

KARLSRUHE UNTERMÜHLSIEDLUNG

Grobanalyse – Zusammenfassung der Ergebnisse
Stand April 2014



Inhalt

1 Anlass und Ausgangssituation	4
1.1 Anlass der Gebietserneuerung	4
1.2 Vorläufige Abgrenzung des Untersuchungsgebiets	5
2 Erhebung der Rahmenbedingungen	6
2.1 Stadtteilprofil: Lage, Größe, Bedeutung	6
2.2 Städtebauliche Maßnahmen der Stadt Karlsruhe	6
2.3 Bestehende kommunale Planungen	6
2.4 Bevölkerungsentwicklung und -struktur	7
3 Zusammenfassung der städtebaulichen Analyse – Mängel und Potenziale	8
4 Städtebauliche Ziele (Erneuerungsziele)	14
5 Stellungnahme zur Förderfähigkeit	16
6 Anlagen	17
Anlage 1: Abgrenzung Untersuchungsgebiet	
Anlage 2: Verbindungen und Trennungen	
Anlage 3: Städtebauliche Missstände	
Anlage 4: Städtebauliche Ziele	
Anlage 5: Teilung Untersuchungsgebiet	
Abbildungsverzeichnis	23

1. Anlass und Ausgangssituation



Luftbild der Unter-
mühlsiedlung

1.1 Anlass der Gebietserneuerung

Im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes Karlsruhe 2020 wird ein besonderer Fokus auf die Entwicklung in den Stadtteilen gelegt. Insbesondere Stadtteile mit erhöhtem Handlungsbedarf, darunter auch die Unter-
mühlsiedlung, erhalten hohe Priorität bei der Erarbeitung von weiterführenden Konzepten, beispielsweise integrierten Stadtteilrahmenplänen.

Bereits im Stadtentwicklungskonzept wird die Unter-
mühlsiedlung aufgrund ihres offensichtlichen Handlungsbedarfs als potenzielles Stadterneuerungsgebiet benannt. Die vernachlässigte Gestaltung öffentlicher Freiräume und, in Teilen, sanierungsbedürftiger Bausubstanz, wirkt sich ebenso auf die Wohn- und Lebensqualität in der Siedlung aus, wie die unzureichende Gestaltung wichtiger Wege und Verbindungen zum Stadtteilzentrum Durlach. Zudem wird, neben der Vielzahl an anstehenden Entwicklungen im Umfeld der Unter-
mühlsiedlung, darunter die Planungen zur Entwicklungssachse Durlacher Allee, die Neugestaltung des Bahnhofsumfelds oder die geplanten Sanierungsmaßnahmen innerhalb der bestehenden Siedlung der VOLKSWOHNUNG,

besonders der geplante Neubau der dm-Hauptverwaltungszentrale das Erscheinungsbild und das strukturelle Gefüge der Siedlung verändern.

Eine städtebauliche Untersuchung soll die Grundlagen für die Erarbeitung einer Erneuerungsstrategie und der erforderlichen Maßnahmen liefern, mit dem sich die Unter-
mühlsiedlung den Herausforderungen stellen will. Dabei ist es der Stadt Karlsruhe wichtig, bereits frühzeitig eine Einschätzung zur Förderfähigkeit der für die städtebauliche Erneuerung relevanten Maßnahmen zu formulieren. Die zu diesem Zwecke erstellte Grobanalyse stellt eine erste Beurteilungsgrundlage für die Förderbehörde dar. Die Grobanalyse zeigt die städtebaulichen Rahmenbedingungen auf, liefert eine erste Einschätzung des Gebietszustands und leitet daraus erste städtebauliche Erneuerungsziele ab.

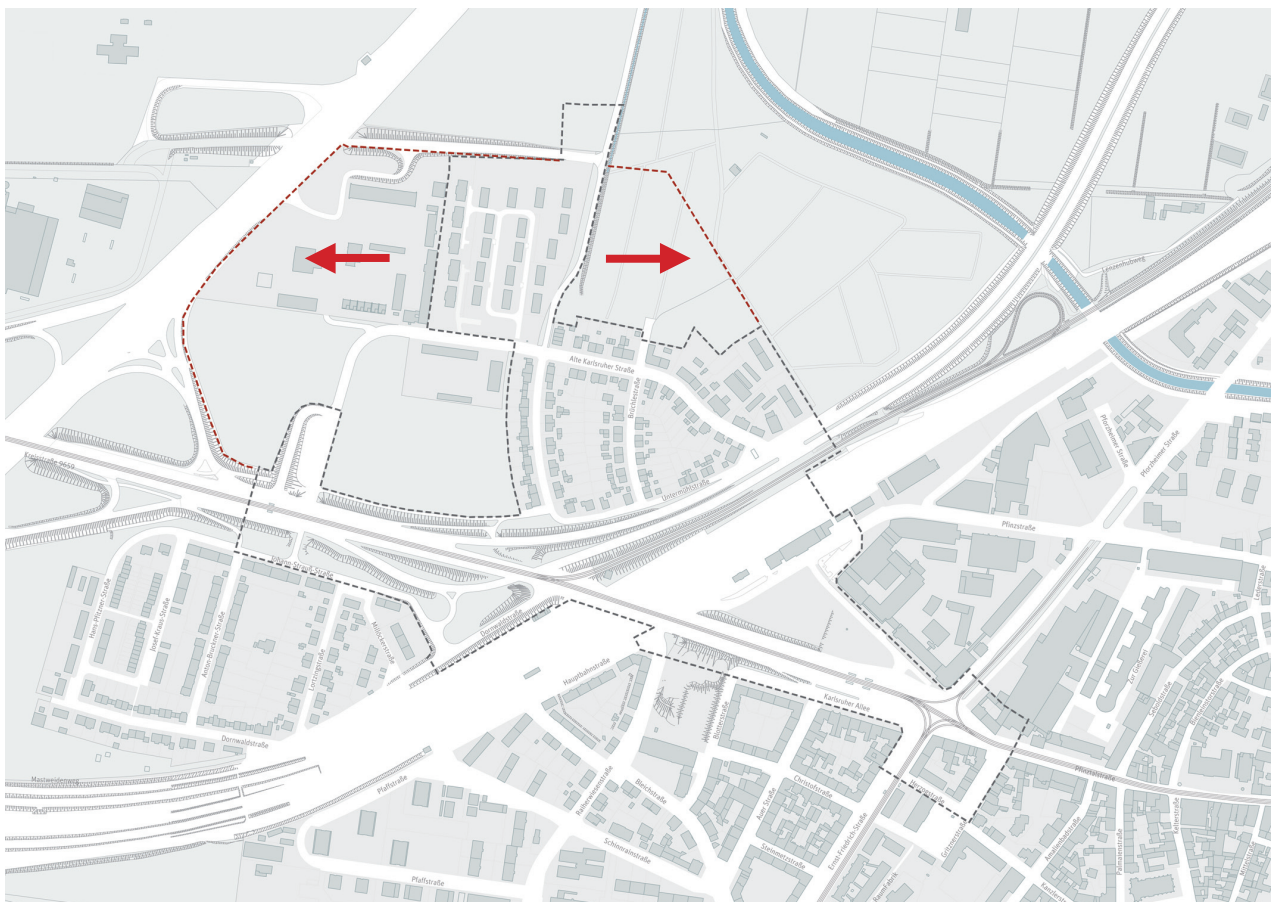
In Abstimmung mit der Förderbehörde und nach Bewilligung der Fördermittel soll, aufbauend auf den Ergebnissen der Grobanalyse, in einem weiteren Schritt eine Vorbereitende Untersuchung erstellt werden. Neben einer detaillierten Analyse werden darin die städtebaulichen Missstände dokumentiert sowie die Sanierungsziele und erforderlichen Maßnahmen in einer konzeptionellen Planung inklusive eines Handlungs- und Umsetzungskonzepts dargestellt. In Ergänzung der gesetzlichen Beteiligung der Betroffenen möchte die Stadt Karlsruhe die Bürger frühzeitig und umfassend beteiligen, um ihre Mitwirkungsbereitschaft zu fördern. Neben einer frühzeitigen Informationsveranstaltung zu den Zielen der Planung und den Instrumenten des besonderen Städtebaurechts, können die Bürgerinnen und Bürger als „Stadtteilexperten“ in einem Bürgerworkshop mit integriertem Stadtteilspaziergang ihre Belange und Bedürfnisse in den Planungsprozess einbringen.

1.2 Vorläufige Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Aufgrund der anstehenden Entwicklungen im Bereich der Untermühlsiedlung und der Durlacher Allee bedarf es im Rahmen der Grobanalyse eines größeren Betrachtungsraums. Mit einer Größe von 36 Hektar schließt das Untersuchungsgebiet „Untermühlsiedlung“ die beiden Wohnquartiere der Untermühlsiedlung, die Flächen der Autobahnpolizei und der Auto-

bahnmeisterei Karlsruhe sowie die heute als Grünland genutzten, südlich liegenden Flächen ein. Weiter sind der Bahnhof Durlach und sein Vorfeld, sowie die Verbindungsräume in Richtung Zentrum Durlach und der südlich an das Gebiet angrenzenden Dornwaldsiedlung Teil der Abgrenzung.

Die genaue Abgrenzung des Untersuchungsgebiets kann der unten stehenden Karte entnommen werden.



