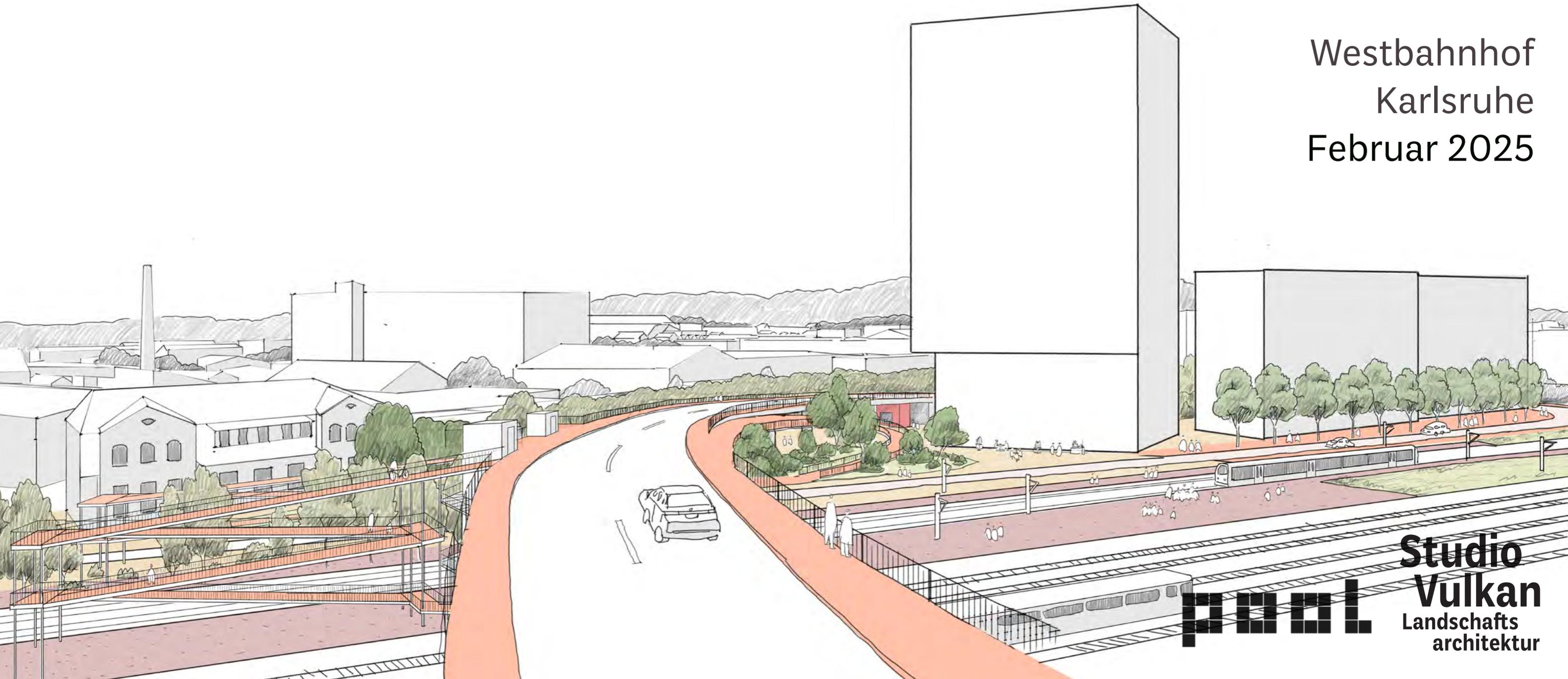


Der grüne Brückenkopf zur Alb

Westbahnhof
Karlsruhe
Februar 2025





01

**Rückblick erste
Präsentation**

**Mehr als eine Brücke -
die Zeppelinbrücke als Auftakt in das Quartier...**

**... mit zwei neuen Rampen. Die alte Spindel wird
zwar nicht mehr gebraucht, kann aber dennoch
als Identitätsstifterin bleiben.**



