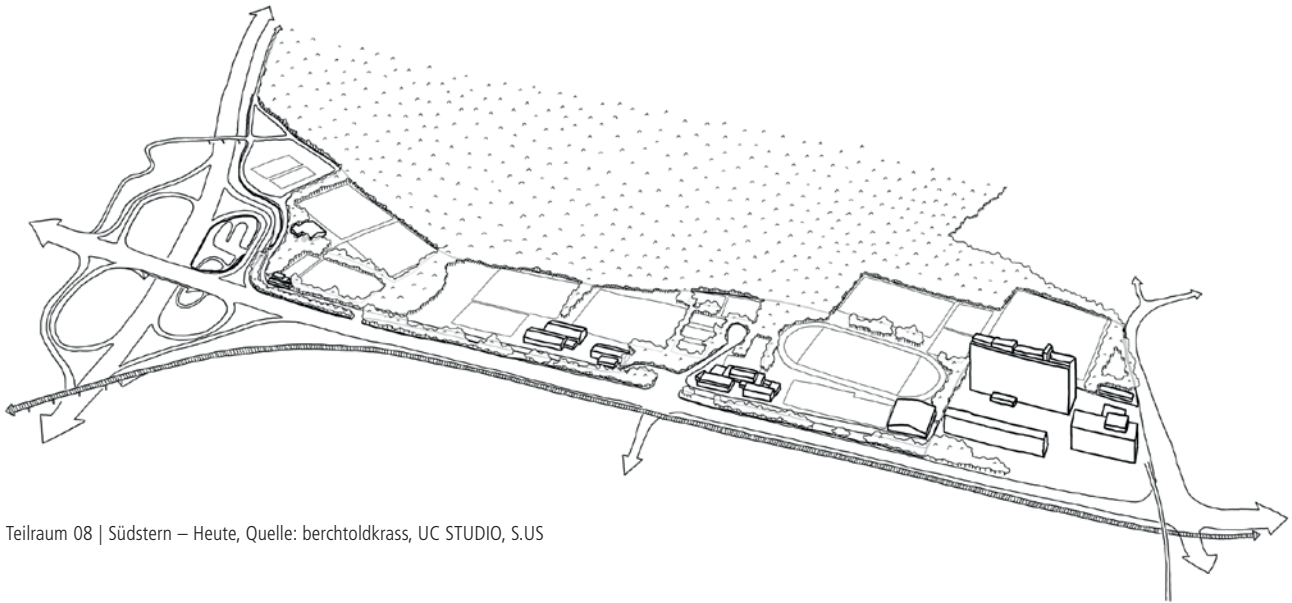
HEUTE: Entlang der Erschließungsstraße reihen sich die Sportanlagen mehrerer Sportvereine auf. Neben Sport- und entsprechenden Nebenanlagen existieren auch Sporthallen, Vereinsgaststätten oder Kombinationen von beidem in Form ein- oder zweigeschossiger Zweckbauten. Im Süden des Teilraums zwängen sich die Sportflächen zwischen das Wohnhochhaus am Rüppurrer Schloss und kleineren Hochhäuser des Seniorenstifts. Im Osten grenzen sie direkt an den ausgedehnten Rißnert bzw. Oberwald mit mehreren Zugängen von der Ettlinger Allee.

ENTWICKLUNGSZIELE: Die besondere Lage an einem der wichtigen Stadteingänge stellt sich derzeit nicht entsprechend profiliert dar. Um diesem Raum ein adäquates Gesicht zu geben, die Situation der Sportvereine zu verbessern und gleichzeitig Potenzialräume für eine Nachverdichtung zu schaffen, werden eine Transformation des östlichen Streifens an der Ettlinger Allee, die Umstrukturierung, Ausweitung und Teilverlegung der Sportflächen sowie die dadurch mögliche Aktivierung der bebaubaren Flächen im Süden des Gebiets Südsterne vorgeschlagen.

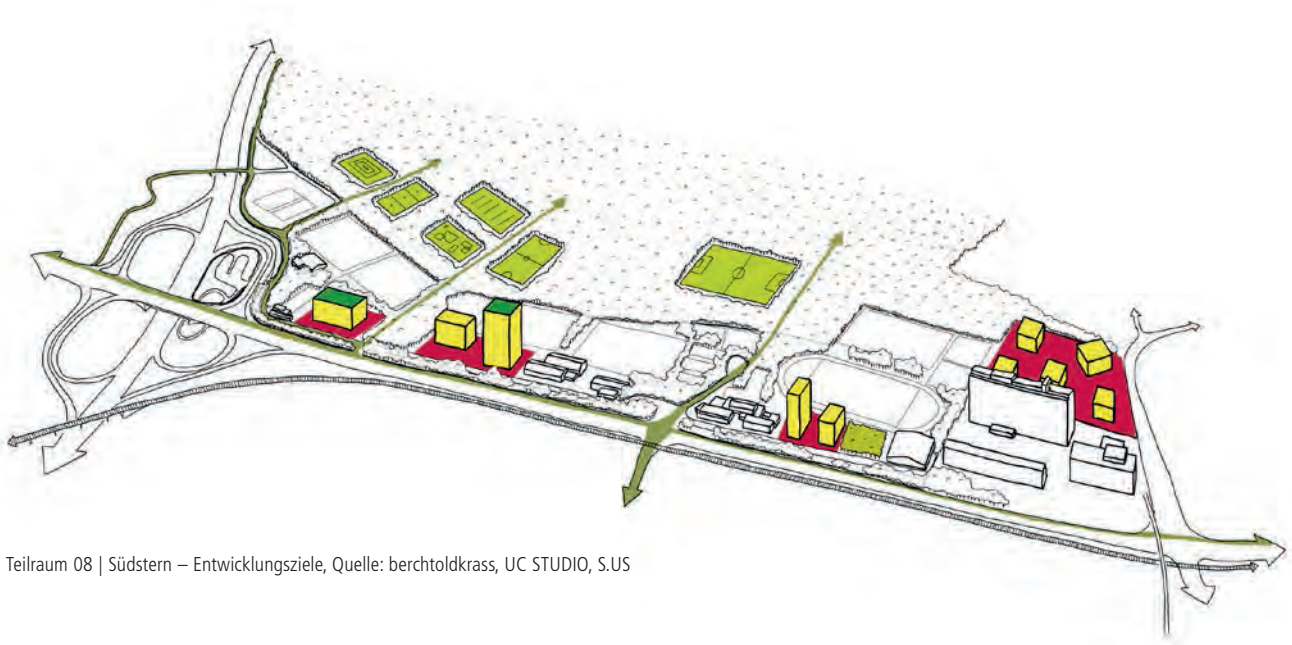
NUTZUNG: Die Sportnutzungen werden gefestigt und ausgebaut. Dazu zählen eine Kapazitätserweiterung der Flächenanlagen und der Ersatz sowie Ergänzung der baulichen Sportanlagen an der Ettlinger Allee samt Nebennutzungen. Durch die Teilverlagerung von Sportflächen werden Potenzialflächen für Wohnnutzung zwischen Hochhaus und Seniorenstift an einer hochattraktiven Lage verfügbar. Entlang



Teilraum 08 | Südsterne – Heute, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US



Teilraum 08 | Südsterne – Heute, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US



Teilraum 08 | Südsterne – Entwicklungsziele, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

der Ettlinger Allee findet sich Platz für markante Hochpunkte, die den Städteingang markieren.

FREIRAUM: Die Idee für diesen Teilraum besteht darin, die südlichen Sportflächen in „Waldfeldern“ der historischen „Rennwiese“ zu verlegen und zu erweitern. Dieser Bereich war ursprünglich Großfläche für Bewegung und könnte diese Funktion zukünftig in kleinem Umfang wieder übernehmen, die gespannte Situation vor Ort entlasten helfen und sogar neue Potenzialflächen für dringend benötigten Wohnraum aktivieren. Durch die Kombination der verschiedenen Maßnahmen entstünde eine neue, intensive Vernetzung der Freiräume über den „Südsterne“ in den Naherholungsbereich Rißnert/Oberwald hinein.

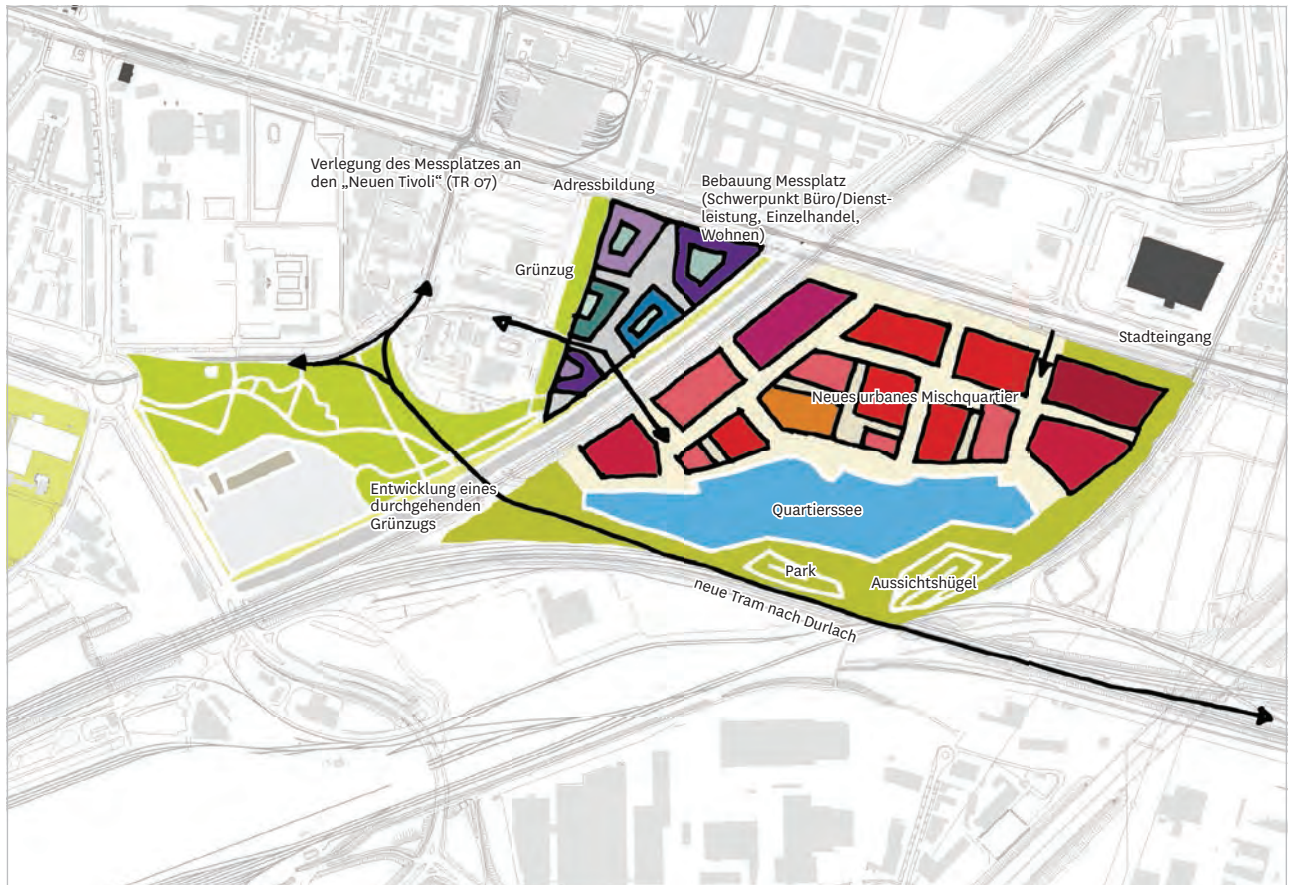
MOBILITÄT: Die Veränderungen in der Freiraumvernetzung bringen auch deutliche Verbesserungen für den Fußgänger- und Radverkehr mit sich. Über die Ettlinger Allee hinweg führt die Anbindung durch Dammerstock, den Forstlach und Bulach bis zum Teilraum 05 „Haifischflosse“ und schafft damit eine

wichtige durchgängige Grünverbindung durch die südlichen Stadtquartiere.

STADTRAUM: Die neuen Punkthäuser flankieren den südlichen Städteingang, profilieren ihn auf markante Weise und schaffen dort eine neue Präsenz der Stadt, die auch von der Südtangente aus wahrgenommen wird.

GESAMTEINSCHÄTZUNG: Durch den Flächentausch könnte hier ein überraschendes Modell angestoßen werden, das für alle Beteiligten interessante Mehrwerte birgt. Die Vermischung von Wald und Sportflächen ist im Oberwald bereits aktive Praxis. Im „Südsterne“ könnten umgewandelte Flächen sogar ortsnahe ausgeglichen werden. Durch die Umstrukturierungen eröffneten sich gleichzeitig erhebliche bauliche Potenziale für Büro-, Sport- und Wohnnutzung.

VORHABEN: Städteingänge inszenieren | Karlsruhes Konturen ausbilden | Freiräume stärken



Teilraum 09 und 10 | Quartier am Alten Schlachthof | Karlsruhe Seeviertel – Entwicklungsziele, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

TEILRAUM 09: QUARTIER AM ALTEN SCHLACHTHOF TEILRAUM 10: KARLSRUHER SEEVIERTEL

GRÖSSE: 29,9 Hektar (ohne Otto-Dullenkopf-Park)
EINWOHNER: zirka 50 (ohne Landeserstaufnahmestelle)

DIE LAGE: Teilraum 09 und 10 bilden eine starke Einheit am prominenten Stadteingang Durlacher Allee/Ostring mit ähnlichen Rahmenbedingungen und Verlagerungspotenzialen.

HEUTE: Teilraum 09 besteht aus dem Otto-Dullenkopf-Park im Süden und dem heutigen Messplatz im Norden. Park und angrenzende Flächen werden aktuell entwickelt. Der Messplatz stellt eine wichtige Funktion für Karlsruhe dar: Raum für Vergnügungsparks, Zirkusgastspiele, Jahr-, Floh- und auch Gebrauchtwagenmärkte. Teilraum 10 ist von Bahntrassen und deren Nutzungen entlang der Durlacher Allee umschlossen.

ENTWICKLUNGSZIELE: Im Falle des Messplatzes wäre ein hervorragend geeigneter Alternativstandort erforderlich, für Teilraum 10 eine Nutzungsaufgabe oder Verlagerung des Gleisbauhofs. In beiden Bereichen ließen sich attraktive, standortgerechte Stadtbausteine entwickeln.

NUTZUNG: Im Teilraum 07 wurde mit dem „Neuen Tivoli“ ein erstklassiger Standort zur Verlagerung des Messplatzes vorgeschlagen. Damit könnte das „Quartier am Alten Schlachthof“ mit Büro-, Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen umgesetzt werden. Das „Seeviertel“ ist hingegen ein urbanes Quartier mit hohem Wohnanteil.

FREIRAUM: Beide Teilräume sind von der starken Verbindung zum neuen Ost-West-Grünzug von Durlach zum Otto-

Dullenkopf-Park geprägt. Neuer See und „Hügel“ an der Südflanke werden bewusst an diesem Standort installiert. Innerhalb eines vermeintlich benachteiligten Ortes inmitten von Gleistrassen entsteht ein hochattraktives Freiraumelement.

MOBILITÄT: Beide Gebiete sind über die Durlacher Allee und die dort verlaufenden Tram- und Stadtbahnlinien hervorragend erschlossen. Zusätzlich dazu wird im Süden des Gebiets eine neue Tramlinie installiert, die entlang des neuen Grünzugs führt. Eine zusätzliche Option könnte die Neueinrichtung eines Bahnhaltspunkts auf der Gleistrasse über der Durlacher Allee darstellen.

