

Stoßrichtung

Klare Konturen – ein Leitmotiv der Karlsruher Stadtentwicklung

„Klare Konturen“ heißt, Ankommen zu zeigen, wo Karlsruhe wirklich beginnt. Karlsruhe bekennt sich zu einer klaren Linie, die Innen von Außen trennt und legt damit ein Leitmotiv seiner räumlichen Entwicklung fest:

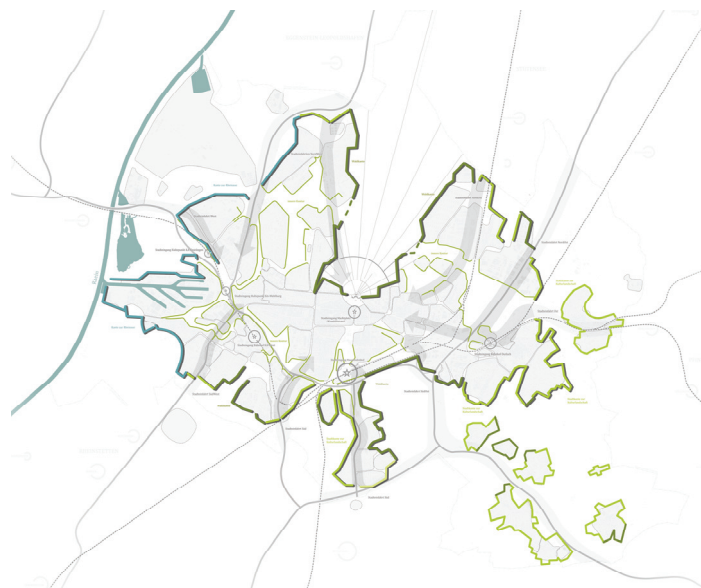
- Der äußere Landschaftsraum soll der Naherholung dem Naturschutz und der Landwirtschaft dienen. Im inneren Siedlungsbereich liegen die entscheidenden Entwicklungspotenziale der Stadt. Er wird qualitativ ausgebaut.
- Die Kontur als Stadtkante sowie die Eingangsbereiche und Stadteingänge werden baulich oder landschaftsarchitektonisch so gestaltet, dass sie gute Orientierung bieten.
- Die Ränder zwischen den Stadtteilen werden durch klare Gestaltung sichtbar gemacht. Hier liegen auch Flächen für ergänzende bauliche Entwicklungen.

Ein Schlüsselement ist die gestalterische Qualifizierung und Entwicklung der Räume zwischen den eigenständigen Stadtteilen. Hier erleichtern klare Konturen die bessere Nutzung vieler Entwicklungspotenziale. Neue Räume für Wohnen und Arbeiten können in den „Zwischenräumen“ entstehen, aber auch neue Freiräume zur Erholung. Die inneren Stadteingänge, zum Beispiel am Bahnhof, liegen meist am Ende räumlicher Korridore, die von der äußeren Kontur in die Stadt führen.

Ziel

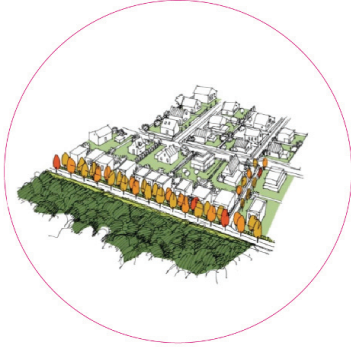
Wo Karlsruhe beginnt...:

- Durch bauliche oder landschaftliche Elemente die Übergänge zwischen Stadt und Landschaft durch klar ablesbare Raumkanten ausbilden
- Das Wachstum der Stadt Karlsruhe auf Bereiche beschränken, die innerhalb der Kontur liegen
- Die Übergänge zwischen den Stadtteilen funktional und ästhetisch aufwerten
- Wichtige Stadteingänge und leitende Korridore unverwechselbar gestalten



(Grafik: KIT, MESS)

Lupen Klare Konturen



KONTUR STADTGRENZE

Wo ist die Landschaft zu Ende? Wo fängt die Stadt an? Städtebauliche und landschaftliche Akzente sollen die klaren Konturen der Stadt gesamtheitlich und punktuell hervorheben. Der „Eintritt in die Stadt“ soll klar signalisiert werden. Situationsabhängig werden Raumkanten deutlicher herausgearbeitet oder durch zusätzliche Gebäude betont. Die Stadt wird sukzessive eine Kategorisierung und Übersicht der Ränder erarbeiten, die als Grundlage für die weitere Arbeit dient. (Bildquelle: Team West8)



KONTUR LANDSCHAFTSRAUM

Die stadtnahen Landschaftsräume werden genauso wie die landschaftsnahen Stadträume klar ablesbar ausgebildet. Akzente sollen den Übergang verdeutlichen: Die natürliche Gestadekante wird freigelegt, naturnahe Waldränder werden gesichert oder wieder entsprechend angelegt. Idealerweise schließen sich öffentliche Grünflächen und Gehölzstrukturen an die Bebauung an und bieten Erholungsmöglichkeiten im unmittelbaren Wohnumfeld. Halböffentliche und private Grünflächen bilden den Übergang zur privaten Sphäre. (Bildquelle: GBA)



ÜBERGÄNGE STADT-LANDSCHAFT

Die Landschafts- und Grünplanung strebt eine Verknüpfung der Siedlungsgebiete mit den angrenzenden Freiräumen an, damit diese wichtigen Funktionen Mensch und Natur wahrnehmen können. Sportfelder, Spazierwege, Anlegestege, Naturteiche oder auch Grillstellen sind nur einige Beispiele dafür. Ideen und Möglichkeiten der Nutzung werden im Dialog mit den Anwohnern und Anwohnerinnen erarbeitet, denn sie müssen unter Berücksichtigung der örtlichen Besonderheiten entwickelt werden und den Charakter der Landschaft stärken. (Bildquelle: Team West8)



EIN GUTES BEISPIEL. DAMMERSTOCK

Ein Beispiel für eine gelungene Gestaltung der Kontur ist der Übergang zwischen den zwei Stadtteilen Dammerstock und Weiherfeld an der Alb. Die Siedlungsstruktur schließt ablesbar und eindeutig zum öffentlichen Freiraum ab, Privatsphäre ist dennoch durch Vorgärten und Baumreihe gesichert. Der Landschaftsraum Alb ist naturnah gestaltet, bietet Möglichkeiten zum verweilen und stellt gleichzeitig eine wichtige Verbindung mit dem regionalen Grünsystem für Zufußgehende und Radfahrende dar. (Bildquelle: StplA)



KONTUR NATURSCHUTZRÄUME

Siedlungsränder, die an geschützte Freiräume angrenzen, bieten Möglichkeiten, diese zu inszenieren und erlebbar zu machen. Ein gutes Beispiel dafür stellt der Alte Flugplatz dar. Hier sind ein Biotop und eine Sanddüne entstanden; ein Naturschutzraum mit einzigartiger Qualität aufgrund der erlebbaren Weite und Bedeutung bei der Anpassung an den Klimawandel. Die Bildung städtebaulicher Übergänge wird zukünftig die Lebensqualität und den Wert der angrenzenden Quartiere steigern und neue, hochwertige Wohngebiete schaffen.