Vorläufige Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

- Vorgeschlagene Abgrenzung Untersuchungsgebiet Stadt Karlsruhe
- Ergänzung des Untersuchungsgebiets

2. Erhebung der Rahmenbedingungen

2.1 Stadtteilprofil: Lage, Größe, Bedeutung

Das Untersuchungsgebiet „Untermühsiedlung“ ist Teil des Stadtviertels Dornwald-Untermühl und damit dem Stadtteil Durlach zugeordnet. Durlach ist rund 5 Kilometer vom Stadtzentrum Karlsruhe entfernt und mit einer Fläche von 2.294 Hektar der größte Stadtteil von Karlsruhe. Heute leben insgesamt 31.166 Einwohner in Durlach.¹ Über die Durlacher Allee ist der Stadtteil bestens an die Kernstadt angebunden. Als Hauptzufahrtsachse von der Rheintalautobahn definiert die Durlacher Allee für die Innenstadt Karlsruhe, aber auch

für den Stadtteil Durlach einen wichtigen Stadteingang. Als Endpunkt der im Stadtentwicklungskonzept Karlsruhe 2020 benannten „Entwicklung Achse Durlacher Allee“ kommt dem Bereich der Untermühsiedlung eine wichtige Funktion zu.

2.2 Städtebauliche Maßnahmen der Stadt Karlsruhe

Geplantes Sanierungsgebiet Durlach-Aue

Die Stadt Karlsruhe hat im Stadtteil Durlach ein Sanierungsgebiet beantragt. Das mögliche Sanierungsgebiet „Durlach-Aue“ ist in nebenstehender Karte mit der Ziffer 20 gekennzeichnet).

2.3 Bestehende kommunale Planungen

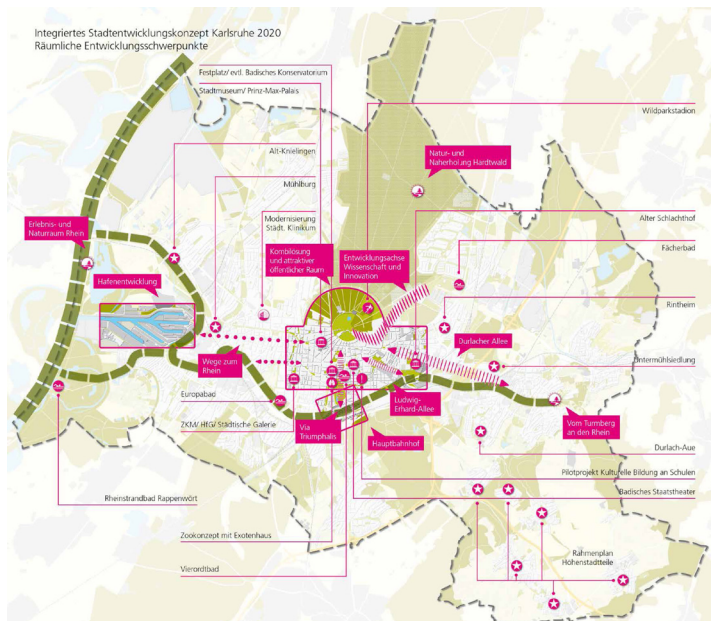
Integriertes Stadtentwicklungskonzept Karlsruhe 2020 – Leitlinien der Stadtentwicklung

Das „Integrierte Stadtentwicklungskonzept Karlsruhe 2020“ bildet einen wichtigen Orientierungsrahmen für die zukünftige Entwicklung der Stadt. Als Weißbuch fasst es Strategien, Handlungsfelder und Projekte zusammen. Weiter bündelt es Leitvorhaben und räumliche Entwicklungsschwerpunkte, die für die gesamtstädtische Entwicklung von besonderer Bedeutung sind.

Als Mittelpunkt des Lebensalltags in Karlsruhe zählt die Entwicklung der Stadtteile zu den wichtigen Leitvorhaben. Besonders die Sicherung der Nahversorgung, die Stärkung vorhandener Zentren, die Mischung aus Wohnen und Arbeiten und die Gestaltung attraktiver Lebensräume stehen hier im Fokus. Aus einer detaillierten Betrachtung sollen sich Prioritäten für die Erarbeitung von Stadtteilrahmenplänen oder für Pilotprojekte einzelner Strategien ableiten lassen.

Karlsruhe 2020: Integriertes Stadtentwicklungskonzept (oben)

Geplantes Sanierungsgebiet Durlach-Aue (unten)



Ein weiterer Fokus des Stadtentwicklungskonzepts liegt in der Aufwertung der Stadteingänge. Als wichtige Stadteinfahrtsstraße gilt der Durlacher Allee, zusammen mit den an den Straßenzug angrenzenden Entwicklungsflächen, ein besonderes Interesse. Durch seine hohe Impulswirkung auf die Gesamtstadt bildet der Entwicklungskorridor „Durlacher Allee“ einen wichtigen räumlichen Entwicklungsschwerpunkt. Hier bietet sich die Möglichkeit, zukunftsfähige städtebauliche Strukturen für Wohnen, hochwertiges Gewerbe und Freiraum zu entwickeln und gleichzeitig den Stadteingang neu zu formulieren.

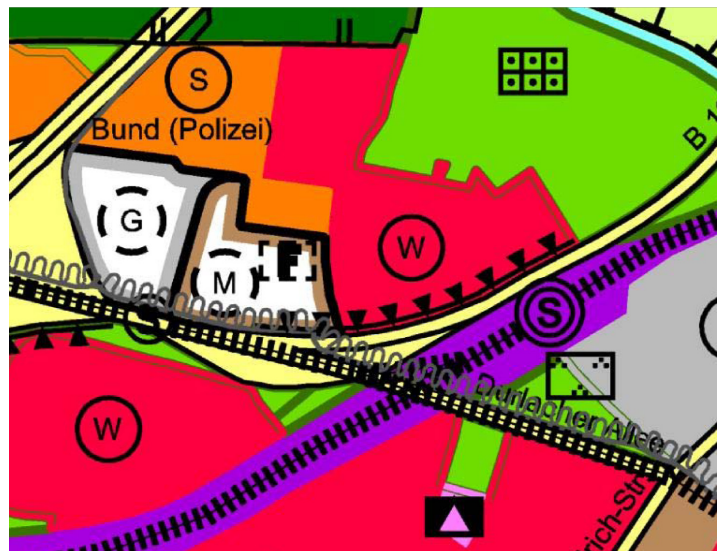
Flächennutzungs- und Landschaftsplan

Im Flächennutzungsplan 2010 des Nachbarchaftsverbands Karlsruhe mit Stand 2004 sind die nordwestlich der Bahntrasse liegenden Flächen als Wohnbauflächen (W) gekennzeichnet. Daran schließen sich in östlicher Richtung Kleingartenanlagen an. Nordwestlich der Wohnsiedlung liegen Sonderbauflächen des Landes Baden-Württemberg (Autobahnpolizeirevier Karlsruhe) und des Bundes (Autobahnmeisterrei Karlsruhe). Im Vorfeld des Durlacher Bahnhofs, zwischen Durlacher Allee und Willmar-Schwabe-Straße, befinden sich Parkanlagen und, daran angrenzend, gemischte und gewerbliche Bauflächen (M,G).

Der Flächennutzungsplan weist folgende potenzielle Baugebiete aus:

- Untermühl I (G) und Untermühl II (M), beide nördlich der Bahngleise

Entsprechend den Aussagen des Landschaftsplans ist ein Eingriff in die Landschaft erheblich und daher nur unter bestimmten Voraussetzungen vertretbar. Auch kann nur ein geringer Teil der Ausgleichsmaßnahmen erbracht werden. Nach § 1a BauGB sind Ersatzmaßnahmen an anderer Stelle nachzuweisen.



Bebauungspläne

Es liegen lediglich einfache Bebauungspläne vor. Daher ist der § 34 BauGB anzuwenden.

Auszug aus dem Flächennutzungsplan

Rahmenplan „Entwicklungsschwerpunkt Durlacher Allee“

Mit der Erarbeitung einer Rahmenplanung für die Entwicklungsschwerpunkt Durlacher Allee, soll eine Grundlage für die weitere Umsetzung von Einzelprojekten und Maßnahmen geschaffen werden. Im Rahmen einer Planungswerkstatt wurden dazu von drei interdisziplinären Planungsteams, aus Stadtplanern, Freiraum- und Verkehrsplanern, mögliche Zukunftsbilder entwickelt.

2.4 Bevölkerungsentwicklung und -struktur

Im Untersuchungsgebiet leben insgesamt 776 Wohnberechtigte (Stand 2012). Mit 23,5 Prozent liegt der Anteil von Ausländern im Untersuchungsbereich deutlich höher als in der Gesamtstadt (15,8 Prozent).