STADTRAUM: Durch die geplanten Quartiere erhalten die Durlacher Allee und damit der wichtigste östliche Stadteingang erstmals einen definierten Abschluss mit städtebaulich markanten Formen.

GESAMTEINSCHÄTZUNG: Für eine Realisierung der beiden Quartiere gilt es eine Vielzahl von Weichen zu stellen, Vorbedingungen abzuklären und Voraussetzungen zu schaffen. In innenstadtnaher Lage könnten dringend benötigte Wohnflächen realisiert werden, bisher untergenutzte Bereiche könnten einer dem Dynamischen Band zuträglichen Nutzung zugeführt werden. Der gesamte Bereich erhielte einen gänzlich neuen Charakter mit neuen, wichtigen Freiräumen.

VORHABEN: Neue Quartiere entwickeln | Stadteingänge inszenieren | Karlsruhes Konturen ausbilden | Freiräume stärken | in kleinerem Umfang: Funktionen mischen | bei Realisierung Ostbahnhof auch: Mobilitätsstationen ausbauen



Teilraum 11 | Oberwald Killisfeld – Entwicklungsziele, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

TEILRAUM 11: OBERWALD KILLISFELD

GRÖSSE: zirka 47 Hektar
EINWOHNER: zirka 20

DIE LAGE: Teilraum 11 ist ein Gewerbe- und Industriegebiet mit südlich angrenzenden Sport- und Landwirtschaftsnutzungen – eingeschlossen von Verkehrsstrassen.

HEUTE: Im Industrie- und Gewerbegebiet sind Unternehmen aller Größenordnungen ansässig. Die Fläche südlich der Ottostraße wird vollständig vom Amt für Abfallwirtschaft eingenommen. Im südlichen Teilraum befinden sich der Polzeissportverein sowie eine Gärtnerei und landwirtschaftliche Nutzungen.

ENTWICKLUNGSZIELE: Vorgeschlagen wird eine Ergänzung der gewerblich-industriellen Nutzung in den ohnehin lärmbelasteten Bereichen. Voraussetzung ist ein geeigneter Ersatzstandort für die bestehenden Sportanlagen und die Gärtnerei. Verbunden damit ist eine Entwicklung der Grünräume. Im westlichen Bereich wird außerdem der Anschluss des verlegten DUS-Containerterminals über die Edgar-Heller-Straße hergestellt.

NUTZUNG: Das neue gewerblich-industriell genutzte Feld befindet sich, von teils neuen Waldflächen umgeben, im Süden des Teilraums. Die Parzellen können flexibel für Unternehmen unterschiedlicher Größe bereitgehalten werden. Der Anschluss erfolgt über die Edgar-Heller-Straße.

FREIRAUM: Im Zuge der Erweiterung des Gewerbegebiets werden umliegende Flächen aufgeforstet. Auch der

bestehende Wald wird als „grüner Puffer“ gestärkt. Dadurch entsteht trotz der Lage „im Autobahnkreuz“ insgesamt der Charakter eines in den Wald eingebetteten Gewerbegebiets. Außerdem könnte die Ottostraße zu einem grünen Boulevard ausgebaut werden.

MOBILITÄT: Der Anschluss des neuen Teilbereichs erfolgt über eine Buslinie. Die Maßnahmen zur Freiraumentwicklung bedingen einen qualitativen Ausbau der Fuß- und Radwegebeziehungen in die Nachbarquartiere und den angrenzenden Freiraum. Durch die Entkoppelung der Schwerlastverkehre zum Containerumschlagsterminal wird eine Entlastung des umliegenden Straßennetzes erreicht.

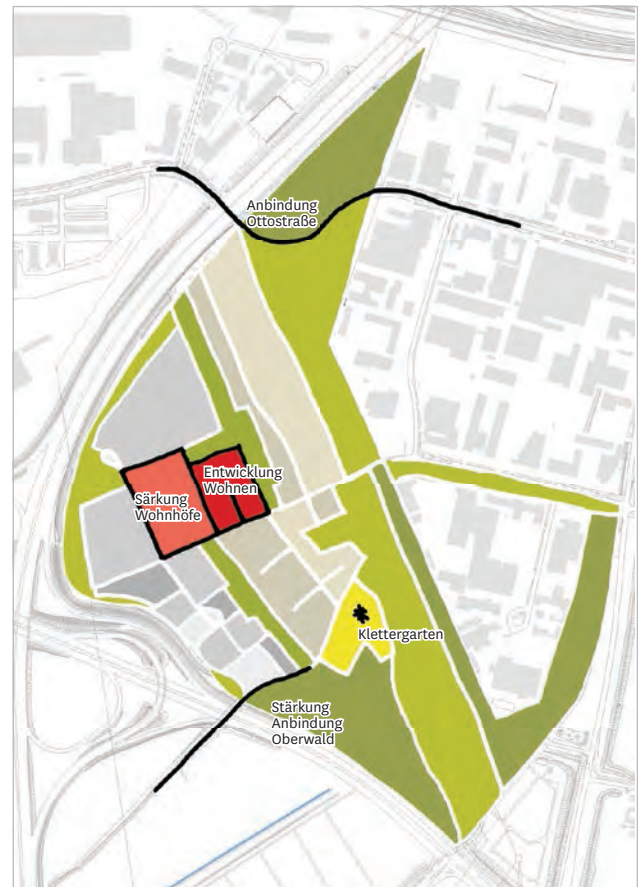
STADTRAUM: Auf einfache Art und Weise werden bedarfsgerechte Stadträume geschaffen, die sich entsprechend der Anforderungen der jeweiligen Unternehmen flexibel teilen und bebauen lassen. Bei der Gestaltung sind insbesondere die Belange des Klimawandels zu berücksichtigen.

GESAMTEINSCHÄTZUNG: Mit den vorgeschlagenen Entwicklungen wird eine adäquate Nachnutzung eines ohnehin sehr lärmbelasteten Areals erzielt. Allerdings sind zunächst Ersatzstandorte für die bestehenden Nutzungen zu finden. An diesem Standort können Unternehmen angesiedelt werden, denen die Lärmeinwirkung nichts ausmachen, von denen selbst Lärm ausgeht oder die über eine Standorteigenschaft verfügen, die sich ergänzend ins Portfolio des Dynamischen Bands einfügt.

VORHABEN: *Karlsruhes Konturen ausbilden* | in kleinerem Umfang: *Vorhandene Gewerbegebiete optimieren*



Teilraum 12 | Wachhaus – Heute, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US



Teilraum 12 | Wachhaus – Entwicklungsziele, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

TEILRAUM 12: WACHHAUS

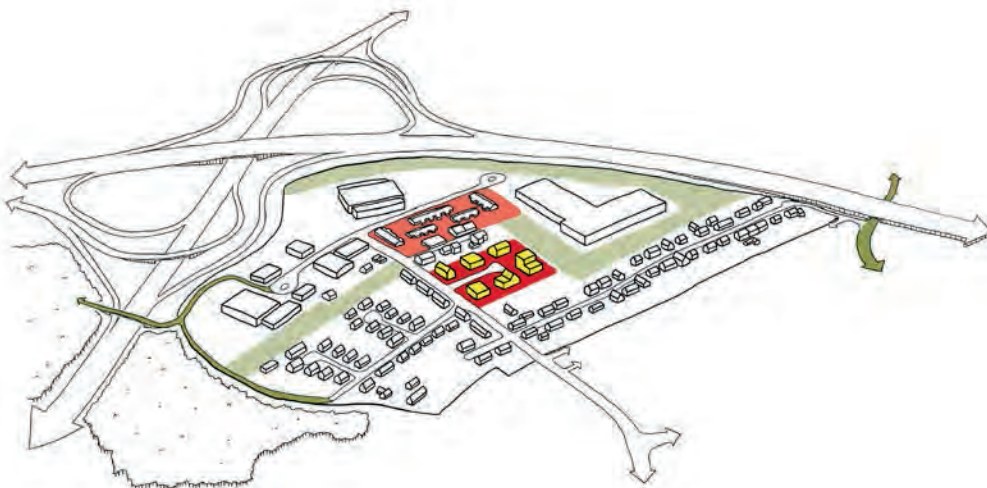
GRÖSSE: zirka 19 Hektar
Einwohner: zirka 325

DIE LAGE: Teilraum 12 grenzt unmittelbar an die Autobahn 5 an und ist im Westen von einem Band gewerblicher Nutzungen, ansonsten von Wohnnutzungen und Freiräumen geprägt. Aktuell werden die letzten freien Baufelder des Gewerbestreifens bebaut. Die Entwicklungsmöglichkeiten des Bereichs zeigen sich ansonsten sehr eingeschränkt.

ENTWICKLUNGSZIELE: Außer einer weiteren Stärkung der Anbindung des Teilraums an die Umgebung (Ottostraße-Killisfeld, Durlach-Aue, Oberwald-Rißnert) kommen in

Teilraum 12 in erster Linie die Bebauung des noch freien zentralen Feldes mit Wohngebäuden sowie der Erhalt und Ausbau der bestehenden Wohnnutzungen in Frage.

GESAMTEINSCHÄTZUNG: Beim Teilraum 12 „Wachhaus“ handelt es sich um einen ganz besonderen Bereich, dessen Ursprünge älter sind als die meisten der heute umgebenden Nutzungen. Vor der Südtangente direkt am Stadteingang der „Landstraße II Nr. 185“ gelegen, fristet er heute ein nahezu abgeschiedenes Dasein. Auch solche „Nischen“ braucht eine Stadt, so dass hier nur ergänzende, fast selbstverständliche Entwicklungen vorgeschlagen werden, ohne den Raum stark zu verändern. Allerdings würden die bestehenden Wohnstrukturen auch hier noch Verdichtungen vertragen.



Teilraum 12 | Wachhaus – Entwicklungsziele, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US



Der gesamte Raum – Entwicklungsziele,
Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

DAS DYNAMISCHE BAND ALS GESAMTRAUM

RÄUME MIT ZUSAMMENHANG

Werden nun die zwölf Teilräume in einen räumlichen Gesamtzusammenhang gesetzt, erschließt sich das Potenzial, das im Dynamischen Band für zukünftige Entwicklungen steckt. In diesem „Raum der tausend Trassen“ befinden sich unzählige Transformationsangebote, von der „einfachen“ Nachverdichtung über schrittweise Umstrukturierungen bis hin zur vollständigen Neuentwicklung ganzer Areale.

Dies betrifft zwar überwiegend gewerbliche Mischnutzungen, aber auch Wohnbauflächen und insbesondere Freiräume. Meist handelt es sich um Verdichtungen im Sinne einer so

genannten „Doppelten Innenentwicklung“, bei der nicht nur Grundstücke baulich nachverdichtet werden, sondern gleichzeitig über eine bessere bauliche Ausnutzung und über eine höhere Qualität der öffentlichen und Grünräume nachgedacht wird.

Jeder Teilraum hat eine eigene Logik und Ordnung

An diesem Bild der Gesamtentwicklung wird eindrucksvoll deutlich, dass auch in einem komplex strukturierten Bestandsgebiet erhebliche Entwicklungen aktiviert werden können, ohne dafür Flächen im Außenbereich in Anspruch zu nehmen. Jeder Teilraum weist eigene, klare Prinzipien und

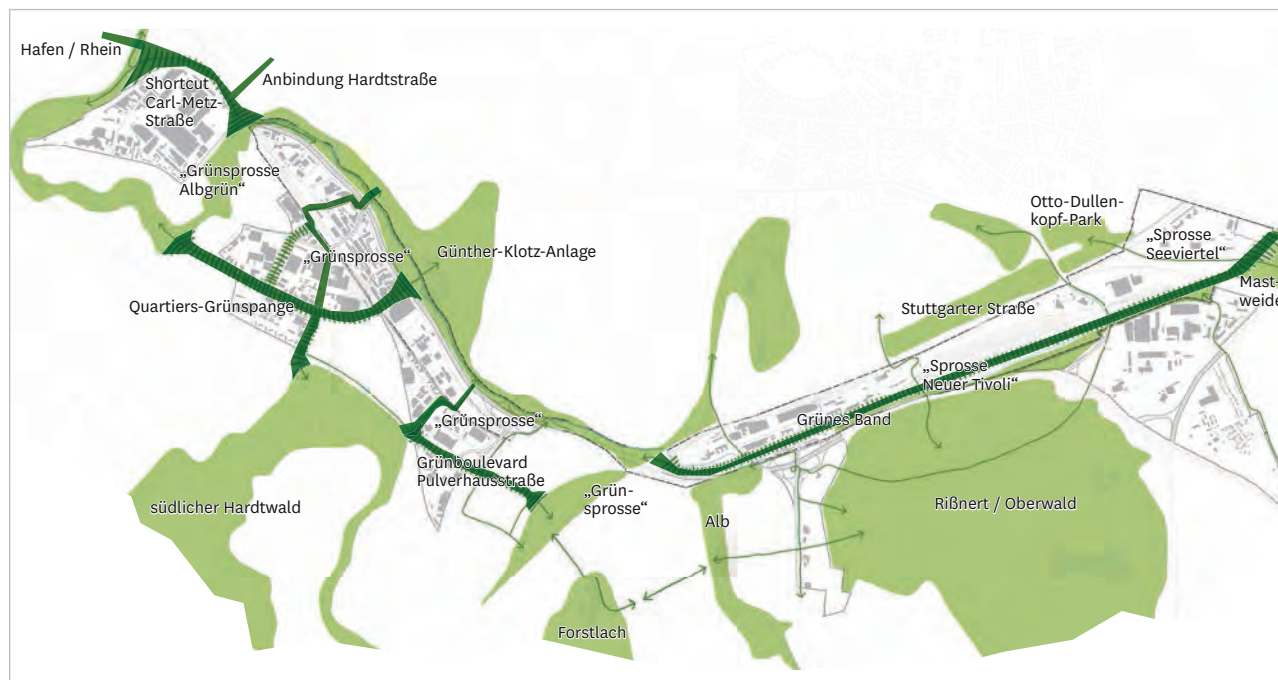


Regeln in punkto Nutzung, Stadtstruktur und Freiraum auf. Jeder Teilraum hat seine ganz eigene Logik und Ordnung, die ihn von den anderen unterscheidet und eindeutige Identitäten schafft. Dies führt zu einer Profilschärfung und Standortvorteilen der verschiedenen räumlichen Lagen im Dynamischen Band.

Lebendige, freundliche, selbstverständliche und intensiv nachgefragte Teile der Stadt

Gleichzeitig kommt entlang des Dynamischen Bandes auch ein starker Zusammenhalt zum Vorschein, der sich maßgeblich in den Freiräumen und ihrer Vernetzung in die Umgebung zeigt,

aber auch in einer aktiven Haltung, die Möglichkeiten bewusst sucht und umsetzen will. Das Dynamische Band wird in der Grafik mit den Entwicklungszielen ein lebendiger, freundlicher, selbstverständlicher und intensiv nachgefragter Teil der Stadt, der um seine wichtige Rolle genau weiß und seine Fähigkeiten in die Stadtlandschaft integriert.