(Bildquelle: Team West8)



STADTEINGÄNGE

Stadteingänge sind in Karlsruhe selten klar erkennbar. Es fehlt das Gefühl, in der Stadt angekommen zu sein. Sie sind jedoch für jede Stadt als Visitenkarte wichtig, um sich nach außen zu präsentieren. Die Stadteingänge zu kategorisieren, zu priorisieren und Maßnahmen für die Umgestaltung festzulegen kann sofort als Aufgabe angegangen werden. Der Betrachtungsraum zwischen dem Übergang von Landschaft zu Stadt und dem Eintritt in die Kernstadt soll je nach Lage, landschaftlich oder städtebaulich aufgewertet werden. Beispielsweise können Baumalleen, wie sie in der Willy-Brandt-Allee zu sehen sind, den Eingang zur Stadt verdeutlichen und begleiten.

(Bildquelle: StplA)

Stoßrichtung

Grüne Adresse

– die Stadt in der Landschaft

Die Kulturlandschaften rund um die Stadt sowie die inneren Grünräume tragen zur besonderen Lebensqualität in Karlsruhe bei. Zwei Landschaftsräume ragen als zukünftige Handlungsfelder für die Stadtentwicklung heraus: Der Hardtwald und der Rhein.

Die Waldfinger von Hardt- und Oberwald reichen tief in die Stadt hinein und ermöglichen der Stadtbevölkerung den Zugang zur Landschaft. In Abstimmung mit Forst- und Umweltbelangen ist es eine zentrale Aufgabe, diese Landschaften als Erholungsräume der Stadt stärker zu qualifizieren – besonders den stadtnahen Teil des Hardtwaldes.

Die alte Sehnsucht Karlsruhes, an den Rhein zu kommen kann endlich wahr werden – mit einem Rheinpark. Das Zentrum des Parks umfasst den Rheinhafen und ist Teil eines regionalen Freiraumsystems. Aber erst wenn man von der Stadt über den Rheinhafen besser zum großen Fluss gelangt, ist Karlsruhe wirklich am Rhein.

Ziel

Koexistenz zwischen Stadt und Wald... und endlich am Rhein:

- Ausgestaltung von Hardt- und Oberwald als Naherholungsgebiete und Verbindungszonen zwischen den Stadtteilen in drei Stufen: a) intensiv genutzte Erholungszone, b) Übergangszonen, c) Naturschutzbereiche. Die sozialen, ökonomischen und ökologischen Aufgaben der Landschaft sollen besser miteinander verknüpft werden.
- Weiterentwicklung des Rheinparks zu einem neuen Erholungs- und Bewegungsraum. Schaffung neuer Zugänge aus der Stadt zum Rhein, insbesondere über den Rheinhafen.



(Grafik: KIT, MESS)

Lupen Grüne Adresse

"HARDTWALD" - GANZ UNTERSCHIEDLICHE ANFORDERUNGEN



Wir sprechen von der "Stadt im Wald" oder dem "Wald in der Stadt". Klar ist, der Hardtwald steht in einem sehr engen Verhältnis zur Stadt. Eine Koexistenz zwischen Wald und Stadt zu erreichen, ist jedoch nicht immer einfach. Vor allem dort, wo sich unterschiedliche Nutzungsansprüche überlagern. Anwohner und Anwohnerinnen, Menschen, die Spazieren gehen oder Joggen oder einfach die Natur genießen wollen, haben ganz andere Anforderungen als die Forstwirtschaft und stehen in direktem Konflikt mit Jägerinnen und Jägern. Aber auch geschützte Tierarten und Pflanzen teilen sich den gleichen Naturraum.

Im Einklang mit dem Konzept der "Urbanen Waldwirtschaft" des Landes BW werden für den Hardtwald diese unterschiedlichen Interessen zusammengebracht. Eine Einteilung in drei Zonen soll den unterschiedlichen Anforderungen gerecht werden: Freizeitorientierung bis zur Rintheimer Querallee, Übergangszone bis zur Querstraße nach Eggenstein (L605) und ein naturorientierter Bereich nördlich davon.

(Bildquelle: StplA)

"HARDTWALD" - ORIENTIERUNG UND WEGEBEZIEHUNGEN



Derzeit ist der Kanalweg die Ost-West-Verbindung. Sie ist zwar historisch gewachsen, lässt den jungen Stadtteil Waldstadt aber unberücksichtigt. Ein Wegesystem, das die aktuellen Bedarfe abdeckt, ist daher behutsam in das strenge Strahlenkorsett des Fächers einzufügen. An neuen Schnittstellen können kleine Lichtungen unterschiedlich und naturnah ausgestaltet werden, um Orientierung zu bieten. Der Ausbau von Verbindungen für Zufußgehende und Radfahrende sowie die ortsbezogene Gestaltung der Konturen zwischen Stadt und Wald, der Wunsch nach mehr Naherholungsmöglichkeiten im Wald in Abwägung mit den Belangen des Naturschutzes, einem Leitsystem für mehr Orientierung, sowie der Förderung sozialpädagogischer Ansätze sind Teil eines neuen Konzeptes.

(Bildquelle: StplA)

OBERWALD



Im Süden grenzt der Oberwald - wie der Hardtwald im Norden - unmittelbar an die Stadt. Er stellt einen wichtigen Entlastungsraum für den Stadtkern mit Naherholungs- und Aufenthaltsqualitäten dar. Der Tierpark als Außenstelle des Zoos besitzt eine große Anziehungskraft. Im Gegensatz zum Hardtwald ist der Oberwald von der Stadt aber durch die Südtangente, die Bahntrasse und den Güterbahnhof getrennt. Eine zukünftige Entwicklung des südlichen Bahnhofsgeländes bietet die Chance, diese Barriere zu überwinden und die Vernetzung des gesamtstädtischen Freiraums zu fördern.

