

## TEIL 5: DIE VERTIEFUNGSBEREICHE

### ZWEI BÜROGEMEINSCHAFTEN UNTERSUCHTEN DIE ENTWICKLUNGSMÖGLICHKEITEN IM NORDEN UND SÜDEN DER STADT

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

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

#### ZIELE DER VERTIEFUNGSBEREICHE

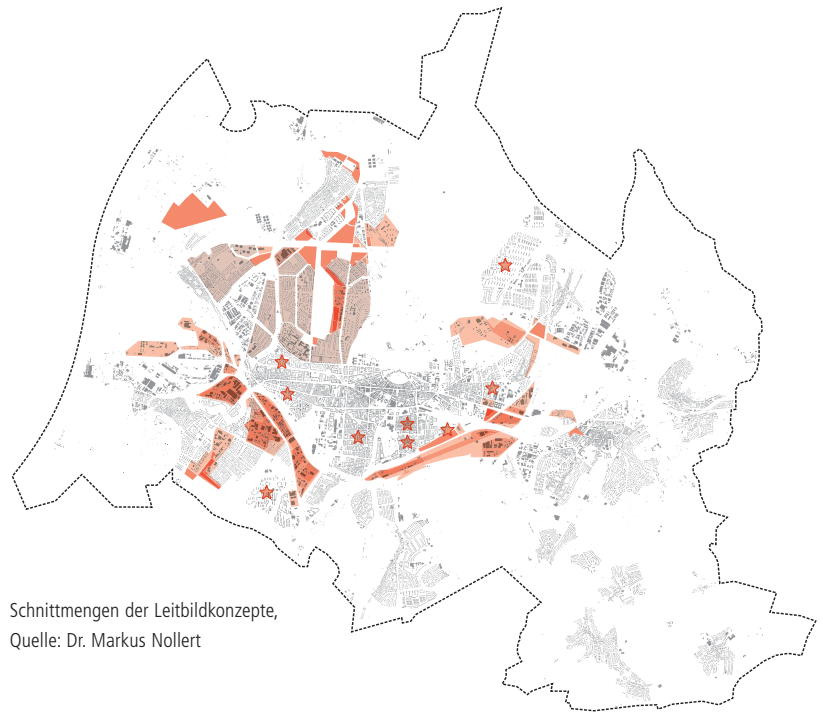
Die Bearbeitung der Vertiefungsbereiche wurde bei zwei Teams der Planungswerkstatt in Auftrag gegeben. Sie stellt eine erste, näherungsweise Betrachtung räumlicher Schwerpunkte der Entwicklung dar, die parallel zur Ausarbeitung der Vorhaben angegangen wurde. Aufgabe der Teams war es, mit ihren Konzepten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

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

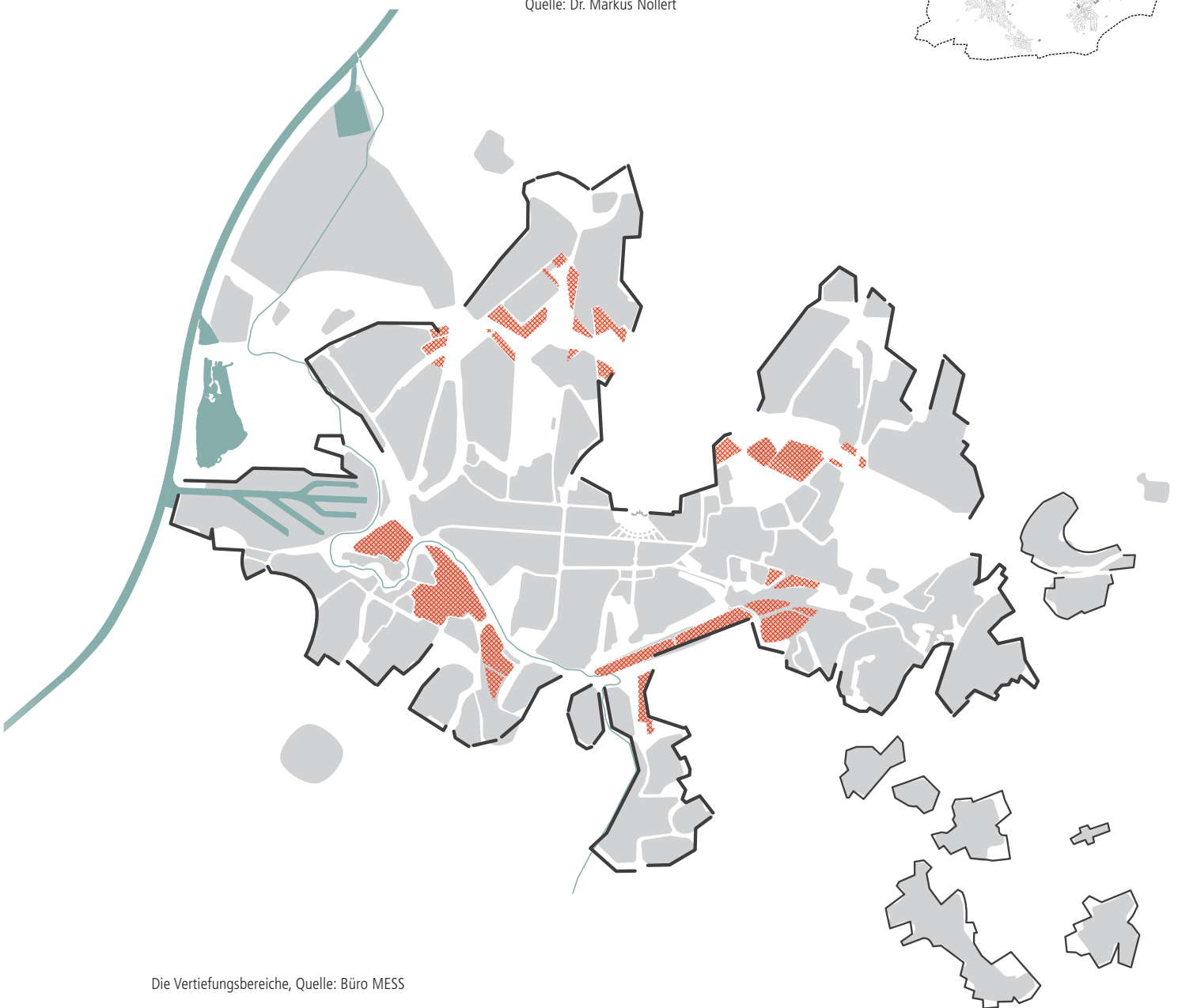
Das Büro Machleidt-Sinai-SHP untersuchte die Arrondierungsmöglichkeiten der bestehenden Siedlungsstrukturen im Nordwesten an der Freihaltetrasse zwischen Neureut, Kirchfeld, Neureut Heide, Nordstadt und Nordweststadt und im Osten zwischen Waldstadt, Hagsfeld, Rintheim und Oststadt. Dabei wurde der Landschaftsraum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

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

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



Schnittmengen der Leitbildkonzepte,  
Quelle: Dr. Markus Nollert



Die Vertiefungsbereiche, Quelle: Büro MESS

## VERTIEFUNGSBEREICH SÜD

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

#### AUFGABENVERSTÄNDNIS UND VORGEHENSWEISE

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

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

#### Rahmenplan verbindet verschiedene Inhalte integriert

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

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

#### Rahmenplan stellt „Instrument zur Auseinandersetzung“ dar

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



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

## DAS DYNAMISCHE BAND

### KARLSRUHES PRODUKTIVER STADTRAUM ZWISCHEN 1.000 TRASSEN

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

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

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

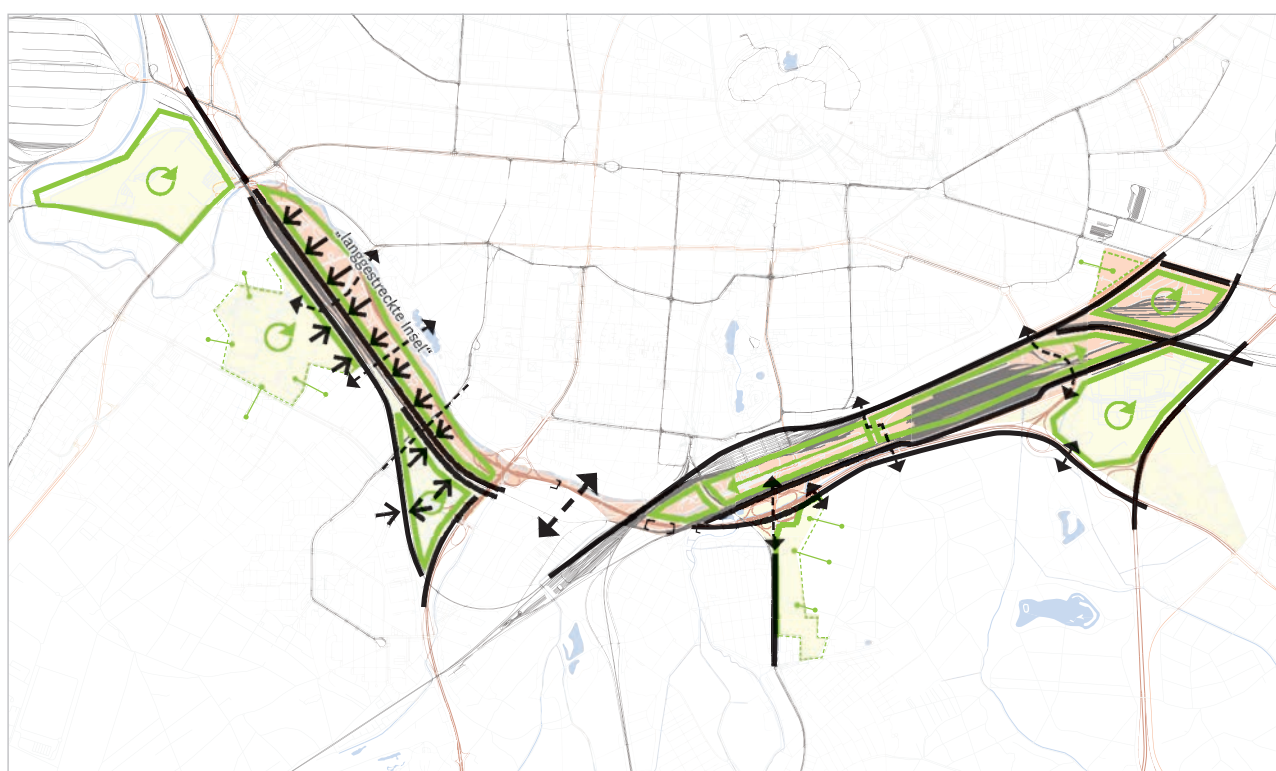
Diese Trassen wirken einerseits als Verteiler, andererseits als begrenzende Barriere für die dazwischenliegenden Räume und als stark einschränkende Elemente in der Flächenvernetzung. Barrieren und Grenzen führen zu charakteristischen „Insel-Räumen“, die meist stark auf sich selbst bezogen sind und sich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

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

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

#### In einzelnen Teilräumen herrschen spezifische Stadtstrukturen vor

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



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



## DYNAMIK ALS PROZESS

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

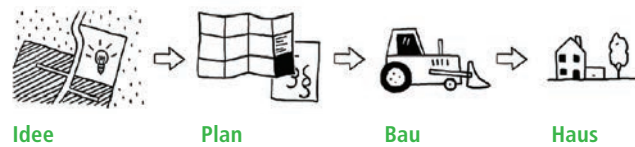
### Viele Unwägbarkeiten fordern flexible Strategie für künftige Entwicklung

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

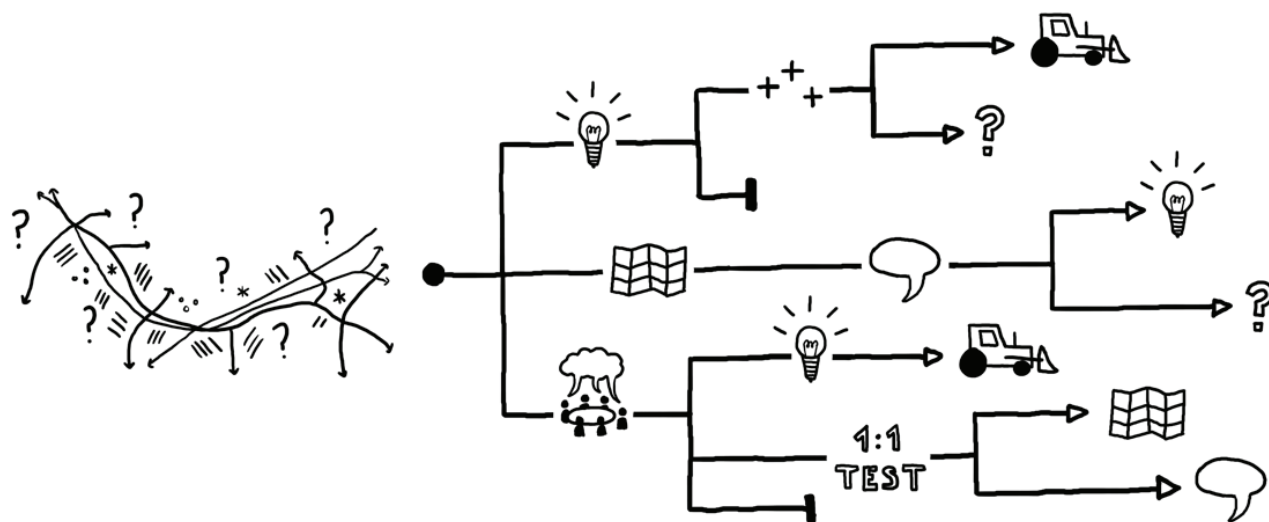
Karlsruhe benötigt auch in Zukunft Räume, in denen Neues entstehen kann, wo unternehmerische Experimente möglich sind und Synergien erzeugt werden. Wenn Globalisierung und

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

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



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



### Komplexe schrittweise Veränderungen!



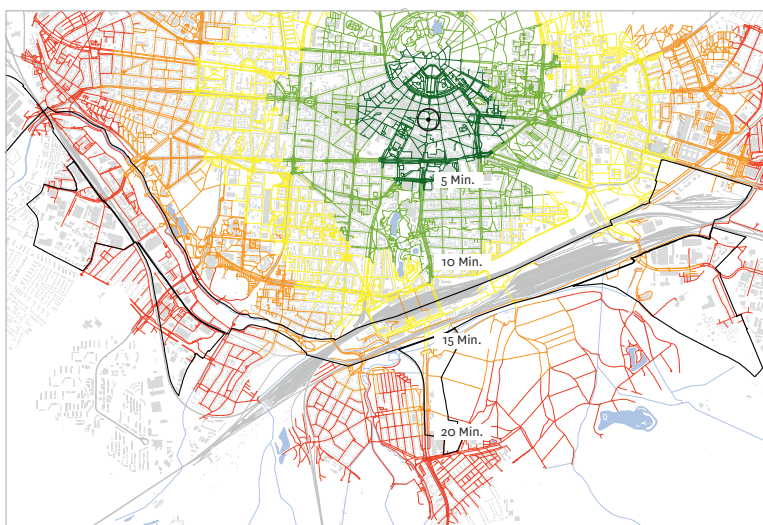
Öffentliche Grünflächen, Bäume, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

## ERKUNDUNGEN IM DYNAMISCHEN BAND

### ACHT ASPEKTE EINES BESTANDSANALYSE

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

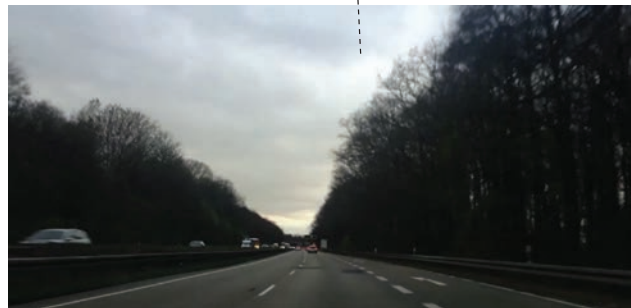
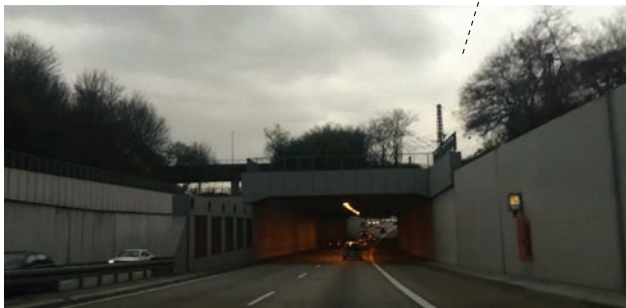
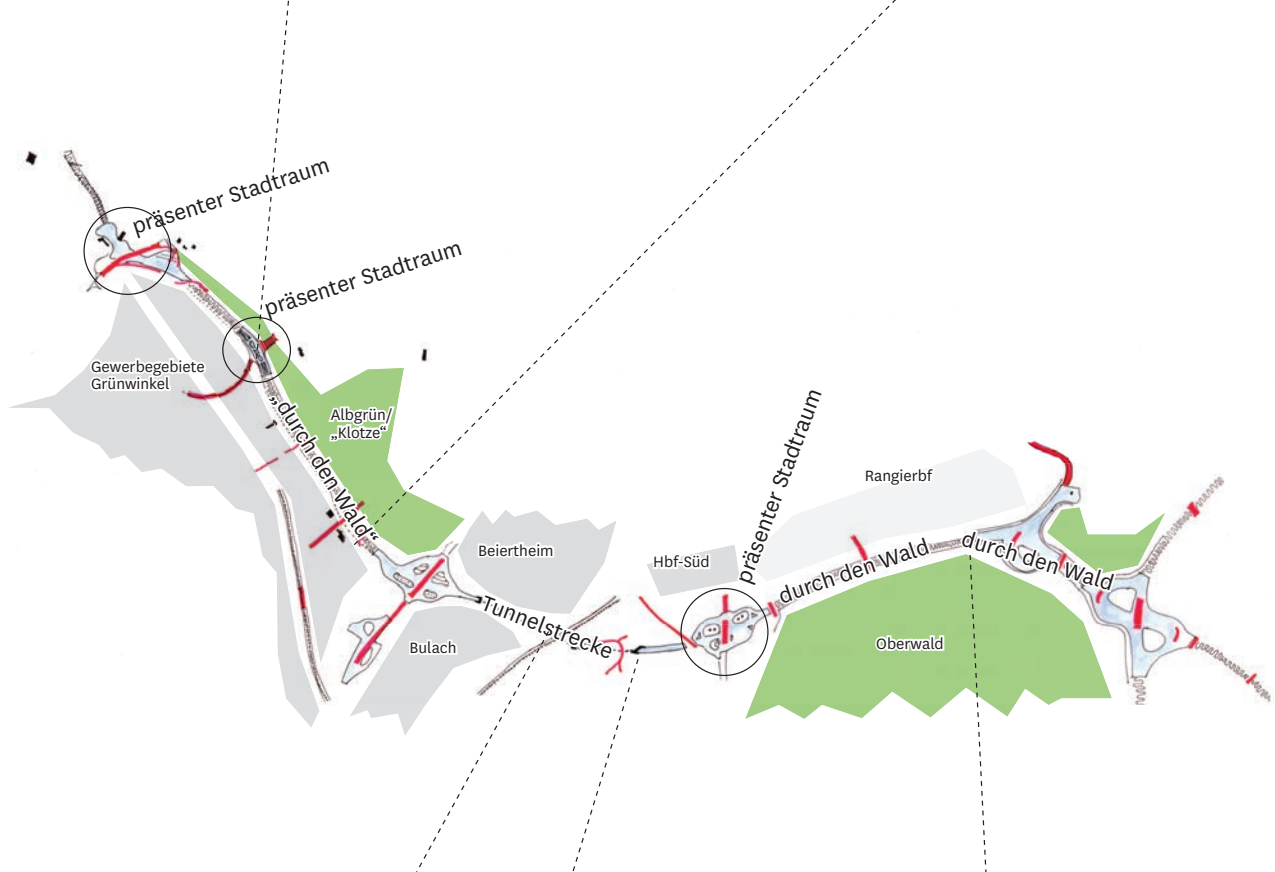
„vergangene Dynamik“ des Bandes nachvollziehen und interessante Erkenntnisse zutage fördern. Erläutert werden zudem demografische Verteilungen, eine Analyse der tatsächlichen Erreichbarkeiten für Fußgänger und Radfahrer sowie die Wahrnehmung des „Bewegungs- und Stadtraums“ Südtangente. Abschließend wird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