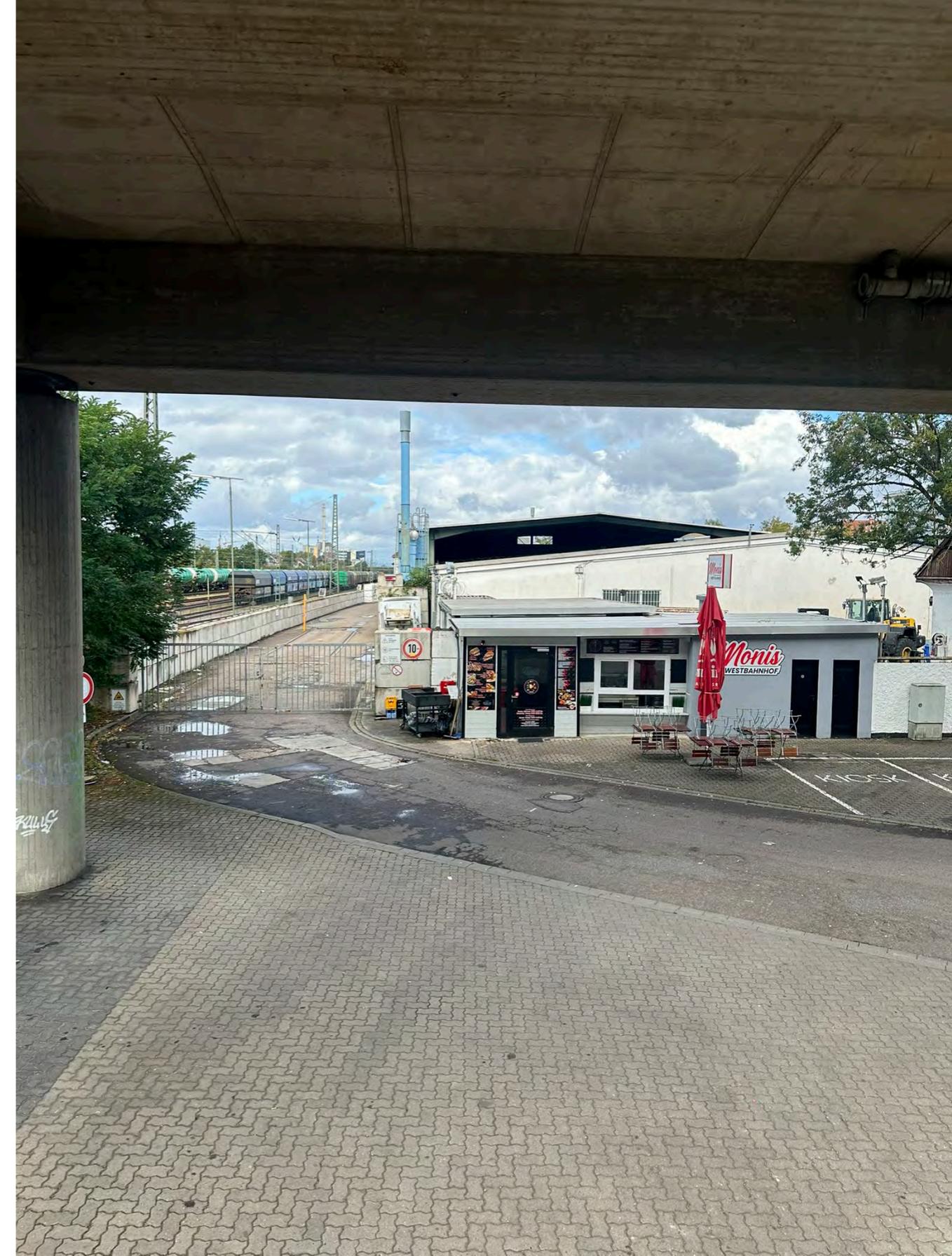
**Mehr als eine Seite -
der Auftakt zur Brücke / ins Quartier ein
Verkehrsknotenpunkt...**

**... der durch klar moderierte Übergänge
entschärft wird. Der Westbahnhof wird zum
attraktiven Verteiler in die Quartiere.**



**Mehr als eine Seite -
im Osten Quartierschnittstelle unter der
Brücke...**

**... die künftig von beiden Seiten belebt und
bespielt wird. Die Gewerbequartiere wachsen
über die Gleise zusammen.
Es entsteht eine starke Adresse.**



**Mehr als eine Erschliessungsstrasse -
viel Potenzial für eine attraktive Adressierung ...**

**... des neuen Areals, das zusammen mit dem
Rotag-Areal, der WestbahnHUB-Parzelle (und
zukünftig Weiteren) einen interessanten neuen
Stadtbaustein beschreibt.**