Verglichen mit der Gesamtstadt zeigt der Aufbau der Wohnbevölkerung im Untersuchungsgebiet Untermühlsiedlung einen deutlich höheren Anteil der unter 18-Jährigen (Untermühlsiedlung 16,8 Prozent, Gesamtstadt 14,6 Prozent) und mit 17,3 Prozent einen um 1,6 Prozent niedrigeren Anteil an Senioren (Gesamtstadt 18,9 Prozent). Mit 66 Prozent entspricht der Anteil der Altersgruppe der 18 bis unter 65-Jährigen im Untersuchungsgebiet nahezu dem Wert der Gesamtstadt.^{2, 3, 4}

¹ Stadt Karlsruhe; Amt für Stadtentwicklung; Statistikstelle (Hrsg.) 2013; DATEN UND FAKTEN 2013; Karlsruhe: Eigenverlag

² die Zahlen beziehen sich auf die von der Stadt Karlsruhe vorgeschlagene Abgrenzung

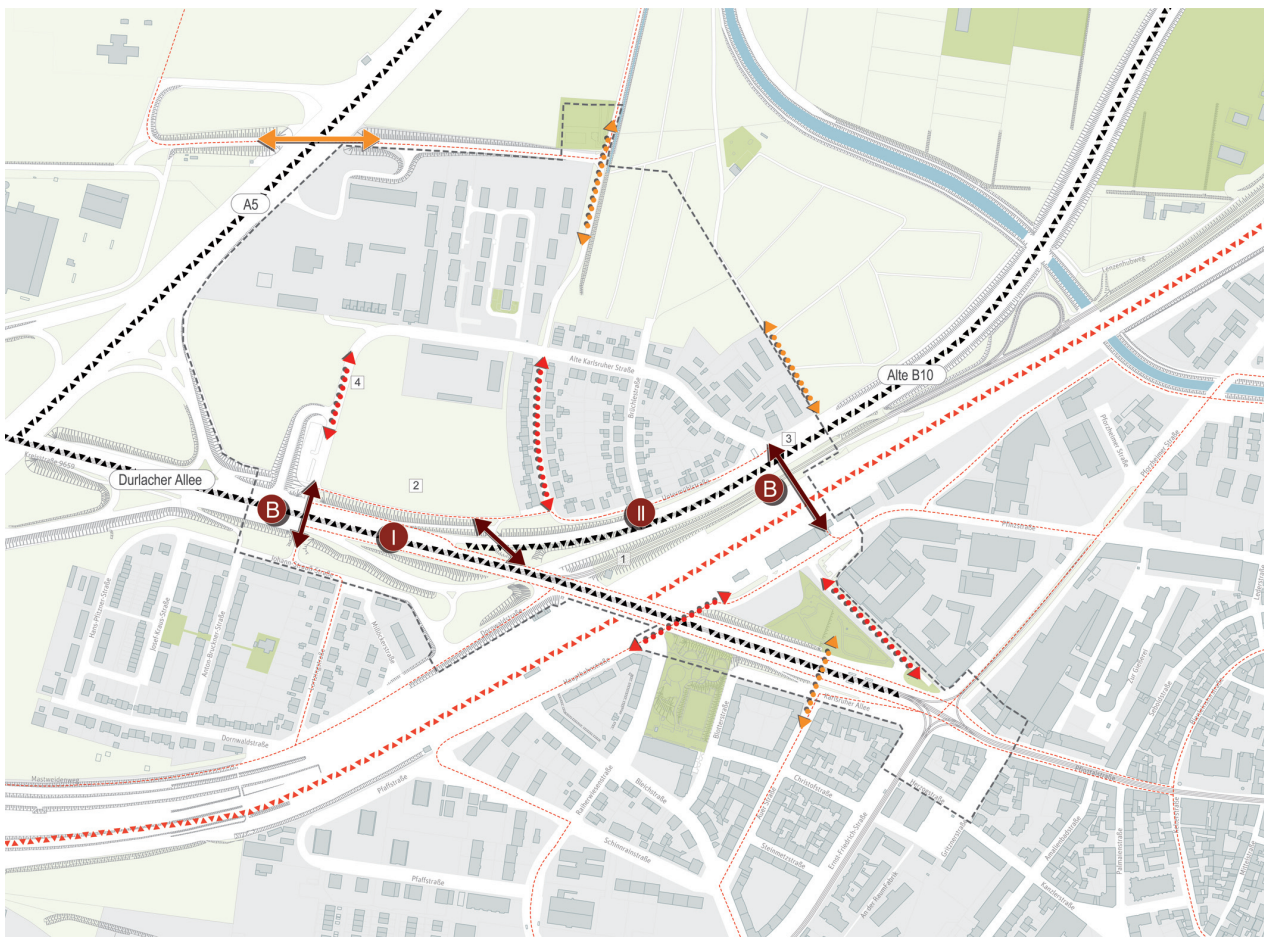
³ Stadt Karlsruhe; Amt für Stadtentwicklung; Statistikstelle (Hrsg.) 2013; DATEN UND FAKTEN 2013; Karlsruhe: Eigenverlag

⁴ Stadt Karlsruhe; Amt für Stadtentwicklung; Statistikstelle (Hrsg.) 2013; Struktur der Bewohner im Untersuchungsgebiet Untermühlsiedlung am 31.12.2012; interne Datenaufbereitung; Karlsruhe

3. Zusammenfassung der städtebaulichen Analyse – Mängel und Potenziale

Aufbauend auf der Grundlagenermittlung, der Bestandsaufnahme und den Ergebnissen der Arbeitsgruppe werden im Rahmen der städtebaulichen Analyse die Stärken und Schwächen sowie der städtebauliche Handlungsbedarf anhand der wesentlichen städtebaulichen Kriterien dargestellt. Zu den städtebaulichen Kriterien zählen u.a. Baustruktur und Gebäude, öffentlicher Raum und zentrale Bereiche,

Verkehr, Straßenraum und Parken sowie Infrastruktur und Versorgung. Aufgrund der Lage des Untersuchungsgebiets im Schnittpunkt wichtiger Verkehrsadern stehen bei der Grobanalyse die Verbindungen und Trennwirkungen im besonderen Fokus. Ziel der Grobanalyse ist eine erste Einschätzung des Zustands des Untersuchungsgebiets und die Beschreibung der vorhandenen städtebaulichen Missstände.



Verbindungen und Trennungen

- ▲▼▲ Trennwirkung durch Bahngleise
- ▲▼▲ Trennwirkung durch Straße
- Ⓢ Visuelle Trennung durch Dammlage
- Ⓢ Visuelle Trennung durch Lärmschutzwände
- Wichtige Rad- und Wanderwege (Bestand)
- ↔ Attraktive Querung
- ↔ Querung mit gestalterischen und funktionalen Defiziten
- Ⓢ Fehlende bzw. unzureichend barrierefreie Zugänglichkeit
- ↔ Attraktive Wegeverbindung
- ↔ Wegeverbindung mit Aufwertungsbedarf

Verbindungen und Trennungen

- Der Bahnhof Durlach, mit Anschluss an den Fern- und Regionalverkehr, an S-Bahn und Stadtbahn, an die Rheintalautobahn und die Durlacher Allee sichert eine gute Erreichbarkeit.
- Allerdings bringt die Lage im Schnittpunkt wichtiger Verkehrsadern auch erhebliche Belastungen und Segmentierungen für die Untermühlsiedlung mit sich. Die Trennwirkungen durch die Rheintalautobahn A5, die Durlacher Allee, die alte B10 und die Gleisanlagen sind im Raum deutlich spürbar. Querungsmöglichkeiten existieren nur in Teilbereichen. Die Vernetzung des Quartiers mit dem Durlacher Stadtteilzentrum und auch mit der südlich der Durlacher Allee liegenden Dornwaldsiedlung ist damit stark eingeschränkt. Darüber hinaus wird die räumliche und visuelle Trennung durch die Dammlage der Durlacher Allee und durch Lärmschutzwände entlang der Gleisanlagen verstärkt.
- Die Höhenlage (Dammlage) der Durlacher Allee nimmt in Richtung Stadtteilzentrum nach Querung der Gleisanlagen wieder ab. Allerdings stellt die Straße, aufgrund ihrer Verkehrsbelastung und Breite (vier Fahrspuren und mittig liegende Straßenbahn), auch in diesem Abschnitt eine räumliche Barriere dar.
- Die Hauptanbindung der Untermühlsiedlung an das Stadtteilzentrum Durlach führt über den Bahnhofsbereich. Bereits die Willmar-Schwabe-Straße, als wichtige Wegeverbindung zum Bahnhof, weist einen erheblichen Aufwertungsbedarf auf. Wenig einladende Grünflächen und ein hoher Parkdruck schwächen das Erscheinungsbild des Stadteingangs. Ein entscheidendes Hindernis stellt die Bahnunterführung dar. Sie bietet lediglich eine Anbindung für Fußgänger. Eine barrierefreie Zugänglichkeit,



Räumliche und visuelle Barriere durch Gleiskörper und Lärmschutzwände



Eine barrierefreie Zugänglichkeit, weder der Bahnsteige noch des Durlacher Zentrums, ist möglich.

weder der Bahnsteige noch des Stadtteilzentrums Durlach, ist heute möglich.

- Auch die Querungen unter der Durlacher Allee in Richtung Dornwaldsiedlung bzw. unter der B10-Rampe in Richtung Stadtteilzentrum Durlach weisen Mängel in ihrer Gestaltung auf. Allgemein ist eine Aufwertung der Wegeverbindungen dringend erforderlich.
- Innerhalb der Untermühlsiedlung stellen die Pfarrer-Blink-Straße (nördlicher Bereich), als Teil des Rad- und Fußwegenetzes, und die Wege entlang der Kleingartenanlage attraktive Verbindungen dar. Zur Aufwertung der Pfarrer-Blink-Straße trug insbesondere die Renaturierung des Baulaufes bei.
- Mit Auflösung der Durchfahrt an der Brücke über die A5 konnte die Untermühlsiedlung vom Durchgangsverkehr befreit werden. Heute dient die Querung als attraktive Fuß- und Radwegeverbindung zum Nahversorgungsbereich westlich der Rheintalautobahn A5.