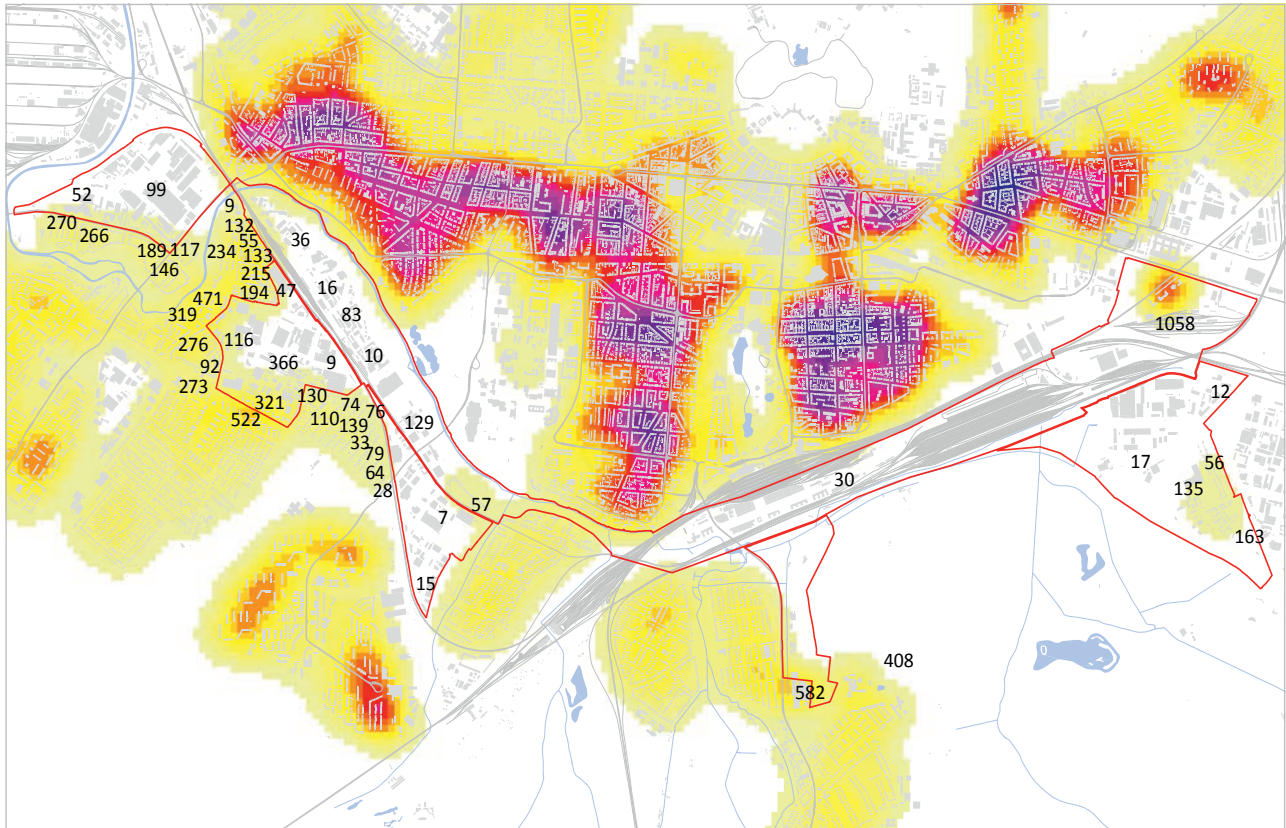
Erreichbarkeit vom Zentrum, Erreichbarkeit mit dem Fahrrad (12 km/h) vom Marktplatz aus in 5-Minuten-Schritten, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

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

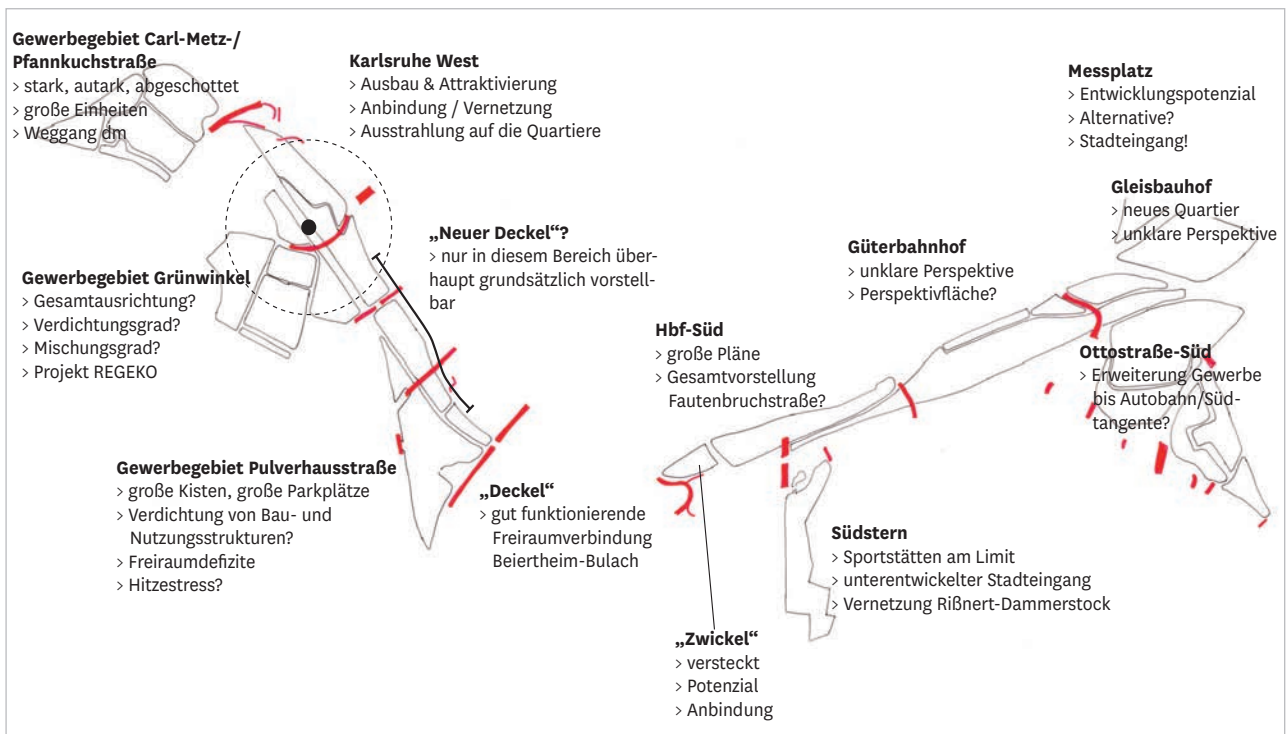




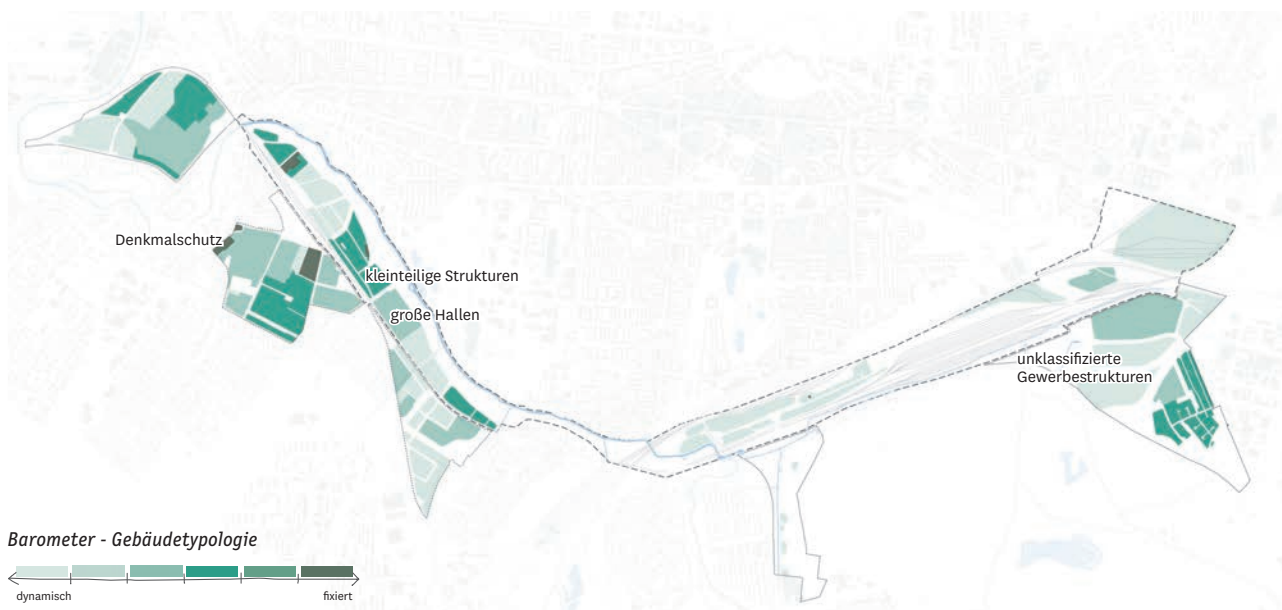
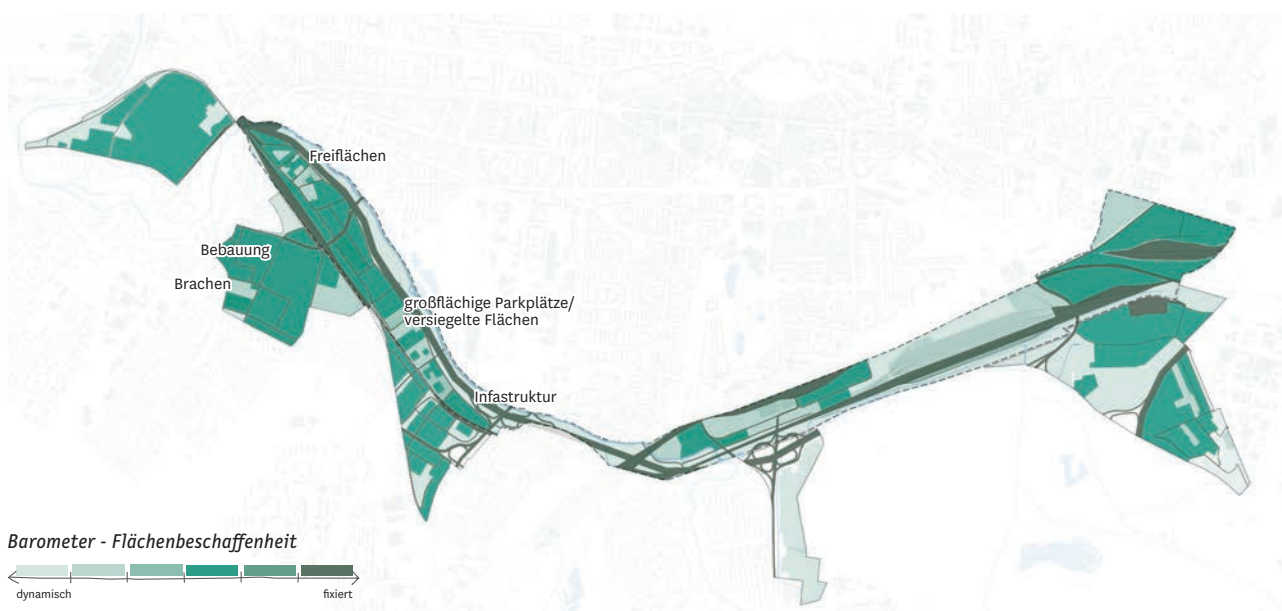
Stadtraum Südtangente, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US