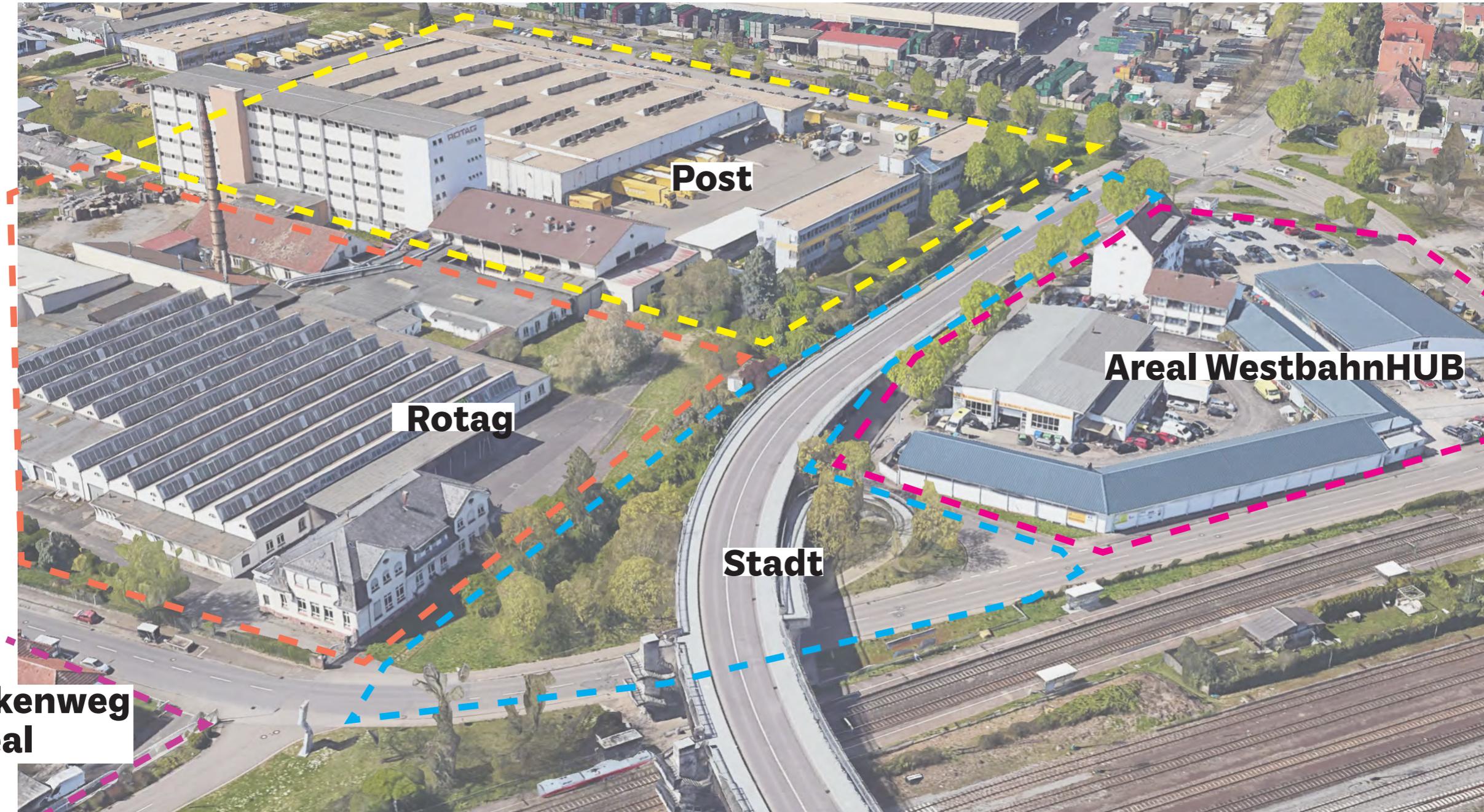


02

Thesen

Positiver Pragmatismus - Anknüpfen an was schon da ist

Dies beinhalten nicht nur den gebauten Bestand - sondern auch die Nachbarschaft im Wandel



02 THESEN - ERGÄNZT

Urbane Adresse zum Gleis und grüne Strahlen als Quartierverbindung



Der grüne Korridor schafft als MIV-freier Bewegungsraum eine direkte Verbindung zwischen dem Bahnhofsbereich und dem Wohnquartier im Westen (und darüber hinaus dem Grünraum um die Alb). Sie verläuft zwischen dem Areal und der Brücke und spannt sich über bzw. unter der Brücke hinweg bis zur alten Tabakfabrik.

