

ARCHITEKTURSCHAUFENSTER KARLSRUHE E.V.

Workshop: Reflexionen zum Räumlichen Leitbild Karlsruhe 2015

Dokumentation

Architekturschaufenster Karlsruhe e.V.
Waldstraße 8
76133 Karlsruhe

WORKSHOP:
24. und 25. Oktober 2014

AUSSTELLUNG:
19. bis 26. November 2014

MITWIRKENDE:
Bruno Feigenbutz, Andreas Grube,
Stefan Helleckes, Nicole Hotzy,
Simone Kraft, Harald Ringler,
Hubert Schmidler, Wolfgang Vögele

REDAKTION:
Simone Kraft, Harald Ringler,
Hubert Schmidler

FOTOS:
Harald Ringler, Simone Kraft

GESTALTUNG:
Vanessa Buffy

DRUCK:
Druckerei Berenz, Karlsruhe



© für Text und Bild:
Architekturschaufenster
Karlsruhe e.V. und
die Workshop-Teams

Karlsruhe im November 2014



ARCHITEKTURSCHAUFENSTER KARLSRUHE E.V.

Workshop: Reflexionen zum Räumlichen Leitbild Karlsruhe 2015

Dokumentation

Vorbemerkung	5
Ein Räumliches Leitbild für Karlsruhe	7
Ein Projekt des Architekturschaufeners Karlsruhe: Reflexionen zum Workshop	9
Ergebnisse und Würdigung der Beiträge	11
Zusammenfassende Betrachtung	23
Bilder einer Ausstellung	24
Presseecho	26
Anhang	27
Schriftliche Stellungnahmen der Teams zu den Arbeiten der Planungswerkstatt im Original Eigene Beiträge der Teams	

Vorbemerkung

Das Architekturschaufenster Karlsruhe hat sich die Aufgabe gesetzt, das Verständnis der Öffentlichkeit für die gestaltete Umwelt zu wecken und zu stärken und so einen Beitrag zur Baukultur zu leisten. Stadtplanung und Architektur, aber auch Kunst und Design stehen im Mittelpunkt unterschiedlicher Veranstaltungsformate in der Waldstraße 8, die ebenso vielfältig sind wie die unterschiedlichen Veranstalter selbst, die ihre Projekte gemeinsam mit dem Architekturschaufenster realisieren. So sind etwa die Architektenkammer und der Bund Deutscher Architekten (BDA), aber auch die Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL) sowie die Karlsruher Hochschulen immer wieder Gast in diesem zentral gelegenen Ort der Stadt. Nicht zuletzt treten seit einigen Jahren auch einige Ämter und Gesell-

schaften der Stadt Karlsruhe als Mitveranstalter auf – so etwa durch Ausstellungen des Stadtplanungsamtes und der Volkswohnung. Als gemeinsames Projekt mit dem KIT und dem Stadtplanungsamt wurden 2013 die „Heimatabende“ realisiert. Das Stadtmarketing informierte über Projekte zum 300-jährigen Stadtjubiläum. Diese konstruktive Zusammenarbeit erfährt mit dem vorliegenden Projekt der „Reflexionen“ zum Entstehen des städtischen Projektes „Räumliches Leitbild Karlsruhe 2015“ eine Fortführung.

Der Stadt Karlsruhe ist ebenso zu danken für die finanzielle Unterstützung zur Durchführung des Workshops und der Ausstellung wie insbesondere dem Stadtplanungsamt Karlsruhe für die Hilfestellungen.

Ein Räumliches Leitbild für Karlsruhe

Nach der Analysephase für ein „Räumliches Leitbild Karlsruhe 2015“ im Jahr 2013, deren Resultate als „10 Fragen an Karlsruhe“ in einer Ausstellung im Stadtmuseum Prinz-Max-Palais sowie einer begleitenden Broschüre zusammengefasst wurden, führte das Stadtplanungsamt der Stadt Karlsruhe in Zusammenarbeit mit dem KIT (Prof. Markus Neppi/Fachgebiet Stadtquartiersplanung) in der ersten Jahreshälfte 2014 eine Planungswerkstatt durch. Von den drei zuvor ausgewählten teilnehmenden Teams – *berchtoldkrass space&options + STUDIO. URBANE STRATEGIEN + URBAN CATALYST studio (Berlin)*, *West 8 (Rotterdam) + verkehrplus (Graz)* und *Machleidt GmbH (Berlin) + sinai Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH (Berlin) + SHP Ingenieure GbR (Hannover)* – wurde „eine räumliche Vorstellung für die zukünftige Entwicklung der Stadt Karlsruhe als langfristige Perspektive für die nächsten 20 Jahre und darüber hinaus“ erwartet.

Am 4. Juni 2014 wurde in einer öffentlichen Veranstaltung im Karlsruher Schloss – dem „Finale: Fazit + Empfehlungen“ – ein vorläufiger Schlusspunkt gesetzt. Davor hatten die drei Teams ihre Arbeitsergebnisse im Südwerk öffentlich vorgestellt; zwei öffentliche Zwischenpräsentationen hatten zudem bereits davor Einblicke in den Prozess ermöglicht. Die Ergebnisse der Planungswerkstatt konnten darüber hinaus vom 24. bis zum 27. Juni 2014 auch in einer Ausstellung im Architekturschaufenster besichtigt werden.

Trotz Ideenkonkurrenz legte das Beurteilungsgremium der Planungswerkstatt richtigerweise keine Rangfolge dieser Arbeiten fest.

Es ist nun an der Stadt Karlsruhe, einen eigenen Entwurf für das „Räumliche Leitbild Karlsruhe 2015“ zu erarbeiten, um dieses wiederum mit der geplanten Ausstellung im Sommer des Jubiläums-

jahres 2015 in den kommunalen Diskurs einzubringen. 2016 erfolgt dann eine Beschlussfassung durch den Gemeinderat, um diesem Leitbild auch Chancen auf eine Umsetzung und normative Funktion im Tagesgeschäft zu ermöglichen.

Bis dahin gilt es, die Ergebnisse der Planungswerkstatt weiterzudenken und in einem „fach-öffentlichen“ Diskurs Ideen, Anregungen und Vorschläge zu erörtern, nicht zuletzt auch, um dem Karlsruher Gemeinderat fachlich fundierte Hinweise an die Hand zu geben. Diesen Prozess will das Architekturschaufenster als Forum und Plattform für die Förderung der Karlsruher Stadtbaukultur unterstützen. Denn bereits in der Ausschreibung zur Planungswerkstatt wurde „ein gemeinsamer Lernprozess für die Stadt Karlsruhe, die beteiligten Akteure, die Politik und die Öffentlichkeit“ betont. In diesem Sinne enthalten alle Beiträge der Teilnehmer an der Planungswerkstatt bemerkenswerte Überlegungen, mit teilweise thematischen und örtlich fokussierten „Schnittmengen“. Im Folgenden werden einige essenzielle Gedanken der drei Teams überblicksweise zusammengefasst, ohne dabei Bewertungen einfließen zu lassen.

Das Karlsruher Team *berchtoldkrass space&options + STUDIO. URBANE STRATEGIEN + URBAN CATALYST studio (Berlin)* entwirft anhand von fünf Entwicklungsszenarien Ziele und Vorschläge, wie die Förderung von Nachbarschaften, die individuelle Entwicklung der Quartiere, Vorstellungen über Nutzungs- und Funktionsmischung und eine Stadt der kurzen Wege aussehen könnte: So soll zum Beispiel die „5-Minuten-Stadt“ ein Maßstab für die Erreichbarkeit von Zielen zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV werden. Weiterhin kann ein ringförmiger Handlungsraum rund um die Kernstadt Potenziale für die Entwicklung von Karlsruhe liefern, während der Knapp-

heit von gewerblichen Flächen durch „Produktive Welten“ entlang der Südtangente (als „Mixed Zone“) und durch die Identifizierung von „Jokerflächen“ begegnet werden könnte.

Die VerfasserInnen des Teams wollen ohne neue Flächeninanspruchnahme auskommen und den künftigen Bedarf über Nachverdichtung und Transformation abdecken.

Das Team *West 8 (Rotterdam) + verkehrplus (Graz)* formuliert Schnittstellen zwischen Stadt und Landschaft als Adresse und zur Strukturierung der Stadtentwicklung. Die als wichtig bewertete Bildung von Zuordnungen soll durch die Ordnung der Stadtbestandteile nach ihrer Bedeutung in ihrer nationalen, regionalen oder lokalen Einordnung erfolgen. Die Lage der Stadt an wichtigen Verkehrsachsen und die Bedeutung der Forschung müssen die Adressbildung leiten. Die Clusterung von gleichartigen Branchen könnte zu Innovationsclustern führen. Das Team vertieft auch die Thematik „Klimaanpassung“ mit konkreten Vor-

schlägen. Weiterhin werden „neue verkehrliche Pioniertaten“ von Karlsruhe gefordert.

Für das Team *Machleidt GmbH (Berlin) + sinai Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH (Berlin) + SHP Ingenieure GbR (Hannover)* sind Stadt und Landschaft in Karlsruhe gleichberechtigt. Zusammen mit dem prognostizierten Wachstum Karlsruhes entwickeln sie ihr Leitbildkonzept: Karlsruhe begreift sich als Modellstadt, deren Identität von der ganzheitlichen Wahrnehmung von Stadt, Landschaft und Verkehr geprägt wird. Das Bewusstsein dafür, an ästhetischen und sinnlichen Qualitäten der Stadt- und Landschaftsräume zu arbeiten, wird geschärft. Die Stadt muss aber auch räumliche Entwicklungsangebote machen können. Zudem gelangen Entwicklungspotenziale im Nordwesten der Stadt in den Fokus, etwa neue Bauflächen und der Hardtwald mit einer Schneise für einen „Waldpark“ in Ost-West-Richtung. Auch für den nördlichen Teil des Rheinhafens werden neue Optionen gesehen.

Ein Projekt des Architekturschau Fensters Karlsruhe: Reflexionen zum Workshop

Der Vorstand des Architekturschau Fensters hat sich vorgenommen, das Engagement der Karlsruher Planungsfachleute für baukulturelle Fragen stärker zu wecken, da in der örtlichen Fachwelt vielfältiger Sachverstand und Engagement vorhanden sind. Eine lebendige Zivilgesellschaft erfordert das Interesse am Geschehen in der Stadt – und zeitweilig auch den persönlichen Einsatz für die *res publica*. Das Anliegen der Stadt Karlsruhe, ein „Räumliches Leitbild 2015“ entstehen zu lassen, bot eine besondere Gelegenheit, um die lokale Partnerschaft für den Leitbild-Prozess zu stärken. Interessierte Kolleginnen und Kollegen aus den Fachbereichen Stadtplanung, Freiraum- und Landschaftsplanung und Architektur sollten in Zusammenarbeit mit „Laien“ – Bürgerinnen und Bürger ohne fachlichen Hintergrund in Architektur oder Stadtplanung – die Möglichkeit erhalten, die Ergebnisse der Planungswerkstatt im Rahmen eines Workshops zu reflektieren („Kommentar“) und gegebenenfalls mit eigenen Vertiefungen anzureichern („Lupe“). Dieser Workshop fand an einem Oktoberwochenende in den Räumen des Architekturschau Fensters statt (Freitag, 24.10.2014, ab 17 Uhr bis Samstag, 25.10.2014, 9 Uhr bis 22 Uhr).

Zu Beginn des Projektes war geplant, acht Teams mit jeweils drei Mitgliedern der Kammergruppe Karlsruhe der Architektenkammer Baden-Württemberg – möglichst besetzt mit Fachleuten der Stadtplanung, Freiraumplanung und Architektur – und zwei studentische Teams (KIT und HsWT angefragt), jeweils ergänzt mit einem Bürger oder einer Bürgerin aus Karlsruhe, einzuladen. Die interessierten Nicht-Fachleute – keine Mitglieder der Architektenkammer und ohne Ausbildung in den drei genannten Disziplinen – sollten von den Teams selbst benannt werden. Die Kammergruppe Karlsruhe der Architektenkammer Baden-Württemberg befürwortete das

Projekt und rief mehrfach zur Teilnahme auf. Es fanden sich sechs Teams; da eine Gruppe letztendlich unterbesetzt blieb, konstituierten sich im Workshop fünf Teams mit vier bzw. fünf Mitgliedern. Die gewünschte fachliche Zusammensetzung (Stadtplanung, Landschaftsplanung, Hochbau) konnte nicht in allen Fällen erreicht werden. Jedes Team hatte aber einen „Laien“ integriert.

Für ihre Arbeit wurden den Teams die Ergebnisse der städtischen Analyse „10 Fragen an Karlsruhe“ sowie die Resultate der Planungswerkstatt in Form der Schlussberichte der Planungsteams als Broschüren und digitaler Dateien zur Verfügung gestellt. Die folgenden „Hinweise“ zum Workshop wurden den Teams rund drei Wochen vor Beginn übermittelt:

Thematische Schwerpunkte und die Bearbeitungstiefe sind den Teams freigestellt. Wichtig sind eine Stellungnahme zu den Ergebnissen der Planungswerkstatt und eine lokale („Lupe“) und/oder thematische Vertiefung, soweit es der zeitliche Rahmen ermöglicht. Jedes Team erhält die Ergebnisse der Planungswerkstatt als digitale Datei. Ebenso wird eine Auswahl der Ausstellungsposter der Präsentation vom vergangenen Juni aufgehängt werden. Sämtliche Unterlagen sind bereits jetzt auf der Internetseite der Stadt Karlsruhe einsehbar (www.karlsruhe.de/b3/bauen/projekte/leitbildhaupt/planungswerkstatt).

„Pflicht“:

Am Ende des Workshops am Samstag liefert jedes Team eine mindestens dreiseitige schriftliche Stellungnahme zu den Ergebnissen der Planungswerkstatt als digitales Textdokument (A4, 12 Pkt) ab, ebenso die Zusammenfassung der erarbeiteten Ergeb-

nisse (Texte, Grafiken etc.) als eine digitale PDF-Datei, die als DIN-A0-Poster ausgedruckt werden kann (300 dpi Auflösung). Aus der Sicht des Stadtplanungsamtes Karlsruhe wäre eine Vertiefung durch eine oder mehrere „Lupen“ wünschenswert. Anregungen dazu werden bei der Einführung gegeben, soweit dies gewünscht wird.

*„Kür“:
Es bleibt jedem Team unbenommen, weitere Dokumente mit Texten, Grafiken, Plänen, Skizzen analog oder/und digital zu verfassen.*

Darüber hinaus referierte Frau Sigrun Hüger vom Stadtplanungsamt noch einmal über die Ergebnisse der städtischen Planungswerkstatt; das Stadtplanungsamt stellte zudem auch die Ausstellungsposter der Planungswerkstatt noch einmal zur Verfügung, die während des Workshops erneut im Architekturschaufenster installiert wurden.

Die Ergebnisse, die während des Workshops in Form von Texten, Skizzen und Postern erarbeitet wurden, werden etwa vier Wochen nach dem Workshop in einer kleinen Ausstellung mit einer Begleitveranstaltung der Stadt Karlsruhe öffentlich präsentiert (17. bis 24.11.2014).

Selbstverständlich konnten die Ausarbeitungen in der Kürze der Zeit von den Teams nur allgemein skizziert werden. Sie lieferten zur großen Freude der Organisatoren nach einer Arbeitszeit von maximal 18 Stunden durchwegs Ausarbeitungen von hoher Qualität ab.

Die vorliegende Dokumentation der Ergebnisse des Workshops bildet den Abschluss des Projekts. Die „Reflexionen zur Planungswerkstatt“ werden in Form einer Broschüre, deren redaktionelle Arbeit das Architekturschaufenster übernommen hat, im Rahmen der Abschlussausstellung der Stadt Karlsruhe übergeben. Die Fachkommentare können den Diskurs in Öffentlichkeit, Kommunalpolitik und Verwaltung anreichern und einen Beitrag leisten im Prozess zur Erarbeitung des „Räumlichen Leitbildes Karlsruhe 2015“.

Während des Workshops standen den Teams in den Räumen des Architekturschaufensters Arbeitsplätze sowie technische Anschlussmöglichkeiten für eigene Geräte zur Verfügung. Für die Verpflegung wurde ebenfalls gesorgt. Die Betreuung während des Workshops erfolgte durch Mitglieder des Vereins und der Geschäftsführung.

Das Engagement der Teilnehmenden konnte nicht finanziell honoriert werden, der Einsatz der Teams ist im Sinne eines bürgerschaftlichen Engagements zum Stadtjubiläum 2015 zu sehen. Bei der Architektenkammer Baden-Württemberg wurde die Anerkennung dieser Veranstaltung als Fortbildung erreicht. Ein gemeinsamer Abschlussabend und ein Buchgutschein boten ein bescheidenes „Dankeschön“ an diese engagierten Mitglieder unserer Stadtgesellschaft.

Ergebnisse und Würdigung der Beiträge

Die Arbeitsergebnisse der teilnehmenden Teams des Workshops werden im Anhang dokumentiert. Präsentiert werden die – verkleinerten – Ausstellungsposter, stellenweise mit ausgewählten Detailansichten und den textlichen und grafischen Erläuterungen sowie die schriftlichen Stellung-

nahmen zu den Ergebnissen der städtischen Planungswerkstatt. An dieser Stelle soll eine kurze Beschreibung und Würdigung der Arbeitsergebnisse erfolgen.

Die Reihenfolge der Präsentation richtet sich nach den Anmeldungen der einzelnen Teams.



Team *subURBAN*

Philipp Scholz *Architekturstudium am KIT ...* **Adrian Bartkowski** *Studium Stadtplanung Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen ...* **Alexander Werner** *Studium Stadtplanung, Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen*
 BETREUUNG: **Dr. Philipp Dechow** *Architekt, KIT Fachgebiet für Regionalplanung und Bauen im ländlichen Raum*

12

Vom Team *subURBAN* wurde keine ausführliche Stellungnahme zum Workshop abgegeben. Die Auswertung der Ergebnisse der Planungswerkstatt durch das Team hinsichtlich Themen, Potenzialen und Defiziten führte zu den fünf Themenfeldern Reurbanisierung, Mobilität, Stadtränder, Landschaftsinfrastruktur und Quartiere/Nachbarschaften.



Gezielt nahm das Team die Nordweststadt unter die „Lupe“ und wertete die drei Arbeiten aus der städtischen Planungswerkstatt dahingehend aus. Die Stadtplanung hatte in diesem Stadtteil, ab den 1950er Jahren ein besonderes Stadterweiterungsgebiet, Nachverdichtungspotenziale identifiziert. In einer fachlich sauberen und konsequenten Abfolge der Arbeitsschritte (Defizit/Potenziale – Ziele – Maßnahmen)

entstanden die teilweise sehr konkreten Vorschläge. Die Zielfelder umfassen die wesentlichen Themen Stadträume, Mobilität, Quartiere bzw. Nachbarschaften. Die Erreichbarkeit der Freiräume gewinnt hinsichtlich der Klimaanpassung einen besonderen Stellenwert.

Besonders hervorzuheben ist auch die Beschäftigung mit „Rändern“, ein Thema, das bereits in der Analysephase für das Räumliche Leitbild – „10 Fragen an Karlsruhe“ – eine wichtige Rolle gespielt hat. Dabei wurde der Blick ebenso auf innere Ränder im Zuge der Wilhelm-Hausenstein-Allee gerichtet wie auf die Situationen zum Alten Flugplatz im Osten und zur Hertzstraße im Westen. Auch die Auf- bzw. Umwertung von überdimensionierten Verkehrsräumen (Landauerstraße) bietet eine verfolgenswerte Anregung. Ein weiteres Kernthema, die Nutzung von Nachverdichtungspotenzialen, blieb im Blickfeld der Bearbeitung in Form von Typisierungen für Einfamilienhausgebiete.

Team subURBAN

Donna Weiss, Alina K. B. B. B., Philipp Schmitt, Johannes P. P. P. P.

Vorgehensweise Schaubild



Unsere Arbeit zeigt eine Auswertung der drei Gutachten zum künftigen Leitbild. Anschließend der Themen, Potenzen und Defizite, anhand der Masterstudie in Karlsruhe im zweiten Teil werden die damit verbundenen Ziele der Teams dargestellt und analysiert. Ein eigener Nachbarnentwicklung entsteht so durch die Zusammenfassung der gestellten Ziele, zusammen mit schon geplanten korrespondierenden Aussagen der Gutachten.

DEFIZITE / POTENTIALE

- Qualitätsentwicklung** negativ
Drehen um Leitgedanke zu Strukturstrategien
- Wohnlichkeit** negativ
Nur administrative Straßen
- Separate Wohnentwicklung** (Naher)
- Beibehaltung des MVZ** zu bew.
Viele Plätze sind nicht nutzbar / lange Weg
- Städtequalität** positiv
Kommunikative über Aufwertung der Umgebung (Komm. u. Weg)
- Funktionalität** positiv
Funktionalität als nicht ausgenutztes Potential? (z.B. Tennis, Club, Fußballplatz)
- Empfänglichkeit** positiv
Empfänglichkeit mit der (Lebenswelt) (Komm.)
- Landchaftsstruktur** positiv
Korridor, was der Klima lokal angepasst werden
- Gestaltung** positiv
Gestaltung wird qualifiziert
- Defizite / Verbesserung** negativ
keine Kontexte
- ungenutzte Flächen
- keine funktionale Nutzung

ZIELE

- Lebendige Ziele**
- Lebensqualität
- Verbesserung von Klimazonen
- keine / geringere Dichte
- keine / geringere Dichte
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- Lebendige Ziele**
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- Lebendige Ziele**
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- Lebendige Ziele**
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- Lebendige Ziele**
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung

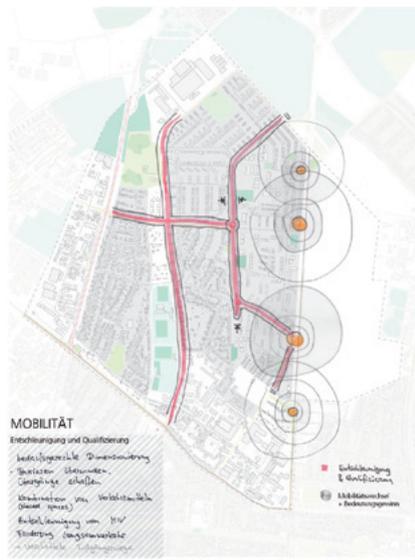


REURBANISIERUNG

Erhöhung Nutzungsstärke & Nachbarschaft
Lebendige Ziele der Teilnehmer
- Lebensqualität
- Verbesserung von Klimazonen
- keine / geringere Dichte
- keine / geringere Dichte
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung



Aufwertung Stadtraum
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung



MOBILITÄT
Erhöhung Nutzung und Qualität
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung



Erschließung der Freizeitecke
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung



STADTRÄNDER
Verknüpfung mit Landschaft & Luftschneise
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung



LANDSCHAFTSINFRASTRUKTUR
Schwächung des Landschaftscharakters
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung



QUARTIERE & NACHBARSCHAFTEN
Nachbarschaften
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung
- funktionale Nutzung

Team 4 wagen westwärts

Mathias Christoffel Architekt, Büro für Architektur, Stadtraum- und Infrastrukturgestaltung Christoffel & Compagnons, Karlsruhe ... **Rainer Flotho** Verkehrsplaner, TransportTechnologie-Consult, Karlsruhe ... **Dr. Ursula Nothelfer** Freie Landschaftsarchitektin, SNOW Landschaftsarchitekten, Karlsruhe ... **Fanny Kranz** „Laie“ | Kunstvermittlerin und Kunstwissenschaftlerin, fort/da, Karlsruhe

14

Die kritische Auseinandersetzung des Teams 4 wagen westwärts mit allen drei Arbeiten der städtischen Planungswerkstatt ist ein wertvoller Beitrag für den weiteren Diskurs: Bei den externen Beiträgen wird der bewusste Blick von außen lobend hervorgehoben. West 8/verkehrplus sortieren Nutzungscluster und Begabungen, was als geeignete Methode zur Bildung von Synergieeffekten und nicht zuletzt zur Erfassung der Stadt und ihrer Bestandteile dient. Neue Adressenbildungen innerhalb der Zwischenräume können identitätsstiftend sein. Das Versprechen der „Enkeltauglichkeit“ der Verkehrskonzepte wurde wegen der fehlenden Konkretisierung jedoch nicht eingelöst.