Die neue „Doppelhelix“, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

DIE „DOPPELHELIX“: FREIRAUM UND MOBILITÄT

In jedem einzelnen Teilraum finden neben den Entwicklungspotenzialen im baulichen Bereich auch umfangreiche Neuerungen und Umgestaltungen im Freiraum statt. Durch diese lokalen Maßnahmen entsteht im Dynamischen Band fast wie nebenbei eine ganz neue, den gesamten Stadtraum tangierende Freiraumstruktur. Es handelt sich um ein das bisherige System aus Alb, „Rußweg“ und Mastweide ergänzendes grünes Band. Es verläuft von Durlach über den grünen Hügel des Karlsruher Seeviertels, den neuen Grünzug auf den ehemaligen Gütergleisen bis zur Alb. Es zieht sich weiter vom Südster über den Forstlach bis Bulach, über den neuen Grünboulevard Pulverhausstraße bis zur neuen Stadtbahn-Haltestelle Hardecksiedlung. Weiter führt das Band zum Anschlusspunkt der neuen Quartiersgrünspalte im Teilraum 03 „Mixed Zone“, der seinerseits wiederum ans Albgrün in Grünwinkel anbindet, und letztlich über den neuen grünen Shortcut Carl-Metz-Straße am Hafen und am Rhein endet.

Ausbau des Fußgänger- und Radverkehrs führt zu hervorragender Erschließung des südlichen Stadtbereichs

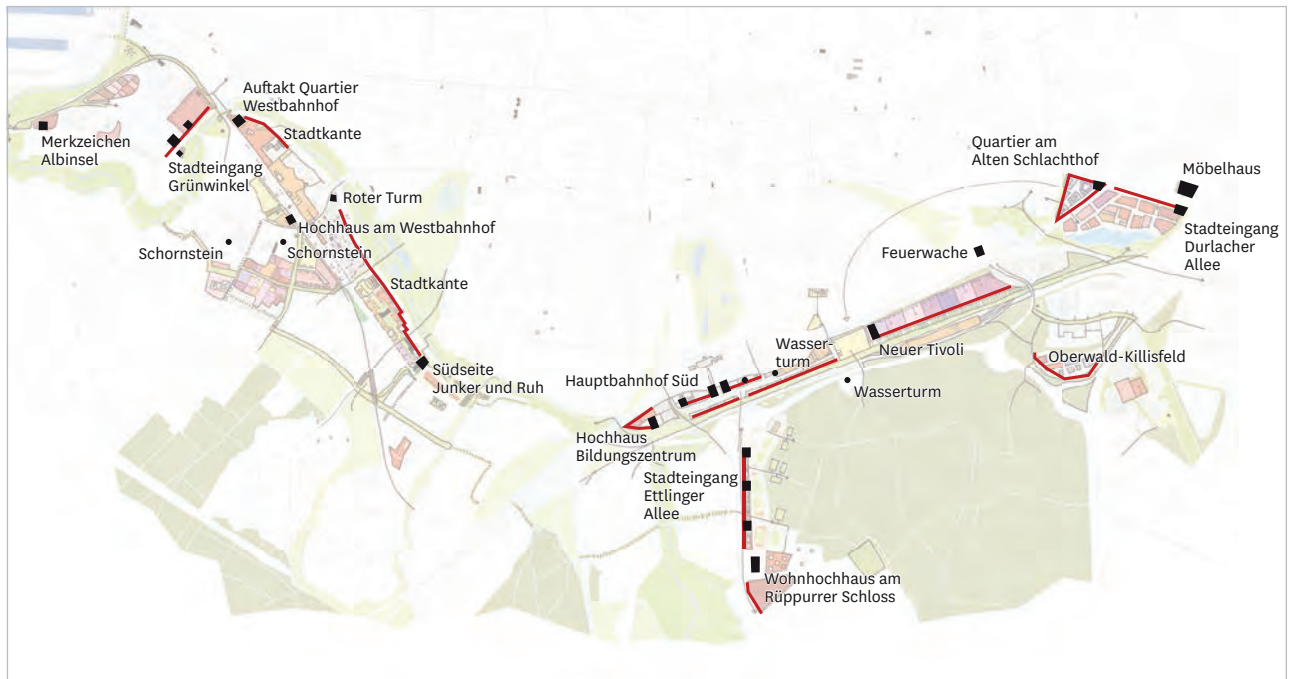
Diese neuen Freiraumkorridore schaffen gemeinsam mit den bestehenden Freiraumstrukturen eine Art „Doppelhelix“: Zwischen den beiden bandartigen Längssystemen spannen sich regelmäßig neue und bestehende Freiraumsprossen in Querrichtung auf. Mit der „Doppelhelix“ entsteht ein System, das für den gesamten südlichen Stadtkörper neue Qualitäten und Verbindungen zwischen Innenstadt und Quartieren, aber vor allem auch in die inner- und außerhalb der Stadt liegenden Landschaftsräume schafft. Das System umfasst dabei nicht nur Grünflächen, Erholungs- und Entlastungsräume, sondern auch die Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer in Längs- und Querrichtung. Der Fußgänger- und Radverkehr im gesamten Dynamischen Band erfährt hierdurch eine erhebliche Aufwertung und führt mit der Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrsnetzes zu einer hervorragenden Erschließung des südlichen Stadtbereichs.

NEUE STADTRÄUME IM SÜDEN

Bestimmte Stadträume im Dynamischen Band ändern zukünftig ihr Gesicht und tragen damit zu einer stärkeren Präsenz und Wahrnehmbarkeit der Stadt Karlsruhe bei. Neben den bereits beschriebenen Freiräumen werden dabei hauptsächlich zwei räumliche Themenfelder adressiert: Städtebauliche Dominanten auf der einen und bauliche Kanten auf der anderen Seite.

Städtebauliche Dominanten und Hochpunkte kommen im Dynamischen Band in erster Linie zur Akzentuierung wichtiger Stadteingänge zum Einsatz. Dort schaffen sie attraktive Geschossflächen, die für Büro- und Dienstleistungsnutzung, aber auch für spezielle Bedarfe oder unter bestimmten Bedingungen auch Wohnen zur Verfügung stehen. In der Abbildung oben sind die Hochpunkte mit schwarzen Signaturen gekennzeichnet. Ebenfalls gekennzeichnet sind die bestehenden Hochpunkte im Stadtgebiet. Es wird deutlich, dass die diffuse Verteilung mit kleineren Konzentrationen im Stadtgebiet Karlsruhe durch die neuen Dominanten aufgegriffen und vervollständigt wird.

Bauliche Kanten (in der Abbildung auf der Folgeseite rot gekennzeichnet) verändern dort den Stadtraum, wo neue prägnante Areale entwickelt oder bestehende Gebiete ertüchtigt und ins Bewusstsein gebracht werden. Im Dynamischen Band geschieht dies an den Orten, an denen neue Quartiere entstehen, beispielsweise entlang der Durlacher Allee oder am neuen Hauptbahnhof Süd. Bewusst aber auch an Orten entlang der Südtangente, wo städtische Strukturen an den Bewegungsraum heranreichen und sich präsentieren können, insbesondere im Westen (Teilräume 02 und 04). An anderen Orten können möglicherweise kleinere Sichtbezüge („Gucklöcher“) entwickelt werden, die die angrenzenden Nutzungen ins Blickfeld rufen, etwa beim Neuen Tivoli oder dem neuen DUSS-Terminal. Diese markanten und differenzierten Einblicke werden Karlsruhe selbstbewusst und interessant entlang des Bewegungsraums präsentieren und die Stadt stärker erlebbar machen.

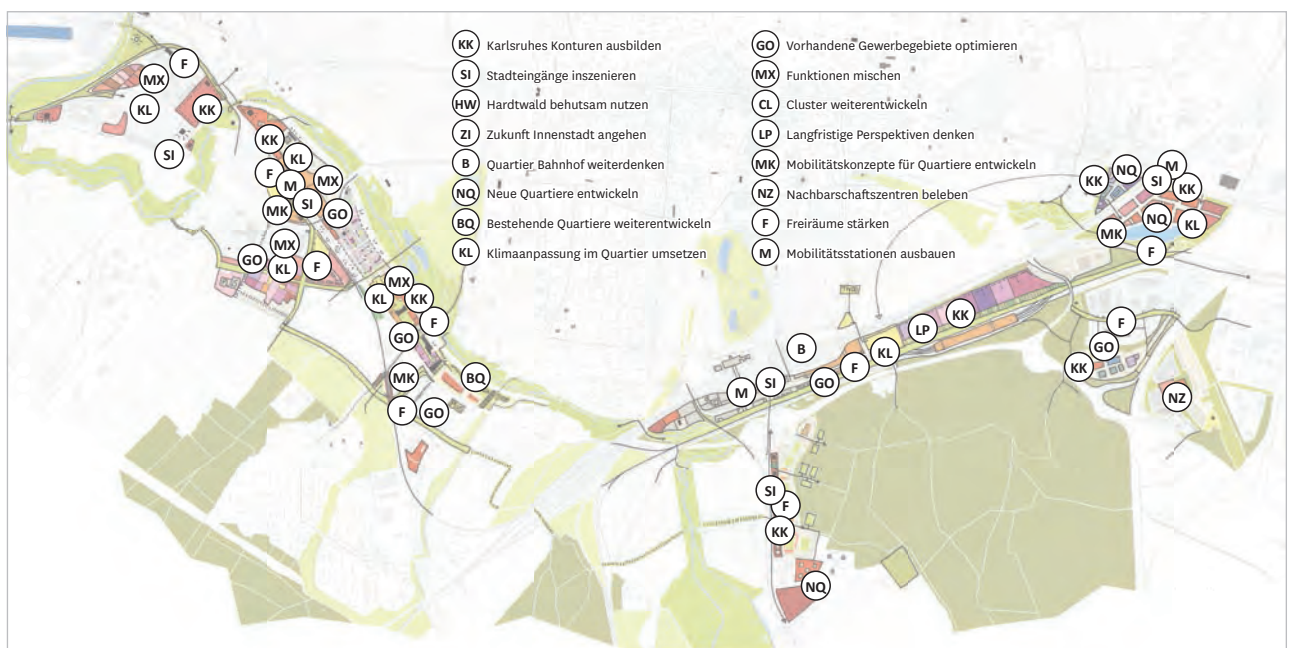


Hochpunkte und Raumkanten, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

DIE VORHABEN IM DYNAMISCHEN BAND

„Vorhaben“ dienen im Räumlichen Leitbild Karlsruhe der Konkretisierung wichtiger Themen. Konkretisierung bedeutet dabei sowohl inhaltliche Detaillierung (Was ist gemeint?) als auch spezifische Verortung (Wo genau soll eingegriffen werden?) und Priorisierung (Welcher zeitliche Rahmen?). Im Dynamischen Band findet sich eine Vielzahl an Ideen und Maßnahmen, die sich direkt mit den Vorhaben in Verbindung bringen lassen. Bestimmte Vorhaben, wie „Hardtwald behutsam nutzen“ oder „Zukunft Innenstadt angehen“ kommen aus nachvollziehbaren Gründen auch gar nicht vor. Die Vorhaben, die den zwölf Teilräumen des Dynamischen Bandes zugeordnet werden können, zeigt die Abbildung unten, bei den jeweiligen Teilraumbeschreibungen sind diese ebenfalls aufgeführt.

Im Dynamischen Band überwiegen Vorhaben, die durch Lage und funktionale Ausrichtung bestimmt sind. So sind sowohl Vorhaben aus dem Bereich „Vorhandene Gewerbegebiete optimieren“ als auch „Funktionen mischen“ und „Mobilitätsbezogene Vorhaben und Stadteingänge inszenieren“ in größerer Zahl vertreten. Bemerkenswert ist, dass die freiraumrelevanten Vorhaben „Freiräume stärken“ und „Klimaanpassung im Quartier umsetzen“ überwiegen. Daran kann abgelesen werden, wie wichtig die Entwicklung der vernetzenden Freiräume, aber auch der quartiersinternen Freiräume für ein dauerhaftes Funktionieren des gesamten Stadtbereichs ist. Mit Hilfe der Vorhaben kann nun bestimmt werden, welche Themen und Bereiche des Dynamischen Bandes als nächstes in Angriff genommen werden.



Vorhaben im Dynamischen Band, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

ZUSAMMENFASSUNG

Der Städtebauliche Rahmenplan „Dynamisches Band Karlsruhe“ formuliert räumlich-funktionale Zielvorstellungen für den Bereich entlang von Südtangente, Gleisanlagen und Grünräumen von Alb und Oberwald. Dazu werden zunächst die wesentlichen Rahmenbedingungen und Planungsparameter 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.

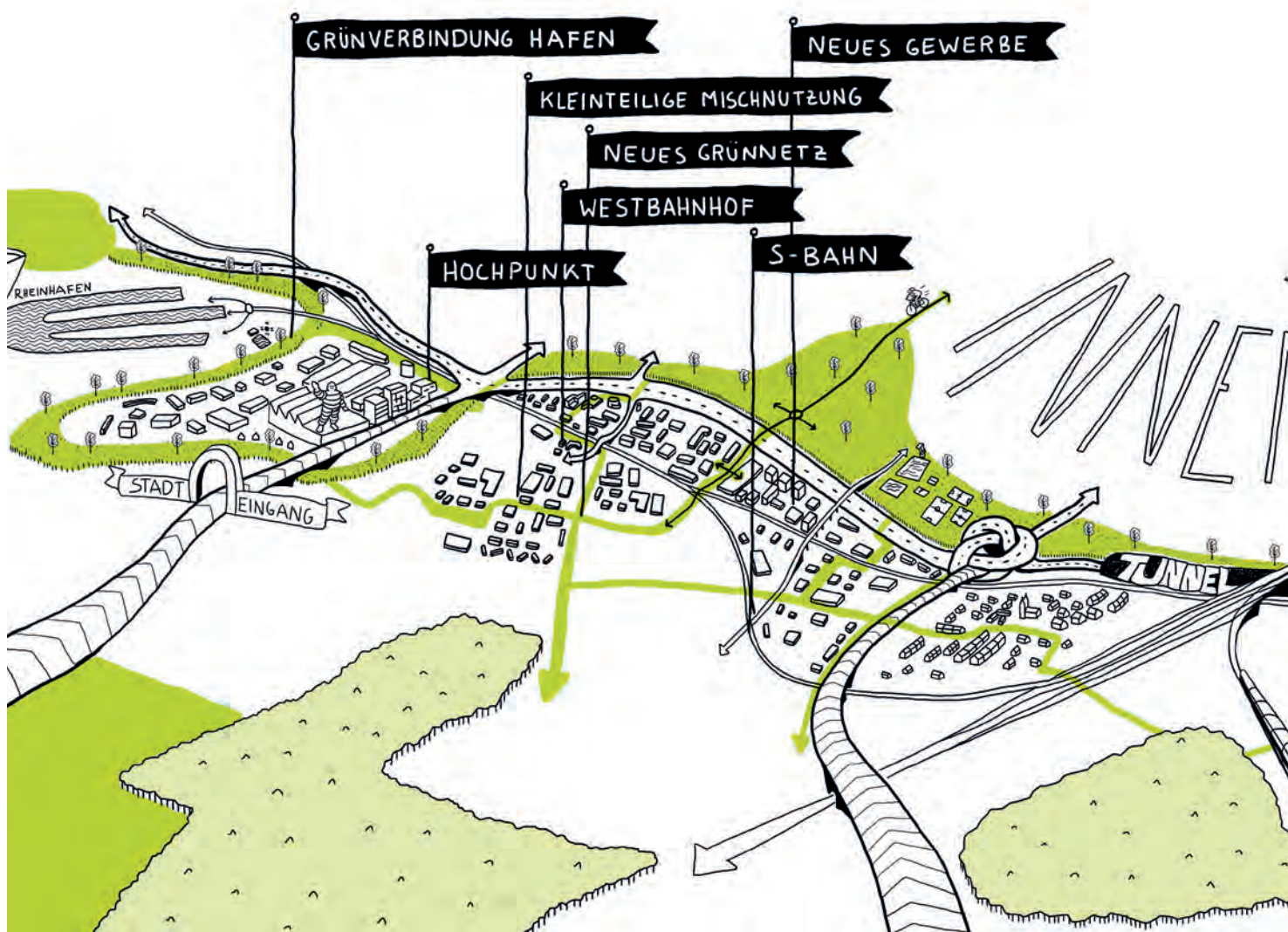
Teilräume treten vor allem über lineare Verknüpfungen wie Zufahrten und Brücken in den Austausch

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.