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



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



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

### TRANSFORMATIONS-BAROMETER: EINSCHÄTZUNG VON MACHBARKEITEN

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

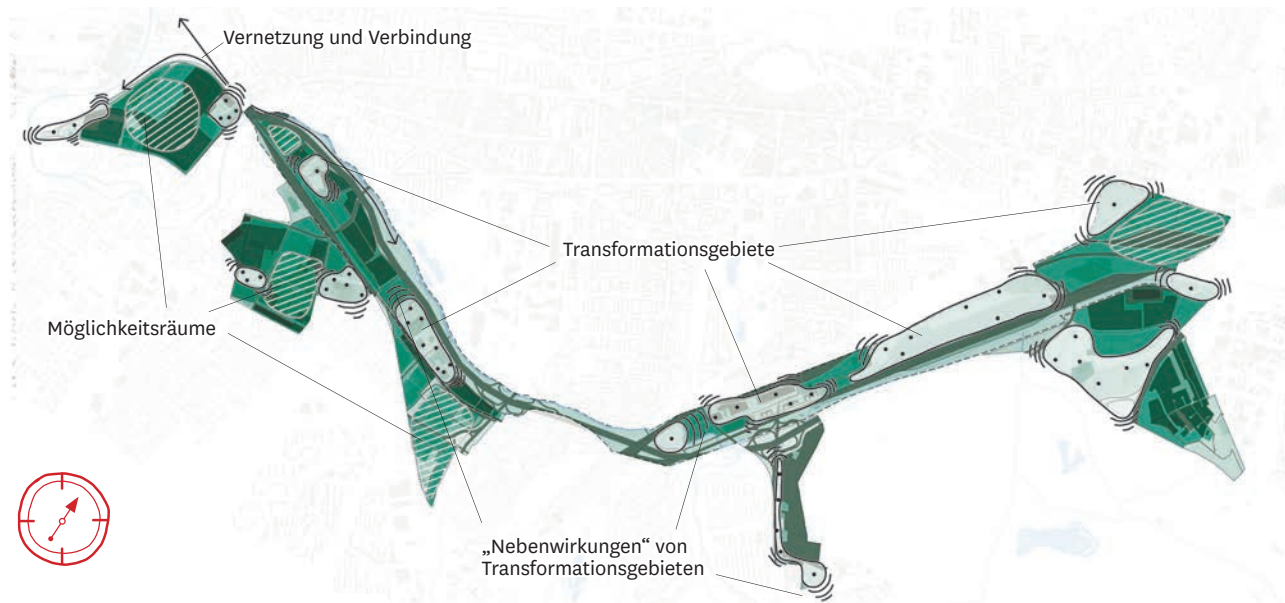
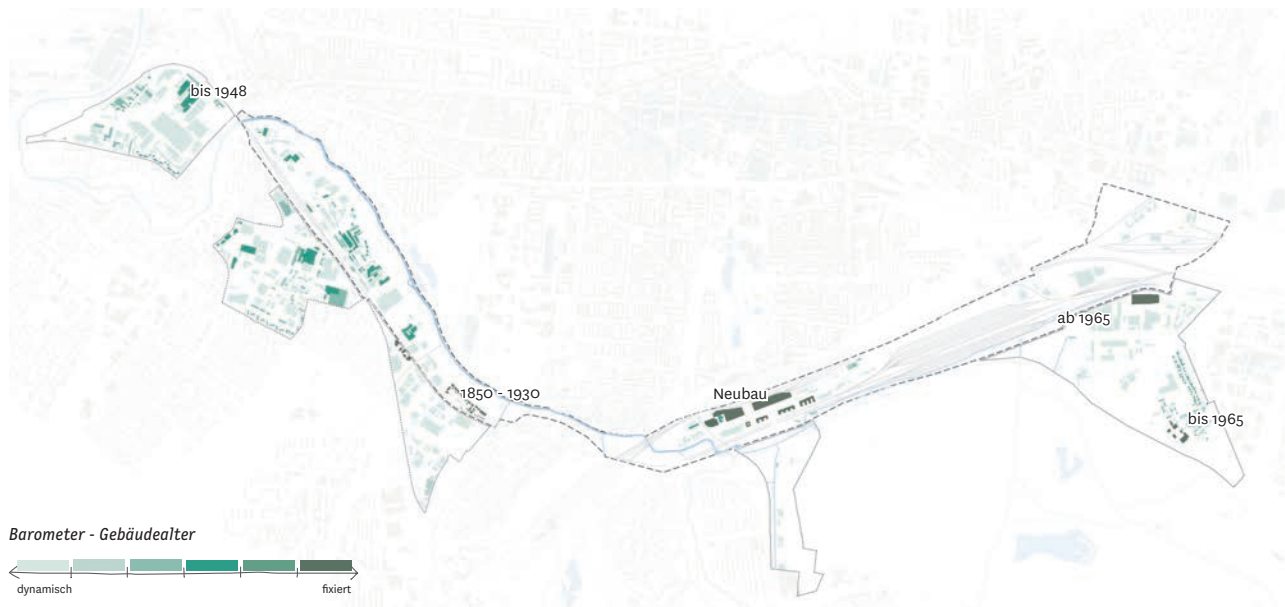
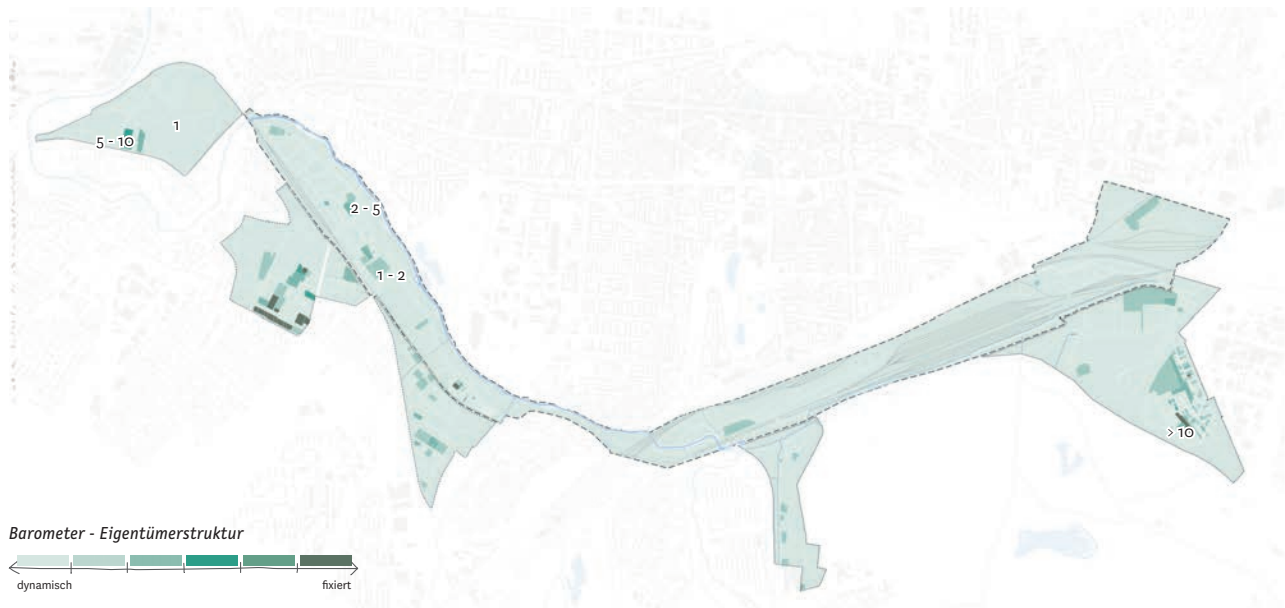
- Flächentyp (Infrastruktur – Gebäude – Freiflächen, einschließlich Brachen)
- Gebäudetyp (historisch/denkmalgeschützt – große nutzungsflexible Hallen – kleinteilige, gewachsene Strukturen – Hallen in einfacher Bauweise)

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

#### Umsetzung von Transformationen strahlen in angrenzende Räume aus

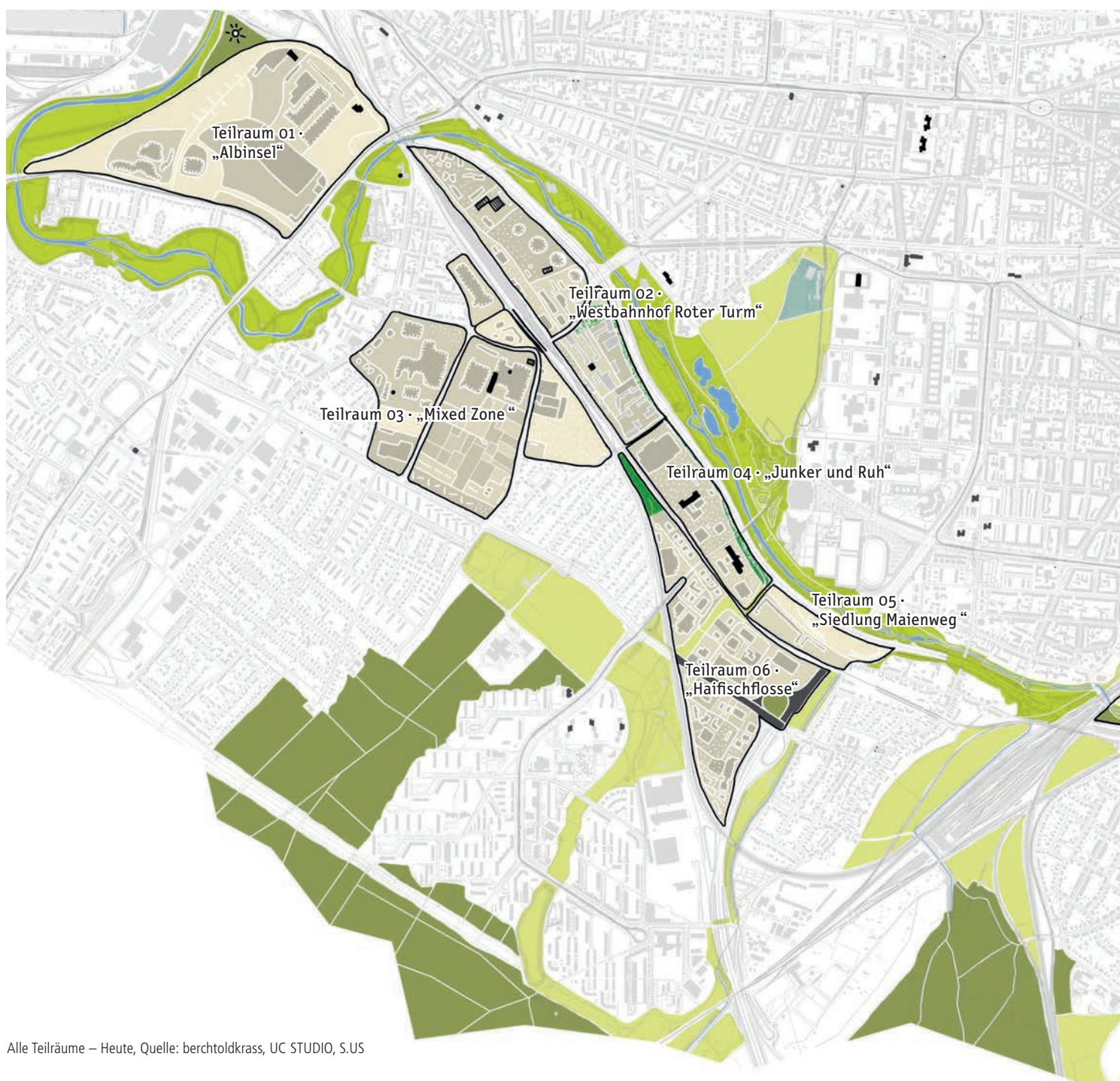
Die Überlagerung der vier Parameter erzeugt eine Art „Röntgenbild“ für das Dynamische Band, in dem sich unterschiedliche Raumtypen ergeben: Die hellen Bereiche stellen Transformationsgebiete mit vermutlich guten Umsetzungschancen dar, die teils sogar in angrenzende Räume ausstrahlen. In den dunklen Bereichen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





Ergebnis: Synthese der Parameter und Interpretation, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US





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

## STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN DYNAMISCHES BAND

### DIE TEILRÄUME IM DYNAMISCHEN BAND

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

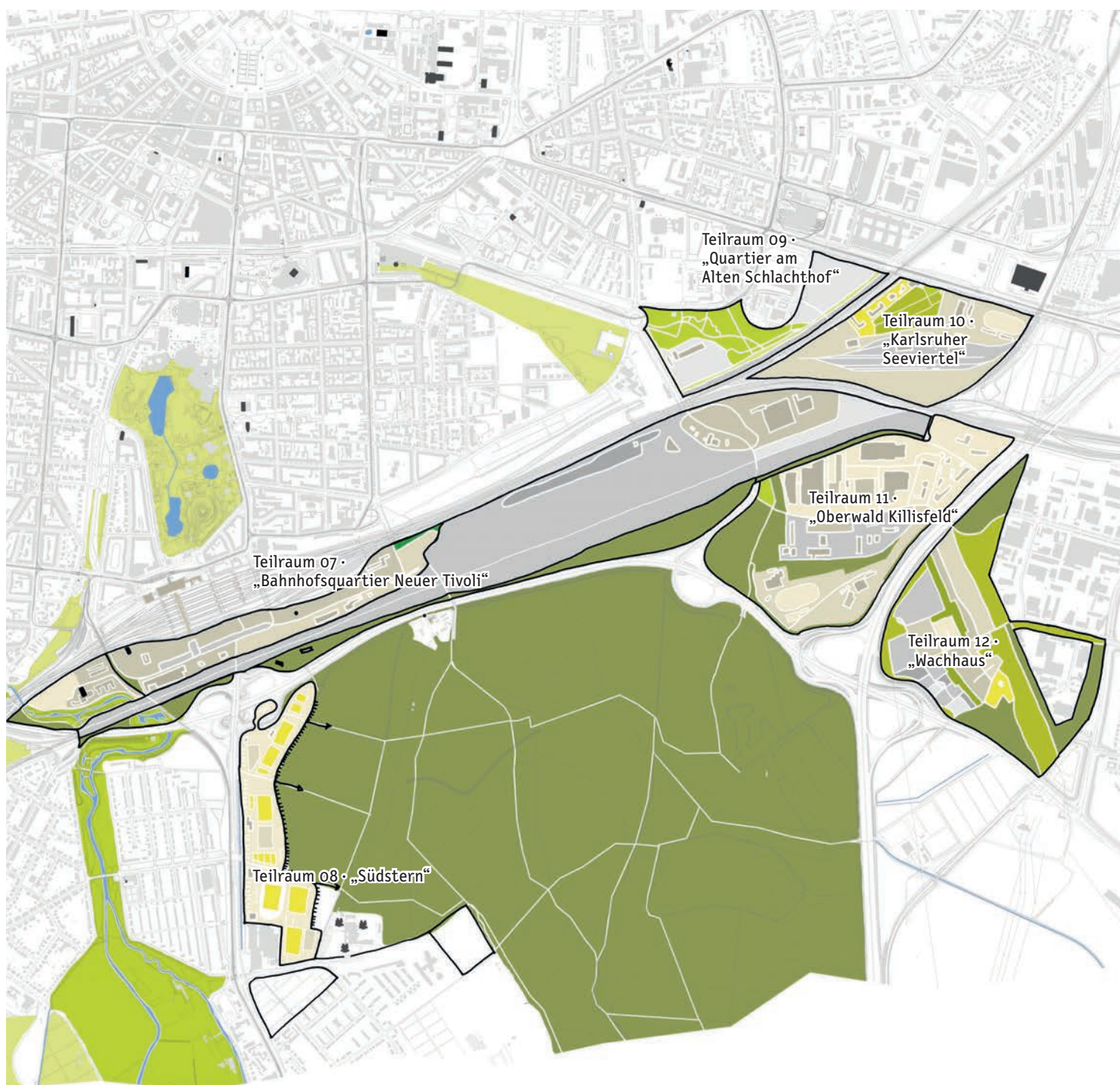
Bei der Bestandsanalyse wurde festgestellt, dass sich im Dynamischen Band insgesamt zwölf eindeutige Teilräume identifizieren lassen. Sie zeichnen sich durch starke innere Zusammenhänge aus, etwa durch ihre Baustruktur, ihre

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

#### Spezifische Bilder mit Besonderheiten der lokalen Situation

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





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

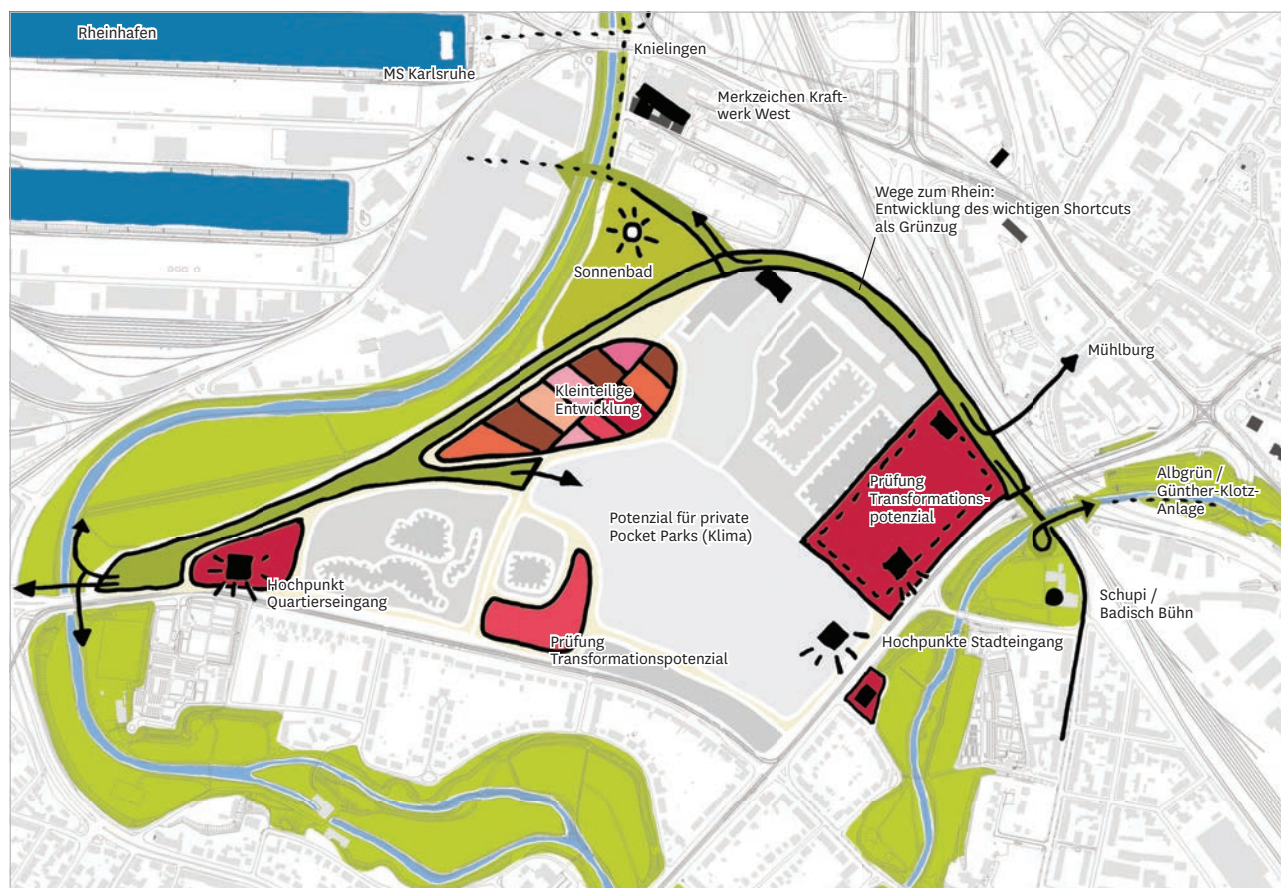
#### **Künftige Möglichkeiten werden skizzenhaft verdeutlicht**