Machleidt und Kollegen wiederum wird konstatiert, die konkretesten räumlichen Aussagen für die weitere Entwicklung der Stadt gemacht zu haben, allerdings geleitet von einer ästhetisierten Sichtweise. Ihre Vorschläge für die Nordzone sind als Denkmodell erfrischend und anregend für die weitere Diskussion in der

Stadt. Angemerkt wird, dass die Überdeckung der Südtangente im Laufe der Planungswerkstatt auf Landschaftsbrücken reduziert worden ist. Mögliche Stadterweiterungen südlich des Hauptbahnhofs und nördlich des Rheinhafens bleiben unkonkret.

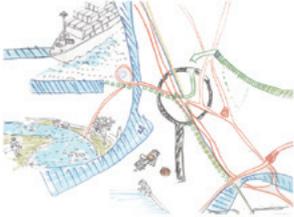


Das *Karlsruher Team* hat die komplexeste Studie geliefert. Die Arbeit ist eher konzeptionell und strategisch angelegt, die fünf Handlungsfelder „in einer Art ‚Städtebauliasagne‘ übereinander geblendet“. Die Formulierung des ringförmigen Handlungsraumes ist zu „griffig“, unter anderem weil das Freizeitband im Norden keinen tatsächlichen Teil eines Rings darstellt. Städtebauliche Konsequenzen werden eher abstrahiert. Die Darstellung der prozesshaften Abläufe bildet eine positive Unterscheidung zu den beiden anderen Beiträgen mit ihren eher räumlich plakativen Bildern.

Das Team 4 wagen westwärts konzentriert sich in seinem Beitrag auf die Verbindung Mühlburg – Rheinhafen, eine bislang immer wieder thematisierte Aufgabe für Studienprojekte. Diese selbstgestellte Aufgabe ist überschrieben mit „Karlsruhe liegt doch am Rhein“. Mit der radikalen Zerschlagung des strangulierenden Verkehrsknotens Südtangente – Bahn – Straße soll ein neuer Zwischenraum entstehen. Damit verbunden sind neben einer komfortableren Verkehrsverbindung für alle Verkehrsarten der Gewinn neuer Freizeitflächen und die Erschließung eines neuen Stadtquartiers „Wohnhafen Rheinblau“ zwischen nördlichem Hafenbecken und Energieberg. Es entstehen zusätzliche Projekte wie der Ausbau des Mühlburger Bahnhofs zu einem neuen intermodalen Verknüpfungspunkt, die bessere Verbindung nach Westen zum Rhein und die Auf- und Umwertung der „Hafenköpfe“ für kulturelle Nutzungen. Die den geistigen und konzeptionellen Freiraum des Workshops nutzende Arbeit zeigt deutlich, dass die von allen festgestellte heutige räumliche Situation des „Unortes“ zwischen Mühlburg und Hafen nur mit einem radikalen Ansatz wie dem totalen Umbau der Verkehrsanlagen gelöst werden könnte.

KARLSRUHE LIEGT DOCH AM RHEIN

1. VISION



Karlsruhe liegt am Rhein

Karlsruhe liegt nicht am Rhein. Aber immer wieder werden Anläufe unternommen, einen Weg aus der Stadt zum Rheinherd und zum Rhein zu suchen.

Gesamtheitlich gesehen ist die Verbindung zum Rhein eine der Hauptthesen des Karlsruhe-Führers und bildet den Gegenpol zur Deutschen Karlsruher Luftverkehrsgesellschaft und insbesondere zum Tunneling. Das historische Wasserschloß Mühlburg, welches lange vor Durlach und Karlsruhe entstand, vergraben und das historische Dorf überleben. Können die Hochhausprojekte am Ländleberg und Ländleberg-Altstadt-Entwicklungsplan für die Karlsruhe kreieren?

Wir schlagen eine Sprung zum Rhein mit einer neuen „Hafeninsel“ und einem intermediären Verkehrsknoten. Dadurch entstehen für eine neue Mühlburg und das Hinterland als kulturell vielfältiges und durchlässiges Gebiet eine Aufwertung können. So rückt der bereits inhaltlich geprägte Hafen stärker in den Bewusstheit. Durch parkartige und flache Aufwertungen und durchlässige Nutzungen gewinnt der Wasser an Attraktion und Anziehungskraft.

Auf dem Weg westwärts ist die Hafeninsel als Verbindung zwischen Ländleberg und Rheinherd durch einen mehrschichtig aufgeschichteten Verkehrsraum „ermöglicht“. Dieser Knoten wohnt mit seinem Hafen durchlässig.

Die drei Schichten zum städtebaulichen Leitbild sind ein aus unterschiedlichen Blickwinkeln auf diesen Punkt bis Bad West 8 ist eine einer der markierten Stützpunkte und Zusammenhang zwischen Karlsruhe und Karlsruhe. Das Team-Mischland ist wichtig für die Entwicklung des „Metropolis Rhein“ als neuen Stadteil mit Schwerpunkt Wohnen von, begleitet aber von der Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Diese drei Schichten stellen die Bahnhof Mühlburg als wichtigen intermediären Verkehrsknotenpunkt und Stützpunkt dar.

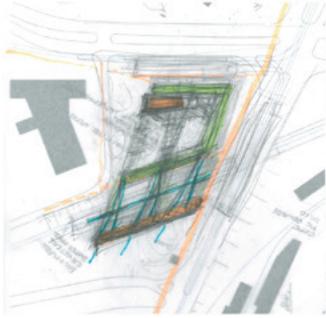
Wir nutzen den gestalterischen Freiraum, den der Workshop bietet: Wir verfolgen die Stützpunkte (Rhein) und die Ebenen nach unten. Statt der vorhandenen hohen Brücke, die nicht nur die Rheininsel, sondern auch die darüber liegende Bahnhofsinsel, bildet Übergangspunkte mit einem kurzen Tunnel unter der Rheininsel. Dabei bleiben die Zug- und Fußgänger nahezu in gleicher Lage.

In einem ersten gestalterischen Schritt schauen wir die Ebene der Bahninsel und der Rheininsel. Damit ist der Weg Richtung Rheinherd frei. Gleichzeitig wird die ursprünglich vorhandene Gebäudeinsel zwischen Rhein und Rheinherd wieder erlebbar.

So entsteht zwischen Rhein und Rheinherd ein neuer Zwischenraum, der durch einen Mix aus Wohnflächen, Landbauflächen und Freizeitanlagen geprägt wird. In über längeren Ein werden mehrere kleine Überbauten projektiert. Das Netz der Verkehrsachsen überlagert sich mit der Verknüpfung von Grünzügen und Landschaftsachsen sowie der Erweiterungen der Sportflächen.

Richtung Rheinherd und weiter zum Rheinherd entsteht eine neue Verkehrsinsel, ähnlich in erster Linie eine Verlängerung der Rheinherdinsel, die gebildet ist mit einem komfortablen Rad- und Gehweg. So wird ein möglicher neuer Stadteil (Rheinherd - Rheininsel) am Fuß des „Energieberg“ entstehen und gleichzeitig eine gut erreichbare Verbindung zur Hafeninsel am Rhein eröffnen.

2. TEMPOWECHSEL MÜHLBURG

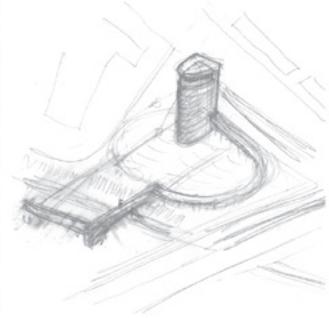


Ein neuer intermediärer Verkehrsknoten entsteht

An der Rheininsel entsteht ein neuer intermediärer Verkehrsknotenpunkt, der den jenseitigen „Hafen“ Mühlburg erreicht. Ein neuer Verkehrsknotenpunkt zwischen den verschiedenen Verkehrswegen zu sehen, werden die Straßenbahnstationen der jetzigen Linie 1 (Richtung Rheinherd) und 10 (Richtung Kriegerplatz) zusammengeführt und mit dem Bahnhof des Hauptknoten Mühlburg Rheinherd Karlsruhe (Hörsing) verbunden. Auf dem gesamten Platzfeld stehen sich Carsharing-Stationen, E-Ladestationen, Fahrradparkplätze und eine E-Fahrradstation. Die Straßenbahnstation und der Parkplatz liegen auf dem Hangendeck, während der Hauptknoten der Regionalbahn hier die Geländekante nach unten wandert.

Ein U-förmiges Dach verbindet die Knotenstellen bzw. Bahnsteige. Richtung Westen entstehen gleichmäßig Übergänge zu einer gemeinsamen Freifläche, die durch das Zusammenfügen der B 130 zur A 800 Richtung Rheinherd entsteht. Die Übergänge gehen sich nach unten und oben. Während die untere Ebene nach dem Abgang zum Hauptknoten Mühlburg verbindet, erreicht man über die nach oben verlaufende Ebene eine Ausfallstraße („Ländleberg West“), die den Blick auf den Rheinherd öffnet und gleichzeitig als Tribüne für die darunter befindlichen Sportflächen dient.

Zentrum des intermediären Knotens ist ein Parkhaus, das in seinem Nutzungsgut die besondere Lage unterstreicht. Im Erdgeschoss denken wir uns insbesondere zum Thema Verkehrsverhältnisse sowie ein Café. Darüber könnte ein kleiner Veranstaltungssaal mit Nebenräumen sowie eine Discoteca Platz finden. Auch neue Büroräume mit flexibel und kurzfristig erweiterbar Anbauplätzen sind denkbar. Im Dachgeschoss stellen wir uns eine Skyline vor.



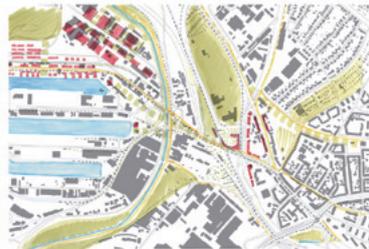
3. FÜNF MINUTEN WESTWÄRTS

Der Weg zum Rhein mit Bahn und Rad

Neben der nun oben folgenden Rheininsel verläuft fließend parallel ein gut ausgebautes Rad- und Gehweg, der die Hauptachse Richtung Rheinherd und weiter zum Rheinherd bildet.

Die Straßensituation 5 wird über die Westseite des Rheinherd weitergeführt. Als dort überquert sie gemeinsam mit dem Rad- und Gehweg auf einer neuen Brücke über den Rheinherd die A 80 und verläuft in der jetzigen Richtung Ländleberg und dann weiter parallel zur Nordwestseite Richtung Westen.

Um die Verbindung für Fußgänger attraktiver zu machen, wird ein Wohnhaus als Vorkonzeption der Anlagen für den Radweg eingeschrieben. Dieses „Zwischenhaus“ in der Avenida Parkstraße in Spa Pflanz, wo sonst eine sonst stark befahrene Straße für Autos geplant und für Radfahrer und Spaziergänger freigegeben wird.



4. WOHNHAFFEN RHEINBLAU



Ein neues Stadtviertel entsteht

Die besondere Lage des neuen Wohnquartiers zwischen nördlichem Rheinherd und am Fuß des Energieberg schafft eine besondere Situation für die Einführung innovativer Wohnkonzeptionen. Die Lage am unteren Hangendeck des „Energieberg“ mit Hochhausführung nach Süden und durch Blick auf und über den Rheinherd ist prädestiniert für den Bau von innovativen Wohnhäusern.

Die Hauptaufgabe des Quartiers sind die nördlichen Hofbereiche und prädestiniert für kulturelle Nutzungen. Am unteren Hang sind in kulturellen Bereich, Spielplatz, Gemeinschaftsraum und Sportplatz integriert. Durch eine Aufwertung der Freizeitanlagen und architektonische Interventionen soll hier ein Ort für Kultur und temporäre Initiativen entstehen.

Die neuen Wohnungen am Rheinherd sollen sich als schillernd neuer Stadteil zum Energieberg hin entwickeln. Eine Übergangsebene und öffentliche kulturelle Gebäude als Landmarke als Forum für interessierte Bürger des Viertels neu zu erleben.

Sowohl die Hofen und der Krieger See als auch die Galerienarchitektur des Mühlbergs bieten für sportliche Aktivitäten, jockeys, Kletterer, Downhill, Darts, Volleyball, etc.] vielfältige Anreize. Der Energieberg bietet die Naherholungsgebiete für Freizeitsportler geöffnet werden und Aussicht auf die Stadt und den Energieberg durchblicken.



Team *die Anstoß e.V.*

Benedikt Stoll Architekturstudium am KIT, Schwerpunkt Stadtplanung; Gründer des freien Kollektivs *Guerilla Architects in London/Berlin* und Initiator des interdisziplinären Netzwerks *die Anstoß e.V. in Karlsruhe* ...
Jaro Eiermann Architekturstudium und Stadtplanung am KIT ...
Christian Hennig Architekturstudium am KIT, Schwerpunkt Stadtplanung ...
Norina Quinte „Laie“ | Studentin an der FU Berlin (2010, Kunstgeschichte und Theaterwissenschaften) und an der HfG Karlsruhe (ab 2011, Kunstwissenschaften und Medienphilosophie)

die Anstoß e.V. ist ein interdisziplinäres Netzwerk und gemeinnütziger Verein in Karlsruhe (www.dieanstoss.de), der sich seit Oktober 2013 für eine freie Kultur- und Kreativszene in Karlsruhe einsetzt. Es sollen neue Orte des Austauschs geschaffen und generationen- und themenübergreifende Diskurse in der Stadt initiiert werden.

16

Das Team *die Anstoß e.V.* hatte bereits „Vorarbeiten“ in Form eines Studienprojektes am KIT, unter Betreuung von Professor Neppel, geleistet. Das damalige Projekt war ein freier Entwurf im Rahmen der Arbeit für den Verein „die Anstoß e.V.“ und diente als städtebauliche und architektonische Untermauerung für eigene Aktionen und Vorhaben. Es wird aktuell von Christian Hennig als Diplomarbeit vertieft.

Die Stellungnahme zu den Ergebnissen der städtischen Planungswerkstatt ist sehr grundsätzlich angelegt. So vermisst man beim Team *Machleidt und Kollegen* die Auseinandersetzung mit den heutigen Schwächen der Stadt und sieht die Formulierung von sechs Großprojekten kritisch. Die Frage nach den Adressaten für ein „redesigntes“ Karlsruhe wäre nicht gestellt. Team *West 8*

mit verkehrplus wird gelobt für die Verbindung von Stadtgefüge, Klimawandel und Landschaftsräumen. Der geforderten Adressenbildung steht die kritische Frage gegenüber, für wen dies von Vorteil sei. Beim *Karlsruher Team* wiederum wird eine übergeordnete Vision für die Vermittlung von Identität nach innen und außen vermisst. Es bestünde auch die Gefahr fehlender Nutzungsmischung, wenn Experimentierfelder nicht im Stadtkern integriert werden. Positiv vermerkt sind die Themen Nachbarschaft und Schaffen von Nischen für kreative Köpfe.

„Neues Leben in der toten Mitte – Raum für zeitgenössische Innovation?“, so lautet der Fokus der Arbeit des Teams. Eine städtebaulich-historische sowie soziokulturelle Analyse führt zum Ergebnis, dass die größten Probleme im Zentrum liegen. „Hier kann die bisher ungeplante, untergenutzte und undurchdringliche Nord-Süd-Achse einen wichtigen Beitrag leisten, ...“ Die Vision von einer neuen sozialen Mitte erfordert die Erweiterung urbaner Netze, die Verbindung urbaner Inseln und die Transformation urbaner Sperrzonen. Der Schlossplatz als repräsentatives Zentrum, die City am Ettlinger Tor, der Festplatz für die kreative Öffentlichkeit, der Stadtgarten als kommunikativer Treffpunkt und der Hauptbahnhof-Süd als freies Experimentierfeld ermöglichen auch eine Ausdehnung der Innenstadt nach Süden. Mit dieser programmatischen Vorstellung trifft das Team „zielsicher“ auf ein wesentliches Aufgabenfeld, das die Stadtplanung schon seit längerem beleben wollte, dabei aber auf Widerstände, etwa bei der Neugestaltung des Festplatzes, traf.



Team *Wechselstube*

Sandra Zinkgraff Architekturstudium am KIT; AiP, Büro für Architektur, Stadtraum- und Infrastrukturgestaltung Christoffel & Compagnons, Karlsruhe ... **Agnieszka Fatyga** Architekturstudium in Wroclaw (Polen) und am KIT; AiP in einem Architekturbüro in Karlsruhe ... **Sebastian Nitka** Architekturstudium am KIT; AiP, Büro für Architektur, Stadtraum- und Infrastrukturgestaltung Christoffel & Compagnons, Karlsruhe ... **Eva Detscher** „Laie“ | Studium der Physik an der LMU München und der Universität Karlsruhe; wissenschaftliche Angestellte beim DVGW: Technologiezentrum Wasser, Karlsruhe

18

Nach Ansicht des Teams *Wechselstube* sind die drei Teilnehmer der städtischen Planungswerkstatt zu ähnlichen Lösungsvorschlägen für ein Räumliches Leitbild gelangt: *West 8/verkehrplus* weisen treffend auf die Schnittstellen zwischen Stadt und Landschaft hin, wobei das Team auch den Übergang zwischen Karlsruhe und den Nachbargemeinden in diese Betrachtung einbezogen haben möchte. Die Thematik Klimaanpassung sei auch im Zusammenhang mit der Verkehrskon-

zeption zu denken, während die Chance auf „Enkeltauglichkeit“ beim Umbau der Kriegsstraße gesehen wird. An dieser Zone müsste auch – wie von *Machleidt/sinai/SHP* vorgeschlagen – ein Abbau von baulichen und psychologischen Barrieren erfolgen. Die Idee der „Mixed Zones“ des *Karlsruher Teams* werden positiv bewertet,

da es bereits heute funktionierende Ansätze dafür gibt. Weiterhin wäre für die Zukunft der Mobilität als zentrales Thema für die Karlsruher Stadtentwicklung auch die Idee der „5-Minuten-Stadt“ von Bedeutung.

Folgerichtig knüpft das Team *Wechselstube* am Thema Mobilität an und entwickelt zuerst ein Denken aus der Position eines Fahrradfahrers und der Notwendigkeit von Bike-Points als Dienstleistungspunkten. Im nächsten Schritt erfolgt die Erweiterung zu Umsteigeorten und Informationsquellen für Verkehrsteilnehmer – „Wechselstuben“. Diese „Wechselstuben“ sind an zentralen Plätzen notwendig, sollen aber auch im kleineren Maßstab innerhalb von Quartieren eingerichtet werden.

Als Zukunftsperspektive wird gewünscht, dass dem Fahrrad mehr Raum gegeben wird, indem die fehlenden Verknüpfungen durch intelligente „Wechselstuben“ hergestellt und Barrieren wie in den Bereichen der Südtangente und der Kriegsstraße abgebaut werden.



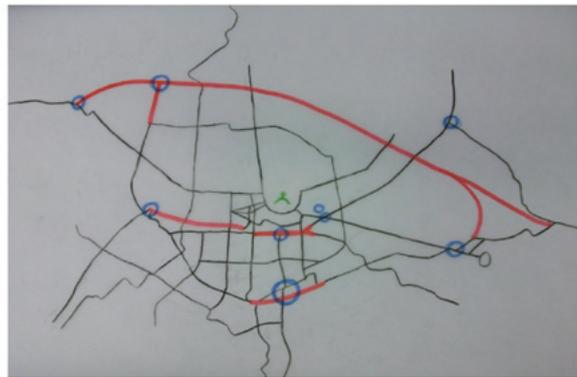
Reflexionen zum Räumlichen Leitbild Karlsruhe 2015

Wechselstube

Unsere Zukunftsperspektive...

... besteht darin dem Fahrrad mehr Raum in der Stadt zu geben. Fehlende Verknüpfungen müssen hergestellt werden. Synaptische Punkte mit intelligenter Verknüpfung werden in Form von Wechselstuben repräsentiert. Wechseln, umsteigen und verknüpfen sind hier die Schlagworte.

Neben der Planung von Wechselstuben und Bike-Points müssen zusätzlich Barrieren wie die Südtangente und die Kriegsstraße im Bereich der Ettlinger Straße wegfallen. Schnellwege wie die Nordverbindung im Hardwald müssen dagegen hergestellt werden. Autos in der Stadt müssen langfristig reduziert werden. An Stadtengängen könnte beispielsweise auf andere Verkehrsmittel wie das Fahrrad umgestiegen werden.



Unser Team:
Sandra Zinkgraff
Agnieszka Fatyga
Sebastian Nitka
Eva Detscher

- Vorhandene Fahrradwege
- Entwicklungszonen
- Wechselstube

WECHSELSTUBEN AN SPATENGÄNGEN

(S.B. Hauptbahnhof, Einkaufszentren von umliegenden Stadtteilen bzw. Untergemeinden)

Um eine Stadt mit weniger Autoverkehr zu verknüpfen, müssen an den Stadtengängen Umsteigepunkte zur Verfügung gestellt werden, an denen die Verkehrsmittel zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln ausgetauscht werden können. Die Vision: Anstatt sich mit dem Auto durch den Berufsverkehr zu bewegen, wählen Ausbilder im Fernbus an einer Wechselstube die Verkehrsmittel, die für den nächsten Weg am besten zum Ziel gehören, bekommen gleichzeitig ein Verkehrsmittel gestellt (Fahrrad, Bahn, Bus etc.) und fahren quasi-schnell mit dem Fahrrad weiter in Richtung Stadtzentrum. Hier können auch Umkleekabinen für Umkleeschuhe installiert werden. Die Ausbilder können so während ihrer Arbeitszeit im Fernbus sitzen und nach Absenden des Fahrrads, oder Ankauf mit Bus und Bahn mit einem „jüngeren“ Auto wieder nach Hause fahren.

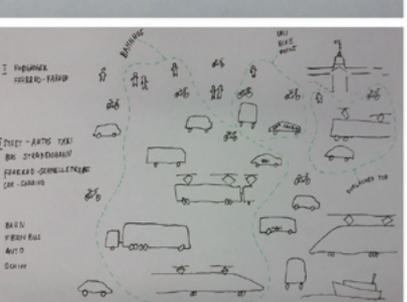
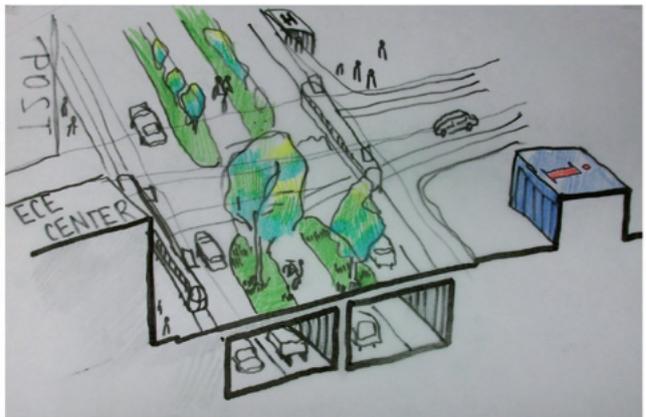
Neben den Dienstleistungen spielen gerade die Touristen, die nach Karlsruhe kommen eine große Rolle. Einer der wichtigsten Stadtengänge ist hier der Hauptbahnhof. Einmal Thema ist hier der angebotene Neobus eines Busbetriebs südlich des Bahnhofs. Hier gibt es bereits parabolische Flächen, die für solche Umgruppierungen genutzt werden können. Einmal Neobus eines Busbetriebs der können unsere Aspekte einer Wechselstube dazu werden. Dabei sollte die direkte Verbindung für Radfahrer von der Nord zur Südtangente hergestellt werden. Dies könnte in der ersten von zwei Umkleekabinen unter dem Gleisen geschehen. Wenn die Abstellplätze von Fahrrädern in den Bus des Busbetriebs integriert werden, könnte dort ein unterirdischer Fahrradweg entstehen, der die Verbindung zwischen Nord und Süd gewährleistet.