(Bildquelle: StplA)



FUSS- UND RADWEGBRÜCKE RHEINHAFEN

Der Rhein mit seiner Auenlandschaft ist ein prägendes Element der Karlsruher Umgebung. Er bildet in Nord-Süd-Richtung das Bindeglied an die benachbarten Regionen Pfalz, Elsass und Südbaden. Die Idee einer durchgängigen landschaftlichen Promenade entlang des Karlsruher Rheinufer bildet das Rückgrat der Konzeption für den "Landschaftspark Rhein". Als Erstes ist ein Brückenschlag über die Einfahrt in den Karlsruher Rheinhafen geplant, der auf direktem Weg den Landschaftspark um das Hofgut Maxau mit den Einrichtungen auf der Altrheininsel Rappenwört verbindet. Die Abbildung zeigt den beeindruckenden Ausblick auf die Gewässer, wie er sich von der Brücke aus bieten würde. (Konzept und Bildquelle (Rendering) : GBA)



AUSSICHTSPLATTFORM TURMBERG

Der Turmberg ist das Karlsruher Tor zum Nordschwarzwald. Neue, vielfältige Nutzungsmöglichkeiten mit unterschiedlichen Aufenthaltsqualitäten werden am Aussichtspunkt am Turmberg angeboten. Eine breite Treppenanlage mit großzügigen Sitzstufen wird zum Verweilen einladen. Weitere Freiräume auf unterschiedlichen Niveaus werden eine gestalterisch differenzierte Raumsequenz bilden. Dazu gehören: ein neu gestalteter Platz an der Straße, eine Loggia mit Panoramablick und eine Holzterrasse am Weinberg. Ein Veranstaltungsraum und weitere Infrastrukturen für Besucher ergänzen das Angebot. Die Landschaftsqualität Karlsruhes wird durch die Gesamtanlage stärker erlebbar gemacht. (Konzept und Bildquelle (Rendering): AG Stefan Fromm Landschaftsarchitekten, Hänig und Gemmeke Architekten)



"KARLSRUHE LIEGT DOCH AM RHEIN" !

Karlsruhe liegt nicht direkt am Rhein, dennoch ist die Sehnsucht danach groß. Hier liegt nicht nur ein attraktives Freizeitziel sondern auch ein bedeutender Wirtschaftsstandort; der Hafen. Der Sprung dorthin ist gewagt, dennoch sind Visionen wichtig, um die Stadt weiter zu denken.

Eine radikale Umstrukturierung der verkehrlichen Situation, die aktuell den Zugang zum Hafen und Rhein "stranguliert", könnte so aussehen: Die Südtangente wird tiefer gelegt; die Ebenen der Bahnlinie und der Honselstraße getauscht; die Linie 5 Richtung Hafen verlängert und mit Rad- und Fußwegen flankiert; der Mühlburger Bahnhof als multimodale Schnittstelle aufgewertet. (Konzept: Team 4 wagen westwärts: Christoffel, Flotho, Dr. Nothhelfer, Kranz, Bildquelle: StplA)

Stoßrichtung

Starke Mitte

– Mehr Karlsruhe für Karlsruhe

Karlsruhe soll seine Attraktivität als Zentrum einer wirtschaftsstarken Region nicht nur bewahren sondern ausbauen. Dazu muss die Karlsruher Mitte neue Entwicklungsspielräume nach Süden schaffen und die Kriegsstraße als Barriere endlich überwinden.

Ein breiter Stadtkorridor, der das neue Staatstheater, den Festplatz und den Zoo als Attraktionen enthält, bietet der Innenstadt neue Möglichkeiten zur Entfaltung – bis zum Hauptbahnhof als attraktivem südlichen Anziehungspunkt.

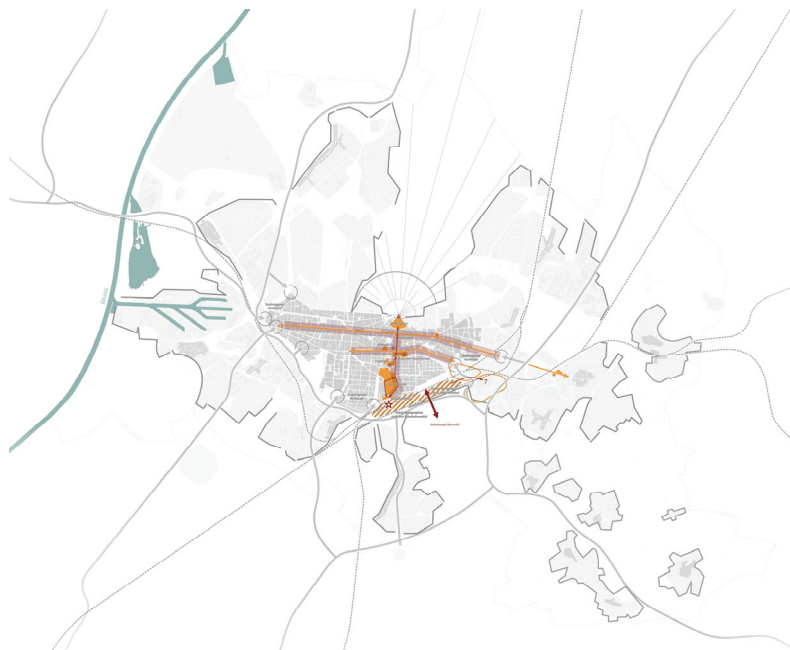
Die Entwicklungspotenziale am Karlsruher Hauptbahnhof sind deutschlandweit einzigartig. An diesem Stadteingang bietet sich die Chance, eine Landmarke und ein markantes städtisches Pendant zum Marktplatz zu setzen.

Karlsruhe muss aber auch an anderen Orten Großstadt sein können – gerade in wirtschaftlicher Hinsicht, und bevorzugt an den großstädtischen Straßen. Die beiden Ost-West Magistralen sind daher als „Boulevards von Morgen“ zu sehen, entlang derer sich neue großstädtische Qualitäten entwickeln können.

Ziel

Die Kernstadt als dichtes, gemischtes und repräsentatives Zentrum von Karlsruhe weiterdenken:

- Die Innenstadt als Korridor nach Süden erweitern und die Kriegsstraße überwinden.
- Die „Boulevards von Morgen“ als repräsentative Elemente für großstädtische Entwicklungen und Nutzungen ausbauen.
- Das „Bahnhofsviertel“ als Stadteingang und Adresse für Gewerbe und Dienstleistungen städtebaulich entwickeln.



(Grafik: KIT, MESS)

Lupen Starke Mitte

KONZEPT ZUKUNFT INNENSTADT



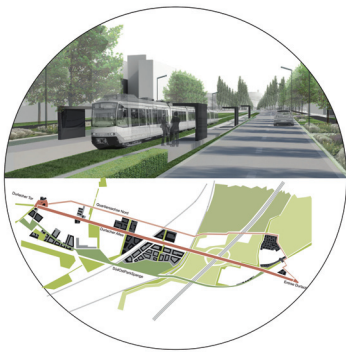
Das Konzept „Zukunft Innenstadt“ wird aufbauend auf den Zielen des Räumlichen Leitbildes den Fokus auf die Innenstadt legen, mit dem Ziel deren Attraktivität zu stärken. Eine wettbewerbsfähige Einzelhandelstruktur, ausgewogene Nutzungsmischung, hohe Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume und ein gut gestaltetes Stadtbild sind Voraussetzungen dafür.