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

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

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





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

## TEILRAUM 01: ALBINSEL

**GRÖSSE:** 49,6 Hektar  
**EINWOHNER:** zirka 150

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

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

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

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

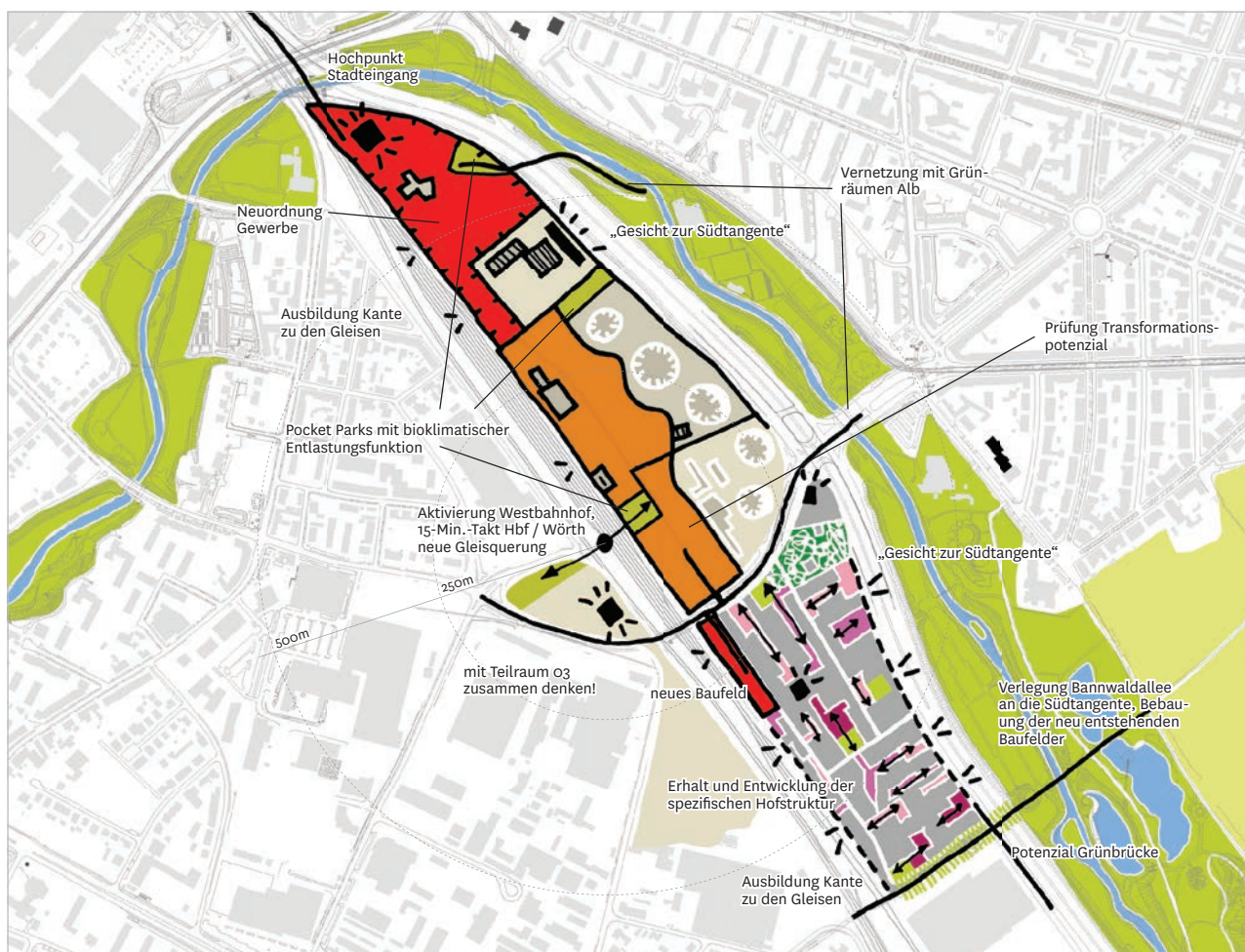
**NUTZUNG:** Die gewerblich-industrielle Nutzung wird auch zukünftig den Teilraum bestimmen. An mehreren Stellen ist jedoch eine Nutzungsintensivierung möglich, etwa in den kleinteilig strukturierten Bereichen an der Pfannkuchstraße, an der Westspitze mit einer neuen städtebaulichen Dominante als Quartierseingang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

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

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

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

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



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

## TEILRAUM 02: WESTBAHNHOF ROTER TURM

**GRÖSSE:** 28,4 Hektar  
**EINWOHNER:** zirka 140

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

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

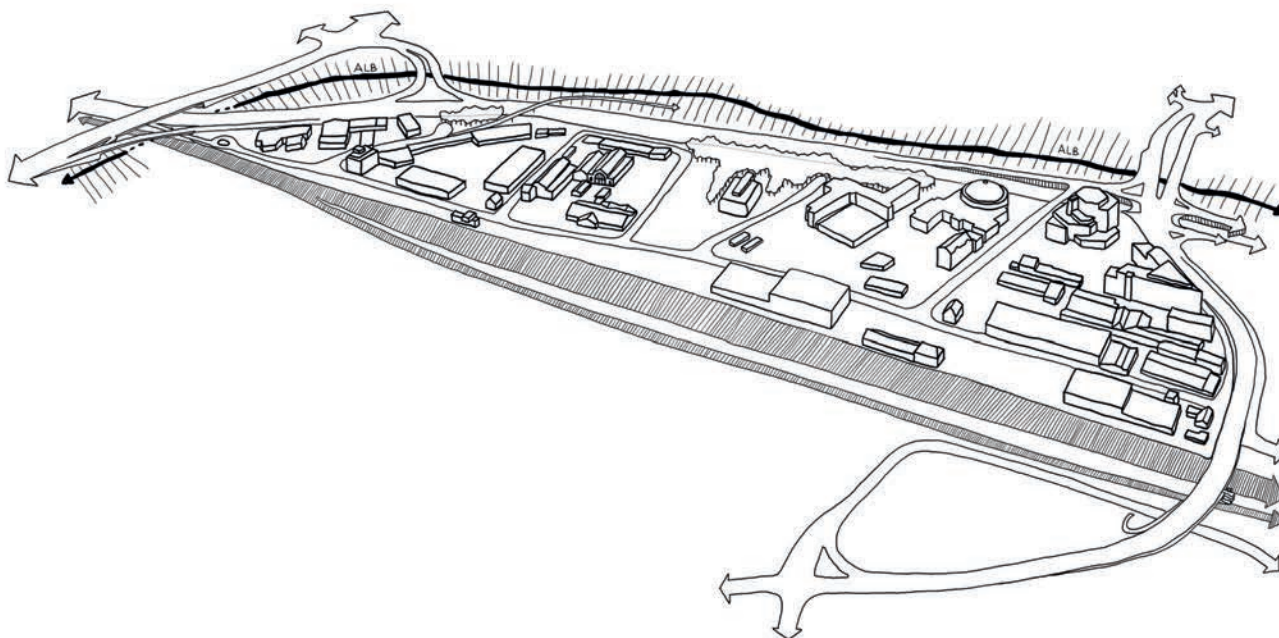
Vom Kühlen Krug führt die Zeppelinbrücke über die Gleise nach Grünwinkel hinüber. Zu dieser Brücke bestehen auch Treppenzugänge aus dem Gebiet. Über Treppenanlagen sind auch die auf der Südseite der Gütergleise gelegenen Bahnsteige der Haltestelle Westbahnhof erreichbar.

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

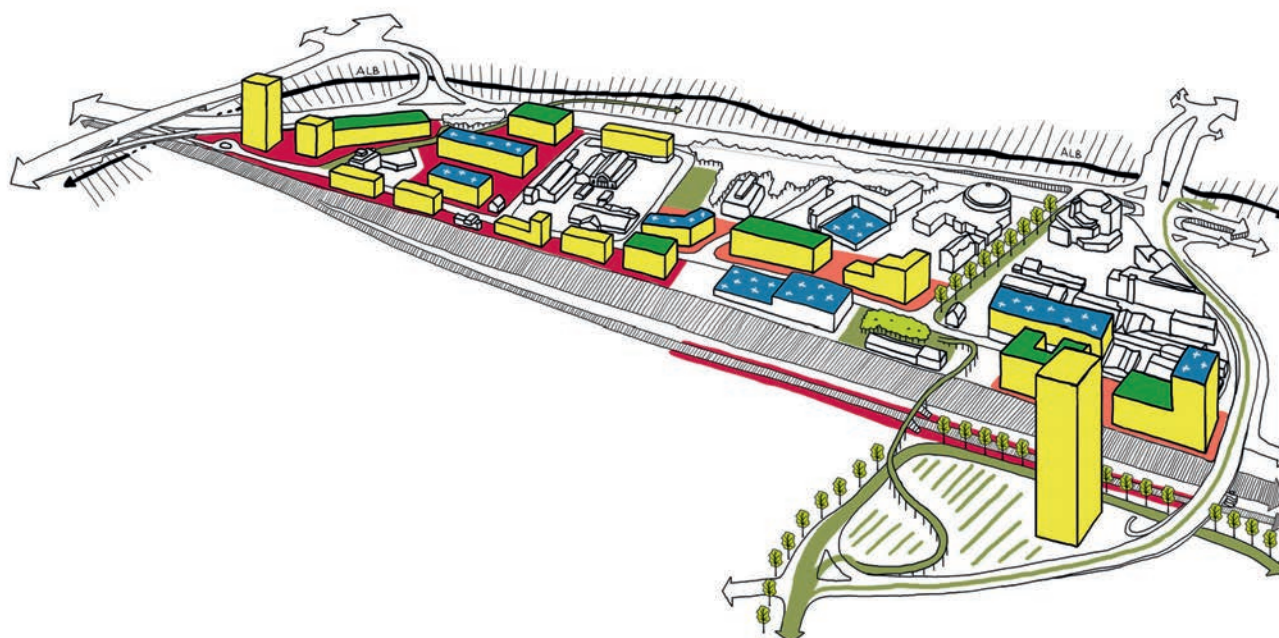
Der nördliche Teil ist von großen Gebäuden an der Kante zur Südtangente geprägt, an der Nordspitze befindet sich gemischtes Gewerbe. Im Zwischenbereich befinden sich die denkmalgeschützten Gebäude des „Palazzo“ und der Kletterhalle „The Rock“. Direkt nördlich der Zeppelinbrücke liegt das große Areal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

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





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



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

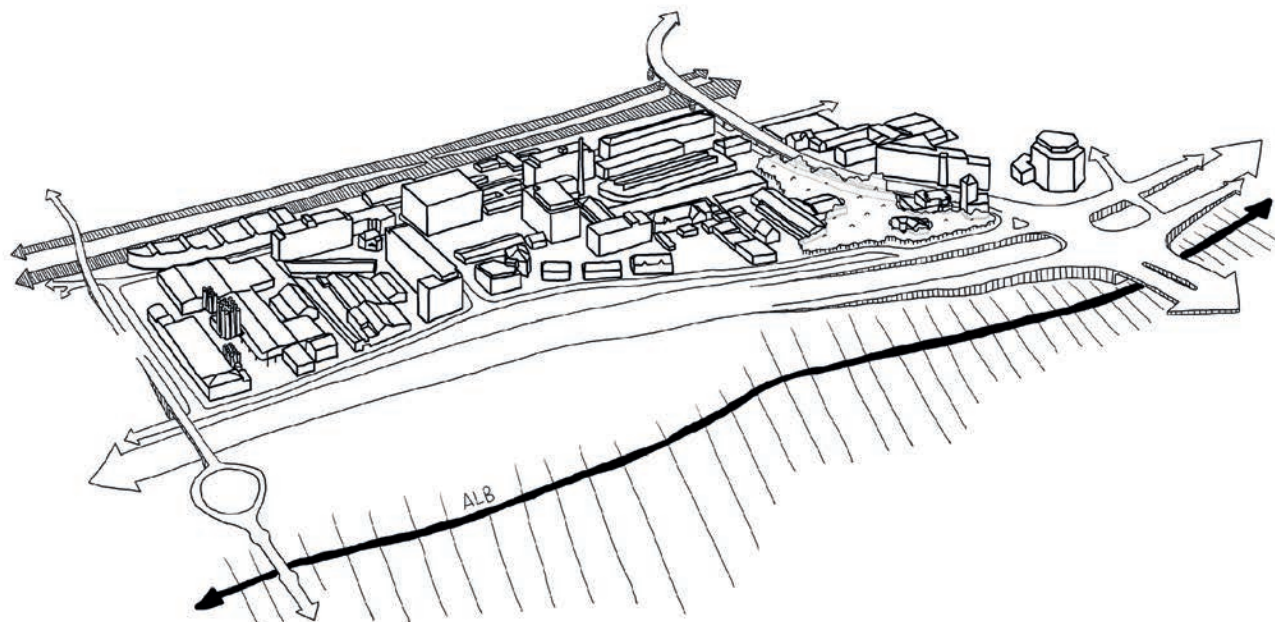
Grünflächen und geringem Abstandsgrün zur Südtangente besitzt der Teilraum nur wenig Grünflächen.

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

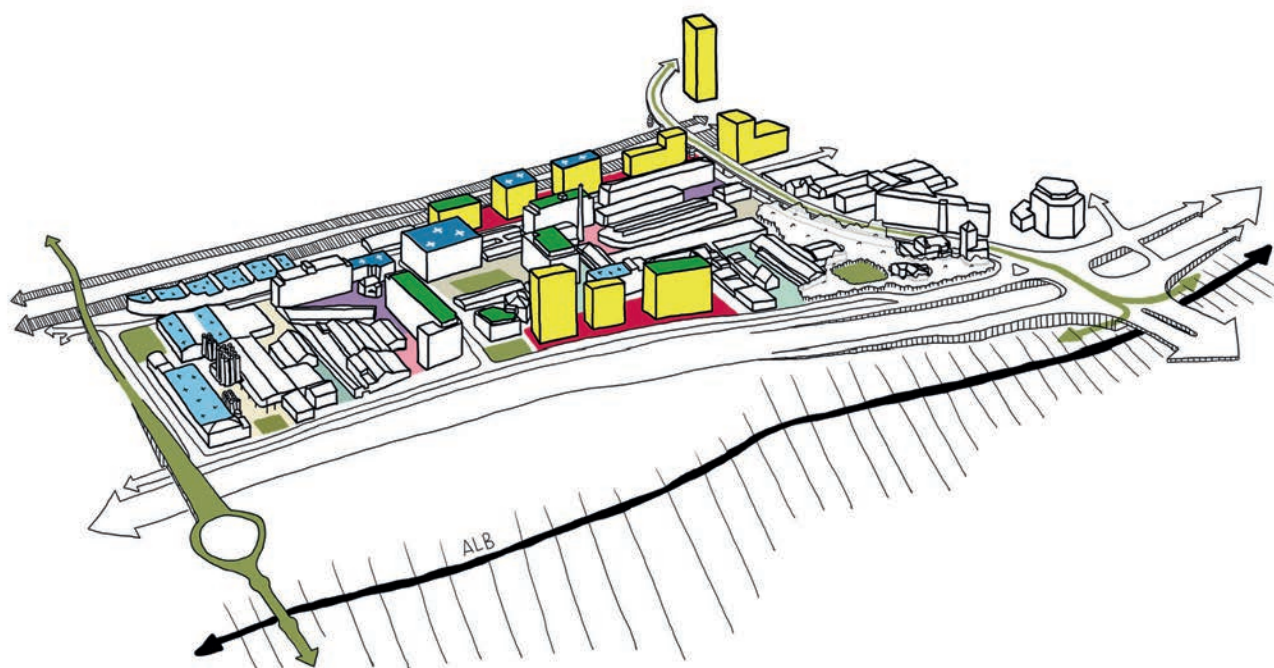
**MOBILITÄT UND STADTRAUM:** Der Westbahnhof ist lediglich vier Minuten Fahrzeit zum Hauptbahnhof entfernt. Allerdings ist die Verbindung im Stundentakt bislang wenig attraktiv. Das gilt ebenso für die Ankunftssituation und den Quartierscharakter vor Ort. Durch die Einrichtung einer Stadtbahnlinie zwischen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

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

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



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



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

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

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

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

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

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





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

### TEILRAUM 03: MIXED ZONE

**GRÖSSE:** 48,9 Hektar  
**EINWOHNER:** zirka 850

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

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

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

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

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





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

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

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

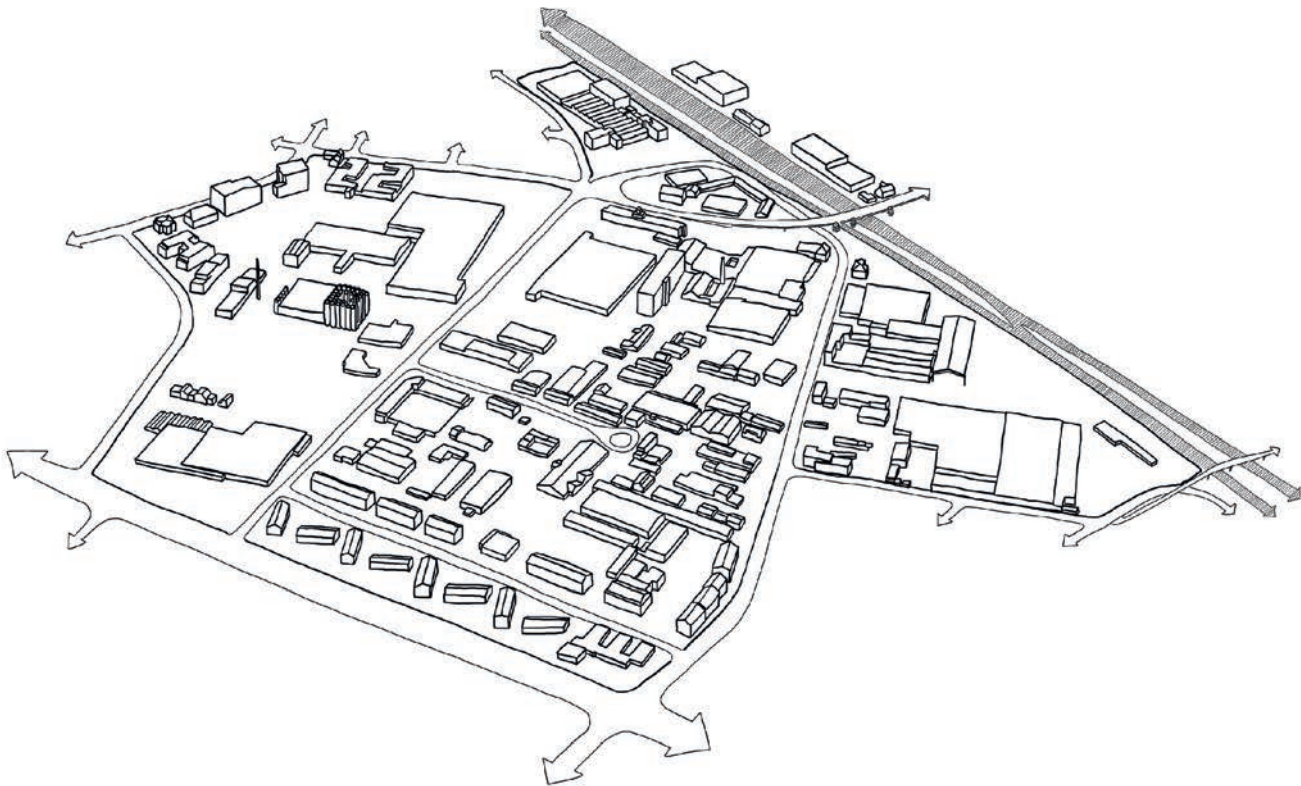
**FREIRAUM:** Damit einher geht die Entwicklung eines quartiersinternen Freiraumsystems. Hierzu wird eine neue Quartiers-Grünspange hergestellt, die die Grünbrücke vom Junker-und-Ruh-Weg in der Günther-Klotz-Anlage über Randflächen der Hegele-Fläche und mitten durch das Mixed-Zone-Quartier über einen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