Jedes Areal hat seine eigenen Regeln und Prinzipien mit Raum für Konkretisierungen

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



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

mit Teilräumen von jeweils eigenen Regeln und Prinzipien. Sie zurren bestimmte Aspekte fest, lassen aber flexiblen Raum für Konkretisierungen.

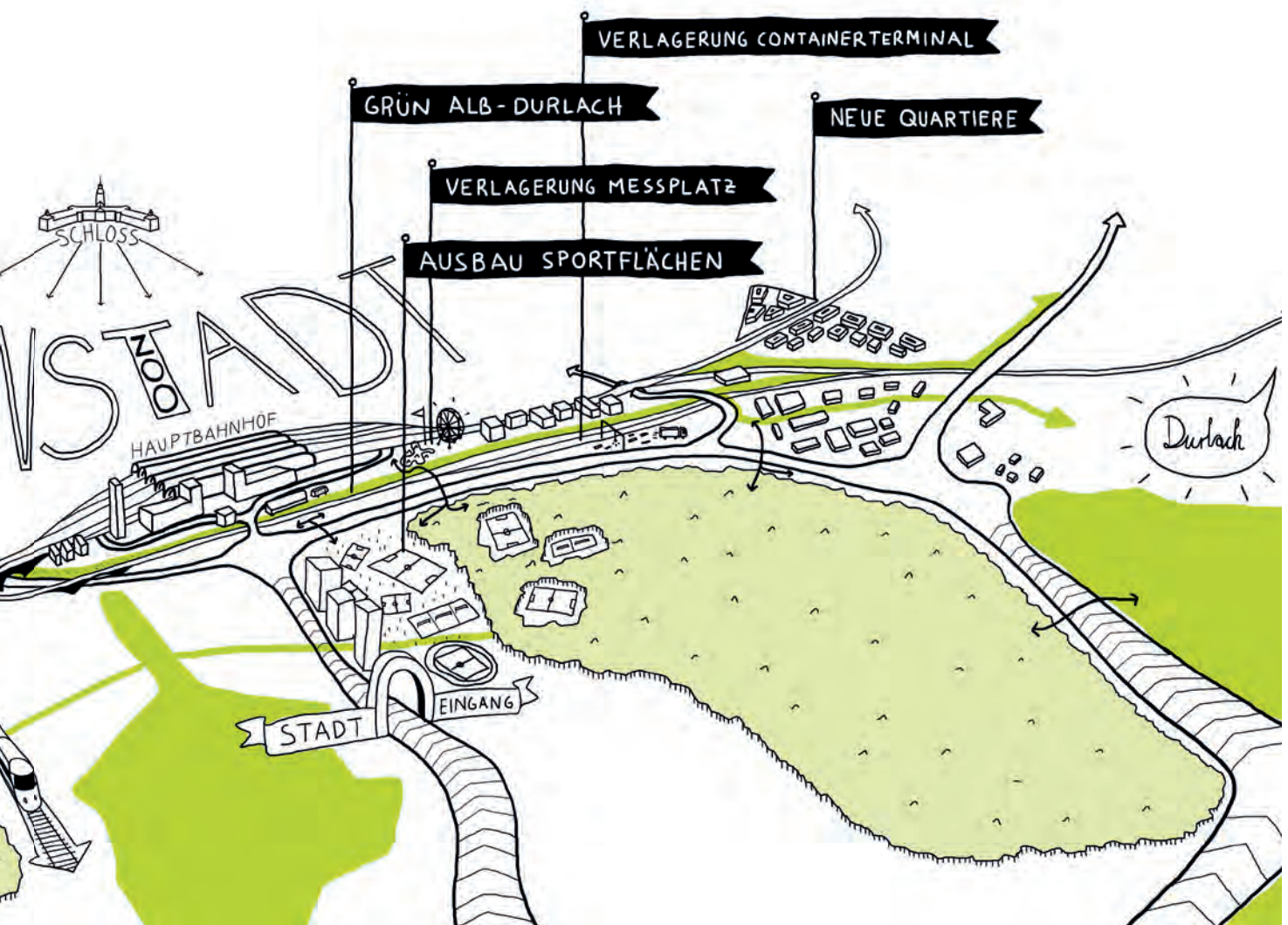
Aus der Gesamtheit der freiräumlichen Maßnahmen entsteht ein übergeordnetes Grünsystem

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 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, wie etwa „Klimaanpassung im Quartier umsetzen“ oder „Stadteingänge inszenieren“, mit deren Hilfe die Konkretisierung der Inhalte und ihre Verwirklichung vorangetrieben werden können.

DAS BÜRO BERCHTOLDKRASS HAT DEN VERTIEFUNGSBEREICH SÜD IN EINER AUSFÜHRLICHEN BROSCHÜRE DARGESTELLT:

www.karlsruhe.de/leitbild



VERTIEFUNGSGEBIETE NORD

EIN DURCHGÄNGIGER LANDSCHAFTSRAUM VON OST NACH WEST BIS ZUM RHEIN IST MÖGLICH

EINFÜHRUNG

Ziel ist, für die beiden Vertiefungsbereiche Nord-West und Nord-Ost das übergeordnete Räumliche Leitbild sowie die darin verankerten sieben Stoßrichtungen für diese beiden Lupen zu konkretisieren. Die Ergebnisse dienen als Grundlage für die Diskussion in Gremien und mit den Akteuren.

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 Pfalz“. Die bewusste Umwertung verbessert signifikant Chancen, diese Räume zu einer qualitätsvollen Arrondierung oder Nachverdichtung zu nutzen. Der Landschaftspark Nord mit dem Hardtwald im Zentrum stellt aber auch einen Beitrag zur Entwicklung der „Landschafts-Stadt“ Karlsruhes als Ganzes dar.

VERTIEFUNGSGEBIET 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 an Heidesee, Drachenwiese, Düne, Kleingärten und anderen Orten geprägt. Diese besondere Qualität in der Stadt soll erhalten werden. 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 (frei-) 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 Stadtschollen schmiegen sich an bestehende Quartiere an und orientieren sich mit ihrer Kontur an vorhandenen Strukturen wie Feldfluren und -wegen, Baumbeständen und Quartiersbeziehungen. Die Stadtschollen 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 eine öffentliche Vorderseite darstellen und als Wohnraum für möglichst viele Bewohner bieten.

Landschaftspark Nord besteht aus lebendigem Patchwork unterschiedlicher Räume

Die Entwicklung der Grünen Nordspange als moderner Landschaftspark erkennt die Unterschiedlichkeit und Vielfalt der landschaftlichen Typologien an. Um einen 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. Im Ausbau und der Ausstattung der Erschließungsstrukturen besteht die Möglichkeit bei aller Diversität eine eigene Parkidentität zu entfalten.

Das Wegesystem greift dabei vorhandene Wegestrukturen auf und ist wesentlich geprägt von der Querung der kräftigen Zäsuren durch Verkehrsinfrastruktur. Grundsätzlich sind die Hauptwege als Parkrandpromenaden angeordnet um weitere Zerschneidungen des bereits stark fragmentierten Landschaftsraums zu vermeiden und starke Parkadressen auszubilden. Signifikant für das Parkbild und die Definition der Siedlungskanten ist dabei die Ausstattung der Promenaden mit Baumreihen und Alleen. Eine weitere Anreicherung des Parkbildes besteht in der Pflege und Entwicklung der charakteristischen linearen Gehölzstrukturen entlang der Flurgrenzen und die Ausbildung von Baumclustern („Remisen“) als schützende Aufenthaltsorte im offenen Raum.

ANALYSE

STÄDTEBAU: CHARAKTER SIEDLUNGSRAND (WOHNEN)



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

ANALYSE

ÖPNV



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

ANALYSE

BESONDERE LANDSCHAFTSELEMENTE



3



4



5

Biotope / Knicke

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

ANALYSE

LANDSCHAFT - ÜBERGEORDNETE VERBINDUNGEN



- übergeordnete Grünverbindung Ost-West verknüpft den Hardtwald und offene Landschaft
- attraktive lokale Grünverbindungen nach Süden und zum Stadtzentrum - besonders über den Friedhof
- fehlende lokale Grünverbindungen nach Norden - Nordverbindungen sind durch große Straßen geprägt



← übergeordnete Grünverbindung

← lokale Grünverbindungen

← potenzielle Grünraumverbindungen

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

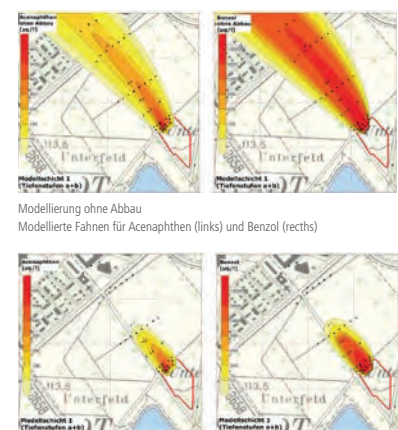
ANALYSE LANDSCHAFT - RESTRIKTIONEN



- Biotop**
- Offenlandbiotope
 - Waldbiotope
- Naturschutzgebiet**
- Naturschutzgebiet
- Landschaftsschutzgebiet**
- Landschaftsschutzgebiet
 - FFH-Gebiet
 - Vogelschutzgebiet

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

ANALYSE RESTRIKTIONEN / ALTlasten



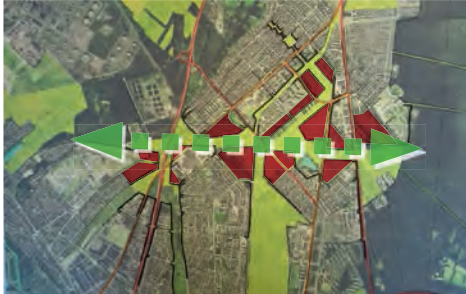
Modellierung ohne Abbau
Modellierte Fahnen für Acenaphthen (links) und Benzol (rechts)

Modellierung mit Abbau
Modellierte Fahnen für Acenaphthen (links) und Benzol (rechts)

- Lage Mittelspannungstrassen
- Lage Öldeponie

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

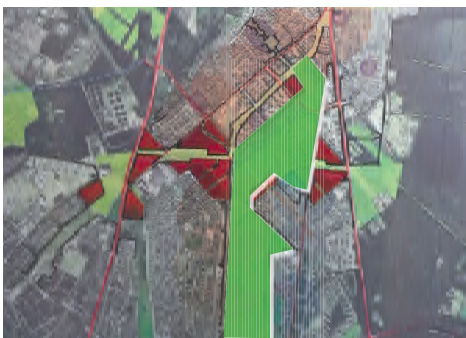
VARIANTEN (SZENARIEN AUS DEM BEGLEITGREMIIUM) WEITER ZU VERFOLGENDE IDEEN (ERGEBNIS DER DISKUSSION)



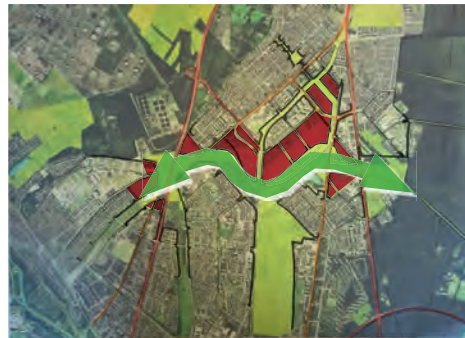
Idee: Parktangent (Ost-West-Verknüpfung)



Idee: Siedlungsschollen als Arrondierung des Bestands



Idee: Erhalt des Landschaftsraums



Idee: Spannende Blickbeziehungen / Klare Konturen

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

ZUSAMMENFÜHRUNG DER VARIANTEN PLANUNG: FREIRAUM



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

ZUSAMMENFÜHRUNG DER VARIANTEN

PLANUNG: BARRIEREN UND VERBINDUNGEN



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

ZUSAMMENFÜHRUNG DER VARIANTEN

PLANUNG: LANDSCHAFTSTYPOLOGIEN



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

ZUSAMMENFÜHRUNG DER VARIANTEN SCHNITTSTELLE STOSSRICHTUNGEN (RÄUMLICHES LEITBILD)



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



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

VERTIEFUNGSBEREICH NORD-OST

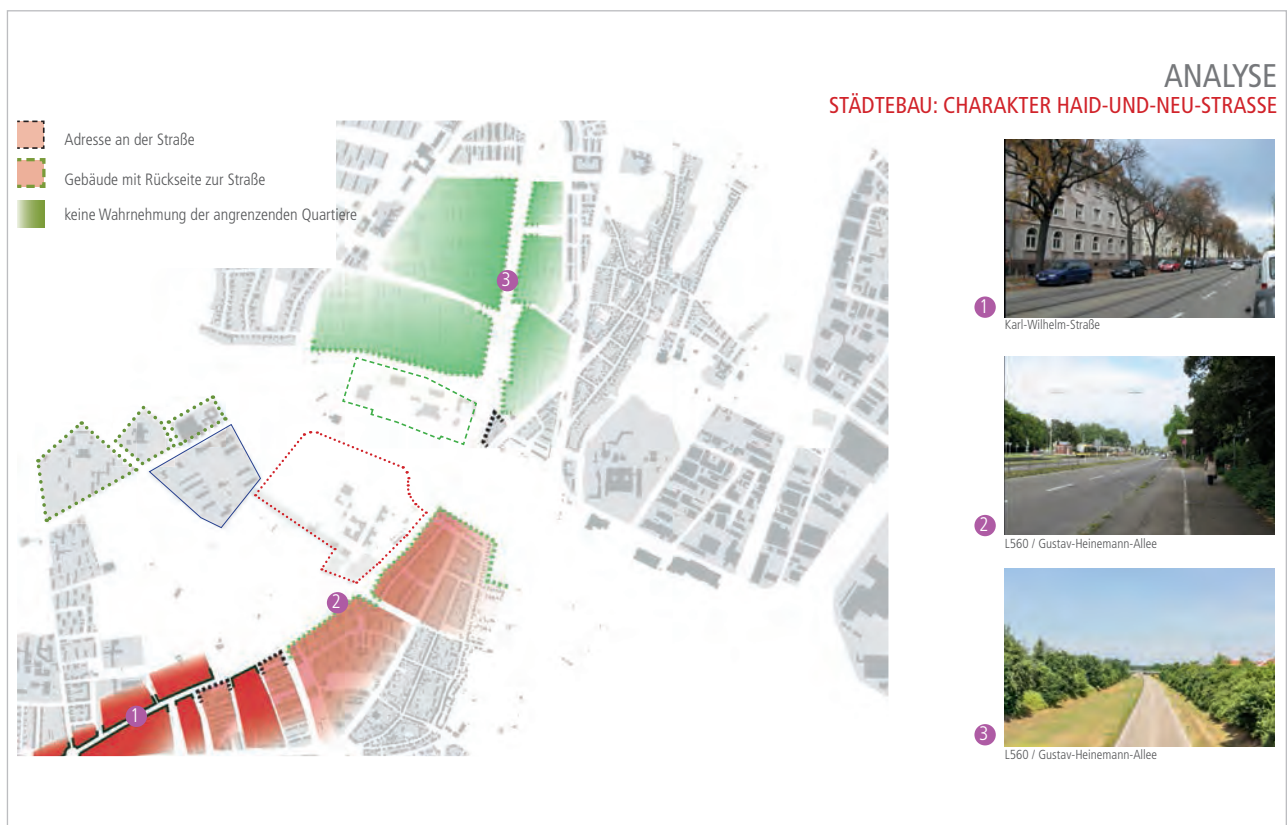
Der Vertiefungsbereich Nord-Ost betrachtet die Flächen mit und um den Technologiepark Karlsruhe zwischen Waldstadt und Hagsfeld sowie der Oststadt und Rintheim östlich des Hardtwaldes und westlich der Autobahn. Der Fokus liegt auf der Entwicklung des Technologieparks. Es geht um affine Nutzungen, die 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.