3. Zusammenfassung der städtebaulichen Analyse – Mängel und Potenziale

Siedlungs- und Baustruktur

- Im Untersuchungsgebiet befinden sich insgesamt 383 Haushalte. Davon sind 44,9 Prozent Einpersonenhaushalte, 27,4 Prozent Zweipersonenhaushalte, 14,4 Prozent Dreifamilienhaushalte und 13,3 Prozent mit vier und mehr Personen.⁵
- Die Siedlungs- und Baustruktur ist mit vorwiegend ein- bis zweigeschossiger Bebau-

ung relativ homogen. Lediglich entlang der Alten Karlsruher Straße und an der Kante zur Kleingartenanlage befinden sich einige dreigeschossige Gebäude.

- Den südlichen Bereich der Untermühlsiedlung prägt ein gutbürgerliches Wohnviertel mit dörflichem Charakter. Die unter Denkmalschutz stehende Untere Mühle gab der Siedlung ihren Namen. Zwischen

⁵Die Zahlen beziehen sich auf die von der Stadt Karlsruhe vorgeschlagene Abgrenzung



Städtebauliche Missstände

- | | | |
|--|---|--|
| Öffentlicher Raum mit Gestaltungsdefiziten | Verkehrskonflikt (Verkehrsbelastung) | Querung mit gestalterischen und funktionalen Defiziten |
| Überdimensionierter Straßenraum (Alte B10) | Bereich mit Sanierungs- und Modernisierungsbedarf | Wegeverbindung mit Aufwertungsbedarf |
| Stadtteil- bzw. Quartierseingang mit Gestaltungsdefiziten | Arrondierung Wohnen | Fehlende bzw. unzureichende barrierefreie Zugänglichkeit |
| Fehlende Quartiersmitte | Raumkanten mit Defiziten/Fehlende Raumkanten | Grünfläche mit Gestaltungsdefiziten |
| Mangelnde Integration von Gemeinschaftseinrichtungen (Defizitäre Bausubstanz bzw. Gestaltung Umfeld) | Prägende Raumkanten | Defizitäre Gestaltung halböffentlicher Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten |
| Hoher Parkdruck | Lärmbelastung Wohnsiedlung | Fehlende Integration der öffentlichen Spielflächen |

Alter Karlsruher Straße und Brüchlestraße weist die Baustruktur eine straßenbegleitende Bebauung mit überwiegend eingeschossigen Doppelhäusern auf. Charakteristisch und ortsbildprägend für das um 1920 entstandene Quartier, das heute unter Ensembleschutz steht, ist die Ausbildung des Zwerchgiebels. Westlich daran schließt sich ein Quartier der 1950er Jahre an. Hier wird das Erscheinungsbild durch zweigeschossige Doppel- und Mehrfamilienhäuser bestimmt.

- In der Zeit um 1950 entstand das Wohngebiet der städtischen Wohnungsbaugesellschaft VOLKSWOHNUNG GmbH. Mehrfamilienhäusern in zweigeschossiger Zeilenbebauung prägen das Bild der Siedlung. Mit dem Ziel, das Quartier zu erneuern, wurden seit den 1990er Jahren nach und nach mangelhafte Bausubstanzen abgerissen und durch die VOLKSWOHNUNG GmbH neu gebaut. Während sich die Neubauten entlang der westlichen Kante deutlich vom ursprünglichen Charakter der Siedlung abheben, fügen sich die Neubauten der jüngeren Zeit sehr harmonisch in das Quartier ein.
- Der größte Teil der Flächen befindet sich im privaten Eigentum. Die Stadt Karlsruhe ist Eigentümerin sämtlicher Straßenflächen, auch des Omnibusbahnhofs und der Grünflächen im Vorfeld des Durlacher Bahnhofs. Im Wohnungsbau verfügt die städtische Wohnungsbaugesellschaft VOLKSWOHNUNG GmbH über mehrere zusammenhängende Grundstücke im Bereich nördlich der Alten Karlsruher Straße. Die Gleisanlagen und die Mehrfamilienhäuser direkt an der Kleingartenanlage befinden sich im Besitz der Deutschen Bahn AG, die Autobahnpolizei im Besitz des Landes Baden-Württemberg und die Autobahnmeisterei im Besitz der Bundesrepublik.



Für das Quartier zwischen Alter Karlsruher Straße und Brüchlestraße besteht Ensembleschutz.



Charakteristisches Erscheinungsbild der Siedlungserweiterung um 1950. Zweigeschossige Zeilenbebauung in der Pfarrer-Blink-Straße.



Harmonische Integration neuer Gebäude im Quartier der VOLKSWOHNUNG

Erhaltungszustand und bauliche Mängel

- Die Gebäudestruktur ist überwiegend in einem guten baulichen Zustand. Insbesondere im Bereich des Quartiers der VOLKSWOHNUNG besteht, trotz zahlreicher Gebäudesanierungen und Neubaumaßnahmen in den vergangenen Jahren, ein dringender Handlungsbedarf. Unbebaute Grundstücke bieten Ergänzungsmöglichkeiten.

Öffentlicher Raum: Erscheinungsbild und zentrale Bereiche

- Der Stadteingang am Bahnhof Durlach, zusammen mit den Flächen des Zentralen Omnibusbahnhofs, ist durch einen hohen Aufwertungsbedarf gekennzeichnet. Ein ansprechender und repräsentativer Bahnhofplatz existiert nur in Teilbereichen, die Qualität der Hauptwegeverbindung zum Durlacher Zentrum ist durch gestalterische und funktionale Defizite stark eingeschränkt. Der hohe Parkdruck am Bahnhof

3. Zusammenfassung der städtebaulichen Analyse – Mängel und Potenziale

und an der Wilmar-Schwab-Straße mindert die Attraktivität der Wegeverbindung und die Aufenthaltsqualität der den Bahnhofplatz vorgelagerten Grünfläche.

- Auch die Eingangssituation zur Untermühlsiedlung an der Alten Karlsruher Straße stellt heute keinen adäquaten Quartiereingang dar. Der Zugang zur Unterführung wirkt dunkel und unübersichtlich, die Aufenthaltsqualität ist durch den hohen Parkdruck eingeschränkt. Zudem ist eine barrierefreie Durchquerung nicht möglich. Heute ist die Bedeutung des Zugangs, als Hauptwegeverbindung zum Durlacher Stadtteilzentrum, nicht erkennbar.

Die Wilmar-Schwab-Straße stellt eine unattraktive Wegeverbindung zum Bahnhof Durlach dar.



Die Anbindung der Untermühlsiedlung zum Stadtteilzentrum Durlach ist stark eingeschränkt.



Heute bieten die Treffpunkte im Quartier der VOLKSWOHNUNG nur wenig Aufenthaltsqualität.



Öffentlicher Raum: Treffpunkte und Freiräume

- Die Untermühlsiedlung verfügt heute über keine wahrnehmbare Quartiersmitte. Potenzial bietet der im Quartier der VOLKSWOHNUNG liegende Seniorentreff.
- Mit einem Bolz- und Volleyballplatz, einem Fußball- und Basketballplatz und einem Kinderspielplatz sind in der Untermühlsiedlung vielfältige Orte für Spiel- und Freizeitgestaltung vorhanden. Aufgrund seiner Lage am nördlichen Siedlungsrand wird der Bolz- und Volleyballplatz von der Bewohnerschaft nur bedingt angenommen. Der Kinderspielplatz am bestehenden Fuß- und Radwanderweg ist dagegen sehr gut integriert.

Öffentlicher Raum: Wohnumfeld

- Im stark durchgrünten Quartier der VOLKSWOHNUNG finden sich mehrere Spielmöglichkeiten und Treffpunkte. Durch ihre vernachlässigte Gestaltung wird ihre Aufenthaltsqualität stark beeinträchtigt.
- Der intensive Straßen- und Schienenverkehr verursacht eine hohe Lärmbelastung. Die Wohnbereiche der Untermühlsiedlung sind davon besonders stark betroffen. Zwar mindern angebrachte Lärmschutzwände im Bereich des Durlacher Bahnhofs die Belastungen für die südöstlich liegenden Wohnbereiche, doch die Bewohner der Gebäude der VOLKSWOHNUNG sind weiter starken Lärmbelastungen ausgesetzt.

Erschließung und ruhender Verkehr

- Die Untermühlsiedlung ist durch wenig Durchgangsverkehr gezeichnet.
- Im Hinblick auf die Ansiedlung der dm-Hauptverwaltungszentrale wird die Alte Karlsruher Straße, als wichtige Wegeverbindung zum Bahnhof Durlach, an Bedeutung gewinnen. Heute vorhandene funkti-

onale und gestalterische Mängel, insbesondere der Seitenbereiche, sind zu beheben, sowie Sicherheit und Barrierefreiheit zu gewährleisten.