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

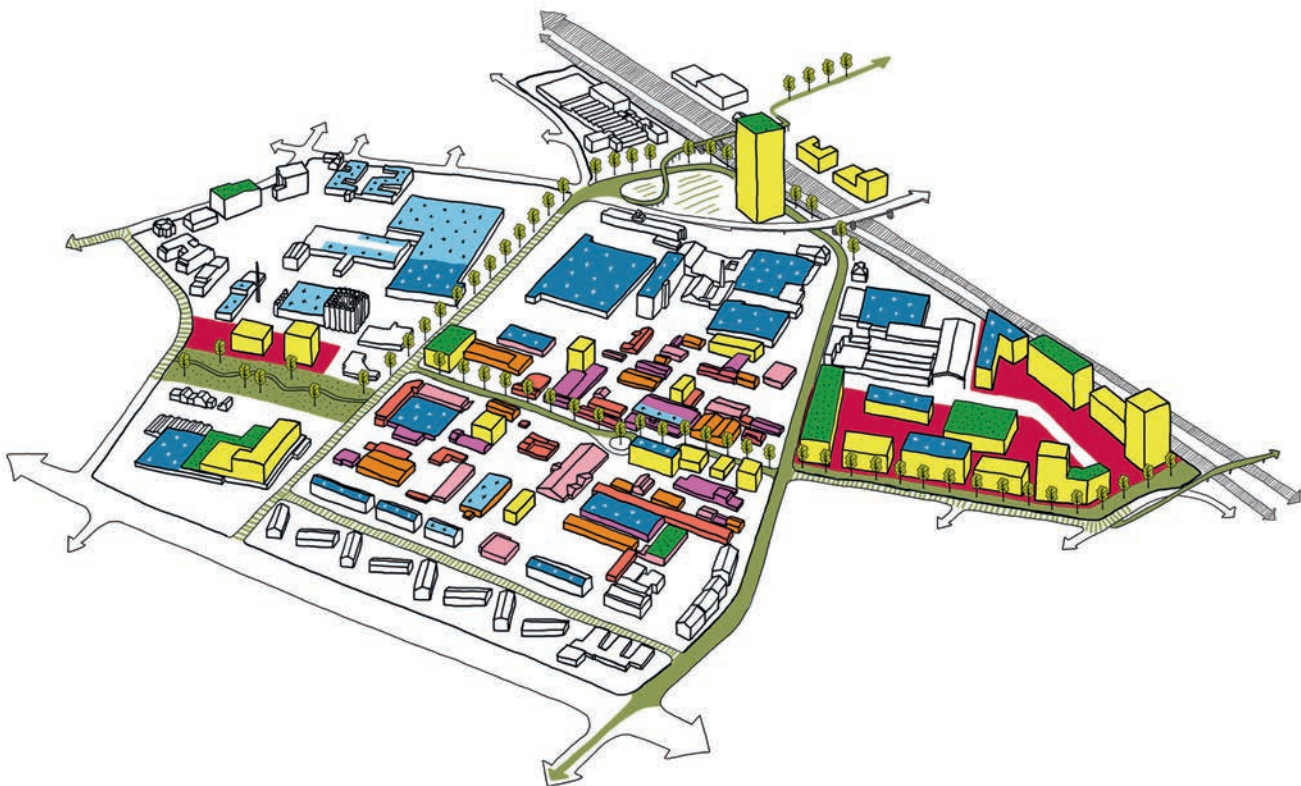
**GESAMTEINSCHÄTZUNG:** Im Teilraum 03 „Mixed Zone“ kann etwas wirklich Neues entstehen. Dies konnte das über viele Jahrzehnte gewachsene Quartier bislang nicht entwickeln, da wesentliche Impulse fehlten. Mit dem Räumlichen Leitbild und dem innovativen REGEKO-Prozess kann der Wandel nun gemeinsam mit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

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



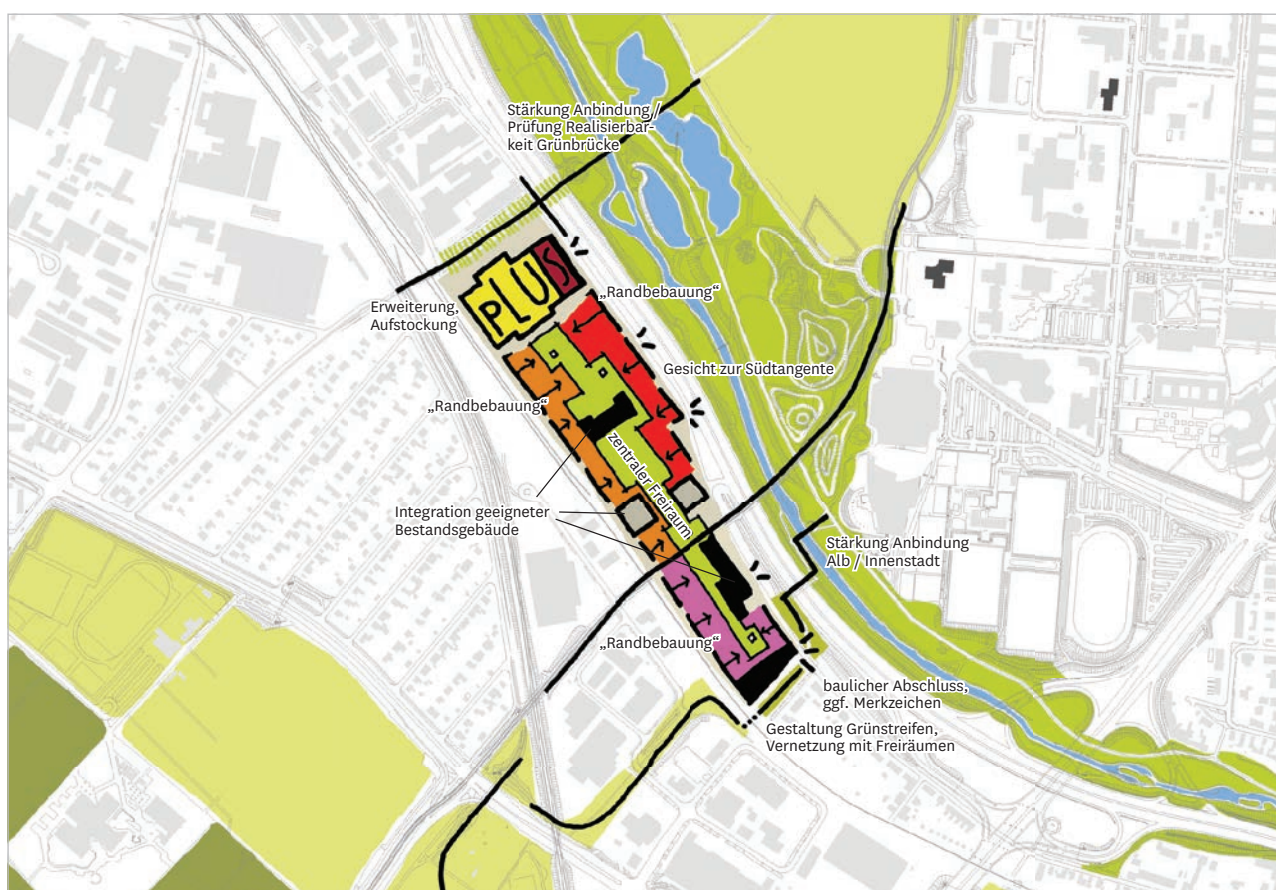


Teilraum 03 | Mixed Zone – Heute, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US



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





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

## TEILRAUM 04: JUNKER UND RUH

**GRÖSSE:** 12,7 Hektar  
**EINWOHNER:** unter 10

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

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

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

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

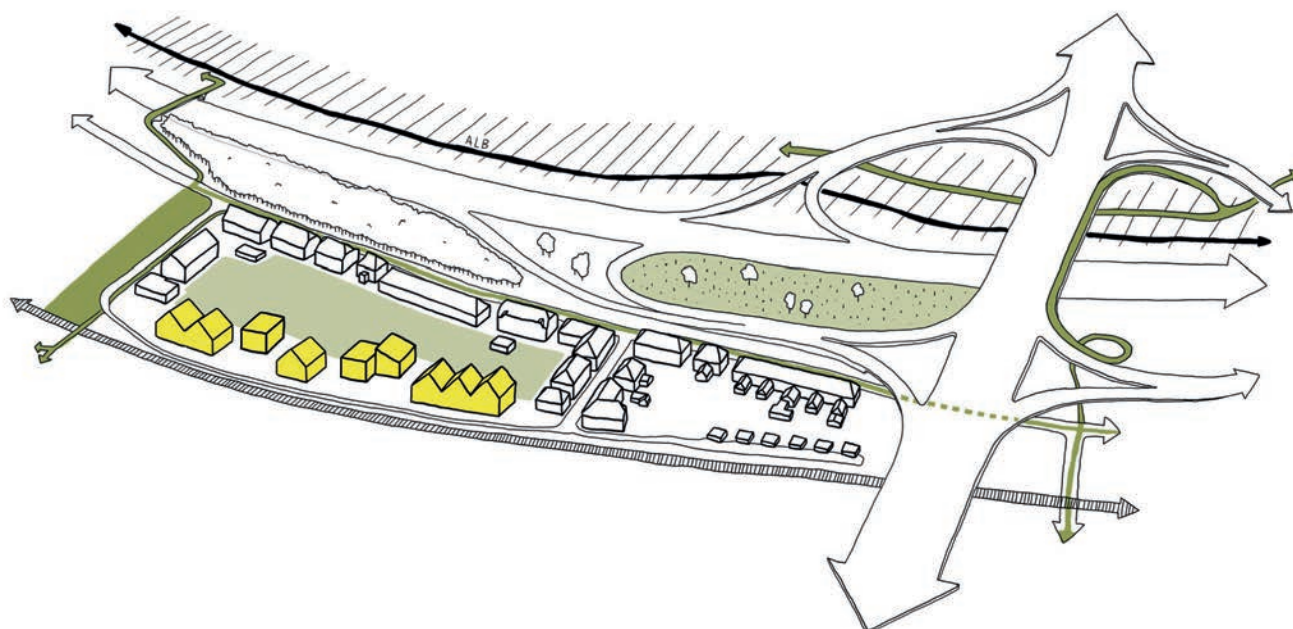
**NUTZUNG:** Der Teilraum beherbergt Gewerbe, Dienstleistungen, aber auch Handwerk und ergänzende Nutzungen. Denkbar sind viele unterschiedliche Branchen und Unternehmensformen. Explizit gestapelte Nutzungen sind erwünscht und innovative Parkierungslösungen gefragt. Das gilt auch für den Metro-Standort.

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

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

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

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



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

### TEILRAUM 05: SIEDLUNG MAIENWEG

**GRÖSSE:** 3,47 Hektar  
**EINWOHNER:** zirka 180

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

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

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

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

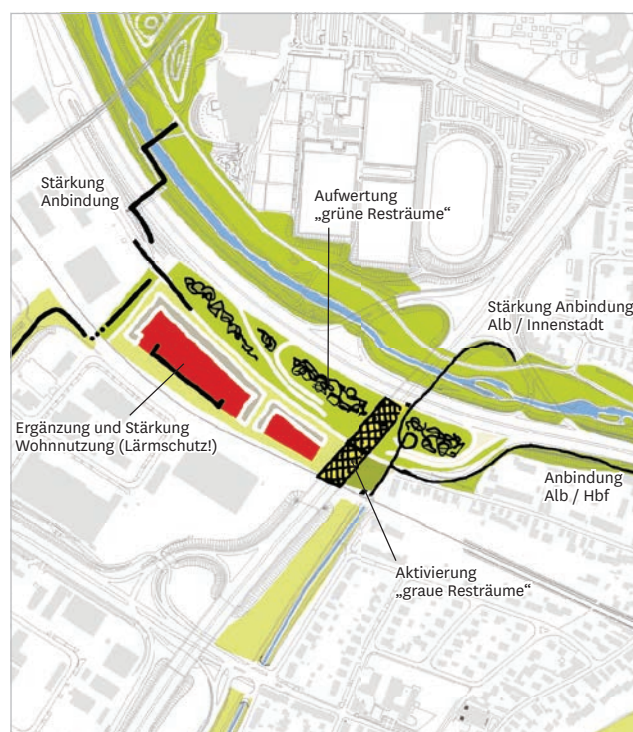
**FREIRAUM:** Über aufgewertete Anbindungen ist die Siedlung Maienweg zukünftig noch besser mit den Freiräumen entlang der Alb und der Innenstadt vernetzt. Ein neuer Grünraum klärt die Situation zum Gewerpark Junker und Ruh und verbessert die Verbindung über das Gütergleis in Richtung Süden. Ergänzend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

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

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

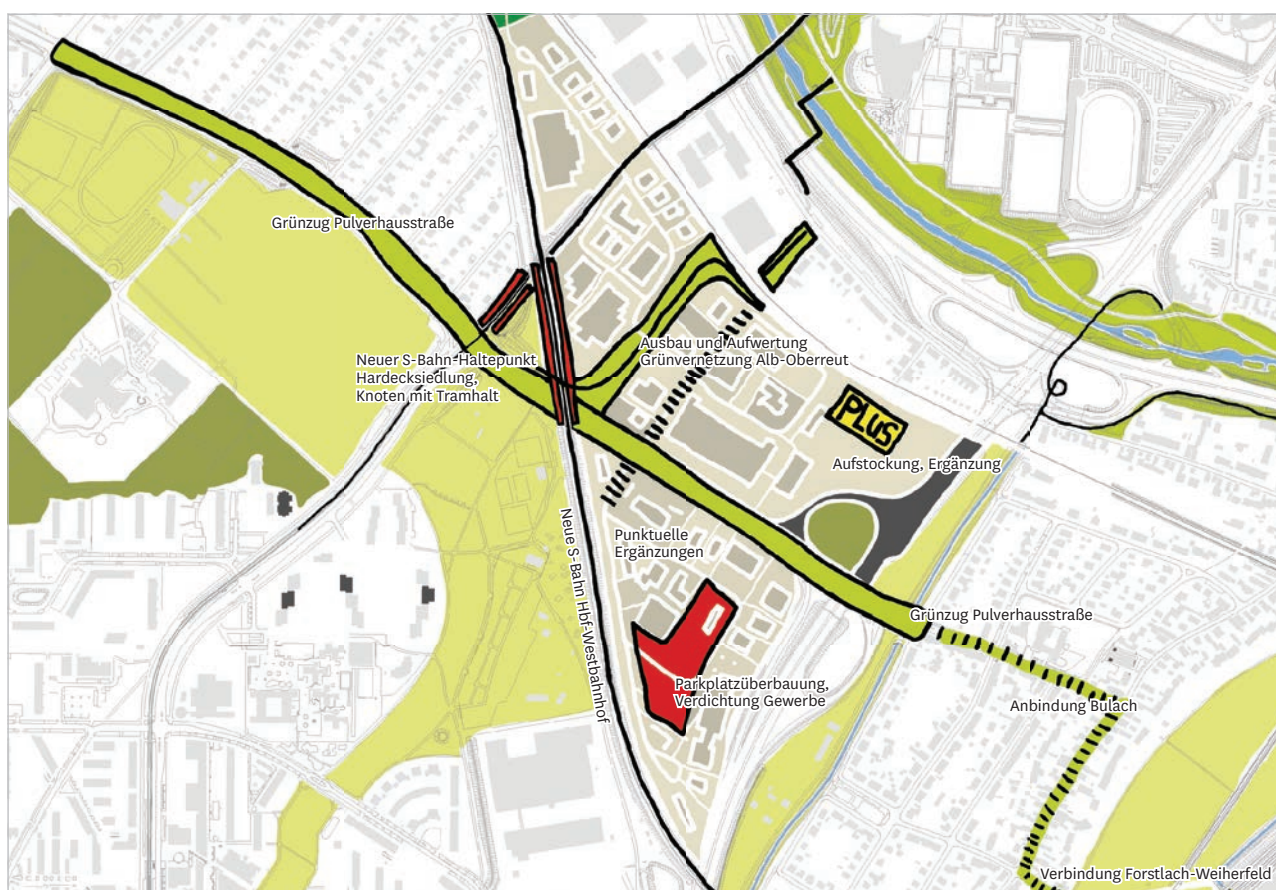
**GESAMTEINSCHÄTZUNG:** Am Maienweg kann sich dauerhaft ein Wohnquartier etablieren, das trotz ungünstiger Umgebung gute Wohnqualität und Identifikation aufweist und das seinen hervorragenden Standort in Bezug auf Fuß- und Radverkehr voll auskostet.