Gegenüber der komplexen, polygonalen Freiraumfigur im Westen besteht die Spezifik des Landschaftsparks im Nordosten aus dem schmal-linearen landwirtschaftlichen 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 Hardtwalds westlich der Büchiger Allee. Die Charakteristik der Siedlungsteile im Wald und die Lage von Kleingartenflächen am Übergang der Landschaft in den Hardtwald sind dabei zu prüfen.

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.

DER LINK ZUR AUSFÜHRLICHEN DARSTELLUNG:
www.karlsruhe.de/leitbild



ANALYSE ÖPNV

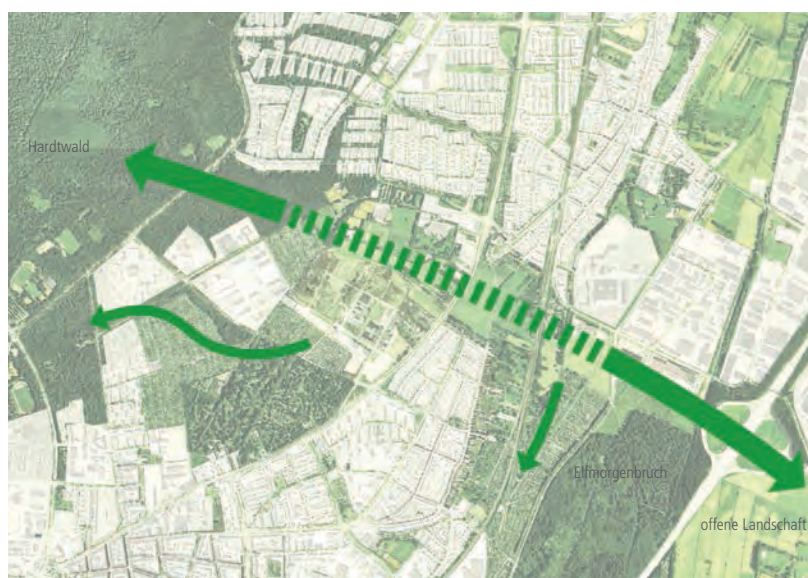


- Das Gebiet liegt verkehrstechnisch zum Teil gut erschlossen
- Eine Ausnahme bildet hierbei der westliche Bereich mit dem KIT (Mackensenkaserne) und dem östlichen Teil des Technologieparks (keine Anbindung / nur Busanbindung)

- Bus mit Einzugsradien (300m)
- Tramstation mit Einzugsradien (300m)
- S-Bahnstation mit Einzugsradien (600m)
- Bahnhof mit Einzugsradius (800m)

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

ANALYSE ÜBERGEORDNETE VERBINDUNGEN



- übergeordnete Grünverbindung Ost-West verknüpft den Hardtwald und offene Landschaft
- attraktive lokale Grünverbindungen nach Süden und zum Stadtzentrum - besonders über den Friedhof
- fehlende lokale Grünverbindungen nach Norden - Nordverbindungen sind durch große Straßen geprägt



- ← übergeordnete Grünverbindung
- ← lokale Grünverbindungen
- potenzielle Grünraumverbindungen

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

VARIANTEN (SZENARIEN AUS DEM BEGLEITGREMIIUM) WEITER ZU VERFOLGENDE IDEEN (ERGEBNIS DER DISKUSSION)



Szenario 1
Idee: Freiraumkorridor zwischen Hagsfeld und Rintheim (Ost-West-Verbindung), Ausbildung klarer Konturen zwischen Hagsfeld und Rintheim



Szenario 2
Idee: Baulich-räumliche und funktionale Verknüpfung von Technologiepark und Mackensenkaserne (KIT)



Szenario 3
Idee: Klärung/Stärkung der Waldkante

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

VARIANTE 1: SCHLEIFE (MIT ANKNÜPFUNG AN TECHNOLOGIEPARK) PLANUNG: MORPHOLOGIE



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

VARIANTE 1: SCHLEIFE (MIT ANKNÜPFUNG AN TECHNOLOGIEPARK)

PLANUNG: ADRESSBILDUNG (KEINE ADRESSE AM STADTEINGANG SÜDUMFAHRUNG / HAID-UND-NEU-STRASSE)



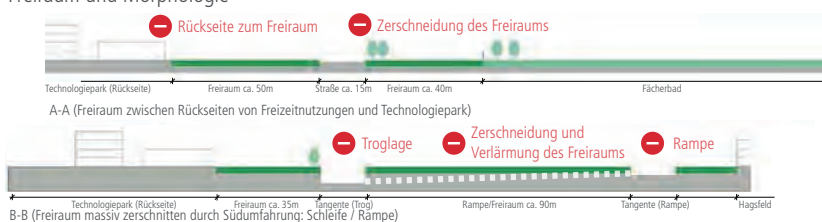
Quelle: Machleidt GmbH Städtebau, Stadtplanung sinai Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, SHP Ingenieure Verkehrsplanung

VARIANTE 1: SCHLEIFE (MIT ANKNÜPFUNG AN TECHNOLOGIEPARK)

FAZIT (KEINE EMPFEHLUNG)



Freiraum und Morphologie



- + ebenerdige Querung der Nord-Süd-Wege über den Trog
- massive Zerschneidung und Verlärmung des Freiraums durch Schleife/Rampe und Troglage
- Technologiepark ohne gut sichtbare Adressqualität (Tunnel/Trog) am Stadteingang
- Technologiepark ohne Adresse am Freiraum

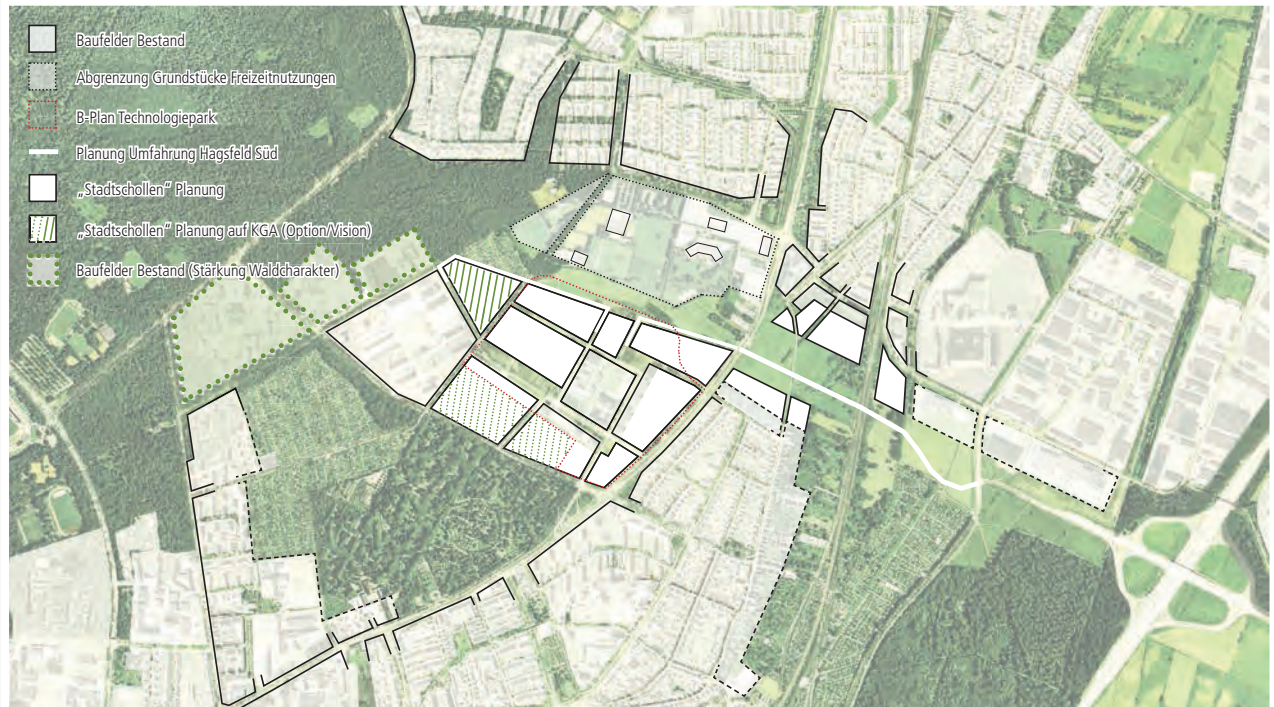
Adressbildung



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

VARIANTE 2: T-KREUZUNG (MIT ANKNÜPFUNG AN TECHNOLOGIEPARK)

PLANUNG: MORPHOLOGIE



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

VARIANTE 2: T-KREUZUNG (MIT ANKNÜPFUNG AN TECHNOLOGIEPARK)

PLANUNG: LANDSCHAFTSTYPOLOGIEN



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

VARIANTE 2: T-KREUZUNG (MIT ANKNÜPFUNG AN TECHNOLOGIEPARK)

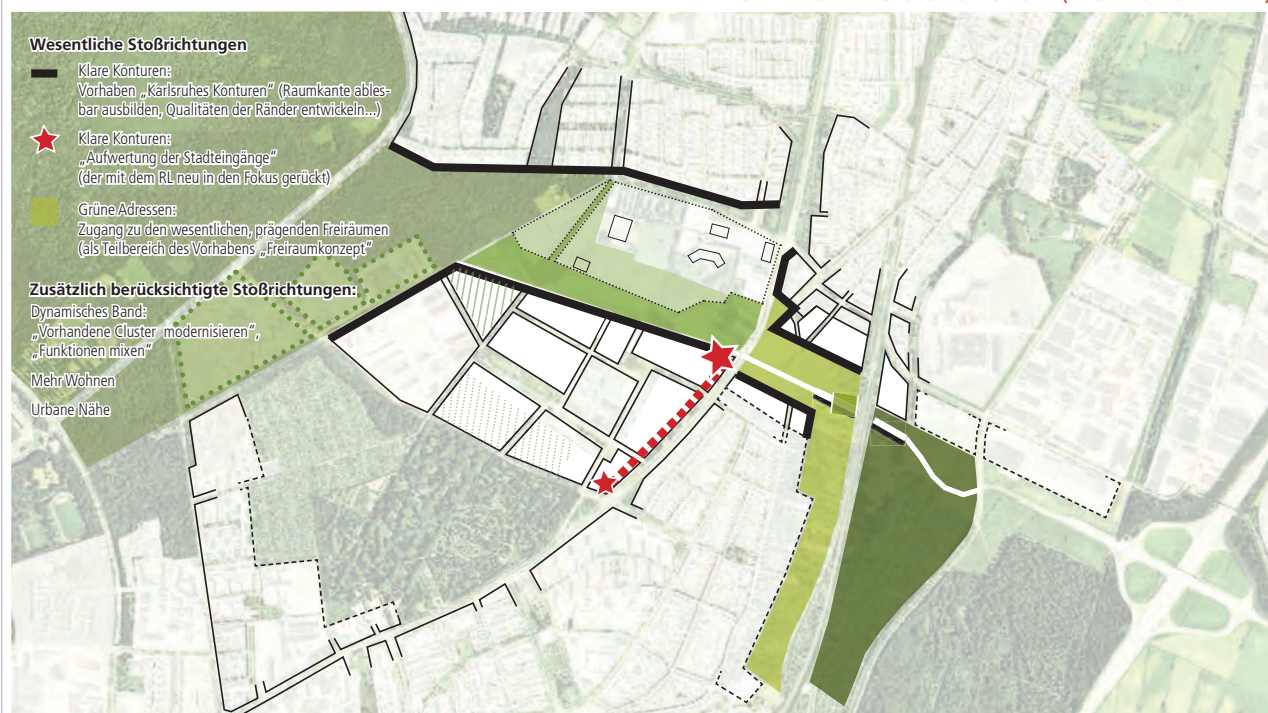
PLANUNG: ADRESSBILDUNG (REPRÄSENTATIVE ADRESSE AM STADTEINGANG SÜDUMFAHRUNG HAGSFELD / HAID-UND-NEU-STRASSE)



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

VARIANTE 2: T-KREUZUNG (MIT ANKNÜPFUNG AN TECHNOLOGIEPARK)

SCHNITTSTELLE STOSSRICHTUNGEN (RÄUMLICHES LEITBILD)



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

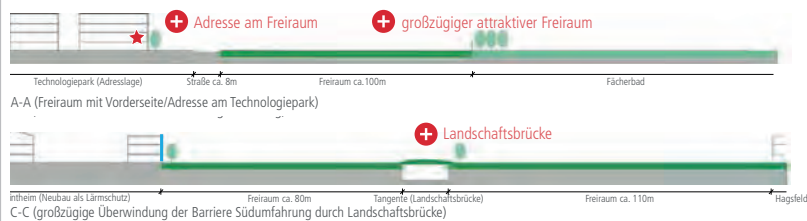
VARIANTE 2: T-KREUZUNG (MIT ANKNÜPFUNG AN TECHNOLOGIEPARK)

FAZIT (EMPFEHLUNG!)



- + großzügiger attraktiver Freiraum ohne Beeinträchtigung durch Verkehrstrassen
- + Technologiepark mit gut sichtbarer repräsentativer Adressqualität am Stadteingang
- + Technologiepark mit Adresse am Freiraum
- keine ebenerdige Querung des westlichen Nord-Süd-Wegs; dafür Landschaftsbrücke über Abschnitt im Trog

Freiraum und Morphologie



Adressbildung



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



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

Fazit: RÄUMLICHES LEITBILD

DIE ROLLE FÜR DIE KÜNFTIGE ENTWICKLUNG DER STADT KARLSRUHE

Das Räumliche Leitbild ist ein auf breiter Basis mit Bürgerschaft, städtischen Gremien und Verwaltung erarbeiteter, gesamtstädtischer Plan zur zukünftigen räumlichen Entwicklung der Stadt. Ende 2016 hat der Karlsruher Gemeinderat es als Rahmenplan mit der entsprechenden Verbindlichkeit beschlossen. Es definiert die Leitlinien für künftige planerische Entscheidungen und dient als Orientierungsrahmen für die Alltagspraxis. Es spannt den Bogen von abstrakten Visionen bis hin zu konkreten Projekten. Politik und Stadtverwaltung machen damit ihre Zielsetzungen und Entscheidungen für Bürgerinnen und Bürger transparent.

DAS RÄUMLICHE LEITBILD

- lenkt und koordiniert die räumliche Entwicklung der Stadt,
- setzt Schwerpunkte sowie Prioritäten und ordnet Einzelprojekte in einen Gesamtzusammenhang ein,
- formuliert Leitlinien für konkrete Projekte und Vorhaben sowie den Rahmen für Wettbewerbe,
- setzt einen Orientierungsrahmen für Gespräche mit externen Akteuren wie zum Beispiel Investoren dar,
- dient als Grundlage für die Fortschreibung verbindlicher Planungen sowie politischer Entscheidungen und
- sichert die Qualität der baulichen Entwicklung sowie der Prozess- und Planungskultur.