WECHSELSTUBEN IM KLEINEN MUSSTAS

(Universitäts-Quartier)

Wechselstuben sind ebenfalls in Sondergebieten wie dem Universitätsgebiet oder innerhalb ein-gangiger Quartiere anzubringen. In Bereich des Kfz-Karls ist an einer zentralen Stelle ein Auto eine Wechselstube geplant. Dort wäre die mehr als Bike-Point angebracht. Besonders unter den Studenten ist das Fahrrad ein gängiges Verkehrsmittel. Reparaturen stehen eigentlich ständig an – aus Kostengründen oder mangelndem Platz wird die Reparatur die zur Notwendigkeit führt, über einen Tag lang. Ein Ort an dem dieser Service angeboten wird, oder an dem es Raum für selbstständige Reparaturen gibt, wäre sicherlich von vielen Studenten angenommen werden.

Dieser Punkt könnte sogar von den Studenten selbst betrieben werden. Vielleicht als Erweiterung des AOK Stadtkinos oder als Initiative der Universität. Darüber wären auch 24-h-Aufnahmen, die einen auch außerhalb der Öffnungszeiten Zugang zur Werkstatt oder Schichten, Location etc. verschafft. Andere Sondergebiete bilden die einzelnen Quartiere der Stadt. Dort wäre eine Wechselstube ebenfalls in Form eines Bike-Points möglich. Dieser könnte im Quartier eigenständig funktionieren. Eine Bürgerinitiative wäre hier wünschenswert.



Die Bezeichnung der „Wechselstube“ als solche entstand erst im Laufe des Prozesses; der Begriff „Wechsel“ z.B. beim Fall eines kleineren Bike-Points, ein Positionswechsel vom Radfahrer zum Fußgänger oder auch – und nicht zuletzt – der Informationswechsel, wie und wo man sich in Karlsruhe weiter bewegen kann. Der Begriff „Stube“ kam dann über den nicht mehr gebräuchlichen Begriff vom Geldwechsel her, der in diesem neuen Kontext eben eine neue Bedeutung erhält.



WECHSELSTUBE AN ZENTRALEN PLÄTZEN

(Königsplatz, Beispiel: Durlacher Tor und Ettlinger Tor)

Durch die Planung der Kombination in Karlsruhe entstehen wichtige zentrale Hauptpunkte entlang der Südtangente. An diesen Hauptpunkten, wie beispielsweise Ettlinger oder Durlacher Tor müssen Verknüpfungen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln hergestellt werden. Anzapfen von Fahrrad, zum Bahn, zum Bus, zum Auto oder hinsichtlich als Fußgänger. An einer solchen zentralen Wechselstube sollte die Tankstelle als wichtiger Bestandteil integriert werden. Auch hier werden Möglichkeiten zur Reparatur oder Abdeckung angeboten.

Aber auch der Sharing-Gedanke in Bezug auf das Auto und das Fahrrad sollte hier nicht zu kurz kommen. Ein Informations-Station soll Informationen helfen, den schnellsten Weg und die am vorrätigsten Verkehrsmittel bis ins Zentrum zu finden.

REFLEXION ZU ZWEI SPEZIALTHEMEN

Königsplatz

Nach Abschluss der Umbauarbeiten sollte der Boulevard so gestaltet sein, dass ein breiter Grünstreifen Fußgänger und Fahrradler einlädt, dort zu laufen, sitzen und zu stehen. Dafür ist eine Verknüpfung der Stadtbahnhaltestelle aus der Mitte des Grünstreifen notwendig. Unser Vorschlag, die Ökostrom für die Ökostrom-Richtung West an der nördlichen Seite der Königsstraße, für die Stadtbahn-Richtung Ost an der südlichen Seite zu verlegen. Da eine Lösung gibt es höher schon in der Realisation und keine wesentliche zur Befriedung des Boulevard beitragen.

Erwünschte dem nicht an Stadtbahnhaltestellen mit Möglichkeit zur Übergang von einer auf die andere Ebene einbezogen, sondern als eigener öffentlicher Aufenthaltsort. Bodenplatte Ausdrück unterstützen vor das Vorhaben, den mittleren Baumstreifen in der Südtangente gegenüberlich wieder zu machen. Dafür erforderlich wären Querflurengänge. Diese können in die Höhe oder unter die Erde gebaut werden, bei der Anwesenheit sehen wir keine Alternative, die eine Verknüpfung und Öffnung der Südtangente ermöglichen würde. Nebenbei, solche Querflurengänge sind auch für die westliche Ende der Kriegsstraße anzubringen.

Team WALD8

Matthias Schmeling Architekt, Löffler_Schmeling
 klimagerechte Architektur, Karlsruhe ... **Prof. Andreas**
Löffler Architekt, Löffler_Schmeling klimagerechte
 Architektur, Karlsruhe ... **Reinhard Berger** Architekt ...
Georg Perogiannakis Architekt ... **Matthias Paykowski**
 „Laie“ | tätig bei einem internationalen Elektronik- und
 Technologiekonzern

20

Das Team WALD8 hat seine Stellungnahme zur städtischen Planungswerkstatt nur auf den Beitrag von *West 8/verkehrplus* konzentriert: „Wesentliche Ansätze und Aussagen der Gruppe *West 8*

sprechen uns an. Wir halten sie für hilfreich für eine zukünftige Entwicklung. Insbesondere die Überlegungen, sich mit den Rändern der Stadt auseinanderzusetzen, Adressbildungen zu generieren und Aspekte der Klimaanpassung bei zukünftigen Planungen zu berücksichtigen, halten wir für wichtig.“ Der Hinweis der Planungsgemeinschaft

aus Rotterdam und Graz auf die Vielschichtigkeit Karlsruhes auf hohem Niveau darf nicht zum Eindruck einer Profillosigkeit führen. Als unangemessen wird der Versuch betrachtet, Karlsruhe als Metropole in Europa einstufen zu wollen.



Insbesondere bewegten die anschaulichen Testentwürfe zum Alten Flugplatz das Team zur Bearbeitung ihrer „Lupe“. Die Beibehaltung der nördlichen Öffnung wird – im Gegensatz zur Arbeit der Gruppe *Machleidt* – wegen der Durchlüftung begrüßt. Dabei könnte der Flugplatz auch eine innere Adresse bilden. Das Maß der Überbauung des Flugplatzes wurde jedoch als zu groß bewertet.

Mit der Analyse dieses einen Lösungskonzepts der Planungswerkstatt setzte das Team WALD8 somit seinen eigenen Arbeitsschwerpunkt, für den das Gebiet des Alten Flugplatzes ein geeignetes Areal bietet. Den kurzen Bestandsanalysen mit darauf aufbauenden Hypothesen zu den Themen Klima, Alter Flugplatz und Ränder folgen die Planungsvorschläge, die auf eine moderate Weiterentwicklung der geschützten Freifläche zielen. Der Ostteil soll eine viergeschossige Bebauung mit einem vorgelagerten Grünstreifen mit Alleecharakter erhalten, wie die angefertigten Skizzen illustrieren.

Planungsworkshop Städtebauliches Leitbild 24+25.10.2014 / Arbeit der Gruppe WALD 8

Reinhard Berger Architekt
 Andreas Löffler Löffler, Schmeling Architekt
 Matthias Pajkowski Logistikler
 Georg Perogiannakis Architekt
 Matthias Schmeling Löffler, Schmeling Architekt

Wir greifen ein Thema der Teams West 8 auf und beschäftigen uns mit Siedlungsändern, Adressbildung und Klimaanpassung. Als Konkretisierung beschäftigen wir uns mit den Siedlungsändern am alten Flughafen in der NW-Stadt.

Dabei machen wir auch Aussagen zum Thema:

- Wohnen
- Arbeiten
- Freiraum
- Klimaanpassung
- Mobilität

Methodisch gehen wir dabei in folgender Weise vor: Am Anfang steht die Analyse, daraus entwickeln wir eine Hypothese. Nach einer internen Reflexion dieser These wollen wir konkrete baulich/räumliche Aussagen treffen, die als Beitrag für die weitere Diskussion geeignet sind.

A. Analyse

A.1 Klima

Der Alte Flughafen ist aufgrund seiner nordwestlichen Öffnung zum freien Landschaftsraum eine Frischluftschneise.

B.1 Hypothese

Der nordwestliche Zugang der Frischluft sollte nicht durch Nachverdichtungen, wie z.B. von der Gruppe Machleidt vorgeschlagen, verbaut werden.

A.2 Alter Flughafen – Bestand

Naturschutzgebiet im Nordwesten der Stadt, an das sich die Stadtteile Nordweststadt, Neureut, Nordstadt anlehnen.

Im Westen überwiegen mehrgeschossige Wohnbebauung (verdichtet), zwei Straßenbahnhaltstellen liegen am Flughafen. Eine der Haltestellen liegt an einem sich entwickelnden Zentrum für Gewerbe/Handel und nicht weit vom einzigen unsehbaren, unattraktiven und unständlichen Zugang zum Flughafen auf der Westseite. Südlich der Haltestelle hat die Nordweststadt verschiedene kleinere gewerbliche und Einkaufsmöglichkeiten. Die tiefergelegte Straßenbahntrasse wirkt als starke Abgrenzung/Trennung zwischen Nordweststadt und dem Flughafen. Hier wäre vorstellbar, der Nordweststadt durch punktuelle oder flächenmäßige Überdeckung der Straßenbahntrasse den Zugang zum Flughafen als öffentlich zugänglichen Raum aufzuschließen.

Im Norden befindet sich der einzige größere, noch unbebaute Bereich (Eisgelände), der als „Klimaschlucht“ für die Luftzirkulation erhalten werden soll ebenso wie die unzugängliche Vegetation.

Im Nordosten: In Neureut-Heide gibt es lockere Bebauung mit Ein- und Mehrfamilienhäusern. Eine Ausweitung oder weitere Ausflansung der Bebauung soll hier nicht stattfinden, der Rand hin zum Flughafen stark abgegrenzt bleiben/werden.

Im Süden: Der Süden grenzt mit einem Fuß- und Radweg an das Flughafen Gelände. An diesem befindet sich auf der anderen Seite ein Kleingartenanlage und die Hardtwaldsiedlung. Die Hardtwaldsiedlung soll über eine Achse hin zum Flughafen geöffnet/zugänglich werden.

Im Osten: nur Stichpunkte (da hier unser Hauptarbeitsgebiet liegt)

- Klare Linie und harter Rand von Nord nach Süd
- Attraktive Öffnung durch gestalteten öffentlichen Raum von Osten hin zum Flughafen Gelände (Zentrum Erzbergerstraße)
- Verbesserung der Verbindung zwischen der Nordweststadt und der geplanten Bebauung Erzbergerstraße
- Zentrum (Gewerbe/Einkauf) am Übergang zum Flughafen Gelände

B.2 Hypothese

Die „heilige“ Fläche, bisher eher abweisend, soll als Grünbiotop (Landschaftspark) zwischen den Stadtteilen aktiviert werden (z.B. Centralpark), die die N-W-Stadt mit der Nordstadt verbindet und nicht trennt (Zitat West 8: „Zwischenraum wird transformiert in Entwicklungsraum“). Parzellierung durch:

- O-W-Querverbindungen in verschiedene Funktionsbereiche, z.B. an Südgrenze
- Wasserbiotop für Nachtabkühlung
- Querverbindungen für Rad- und Fußgängernutzung als aufgeständerter Holzbohlenweg, evtl. eingefasst mit Wasserlauf als Übertrittsbarrieren zum Naturschutzbereich

A.3 Ränder

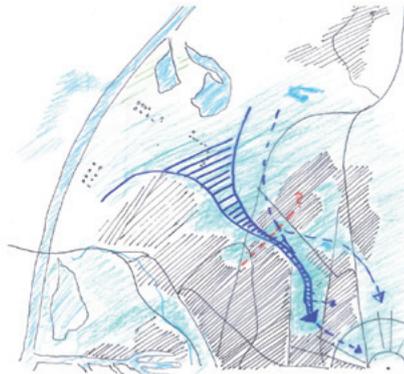
Die Ränder bilden zum Flughafen hin Rückseiten; auf der Ostseite durch eine zufällige, sehr heterogene Bebauung und auf der Westseite durch die Tiefloge der Straßenbahn. Die beiden Stadtteile Nordstadt und die N-W-Stadt sind durch den alten Flughafen getrennt, es gibt keine Verknüpfung. Es bestehen erhebliche bauliche und räumliche Potenziale, wenn diese Ränder geklärt werden.

B.3 Hypothese

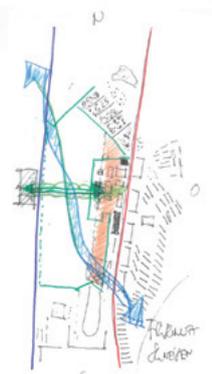
Durch Klärung der Ränder kann ein trennender Freiraum zur gemeinsamen Mitte entstehen und erheblich zur Adressbildung beitragen. Die Ränder sollen Ränder bleiben und durch ihre bauliche Ausformulierung keinen Anlass geben, später weiterzubauen. So gesehen darf der Rand keine Straße sein, die einseitig bebaut ist. Die Erschließung der Bebauung darf nicht vom Rand aus erfolgen, sondern von innen her.

Ostrand: Der Rand wird parallel zur Erzberger Straße auf ganzer Länge von ca. 200 m Tiefe bebaut. Die Wegstruktur der Hardtwaldsiedlung wird aufgenommen. Es werden ca. 200/200 m große überschaubare Baufelder (Nachbarschaften) gebildet. Zwischen diesen Nachbarschaften verbleiben breite Frischluftschneisen. Zwischen Corneliusschule und duale Hochschule wird ein Stadtteilzentrum entstehen. Von hier aus soll eine Fuß- und Radwege-Verbindung zur westlich gelegenen Nordstadt hergestellt werden.

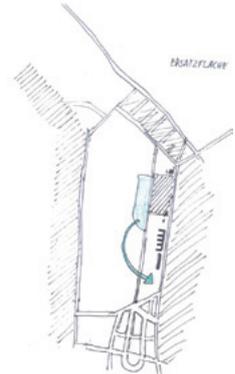
Westrand: Am Ausgangspunkt dieser Ost-West-Verbindung soll eine „Umgestaltungsstelle“ entstehen. Dazu wird die Straßenbahn überdeckt und darauf ein öffentlicher Platz mit entsprechenden Angeboten geschaffen. Ost- und Westrand werden mit einem Fuß- und Radweg verbunden (siehe oben).



größtartige Frischluftschneise



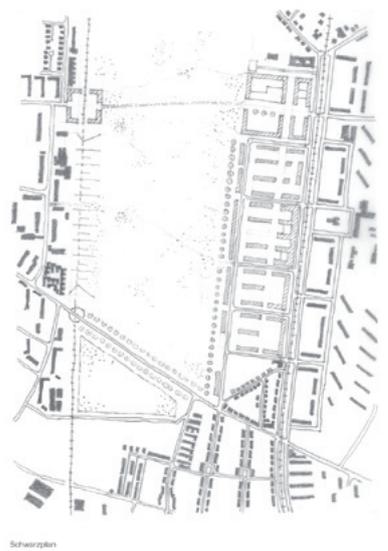
lokale Frischluftschneise



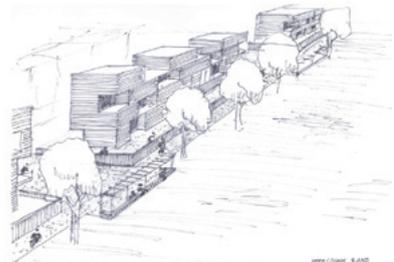
Schaffung von Frischluftschneisen



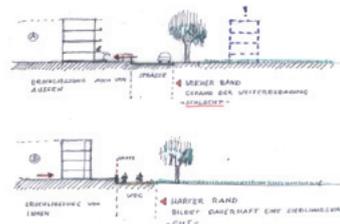
Konzeptplan



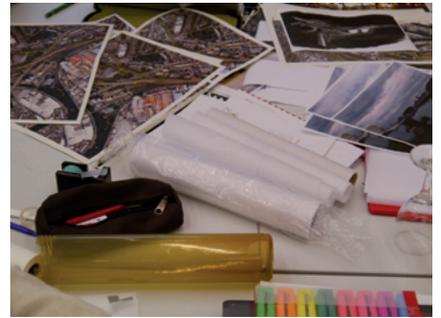
Schwarzplan



OFFENLAND



Zwischenplan



Zusammenfassende Betrachtung

Die einzelnen Arbeiten der drei Teams der städtischen Planungswerkstatt wurden von den Teams teilweise ausführlich kommentiert. Die Auseinandersetzung mit den Ergebnissen der Planungswerkstatt führte zu eigenen Interpretationen und vertiefenden Überlegungen. Vier Teams formulierten, teilweise sehr ausführliche, Stellungnahmen zu allen drei Arbeiten der städtischen Planungswerkstatt, ein Team kommentierte nur eine Arbeit als Grundlage eigener Überlegungen.

Erfreulicherweise hat sich jedes Team einen eigenen Fokus gesetzt und diesen trotz der kurzen Bearbeitungszeit von ca. 15 Stunden aussagekräftig bearbeitet. Dabei konnten unterschiedliche Themen für die Stadtplanung einbezogen werden:

- „Ränder“: Alter Flugplatz, Nord-Südachse: innerer Rand, Nordweststadt: innerer und äußerer Rand
- „Hubs“ als Wechselorte für die intermodale Mobilität: in Form von „Wechselstuben“ zur Förderung des Fahrradverkehrs
- Stadtbau, Transformation: Verbindung zum Rhein
- Siedlungserweiterungen: Umwertungen von Zonen wie Hafen, Alter Flugplatz
- Nachverdichtung: Nordweststadt
- Öffentlicher Raum: Nord-Südachse innere Stadt

Dem Verein Architekturschaufenster Karlsruhe ist unter Mitwirkung engagierter Menschen in unserer Stadt ein Experiment geglückt. 21 Fachleute und „Laien“ haben sich unentgeltlich Zeit genommen, um über die weitere Entwicklung Karlsruhes nachzudenken und ihre Gedanken auch verbal und zeichnerisch niederzulegen. Diese, in dieser Form in Karlsruhe erstmalig durchgeführte Form des Diskurses für die Stadt und deren räumlicher Entwicklung kann Beispiel und Anregung sein für weitere Veranstaltungen mit aktuellen und bedeutsamen Themen der Karlsruher Stadtentwicklung. Das Architekturschaufenster bietet sich dafür weiterhin als Plattform des Diskurses an. Den fünf Teams nochmals herzlichen Dank für ihr Engagement!

Bilder einer Ausstellung

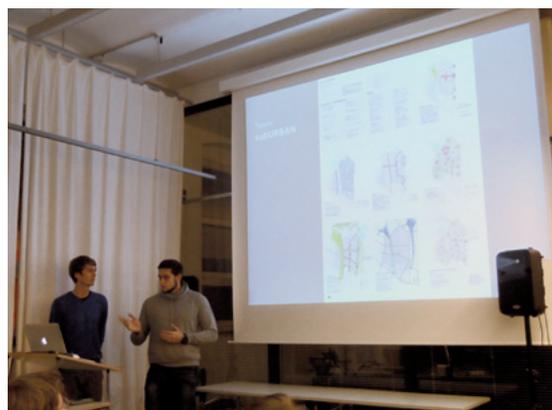


oben: Eröffnung der Ausstellung mit den Ergebnissen des Workshops

rechts: Übergabe der Workshop-Dokumentation an die Stadt Karlsruhe (Hubert Schmidler, Prof. Dr. Anke Karmann-Woessner, Dr. Harald Ringler)



unten: Die Teams präsentieren ihre Arbeiten.





*diese Seite:
Impressionen aus
der Ausstellung*



Presseecho

Freitag, 21. November 2014

KARLSRUHE

Ausgabe Nr. 269 – Seite 21

Fantasie der Planer sprengt B-10-Brücke

Neue Ideen schärfen das „Räumliche Leitbild“

Von unserem Redaktionsmitglied
Rupert Hustedt

Wie kann Karlsruhe 2115 aussehen? Und gibt es eine wünschbare Entwicklung, die auch noch planvoll steuerbar ist? Immerhin bemüht die Fächerstadt anlässlich ihres 300. Geburtstags im nächsten Jahr Architekten

Architekturschaufenster zeigt Pläne vom Workshop

und Stadtplaner für kühne Entwürfe ihrer Zukunft. Wie wäre es mit einem freien Blick von Mühlburg auf den Hafen? Oder braucht die Stadt der Zukunft „Wechselstuben“ für Fahrzeuge auf jedem großen Platz? Noch wird am „Räumlichen Leitbild“ weitergebastelt – im Festsommer 2015 will man es dann den Karlsruhern und der Welt als den modernisierten Traum von einer Fächerstadt der Zukunft mit

einer Ausstellung im Alten Schlachthof präsentieren. Jetzt hat sich das Architekturschaufenster, die Plattform der Karlsruher Baukünstler, dem Leitbild-Prozess geöffnet.

Fünf Teams haben in einem Workshop die Ergebnisse der Planungsworkstatt 2014 zum „Räumlichen Leitbild“ mit drei internationalen Pla-

nergruppen interpretiert und jeweils bei einem Thema fantasievoll konkretisiert. Am Mittwochabend stellten die Gruppen aus Architekten, Studenten und Laien ihre Vorschläge im Architekturschaufenster, Waldstraße 8, vor. Dort sind die Pläne bis Mittwoch, 26. November, ausgestellt. Und an diesem Mittwoch zieht dort das Stadtplanungsamt öffentlich um 19 Uhr die Zwischenbilanz im Prozess fürs Karlsruher Leitbild.

Die fünf Vorschläge orientieren sich am Rahmen des Werkstatt-Ergebnisses, malen dann aber mit ganz eigener Pinselführung am Leitbild weiter. Die Reihenfolge bedeutet keine Rangfolge.

Öffnung nach Westen

Die Gruppe „4 wagen westwärts“ will die Mühlburger Südtangentenbrücke sprengen lassen, um Karlsruhe nach Westen zum Rhein zu öffnen. Diese Blick-Barriere durch den strangulierenden Verkehrsknoten zwischen Lameyplatz und Hafenbecken müsse radikal zerschlagen werden. Sei diese Trennung im Westen aufgehoben, könne das Hafengebiet zu der Karlsruher Wachstumszone künftigen Stadtlebens mit hoher Wohnqualität in Lofts am Wasser und Terrassenhäusern am Hang des Windmühlbergs werden. Auch die Eisenbahnbrücke beim Mühlburger Bahnhof soll ihren trennenden Charakter verlieren. Vom Lameyplatz aus will „4 wagen westwärts“ das Gebiet um den Honselknoten zum Hochplateau mit Rheinblick und Café aufschütten – und eine Brücke nach Westen über die Bahn schlagen. Dazu sollen die „Beckenköpfe“ zu Hafen-Kulturzonen mutieren. So könne sich der Karlsruher Westen vom „Unort“ zum Wohnhafen „Rheinblau“ verwandeln.



BARRIERE ZWEI: Den Zaun vor dem Stadtgarten wollen „Kreative“ einreißen.



BARRIERE EINS: Die Mühlburger Südtangenten-Brücke soll verschwinden. So stellt sich ein Planerteam die Zukunft einer nach Westen geöffneten Stadt vor. So würde der Blick auf den Hafen frei, wo Wohnungen entstehen und das Leben am Kai pulsiert. Fotos: Jodo

Nordweststadt

Das Team „subUrban“ nahm die Ränder des Stadtteils unter die Lupe – und fand bei der Nordweststadt gleich drei Nord-Süd-Züge, die nach klarer Gestaltung schreiben: den Streifen entlang des Alten Flugplatzes im Osten, den an der Herizstraße im Westen und Nordwesten sowie die Wilhelm-Hausenstein-Allee in der Mitte. Zudem findet „subUrban“, manche Straße überdimensioniert – besonders bei der zentralen Ost-West-Achse, der Landauer Straße, bester großer Umgestaltungsbedarf.

Flugplatzränder

Das Team „Wald8“ will den Alten Flugplatz als Naturschutzgebiet achten und dabei an dessen Rändern städtebaulich klare Kanten setzen. Besonders auf der Nordstadseite (Osten) entsteht mit dem C-Areal als neuem Stadtkern eine durchgezogene Nord-Süd-Be-

bauung. Dazu kommt ein Ausbau des Querwegs zur Nordweststadt. Dort und vor allem im Süden der geschützten Fläche sieht die Wald-Gruppe Wasserflächen zum Abkühlen des Klimas vor. Kategorisch abgelehnt wird wegen des für die Städter notwendig frischen Winds der Vorschlag aus der Planungsworkstatt, westlich der Heidesiedlung die Bebauung zwischen Neureut und der Nordweststadt zu arrondieren.