Der grüne Raum südlich der Brücke wird dabei auf die Nordseite erweitert. Eine nicht durchgängige Bauflucht erzeugt unterschiedliche Raumtiefen und schafft an ausgewählten Stellen einladende Zugänge zum Hof.

Publikumsintensive Nutzungen in den Kopfbauten beleben die Umgebung, während der bestehende Baumbestand gepflegt und in Wert gesetzt wird, um die Atmosphäre des Areals zu bereichern. Die räumliche Nähe zur Brücke schafft eine spannende urbane Situation, und die direkte Verbindung zur Brücke optimiert die Anbindung und Zugänglichkeit des gesamten Quartiers.

02 THESEN - ERGÄNZT

Lesung der Situation

Gut mit Bahn und MIV angebunden, ist der HUB ein prädestinierter Gewerbestandort.



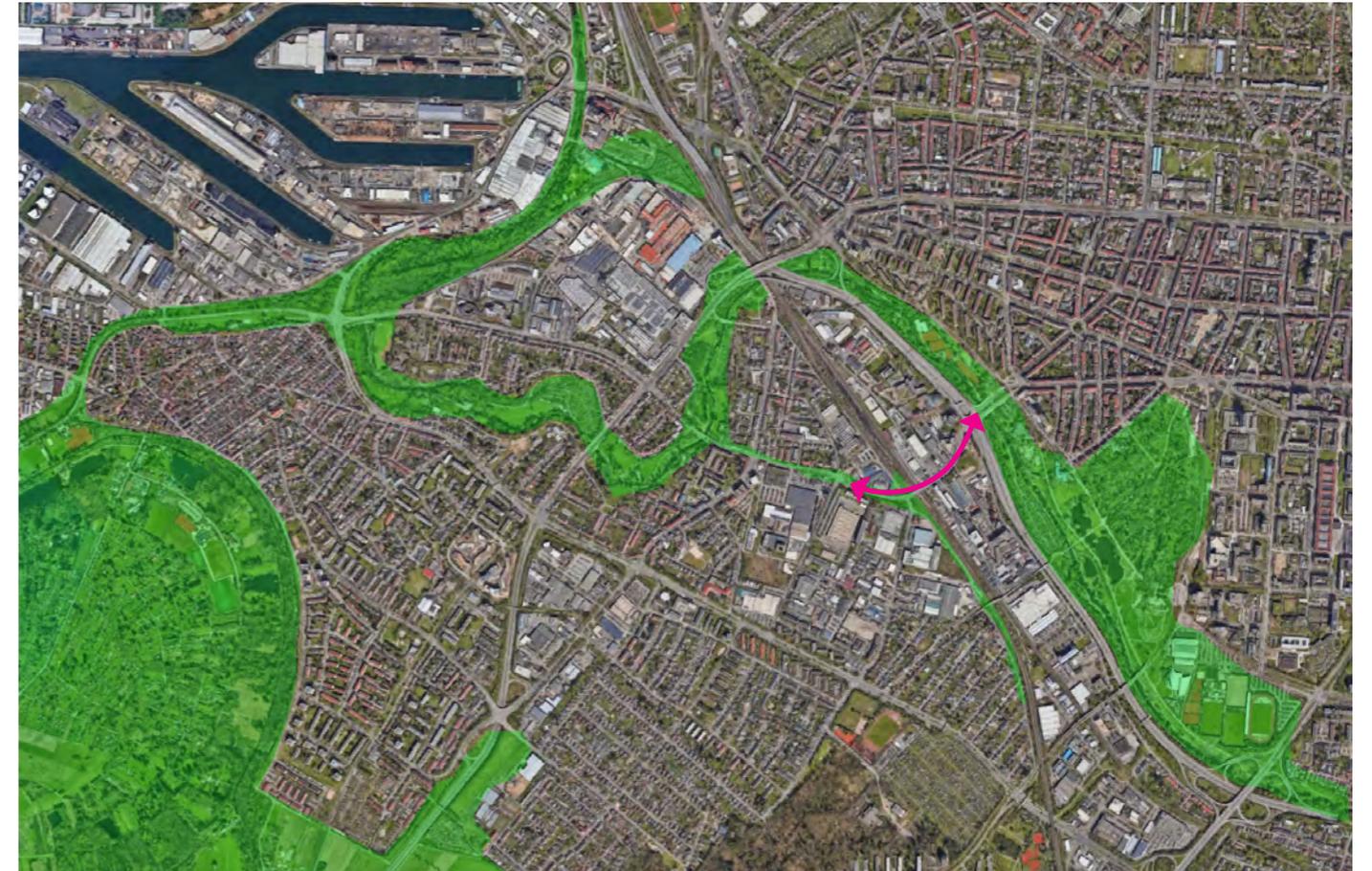
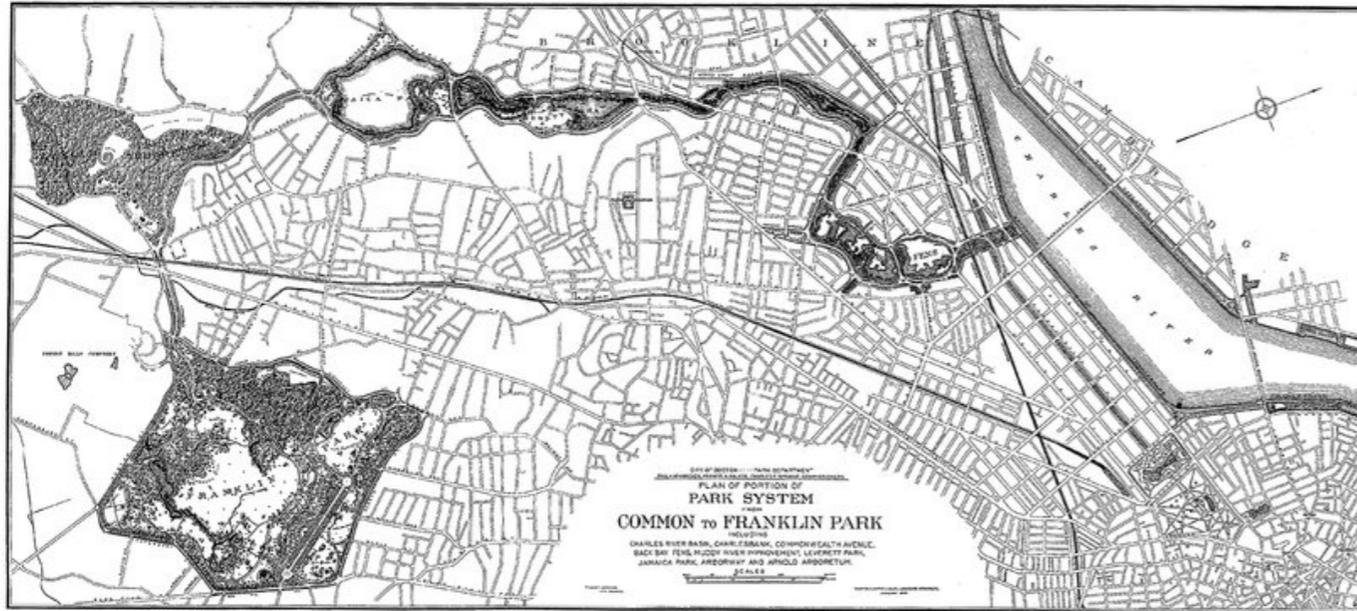
An der Achse zur Innenstadt ordnen sich die Hochhäuser der Stadt an.

Ein verhältnismässig dichtes Netz an Brücken über zur Innenstadt.

Das Gewerbequartier liegt als Intarsie zwischen Bahn, Wohnquartier und Grünräumen.