Die sieben **Stoßrichtungen** dienen dabei als Eckpfeiler und geben die Entwicklungsrichtung für die kommenden 20 Jahre vor. Die formulierten **Vorhaben** sind als Aufgaben zu verstehen, die die Stadt Karlsruhe aus heutiger Sicht plant und die nun anzugehen sind. Die **Vertiefungsbereiche** zeigen auf, wie Vorhaben in wichtigen Teilräumen umgesetzt werden können und welche Synergien, Abhängigkeiten aber auch Konflikte mit anderen Vorhaben dabei entstehen können.

Dennoch ist das Räumliche Leitbild kein fertiger Plan, sondern ein Gerüst, in dem Anpassungen vorgenommen werden. So werden bestehende Vorhaben abgeschlossen, neue kommen hinzu. Und: Neue globale oder lokale Entwicklungen und neue Erkenntnisse bei der Umsetzung können Anpassungen

an Vorhaben, deren Priorisierung oder an übergeordneten Zielen erfordern. Das Leitbild ermöglicht diese Anpassungen. Voraussetzung dafür ist, dass es politisch getragen wird und die begonnene fruchtbare Zusammenarbeit sowohl innerhalb der Stadtverwaltung als auch mit der Öffentlichkeit fortgeführt wird.

WAS DURCH DAS LEITBILD BEREITS ERREICHT WURDE

Schon vor seiner Verabschiedung zeigt sich die Wirkungsweise des Räumlichen Leitbilds. Themen und Bereiche, die politisch und planerisch noch in der Diskussion standen, werden dank des kritischen Blicks der auswärtigen Büros als Potenzialräume erkannt. Der Prozess selbst hat bereits einige Verfahren und Entscheidungen initiiert und unterstützt:

- Die Vertiefungsbereiche des Leitbilds stellen zwei der bedeutsamsten Entwicklungskorridore der Stadt dar und sind als solche bereits in der öffentlichen und politischen Wahrnehmung verankert.
- Die planerische Umwidmung von Teilen der Freihaltetrasse der Nordtangente zu einem von neuen Quartieren flankierten Landschaftsraum konnte aus der Planungswerkstatt übernommen und weiterentwickelt werden. Die angrenzenden Stadtteile sind bereits einbezogen worden und begleiten den weiteren Prozess.
- Mit den Ideen und Vertiefungsprojekten im Bereich zwischen Hagsfeld und Waldstadt konnten nicht nur neue Impulse für die Entwicklung rund um den Technologiepark gesetzt werden. Auch wird die Diskussion um die Anbindungen der Umfahrung Hagsfeld-Ost durch die städtebauliche und landschaftsplanerische Perspektive nachhaltig bereichert.
- Der Prozess des Räumlichen Leitbilds hat die Fortschreibung des Flächennutzungsplans Wohnen vorbereitet und die Diskussion um eine Entwicklung mit wenig Flächenverbrauch sowie mögliche Bauflächen innerhalb der Kontur in enger Zusammenarbeit mit Gartenbauamt,

Liegenschaftsamt und Vertretern des Landschafts- und Naturschutzes lanciert. Darauf aufbauend wird auch die Diskussion zu Potenzialen der Innenentwicklung befördert. Schon während der Erarbeitung des Leitbilds wurden dazu weiterführende Studien in Auftrag gegeben.

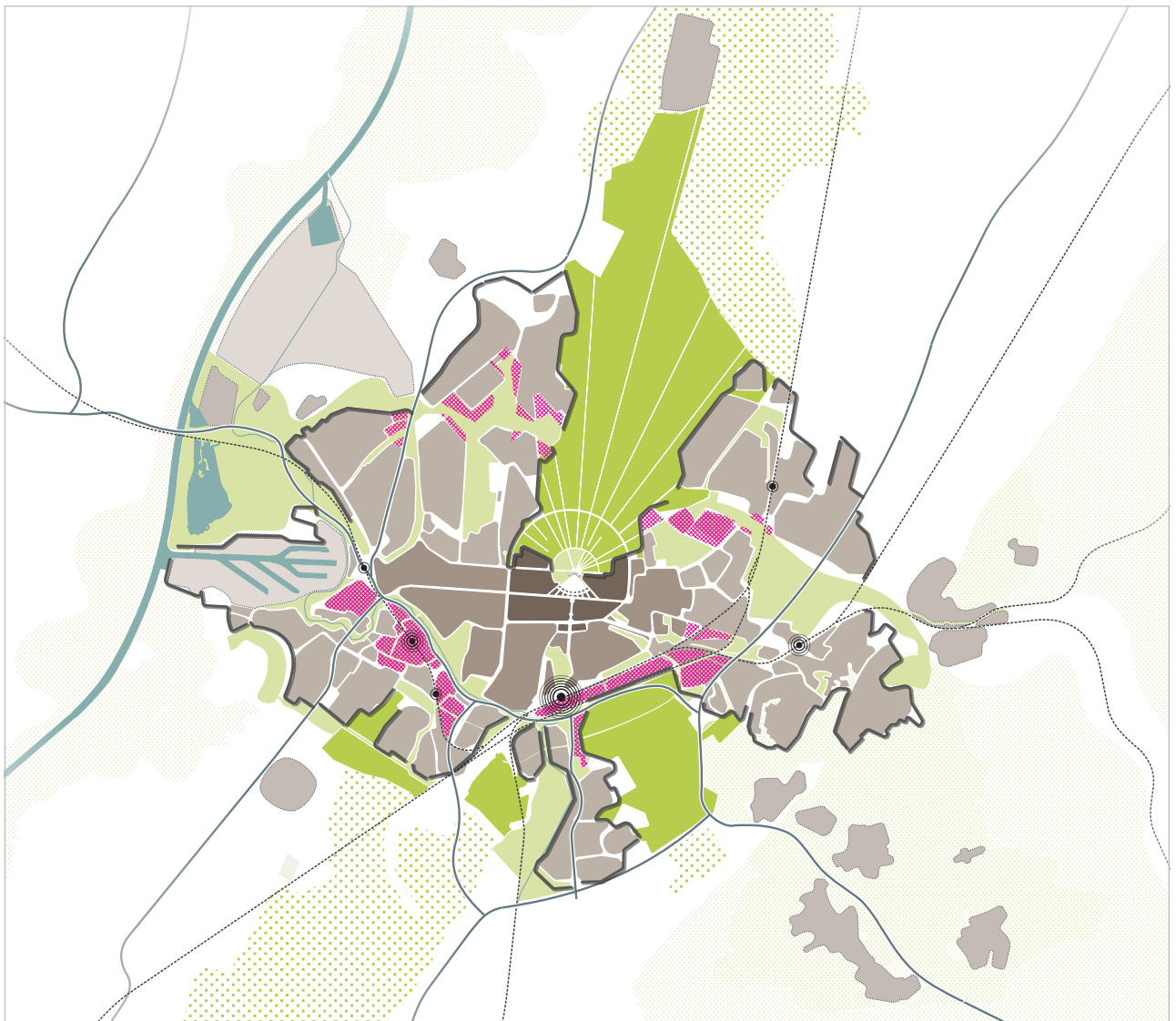
- Für Karlsruhes Süden werden Potenziale entlang der Südtangente mit einer parallelen Grünverbindung ins Blickfeld gerückt. Bei der Aufgabe, die bestehenden Gewerbegebiete weiterzuentwickeln, konnte ein (bereits laufendes) Förderprojekt akquiriert werden. Erste Ideen dafür wurden in der Planungswerkstatt angestoßen und sind wichtige Bestandteile der Weiterbearbeitung.
- Ebenso ist der Hardtwald ein mögliches Fallbeispiel für ein staatliches Forschungsprojekt zur urbanen Waldwirtschaft, das wichtige Grundlagen und Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung des Hardtwaldes erarbeiten könnte.

Die Beispiele zeigen, welche Potenziale in der integrierten Betrachtung der Gesamtstadt und in den intensiven, ämterübergreifenden Diskussionen liegen, die in der Erarbeitung des Räumlichen Leitbilds stattgefunden haben.

DIE WICHTIGSTEN AUFGABEN

Der vierjährige Prozess hat die wichtigsten Aufgaben zur Bewältigung heutiger und künftiger Herausforderungen deutlich zu Tage treten lassen. Diese zeigen sich einerseits im Räumlichen „Leit-Bild“ – der zusammenfassenden Grafik der planerischen Schwerpunkte – und sollen hier zusammengefasst werden.

MEHR WOHNEN: Eine der vordringlichen Herausforderung für Karlsruhe ist die Schaffung neuen Wohnraums. Dabei geht es nicht allein um die Bereitstellung von Flächen innerhalb der Konturen Karlsruhes. Denn: Mit dem „Mehr“ an Wohnen



Räumliches Leitbild, Quelle: Büro MESS

soll ein „Mehr“ an Qualität einhergehen. Das gilt nicht nur für die Gebäude, sondern auch für die Sozialverträglichkeit, die Qualität der öffentlichen Räume, die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und für die Versorgung. Um dieses Ziel zu erreichen, sind alle Flächenpotenziale in bestehenden sowie neuen Quartieren auszuschöpfen und integriert anzugehen. Gleichzeitig müssen planerische Kapazitäten und politische Entscheidungsmöglichkeiten gebündelt sowie innovative Wege beschritten werden. Dazu gehören die Erforschung und Förderung neuer Wohnformen und Standards für eine „Karlsruher Baukultur“. Um Gestaltungsspielräume zu erhalten und die Mobilisierung von Flächen zu erleichtern, ist die Unterstützung durch eine aktive Bodenpolitik seitens der Stadt unerlässlich.

SOZIALGERECHTES KARLSRUHE: Der Druck auf bestehende und neue Quartiere darf nicht dazu führen, dass sich Bewohnerinnen und Bewohner Karlsruhes keinen Wohnraum mehr leisten können. Daher sind Mittel und Wege zu finden, auch zukünftig bezahlbaren Wohnraum anbieten zu können. Der genossenschaftliche Wohnungsbau, die Förderung von Baugruppen und die Festschreibung von sozialem Wohnungsbau in Bebauungsplänen sind einige Ansatzpunkte, um dies zu erreichen. Doch auch die Lage der Wohnungen, ihre Vernetzung mit dem Quartier und den Versorgungsmöglichkeiten sowie die Zugänglichkeit zu Erholungsräumen sind wichtige Elemente, wenn es darum geht, an der sozialgerechten Stadt Karlsruhe weiterzubauen.

ZUKUNFTSWEISENDE ARBEITSSTANDORTE: Die Rahmenbedingung, vorerst mit den bestehenden Gewerbeflächen auskommen zu müssen, ist für den Arbeitsstandort Karlsruhe Herausforderung und Chance zugleich. Durch die Transformation bestehender Gewerbegebiete muss ein Wachstum an Fläche und ein Mehrwert für die einzelnen Standorte erreicht werden. Beispielsweise durch die räumliche Stapelung von verträglichen Funktionen, die Integration neuer Funktionen, die Erschließung mit dem öffentlichen Nahverkehr, mit dem Fahrrad und zu Fuß, die gemeinsame Nutzung von Einrichtungen sowie die Gestaltung öffentlicher Räume. Der Mehrwert kann und soll sich aber auch baulich zeigen. Indem sich Gewerbegebiete stärker nach außen präsentieren, können neue Flächen, aber auch repräsentative Räume und „Adressen“ entstehen, die den Standort Karlsruhe stärken.

Auch hier bedarf es maßgeschneiderter Vorgehensweisen, geeigneter Kooperationsformen mit den Grundeigentümern und der politischen Unterstützung. Die Stadt wird Impulse durch beispielhafte Leitprojekte setzen, mit Flächenmanagement und einer aktiven Bodenpolitik Spielräume eröffnen und vor allem Zeit und Ressourcen für Prozesse und Planung sichern. Gleichzeitig gilt es, geeignete Mischungen von Funktionen zu erkunden und die Entstehung neuer Arbeitswelten und lebendiger gemischter Quartiere zu fördern – auch abseits der Gewerbegebiete.

FREIRÄUME UND STADTKLIMA: Karlsruhes Freiräume sind bedeutsamer Standortfaktor und knappes Gut zugleich. Im Hinblick auf die Herausforderungen der Klimaanpassung und der inneren Entwicklung nimmt die Sicherung und Aufwertung dieser Freiräume eine zentrale Rolle ein. In den

Landschaftsräumen rund um die Stadt müssen die Bedürfnisse der Land- und Forstwirtschaft mit bestehenden und neuen Erholungsnutzungen abgestimmt und die Produktion sowie der Transport von Kaltluft für die Stadt sichergestellt werden.

Doch mindestens ebenso wichtig ist die Gestaltung der Freiräume in der Stadt. Je dichter Karlsruhe wird, desto höher muss die Versorgung und Qualität öffentlicher Freiräume sein. Dies gilt nicht nur für die „grünen“, sondern auch für die „steinernen“ Räume, also die Plätze sowie die Straßen Karlsruhes. Diese werden für die Klimaanpassung eine bedeutsame Rolle spielen. Hier kann die Aufheizung innerstädtischer Quartiere durch Verschattung und geeignete Beläge sowie durch die Bereitstellung von Verdunstungsmöglichkeiten gebremst werden. Der Prozess des Räumlichen Leitbilds hat die Möglichkeiten der Klimaanpassung nochmals verdeutlicht. Er hat zudem klargemacht, dass hier weitreichende Entscheidungen und politische Weichenstellungen getroffen werden müssen.

DIE „5-MINUTEN-STADT“: Der Begriff der „5-Minuten-Stadt“ steht einerseits für hohe Qualität und Vernetzung der bestehenden Mobilitätssysteme in Karlsruhe. Andererseits steht die Bezeichnung für die Chance, die Rolle Karlsruhes als einer der „Mobilitätshauptstädte“ Deutschlands weiter zu stärken. Gerade das Thema Mobilität erfordert die intensive Unterstützung von Planung und Politik bei der Umsetzung. Denn hier müssen Spielräume der künftigen Stadtentwicklung unter Erhalt der Mobilitätsqualität genutzt werden – auch wenn sie Einzelinteressen entgegenstehen. Dies gilt insbesondere für das Ziel, den Anteil des Umweltverbunds am Gesamtverkehr um neun Prozent zu erhöhen.

Ein wesentliches Handlungsfeld sind dabei die Quartiere Karlsruhes, denn hier können Qualitäten geschaffen und das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung durch bessere Angebote ein Stück weit verändert werden. Die Entwicklung neuer Quartiere kann dabei beispielgebend für die ganze Stadt sein. Ebenso besteht in der integrierten Entwicklung von Mobilitätsstationen im Zusammenhang mit städtebaulichen Qualitäten und der Gestaltung öffentlicher Räume eine Chance, die Vorteile vernetzter Mobilität aufzuzeigen und zu nutzen.

Und letztlich könnte die „5-Minuten-Stadt“ dabei helfen, die Diskussion weg von einzelnen Verkehrsträgern, hin zu Qualitäten der Erreichbarkeit zu lenken und damit auch Karlsruhes Rolle als Vorreiter für städtische Mobilität zu untermauern.

KONTUR UND INNENSTADT: Die Gestaltung der Stadt unterstützt das Räumliche Leitbild von außen und innen. Mit der Qualifizierung der Siedlungsränder beschreibt Karlsruhe neue Wege in der Begrenzung der Zersiedelung und der Gestaltung des Übergangs zwischen Stadt und Landschaft. Hier gilt es, mit Leitprojekten weiter voranzugehen und die Kontur sichtbar und erlebbar zu machen. Auf der anderen Seite ist die Innenstadt von Karlsruhe Schauplatz tiefgreifender Veränderungen. Die Gelegenheiten, welche sich durch die Kombilösung bieten und durch das Korridorsthema „Zukunft Innenstadt“ unterstützt werden, dürfen nicht ungenutzt

bleiben. In der Mitte von Karlsruhe können die Themen Stadtgestalt, Einkaufen, Arbeiten, Wohnen, Klimaanpassung, Freiräume und Aufenthaltsqualität sowie Mobilität integriert angegangen werden und beispielgebend für den Rest der Stadt wirken. Dazu ist wichtig, der Weiterentwicklung der Innenstadt eine starke räumliche Komponente zuzugestehen.