Belebte City-Achse

Dem Team „Anstoß“ ist Karlsruhe noch immer viel zu langweilig und das Potenzial der Stadt bei weitem nicht ausgeschöpft. Dabei sieht es das Problem vor allem in dessen Herzen. Dort liege derzeit Raum brach, wo durch „zeitgenössische Innovation neues Leben in die tote Mitte“ ziehen werde. Mit der Aufwertung der zentralen Stadtachse vom Schlossplatz im Norden bis zur Brache hinterm Hauptbahnhof im Sü-

den zur Kette kreativer Orte aber könne die Fächerstadt zur modernen Stadt werden. In großen Freiräumen wie Markt- oder Festplatz und bei kostenlosem Durchgang für jedermann durch den heute abgesperrten Stadtgarten wirke „die freie Szene als der neue soziale Motor der Stadtentwicklung“.

Wechselstuben

Aus der Position eines Radfahrers entwirft das Team „Wechselstube“ die Zukunft der mobilen Stadt. Dabei spielen eben spezifische „Wechselstuben“ eine Hauptrolle. Es sind Stationen auf jedem großen Platz Karlsruhes, wo Einwohner, Pendler und Touristen reibungslos das Verkehrsmittel tauschen – ob vom Rad, in die Straßenbahn, auf den Leihwagen oder zur Eisenbahn. Dazu sind die Umsteigeorte zu Service- und Informationsstationen ausgebaut. So rufen die Fahrräder in die Spitzenposition des Stadtverkehrs der Zukunft.

Anhang

Schriftliche Stellungnahmen der Teams
zu den Arbeiten der Planungswerkstatt
im Original

27

Eigene Beiträge der Teams

Team *subURBAN*

Philipp Scholz ... Adrian Bartkowski ...

Alexander Werner

BETREUUNG: Dr. Philipp Dechow *KIT*

Unsere Arbeit zeigt eine Auswertung der drei Gutachten zum Räumlichen Leitbild hinsichtlich der Themen, Potenziale und Defizite, anhand der Nordweststadt, in Karlsruhe.

Dabei entstehen die Themenfelder:

Reurbanisierung

Mobilität

Stadtränder

Landschaftsinfrastruktur und

Quartiere/Nachbarschaften

Wir unterscheiden in *Megatrends*, auf *Karlsruhe* und auf die *Nordweststadt* bezogene Thesen.

Die jeweiligen Unterthesen zeigen die Potenziale und Defizite.

Im zweiten Teil werden aus den Potenzialen und Defiziten Ziele formuliert und dargestellt.

In Analyseplänen werden die Eingriffsstellen an der Nordweststadt dargestellt.

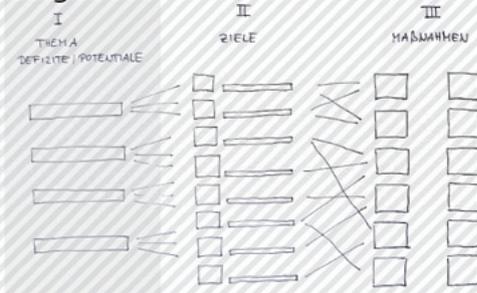
Ein eigener Maßnahmenkatalog entsteht im dritten Teil, zusammen mit den schon gedachten konkreteren Aussagen der Gutachten. Die Maßnahmen beziehen sich auf die gesetzten Ziele.

Hier werden ausgewählte Stellen der Nordweststadt mit Lösungsvorschlägen und in Vorher-/Nachherdarstellung gezeigt.

Team subURBAN

Alex Werner, Adrian Bartkowski, Philipp Scholz
(Betreuung Dr. Philipp Dechow, KIT)

Vorgehensweise Schaubild



Unsere Arbeit zeigt eine Auswertung der drei Gutachten zum Räumlichen Leitbild, hinsichtlich der Themen, Potenziale und Defizite, anhand der Nordweststadt, in Karlsruhe.

Im zweiten Teil werden die damit verbundenen Ziele der Teams dargestellt und analysiert.

Ein eigener Maßnahmenkatalog entsteht im dritten Teil, bezogen auf die gesetzten Ziele, zusammen mit schon gedachten konkreteren Aussagen der Gutachten.

DEFIZITE / POTENTIALE

Reurbauisierung **negativend**
Wachstum im Widerspruch zu Flächenressourcen

Mobilität **negativend**
überdimensionierte Straßen

Separate Verkehrsführung (Defizit)

Bedeutung des MIV zu hoch

Viele Ziele nicht schnell erreichbar /
Lange Weg

Stadtränder **Karlsruhe**

- Ungenügende Ober Ausformulierung der Übergänge
- (Skizzen west)

- Freihaltefläche als nicht qualifiziertes Restraum /
Grüne Barriere
(sinn. Freihaltefläche ☹️)

Enge Verflechtung mit der Landschaft (west)

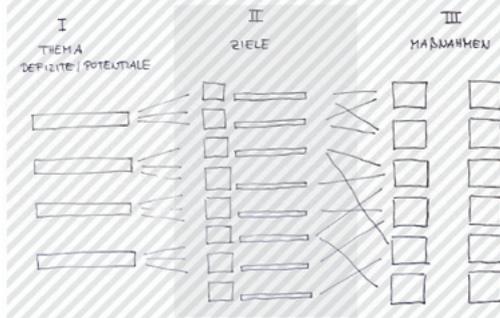
Landschaftsinfrastruktur **Karlsruhe**

Karlsruhe muss an Klima Wandel angepasst werden

Grünräume nicht qualifiziert

Quartiere / Nachbarschaften **Nordweststadt**

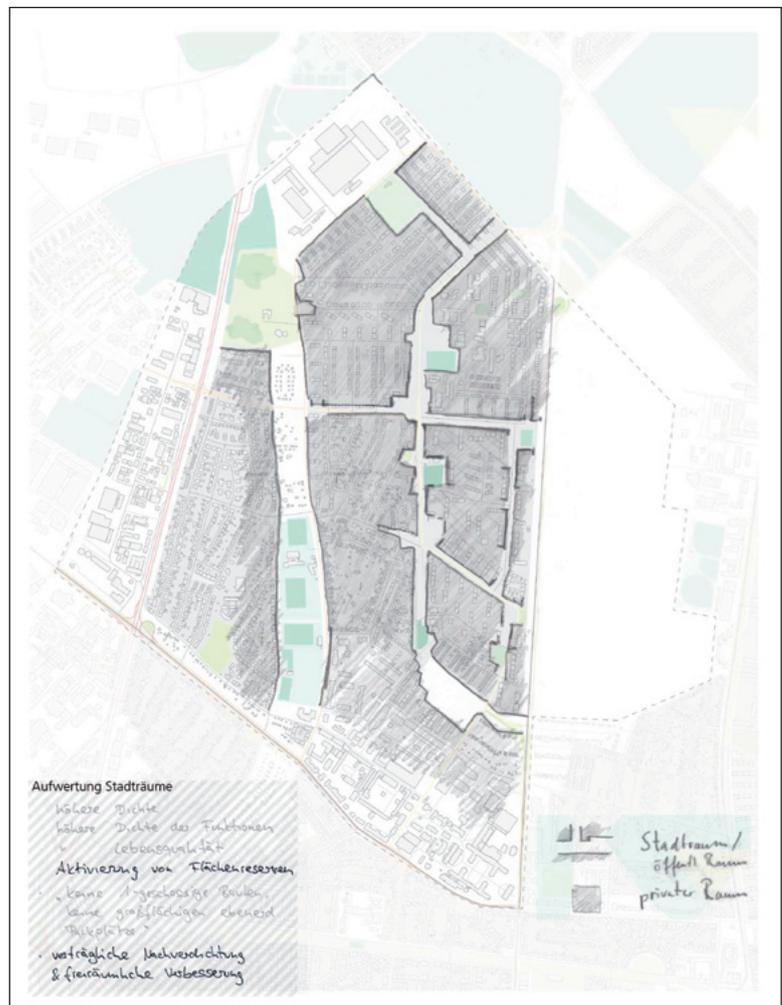
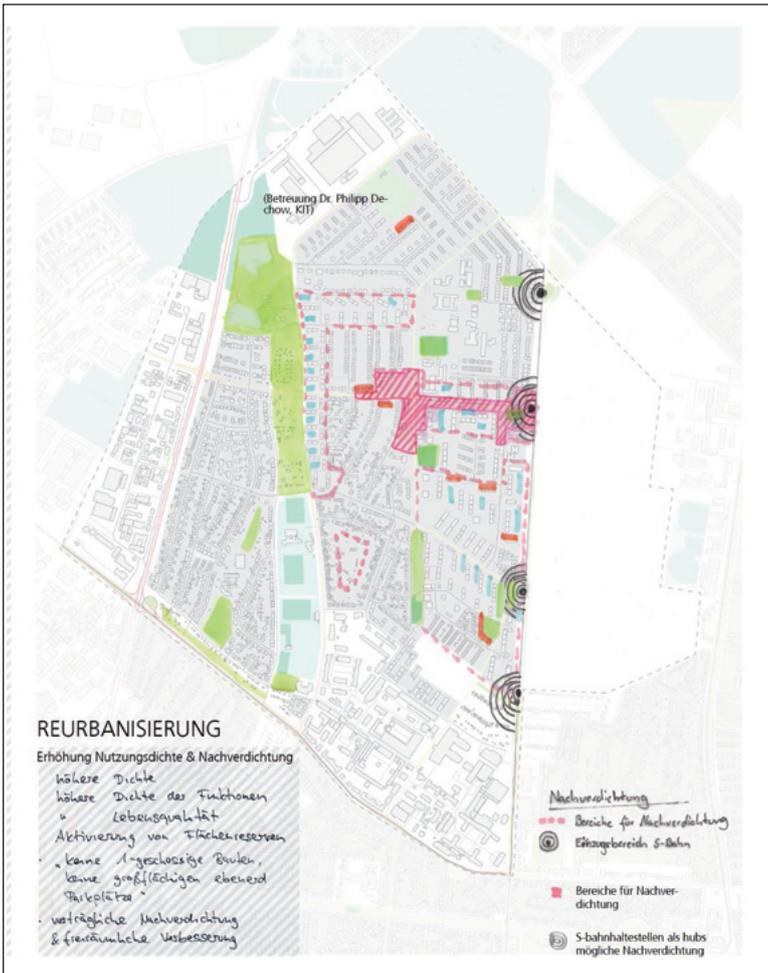
- kein Zentrum
- untergenutzte Flächenpotenziale
- Soziale Defizite
- Gestalterische Defizite

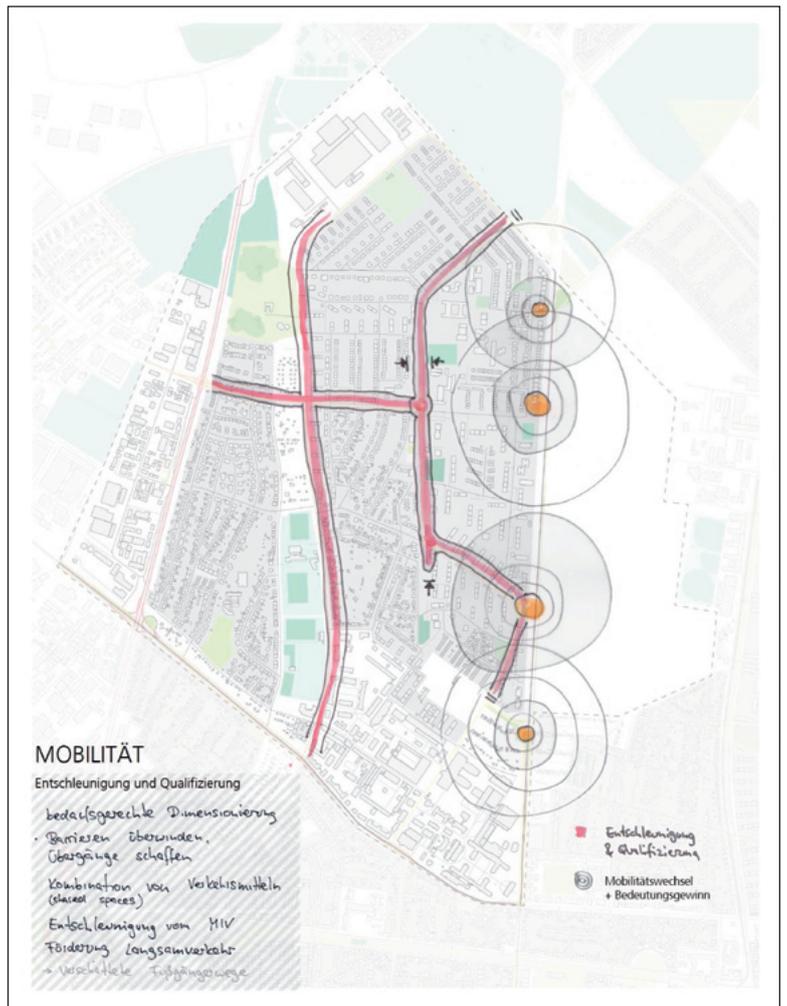


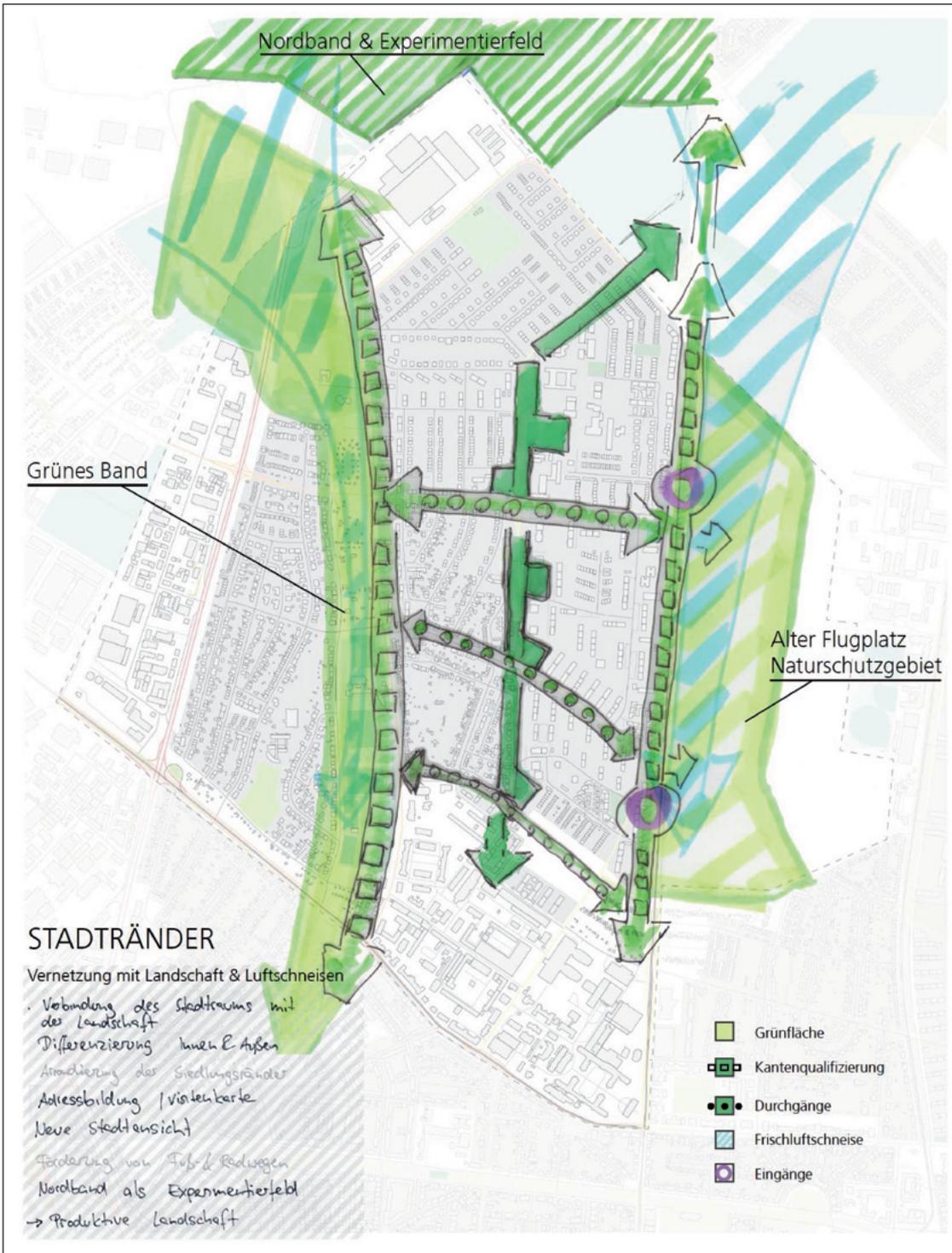
ZIELE

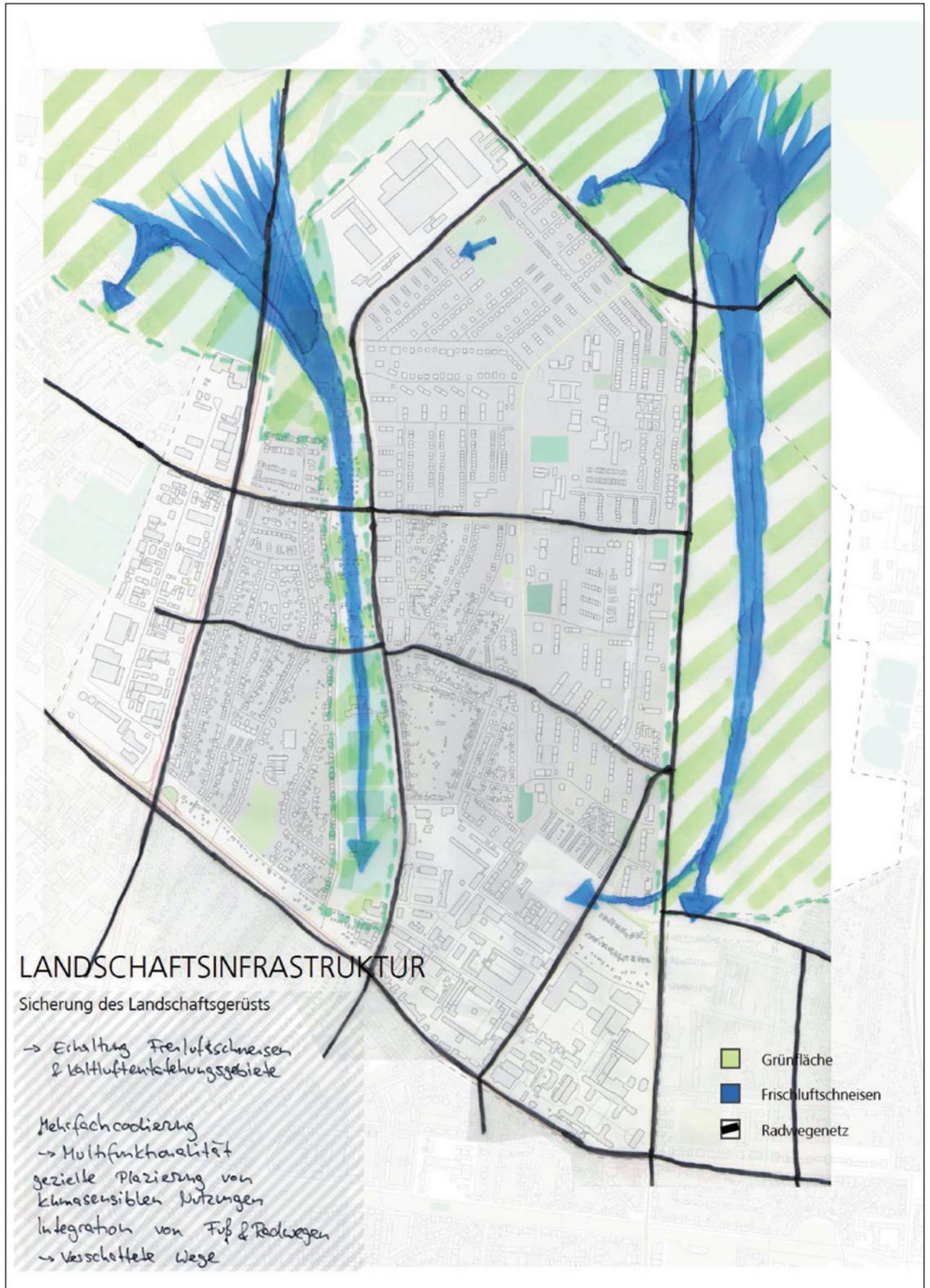
- höhere Dichte
- höhere Dichte der Funktionen
- ↳ Lebensqualität
- Aktivierung von Flächenreserven
- „keine 1-geschossige Bauten, keine großflächigen ebenerdigen Parkplätze“
- verträgliche Mehrverdichtung & flächenräumliche Verbesserung
- bedarfsgerechte Dimensionierung
- Barrieren überwinden, Übergänge schaffen
- Kombination von Verkehrsmitteln (shared spaces)
- Entschleunigung vom MIV
- Förderung Langsamverkehr
- ↳ Verschattete Fußgängerwege
- 5 min-Stadt
- ↳ Gewährleistung der Erreichbarkeit
 - 5 min bis Freiraum
 - 15 min bis Zentrum
- Verbindung des Stadtraums mit der Landschaft
- Differenzierung Innen & Außen

- Anordnung der Siedlungsrande
- Adressbildung / Visitenkarte
- Neue Stadtsansicht
- Förderung von Fuß- & Radwegen
- Nordrand als Experimentierfeld
- ↳ Produktive Landschaft
- Sicherung des Landschaftsgerüsts
- ↳ Erhaltung Freiluftschneisen & Kaltluftentkehlungsgebiete
- Mehrfachnutzung
- ↳ Multifunktionalität
- gezielte Platzierung von klimasensiblen Nutzungen
- Integration von Fuß & Radwegen
- ↳ Verschattete Wege
- Je Quartier ein Zentrum
- Quartiere u. Nachbarschaften mit eigener Identität
- Je Quartier / Nachbarschaft ist Gandausstattung gewährleistet (S 28)
- Mischung & Vielfalt
- „Nachbarschaften entwickeln Bestand weiter“











Team 4 wagen westwärts

Mathias Christoffel ... Rainer Flotho ...
Dr. Ursula Nothhelfer ... Fanny Kranz

Stellungnahme zum Räumlichen Leitbild Karlsruhe 2015

0. Allgemein

Die Planungswerkstatt zum Städtebaulichen Leitbild Karlsruhe ist insgesamt betrachtet ein wichtiger Prozess zur Bündelung von Planungsstrategien. Durch die Einbeziehung der bisherigen Untersuchungen und Studien (z. B. Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK), 20-Punkte-Programm Radverkehr, 10 Fragen an Karlsruhe) war die Grundlage für eine vieldimensionale Betrachtung gelegt. Im Idealfall wird das sich nun herauskristallisierende Leitbild (Synthese der drei vorgelegten Arbeiten) im Gegenzug Basis und Leitplanke für alle weiteren Studien zur Stadtentwicklung, wie zum Beispiel das Klimakonzept „Klimopass“, geben.

Wichtig war übergeordnet auch, dass der Blick von außen neue Aspekte in die Betrachtung der Stadt („Die Stadt neu sehen...“) eingebracht hat. Im Folgenden werden wir die für uns interessanten Aspekte benennen und als Schlussfolgerung ableiten, wie wir unseren Bearbeitungsschwerpunkt gewählt haben.

1. Team West 8/verkehrplus

Interessant scheint uns hier die Betrachtung der Innenzonen zwischen Kernstadt und den „fraktalen“ Außenbezirken. Da die Karlsruher Stadtteile oft nicht direkt an der Innenstadt „anliegen“, können die Zwischenräume als identitätsstiftende Raumzonen wichtig werden für neue Adressenbildungen. Die aus Holland „importierten“ Beispielbilder haben gute Anregungen für das mögliche Nebeneinander eher städtischer und ländlicher Nutzungen gegeben.