**VORHABEN:** *Bestehende Quartiere weiterentwickeln*



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





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

## TEILRAUM 06: HAIFISCHFLOSSE

**GRÖSSE:** 31,0 Hektar  
**EINWOHNER:** zirka 25

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

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

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

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

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

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

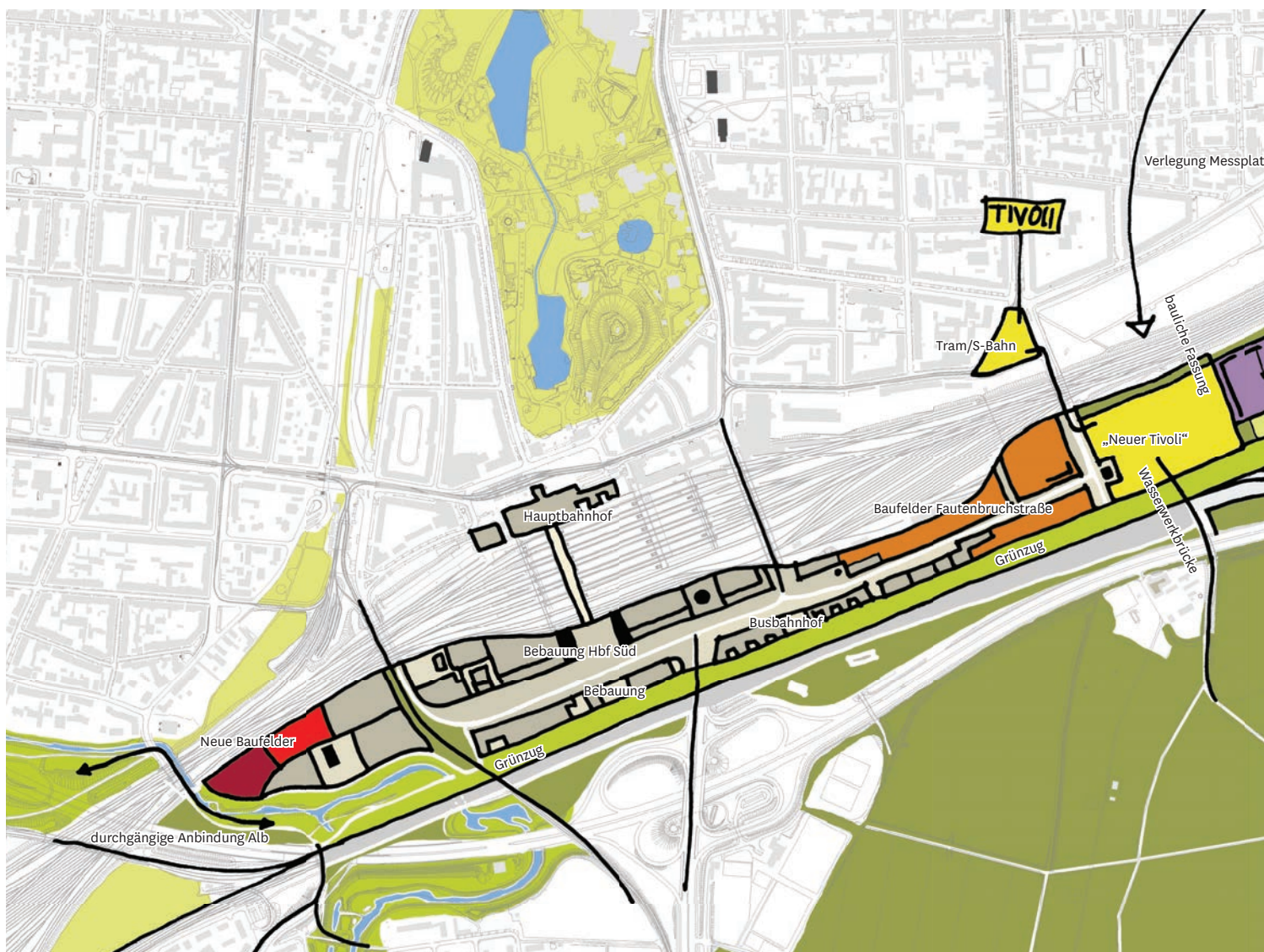
**MOBILITÄT:** Der Teilraum 06 wird aufgrund der dort verorteten Branchen dauerhaft einen erheblichen Anteil an motorisiertem Individualverkehr erforderlich machen. Die Erschließung über die Pulverhausstraße wird durch die Umgestaltung in ihrer Funktionalität erhalten. Die Gestaltung der öffentlichen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

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

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

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





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

## TEILRAUM 07: BAHNHOFQUARTIER NEUER TIVOLI

**GRÖSSE:** zirka 85 Hektar  
**EINWOHNER:** unter 10

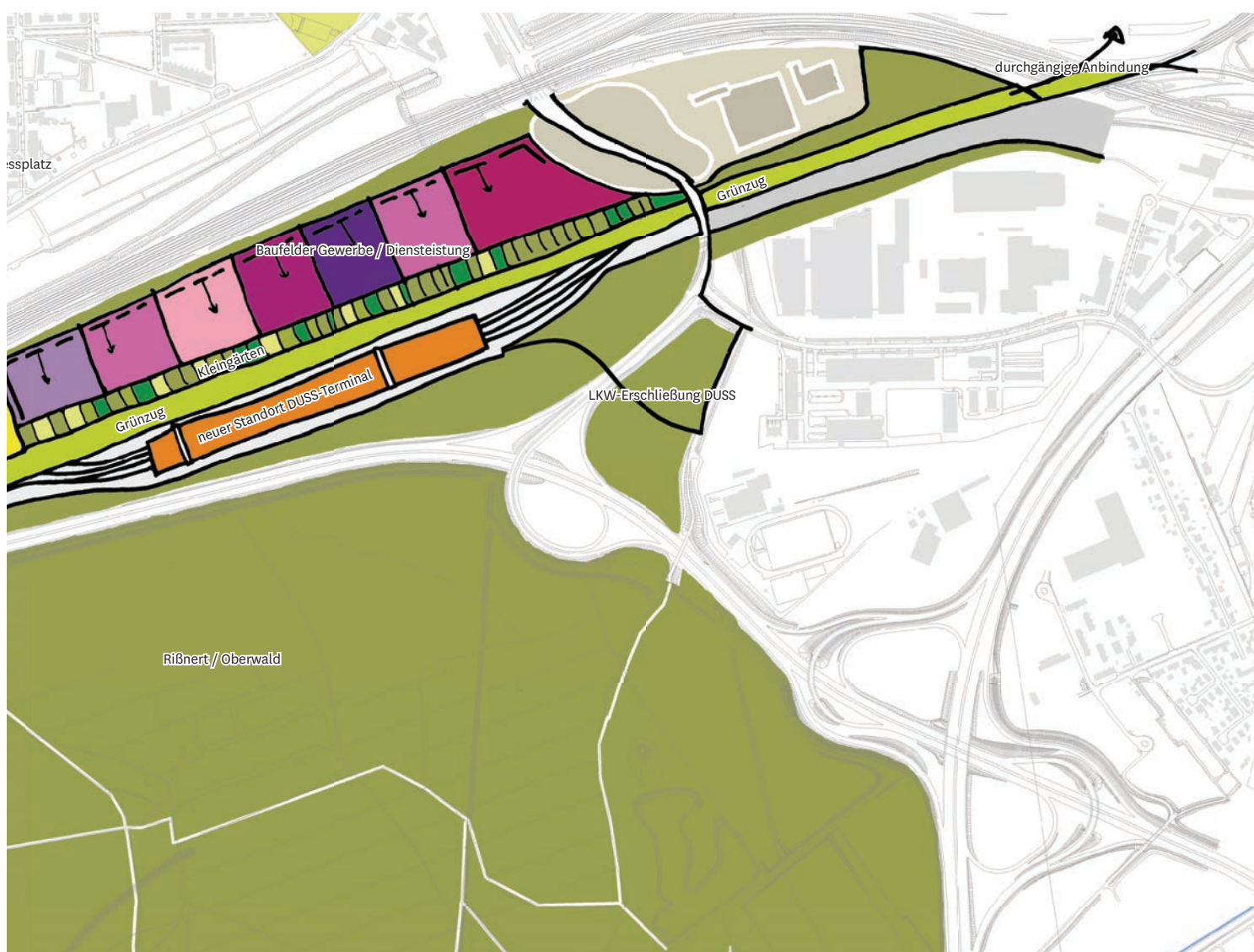
**DIE LAGE:** Der Teilraum 07 „Bahnhofsquartier Neuer Tivoli“ ist der größte der Teilräume und umfasst in der Längsachse fast die Hälfte der Gesamtausbreitung des Dynamischen Bandes. Er führt auf ganzer Länge südlich an der Hauptbahnlinie von Basel nach Mannheim entlang und gliedert sich in vier Abschnitte.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

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

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

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





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

**NUTZUNG/FREIRAUM/MOBILITÄT:**

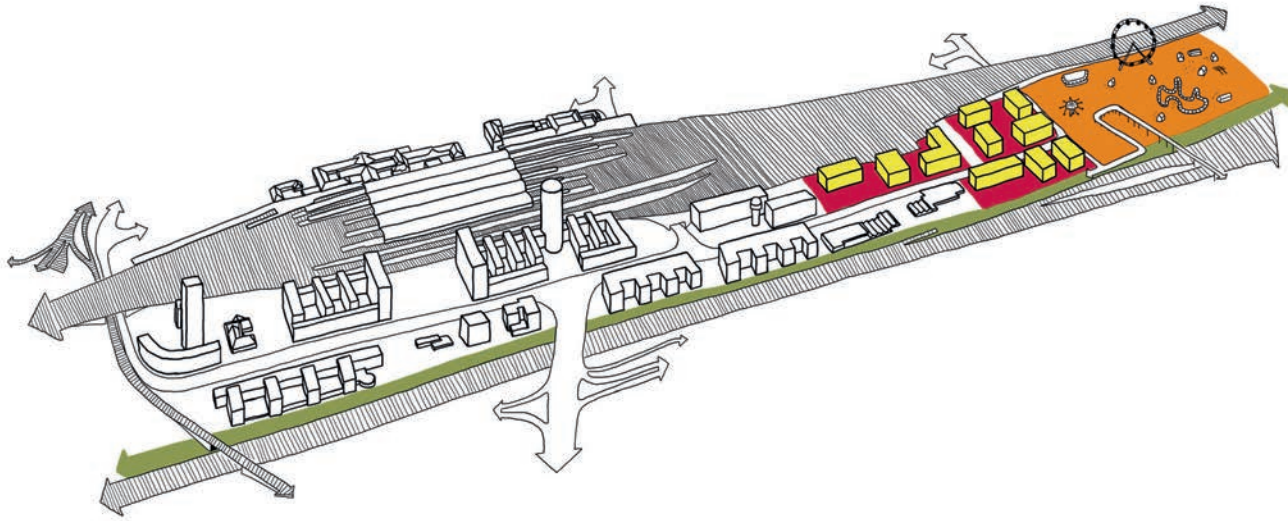
1. Die Verlagerung des DUSS-Terminals in den Bereich südlich der Güterbahntrasse. Die Anfahrt für den Schwerverkehr wird über die Otto- und Edgar-Heller-Straße realisiert. Mit einer Unterführung unter dem Abzweig Südtangente wird der Schwerverkehr von der Wolfartsweierer Brücke entkoppelt. Das DUSS-Terminal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

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

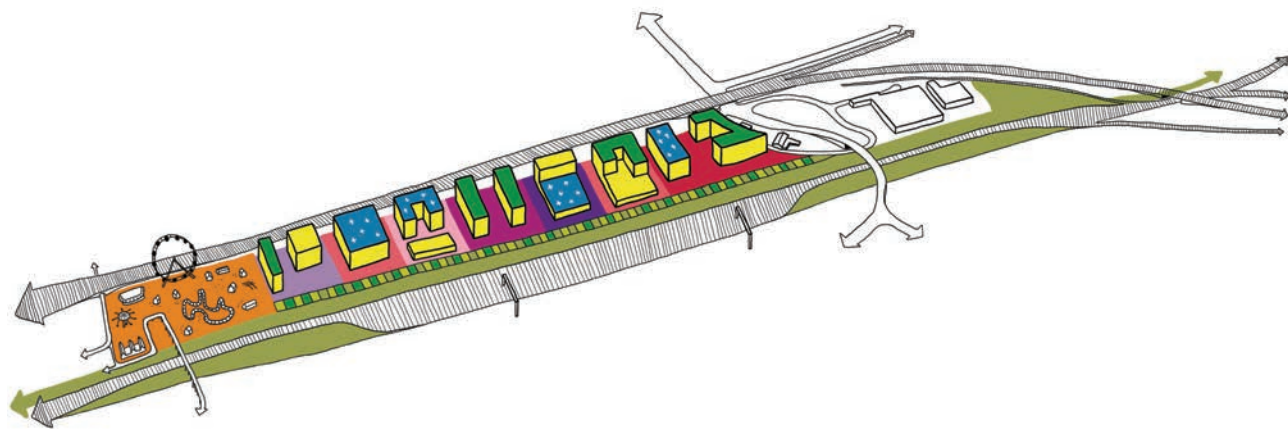
In diesem Feld können auch die Kleingärten ausgebaut werden, die vom Neuen Tivoli weg verlegt werden müssen. Im westlichen Bereich werden neue Baufelder entwickelt und eine hochwertige Anbindung an die Alb hergestellt. Im östlichen Feld können Teilflächen sogar in Form eines neuen Waldes aufgeforstet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

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





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

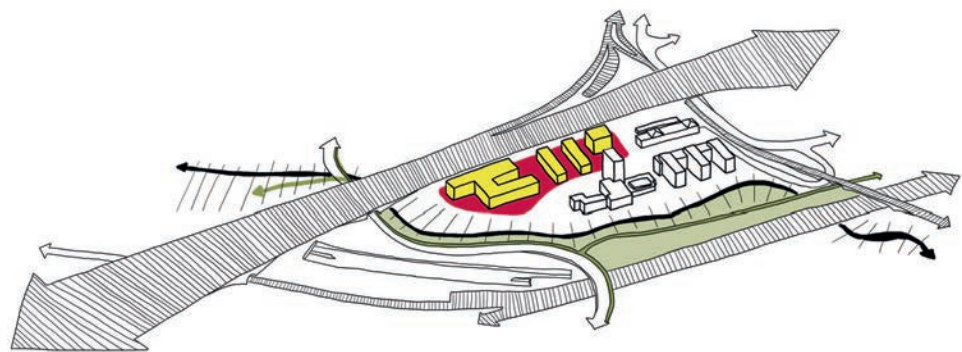


Teilraum 07 | Bahnhofsviertel Neuer Tivoli (Ost-Neuer Tivoli) – Entwicklungsziele, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

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

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

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



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



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

## TEILRAUM 08: SÜDSTERNE

**GRÖSSE:** 19,0 Hektar  
**EINWOHNER:** keine

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

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

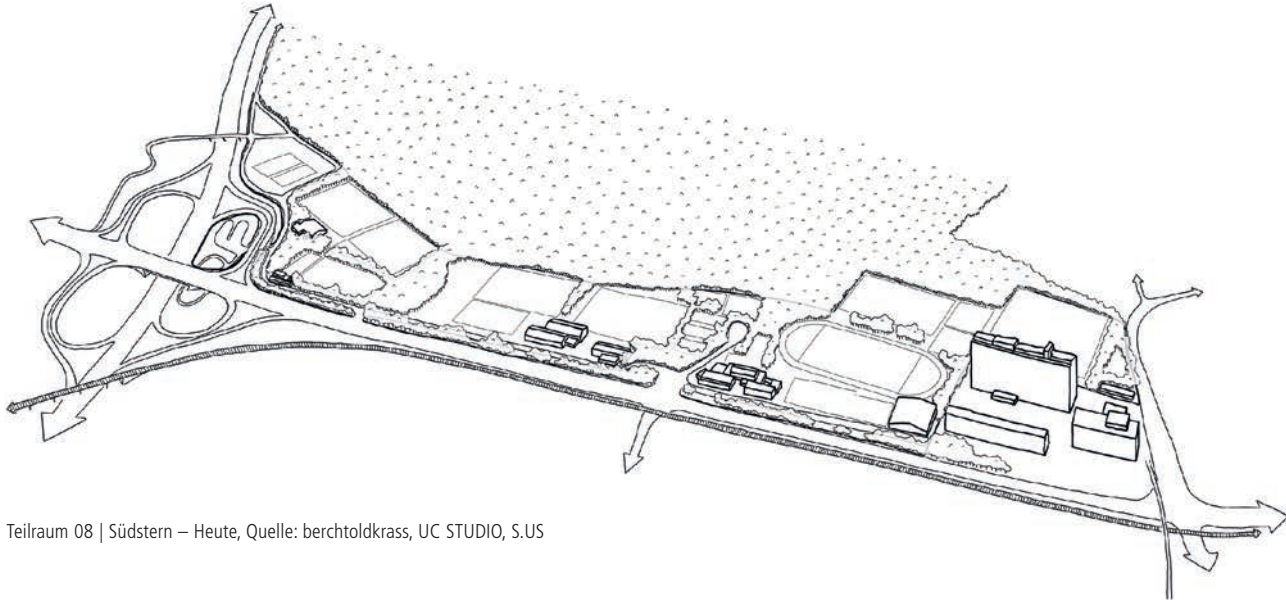
**ENTWICKLUNGSZIELE:** Die besondere Lage an einem der wichtigen Stadteingänge stellt sich derzeit nicht entsprechend profiliert dar. Um diesem Raum ein adäquates Gesicht zu geben, die Situation der Sportvereine zu verbessern und gleichzeitig Potenzialräume für eine Nachverdichtung zu schaffen, werden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