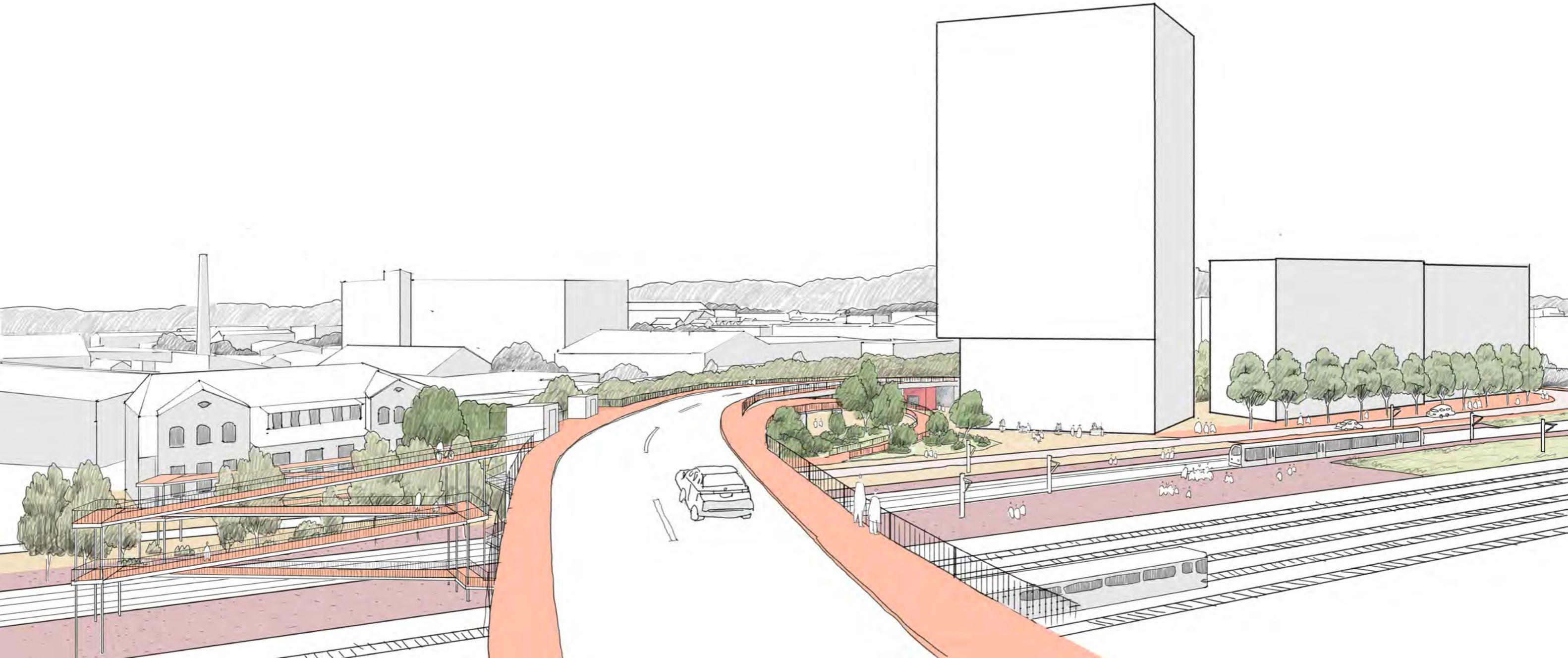
02 THESEN - ERGÄNZT

Von den Boston Park Systems zu den Karlsruhe Park Systems - Der Westbahnhof ist Teil eines zusammenhängenden grünen Netzes Die Zeppelinbrücke macht den Lückenschluss



02 THESEN - ERGÄNZT

Mehr als eine Haltestelle - Teil des grünen Netzes der Brückenkopf zur Alb



WestBahnHub als ein Ensemble unterschiedlicher Orte



„As Found“ — Arbeiten mit was schon da ist



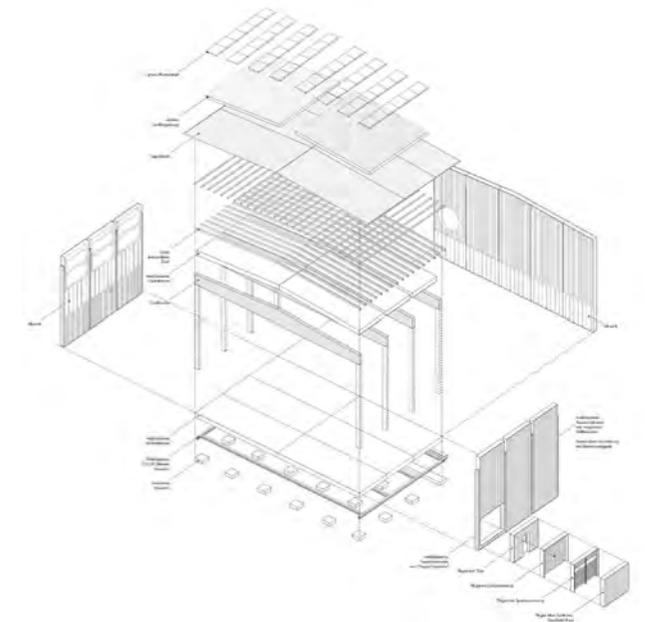
Flexibilität und Umnutzbarkeit der Bauten