Der Bau der U-Strab bietet eine einmalige Chance für die Umgestaltung der Straßenräume. Das reicht von der Baukante und Fassadengestaltung bis hin zum Bodenbelag, Möblierung, Beleuchtung und Bepflanzung. Straßenräume, die zuvor eine Trennung darstellten, können nun Quartiere verbinden.

Raumsequenzen mit ihren Sonderbauten und Freiräumen betont und die Tore zur Innenstadt aufgewertet werden.

(Bildquelle: StplA)

MAGISTRALEN ALS BOULEVARD: DURLACHER ALLEE



Die Durlacher Allee ist eine der wichtigsten Stadteinfallsstraßen in Karlsruhe. Das Rahmenkonzept "Entwicklungsachse Durlacher Allee" vom Büro "berchtoldkrass" erstellt ein stabiles Grundgerüst für die Umgestaltung dieses zentralen Straßenraums sowie der angrenzenden Stadträume. Die durchgehende Neugestaltung der Durlacher Allee als attraktiver Straßenraum bildet das zentrale Element des Konzeptes.

(Konzept und Bildquelle: Berchtoldkrass / STUDIO.URBANE STRATEGIEN)

KRIEGSSTRASSE ALS BOULEVARD VON MORGEN



Die Kriegsstraße soll nach Realisierung der U-Strab zu einer Stadtallee mit Straßencafés und ebenerdigen Fußgängerquerungen werden, wo Einzelhandel, Dienstleistung und Wohnungen eine hochwertige und zentrale Adresse erhalten.

Verschattung durch mehr als 300 neugepflanzte Straßenbäume und helle Granitflächen tragen zur Hitzereduktion bei und sorgen für ein angenehmes Mikroklima im Sommer.

Die gesamte Innenstadt nördlich und südlich wird von einer Aufwertung dieser Magistrale profitieren.

(Konzept und Bildquelle: Team West8)

"HIER ENTSTEHT NEUES"

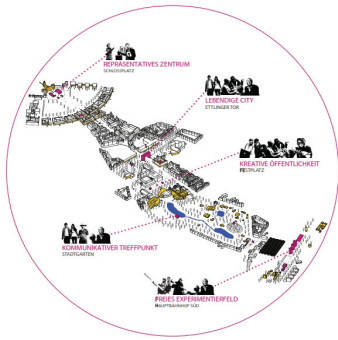


Die bauliche Kante der Kriegsstraße bildet die Kulisse für den zukünftigen Straßenraum und gleichzeitig eine prominente Stadtadresse in der Fortführung der Ludwig-Erhard-Allee. Die Qualität der Architektur, das Stadtbild und die öffentlichen Räume müssen dem gerecht werden.

Spezifische Lösungsansätze je nach Lage sind gefragt: Höhe der zukünftigen Bebauung, Aufwertung der Fassadengestaltung, Schließung von Baulücken, Modernisierung des Bestandes...

„Hier entsteht Neues“ - und das ist nur der Anfang.

(Bildquelle: StplA)



VIA TRIUMPHALIS ALS STADTKORRIDOR

Der Nord-Süd-Korridor vom Schloss bis zum Hauptbahnhof sollte ein herausstechendes urbanes Gefüge Karlsruhes sein. Er präsentiert sich heute jedoch als zerstückelte Abfolge aus bedeutenden Gebäuden, vom Schloss über den Marktplatz, Ettlinger Tor, Staatstheater bis zum Kongresszentrum, Novotel, Schwarzwaldhalle, Vierordtbad und Stadtgarten/Zoo. Mit eigenen Vorplätzen, Einfahrten, Vorder- und Rückseiten und Nutzungsangeboten.

Der Korridor ist räumlich und inhaltlich nicht zusammenhängend lesbar und erlebbar. Ein Gesamtkonzept für die "Via Triumphalis", welches Schwerpunkte setzt, Verbindungen schafft und Angebote adressiert, soll Raum für neue Schnittstellen zwischen unterschiedlichen Interessengruppen und funktionalen Bereichen bieten.

(Konzept und Bildquelle: Studienarbeit, Team die Anstoß e.V., Stoll, Eiermann, Hennig, Quinte)



BAHNHOFSVIERTEL

Der Hauptbahnhof ist ein prominenter und wichtiger Stadteingang, Knotenpunkt im europäischen Bahnnetz und hat Signalwirkung weit über Karlsruhe hinaus.

Die Entwicklung der Potenziale einer solchen Adresse kann enorme Impulse für die Gesamtstadt geben. Ein ganz neuer Stadtteil könnte im Süden entstehen, repräsentativ für Dienstleistung und Gewerbe und wenn es gelingt, die Lärmbelastungen zu beherrschen, erhält die Stadt hier auch wertvolle Flächenpotenziale zur Schaffung neues Wohnraums.

Ein gemischter und lebendiger Stadtteil, mit exzellenter Anbindung genauso an die Innenstadt, deren Infrastruktur und der Oberwald wie an ganz Europa.

(Konzept und Bildquelle: Team West8)

Stoßrichtung

Mehr Wohnen

– Karlsruhe wächst... mit inneren Werten

Karlsruhe wächst und benötigt Flächen für Wohnen im Inneren der Stadt. Diese zu entwickeln, ist ein beschlossenes Ziel, eine Herausforderung aber auch eine Chance. Wo Neues entsteht, bietet sich die Gelegenheit, Altes aufzuwerten. Daher stehen die Sanierung älterer Quartiere und die Weiterentwicklung bestehender Stadtteile im Mittelpunkt des Interesses. Das wird für ganz Karlsruhe viele positive Veränderungen bringen, vor allem für die Stadtteile nördlich der Kernstadt.

Im Bereich zwischen Nordstadt, Nordweststadt und Neureut liegen die größten Reserven für neuen Wohnraum aber auch große städtebaulichen Defizite. Der gemeinsame Umbau kann neue, starke Nachbarschaften entstehen lassen.

Die Oststadt ist das heterogenste Stadtviertel Karlsruhes, geprägt von Industriegeschichte, Hochschulen, Technologiepark und Altem Schlachthof. Hier schlummern Reserven für das Wohnen und Arbeiten, die sich am besten mobilisieren lassen, wenn eine gemeinsame Identität für das Stadtviertel entwickelt wird.

Ziel

Quartiere mit lebendigen Nachbarschaften und innovative Lösungen für den Bevölkerungszuwachs:

- Flächenpotentiale für die zukünftige Entwicklung von Wohnen in ganz Karlsruhe erkunden.
- Vorhandene Quartiere an moderne Anforderungen an Wohnraum und Freiflächen anpassen.
- Bestehende Quartiere behutsam nachverdichten, auch im Hinblick auf die Klimaanpassung.
- Die Standortqualitäten für Freiräume, Infrastruktur und Mobilität nutzen.
- Neue und bestehende Quartiere rund um den Flugplatz und in Richtung Neureut gemeinsam mit urbanen Freiräumen entwickeln.
- Die Oststadt plus als Stadtviertel und Labor für die Durchmischung von Forschung, Technologie und Lebensraum weiterdenken.