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

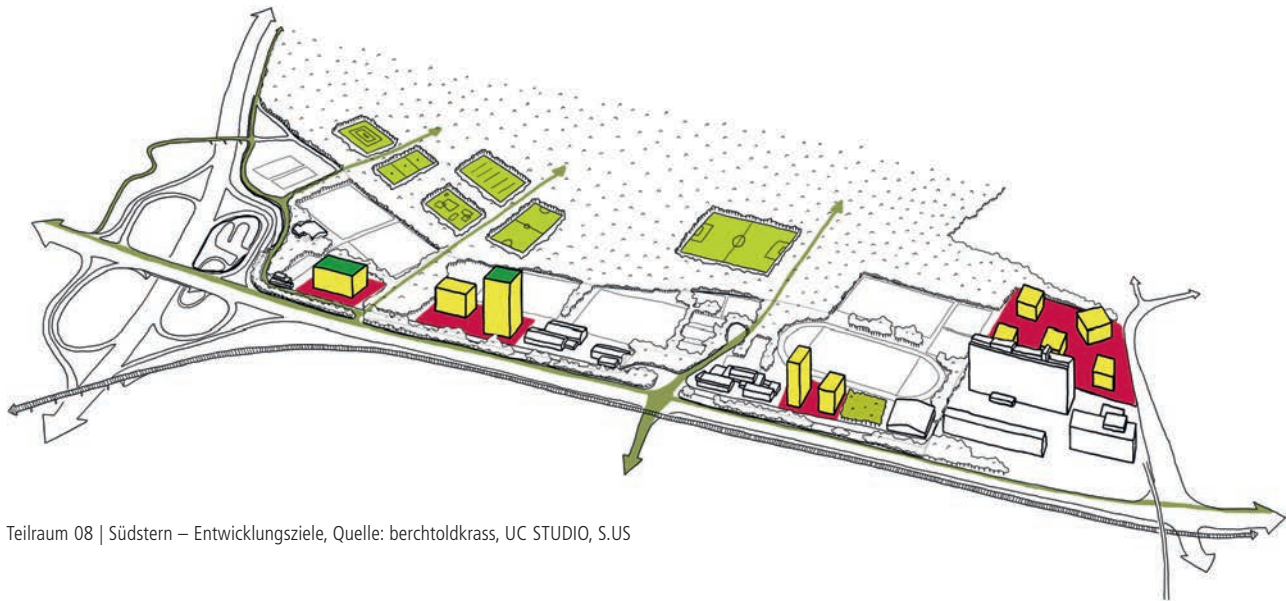


Teilraum 08 | Südsterne – Heute, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US





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



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

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

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

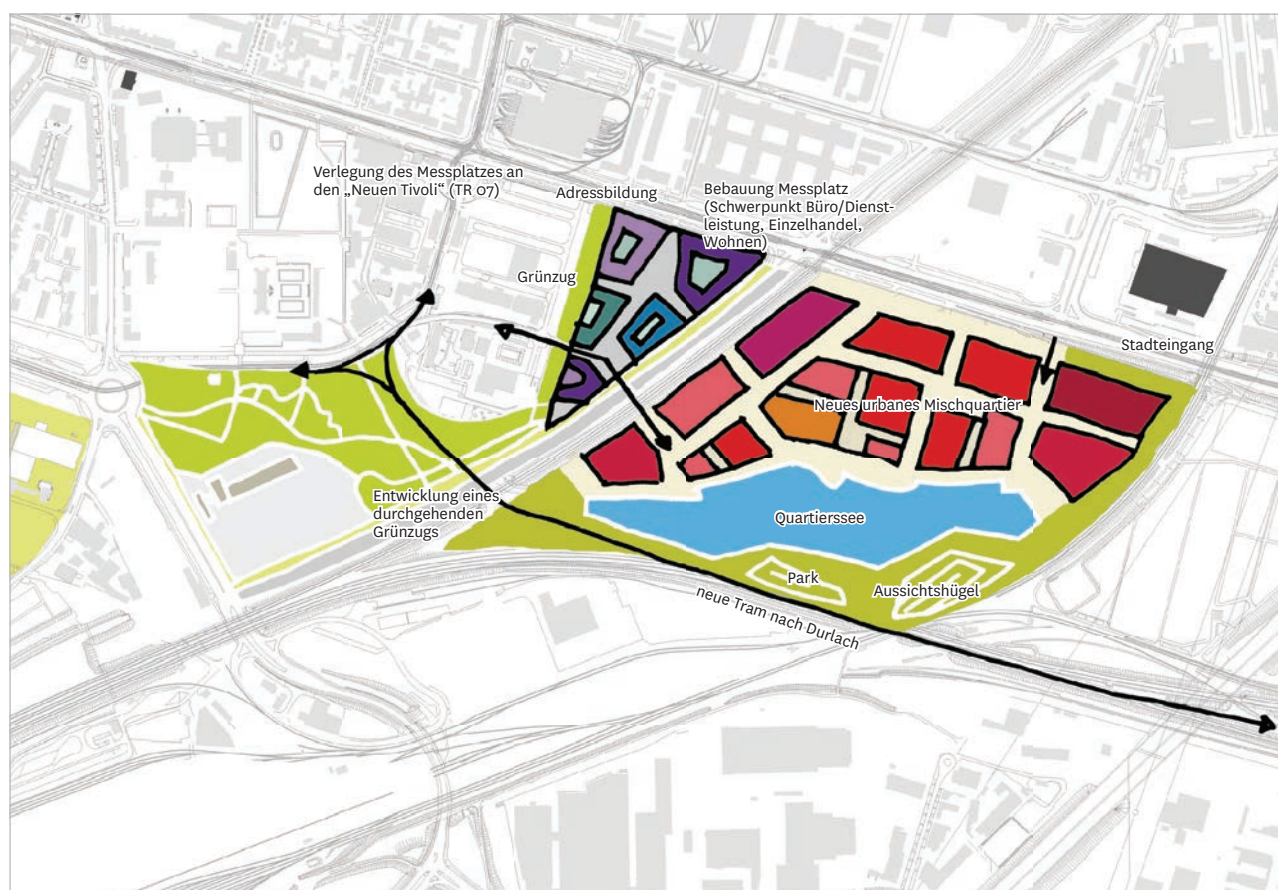
**MOBILITÄT:** Die Veränderungen in der Freiraumvernetzung bringen auch deutliche Verbesserungen für den Fußgänger- und Radverkehr mit sich. Über die Ettlinger Allee hinweg führt die Anbindung durch Dammerstock, den Forstlach und Bulach bis zum Teilraum 05 „Haifischflosse“ und schafft damit eine

wichtige durchgängige Grünverbindung durch die südlichen Stadtquartiere.

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

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

**VORHABEN:** Stadteingänge inszenieren | Karlsruhes Konturen ausbilden | Freiräume stärken



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

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

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

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

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

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

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

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

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

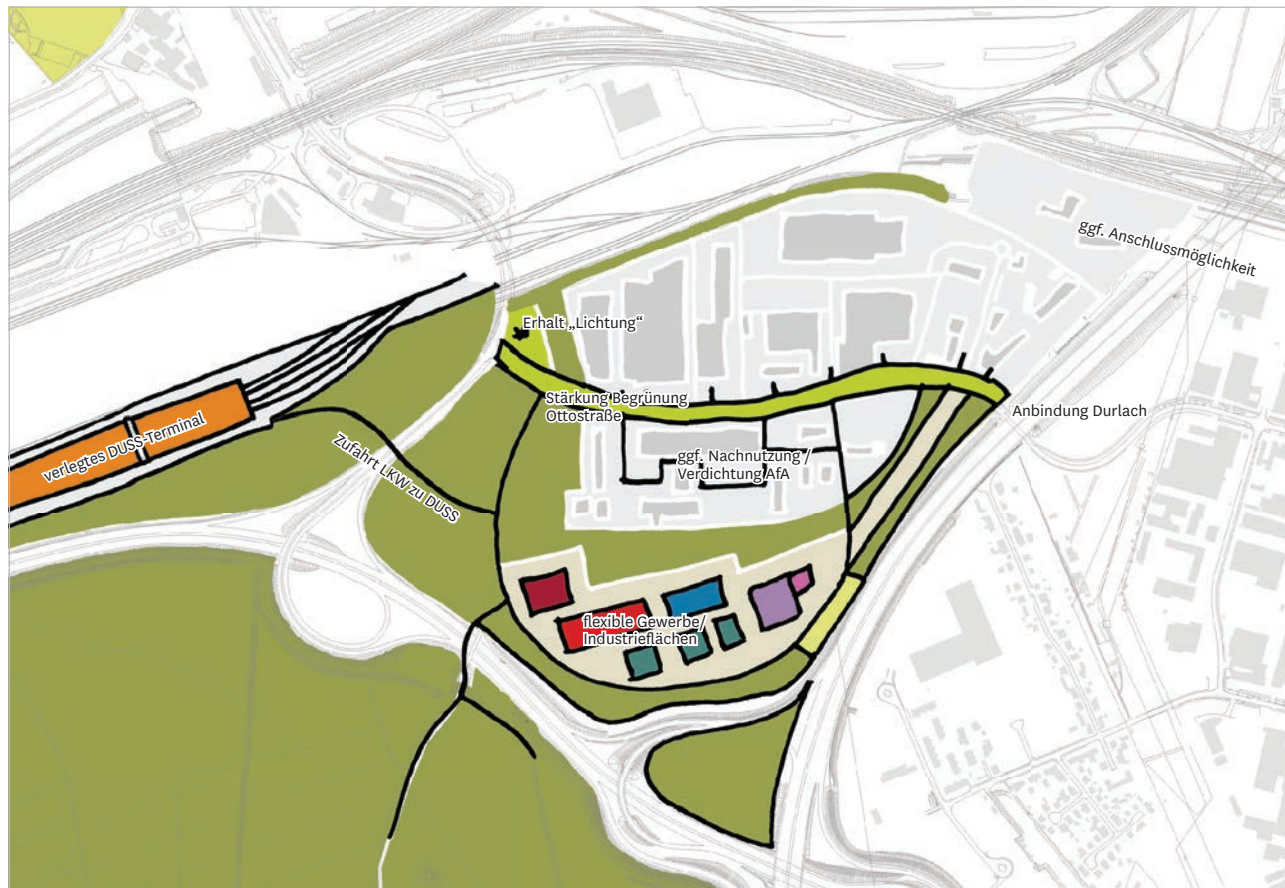
**MOBILITÄT:** Beide Gebiete sind über die Durlacher Allee und die dort verlaufenden Tram- und Stadtbahnlinien hervorragend erschlossen. Zusätzlich dazu wird im Süden des Gebiets eine neue Traminie installiert, die entlang des neuen Grünzugs führt. Eine zusätzliche Option könnte die Neueinrichtung eines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

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

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

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





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

## TEILRAUM 11: OBERWALD KILLISFELD

**GRÖSSE:** zirka 47 Hektar  
**EINWOHNER:** zirka 20

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

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

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

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

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

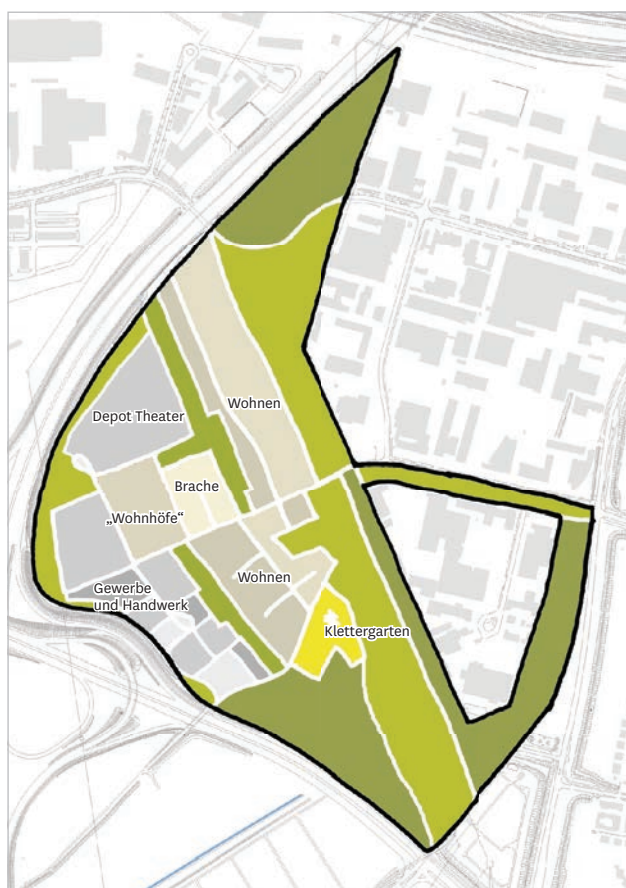
bestehende Wald wird als „grüner Puffer“ gestärkt. Dadurch entsteht trotz der Lage „im Autobahnkreuz“ insgesamt der Charakter eines in den Wald eingebetteten Gewerbegebiets. Außerdem könnte die Ottostraße zu einem grünen Boulevard ausgebaut werden.

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

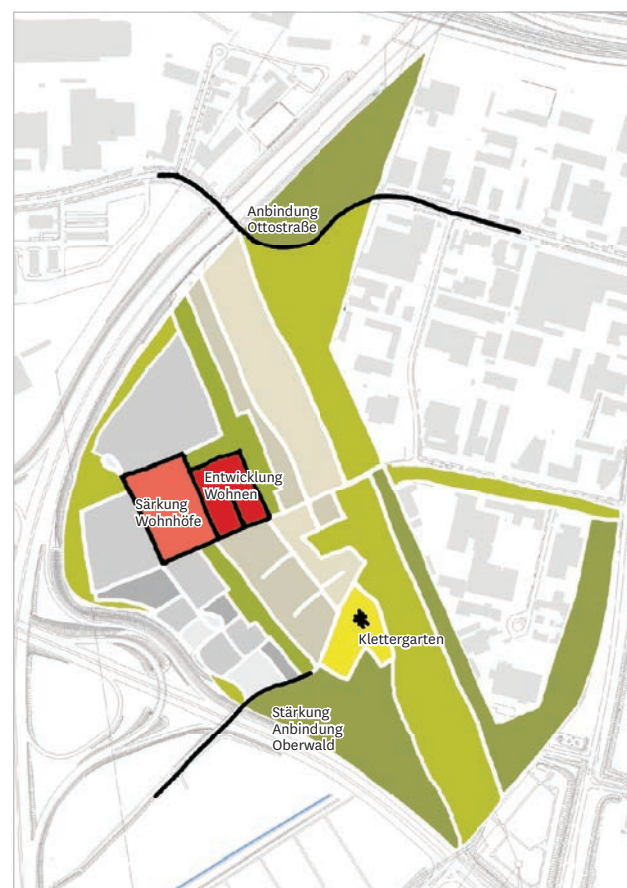
**STADTRAUM:** Auf einfache Art und Weise werden bedarfsgerechte Stadträume geschaffen, die sich entsprechend der Anforderungen der jeweiligen Unternehmen flexibel teilen und bebauen lassen. Bei der Gestaltung sind insbesondere die Belange des Klimawandels zu berücksichtigen.

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

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



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



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

## TEILRAUM 12: WACHHAUS

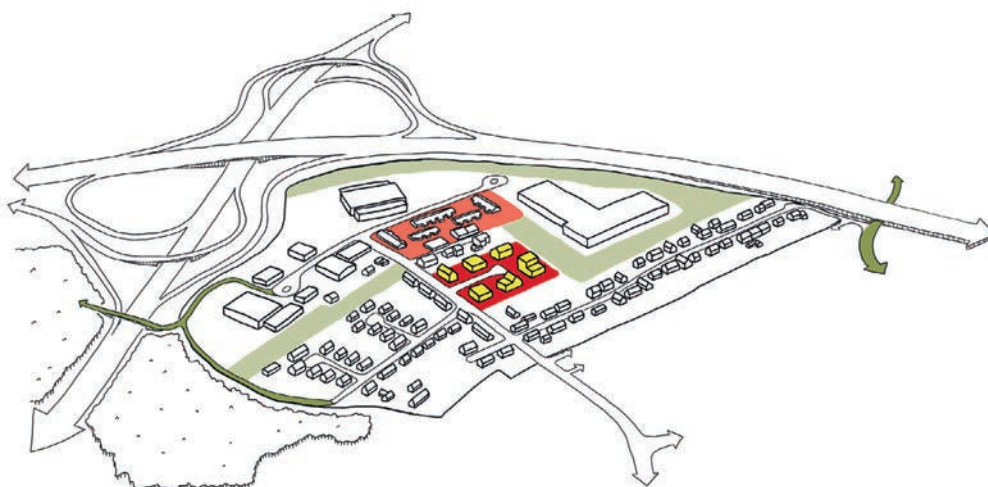
**GRÖSSE:** zirka 19 Hektar  
**Einwohner:** zirka 325

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

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

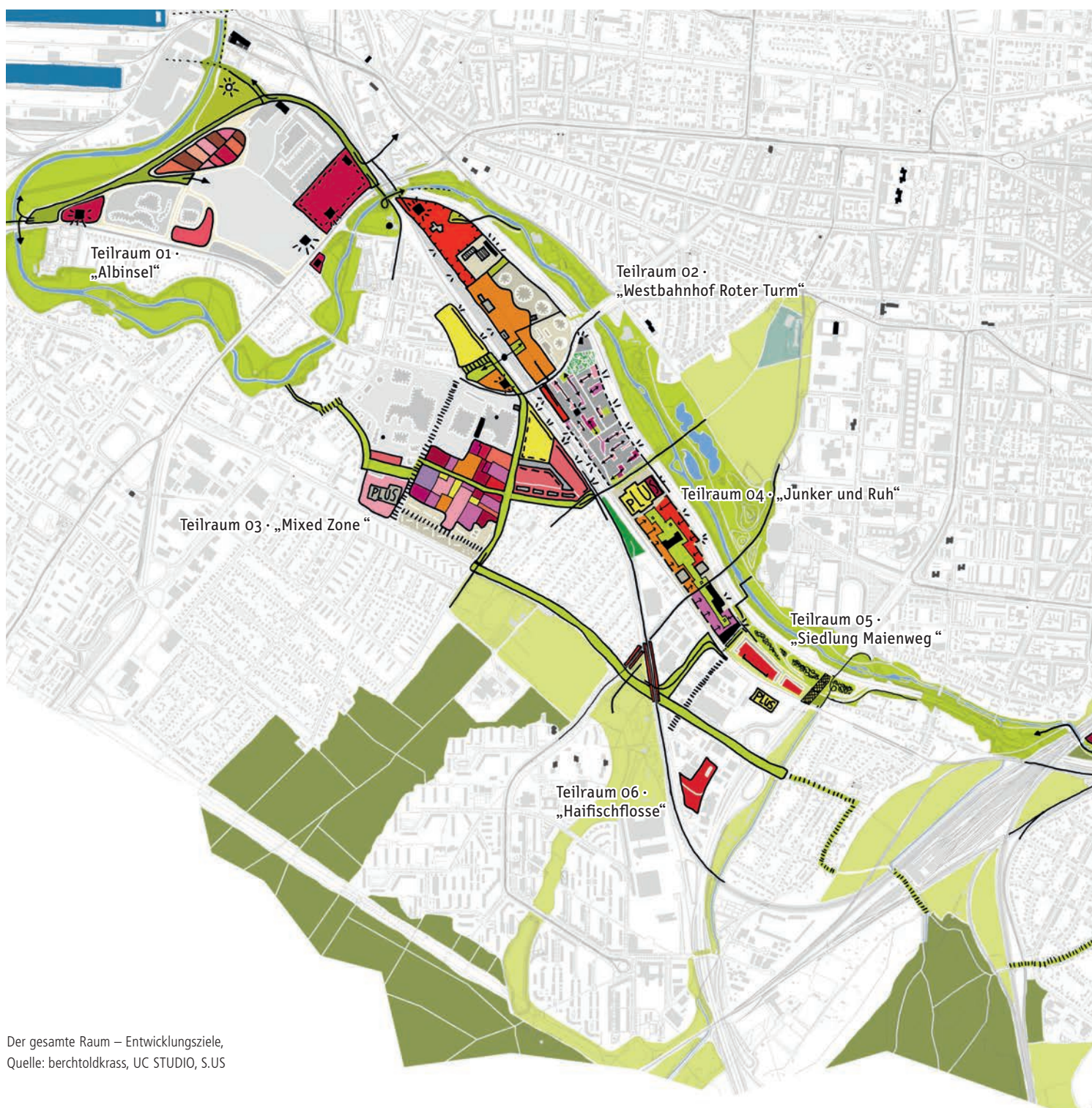
Teilraum 12 in erster Linie die Bebauung des noch freien zentralen Feldes mit Wohngebäuden sowie der Erhalt und Ausbau der bestehenden Wohnnutzungen in Frage.