Das Sortieren von Nutzungsclustern und „Begabungen“ mit dem Ziel, Synergieeffekte innerhalb der Cluster zu erzielen, taugt als weitere Methode zur Stärkung der Stadtidentität und ist ein gutes Hilfsmittel, die Stadt in ihren Bestandteilen gedanklich zu fassen. Auch hier ist es ein bisschen der Blick von außen, der das Bild weitet. Die Darstellung der Einbindung Karlsruhes in das überregionale bis internationale Verkehrsnetz war hilfreich, um die großen Chancen des Standorts an der Schnittstelle europäischer Hauptverkehrswege zu begreifen.

Das Versprechen der „Enkeltauglichkeit“ der Verkehrskonzepte wurde aus unserer Sicht nicht wirklich eingelöst. Das Spiel mit Prozentanteilen im *modal split* drückt zwar den Willen zur Veränderung weg von den hohen IV-Anteilen aus, aber in den konkreten räumlichen Ausformungen werden keine wirklichen Ideen präsentiert, die diese Vision konkret belegen können. Das Bild der verschiedenen Bedürfnisse, die im Straßenraum gebündelt zu sehr breiten Querschnitten führen, hat zwar plakativ die Problemlage vorgeführt. Die später präsentierten Beispielquerschnitte haben aber eher gezeigt, dass die Beschäftigung mit den örtlichen Verhältnissen nicht wirklich stattgefunden hat.

Die im Detail gezeigten Straßenquerschnitte der Innenstadt zeigen mögliche Reaktionen auf die Klimaanpassung hauptsächlich durch verstärkte Begrünung. Die Verschiebung entfallender IV-Stellplätze in Quartiersgaragen ist aber eher Problembeschreibung als Lösung und kann in einem solchen Verfahren auch nicht konkret gelöst werden. Die im zweiten Zwischenschritt präsentierte bauliche Vision eines Stadtteils südlich des Hauptbahnhofs hat mit seinen Anklängen an Megacities eher Befremden ausgelöst.

5. DER ARBEITSPROZESS



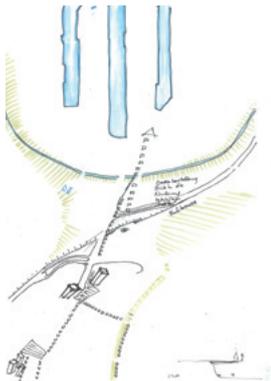
Erster Workshop vor Ort - Imbissbudenstimmung



Leitmotiv - plakativ ...



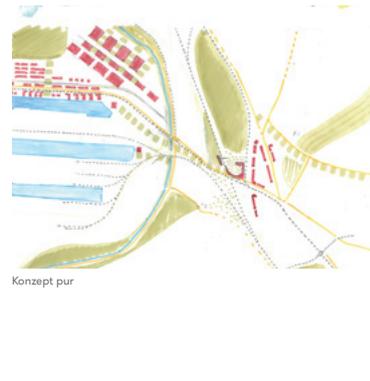
Erster Vorentwurf



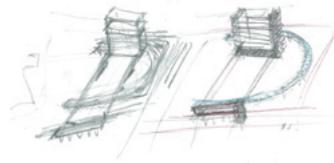
Erste Anbahnung



Konzept Studie



Konzept pur



Bahnhofstudien



Brückenschlag über die Alb



Rheinblau im Abendrot



Parasitäre Wohnformen am Rheinhafen



Ausblick am Hafenkopf



Bürgermeinung vor Ort - MIV Bashing

2. Team *Machleidt/sinai/SHP*

Dieses Team hat die konkretesten räumlichen Aussagen über eine Weiterentwicklung der Stadt gemacht. Als Basis ihrer Studie beziehen sie sich auch am stärksten auf die Stadtgeschichte und leiten aus dem Gründungsgedanken auch direkt die Kernthese der Verzahnung von Stadt und Landschaft (Yin/Yang-Beziehung) ab.

Das Bild basiert auf der Klammer aus dem Altraum im Süden und der Grünverbindung nördlich der Innenstadt. Die Ausbildung der Nordzone wird vor allem durch deutliche Eingriffe in den Hardtwald visualisiert. Die Schaffung von größeren Lichtungen und Sport- und Freizeitflächen erscheint plausibel. Auch hier ist der Blick von außen und das Angreifen nicht ausgesprochener Tabuthemen wie das Fällen größerer Baumbestände erfrischend als Denkmodell und hoffentlich anregend und provozierend genug für weitere Diskussionen in der Stadt.

Das Bild einer Straßenbahnlinie durch die Lichtungsschneisen ist zwar verführerisch, aber wohl nicht wirklich umsetzbar. Trotzdem ist es auch ein neuer Blickwinkel, den großen Umweg aller Verkehrsbeziehungen bei der Verbindung der nordwestlichen und nordöstlichen Stadtteile bewusst zu machen. Die Frage ist nur, ob diese Verbindung überhaupt stark genutzt würde. Die andere zentrale Visualisierung zeigt die Überdeckung der Südtangente als Brückenschlag zu den südwestlichen Stadtteilen. Diese schon frühe gezeigte bildhafte Provokation wird allerdings im endgültigen Leitbildplan wieder auf einzelne Landschaftsbrücken als Verbinder reduziert.

Die räumlichen Entwicklungsflächen, die die „prosperierende Stadt“ fordert, sollen durch eine Art Flächentauschmodell geschaffen werden. Dabei wird im Übersichtsplan sehr konkret und plakativ an einem schönen Stadtbild „geschnitzt“: Wildwüchse von Zersiedelungsfläche werden beispielsweise im Nordwesten der Stadt bewaldet, um mit Hinweis auf ursprüngliche Landschaftsräume (Auenwälder) eine Harmonisierung der Stadträume zu erzielen. Die im Tausch gewonnenen Bonusflächen werden als konkrete Siedlungserweiterungen gezeichnet, etwa im Bereich nördlich des Flugfeldes in der Nordweststadt.

Die weiteren Entwicklungsflächen südlich des Hauptbahnhofs und nördlich des Rheinhafens (Rhein Metropark) zeigen zwar in einer Art Schwarzplan die möglichen Stadterweiterungen auf, bleiben aber unkonkret in der gedanklichen Basis. Das Schlagwort „von mono-large zum multi-mix“ hilft dabei nicht wirklich weiter.

Insgesamt lässt sich das erzeugte Bild der Stadt von einer deutlich ästhetisierten Sichtweise leiten, was wiederum dem Blick von außen und einer vielleicht am Ende doch zu großen Flughöhe über der Stadt geschuldet ist.

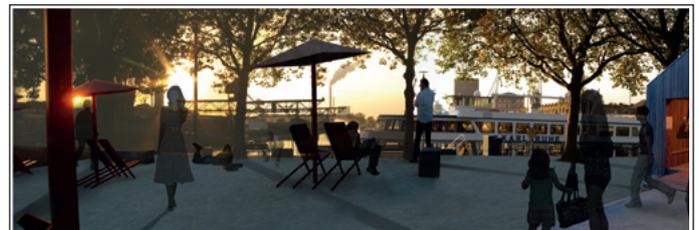
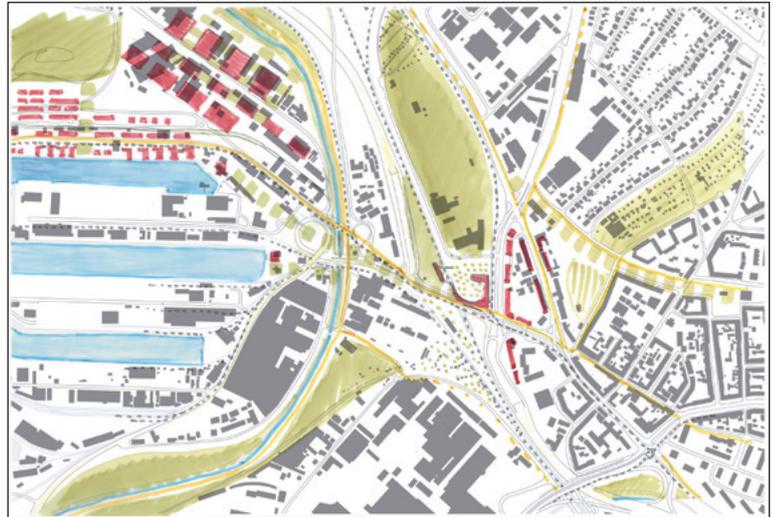
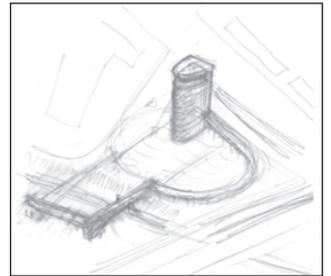
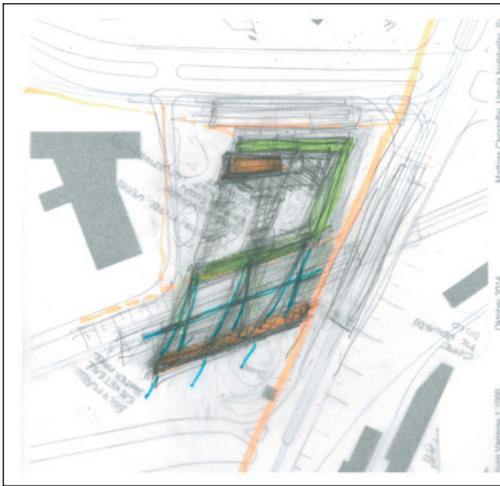
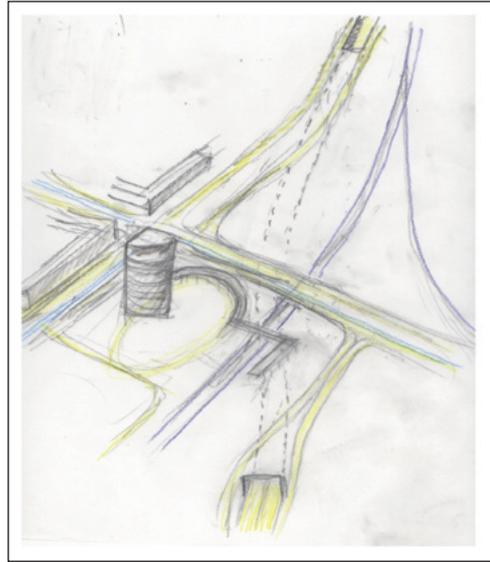
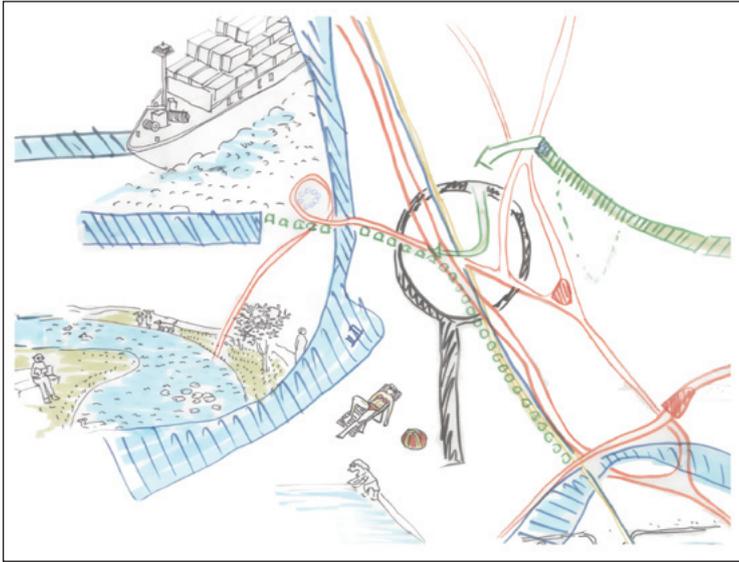
3. Team *berchtoldkrass space&options + STUDIO.URBANE STRATEGIEN + URBAN CATALYST studio*

Die Arbeit ist die komplexeste der drei Studien. Sie zeigt auch deutlich die Verortung des Teams in Karlsruhe und die tiefen Einblicke in die Strukturen der Stadt.

Abweichend von den anderen Arbeiten ist dieses Konzept eher konzeptionell und strategisch angelegt und nicht so sehr auf ein räumlich konkretes Gesamtbild fixiert. Die fünf Handlungsfelder (Stadt der Freiräume/Stadt der Nachbarschaften/Stadt der produktiven Welten/Die 5-Minuten-Stadt/Stadt der Schnittstellen) werden einzeln analysiert und in einer Art „Städtebaulasagne“ übereinander geblendet.

Das Bild der Stadt wird zu einem ringförmigen Handlungsraum vereinfacht, an den die Verknüpfungsstellen von Innenstadt und Peripherie aufgereiht sind. Der Ring ist als Bild eher zu „griffig“, weil er die nördliche Verbindung durch den Hardtwald mit einem Freizeitband zwar schließt, aber keinen tatsächlichen Ring (vergleichbar etwa zu den Ringen um München oder Hamburg) generiert.

Die Umsetzung wird an einigen Punkten beispielhaft und mit Comic-Charakter angerissen. Das verdeutlicht die Konsequenzen aus der Überlagerung der Betrachtungsebenen und hat somit eher Modellcharakter. Die stadträumlichen Konsequenzen werden eher abstrahiert. Das Leitbild ist eher Handlungsrahmen denn räumlich und morphologisch ausformuliertes Stadtbild. Zusätzlich lenkt die Arbeit auch den Blick auf die prozesshaften Abläufe der Leitbildentwicklung. Auch darin unterscheidet sie sich (positiv) von den eher räumlich plakativen Bildern. Sie gibt konkrete Hinweise auf Verfahrensabläufe und weist damit auf den Grundcharakter der prozesshaften Auseinandersetzung als Kern der Leitbilddebatte hin. Insgesamt haben sich die drei Teams im Laufe der Arbeit stark gegenseitig beeinflusst und befruchtet, so dass schon jetzt eine starke Verzahnung der Themen und Thesen festzustellen ist. Das wird die Arbeit der Weiterentwicklung eines Räumlichen Leitbildes für Karlsruhe erleichtern.



Reflexionen zum Räumlichen Leitbild Karlsruhe 2015

Die Vision: Karlsruhe liegt am Rhein

Karlsruhe liegt nicht am Rhein. Aber immer wieder werden Anläufe unternommen, einen Weg aus der Stadt zum Rheinhafen und zum Rhein zu suchen.

Gesamtstädtisch gesehen ist die Verbindung zum Rhein eine der Hauptachsen des Karlsruher Fächers und bildet kulturhistorisch gesehen den Gegenpol zur Durlacher Karlsburg und landschaftlich zum Turmberg. Das historische Wasserschloss Mühlburg, welches lange vor Durlach und Karlsruhe entstand, ist vergangen und das historische Dorf überformt. Können die Hochhauspunkte an Entenfang und Lameyplatz adäquate Endpunkte für die Kaiserallee bieten? Wir wagen den Sprung zum Rhein mit einer neuen „Hafencity“ und einem intermodalen Verknüpfungspunkt. Dadurch erhoffen wir uns, dass Mühlburg und das Hafengebiet als kulturell vielfältiges und durchmischtes Gebiet eine Aufwertung erfahren. So rückt der derzeit industriell geprägte Hafen stärker in das Bewusstsein. Durch punktuelle und flächige Aufwertungen und durchmischte Nutzungen gewinnt der Westen an Attraktion und Anziehungskraft.

Auf dem Weg westwärts ist die Honsellstraße als Verbindung zwischen Lameyplatz und Rheinhafen durch einen mehrgeschossig aufgetürmten Verkehrsknoten „stranguliert“. Diesen Knoten wollen wir mit unserer Vision durchschlagen.

Die drei Arbeiten zum städtebaulichen Leitbild weisen aus unterschiedlichen Blickwinkeln auf diesen Punkt hin: Bei *West 8* ist es einer der markierten Stadteingangspunkte und Zwischenraum zwischen Kernstadt und Peripherie. Das Team *Machleidt* schlägt nördlich des Rheinhafens den „Metropark Rhein“ als neuen Stadtteil mit Schwerpunkt Wohnen vor, kapituliert aber vor der Anbindungsproblematik. *space&options* weisen in ihrer Stadt der Schnittstellen den Bahnhof Mühlburg als wichtigen intermodalen Verknüpfungspunkt und Stadteingang aus.

Wir nutzen den gedanklichen Freiraum, den der Workshop bietet: Wir verlegen die Südtangente/B10 um drei Ebenen nach unten. Statt der vorhandenen hohen Brücke, die nicht nur die Honsellstraße, sondern auch die darüber kreuzende Bahnlinie Karlsruhe-Wörth überquert, planen wir einen kurzen Tunnel unter der Honsellstraße.

Dabei bleiben die Zu- und Abfahrten nahezu in gleicher Lage.

In einem zweiten gedanklichen Schritt tauschen wir die Ebenen der Bahnlinie und der Honsellstraße. Damit ist der Weg Richtung Rheinhafen frei. Gleichzeitig wird die ursprünglich vorhandene Geländekante zwischen Hoch- und Tiefgestade wieder erkennbar.

So entsteht zwischen Stadt und Rheinhafen ein neuer Zwischenraum, der durch einen Mix aus Verkehrsflächen, Landschaftsräumen und Freizeitchflächen geprägt wird. Im übertragenen Sinn werden mehrere Netze übereinander projiziert: Das Netz der Verkehrsadern überlagert sich mit der Verknüpfung von Grünzügen und Landschaftsräumen sowie den Erweiterungen der bereits vorhandenen Sportflächen.

Richtung Rheinhafen und weiter zum Rheinufer entsteht eine neue Verkehrsader, nämlich in erster Linie eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 5 gebündelt mit einem komfortablen Rad- und Gehweg. So wird ein möglicher neuer Stadtteil (Wohnhafen Rheinblau) am Fuß des „Energiebergs“ erschlossen und gleichzeitig eine gut ausgebaut Verbindung zur Hafeneinfahrt am Rhein eröffnet.

Bahnhof Mühlburg – ein neuer intermodaler Verknüpfungspunkt entsteht.

An der Schnittstelle entsteht ein neuer intermodaler Verknüpfungspunkt, der den jetzigen „Bahnhof“ Mühlburg ersetzt. Um einen echten Verknüpfungspunkt zwischen den verschiedenen Verkehrsarten zu haben, werden die Straßenbahnhaltestellen der jetzigen Linien 5 (Richtung Rheinhafen) und S5 (Richtung Knielingen/Wörth) zusammengelegt und mit dem Bahnsteig des Haltepunktes Mühlburg (Bahnstrecke Karlsruhe-Wörth) verknüpft. Die Straßenbahnlinien liegen auf dem Hochgestade, während der Haltepunkt der Regionalbahn hinter der Geländekante nach unten wandert.

Ein u-förmiges Dach verbindet die Haltestellen bzw. Bahnsteige. Richtung Westen entstehen gleichzeitig Übergänge zu einer neu gewonnenen Freifläche, die durch das Zusammenrücken der B10-Zu- und Abfahrt Richtung Westen entsteht.

Die Übergänge gabeln sich nach unten und oben: Während die unteren Stege auch die Abgänge

zum Haltepunkt Mühlburg anbinden, erreicht man über die nach oben weisenden Stege eine Aussichtsplattform („Bellevue West“), die den Blick auf den Rheinhafen öffnet und gleichzeitig als Tribüne für die darunter befindlichen Sportflächen dient.

Zentrum des intermodalen Knotens ist ein Punkt haus, das in seinem Nutzungsmix die besondere Lage widerspiegelt: Im Erdgeschoss denken wir uns Infoterminals zum Thema Verkehrsverknüpfungen sowie ein Café. Darüber könnte ein kleinerer Veranstaltungssaal mit Nebenräumen sowie eine Diskothek Platz finden. Auch neue Büroflächen mit flexibel und kurzfristig mietbaren Arbeitsplätzen sind denkbar. Im Dachgeschoss stellen wir uns eine Sky-Bar mit Westterrasse vor.

5 Minuten westwärts – der Weg zum Rhein mit Bahn und Rad

Neben der nun oben liegenden Honsellstraße verläuft nördlich parallel ein gut ausgebauter Rad- und Gehweg, der die Hauptroute Richtung Rheinhafen und weiter zum Rheinufer bildet.

Die Straßenbahnlinie 5 wird über die Wendeschleife hinaus verlängert. Ab dort überquert sie gemeinsam mit dem Rad- und Gehweg auf einer neuen Brücke nördlich der Straßenwendel die Alb und verläuft in der jetzigen Nördlichen Uferstraße und dann weiter parallel zur Nordbeckenstraße Richtung Westen.

Um die Verbindung für Freizeitradler attraktiver zu machen, wird am Wochenende eine Vorrangschaltung der Ampeln für den Radweg eingerichtet, ähnlich des Projektes „Ciclofaixa“ in der Avenida Paulista in São Paulo, wo sonntags eine sonst stark befahrene Straße für Autos gesperrt und für Radfahrer und Spaziergänger freigegeben wird.

Wohnhafen Rheinblau – ein neues Stadtteilquartier entsteht.

Die besondere Lage des neuen Wohngebiets zwischen nördlichem Hafenbecken und am Fuße des Energiebergs schafft beste Voraussetzungen für die Einführung innovativer Wohnbautypologien. Die Lage am unteren Hangabschnitt des „Energiebergs“ mit Hauptausrichtung nach Süden und damit Blick auf und über den Rheinhafen ist prädestiniert für den Bau von multimodalen Terrassenhäusern.

Die Hafenköpfe des zentralen und des nördlichen Hafenbeckens sind prädestiniert für kulturelle Nutzungen. Der zentrale Hafen mit historischen Backsteingebäuden, Speicherstadtambiente und Schiffsanleger dient schon heute Musik- und Hafenveranstaltungen. Durch eine Aufwertung der Freiraumqualität und architektonische Interventionen soll hier ein Ort für Subkultur und temporäre Aktionen entstehen.

Die neuen Wohnungen am Nordhafen sollen sich als schicker neuer Stadtteil zum Energieberg hin entwickeln. Eine Uferpromenade und Sitzstufen schaffen Urbanität im Westen. Am Hafenkopf bietet ein öffentliches kulturelles Gebäude als Landmarke ein Forum für interessierte Bürger, um den Westen neu zu erleben.

Sowohl der Hafen und der Knielinger See als auch die Geländemorphologie des Müllberges bieten für sportliche Aktivitäten (rudern, paddeln, Kitesurfen, Downhill, Dirt, Walken, etc.) vielfältige Anreize. Der Energieberg kann als Naherholungsgebiet für Hafencitybürger gestaltet werden und Aussicht auf die Stadt und den Gegenpol Durlach bieten.



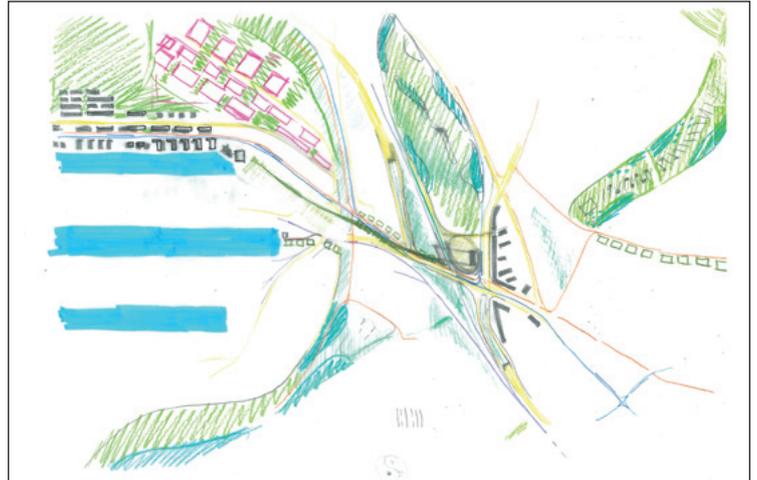
Erster Workshop vor Ort - Imbissbudenstimmung



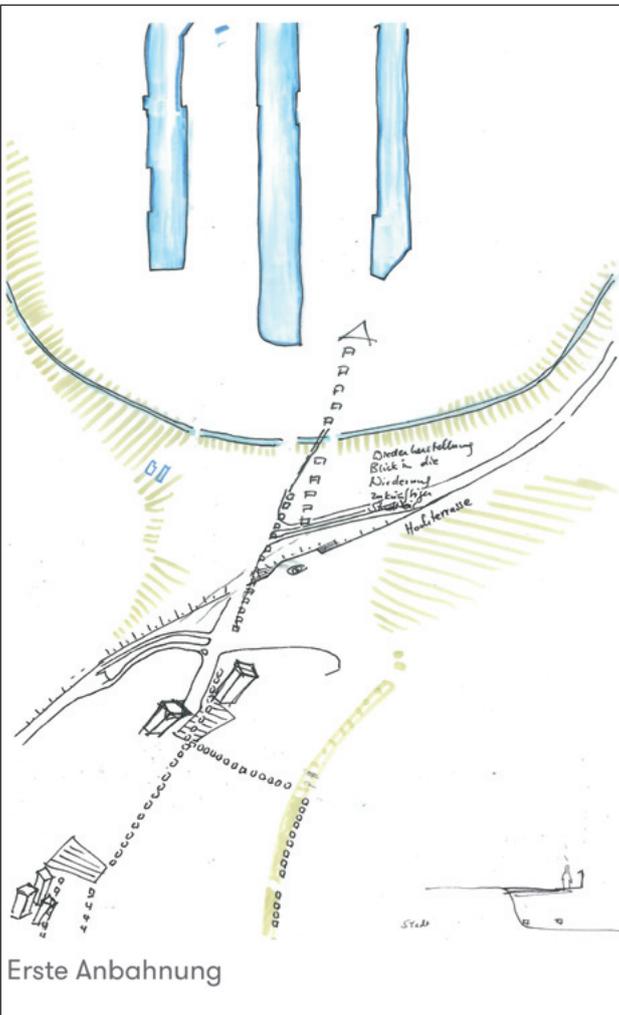
Leitmotiv - plakativ ...