- Die Pfarrer-Blink-Straße stellt eine wichtige übergeordnete Fuß- und Radwegeverbindung dar. Allerdings weist der bauliche Zustand der Straße, insbesondere des südlichen Abschnitts, erhebliche Defizite auf und ist daher dringend erneuerungsbedürftig. Um Konflikte zwischen Parkverkehr, Fußgängern und Radfahrern zu entschärfen, sollte der Straßenquerschnitt funktional geordnet werden.
- Im Zuge der neuen Autobahnanschlussstelle Karlsruhe Nord und einer damit einhergehenden Verkehrsreduzierung auf der alten B10 (Ortsumfahrung Durlach) erscheint der Straßenraum mit baulich getrennten Richtungsfahrbahnen zu überdimensioniert. Planungen mit dem Ziel, die Fahrspuren zu reduzieren und die frei werdenden Flächen als Park&Ride-Parkplatz zu nutzen, liegen bereits vor. Auch ein plangleicher Anschluss an die Durlacher Allee erscheint sinnvoll und machbar. In die Neugestaltung des Straßenraums ist eine verbesserte Radverkehrsführung zu integrieren.

Infrastruktur und Versorgung

- Im Quartier selbst ist keine Nahversorgung vorhanden. Die nächsten Einkaufsmöglichkeiten sind der Netto Marken-Discount am Bahnhof Durlach und der real-Markt gegenüber der Rheintalautobahn A5.
- Mit dem Spiel- und Seniorentreff im Quartier der VOLKSWOHNUNG ist in der Untermühlsiedlung eine Gemeinschaftseinrichtung und ein öffentlicher Treffpunkt vorhanden. Heute mangelt es jedoch an einer ausreichenden Integration in das Quartier, einer ansprechenden Räumlichkeit und einer attraktiven Gestaltung des Umfelds.



Funktionale und gestalterische Mängel in der Alten Karlsruher Straße (oben).

Konflikte zwischen Parkverkehr, Fußgängern und Radfahrern in der Pfarrer-Blink-Straße (unten)

4. Städtebauliche Ziele (Erneuerungsziele)

Ausgehend von einer ersten Einschätzung und Bewertung der vorhandenen städtebaulichen Missstände und der Entwicklungsdefizite wird für das Untersuchungsgebiet eine grobe Zieldefinition vorgenommen. Die Ziele sind im Rahmen der weiteren Sanierungsvorbereitung und der intensiven Beteiligung der betroffenen Bürger und der Träger öffentlicher Belange weiter zu konkretisieren.

Stärkung der Quartiersidentität in der Untermühlsiedlung

- Gestaltung eines zentralen Treffpunkts bzw. einer Quartiersmitte mit hoher Aufenthaltsqualität für alle Generationen und sozialen Schichten. Integration des vorhandenen Angebots (z.B. Seniorentreff)
- Sicherung und Qualifizierung des vorhandenen Angebots an Treffpunkten, Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche im Quartier (z. B. Bolz- und Volleyballplatz)
- Erhalt und Pflege besonders prägender Quartierseigenschaften (z.B. Quartiere mit Ensembleschutz)

Qualifizierung des Wohnungsstandorts bzw. Wohnungsbestands und Aufwertung des Wohnumfelds

- Sicherung der sozialen Stabilität und des Zusammenhalts im Quartier, insbesondere im Quartier der VOLKSWOHNUNG. Der Wohnraum soll für alle Bevölkerungsgruppen bezahlbar bleiben. Bei der Sanierung- und Modernisierung des Gebäudebestands ist daher auf den Erhalt bezahlbaren Wohnraums zu achten.
- Energetische Sanierung vorhandener Bausubstanz
- Aufwertung der vorhandenen quartiersbezogenen Aufenthaltsorte, Orte der Ruhe

und Erholung sowie Spielmöglichkeiten für (Klein-) Kinder, insbesondere im Quartier der VOLKSWOHNUNG

- Stärkung der Wohn- und Lebensqualität durch Reduzierung von Lärm und Abgasen (u.a. Lärmschutzwände)

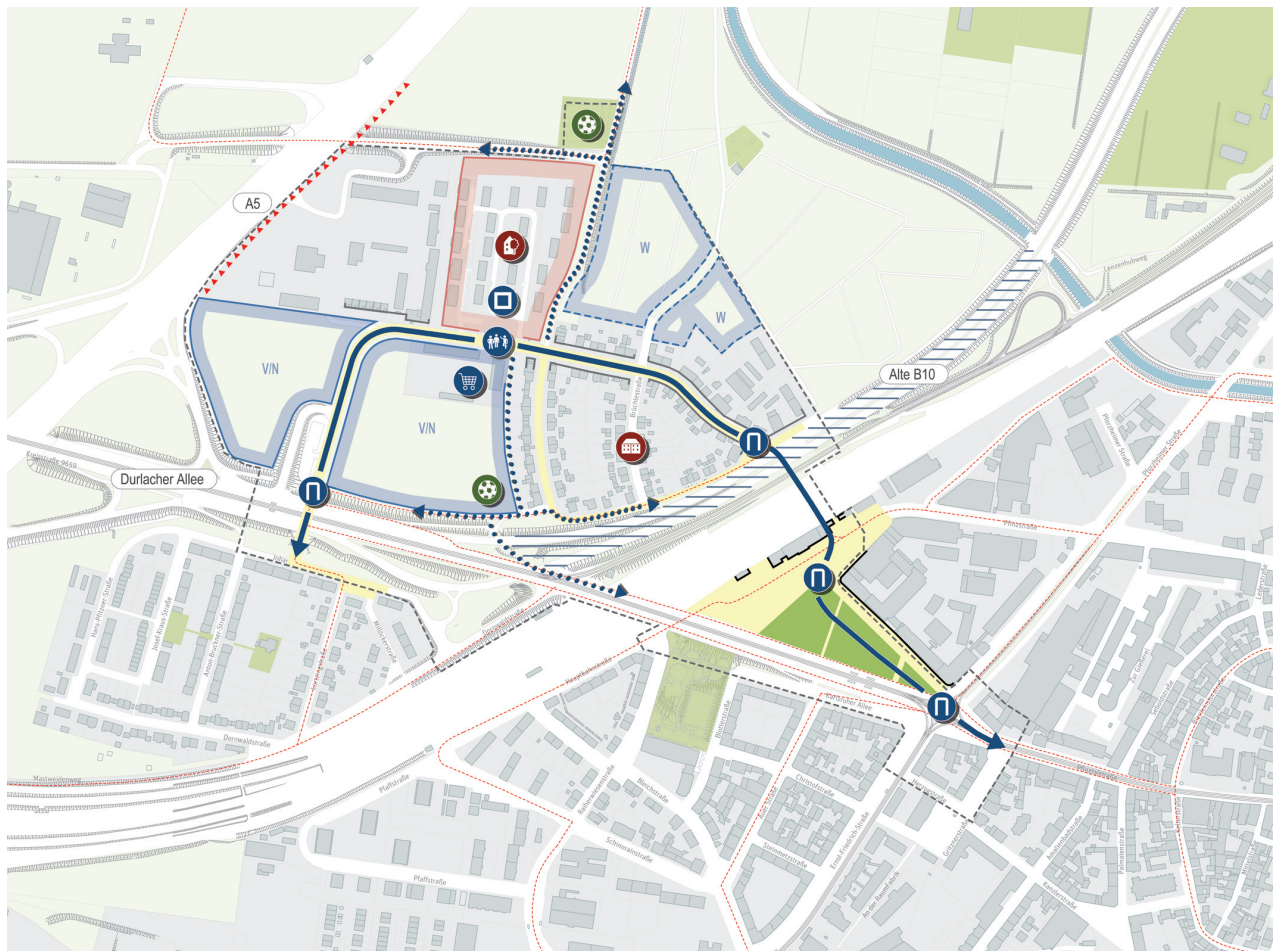
Gestaltung und Verbindung hochwertiger öffentlicher Räume

- Stärkung und Ausbildung der Stadtteil- bzw. Quartierseingangssituationen (u.a. Bahnhofsplatz mit Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses)
- Reduzierung von Barrieren, insbesondere Schaffung einer barrierefreien Zugänglichkeit über die Hauptwegeverbindungen (z.B. Unterführung am Bahnhof)
- Funktionale und gestalterische Aufwertung von zentralen Straßenräumen (u.a. Alte Karlsruher Straße)
- Aufwertung wichtiger Fuß- und Radwegeverbindungen und Vernetzung mit dem übergeordneten Fuß- und Radwegenetz


















Nachhaltige Weiterentwicklung des Quartiers

- Sicherung und Weiterentwicklung der Siedlungsstrukturen unter Erhalt des typischen Ortsbildcharakters
- Prüfung von möglichen Wohnpotenzialen zur Stärkung bzw. Weiterentwicklung des Wohnungsstandorts
- Stärkung der Entwicklungsachse Durlacher Allee durch Realisierung hochwertiger gewerblicher Einheiten (Verwaltungszentrale dm). Formulierung eines hochwertigen Endpunktes. Schaffung von Arbeitsplätzen.
- Stärkung der Quartiersmitte durch Ergänzung nahversorgungsrelevanten Einzelhandels. Ausbau der Nahversorgung.

- Nachnutzung nicht mehr erforderlicher Verkehrsinfrastruktur (Alte B10) zur Verbesserung der Parkraumsituation und Entlastung des Quartiers von hohem Parkdruck. Prüfung der Entwicklung von Park&Ride. Stärkung des Umweltverbunds ÖPNV (Bus und Bahn).