Lupen Mehr Wohnen

VON DER FREIHALTETRASSE ZUM LEBENDIGEN STADTBAUSTEIN



Der Gemeinderat hat beschlossen, neue Wohnbauflächen bereit zu stellen. Nun stellt sich die Frage: Wo? Im Rahmen der Planungswerkstatt hat das Team Machleidt-Sinai die Flächen der Freihaltetrasse der Nordtangente ins Gespräch gebracht. Der Reiz bei diesem Vorschlag liegt im konsequenten Miteinanderdenken der beiden Aufgabenfelder Stadt und Landschaft. Die Trasse wird zum Landschaftsband, das die umliegenden Quartiere verbindet und stadtweite Strahlkraft entwickelt. Durch Ergänzungen an den Siedlungsrändern entstehen neue, gut angebundene Wohnbauflächen, die Platz für experimentelle Nutzungsmischungen und Eigentumsstrukturen bieten.

(Bildquelle: Team Machleidt-Sinai)

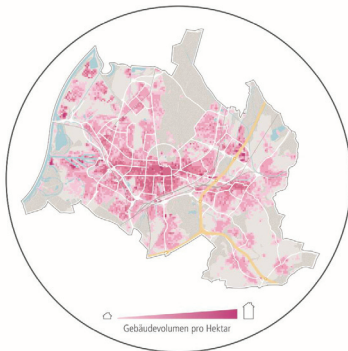
WIE MÖCHTEN WIR WOHNEN?



Es geht um Baudichte einerseits, andererseits um die Gewährleistung innovativer und vielfältiger Formen des Wohnens, die unterschiedliche Anwohnergruppen ansprechen (Wohnen und Arbeiten unter einem Dach, Wohngemeinschaften, Mehrgenerationswohnungen, altergerechte Wohnungen...). Der Wunsch nach einem Haus im Grünen verändert sich und immer mehr Menschen in Karlsruhe bevorzugen verdichtete, gut erschlossene und versorgte Quartiere. Wohnen im Grünen muss nicht gleichbedeutend sein mit Grün auf dem eigenen Grundstück.

(Bildquelle: StplA)

ES WIRD "DICHTER"



Karlsruhe wächst - bis 2030 rechnet man mit rund 20.000 zusätzlichen Einwohnern. Geeignete Flächen für Wohnbebauung sind jedoch rar.

Wenn man nicht mehr hat, muss man versuchen mehr aus dem zu machen, was man hat. Deshalb setzt die Stadt seit Jahren vermehrt auf Innenentwicklung. Systematisch werden die bestehenden Strukturen nach Bereichen untersucht, die noch etwas mehr "Dichte" vertragen können und somit Handlungsspielräume bieten. Natürlich ist Weiterentwicklung eines Quartiers aufwendiger und arbeitsintensiver als die Bebauung einer grünen Wiese. Nicht nur die "neuen", sondern auch die "alten" Bewohnerinnen und Bewohner müssen sich dort wohl fühlen.

(Bildquelle: StplA)



SANIERUNG DURLACH-AUE

Der Ortskern von Durlach-Aue ist seit Herbst 2014 Sanierungsgebiet mit den Zielen, den Wohnstandort zu stärken und das Wohnumfeld nachhaltig zu verbessern. Als zentrale Maßnahme soll ein neuer Ortsmittelpunkt im Bereich des sogenannten "Bankenplatzes" gestaltet werden, der zur kommunalen Identität entscheidend beitragen kann. Der Platz wird sich über die Straße hinweg bis zu den Gebäudekanten erstrecken. Die vorhandenen Geschäfte und Gastronomie tragen zur Belebung des Platzes bei. Zur Entschärfung der vorhandenen Stellplatzproblematik werden neben der Neuordnung des ruhenden Verkehrs auch innovative Mobilitätskonzepte wie Carsharing oder Elektromobilität umgesetzt. (Bildquelle: Büro Gerhardt)

Stoßrichtung Coole Quartiere – Klimaanpassung geschieht im Quartier

Die prognostizierte Zunahme an Hitzeperioden ist eine besondere Herausforderung für die Karlsruher Stadtentwicklung und Planung.

Besonders wichtig in den Quartieren sind genügend Flächen zur Kühlung. Daher muss daher sorgfältig geprüft werden, ob und wie verdichtet wird, und welche Grün- und Freiflächen erhalten werden müssen. Entscheidend ist die Vernetzung von Freiflächen und der Beitrag begrünter Straßenräume zur Reduktion der Aufheizung. Alle Straßen, Plätze und unbebauten Flächen sind "Freiräume" und als kühlende Elemente in der Stadt wirksam. Wo neu gebaut wird, dürfen keine neue "Hitzeinseln" entstehen.

Auch müssen neue Energiequellen für die zukünftige Stadtentwicklung gefunden werden. Die Nutzung von Kohle und Öl zur Energiegewinnung wird langfristig zurückgehen. Damit werden Flächen frei, die als „Jokerflächen“ für die Erzeugung nachhaltiger Energie gesichert werden sollen.

Ziel

Klimaanpassung ist Maßschneiderei:

- Den öffentliche Raum und die Aufenthaltsbereiche im Freien kühlen und verschatten.
- Bei Neubau und Nachverdichtung auf Klimaanpassung achten und entsprechende Maßnahmen in den Freiflächen umzusetzen.
- Das innere Grünsystem durch Sicherung von Kaltluftleitbahnen und Verbindung der Freiräume stärken.
- Bei der Entwicklung neuer Flächen auch neue Formen der Klimaanpassung einplanen.
- Eine neue Energieversorgung für die postfossile Zeit mitdenken.
- Die Fläche der MIRO als 'Jokerfläche' freihalten.



(Grafik: KIT, MESS)

Lupen Coole Quartiere



QUARTIERE FÜR DEN KLIMAWANDEL RÜSTEN

Einige Stadtquartiere in Karlsruhe werden im Sommer einer besonders hohen Hitzebelastung ausgesetzt. Jüngere und ältere Menschen sind dadurch im Alltag stärker beeinträchtigt. Der "Städtebauliche Rahmenplan Klimaanpassung" zeigt Handlungsfelder und Lösungsansätze, dem Hitzestress entgegen zu wirken.

Je nach Stadtstrukturtyp angepasste Maßnahmenpakete beinhalten z.B.: Rückbau und Entdichtung der Bebauung. Stärkere Begrünung und Verschattung von Straßen, Parkflächen, Hinterhöfen oder auch Dächern und Fassaden. Der öffentliche Raum wird durch mehr "Pocket-Parks" und erlebbare Wasserspiele aufgewertet und abgekühlt.