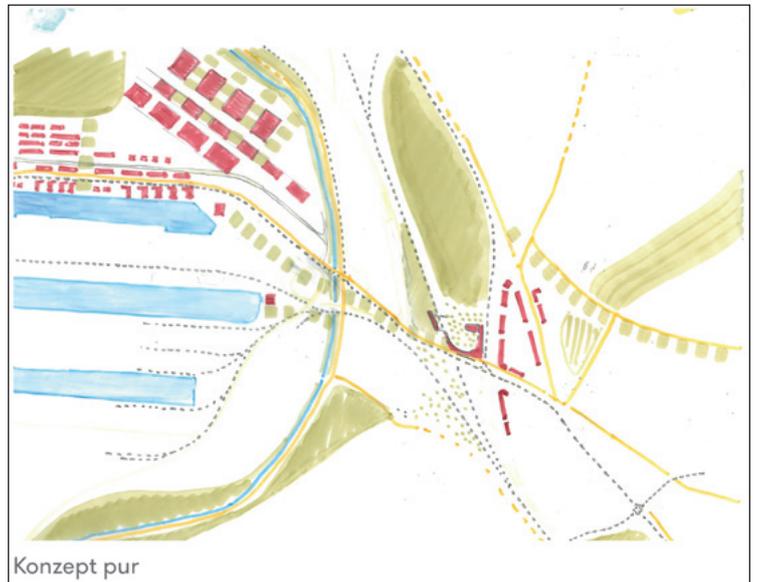
Erster Vorentwurf



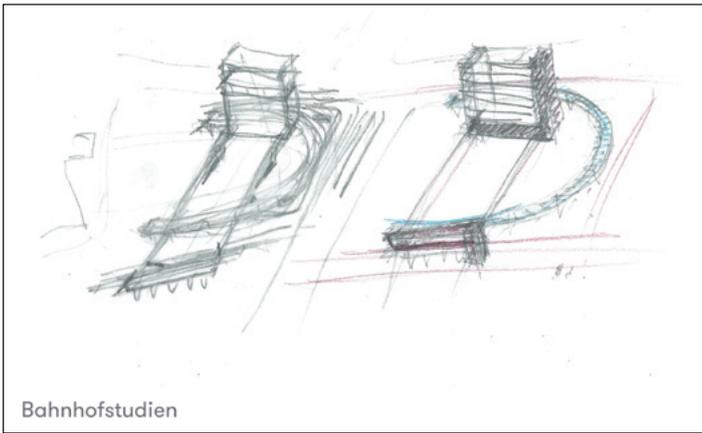
Konzept Studie



Erste Anbahnung



Konzept pur



Bahnhofstudien



Brückenschlag über die Alb



Rheinblau im Abendrot

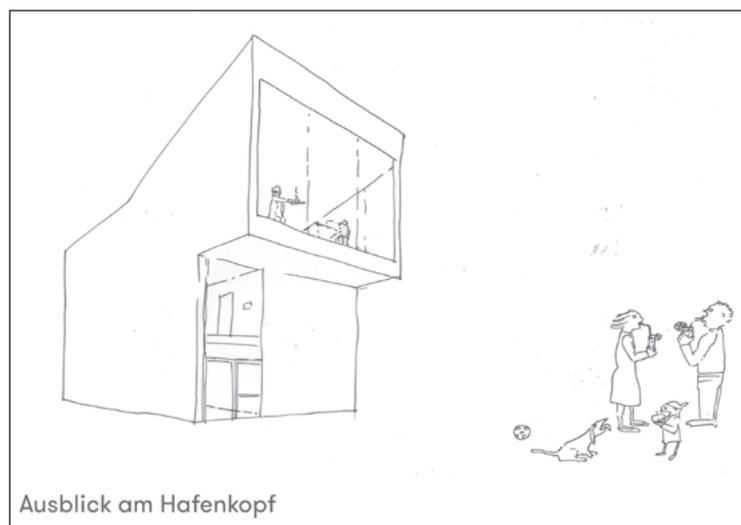


*Abhängigkeiten
im Hof
vgl. Hofen Chertoff*

Parasitäre Wohnformen am Rheinhafen



Bürgermeinung vor Ort - MIV Bashing



Ausblick am Hafenkopf

Team *die Anstoß e.V.*

Benedikt Stoll ... Jaro Eiermann ...
Christian Hennig ... Norina Quinte
Mitglieder von *die Anstoß e.V.*

Stellungnahme zum Räumlichen Leitbild Karlsruhe 2015 und Stellungnahme zu den Ergebnissen der Planungswerkstatt

Der Verein „die Anstoß e.V.“ besteht aus einer Gruppe Kreativer aus verschiedenen Fachrichtungen wie Kommunikationsdesign, Produktdesign, Musik, Architektur, Kunstgeschichte, Kunstwissenschaften und Ausstellungsdesign. Der Verein arbeitet seit Oktober 2013 an interdisziplinären Projekten mit dem Ziel, das Interesse für Kunst, Architektur und Kultur einer jungen und unkonventionellen Kreativszene in der Stadt Karlsruhe zu etablieren. Bürgerinnen und Bürgern soll ermöglicht werden, generationen- und themenübergreifend an gemeinsamen Themen zu arbeiten. Regelmäßig stattfindende Veranstaltungen (Interventionen im öffentlichen Raum, Workshops, Ausstellungen, Konzerte) sollen den kulturellen und nachbarschaftlichen Austausch stärken.

Anlässlich des 300. Geburtstags der Stadt Karlsruhe im Jahr 2015 initiierte das Stadtplanungsamt in Kooperation mit dem Architekturschaufenster und der Architektenkammer einen Workshop zur Reflexion des Räumlichen Leitbilds 2015. Im folgenden Text soll durch eine kritische Stellungnahme herausgestellt werden, welche Vor- und Nachteile die vorliegenden Projekte aufweisen.

1. „redesign karlsruhe – Ideale einer Idealstadt“ Machleidt GmbH, Berlin sinai Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin SHP Ingenieure GbR, Hannover

Bereits der Titel des Entwurfs wirft die Frage nach der Definition „Ideal“, bezogen auf die Stadt Karlsruhe, auf. Wie genau soll dieser Terminus gedeutet werden? Das Team entschied sich, sein Leitbild in drei Unterpunkten zu strukturieren; genannt werden die „ideale Stadt“, die „schöne

Stadt“ und die „prosperierende Stadt“. Interessant ist hierbei zu beobachten, dass die jeweiligen Kategorien sich auf einschlägige, aber nicht ausdifferenzierte Bedürfnisse der Bürger beziehen; zum Beispiel entsteht der Eindruck, dass eine optimale Verbindung von Stadt und Land als alleinige „Ideal-Lösung“ angesehen wird. Außerdem wird die „schöne Stadt“ mit kleinstädtischen Strukturen gleichgesetzt, die „prosperierende Stadt“ bezieht sich auf rein wirtschaftliche Entwicklungsangebote, welche die sozialen Fragestellungen zwar thematisieren, aber keine Lösungsvorschläge bieten. Gewünscht wäre eine breitere Betrachtung der unterschiedlichen Qualitäten Karlsruhes. Das eher konservativ wirkende Stimmungsbild beinhaltet Ziele, die sicherlich zur Lebensqualität beitragen, allerdings die bestehenden Wünsche nach einem lebendigeren und urbanen Karlsruhe außer Acht lassen.

Machleidt und Partner legen ihren Fokus anstelle einer quantitativen Stadterweiterung auf qualitatives Wachstum. Hierbei steht die Transformation und Verbindung einzelner Handlungsräume, durch Fortführung der vorhandenen Bebauungsstrukturen, im Vordergrund. Entlang des herausgearbeiteten Entwicklungsrings, der die Karlsruher Südtangente und die Nordtangente verbindet, markiert der Entwurf sechs Großprojekte. Dabei ist zu hinterfragen, ob diese (wenn auch sehr mutigen) Vorschläge tatsächlich eine Lösung der Karlsruher Probleme herbeiführen, da eine prozesshafte Entwicklung nicht vorgesehen ist.

Die Auseinandersetzung mit den heutigen Schwächen der Stadt wird unsererseits vermisst – das Konzept bietet zwar Lösungen für langfristige Großprojekte, allerdings keine kurz- bis mittelfristigen Perspektiven. Für wen genau Karlsruhe „redesign“ werden soll, wird leider bei genauerer Betrachtung nicht deutlich. Ebenfalls bleibt

unklar, wieso ausgerechnet eine Stadt wie Karlsruhe, die dem Ideal und Ruf einer ruhigen Stadt bereits folgt, noch mehr Ruheräume benötigt.

2. „Adressen einer Innovationslandschaft“ *Team West 8 (Rotterdam)* *verkehrplus (Graz)*

Der Titel „Adressen einer Innovationslandschaft“ lässt deutlich werden, dass man sich über die Region Karlsruhe und die Vernetzung über die eigenen Grenzen hinaus Gedanken gemacht hat. Außerdem fällt auf, dass die Profilierung der Stadt wesentlicher Bestandteil des Konzepts ist. Die Vernetzung von gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bereichen soll gefördert werden, die Maßnahmen scheinen allerdings widersprüchlich, da Clusterbildung und Monofunktionalisierung als Lösungswege vorgeschlagen werden. Dies würde den Austausch in der Stadt, zwischen den verschiedenen Interessensgemeinschaften und Bereichen negieren. Positiv ist die Verbindung der einzelnen Schwerpunkte „Stadtgefüge“, „Klimawandel“ und „Landschaftsräume“. Die Beschäftigung mit den „Rändern“ und Stadtgrenzen ist hierbei wichtigstes Thema.

Dem internationalen Team gelang eine fundierte Analyse des heutigen Erscheinungsbildes der Stadt; herausgestellt wurde, dass es ein gleichwertiges Nebeneinander der einzelnen Stadtbau- steine gibt sowie eine starke Ausdifferenzierung der unterschiedlichen Stadträume. Der Charakter und die Funktionsweisen dieser Bausteine wurden anschließend aber nicht genauer thematisiert. Indem man sich der Ränder bewusst wird und diese räumlich verstärkt, wird die daraus hervor- gehende räumliche und soziale Verinselung manifestiert, statt ihr entgegenzuwirken. In Frage zu stellen ist, für wen die Definierung von klaren Adressen von Vorteil ist. Für die Profilierung der Stadt nach außen scheint dies ein logischer Lösungsansatz zu sein, auf die inneren Ränder der Stadt wird bei der Planung jedoch wenig einge- gangen. Die klare Definierung der Stadtgrenzen und deren Aufwertung führen zu kritischen immo- bilienwirtschaftlichen Entwicklungen, die die Schere zwischen Wohnbedürfnissen und Bezahl- barkeit weiter vergrößern.

Durch die klare Unterscheidung von Wohn- und Arbeitsplatz im Stadtinneren und dem Freizeit- angebot in der Landschaft, spricht die Trennung von Funktionsraum und Erlebnisraum in den Entwicklungsadern, werden klare Vorder- und Rückseiten geschaffen, die einen fließenden Übergang von Freizeit und Alltag erschweren und zu einer sozialen Trennung führen können. Besonders positiv fällt auf, dass der Entwurf als einziger konkrete Lösungen im Bereich der

Klimaanpassung vorschlägt. Auf verständliche Weise werden dem Bürger Ideen vermittelt, welche Auswirkungen die Vorschläge auf sein unmittelbares Umfeld haben würden.

Festzuhalten ist, dass nach der fundierten Analyse der zunehmenden Verinselung Karlsruhes noch verstärkende Maßnahmen vorgeschlagen und die Identität der Stadt nur nach ihrer Außenwirkung konzipiert wurde.

3. „Räumliches Leitbild Karlsruhe 2015“ *berchtoldtkrass space & options +* *STUDIO . URBANE STRATEGIEN +* *URBAN CATALYST studio*

Der Ansatz „aus Vorhandenem schöpfen und aus der Zukunft denken“ und die Szenario-Methode verdeutlichen ein vielschichtiges und ganzheit- liches Bild von Karlsruhe und seinen Möglich- keiten – räumliche Auswirkungen werden nach- vollziehbar dargelegt. Es wird auf eine multi- optionale, prozesshafte Herangehensweise Wert gelegt. Aus Sicht der Bürger werden Lebensum- stände analysiert und konkrete Vorschläge auf Nachbarschaftsebene ausgearbeitet. Der Entwurf behandelt sozio-kulturelle Themen von fehlen- den Quartierszentren bis hin zu Forderungen für mehr Aufenthaltsqualität. Jedoch sind die Areale, in welchen Platz für sogenannte „Mixed Zones“ geschaffen werden soll, bereits klar definiert. Ent- lang des Entwicklungsrings sollen neue produk- tive Welten entstehen, die Bedeutung solcher Orte für den innerstädtischen Bereich ist hierbei nicht beachtet worden. Indem die Experimentier- felder nicht in den Stadtkern integriert werden, besteht auch hier die Gefahr von fehlender Nutzungsdurchmischung. Positiv ist die Tatsache, dass das Konzept vorsieht, bewusst Nischen zu schaffen, um kreative Köpfe in Karlsruhe zu halten. Die Bezeichnung des Schlachthofs als einer sol- chen Nische ist allerdings widersprüchlich, da man bereits heute schon beobachten kann, dass der wirtschaftliche Fokus sehr hoch ist.

Dem Entwurf fehlt eine übergeordnete Vision, die die Identität(en) der Stadt nach außen und nach innen vermitteln könnte. Für wen ist die Stadt interessant? Und warum?

Der vielseitige Ansatz birgt die Gefahr, keine klare Aussage für ein Leitbild treffen zu können, deutlich wird aber, dass sich der Entwurf eher als Leitprozess versteht, der schlüssige Ansätze für die kurz- und langfristige räumliche Entwicklung für Karlsruhe bereithält.

4. Räumliches Leitbild 2015:

Planungsworkshop & Aufgabenstellung

Das Zusammenführen der vorhandenen städtebaulichen und infrastrukturellen Konzepte sowie verschiedener Interessengruppen in einen einheitlichen Prozess ist eine gute Voraussetzung dafür, um zukünftige Perspektiven für Karlsruhe einer breiten Öffentlichkeit zu vermitteln. Vielzählige Formate sollen den Bürger dazu ermutigen, sich aktiv an der Gestaltung der Stadt zu beteiligen. Allerdings müsste bereits vor der Konkretisierung einer Fragestellung („10 Fragen“) daran gedacht werden, dass durch die Festlegung der Themenbereiche gleichzeitig eine Einschränkung des kreativen Spielraums miteinhergeht.

Es wäre sinnvoll, begleitend zu den aktuellen Planungen ein „Sozial-Räumliches Leitbild“ entstehen zu lassen, das zum einen soziale Fragen in den Vordergrund stellt und sich zum anderen mit der Verbesserung der Lebensqualität im Sinne von Nachbarschaftsqualifizierung und Urbanität beschäftigt und zudem ehrliche Schwächenanalysen mit einschließt. Ausgehend von dieser Forderung nach einer sozialen Vision könnten folgende Fragen für die Zukunft der Stadt von Bedeutung sein:

- Wo steht Karlsruhe sich selbst im Weg?
- Gibt es eine neue kreative Öffentlichkeit?
- Welche Qualitäten braucht Karlsruhe als neue Heimat?
- Worin unterscheidet sich das Bild der Stadt von außen und von innen?
- In welchen Stadtteilen funktioniert eine generationen- und interessenübergreifende Durchmischung?
- Welche Räume können durch Umstrukturierung als neue Orte des Austauschs (multifunktional, nicht kommerziell, spontan und informell, kommunikativ, persönlich, produktiv) fungieren?
- Welche rechtlichen Grundlagen müssen neu überdacht werden (z. B. Bebauungsplan von 1986)?

5. Plädoyer

Viele Städte haben erkannt, dass die „Kreative Klasse“ und die „Kultur- und Kreativwirtschaft“ ausschlaggebend für die Entwicklung der Stadt sind. Wir meinen aber, dass die Verantwortlichen nicht verstanden haben, mit welchen Anreizen und Maßnahmen man Absolventen in der Stadt hält und Perspektiven für die berufliche Laufbahn und Lebensqualität für Kreative bietet. Obwohl Karlsruhe ein traditioneller Kultur- und Kreativstandort ist, spielt Karlsruhe, allen Potenzialen zum Trotz, bei den zeitgenössischen kreativen Städten nur in der zweiten oder gar dritten Liga. Das liegt unserer Ansicht nach an folgenden Dingen:

- Zu wenig verfügbarer und bezahlbarer Raum.
- Schubladendenken: Hier die Kreativwirtschaft, hier die Studenten, hier die IT-Szene, hier die Verwaltung – wie in monofunktionalen Raumkomplexen (Alter Schlachthof), die kaum Vermischung von Arbeit und Freizeit zulassen.
- Zu viel Regulierung und Über-Planung = kein Zulassen einer freien Szene, die organisch wächst.

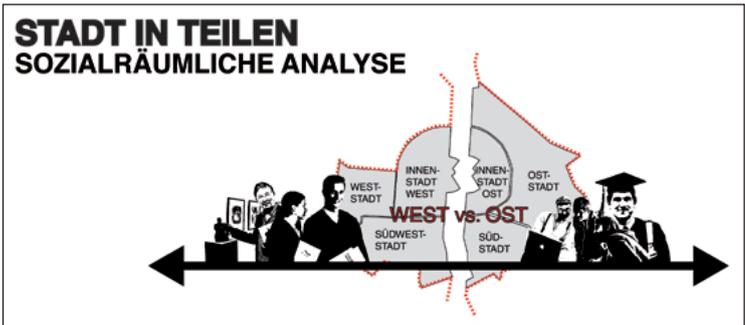
Illustrieren lässt sich das Ganze am „Kreativpark Alter Schlachthof“, der eine Zentralisierung der Kreativszene darstellt und keine wirkliche Durchmischung fördert, die Selbstorganisation verhindert und somit die Lebensqualität für den Kreativstandort stark einschränkt. Unsere ergänzende Kritik am Räumlichen Leitbild richtet sich demnach an die Einbettung von Bottom-Up-Phänomenen in Top-Down-Prozesse (wie dem Räumlichen Leitbild).

6. Lupe: Neues Leben in die tote Mitte – Raum für zeitgenössische Innovation?

Um unsere Ansichten zu verdeutlichen, haben wir uns aufbauend auf Theorien von Richard Florida (Creative Class/Creative City) und Ray Oldenburg („Third Places“) mit einer städtebaulich-historischen sowie sozio-kulturellen Analyse von Karlsruhe beschäftigt. Das Fragen nach den Identitäten der Stadt, den sozialen Milieus, der Bevölkerungsstruktur sowie zeitgenössischen Tendenzen zur innovativen Stadtentwicklung hat herausgestellt, dass die größten Probleme in einem bisher eher unbeachteten Bereich liegen – dem Zentrum!

Die zukünftige Entwicklung von Karlsruhe wird von der Suche nach Entwicklungspotenzialen im Bestand geprägt sein. So kann Karlsruhe sich nicht nur im Zentrum weiterentwickeln, sondern sich als Zentrum neu definieren. Dabei stellt sich die Frage, wie Stadtentwicklung wieder als Symbiose aus ambitionierter Kommunalpolitik einerseits sowie lokalen Akteuren aus Kultur, Wirtschaft, Forschung und der freien Szene andererseits gelingen kann. Hier kann die bisher ungeplante, untergenutzte und undurchdringliche Nord-Süd-Achse einen wichtigen Beitrag leisten, die bislang als innerer Stadtrand ein eher trauriges Dasein fristet.

Mit der hier entwickelten Neubespielung von Schlossplatz, Ettlinger Tor, Festplatz, Stadtgarten und Hauptbahnhof Süd entsteht ein neuer zentraler Raum in Karlsruhe, in dem sich als aktivem Gegenpol zur passiven Konsummeile in Ost-West-Richtung neue interdisziplinäre Projekte entwickeln können.



LOKAL

IDENTITÄT

SCHWERPUNKTE DER VERSCHIEDENEN ZONEEN IM KAPITEL 01

20 000 BESCHÄFTIGTE IM ÖFFENTLICHEN DIENST
BEAMTENSTADT?

HOHE MUSEEN- UND GALERIENDICHTE
KUNSTSTADT?

15 000 BESCHÄFTIGTE IN DER KULTUR- UND KREATIVWIRTSCHAFT
KREATIVE STADT?

4200 UNTERNEHMEN IN DER INFORMATIONSTECHNOLOGIE
INTERNETSTADT?

KIT - GRÖSSTES FORSCHUNGSZENTRUM IN EUROPA
TECHNOLOGIESTADT?

40 000 STUDENTEN
8000 STUDENTEN IM KREATIVEN BEREICH
STUDENTENSTADT?

STADT IN TEILEN

HEUTE

RAUMKATEGORIEN INNENSTADT

URBANE NETZE

URBANE INSELN

URBANE SPERRZONEN

LAUFENDER PROZESS - KOMBILOSUNG & ENTWICKLUNGSACHSEN

MORGEN

VISION
NEUE SOZIALE MITTE



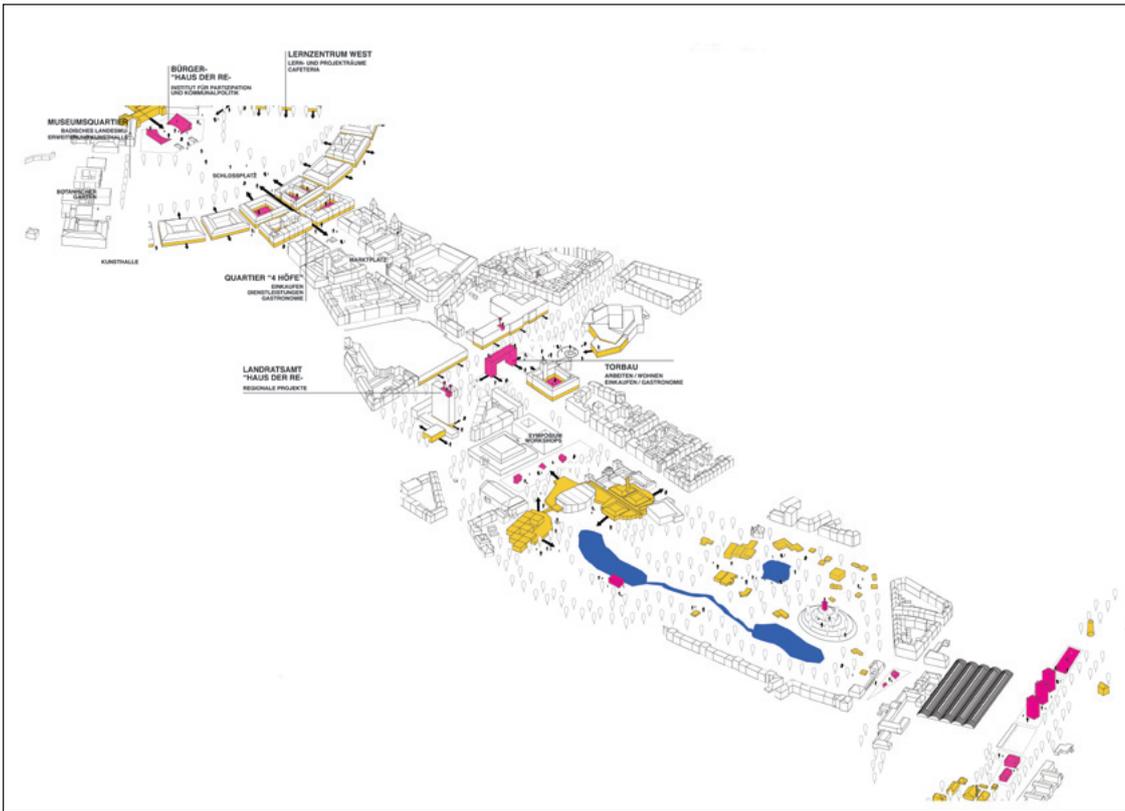
- 1  **REPRÄSENTATIVES ZENTRUM**
SCHLOSSPLATZ
- 2  **CITY**
ETTLINGER TOR
- 3  **KREATIVE ÖFFENTLICHKEIT**
FESTPLATZ
- 4  **KOMMUNIKATIVER TREFFPUNKT**
STADTGARTEN
- 5  **FREIES EXPERIMENTIERFELD**
HAUPTBAHNHOF SÜD



FESTPLATZ



WILDER SÜDEN



Team Wechselstube

Sandra Zinkgraff ... Agnieszka Fatyga ...
Sebastian Nitka ... Eva Detscher

Stellungnahme zum Räumlichen Leitbild Karlsruhe 2015

Anlässlich der diesjährigen Planungswerkstatt „Räumliches Leitbild Karlsruhe 2015“ wurde als dritter Baustein (nach „10 Fragen“ und „Planungswerkstatt“) der Workshop „Reflexionen zum Räumlichen Leitbild 2015“ ins Leben gerufen. Erfahrene Planer, aber auch wir als Neueinsteiger und Laien wurden aufgerufen, die Resultate der erarbeiteten Konzepte für ein Leitbild im Sinne der Karlsruher Stadtentwicklung zu reflektieren und weiterzudenken.