Städtebauliche Ziele

- | | | |
|--|--|--|
|  Gestaltung hochwertiger öffentlicher Räume |  Gestaltung Quartiersmitte |  Entwicklungspotenzial Verwaltung/Nahversorgung |
|  Gestaltung hochwertige Parkanlage |  Aufwertung und Integration von Gemeinschaftseinrichtungen |  Prüfung möglicher Wohnbaupotenziale |
|  Definition Raumkanten |  Ausbau Nahversorgung |  Qualifizierung des Angebots an Treffpunkten, Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten |
|  Stärkung zentraler Straßenräume |  Arrondierung und Qualifizierung Wohnstandort (Gebäudesubstanz/Freiflächen) |  Nachnutzung Verkehrsinfrastruktur zur Ergänzung Parkraumkonzept |
|  Aufwertung wichtiger Fuß- und Radwege |  Sicherung prägender Quartierseigenschaften | |
|  Wichtige Rad- und Wanderwege (Bestand) |  Lärmschutzmaßnahmen | |
|  Stärkung und Ausbildung Stadtteil- bzw. Quartierseingang | | |

5. Stellungnahme zur Förderfähigkeit

Die vorhandenen städtebaulichen, funktionalen und strukturellen Missstände im Untersuchungsgebiet „Untermühlsiedlung“ verstärken sich gegenseitig und wirken sich negativ auf das Erscheinungsbild des Stadteingangs Durlach und des Wohnquartiers Untermühlsiedlung sowie die Wohn- und Lebensqualität der Bewohnerschaft aus. Die Stadt Karlsruhe hat den dringenden Handlungsbedarf erkannt und bereits mit ersten Maßnahmen darauf reagiert. So konnten beispielsweise im Rahmen der Untersuchung zur „Entwicklung Achse Durlacher Allee“ erste Strategien und Konzepte für die Gestaltung des Bahnhofsvorfelds entwickelt werden. Um einem ansprechenden Stadteingang mit attraktiven Standorten für Wohnen und Arbeiten zu gestalten, bedarf es weiterer dringender Stadterneuerungsmaßnahmen.

Auswahl eines geeigneten Programms

Das Landes-sanierungsprogramm bzw. das Programm Stadtumbau West stellen geeignete Programme dar, um die städtebaulichen Missstände im Untersuchungsgebiet zu beheben und den Stadtteil Durlach und die Untermühlsiedlung nachhaltig zu stärken. Anhand der in der Grobanalyse dargestellten städtebaulichen Ziele kann eine Übereinstimmung

mit den Fördervoraussetzungen der aktuellen Programme der Städtebauförderung (Programme der städtebaulichen Erneuerung 2014) nachgewiesen werden.

Empfehlung zur Vorgehensweise

Mit dem geplanten Neubau der dm-Hauptverwaltungszentrale werden sich die Anforderungen an die Untermühlsiedlung stark verändern. Um bei der im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung integrierten Erarbeitung eines Stadtteilrahmenplans auf die veränderten Rahmenbedingungen reagieren zu können, sollte das Ergebnis der derzeit laufenden Konzept- und Planungsphase zur dm-Hauptverwaltungszentrale abgewartet werden.

Auch eine Teilung des Untersuchungsgebiets in einen Abgrenzungsbereich „Untermühlsiedlung“ nördlich der Gleisanlagen und in einen Abgrenzungsbereich „Bahnhofsumfeld“ ist, angesichts der differenzierten Anforderungen an diese Bereiche, sowie der zeitlichen Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen, zu empfehlen.

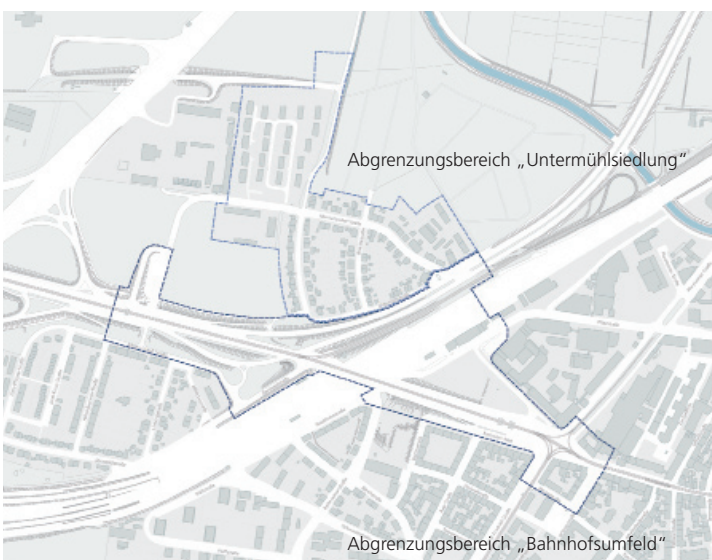
Förderfähige Kosten

Bei der dargestellten Vorgehensweise belaufen sich die förderfähigen Kosten vorerst auf:

- Projektsteuerungskosten, u.a. Vorbereitung der Sanierung
- Vorbereitende Untersuchung mit Stadtteilrahmenplan und differenzierter Bürgerbeteiligung „Untermühlsiedlung“ und „Bahnhofsumfeld“

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung werden die erforderlichen Maßnahmen konkretisiert und anschließend die bei der Durchführung der geplanten Sanierungsmaßnahmen „Untermühlsiedlung“ und „Bahnhofsumfeld“ voraussichtlich anfallenden Kosten zusammengestellt.

Vorschlag zur Teilung des Untersuchungsgebiets



6. Anlagen

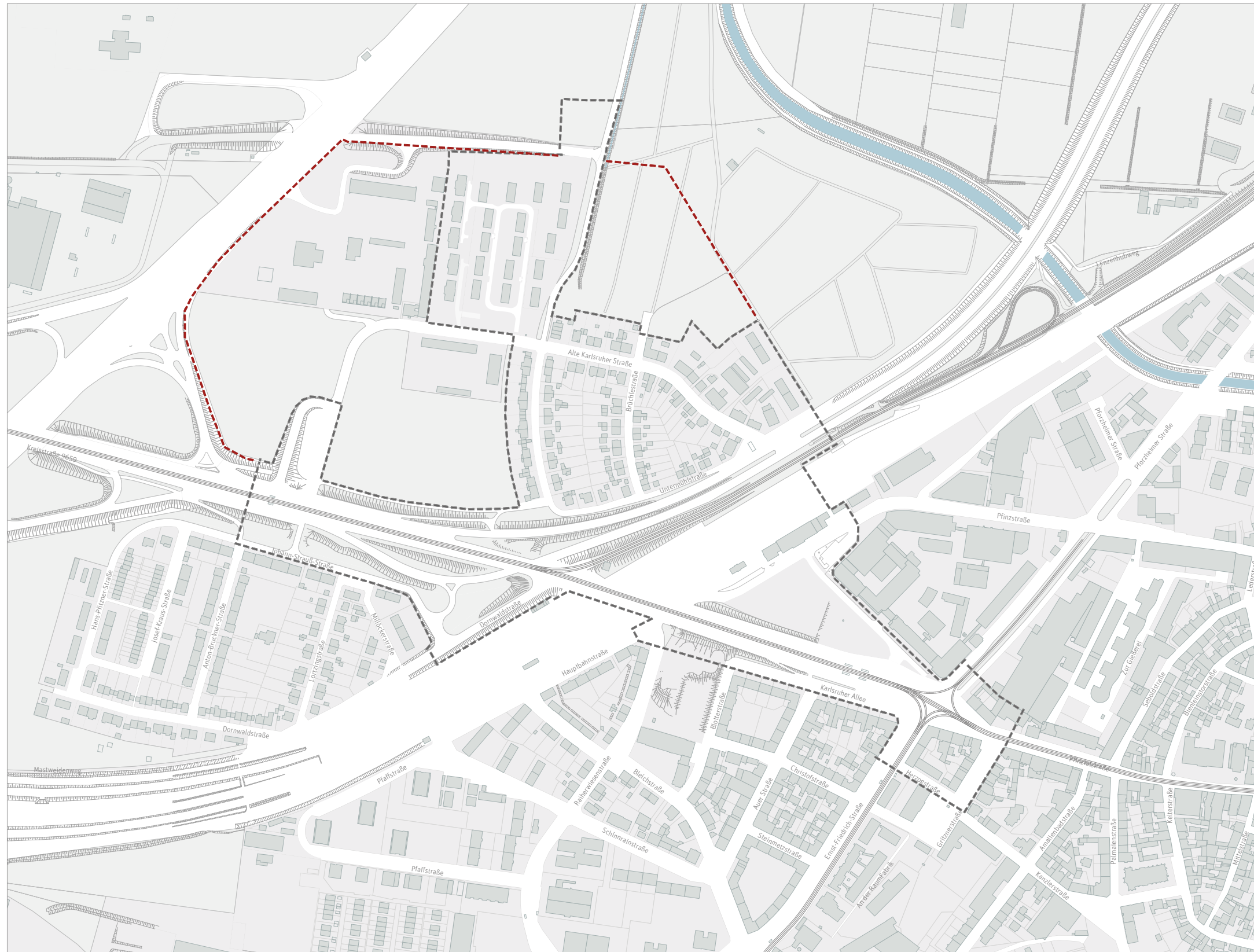
Anlage 1: Abgrenzung Untersuchungsgebiet