(Bildquelle: Rahmenplan Klimaanpassung, berchtoldkrass)



DAS GRÜNSYSTEM STÄRKEN

Die Freiräume der Stadt sind in Karlsruhe nicht immer einfach zu erreichen, da oft größere Infrastrukturen den Weg versperren. Eine konsequente Vernetzung der grünen Infrastruktur auf Basis des städtischen Grünsystems ist deshalb wichtig um „kühle Verbindungswege“ zu schaffen.

Den Anwohnern und Anwohnerinnen der hoch belasteten Quartiere wird ein möglichst kurzer Weg und rascher Zugang zu den Entlastungsbereichen/Grünräumen gewährleistet.

Ein gut vernetzter Freiraum ist auch für die Attraktivität der umliegenden Quartiere und die Stadt von wesentlicher Bedeutung.

(Bildquelle: StplA)



KLIMAANGEPASSTE STRASSENÄUßEREN

Abgestellte Pkw und Asphaltflächen strahlen Wärme ab. Eine Verringerung der Anzahl von Stellplätzen im öffentlichen Raum und das Pflanzen von schattenspendenden Straßenbäumen können Abhilfe schaffen. Teilweise sind Straßen jedoch zu eng, um neue Bäume aufzunehmen und Parkplätze werden weiterhin benötigt. Um diesem Interessenskonflikt gerecht zu werden, sind innovative Lösungen gefragt: Ein Parkraumregime mit Anwohnerparkplätzen in der Innenstadt, Parkgebühren für Besucher, Bau von Quartiersgaragen sowie eine konsequente Umsetzung eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes stellen einige Möglichkeiten dar. Insbesondere mit der E-Mobilität können veränderte Anforderungen an einen Stellplatz die Akzeptanz von Quartiersgaragen mit Steckdosen-Anschluss deutlich erhöhen.

(Konzept und Bildquelle (Fotomontage): Team West8)

KLIMAGERECHTE SANIERUNG INNENSTADT-OST



Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen sind in Karlsruhe seit vielen Jahren ein bewährtes Instrument, in die Jahre gekommene Quartiere aufzuwerten. Im Städtebaulichen Rahmenplan Klimaanpassung (SRKA) sind konkrete Empfehlungen für klimaökologische Sanierungsgebiete ausgewiesen. Für einen Teilbereich der östlichen Innenstadt, die im Jahr 2050 ein "Hitze Hot-Spot" sein wird, sollen quartierspezifische Klimaanpassungsmaßnahmen im öffentlichen und privaten Bereich umgesetzt werden. Das Bild zeigt die Einrichtung eines begrünten Innenhofes als gutes Beispiel für eine klimaangepasste Sanierungsmaßnahme.

(Bildquelle: Rahmenplan Klimaanpassung, berchtoldkrass. Überarbeitung Bild: StplA)

INNENENTWICKLUNG NORDWESTSTADT



Die Quartiere der 50er bis 70er Jahre entsprechen in vielerlei Hinsicht nicht mehr den heutigen Bedürfnissen und Standards. Beispiel Nordweststadt; Niedrige Bau- und Einwohnerdichte, monofunktionale Struktur, niedrige Energieeffizienz der Gebäude, überdimensionierte Straßen und Stellplatzanlagen zeigen, wie wenig bisher Ressourcen und Potenziale genutzt werden. Im Rahmen eines Forschungsprojektes wird im Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern ein bedarfsgerechtes Erneuerungskonzept mit Modellcharakter für die Nordweststadt erarbeitet.

(Quelle Konzept: Förderantrag "Zukunft Nordwest" im Rahmen der BMBF- Fördermaßnahme "Kommune innovativ", Kooperation Stadt Karlsruhe und KIT, Frauen Prof. Gothe, Prof. Dr. Kramer; Bild: StplA)

WASSER IN DER STADT



Wasserflächen in die Stadt zu integrieren, ist nicht nur eine gestalterische Aufgabe, um mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu schaffen. Sie leisten tagsüber auch einen bedeutenden Beitrag für die Verbesserung des Mikroklimas, fließendes Wasser kühlt sogar nachts. Das Konzept für das Gelände des heutigen Gleisbauhofs an der Durlacher Allee vom Büro berchtoldkrass schlägt einen fünf Hektar großen See als zentrales Element eines Parks vor. Er bildet die Kante eines neuen urbanen und gemischten Quartiers. Die Landschaftsentwicklung dient als Initialzündung und Katalysator für die Entwicklung des Quartiers.

(Konzept und Bildquelle (Rendering): berchtoldkrass / STUDIO.URBANE STRATEGIEN)

EIN ENERGIEKONZEPT FÜR DIE STADT



Die Quartiere der Zukunft müssen sich verstärkt dem Thema der Energieversorgung widmen. Wie können die Quartiere zukünftig ohne fossile Rohstoffe versorgt werden? Ist zurzeit das wachsende Netz der Fernwärme ein herausragender Standortvorteil für Karlsruhe, bleibt die Frage, was danach kommt. Kann das Netz für andere Energieformen genutzt werden oder stellt es Freihaltetrassen für die Baumalleen von Morgen dar? Werden Flächen für quartiersbezogene Kleinkraftwerke benötigt und müssen die Gebäude selbst umgebaut und umgerüstet werden? Eine ausreichende Wärmedämmung der Gebäude ist Voraussetzung für einen sparsamen Energieverbrauch; dabei ist im Blick zu behalten, wie sich die Gebäude bei extremer Hitze verhalten. (Bild: StplA)

Dynamisches Band

– Verbindungen und Wachstumspole für das Gewerbe (Arbeiten)

Wo sich heute die großen Infrastrukturen, Gewerbegebiete und ungenutzte Außenräume zu einem undefinierbaren Raum verbinden, liegen Karlsruhes Wachstumspole der Zukunft. Die Gewerbegebiete bilden das ökonomische Rückgrat Karlsruhes, welches zu Wachstum und Transformation stimuliert werden soll.

Der Bereich entlang der Südtangente und der Bahn entwickelt sich zu einer verbindenden Struktur, die der Forschung und dem Gewerbe viele Spielräume und gute Erreichbarkeiten bietet, um sich weiterentwickeln zu können.

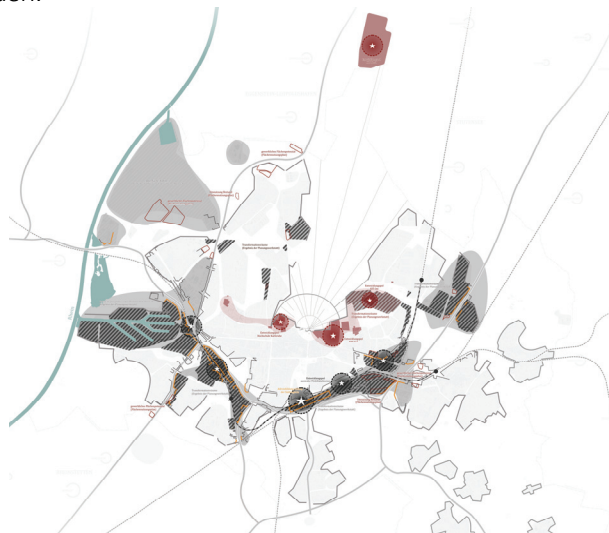
Es ist schon fast alles da, man muss es nur gemeinsam entwickeln: Südtangente und Stadtzufahrten, Bahn- und Straßenbahnlinien, ausbaufähige Haltepunkte, Flächenpotenziale für das Gewerbe, und Freiräume, die nur darauf warten, vernetzt zu werden. Für überraschende Neuentwicklungen ist genügend Platz.