Schließlich setzt sich Karlsruhe das Ziel, seine Stadteingänge und damit die Willkommensgesten in die Stadt differenzierter zu gestalten. Die ist nicht nur eine Maßnahme zur Inszenierung der Stadtgestalt, sondern auch zur Stärkung des Standorts Karlsruhe.

IDENTITÄT UND BAUKULTUR: Die bisher formulierten Aufgaben tragen gemeinsam dazu bei, die Identität der Stadt zu stärken, ihre spezifischen Entwicklungspotenziale zu nutzen und Karlsruhe für die nächsten Generationen prosperierend und lebenswert zu machen. Dieses Ziel ist eng verbunden mit der Stärkung der „Karlsruher Baukultur“. Als Planstadt erbaut und gesegnet mit Modellquartieren unterschiedlicher städtebaulicher Leitbilder aus verschiedenen Epochen, kann Karlsruhe an eine lange Tradition hochwertiger architektonischer Projekte anknüpfen und sollte dies auch tun. Baukultur heute ist nicht nur als Qualität von Gebäuden zu verstehen, sondern äußert sich auch in einer Planungs-, Prozess- und Beteiligungskultur. Die Standards, die sich Karlsruhe – etwa mit dem Räumlichen Leitbild – gesetzt hat, sollten erhalten oder sogar ausgebaut werden. Dazu braucht es die Anstrengungen aller, die Planung, Architektur und Beteiligung vorantreiben. Zudem ist ein starker politischer Rückhalt gefragt, um diesen Weg weiterzugehen.

ZIELKONFLIKTE

Die Schnittstellen zwischen Stoßrichtungen und Vorhaben zeigen viele Synergien auf. Dennoch sind schon jetzt Zielkonflikte sichtbar:

- „Mehr Wohnen“ versus Freiraum und Klimaanpassung: Die Nutzung verfügbarer Potenziale für das Wohnen stehen teilweise im Gegensatz zu den Zielen der Freiräume und der Klimaanpassung. Auch wenn Verdichtung nicht grundsätzlich zu einer Aufhebung von Quartieren oder zu einer Reduktion von Freiräumen führen muss, sind hier ortsspezifische Lösungen zu entwickeln und zu diskutieren. Die Strategie der „doppelten Innenentwicklung“, also die Verdichtung bei gleichzeitiger Aufwertung der Freiräume, ist ein möglicher Weg, diesen Zielkonflikt zu entschärfen.
- Das Räumliche Leitbild verortet wesentliche Potenziale für neue Wohnquartiere sowie eine Aufwertung der Freiräume zwischen der Nordweststadt und Neureut. Das Konzept schlägt dabei sowohl einen städtebaulichen als auch einen landschaftlichen Rand vor, die aufeinander reagieren und gleichzeitig voneinander profitieren. Dies bedingt jedoch, dass auf eine Straßenverbindung zwischen der Bundesstraße 36 und der Willy-Brandt-Allee verzichtet wird, die noch als Freihaltetrasse im Flächennutzungsplan sowie im Regionalplan vorgesehen ist. Geschieht dies nicht,

sind die derzeitigen Konzepte nicht oder nur unter starkem Qualitätsverlust realisierbar.

- Mehr Qualität und Sozialgerechtigkeit: Das Ziel, Wohnungsbau mit hoher Qualität zu betreiben und gleichzeitig bezahlbares und sozialgerechtes Wohnen zu fördern, kann in der Finanzierung und Umsetzung zu Zielkonflikten führen. Hier muss bedacht werden, welche Wohnformen und welche Durchmischung sinnvoll sind und wie diese planerisch gesichert werden können.
- Bei der Weiterentwicklung der Gewerbegebiete zeigt sich ein möglicher Zielkonflikt in den verschiedenen Interessen der Stadt und der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer. Die Frage, wie Flächen für eine Gesamtentwicklung mobilisiert und attraktive Mischungen von Funktionen mit den Interessen der Betriebe in Einklang gebracht werden können, ist ortsspezifisch zu klären und in einem engen Dialog auszuhandeln.
- Mischung von Funktionen: Das Zusammenrücken der unterschiedlichen Funktionen im urbanen Umfeld aufgrund des Bevölkerungszuwachses und der Steigerung an Produktivität ohne zusätzlichen Flächenverbrauch bringt viele Vorteile mit sich. So befördert dies zum Beispiel eine bessere Erreichbarkeit und kurze Wege oder die Lebendigkeit der Quartiere. Dennoch bewirkt die Entwicklung auch Zielkonflikte und Verdrängungseffekte zwischen Wohnen und Gewerbe. Dies kann den Druck auf die verschiedenen Flächen erhöhen. Es gilt dabei ortsspezifisch zu prüfen, welche städtischen Gebiete und vor allem welche Formen des Gewerbes und des Wohnens dafür geeignet sind.
- Klimaanpassung versus Mobilitätsanforderungen: Schon in der Planungswerkstatt wurde deutlich, dass sich insbesondere im Straßenraum Maßnahmen der Klimaanpassung und die Bedürfnisse des ruhenden Verkehrs widersprechen. Zwar lässt sich dieser Konflikt planerisch und baulich lösen, jedoch zeigt sich auch, dass hier politische Entscheidungen notwendig sind, um zur Umsetzung zu gelangen.

Wie sich bereits in den Vertiefungsbereichen gezeigt hat, wird die konkrete Umsetzung der Vorhaben weitere Zielkonflikte zu Tage fördern. Vorschläge zu ihrer Behandlung werden teilweise schon in den Vorhaben und den Vertiefungsbereichen dargelegt. Dennoch ist hier noch planerische Arbeit zu leisten. Geeignete Planungs- und Beteiligungsverfahren können dabei helfen, die unterschiedlichen Belange gleichzeitig zu betrachten und Vorschläge für nachfolgende politische Abwägungs- und Entscheidungsprozesse vorzubereiten. ►

DAS WEITERE VORGEHEN

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. Die Umsetzung des Räumlichen Leitbilds Karlsruhe steht daher unter folgenden Prämissen:

- **VORHABEN ANGEHEN:** Die formulierten Vorhaben sollten baldmöglichst angegangen werden. Dies bedeutet zunächst, dass Ressourcen für deren planerische Bearbeitung und Konkretisierung bereitstehen.
- **PROJEKTE UMSETZEN:** Der Erfolg des Leitbildes wird auch davon abhängen, wann erste konkrete Projekte sichtbar werden. Schlüsselprojekte sind eine Möglichkeit, an bedeutsamen Punkten erste Realisierungen voranzutreiben. Hier gilt es, Prioritäten zu setzen.
- **ZIELKONFLIKTE OFFEN DISKUTIEREN:** Zielkonflikte sollten weiterhin offen diskutiert und gesamtstädtisch oder ortsspezifisch durch geeignete planerische Verfahren behandelt werden. Dabei ist zu beachten, dass in bestimmten Fällen erst eine politische Entscheidung die nötigen planerischen Spielräume öffnen kann.
- **DIALOG AUFRECHTERHALTEN:** Der durch den Prozess des Räumlichen Leitbilds begonnene Dialog muss weitergehen. Dies gilt einerseits für den Ausbau der Prozess- und Diskussionskultur innerhalb der Stadtverwaltung, die schon jetzt zahlreiche Synergien und Möglichkeiten zur Bündelung von Ressourcen zutage gefördert hat. Andererseits sollte der Dialog zwischen Verwaltung und Politik aufrechterhalten werden, um das Leitbild auch in Alltagsentscheidungen verankern zu können. Nicht zuletzt geht es um die weitere Förderung der Beteiligungskultur mit Investoren, weiteren Akteuren und der Öffentlichkeit. Denn gerade durch die proaktive Diskussion über Inhalte und Vorstellungen kann das Räumliche Leitbild seine volle Wirkung entfalten.
- **NACHFOLGENDE PLANUNGSPROZESSE SICHERN:** Das Räumliche Leitbild stellt einen politisch legitimierten Rahmenplan dar. Bei der Bearbeitung zukünftiger Aufgaben und Projekte mit räumlicher Relevanz für die Stadt soll der Bezug zum Leitbild dargestellt werden.
- **RÄUMLICHES LEITBILD RÜCKKOPPELN UND ANPASSEN:** Das Räumliche Leitbild muss auf veränderte Rahmenbedingungen, Gelegenheiten oder neue Erkenntnisse, reagieren können. Daher sind die Vorhaben, Schlüsselprojekte und Stoßrichtungen alle fünf Jahre zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

Ein wesentliches Element für die „Lebendigkeit“ des Leitbilds ist eine umfassende Kommunikation der Inhalte und der weiteren Entwicklungen. Dabei ist der Spagat zwischen Abstraktion und Konkretisierung sowie die Verständlichkeit und Zugänglichkeit der Themen eine bleibende Aufgabe.

Ab 2017 wird die Umsetzung von Projekten und Vorhaben die Ebene sein, auf welcher planerische Arbeiten stattfinden, Beteiligungen angeboten und politische Entscheidungen getroffen werden. Die kurz-, mittel- oder langfristige Umsetzung der dargestellten Projekte muss sich an den vorhandenen Ressourcen und Personalkapazitäten orientieren. Projekte, die in absehbarer Zeit nicht realisiert werden können, weil diese von unvorhersehbaren Entwicklungen abhängig sind, sollten dennoch als Ergebnis des Planungsprozesses und der Planungswerkstatt dokumentiert sein. Das vorliegende Dokument des Räumlichen Leitbilds dient dabei als Rahmen, Inspiration, aber auch als Kontrollinstrument und Hilfestellung, um die nachhaltige, prosperierende und lebenswerte Entwicklung Karlsruhes zu unterstützen.

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
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

Anlagen: **RÄUMLICHES LEITBILD**

MASSNAHMENTABELLE

ÜBERSICHTSGRAFIK VORHABEN UND PROJEKTE

STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN „DYNAMISCHES BAND“

VERTIEFUNGSBEREICH NORD-OST

VERTIEFUNGSBEREICH NORD-WEST

MASSNAHMENTABELLE

ÜBERSICHT DER VORHABEN, BEISPIEL- UND SCHLÜSSELPROJEKTE SOWIE DER ZU ERARBEITENDEN GRUNDLAGEN

STAND: 19.07.2016

VORHABEN UND ZUSTÄNDIGKEITEN	PROJEKTE UND ZU ERARBEITENDE GRUNDLAGEN		FÖRDER-PROGRAMME • BEWILLIGT • BEANTRAGT • ZU PRÜFEN ¹⁾	PRIORITÄT ☐ hoch ☐ mittel ☐ gering	KOSTENRAHMEN (SCHÄTZUNG) AUFWAND BIS 50.000 / 50.000 BIS 200.000 / ÜBER 200.000 EURO) WETTBEWERB
KARLSRUHES KONTUREN AUSBILDEN Federführung ämterübergreifend: Stadtplanungsamt, Gartenbauamt, Amt für Stadtentwicklung Zu beteiligen: Liegenschaftsamt, Umwelt- und Arbeitsschutz, Forstamt, Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, Anwohnerinnen und Anwohner, Landwirtschaft und Naturschutzverbände	Beispielprojekt	Kirchfeld Nord			Projekt abgeschlossen
	Schlüsselprojekt	Entwicklung beispielhafter Ränder und Randtypologien	Zu prüfen: 6,7	☒	Personalressourcen Verwaltung
	zu erarbeitende Grundlagen	Übersichtskarte der äußeren und inneren Konturen mit landschaftlichen und städtebaulichen Qualitäten Gestaltungskatalog und –kriterien für landschaftliche und städtebauliche Aufwertungsmöglichkeiten		☒	50.000 bis 200.000 Euro
STADTEINGÄNGE INSZENIEREN Federführung: Stadtplanungsamt Zu beteiligen: Gartenbauamt, Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer	Beispielprojekt	Durlacher Allee (Zukünftig: Umsetzung Messplatz, Gleisbauhof)		☐	Wettbewerb jeweils über 200.000 Euro
	Schlüsselprojekt	Ettlinger Allee/Bahnhof	Zu prüfen: 5,6,7	☒	Wettbewerb über 200.000 Euro
		Wolfartsweierer Straße/ Ludwig-Erhard-Allee	Zu prüfen: 5,6,7	☒	Ludwig-Erhard-Allee Nordseite: Baufelder Lohfeld werden nach und nach umgesetzt, Bebauungsplan Ludwig-Erhard-Allee, Ostendstraße, Frühlingsstraße, Sommerstraße (in Bearbeitung)
	zu erarbeitende Grundlagen	Weiterentwicklung der Konzeptskizze und Steckbriefe potenzieller Stadteingänge		☐	Personalressourcen Verwaltung
		Definitionen und Kriterien verschiedener Arten von „Stadteingängen“ für Karlsruhe		☐	Personalressourcen Verwaltung
		Erarbeitung Hochhauskonzept		☐	Konzept 50.000 Euro
FREIRÄUME STÄRKEN Federführung: Gartenbauamt Zu beteiligen: Stadtplanungsamt, Amt für Stadtentwicklung, Umwelt- und Arbeitsschutz, Forstamt, Liegenschaftsamt, Stadtjugendausschuss, Tiefbauamt, Schul- und Sportamt, Ortsverwaltungen	Beispielprojekt	Landschaftspark Rhein (Zukünftig: Hafenbrücke)		☒	Über 200.000 Euro
	Schlüsselprojekt	Die Grüne Nordspange–West	Zu prüfen: 1, 3b+c, 7	☒	Über 200.000 Euro
		Vom Turmberg zum Rhein (Abschnitt Gleisbauhof)	Zu prüfen: 1, 6, 7	☐	50.000 bis 200.000 Euro
	zu erarbeitende Grundlagen	Flächenkonzept: Übersicht, Bestandserfassungen und Bewertungen prioritär zu behandelnder Freiräume		☒	Personalressourcen Verwaltung
HARDTWALD BEHUTSAM NUTZEN Federführung: ForstBW Zu beteiligen: Forstamt, Gartenbauamt, Stadtplanungsamt	Beispielprojekt				
	Schlüsselprojekt	Forschungsprojekt „Urbane Waldwirtschaft“, Forstliche Versuchs- und Forschungsanstalt, ForstBW 2015 – 2017 (Prof. Dr. Schraml)	Zu prüfen: 1, 3b+c	☒	Forschungssumme 50.000, Stadt hat Kostenbeteiligung abgelehnt.
	zu erarbeitende Grundlagen	Räumliche Analyse des Nutzungsaufkommens und der Nutzungskonflikte			
		- Umsetzung der Waldnaturschutzstrategie für den Staatswald - Fortschreibung Forsteinrichtungsplan			Aufgaben Waldbesitzer (Land). Keine Kostenangabe möglich.

1) Anmerkung Förderprogramme:

Informationsstand ist Mai 2016. Ob die entsprechenden Förderprogramme noch in der Art und Weise aufgelegt sind, wenn sie benötigt werden, ist nicht sicher. Ebenso, ob der Förderinhalt dann den Zielsetzungen des Projektes entsprechen.