Anlage 2: Verbindungen und Trennungen

Anlage 3: Städtebauliche Missstände

Anlage 4: Städtebauliche Ziele

Anlage 5: Teilung Untersuchungsgebiet



- Vorgeschlagene Abgrenzung Untersuchungsgebiet Stadt Karlsruhe
- Ergänzung des Untersuchungsgebiets
- ▭ Gebäude (Bestand)
- ▭ Siedlungsfläche (Bestand)
- ▬ Gewässer
- ▬ Topographie
- ▬ Straßenbahnlinie



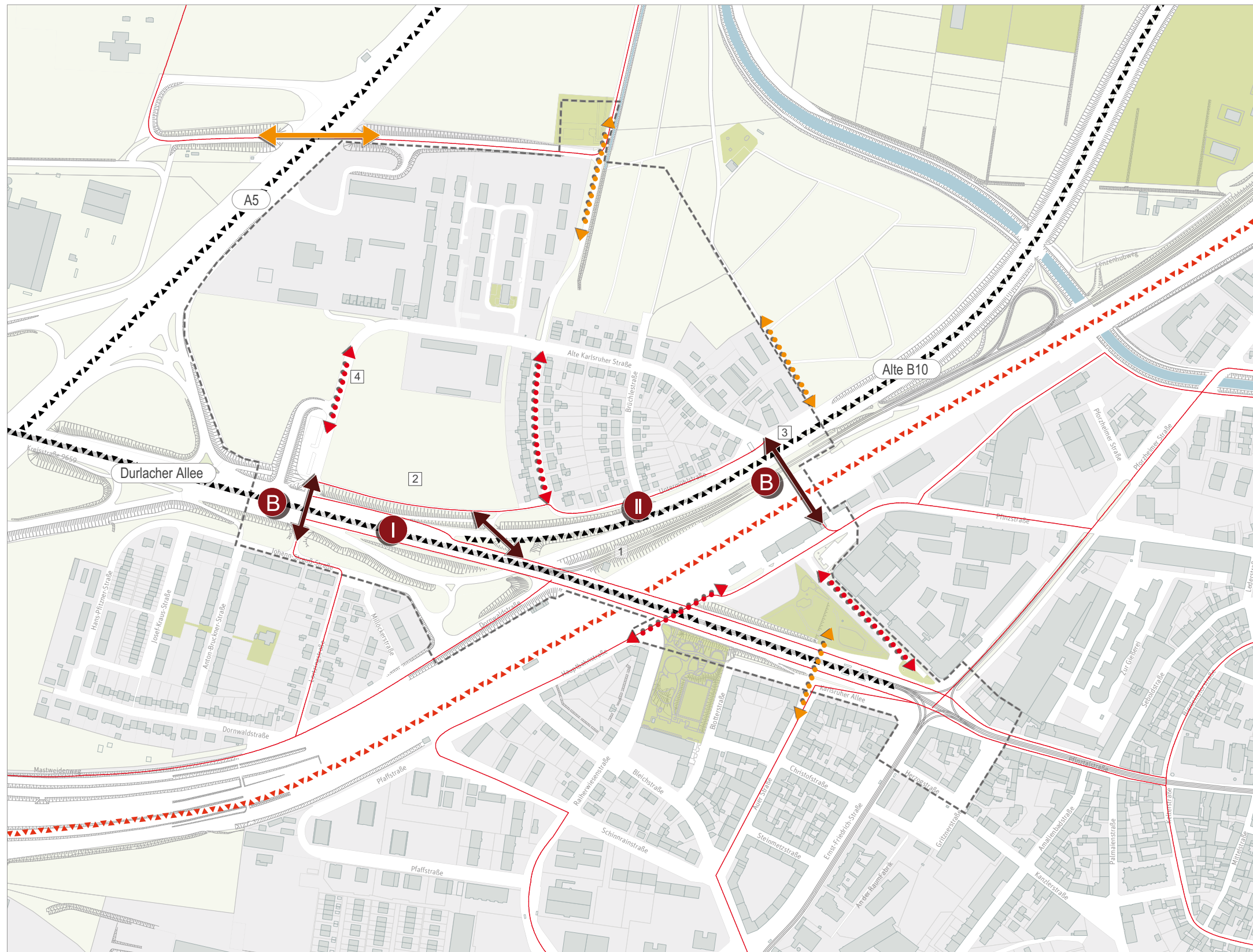
Maßstab (im Original) 1:2.500

Anlage 1
Abgrenzung Untersuchungsgebiet

Stand November 2013

pesch partner architekten stadtplaner

im Auftrag der Stadt Karlsruhe



- ▲▲▲ Trennwirkung durch BahnleiSe
- ▲▲▲ Trennwirkung durch StraÙe
- Ⓜ Visuelle Trennung durch Dammlage
- Ⓜ Visuelle Trennung durch LärmSchutzwände
- Wichtige Rad- und Wanderwege (Bestand)
- ↔ Attraktive Querung
- ↔ Querung mit gestalterischen und funktionalen Defiziten
- Ⓜ Fehlende bzw. unzureichende barrierefreie Zugänglichkeit
- ↔ Attraktive Wegeverbindung
- ↔ Wegeverbindung mit Aufwertungsbedarf

- Abgrenzung Untersuchungsgebiet
- ▭ Gebäude (Bestand)
- ▭ Siedlungsfläche (Bestand)
- ▭ Park- und Grünanlage
- ▭ Landschaftsraum
- ▭ Gewässer
- ▭ Topographie
- ▭ Straßenbahnlinie



1 Die Gleiskörper der Deutschen Bahn und der Straßenbahn stellen eine erhebliche räumliche Barriere dar.



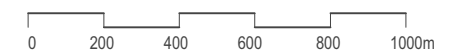
2 Die Dammlage der Durlacher Allee vertäkt die Trennwirkung zum Zentrum Durlach und zur Dornwaldsiedlung.