Was fehlt, sind Verbindungen und Startpunkte, um den Prozess der Transformation in Gang zu bringen und neue Wachstumspole an den Verknüpfungspunkten der Mobilität entstehen zu lassen.

Ziel

Neue Arbeitswelten an den Toren der Stadt:

- Die bestehenden Flächen und Reserven aktiv entwickeln und Entwicklungsspielräume schaffen, auch hinsichtlich der Klimaanpassung.
- Potenziale an Stadteingängen und Verknüpfungspunkten der Mobilität für die Entwicklung von Wachstumspolen nutzen.
- Die S-Bahn mit multimodalen Knoten und Verknüpfungen zum Straßenbahnnetz als Entwicklungsmotor der Zukunft weiterdenken.
- Bauliche und räumliche Nischen erkennen und qualifizieren, um Kleingewerbe und Startups zu fördern.
- Gemeinsam mit der Region Adressen und Schwerpunkte für Forschungs-, Produktions-, und Logistikstandorte ausbilden.



(Grafik: KIT, MESS)

Lupen

Dynamisches Band

GEWERBEBEGBIET GRÜNWINKEL



Grünwinkel bietet beste Rahmenbedingungen für eine Profilierung als innovativer Ort für künftige Arbeitswelten. Die zentrumsnahe Lage und die günstige Erreichbarkeit sind hierfür zentrale Voraussetzungen. Der Bahnhof-West mitten im Gebiet wird als barrierefreier Mobilitätsknoten dienen. Es liegt nahe, eine markante Adresse für das angrenzende Areal an der Südtangente auszubilden. Strategien zur Flächenoptimierung können bislang verborgene Synergien zwischen den Betrieben hervorbringen und neue Qualitäten im Quartier schaffen. Große Betriebe können sich durch Strategien zum Flächenmanagement und zur Energieoptimierung sowie Maßnahmen für die Klimaanpassung für die Zukunft rüsten. Innovative Produktion und Urbanität werden in Grünwinkel neu zusammengeführt.

(Bildquelle: StplA)

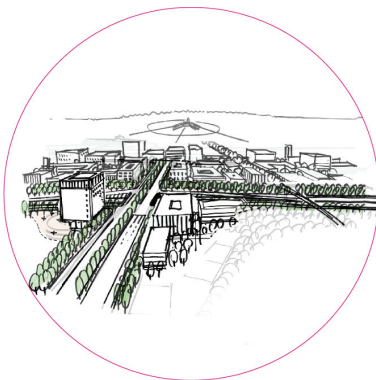
TECHNOLOGIE-PARK: QUO VADIS?



Cluster bilden, ja oder nein? Und wenn ja welche und wo? Der Technologie-Park Karlsruhe bietet die Chance, diese Fragestellungen zu diskutieren. Entstanden ist der Technologie-Park in den 90er Jahren als Sondergebiet für Forschungs- und Gewerbebetriebe. Die prämierte Lösung des Wettbewerbs aus dem Jahr 1989 versprach ein hohes Maß an Flexibilität und vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten ökonomisch, räumlich und zeitlich. Das Cluster konnte sich bis jetzt jedoch nur zum Teil entwickeln. Woran dies liegt, gilt es zu klären. Die Stadt hat jedoch die Chancen erkannt, die Synergien zu nutzen, die mit der Universität und der Entwicklung des Campus-Ost entstehen könnten.

(Bildquelle: StplA)

BAHNHOFSVIERTEL ALS HOCHHAUSSTANDORT



Die Entwurfsvorschläge des Teams West 8 benennen das Gebiet südlich des Hauptbahnhofs als enorme Entwicklungsperspektive für neue Dienstleistungsstandorte mit repräsentativer Adresse in zentraler und bestens erschlossener Lage. Zusammen mit den Vorschlägen für Hochhäuser entlang der Südtangente, sind die Fragen nach geeigneten Standorten und angemessener Dichte zu klären. So können ganz neue Impulse für die Stadtentwicklung gesetzt werden. Das Areal des Güterbahnhofs ist dabei ganz wesentlich mitzudenken.

(Bildquelle: Team West8)

Stoßrichtung

Urbane Nähe – neue Wege der Erreichbarkeit

Karlsruhe ist eine der Mobilitätshauptstädte Deutschlands. In wenigen anderen Städten stehen so viele verschiedene Arten der vernetzten Mobilität zur Verfügung wie hier. Das ist ein Trumpf, den es weiterzuentwickeln gilt. Karlsruhe schlägt dabei neue Wege ein: Erreichbarkeit und Vernetzung werden zu neuen Maßstäben für Lebensqualität und zu Impulsen für die Quartiersentwicklung.

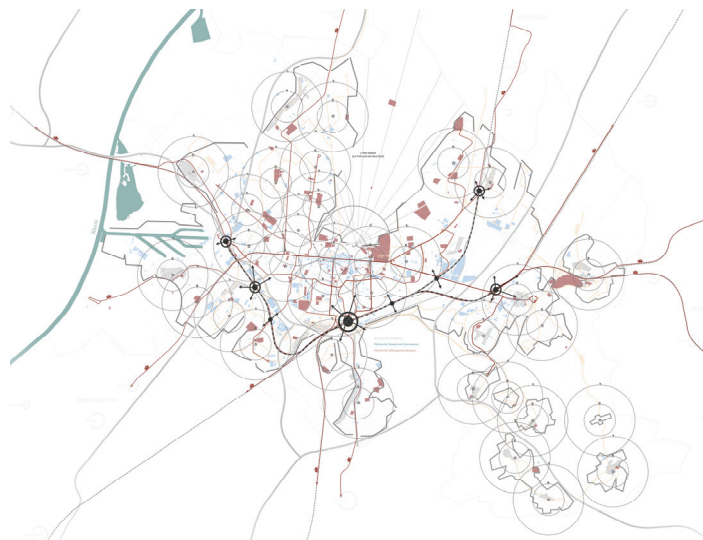
Jeder soll innerhalb kurzer Zeit die Einrichtungen für den täglichen Bedarf sowie Freiräume und Parks erreichen können, bevorzugt zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Ist dies nicht der Fall, müssen neue Verbindungen gebaut oder neue Versorgungsmöglichkeiten geschaffen werden und zwar an den Verknüpfungspunkten der unterschiedlichen Verkehrssysteme.