Legende Förderprogramme:

- Efre: UIA-Initiative (urban innovative action – Innovative Maßnahmen der Stadtentwicklung)
- Klimaschutz mit System
- Horizon 2020, SCC (smart cities and communities)
- Efre: Urbact
- Nationale Projekte des Städtebaus (BBSR)
- FONA: Nachhaltige Transformation urbaner Räume (BMBF)

- Klimaresilienter Stadtumbau (BBR), ExWoSt
- FONA: Kommunen innovativ (BMBF)
- Flächen gewinnen durch Innenentwicklung (MVI B.-W.)
- Leitinitiative Zukunftsstadt (BMBF)
- Efre: RegioMOVE
- Interregional Alliance for the Rhine-Alpine Corridor EGTC
- Nachhaltige Weiterentwicklung von Gewerbegebieten, ExWoSt

MASSNAHMENTABELLE – FORTSETZUNG –

VORHABEN UND ZUSTÄNDIGKEITEN	PROJEKTE UND ZU ERARBEITENDE GRUNDLAGEN		FÖRDER-PROGRAMME • BEWILLIGT • BEANTRAGT • ZU PRÜFEN ¹⁾	PRIORITÄT ☐ hoch ☐ mittel ☐ gering	KOSTENRAHMEN (SCHÄTZUNG AUFWAND BIS 50.000 / 50.000 BIS 200.000 / ÜBER 200.000 EURO) WETTBEWERB
ZUKUNFT INNENSTADT ANGEHEN Federführung: Dezernat 1 (Oberbürgermeister) Koordination: Karlsruher Fächer GmbH Kooperation: Stadtplanungsamt, Wirtschaftsförderung, Amt für Stadtentwicklung, Karlsruher Schieneninfrastrukturgesellschaft mbH	Beispielprojekt	Sanierungsgebiet Innenstadt-Ost (Zukünftig: Vertiefung Bereich Kronenplatz)	Städtebauliche Erneuerungsprogramme	☒	Gesamtförderrahmen rund 15 Millionen Euro (60 Prozent Bund/Land, 40 Prozent Stadt Karlsruhe), Laufzeit 8 bis 10 Jahre; Wettbewerb Kronenplatz 100.000 bis 150.000 Euro
	Schlüsselprojekt	Ettlinger Tor/Staatstheater – Kriegsstraße – Festplatz/Stadtgarten	Zu prüfen: 4, 5, 6, 9	☒	Wettbewerb über 200.000 Euro (Sanierung und Erweiterung Staatstheater: Vorgehen Freiraumplanung muss noch entschieden werden)
	zu erarbeitende Grundlagen	Einzelhandelskonzept als flankierendes Fachgutachten		☒	Beauftragung durch Amt für Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung: 80.000 bis 120.000 Euro
		Räumliche Ist-Zustandsanalyse und Voruntersuchungen		☒	Personalressourcen Verwaltung
		Umfragen zur Innenstadt		☒	Beauftragung durch Amt für Stadtentwicklung: 50.000 Euro
QUARTIER BAHNHOF WEITERDENKEN Federführung: Wirtschaftsförderung, Stadtplanungsamt Zu beteiligen: Amt für Stadtentwicklung, Deutsche Bahn AG, Verkehrsbetriebe Karlsruhe, Liegenschaftsamt, Kulturamt, Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, Untere Denkmalschutzbehörde	Beispielprojekt				
	Schlüsselprojekt	Entwicklung Hauptbahnhof Süd und Fernbusterminal		☒	Über 200.000 Euro
	zu erarbeitende Grundlagen	Übersicht/Raumbbeobachtung für das Gesamtquartier inklusive bestehender Nutzungswünsche		☒	Machbarkeitsstudie 50.000 bis 200.000 Euro
BESTEHENDE QUARTIERE WEITERENTWICKELN Federführung: Stadtplanungsamt Zu beteiligen: Amt für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaftsamt, Gartenbauamt, Tiefbauamt, Sozial- und Jugendbehörde, Umwelt- und Arbeitsschutz, Zentraler Juristischer Dienst	Beispielprojekt	Rahmenplan Waldstadt	Zu prüfen: 1, 5, 6, 7, 9, 10	☒	Projekt abgeschlossen. Umsetzung
		Rahmenplan Nordweststadt		☒	80.000 bis 120.000 Euro
	Schlüsselprojekt	Grünwinkel - Hardecksiedlung und Grünwinkel - Heidenstückersiedlung	Zu prüfen: 1, 3a, 5, 6, 7, 9, 10	☒	
		Flächenreserven an Verkehrsstraßen	Zu prüfen: 1, 9	☒	
	zu erarbeitende Grundlagen	Bewertung und Priorisierung der Vertiefungsbereiche		☒	
		- Perspektivplan Sanierungsgebiete - zeitliche Verfügbarkeit von Flächen			
		Weiterentwicklung Dichtemodell zu Bauhöhenplan		☒	
		Gesamstädtische Untersuchung Projekt „Stadtstraßen“			
NEUE QUARTIERE ENTWICKELN Federführung: Stadtplanungsamt Zu beteiligen: Liegenschaftsamt, Gartenbauamt, Umwelt- und Arbeitsschutz	Beispielprojekt	Zukunft Nord (inklusive Energie- und Mobilitätskonzept sowie Qualitätssicherung)		☒	Rahmenplan abgeschlossen. B-Plan mit Gutachten 50.000 bis 200.000 Euro
	Schlüsselprojekt	Mehr Wohnen in Neureut	Zu prüfen: 1, 5, 6, 7, 9, 10	☒	Wettbewerb und Rahmenplan bis 200.000 Euro; Bebauungsplan bis 200.000 Euro
		Unten am Grötzingen Weg/Durlach	Zu prüfen: 1, 5, 6, 7, 9, 10	☒	Wettbewerb 50.000 bis 200.000 Euro
	zu erarbeitende Grundlagen	Wohnungsstrategie: erwünschter/ benötigter Wohnungsmix, Anzahl Wohneinheiten/Jahr, zeitliche Verfügbarkeit von Potenzialen, Umsetzungsmöglichkeiten		☒	

MASSNAHMENTABELLE – FORTSETZUNG –

VORHABEN UND ZUSTÄNDIGKEITEN	PROJEKTE UND ZU ERARBEITENDE GRUNDLAGEN		FÖRDER-PROGRAMME • BEWILLIGT • BEANTRAGT • ZU PRÜFEN ¹⁾	PRIORITÄT ☐ hoch ☐ mittel ☐ gering	KOSTENRAHMEN (SCHÄTZUNG) AUFWAND BIS 50.000 / 50.000 BIS 200.000 / ÜBER 200.000 EURO) WETTBEWERB
KLIMAAANPASSUNG IM QUARTIER UMSETZEN Federführung: Stadtplanungsamt, Umwelt- und Arbeitsschutz, Gartenbauamt Zu beteiligen: Tiefbauamt, Bauordnungsamt, Liegenschaftsamt	Beispielprojekt	REGEKO Grünwinkel	Bewilligt: „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ und „Nachhaltige Weiterentwicklung von Gewerbegebieten“	☒	
		Sanierungsgebiet Innenstadt-Ost	Städtebauliches Erneuerungsprogramm	☒	
	Schlüsselprojekt	Zukunft Innenstadt	Zu prüfen: 4, 5, 6, 9, 10	☒	
		„Grüne Stadt“	Zu prüfen: 1, 2, 3b+c, 6, 7, 10	☐	
	zu erarbeitende Grundlagen	Flankierende Analysen			
		Wirkungsanalyse von Anpassungsmaßnahmen für geplante Sanierungsgebiete			200.000 Euro
		Zeitliche Übersicht von geplanten Sanierungsmaßnahmen im Straßenraum			Personalressourcen Verwaltung
VORHANDENE GEWERBEGEBIETE OPTIMIEREN Federführung: Wirtschaftsförderung, Stadtplanungsamt Zu beteiligen: Unternehmen, Amt für Stadtentwicklung, Gartenbauamt, Umweltamt, Stadtwerke Karlsruhe, Karlsruher Energie- und Klimaschutzagentur gGmbH, Tiefbauamt, Ordnungs- und Bürgeramt, Karlsruher Fächer GmbH	Beispielprojekt	REGEKO Grünwinkel (Zukünftig: Erweiterung nach Osten)	Bewilligt: „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ (10/2015 bis 11/2016)	☒	Beauftragung durch Wirtschaftsförderung 100.000 Euro Fördermittel 41.000 Euro
			Bewilligt: Experimenteller Wohnungs- und Städtebau – Forschungsfeld „Nachhaltige Weiterentwicklung von Gewerbegebieten“ (11/2015 bis 12/2018)	☒	Beauftragung durch Karlsruher Fächer GmbH 194.000 Euro Fördermittel 150.000 Euro
	Schlüsselprojekt	Südband (Ottostraße/Wachhausstraße)	Zu prüfen: 4, 6, 13	☒	50.000 bis 200.000 Euro
		Daimlerstraße/Gablonzer Straße	Zu prüfen: 4, 6, 13	☐	50.000 bis 200.000 Euro
	zu erarbeitende Grundlagen	- Vertiefte Bestandsaufnahme, Überarbeitung der gesamtstädtischen Gewerbeflächenstudie - Entwicklung eines Maßnahmenkatalogs im Hinblick auf die Veränderungspotenziale der Gebiete			
FUNKTIONEN MISCHEN Federführung: Stadtplanungsamt Zu beteiligen: Wirtschaftsförderung, Gartenbauamt, Liegenschaftsamt	Beispielprojekt	Quartier Zukunft (Zukünftig: Oststadt Plus)		☐	
	Schlüsselprojekt	Kammhuber-Kaserne	Beantragt: 8 Zu prüfen: 1, 4, 5, 6, 9, 10	☐	Wettbewerb 50.000 bis 200.000 Euro
	zu erarbeitende Grundlagen	- Mischgebietsatlas: Potenzial- und Ausschussgebiete mit Steckbriefen - Rechtliche Lösungen für Mischgebiete mit Wohnen und Gewerbe		☒	

MASSNAHMENTABELLE – FORTSETZUNG –

VORHABEN UND ZUSTÄNDIGKEITEN	PROJEKTE UND ZU ERARBEITENDE GRUNDLAGEN		FÖRDER-PROGRAMME • BEWILLIGT • BEANTRAGT • ZU PRÜFEN ¹⁾	PRIORITÄT ☐ hoch ☐ mittel ☐ gering	KOSTENRAHMEN (SCHÄTZUNG AUFWAND BIS 50.000 / 50.000 BIS 200.000 / ÜBER 200.000 EURO) WETTBEWERB
CLUSTER WEITERENTWICKELN Federführung: Stadtplanungsamt, Wirtschaftsförderung, Zu beteiligen: Gartenbauamt, Liegenschaftsamt, Investorinnen und Investoren, Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, Regionalverband Mittlerer Oberrhein	Beispielprojekt	Schlachthof-Areal (Zukünftig: Erweiterung in Richtung Oststadt, unter anderem Straßenbahn-Depot)		☒	
	Schlüsselprojekt	Wissenschaftscluster vom Karlsruher Institut für Technologie zum Technologiepark (KIT Campus Süd-Ost, Mackensen-Kaserne)	Zu prüfen: 6	☒	Gutachten bei Vorhaben bezogenem Bebauungsplan Campus-Ost bis 50.000 Euro
	zu erarbeitende Grundlagen	Analyse und Prüfung Cluster im Bereich Produktion und Technologie, Forschung und Entwicklung, Logistik und Industrie, Lehre und Forschung, Kunst, Kultur und Kreativwirtschaft und Energieproduktion		☒	50.000 bis 200.000 Euro
LANGFRISTIGE PERSPEKTIVEN DENKEN Federführung: Stadtplanungsamt, Außenbeziehungen, Wirtschaftsförderung, Zu beteiligen: Deutsche Bahn AG, Rheinhafen Karlsruhe, Region, Nachbarschaftsverband Karlsruhe, Magistrale für Europa, Corridor Development Rotterdam-Genua (Code24), Regionalverband	Beispielprojekt	Gleisbauhof Süd		☐	
	Schlüsselprojekt	Drehkreuz Logistik Güterbahnhof/ Rheinhafen	Zu prüfen: 6, 7, 10, 12	☐	Noch nicht abschätzbar (Zuständigkeiten, Kostenträger?)
	zu erarbeitende Grundlagen	- Übersicht über mögliche Entwicklungen auf den „Perspektivflächen“ und in ihrem Umfeld - Langfristige regionale/nationale Energie- und Logistikkonzepte			50.000 bis 200.000 Euro
MOBILITÄTSKONZEPTE FÜR QUARTIERE ENTWICKELN Federführung: Stadtplanungsamt Zu beteiligen: Karlsruher Verkehrsverbund, Tiefbauamt, Ordnungs- und Bürgeramt, stadtmobil Carsharing GmbH & Co. KG	Beispielprojekt	Mobilitätskonzept Zukunft Nord		☒	Rahmenplan abgeschlossen. B-Plan mit Gutachten 50.000 bis 200.000 Euro (siehe Beispielprojekt Zukunft Nord)
	Schlüsselprojekt	Mobilitätskonzept Innenstadt	Zu prüfen: 1, 2, 10	☒	Konzept bis 50.000 Euro, Umsetzung über 200.000 Euro (in Abhängigkeit mit städtebaulichen Entwicklungskonzepten)
	zu erarbeitende Grundlagen	- Ineinandergreifende Stadtteil- und Mobilitätskonzepte - Fußgängerkonzept		☒	Personalressourcen Verwaltung
MOBILITÄTSSTATIONEN AUSBAUEN Federführung: Stadtplanungsamt Zu beteiligen: Karlsruher Verkehrsverbund, Deutsche Bahn AG, stadtmobil Carsharing GmbH & Co. KG	Beispielprojekt	Bahnhof Durlach		☒	Bebauungsplan 50.000 bis 200.000 Euro
	Schlüsselprojekt	Westbahnhof	Zu prüfen: 2, 10, 11	☒	Konzept bis 50.000 Euro, Umsetzung über 200.000 Euro (in Abhängigkeit mit städtebaulichen Entwicklungskonzepten); zu klären: Zuständigkeiten, Kostenträger
		Haltepunkt Hardecksiedlung Pulverhausstraße	Zu prüfen: 2, 10, 11	☐	Konzept bis 50.000 Euro, Umsetzung über 200.000 Euro (in Abhängigkeit mit städtebaulichen Entwicklungskonzepten); zu klären: Zuständigkeiten, Kostenträger
	zu erarbeitende Grundlagen	Steckbriefe über Veränderungspotenziale bestehender und möglicher neuer Bahnhöfe in Karlsruhe			
NACHBARSCHAFTSZENTREN BELEBEN Federführung: Stadtplanungsamt, Wirtschaftsförderung, Amt für Stadtentwicklung, Gartenbauamt, Liegenschaftsamt Zu beteiligen: Verkehrsbetriebe Karlsruhe, Investoren (beispielsweise Volkswohnung GmbH, Wohnungsbau-genossenschaften)	Beispielprojekt				
	Schlüsselprojekt				
	zu erarbeitende Grundlagen	- Kriterien eines Nachbarschaftszentrums definieren - Steckbriefe Nachbarschaftszentren (Versorgung, Anbindung, Gestaltung, Potenziale) - Fortschreibung Studie „Einkaufen und Nahversorgung in Karlsruhe 2017“			Gutachten Nahversorgung in den Stadtteilen. Beauftragung durch Amt für Stadtentwicklung 35.000 Euro

Stadt Karlsruhe
Stadtplanungsamt

Lammstraße 7
76133 Karlsruhe
Telefon: 0721 133-6101
Fax: 0721 133-6109
www.karlsruhe.de/b3/bauen