Grundgedanken

Innerhalb verschiedener Etappen haben sich bereits die drei Teams *West 8/verkehrplus* aus Rotterdam und Graz, *Machleidt, sinai, SHP* aus Berlin und Hannover sowie *berchtoldkrass space & options + STUDIO. URBANE STRATEGIEN + URBAN CATALYST studio* aus Karlsruhe und Berlin mit der zukünftigen Stadtentwicklung von Karlsruhe beschäftigt. Die Teams stellten hierbei unter anderem die Übergänge zwischen Stadt und Land, die Qualifizierung urbaner Freiräume sowie die Identifikation räumlicher Entwicklungspotenziale entlang der in Planung befindlichen Nord- und der bereits existierenden Südtangente in den Mittelpunkt ihrer Überlegungen. Diese Schwerpunktsetzung unterstützen wir: Vor dem Hintergrund einerseits eines mehrjährigen Architekturstudiums, andererseits als interessierte Einwohner Karlsruhes, die „aus dem Vorhandenen schöpfen und von der Zukunft her denken“ (Zitat aus Dokumentation von *berchtoldkrass*) ist uns wichtig, Karlsruhe aber ebenfalls im Kleinen zu betrachten. Das Räumliche Leitbild Karlsruhes, das im Jubiläumsjahr 2015 präsentiert werden soll, müsste demnach erlauben, in Einzelteile zerlegt zu werden, die aber immer weiterhin miteinander verknüpft bleiben müssen. Wichtig ist uns, dass

konkrete Bereiche bis ins Detail in Funktion, Gestaltung, Klimaverträglichkeit und Akzeptanzfähigkeit gedacht und geplant werden. Geschlossenheit, Prioritätensetzung sowie ein Arbeiten „Hand in Hand“ bei der konkreten Planung sind unumgängliche Voraussetzungen für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung Karlsruhes: Dies beinhaltet einen ständigen Austausch zwischen Stadtplanern, Architekten und nicht zuletzt den Bürgern und eine fachübergreifende Bearbeitung der Zukunftsvision Karlsruhes. Vom Kleinen muss immer wieder in das große Ganze zurückgedacht werden und umgekehrt. So kann der Gesamtgedanke, das Leitbild, hilfreich sein, eine Stadt zu entwickeln, die den vielen Ansprüchen des Lebens in dieser konkreten Stadt gerecht zu werden versucht.

Diversifikation: Übergangszone Stadt/Umland

Das Team *West 8/verkehrplus* bezeichnet Karlsruhe als „Innovationslandschaft“ und sieht den Kern des Räumlichen Leitbildes darin, „die Stadt zu ordnen, zu entwickeln und ihre Charakteristika hervorzuheben“. Sie weisen – was unserer Ansicht entspricht – darauf hin, die unterschiedlichen Planungen sinnvoll und effizient miteinander zu verknüpfen und Prioritäten unter ihnen festzulegen; u. a. ist Team *West 8/verkehrplus* davon überzeugt, dass die Schnittstellen zwischen Stadt und Landschaft einen Standortfaktor für Karlsruhe darstellen könnten. Wir legen den Planern unseres zukünftigen Karlsruhes nahe, diesen Landschaftsraum auszuformulieren und nicht *unbeachtet* liegen zu lassen. Auch für unser Team ist Karlsruhe eine Stadt, die aus Zentrum und Umlandgemeinden – manchmal auch etwas abwertend als Speckgürtel bezeichnet – besteht. Der Übergang zwischen diesen beiden Bereichen ist gegenwärtig eine Zone ohne eigenes Profil. Dabei könnte die Stadt, wie übrigens auch die Umlandgemeinden, von diesem Zwischenraum profitieren.

Aber nicht nur an diesen Schnittstellen zwischen Stadt und Landschaft besteht Klärungsbedarf. Auch die Verknüpfung des Zentrums mit den anbindenden Stadtquartieren Karlsruhes ist umzudenken. Die Interdependenz sollte hier analysiert werden. Was im Zentrum einerseits oder in den zentrumsangrenzenden Stadtquartieren andererseits an klimarelevantem Schaden angerichtet wird, wirkte sich wechselseitig aus und ergäbe insgesamt eine Situation, die für alle unerträglich würde. Im Stadttinnern müsste dies zudem über bauliche, verkehrliche und *grüne* Maßnahmen in Angriff genommen werden. Die anbindenden Stadtquartiere mit eigenen Problemlagen (Industrie im Westen, Durchgangs- oder Autobahnverkehr im Osten und Süden der Stadt) müssten spezifische Konzepte entwickeln. Unser Anknüpfungspunkt für diese Problematik ist das Anliegen der Stadt Karlsruhe, „Fahrradstadt“ zu werden. Dies ist unserer Meinung nach nicht nur verkehrstechnisch ein verfolgenswertes Ziel, sondern würde besonders in Bezug auf die Klimaanpassung eine wesentlich Verbesserung der Stadtqualität bedeuten.

Diversifikation: Boulevard für die Menschen in der Stadt

Team *Machleidt/sinai/SHP* geht einen Schritt weiter und betrachtet Karlsruhe als Landschafts-Stadt. Eine ideale Stadt könnte Karlsruhe sein, wenn Stadt, Land und Verkehr ganzheitlich wahrgenommen werden könnten. Dafür seien insbesondere ästhetische und sinnliche Qualitäten entscheidend, und wenn dies ohne weiteren Flächenverbrauch geschehen könnte, wäre schon viel gewonnen. Unserer Meinung nach gibt es hierfür besonders im Bereich der bald völlig umgestalteten Kriegsstraße ausreichend Planungspotenzial. Neben unserem Wunsch, veraltete oder heruntergekommene Gebäudekomplexe dringend einer Überarbeitung zu unterwerfen, sehen wir vor allem eine große Chance für die „enkeltaugliche Stadt Karlsruhe“ im Zuge der neuen Verkehrsplanung der Kriegsstraße, die einen „Boulevard“ entlang der wichtigen Ost-West-Stadtachse vorsieht. Doch die bloße Bezeichnung als *Boulevard* reicht nicht aus, um eine attraktive und von den Menschen in der Stadt genutzte und geliebte „Prachtstraße“ zu erschaffen. Entlang der Kriegsstraße müssten zum Ersten attraktive Aufenthaltsorte angeboten werden, die zum Verweilen einladen. Uns wäre noch nicht bekannt, dass solche Orte Bestandteil der aktuellen Planung wären. Zum Zweiten stellt die Kriegsstraße aktuell wie auch in der Planung eine Barriere in optischer und damit psychologischer wie auch in verkehrstechnischer Hinsicht dar. Genauso wie das Team

Machleidt/sinai/SHP unterstreichen wir die Notwendigkeit der Transformation von Gebieten mit den meisten Problemen und Barrieren. Dort befinden sich mit die größten Entwicklungspotenziale, die, wie bereits oben genannt, ohne zusätzlichen Flächenverbrauch optimiert werden können. Zum Dritten sehen wir absoluten Handlungsbedarf, durch intelligente Trassenführung den zukünftigen Boulevard für Fußgänger und Fahrradfahrer attraktiv zu machen, viel Grün zu installieren und als verbindendes Element Ost-West wie auch Nord-Süd zu etablieren.

Diversifikation: Freiräume und „Mixed Zones“

Das Team *berchtoldkrass space&options* + *STUDIO. URBANE STRATEGIEN* + *URBAN CATALYST studio* mahnt, Vorhandenes der Stadt zu bewahren, Änderungen aber zuzulassen. Wie die beiden anderen hat dieses Team einen Handlungsfokus auf die „Stadt der Freiräume“ gelegt. Die Rede ist von einem durchgehenden Freiraumring um Karlsruhe herum, der als Gerüst die Stadtentwicklung stützen soll.

Daneben charakterisiert dieses Team Karlsruhe als „Stadt der produktiven Welten“. „Mixed Zones“ als zukunftsweisende Visionen können wir uns in Karlsruhe gut vorstellen, weil es hier bereits einige Beispiele gibt, die gut funktionieren: Zum einen sei hier das KIT als Beispiel der Kooperation auf Bildungs- und Forschungsebene genannt, zum anderen der Technologiepark als Modell zur Ausgründung von Entwicklungen aus dem universitären Bereich in eigenständige Wirtschaftsunternehmen. Anschlüsse an die reale Produktion gibt es – jedenfalls nach Erfahrungswerten ehemaliger Kommilitonen –, sie könnten aber sicherlich noch weiter ausgebaut werden. Eine fachübergreifende Verzahnung verschiedener Gewerbe mit dem Nebeneffekt der Flächenschonung und Verkürzung bzw. Vermeidung von Transportwegen wäre in jeglicher Hinsicht wünschenswert.

Diversifikation: „5-Minuten-Stadt“

Ein ganz besonders wichtiger Punkt des Teams *berchtoldkrass space&options* + *STUDIO. URBANE STRATEGIEN* + *URBAN CATALYST studio* ist für uns die Idee der „5-Minuten-Stadt“. Sie versichert die schnelle Erreichbarkeit wichtiger Orte in Karlsruhe mithilfe des Fahrrads oder öffentlicher Verkehrsmittel. Der Vision der „Fahrradstadt Karlsruhe“ ein Stück näherzukommen, läge in unserem und im Interesse der Klimaanpassung. Weniger Autos im Stadtzentrum und mehr Fahrradwege für Radfahrer könnten die Qualität der Stadt erheblich steigern. In Bezug auf die Erreichbarkeit spielt *Intermodalität*, das *mobile split* eine wichtige Rolle und wird in Karlsruhe zu einem aktuellen Thema

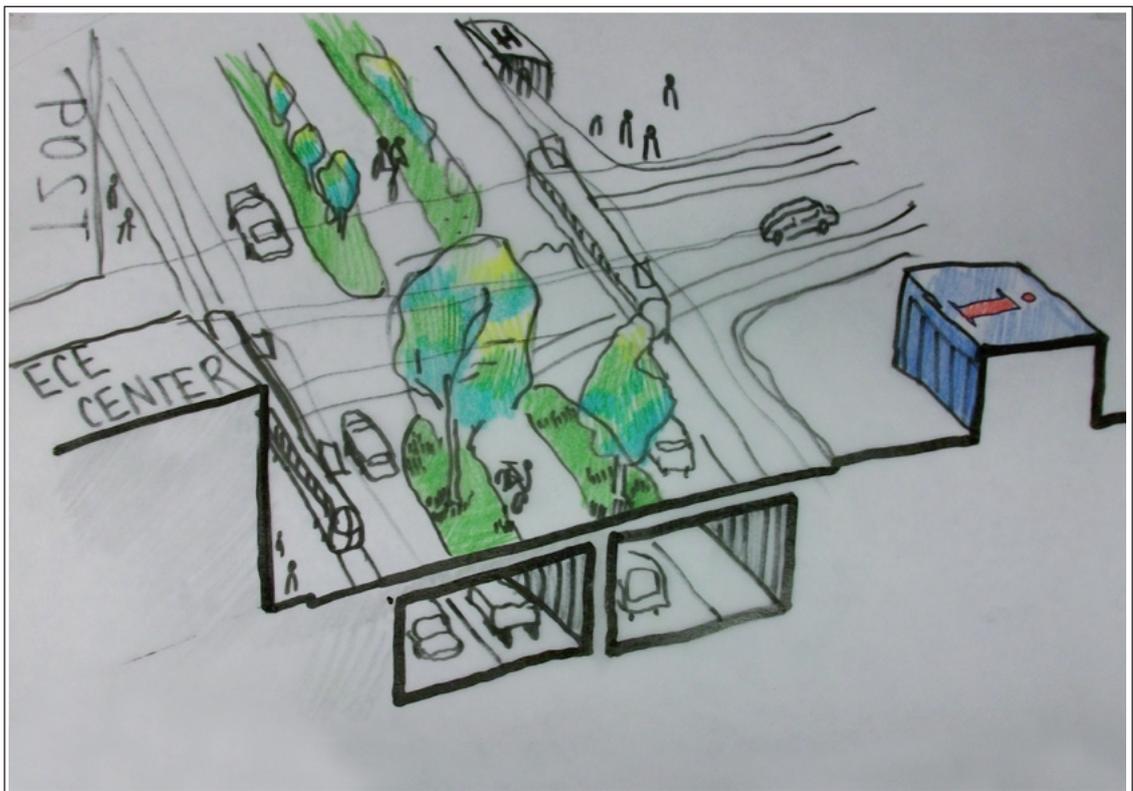
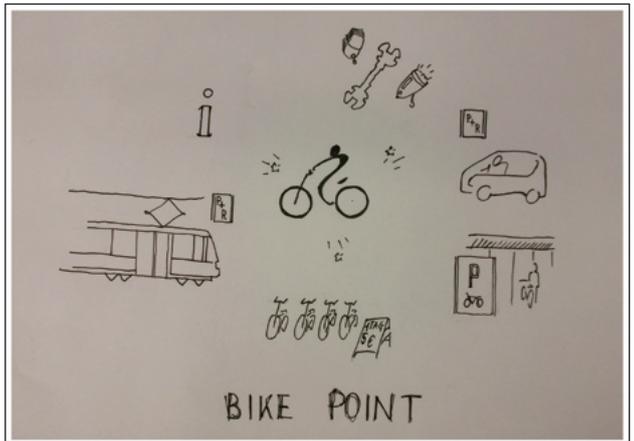
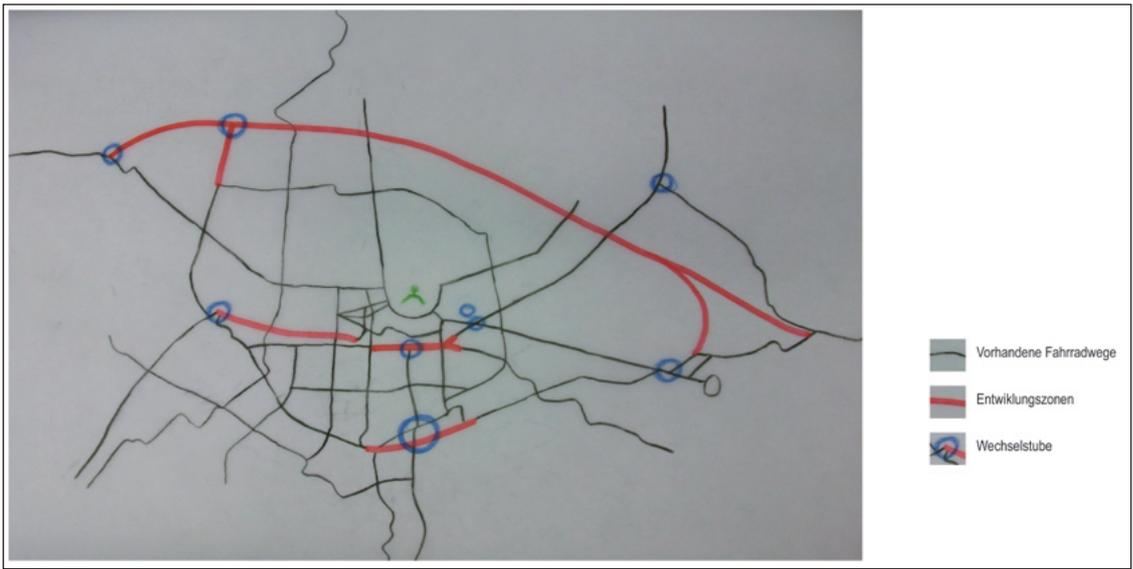
werden. Schnittstellen zwischen Radverkehr, Bahnlinien und anderen öffentlichen sowie privaten Verkehrsmitteln beziehungsweise -wegen müssen besser oder auch überhaupt erst einmal verknüpft werden. Die Zukunft der Mobilität ist u. E. das zentrale Thema für eine Stadtentwicklung in Karlsruhe.

Zusammenfassung

Alle drei Teams sind in ihren voneinander unabhängigen Arbeiten zu ähnlichen Konzepten für ein Räumliches Leitbild für Karlsruhe gelangt. Es scheint also doch so zu sein, dass die anstehenden Fragen bei einiger Überlegung offensichtlich sind. Auch wenn unterschiedliche Herangehensweisen und auch sich unterscheidende Perspektiven und Lösungsansätze präsentiert wurden, sehen wir ein großes Konsenspotenzial in den meisten Punkten. Allerdings stellt u. E. die große Herausforderung die Umsetzung und Konkretisierung

dar, bei der sich die Verantwortlichen u. A. nach aber bemühen sollten, die Ergebnisse der Planungswerkstatt in ihrer Arbeit zu berücksichtigen: Innerhalb des Gesamtrahmens „Räumliches Leitbild“ müssen einzelne Aufgaben und Planungsbereiche verteilt werden, die sich am Ende auf Basis von themenübergreifender Kooperation wieder zu einem Ganzen fügen.

Uns als Absolventen liegt dabei besonders am Herzen, dass auch die jungen Planer Gelegenheit dazu haben, ihre Ideen bei diesem Vorgang miteinfließen zu lassen. Der Einbezug der Öffentlichkeit zur vergangenen Planungswerkstatt des Räumlichen Leitbildes 2015 hat uns bereits dazu eingeladen, Ideen und Kritik zu formulieren. In Form des folgenden Workshops, bei dem unser Team durch einen „Laien“ aus der Karlsruher Bevölkerung verstärkt wird, wollen wir nicht zuletzt als Vertreter einer neuen Karlsruher Generation unseren Beitrag dazu leisten.



Reflexionen zum Räumlichen Leitbild Karlsruhe 2015

Gedanke: Mobilität aus der Position eines Fahrradfahrers denken

- Radstreckennetz ergänzen (Bsp. Nordverbindung Hardtwald)
- Strecken richtig / besser ausbilden – Sicherheit der Verkehrsteilnehmer (Sophienstraße, Kriegsstraße)
- Barrieren abbauen (Südtangente, Ettlinger Straße)
- Fahrradstationen, die das Radnetz unterstützend ergänzen (Reparatur, Parken, Leihen, Info)
- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder herstellen (im Zuge der Kombilösung sind einige Abstellanlagen abgebaut, aber nicht wieder hergestellt worden)
- Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel und -wege
- Schlagworte: modal split, Intermodalität

→ „Wechselstuben“

Konzentration auf Wechselstuben: Wie entstand der Gedanke der „Wechselstube“?

Ursprünglich stand die Idee von sogenannten Bike-Points im Raum. Entlang eines ausgebauten Fahrradroutennetzes in Karlsruhe soll es in regelmäßigen Abständen Service-Points geben, an denen Radfahrer diverse Dienstleistungen in Anspruch nehmen können, unter anderem: Fahrräder auf Verkehrstauglichkeit prüfen lassen, Reparatur (auch Selbstreparatur), sichere Abstellmöglichkeiten, Fahrräder leihen, Informationen einholen.

Schnell war klar, dass wir nicht nur vom Fahrradfahrer aus denken dürfen, sondern alle Verkehrsmittel und -wege in den Prozess mit einbinden müssen.

Die Bezeichnung der „Wechselstube“ als solche entstand erst im Laufe des Prozesses: Der Begriff „Wechsel“ z. B. beim Fall eines kleineren Bike-Points: ein Positionswechsel vom Radfahrer zum Fußgänger oder auch – und nicht zuletzt – der Informationswechsel, wie und womit man sich in Karlsruhe weiterbewegen kann. Der Begriff „Stube“ kam dann über den nicht mehr gebräuchlichen Begriff vom Geldwechseln her, der in diesem neuen Kontext eben eine neue Bedeutung erhält.

Wie könnten solche Bike-Points betrieben und finanziert werden?

Je nach Standort einer Wechselstube bzw. Bike-Points könnten es unterschiedliche potenzielle Betreiber sein. Wir setzen nicht voraus, dass die

Stadt hier finanziert, sondern setzen auf Öffentlich-Private-Partnerschaft. Ein Geschäftsmodell ist zu entwickeln, das es für Gewerbetreibende attraktiv machen würde, einen solchen Bike-Point oder eine Wechselstube zu betreiben.

Hierzu einige unstrukturierte Gedanken: Ein Bike-Point auf dem KIT Gelände könnte von den Studenten selbst betrieben werden. Öffentliche Wechselstuben wie sie beispielsweise am Duracher Tor denkbar wären, könnten von der Stadt oder dem Land betrieben werden oder von Verkehrsunternehmen wie die VBK. Ein potenzieller Investor könnte hier auch der Betreiber des Fächerrads sein. Im Zuge des 20-Punkte-Programms bezüglich Radverkehr Karlsruhe möchte die Stadt auch ihr Marketing angehen. Um Fahrradstadt Nr.1 zu werden, könnten Maßnahmen wie diese die Stadt nach außen repräsentieren. Kleinere Bike-Points wären auch in den Quartieren der Stadt denkbar. Fahrradläden wie bspw. Planet Vélo am Werderplatz in der Südstadt bieten bereits Möglichkeiten an, stundenweise einen Reparaturplatz in ihrer Werkstatt zu belegen, an dem man sein Fahrrad (falls nötig auch mit Unterstützung) reparieren kann. Werkzeuge werden dabei zur Verfügung gestellt. Solche Ladenbetreiber könnten Bike-Points stellvertretend betreiben. Der Betrieb von Seiten der Bürger wäre aber auch denkbar.

Wir unterscheiden *drei unterschiedliche Typen von Wechselstuben*:

1. Wechselstuben an Stadteingängen

(z. B. Hauptbahnhof, Einfallstraßen von umgebenden Stadtteilen bzw. Umlandgemeinden)

Um eine Stadt mit weniger Kfz-Verkehr zu verwirklichen, müssen an den Stadteingängen Umsteigeorte zur Verfügung gestellt werden, an denen die Verkehrsteilnehmer zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln individuell wählen können. Die Vision: Anstatt sich mit dem Auto durch den Berufsverkehr zu zwingen, stellen Autofahrer ihr Fahrzeug an einer Wechselstube ab, bekommen dort Informationen, wie sie am besten zum Zielort gelangen, bekommen gleichzeitig ein Verkehrsmittel gestellt (Fahrrad, Bahn, Bus, etc.) und fahren idealerweise mit dem Fahrrad weiter in Richtung Stadtzentrum. Hier könnten auch Ladestationen für Elektroautos installiert werden. Die Autofahrer könnten so während ihrer Arbeitszeit ihr Fahrzeug laden und nach Abstellen des Fahrrads oder der Ankunft mit Bus und Bahn mit einem „aufgetankten“ Auto wieder nach Hause fahren.