Das Prinzip funktioniert auch umgekehrt. Flächen, die vom Hauptbahnhof, von der Autobahn, vom Marktplatz aus in kurzer Zeit gut erreichbar sind, eignen sich besonders für weitere Entwicklungen.

Ziel

Erreichbarkeit als Maßstab der Mobilität- und Stadtentwicklung:

- Ausbau der Fahrrad- und Fußwegenetze, so dass die Deckung des täglichen Bedarfs erleichtert wird.
- ÖV-Halte mit Fahrrad- und Fußwegenetzen und zusätzlichen Mobilitätsformen wie Carsharing verbinden und Gestaltung wichtiger Verknüpfungspunkte als Orte der Begegnung und des Austausches fördern
- Verbindung von Orten der Nahversorgung und sozialen Infrastrukturen der Stadtteile mit den zentralen Verknüpfungspunkten, um neue Treffpunkte im Quartier zu schaffen.
- Impulse nutzen, die von den Verknüpfungspunkten für die Quartiersentwicklung ausgehen können.



(Grafik: KIT, MESS)

Lupen Urbane Nähe

DURLACH MULTIMODAL



Der Durlacher Bahnhof ist einer der wichtigsten Schnittstellen Karlsruhes. Von regionaler Bedeutung, gleichzeitig Stadteingang und wichtiger Entwicklungsschwerpunkt der Durlacher Allee. Ein multifunktionales Konzept gestaltet den Bahnhofplatz um und entwickelt die umliegenden Baufelder mit Mobilitätsangeboten (Bahn, S-Bahn, Straßenbahn, Bus, private Fahrzeuge, Fahrrad, Car-Sharing, Bike-Sharing, Taxi), Dienstleistungen und Serviceangeboten. Als Visitenkarte und Stadteingang mit guter Orientierung, hochwertiger Gestaltung, hoher Funktionsdichte und Frequenz kann er damit als Motor und Impulsgeber für die umliegenden Quartiere dienen.

(Konzept und Bildquelle: Berchtoldkrass)

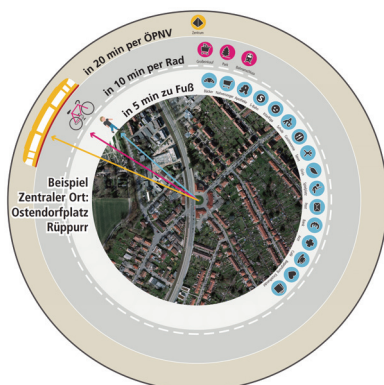
INNOVATIVE MOBILITÄTSKONZEPTE



In Zukunft soll das Verkehrsmittel frei gewählt werden können. Schnelles Umsteigen von Fahrrad in Straßenbahn oder auf Carsharing-Angebote wird in jedem Quartier ermöglicht. Die Quartiere werden von der vorhandenen Parkplatzproblematik entlastet und bieten damit mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs gekoppelt an innovative Konzepte ist erforderlich. Dazu zählen die Bereitstellung von Stellplätzen für Carsharing und Elektromobilität oder der Aufbau des Bikesharing-Systems "Fächerrad".

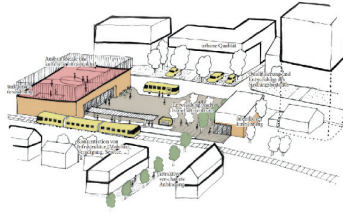
(Bild Quelle: StplA)

ERREICHBARKEIT IN 5 MINUTEN



Ein urbanes Lebensgefühl stellt sich ein, wenn man schnell von einem Ort zum anderen gelangt und Einrichtungen der Bildung, Infrastruktur und kulturelle Angebote zügig erreicht. Das Nachbarschaftszentrum am Ostendorfplatz in Ruppurr gilt als gutes Beispiel. Das Prinzip der schnellen Erreichbarkeit muss nun auch flächendeckend Gültigkeit haben und sich auf vereinbarte Ziele stützen: zum Beispiel Nachbarschaftszentren in denen Nahversorgung, ÖPNV-Haltestelle sowie verschatteter Zugang zu Grünräumen in 5 Minuten zu Fuß erreichbar sind. Größere Freiräume, soziale Infrastrukturen sowie Versorgungs- und Begegnungsräume werden in 5-10 Minuten per Rad erreicht.

(Konzept: Team berchtoldkrass+SUS+UCS, Bildquelle: StplA)



NACHBARSCHAFTSQUALIFIZIERUNG

Attraktive und lebendige Nachbarschaftszentren bieten Ankerpunkte des täglichen Lebens und funktionieren als Katalysator für die Stadtentwicklung. Dafür braucht es eine regelmäßige Anbindung durch den ÖPNV, höhere Funktionsdichte, Funktionsmischung und Nutzungsfrequenz, unterstützt durch eine qualitätsvolle Gestaltung der Architektur und des öffentlichen Raums.

Zur Stärkung der Versorgungseinrichtungen gilt es: Versorgungslücken zu identifizieren, Nachbarschaftskonzepte im Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern zu entwickeln und Funktionen wie Nahversorgung, Service- und Mobilitätsangebote zusammenzufügen und zu ergänzen.

(Konzept und Bildquelle: Team berchtoldkrass+SUS+UCS)

RAHMENPLAN HÖHENSTADTTEILE



Der Rahmenplan formuliert mit einem übergeordneten Blick auf die Höhenstadtteile zentrale inhaltliche Herausforderungen. Diese können nicht immer einzeln in den Stadtteilen, sondern nur über ein gemeinsam getragenes Miteinander gelöst werden. Dazu gilt es, die spezifischen ortsbezogenen Identitäten zu erhalten und zusammen Aufgaben anzugehen: die Entwicklung eines gemeinschaftlich ausgerichteten Mobilitätsangebotes; die Sicherung der Nahversorgung und eines ortsspezifischen Kultur- und Bildungsangebots; die Aufwertung der Erholungsfunktion und Sicherung der Qualität des Landschaftsraums.

(Konzept und Bildquelle: Büro Sippel; Überarbeitung Grafik StplA)

GÜTERBAHNHOF IN EUROPA



Karlsruhe hat eine herausragende Bedeutung im europäischen Schienenverkehr. Als Knoten der überregionalen Bahn-Trassen von Rotterdam nach Genua und von Paris nach Budapest.

Das bringt einige Herausforderungen mit sich: Lärmbelastung und räumlicher Trennwirkung durch vielbefahrene Trassen gilt es, städtebauliche Lösungen entgegenzustellen und die damit verbunden Chancen zu nutzen. Bahnhöfe und Umschlagsplätze des Güterverkehrs können Impulse für neue Wohnstandorte, gewerbliche Entwicklungen und den Hafen geben. Dagegen sind die Argumente für eine Verlagerung des Güterbahnhofs und eine Nutzung der dadurch frei werdenden Fläche gut abzuwägen.

(Bildquelle: StplA)