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



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





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

## DAS DYNAMISCHE BAND ALS GESAMTRAUM

### RÄUME MIT ZUSAMMENHANG

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

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

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

### Jeder Teilraum hat eine eigene Logik und Ordnung

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





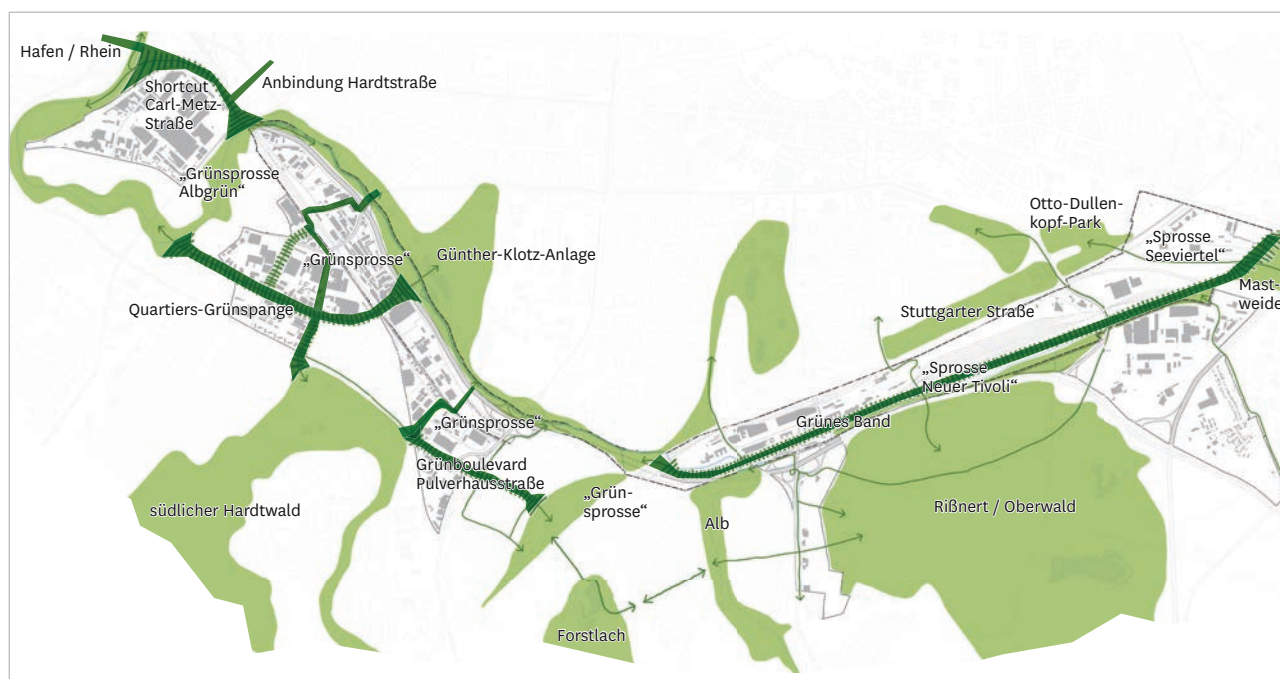
Regeln in punkto Nutzung, Stadtstruktur und Freiraum auf. Jeder Teilraum hat seine ganz eigene Logik und Ordnung, die ihn von den anderen unterscheidet und eindeutige Identitäten schafft. Dies führt zu einer Profilschärfung und Standortvorteilen der verschiedenen räumlichen Lagen im Dynamischen Band.

#### **Lebendige, freundliche, selbstverständliche und intensiv nachgefragte Teile der Stadt**

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

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





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

## DIE „DOPPELHELIX“: FREIRAUM UND MOBILITÄT

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

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

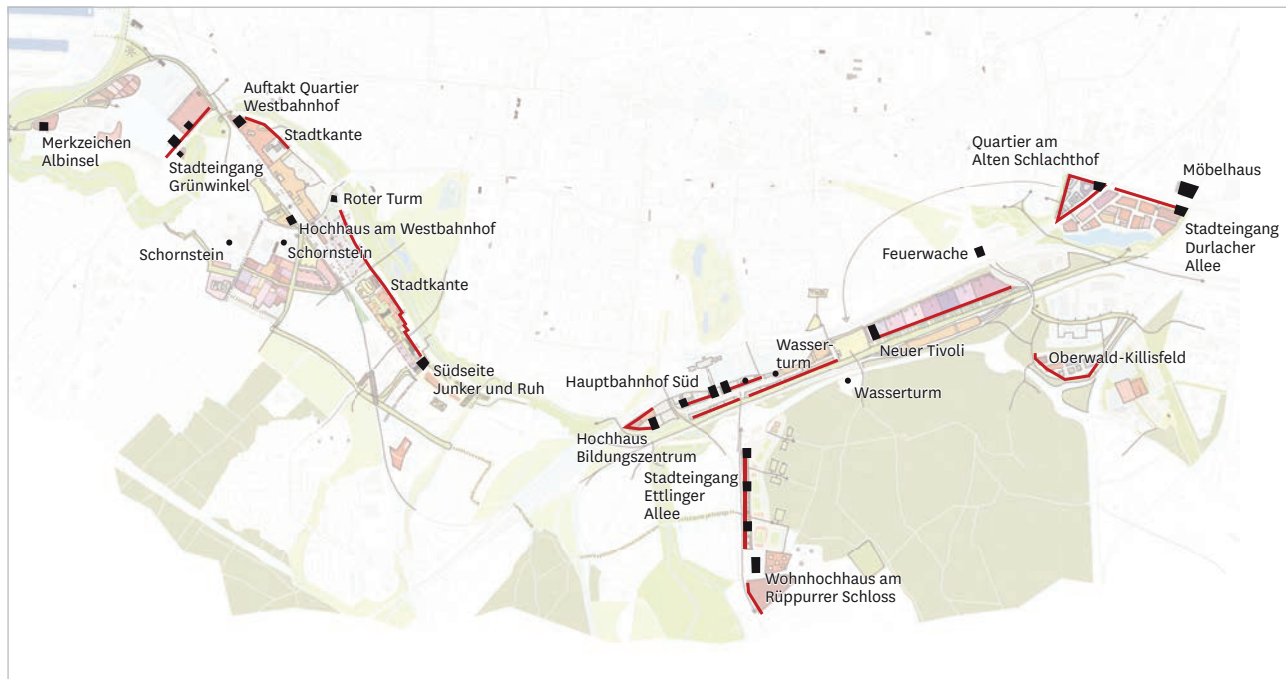
Diese neuen Freiraumkorridore schaffen gemeinsam mit den bestehenden Freiraumstrukturen eine Art „Doppelhelix“: Zwischen den beiden bandartigen Längssystemen spannen sich regelmäßig neue und bestehende Freiraumspalten in Querrichtung auf. Mit der „Doppelhelix“ entsteht ein System, das für den gesamten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

## NEUE STADTRÄUME IM SÜDEN

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

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

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

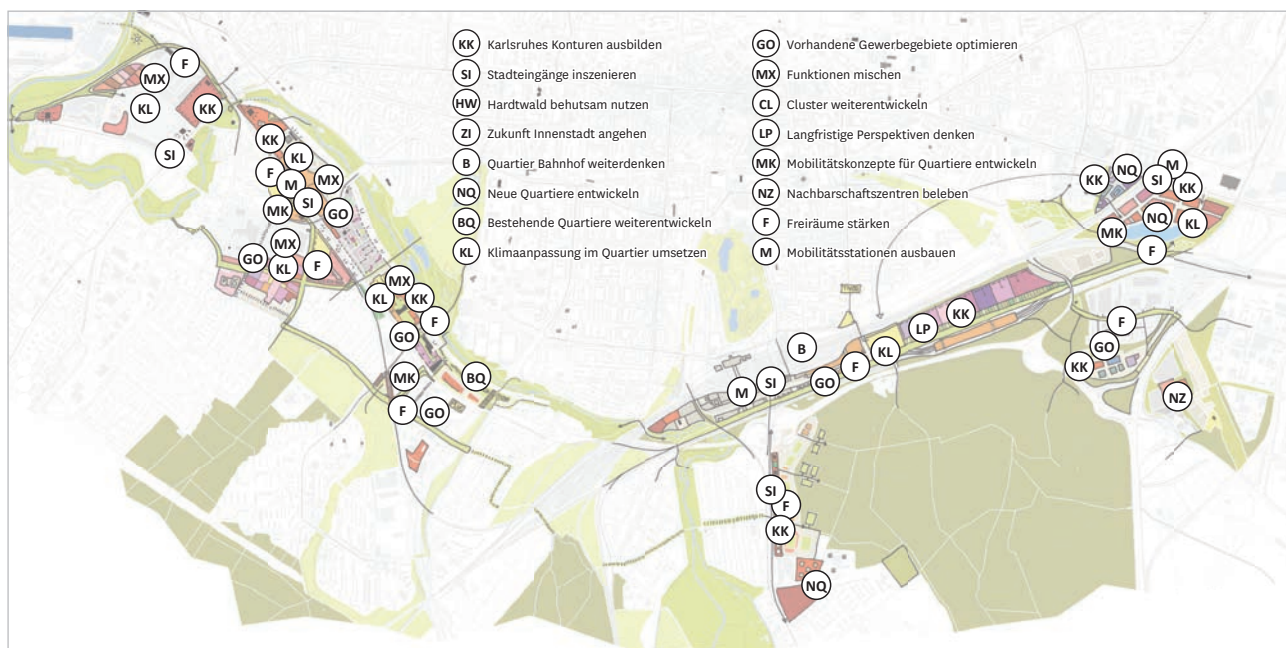


Hochpunkte und Raumkanten, Quelle: berchtoldkrass, UC STUDIO, S.US

## DIE VORHABEN IM DYNAMISCHEN BAND

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

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



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



## ZUSAMMENFASSUNG

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

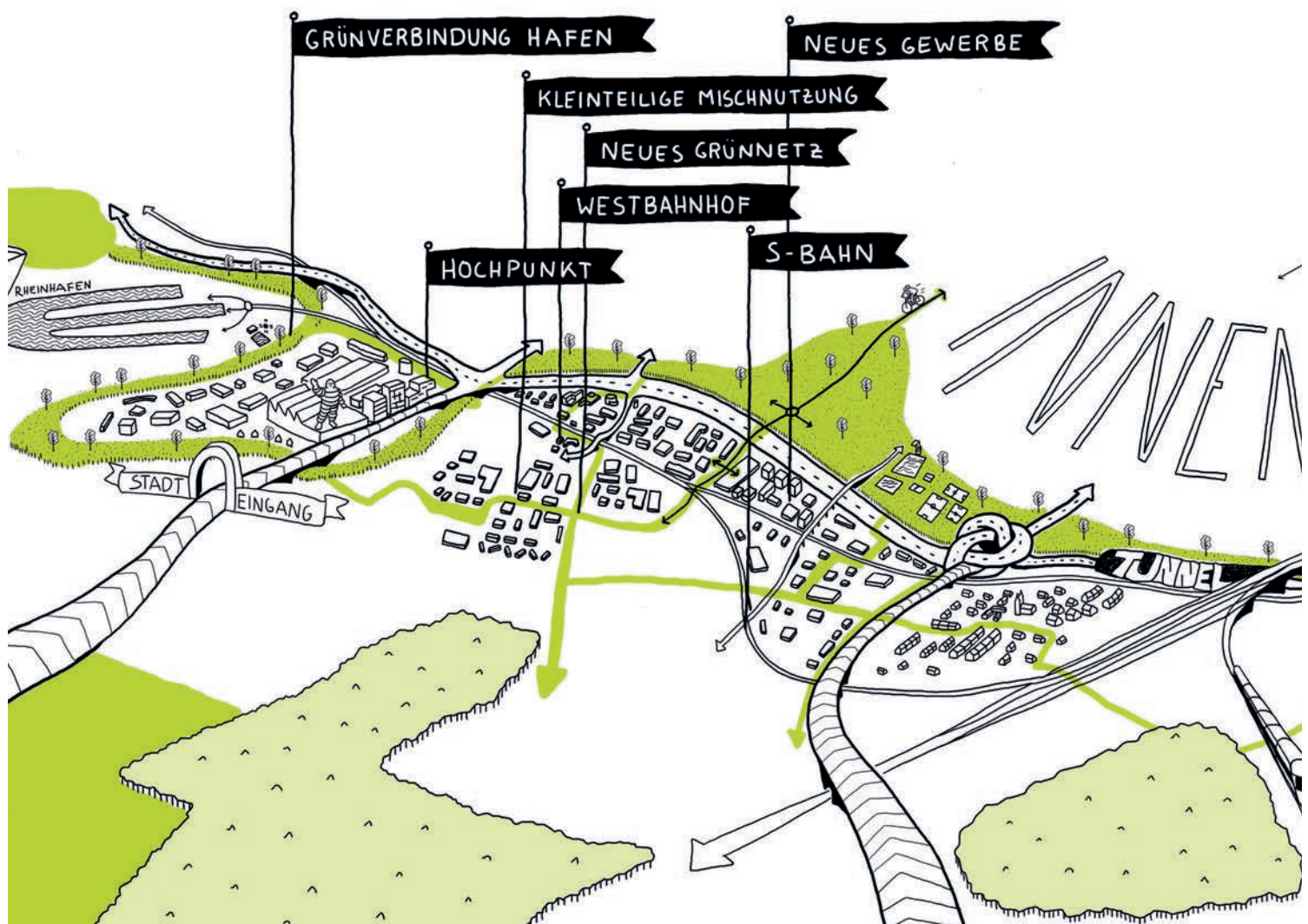
### Teilräume treten vor allem über lineare Verknüpfungen wie Zufahrten und Brücken in den Austausch

Es gibt zwar durchgehende Elemente über die gesamte Ausdehnung des Untersuchungsraumes, wie die Südtangente, Gleistrassen oder begleitende Freiräume. Die einzelnen

Teilräume stellen sich jedoch als höchst unterschiedlich und weitgehend durch Trassen „verinselte“ Elemente dar, die vor allem über lineare Verknüpfungen wie Zufahrten und Brücken mit ihrer Umgebung in Austausch treten.

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

Zwölf solcher Teilräume können identifiziert werden, die sich durch jeweils ähnliche Eigenschaften und Fähigkeiten auszeichnen. Für diese wird die heutige Situation als aktueller Ausgangspunkt beschrieben. Mit Blick auf die Stoßrichtungen des Räumlichen Leitbilds wird die spezifische zukünftige Ausrichtung jedes Teilraums entwickelt. Die Entwicklungsziele werden visualisiert. Beschrieben werden die Themen Nutzung, Freiraum, Mobilität und Stadtraum. Es entwickelt sich ein lebendiges Bild des Dynamischen Bands



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

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

**Aus der Gesamtheit der freiräumlichen Maßnahmen entsteht ein übergeordnetes Grünsystem**

Während jeder Teilraum ein eigenes prägnantes Gesicht und eine unverwechselbare Identität entwickelt, entsteht aus der Gesamtheit der freiräumlichen Maßnahmen ein übergeordnetes Grünsystem, das den bisherigen Bestand wirkungsvoll ergänzt und gleichzeitig Wegenetz und Anbindung der Nahmobilität für Fußgänger und Radfahrer trägt. Mit einer neuen Stadtbahn, dem Ausbau des Westbahnhofs und mehreren neuen Tram-Linien vervollständigt sich auch das Öffentliche Personennahverkehrsnetz im Südband.

Das Dynamische Band erhält mit dem Städtebaulichen Rahmenplan umfassende Entwicklungsperspektiven, die die besondere Identität des gesamten Bereichs stärken und sein Profil als besonderer und wichtiger Ort im Stadtgefüge schärfen wird. Außerdem finden sich viele Vorhaben des Räumlichen Leitbilds in den sehr verschiedenen Themen wieder, die die Teilräume entwickeln, wie etwa „Klimaanpassung im Quartier umsetzen“ oder „Stadteingänge inszenieren“, mit deren Hilfe die Konkretisierung der Inhalte und ihre Verwirklichung vorangetrieben werden können.

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

[www.karlsruhe.de/leitbild](http://www.karlsruhe.de/leitbild)

[www.karlsruhe.de/lb3/bauen/projekte/leitbildhauptstadtneu.de](http://www.karlsruhe.de/lb3/bauen/projekte/leitbildhauptstadtneu.de)