Neben den Berufstätigen spielen gerade die Touristen, die nach Karlsruhe kommen, eine große Rolle. Einer der wichtigsten Stadteingänge ist hier

der Hauptbahnhof. Aktuelles Thema ist hier der angedachte Neubau eines Busbahnhofs südlich des Bestands. Hier gibt es bereits potenzielle Flächen, die für solche Umgestaltungen genutzt werden können. Beim Neubau eines Busbahnhofs können unsere Aspekte einer Wechselstube konkret werden.

Dabei sollte die direkte Verbindung für Radfahrer von der Nord- zur Südseite des Bahnhofs hergestellt werden. Dies könnte in der einen von zwei Unterführungen unter den Gleisen geschehen. Wenn die Abstellanlagen von Fahrrädern in den Bau des Busbahnhofs integriert würden, könnte dort ein unterirdischer Fahrradweg entstehen, der die Verbindung zwischen Nord und Süd gewährleistet.

2. Wechselstuben an zentralen Plätzen

(Kombilösung: Beispiele Durlacher Tor und Ettlinger Tor)

Durch die Planung der Kombilösung in Karlsruhe entstehen wichtige zentrale Hauptpunkte entlang der U-Strab-Linie. An diesen Knotenpunkten, wie beispielsweise Ettlinger oder Durlacher Tor, müssen Verknüpfungen zwischen den unterschiedlichen Verkehrswegen hergestellt werden. Angefangen vom Fahrrad zur Bahn, zum Bus, zum Auto oder letztendlich als Fußgänger. An einer solchen zentralen Wechselstube sollen die Fahrräder als wichtiger Bestandteil integriert werden. Auch hier werden Möglichkeiten zur Reparatur oder Abstellung angeboten. Aber auch der Sharing-Gedanke in Bezug auf das Auto und das Fahrrad sollen hier nicht zu kurz kommen.

Ein Informations-Schalter soll Unerfahrenen helfen, den schnellsten Weg und die vorteilhaftesten Verkehrsmittel bis zu ihrem Ziel zu finden.

3. Wechselstuben im kleineren Maßstab

(Universität, Quartiere)

Wechselstuben sind ebenfalls in Sondergebieten wie dem Universitätsgelände oder innerhalb eigenständiger Quartiere anzudenken.

Im Bereich des KITs könnte es an einer zentralen Stelle wie dem AKK eine Wechselstube geben. Dort wäre sie mehr als Bike-Point ausgeführt. Besonders unter den Studenten ist das Fahrrad ein gängiges Verkehrsmittel. Reparaturen stehen eigentlich ständig an – aus Kostengründen oder mangelndem Platz wird die Reparatur, die zur Verkehrstüchtigkeit führt, aber oftmals hinfällig. Ein Ort, an dem dieser Service angeboten wird oder an dem es Raum für selbstständige Reparaturen gibt, würde sicherlich von vielen Studenten angenommen werden.

Dieser Point könnte sogar von den Studenten selbst betrieben werden. Vielleicht als Erweite-

rung des AKK-Gedankens oder als Initiative der Universität. Denkbar wären auch 24-h-Automaten, die einem auch außerhalb der Öffnungszeiten Zugang zu Werkzeug oder Schläuchen, Leuchten etc. verschaffen.

Andere Sondergebiete bilden die einzelnen Quartiere der Stadt. Dort wäre eine Wechselstube ebenfalls im Sinne eines Bike-Points möglich. Dieser könnte im Quartier eigenständig funktionieren. Eine Bürgerbeteiligung wäre hier wünschenswert.

Wer plant die Wechselstuben?

Denkbar wäre, einen Wettbewerb auszuschreiben, wie solche Wechselstuben an ihren unterschiedlichen Standorten individuell ausgestaltet werden können. Dabei könnten die Studenten des KITs in den Planungsprozess miteinbezogen werden. Wichtig ist es, alle Generationen beim Planungsprozess mit einzubeziehen. Junge wie auch erfahrene Planer sollen ihren Beitrag dazu leisten.

Weiterdenken der Wechselstuben?

An dem Planungsvorhaben der Wechselstuben hängen auch andere Fachbereiche. Ein essenzieller Bereich wäre dabei die Informatik. Studenten des KITs könnten es sich zur Aufgabe machen, beispielsweise eine App zu entwickeln, die einem Radfahrer in Karlsruhe aufzeigt, wo er sich gerade befindet und wo sich im näheren Umkreis die nächsten Wechselstationen oder Bike-Points befinden.

Reflexion zu zwei Spezialthemen:

Kriegsstraße: Nach Abschluss der Umbauarbeiten sollte der Boulevard so gestaltet sein, dass ein breiter Grünstreifen Fußgänger und Fahrradfahrer einlädt, dort zu laufen, zu fahren und zu verweilen. Dafür ist eine Verbannung der Straßenbahngleise aus der Mitte des Grünstreifens notwendig. Unser Vorschlag: die Gleise für die Straßenbahn Richtung Westen auf die nördliche Seite der Kriegsstraße, für die Straßenbahn Richtung Osten auf die südliche Seite verlegen. So eine Lösung gab es früher schon in der Kaiserallee und sie könnte wesentlich zur Belebung des Boulevards beitragen. Er würde dann nicht als Straßenbahntrasse mit Möglichkeit zur Überquerung von einer auf die andere Straßenseite wahrgenommen, sondern als eigener öffentlicher Aufenthaltsraum.

Sophienstraße: Ausdrücklich unterstützen wir das Vorhaben, den mittleren Baumstreifen in der Sophienstraße perspektivisch autofrei zu machen. Dafür erforderlich wären Quartiersgaragen. Diese könnten in die Höhe oder unter die Erde gebaut werden; bei der Anwohnerdichte sehen wir keine

Alternative, die eine Vergrünung und Öffnung der Sophienstraße ermöglichen würde. Nebenbei: Solche Konzepte sind auch für das westliche Ende der Kriegsstraße anzudenken.

Überthema Mobilität

Ergänzend zu der Idee der Wechselstuben muss das verknüpfende Radnetz in Karlsruhe weiterhin ausgebaut und ausgebessert werden. Dabei beziehen wir uns beispielhaft auf die sechs von der Stadt genannten Themenbereiche.

1. Wohnen und Freiraum/Übergang zwischen Stadt und Landschaft (Neureut)
→ Verknüpfungen und Radwege schaffen.
2. Freiraum Hardtwald
→ Ost-West-Verbindung herstellen (Stadtbahn und Radschnellstrecke).
3. Nord-Ost (Universität/Technologiepark)
→ Bike-Points und Wechselstuben auf Forschungsgeländen einrichten.
4. Hauptbahnhof Karlsruhe
→ Am Stadteingang einen Mobilitätsknotenpunkt gestalten, der nahezu alle Verkehrsmittel miteinander verknüpft. Beim Bau eines neuen Busbahnhofs mit integrieren.

5. Südtangente

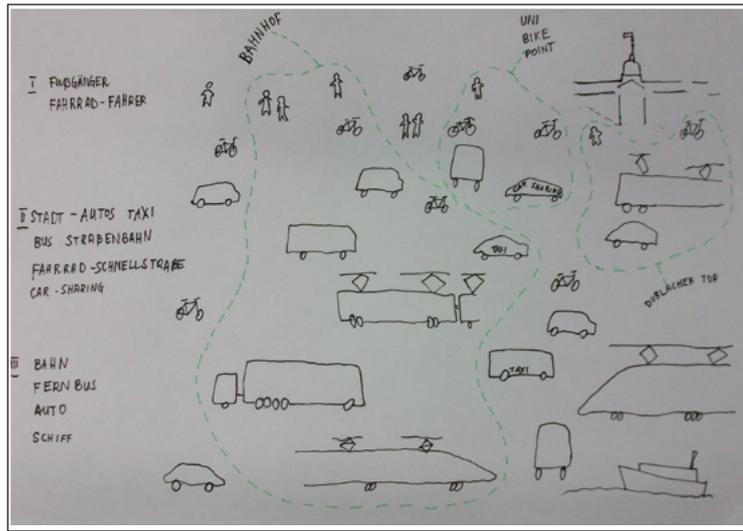
→ Überdeckung führt zum Wegfall einer erheblichen Barriere – auch für Radfahrer. Verbindungen können entstehen.

6. Nachverdichtung

→ In der Innenstadt unbedingt vermeiden. Durch eine Auto-freie Innenstadt entzerren und mehr Freiraum schaffen.

Unsere Zukunftsperspektive ...

... besteht darin, dem Fahrrad mehr Raum in der Stadt zu geben. Fehlende Verknüpfungen müssen hergestellt werden. Synaptische Punkte mit intelligenter Verknüpfung werden in Form von Wechselstuben repräsentiert. Wechseln, umsteigen und verknüpfen sind hier die Schlagworte. Neben der Planung von Wechselstuben und Bike-Points müssen zusätzlich Barrieren wie die Südtangente und die Kriegsstraße im Bereich der Ettlinger Straße wegfallen. Schnellwege wie die Nordverbindung im Hardtwald müssen dagegen hergestellt werden. Autos in der Stadt müssen langfristig reduziert werden. An Stadteingängen könnte beispielsweise auf andere Verkehrsmittel wie das Fahrrad umgestiegen werden.



Team WALD8

Matthias Schmeling ... Prof. Andreas Löffler ...
Reinhard Berger ... Georg Perogiannakis ...
Matthias Paykowski

Stellungnahme zum Räumlichen Leitbild Karlsruhe 2015 ... Im Fokus: West 8

Wesentliche Ansätze und Aussagen der Gruppe *West 8* sprechen uns an. Wir halten sie für hilfreich für eine zukünftige Entwicklung. Insbesondere die Überlegungen, sich mit den Rändern der Stadt auseinanderzusetzen, Adressbildungen zu generieren und Aspekte der Klimaanpassung bei zukünftigen Planungen zu berücksichtigen, halten wir für wichtig.

Ganz generell wird von *West 8* die „Vielschichtigkeit der Stadt auf hohem Niveau“ beschrieben, was eventuell dazu führt, dass kein besonderes Profil erkennbar ist. Hier sei angemerkt, dass Karlsruhe als traditionell liberale Stadt ihr Profil genau darin hat, nicht zu polarisieren. Das mag vordergründig unter Marketingaspekten als Mangel gesehen werden, stört aber die darin lebenden Menschen nicht. Karlsruhe hat eigentlich keine wirklich großen Defizite. Für unangemessen halten wir deshalb den Versuch, Karlsruhe als Metropole in Europa einzustufen zu wollen.

Ränder: Ähnlich den Rändern fraktaler Gebilde ist der Rand eigentlich unendlich groß. Bezogen auf die Stadt könnte die Arrondierung ungeklärter Siedlungsränder im Inneren und Äußeren der Stadt das Ausweisen weiterer großer Bauflächen unnötig machen. Damit wäre ein wesentlicher ökologischer Beitrag geleistet.

Adressbildung: Über die Arrondierung der Ränder könnten Identitäten der Quartiere stärker herausgearbeitet und definiert werden. Dies wäre ein wesentlicher Beitrag zur Adressenbildung.

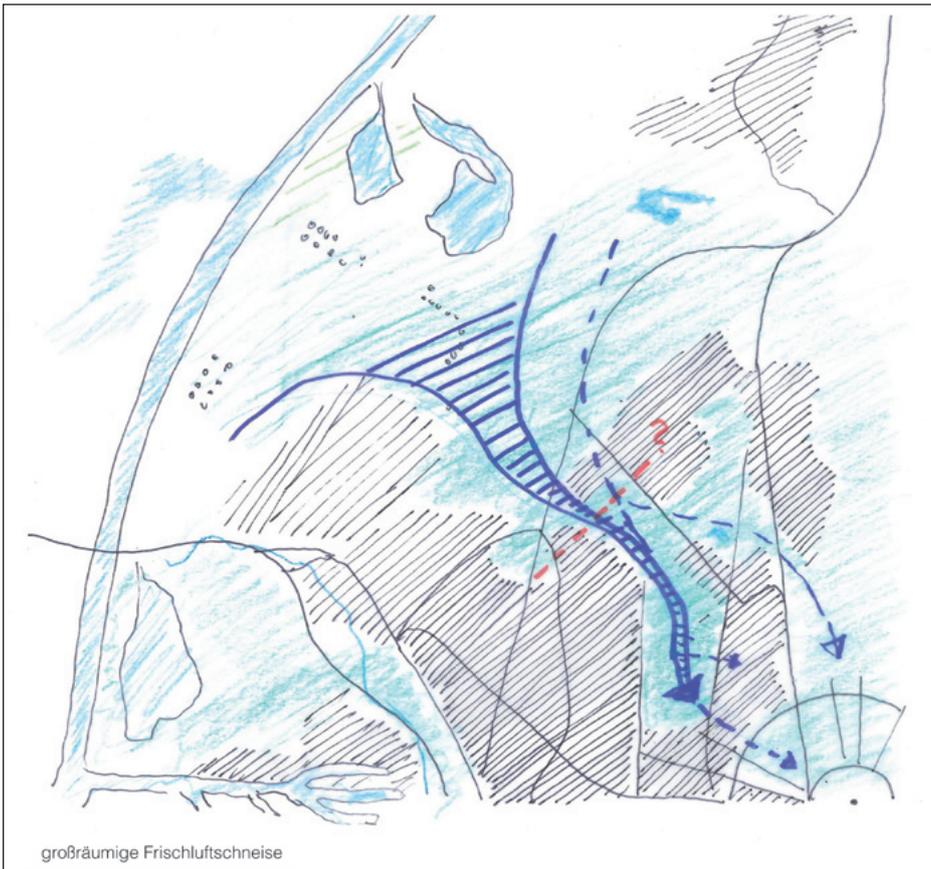
Klimaanpassung: Den Aspekt der Klimaanpassung halten wir ebenfalls für besonders wichtig. Hilfreich ist der Hinweis, eine zusätzliche Erwärmung nicht nur durch großräumige Durch-

lüftungszonen zu gewährleisten, sondern auch durch die Summe kleinerer Maßnahmen, wie der Reduzierung von Parkraumflächen oder sich aufheizender PKWs.

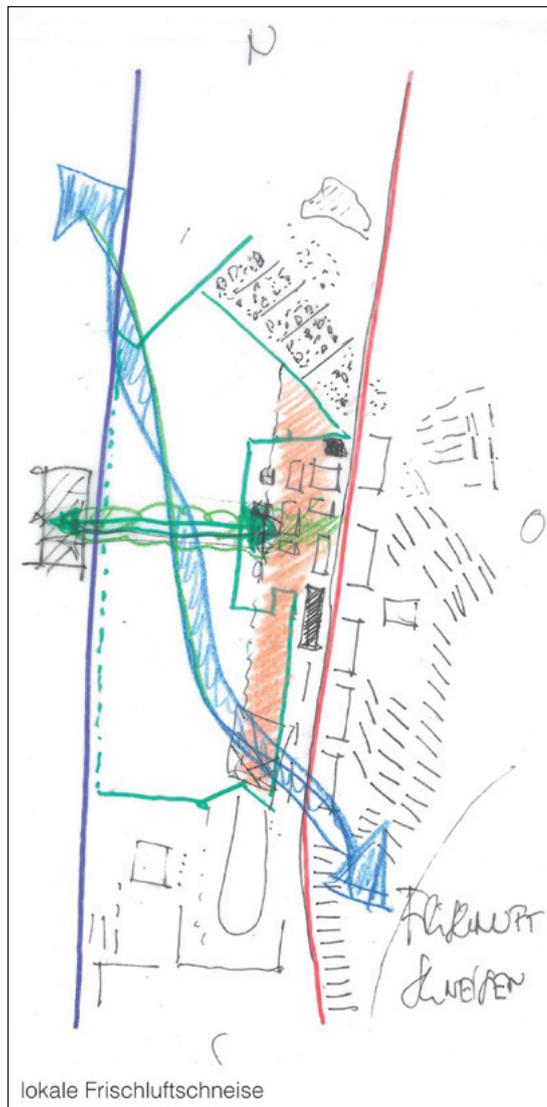
Generell überzeugt uns die Arbeit durch ihre Detailtiefe und das Aufzeigen vieler kleiner Handlungsfelder. Diese vielen Handlungsfelder zeigen große Potenziale für bürgerschaftliches Engagement oder die Arbeit innerhalb der Stadtteile auf und verpflichten nicht nur die große Politik als alleine agierende Akteure.

Testentwürfe: Bei *West 8* gefallen uns insbesondere die anschaulichen Testentwürfe, wie z. B. der alte Flughafen, was uns dazu bewegt hat, das Thema näher zu bearbeiten. Hier finden wir die Tatsache gut, dass die Durchlüftung dieses Quartiers durch Offenhalten der Nordseite gewährleistet bleibt. Im Gegensatz zur Arbeit der Gruppe *Machleidt*, die hier zugunsten einer unerwünschten Nordtangente schließt, reagiert *West 8* wesentlich subtiler. Es entwickelt den Flugplatz als innere Adresse. Dadurch wird das Stadtgefüge durch bereits bestehende Planung (Nord- und N-W-Stadt) durch eine innere Randadresse erweitert. Das Sandbiotop bleibt erhalten und wird für alle erlebbar.

Das Maß der Überbauung des Flugplatzes scheint uns jedoch zu groß zu sein. Hier ist ein Hinweis auf den aktuellen Flächennutzungsplan wichtig. Eine Bebauung des Flughafens auf der Westseite ist in jedem Fall zu verhindern. Interessant finden wir auch den Umgang mit relevanten Straßenräumen, die durch eine kleinere Veränderung wesentlich besser den ruhenden Verkehr ordnen und gleichzeitig die Überhitzung reduzieren. Im Kontext der anderen Arbeiten, die ebenfalls von hohem Niveau sind, halten wir den differenzierten, pragmatischen Beitrag von *West 8* für zukunftsfähig und sofort umsetzbar. Das hat unsere Arbeit zum Thema „Alter Flugplatz“ auch bestätigt.



großräumige Frischluftschneise



lokale Frischluftschneise

Reflexionen zum Räumlichen Leitbild Karlsruhe 2015 ... Themenstellung WALD8

Wir greifen ein Thema der Teams *West 8* auf und beschäftigen uns mit Siedlungsrändern, Adressbildung und Klimaanpassung.

Als Konkretisierung beschäftigen wir uns mit den Siedlungsrändern am Alten Flughafen in der NW-Stadt.

Dabei machen wir auch Aussagen zum Thema:

- Wohnen
- Arbeiten
- Freiraum
- Klimaanpassung
- Mobilität

Methodisch gehen wir dabei in folgender Weise vor: Am Anfang steht die Analyse, daraus entwickeln wir eine Hypothese. Nach einer internen Reflexion dieser These wollen wir konkrete baulich-räumliche Aussagen treffen, die als Beitrag für die weitere Diskussion geeignet sind.

A. Analyse

A.1 Klima

Der Alte Flughafen ist aufgrund seiner nordwestlichen Öffnung zum freien Landschaftsraum eine Frischluftschneise.

B.1 Hypothese

Der nordwestliche Zugang der Frischluft sollte nicht durch Nachverdichtungen, wie z. B. von der Gruppe *Machleidt* vorgeschlagen, verbaut werden.

A.2 Alter Flughafen – Bestand

Naturschutzgebiet im Nordwesten der Stadt, an das sich die Stadtteile Nordweststadt, Neureut, Nordstadt anlehnen.

Im Westen

Überwiegen mehrgeschossige Wohnbebauung (verdichtet), zwei Straßenbahnhaltestellen liegen am Flugplatzgelände. Eine der Haltestellen liegt an einem sich entwickelnden Zentrum für Gewerbe/Handel und nicht weit vom einzigen unscheinbaren, unattraktiven und umständlichen Zugang zum Flugplatz auf der Westseite. Südlich der Haltestelle hat die Nordweststadt verschiedene kleinere gewerbliche und Einkaufsmöglichkeiten.

Die tiefergelegte Straßenbahntrasse wirkt als starke Abgrenzung/Trennung zwischen Nordweststadt und dem Flugplatzgelände.

Hier wäre vorstellbar, der Nordweststadt durch punktuelle oder flächenmäßige Überdeckung der Straßenbahntrasse den Zugang zum Flugplatz als öffentlich zugänglichen Raum aufzuschließen.

Im Norden

Hier befindet sich der einzige größere, noch unbebaute Bereich (Eselgebiet), der als „Klimaschlucht“ für die Luftzufuhr erhalten werden soll. Ebenso wie die unzugängliche Vegetation.

Im Nordosten

In Neureut-Heide ist lockere Bebauung mit Ein- und Mehrfamilienhäusern. Eine Ausweitung oder weitere Ausfransung der Bebauung soll hier nicht stattfinden, der Rand hin zum Flugplatz stark abgegrenzt bleiben/werden.

Im Süden

Der Süden grenzt mit einem Fuß- und Radweg an das Flugplatzgelände an. An diesem befindet sich auf der anderen Seite ein Kleingartengelände und die Hardtwaldsiedlung. Die Hardtwaldsiedlung soll über eine Achse hin zum Flugplatz geöffnet/angeschlossen werden.

Im Osten

Nur Stichpunkte (da hier unser Hauptarbeitsgebiet liegt):

- Klare Linie und harter Rand von Nord nach Süd
- Attraktive Öffnung durch gestalteten öffentlichen Raum von Osten hin zum Flugplatzgelände (Zentrum Erzbergerstraße)
- Verbesserung der Verbindung zwischen der Nordweststadt und der geplanten Bebauung Erzbergerstraße
- Zentrum (Gewerbe/Einkauf) am Übergang zum Flugplatzgelände

B.2 Hypothese

Die „heilige“ Fläche, bisher eher abweisend, soll als Grünbiotop (Landschaftspark) zwischen den Stadtteilen aktiviert werden (z. B. Centralpark), die die NW-Stadt mit der Nordstadt verbindet und nicht trennt. (Zitat *West 8*: „Zwischenraum wird transformiert in Entwicklungsraum.“)

Parzellierung durch:

- O/W-Querverbindungen in verschiedene Funktionsbereiche, z. B. an Südgrenze
- Wasserbiotop für Nachtabkühlung
- Querverbindungen für Rad- und Fußgängernutzung als aufgeständerter Holzbohlenweg, evtl. eingefasst mit Wasserlauf als Übertrittsbarrieren zum Naturschutzbereich

A.3 Ränder

Die Ränder bilden zum Flughafen hin Rückseiten. Auf der Ostseite durch eine zufällige sehr heterogene Bebauung und auf der Westseite, durch die Tieflage der Straßenbahn.

Die beiden Stadtteile: Nordstadt und die NW-Stadt sind durch den alten Flughafen getrennt, es gibt keine Verknüpfung.

Es bestehen erhebliche bauliche und räumliche Potenziale, wenn diese Ränder geklärt werden.

B.3 Hypothese

Durch Klärung der Ränder kann ein trennender Freiraum zur gemeinsamen Mitte werden und erheblich zur Adressbildung beitragen.

Die Ränder sollen Ränder bleiben und durch ihre bauliche Ausformulierung keinen Anlass geben, später weiterzubauen. So gesehen darf der Rand keine Straße sein, die einseitig bebaut ist.

Die Erschließung der Bebauung darf nicht vom Rand aus erfolgen, sondern von innen her.

Ostrand

Der Rand wird parallel zur Erzbergerstraße auf ganzer Länge von ca. 200 m Tiefe bebaut.

Die Wegestruktur der Hardwaldsiedlung wird aufgenommen. Es werden ca. 200/200 m große überschaubare Baufelder (Nachbarschaften) gebildet.

Zwischen diesen Nachbarschaften verbleiben breite Frischluftschneisen.

Zwischen Comeniuschule und dualer Hochschule wird ein Stadtteilzentrum entstehen. Von hier aus soll eine Fuß- und Radwegeverbindung zur westlich gelegenen Nordstadt hergestellt werden.

Westrand

Am Ausgangspunkt dieser Ost-West-Verbindung soll eine „Umsteigestelle“ entstehen. Dazu wird die Straßenbahn überdeckt und darauf ein öffentlicher Platz mit entsprechenden Angeboten geschaffen. Ost- und Westrand werden mit einem Fuß- und Radweg verbunden (siehe oben).