3 Eine barrierefreie Zugänglichkeit des Zentrums Durlach aus Richtung Untermühlsiedlung ist heute nicht möglich.



4 Die Fuß- und Radwegeverbindung zur Dornwaldsiedlung ist heute nicht ansprechend gestaltet.



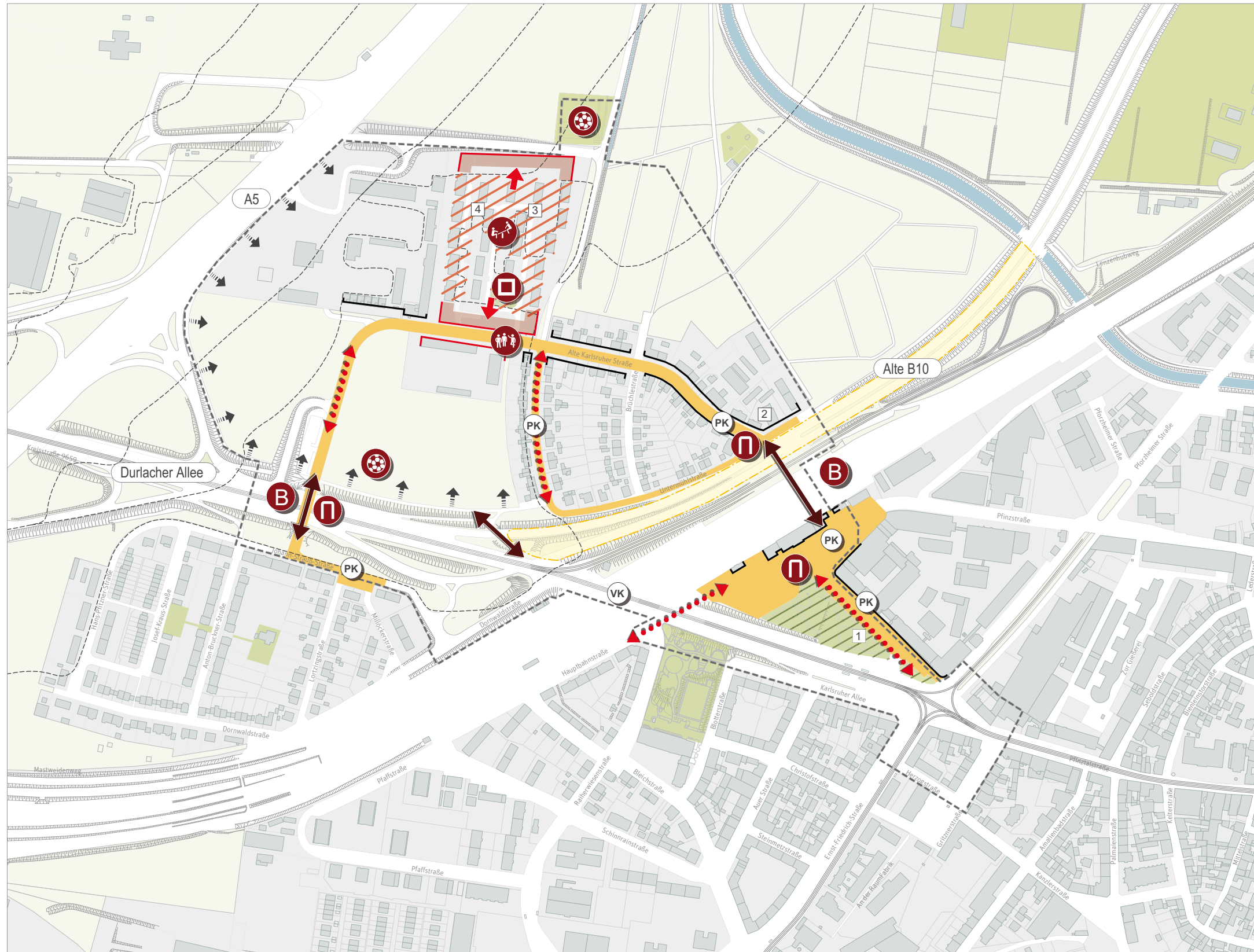
Maßstab (im Original) 1:2.500

Anlage 2 Verbindungen und Trennungen

Stand November 2013

pesch partner architekten stadtplaner

im Auftrag der Stadt Karlsruhe



- Öffentlicher Raum mit Gestaltungsdefiziten
- Überdimensionierter Straßenraum (Alte B10)
- P Stadtteil- bzw. Quartierseingang mit Gestaltungsdefiziten
- H Fehlende Quartiersmitte
- Q Mangelnde Integration von Gemeinschaftseinrichtungen (Defizitäre Bausubstanz bzw. Gestaltung Umfeld)
- PK Hoher Parkdruck
- VK Verkehrskonflikt (Verkehrsbelastung)
- Bereich mit Sanierungs- und Modernisierungsbedarf
- Arrondierung Wohnen
- Raumkanten mit Defiziten/Fehlende Raumkanten
- Prägende Raumkanten
- Lärmbelastung Wohnsiedlung
- Querung mit gestalterischen und funktionalen Defiziten
- Wegeverbindung mit Aufwertungsbedarf
- B Fehlende bzw. unzureichende barrierefreie Zugänglichkeit
- Grünfläche mit Gestaltungsdefiziten
- H Defizitäre Gestaltung halböffentlicher Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten
- S Fehlende Integration der öffentlichen Spielflächen
- Abgrenzung Untersuchungsgebiet
- Gebäude (Bestand)
- Siedlungsfläche (Bestand)
- Park- und Grünanlage
- Landschaftsraum
- Gewässer
- Topographie
- Straßenbahnlinie



Der Bahnhof und sein näheres Umfeld sind heute unzureichend gestaltet und entsprechen nicht der Bedeutung eines Stadtteileneingangs.



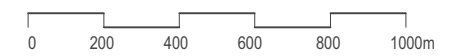
Auch die Eingangssituation zur Untermühlsiedlung an der Alten Karlsruher Straße bietet keinen ansprechenden Quartierseingang.



In der Volkswohnsiedlung finden sich heute, in Teilbereichen, stark defizitäre Gebäudesubstanzen.



Die Treffpunkte und Spielmöglichkeiten im Quartier der VOLKSWOHNUNG verfügen heute über wenig Aufenthaltsqualität.



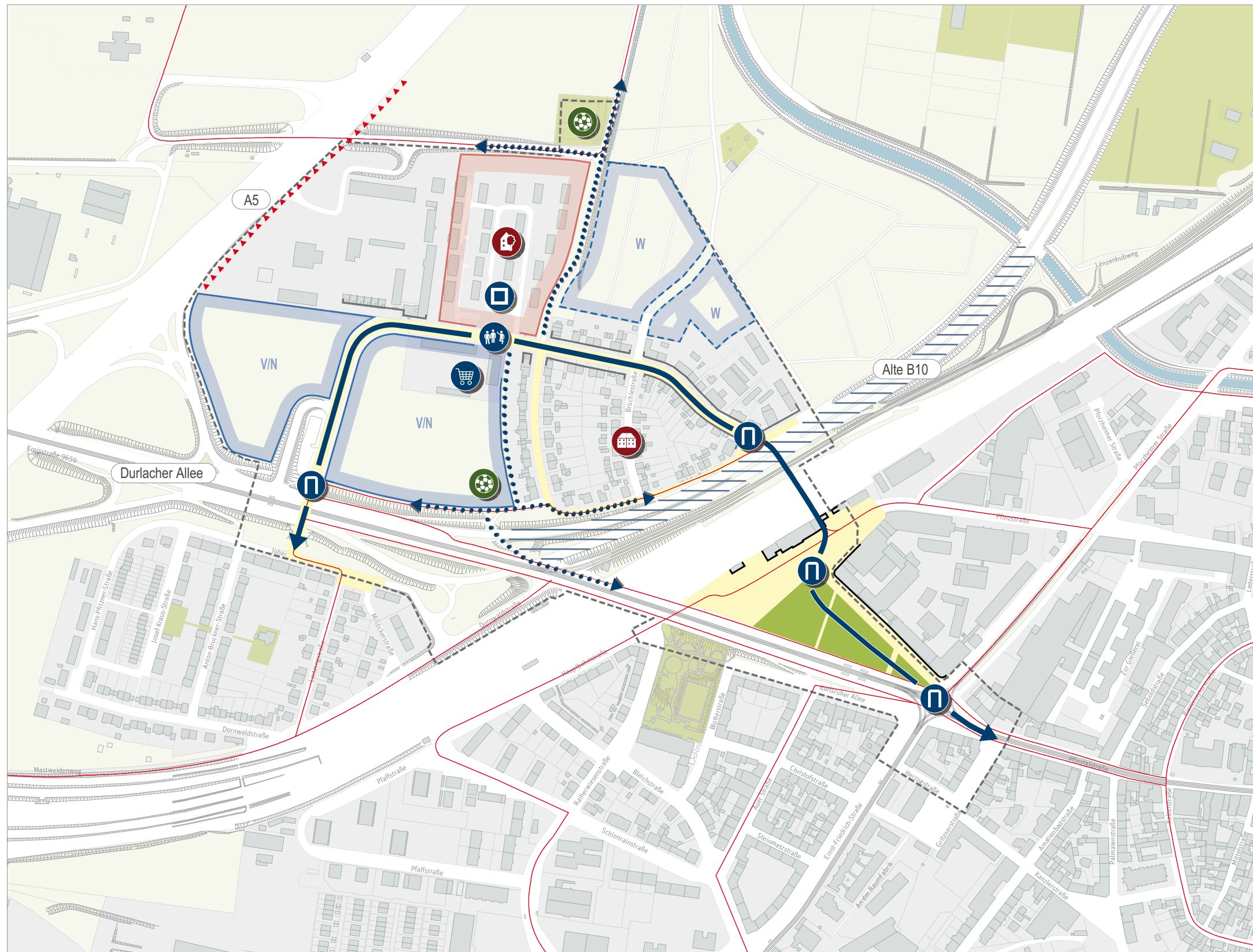
Maßstab (im Original) 1:2.500

Anlage 3 Städtebauliche Missstände

Stand November 2013

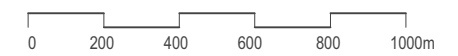
pesch partner architekten stadtplaner

im Auftrag der Stadt Karlsruhe



- Gestaltung hochwertiger öffentlicher Räume
- Gestaltung hochwertige Parkanlage
- Definition Raumkanten
- Stärkung zentraler Straßenräume
- Aufwertung wichtiger Fuß- und Radwege
- Wichtige Rad- und Wanderwege (Bestand)
- N Stärkung und Ausbildung Stadtteil- bzw. Quartierseingang
- P Gestaltung Quartiersmitte
- G Aufwertung und Integration von Gemeinschaftseinrichtungen
- W Ausbau Nahversorgung
- H Arrondierung und Qualifizierung Wohnstandort (Gebäudesubstanz | Freiflächen)
- S Sicherung prägender Quartierseigenschaften
- Lärmschutzmaßnahmen
- VN Entwicklungspotenzial Verwaltung/Nahversorgung
- W Prüfung möglicher Wohnbaupotenziale
- G Qualifizierung des Angebots an Treffpunkten, Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten
- Nachnutzung Verkehrsinfrastruktur zur Ergänzung Parkraumkonzept

- Abgrenzung Untersuchungsgebiet
- Gebäude (Bestand)
- Siedlungsfläche (Bestand)
- Park- und Grünanlage
- Landschaftsraum
- Gewässer
- Topographie
- Straßenbahnlinie



Maßstab (im Original) 1:2.500

Anlage 4 Städtebauliche Ziele

Stand November 2013

pesch partner architekten stadtplaner

im Auftrag der Stadt Karlsruhe

Abbildungsverzeichnis

Fotos

pp als pesch partner architekten stadtplaner

Mit Ausnahme von:

- Stadt Karlsruhe: Seite 4

Pläne und Abbildungen

pp als pesch partner architekten stadtplaner

Mit Ausnahme von:

- Stadt Karlsruhe: Seite 6 und 7

IMPRESSUM

Karlsruhe – Untermühsiedlung

Grobanalyse – Zusammenfassung der Ergebnisse

im Auftrag der Stadt Karlsruhe

Heike Dederer (Bereichsleiterin: Generalplanung und Stadtsanierung)

Andreas Lehn (Stadtplanungsamt)

Stadtplanungsamt Karlsruhe | Technisches Rathaus

Lammstraße 7 | 76124 Karlsruhe

Telefon: 0721 133-6101 | Fax: 0721 133-6109

stpla@karlsruhe.de | www.karlsruhe.de

Bearbeitung

pp a | s

pesch partner architekten stadtplaner BDA | SRL

Prof. Dr. Franz Pesch

Dipl.-Ing. Gudrun Neubauer

Dipl.-Ing. Philip Schmal

Firnhaberstraße 5 | 70174 Stuttgart

Telefon: 0711 2200763-10 | Fax: 0711 2200763-90

pps@pesch-partner.de | www.pesch-partner.de

Karlsruhe/Stuttgart, April 2014