Design mit und für Reuse



Studio WOW, Werk- und Wohnhaus,
Werkhofstrasse 11, Biel (CH)

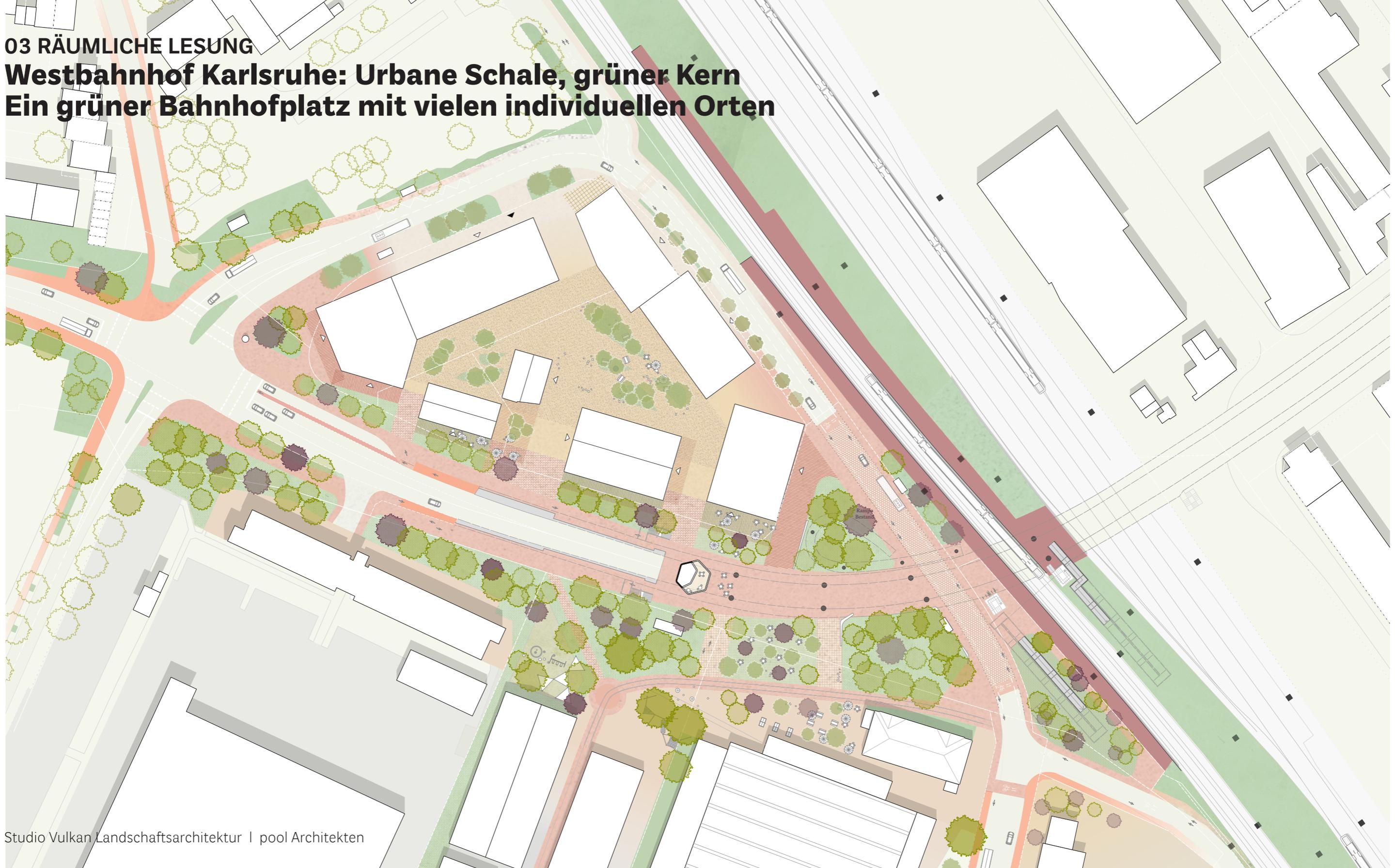




03

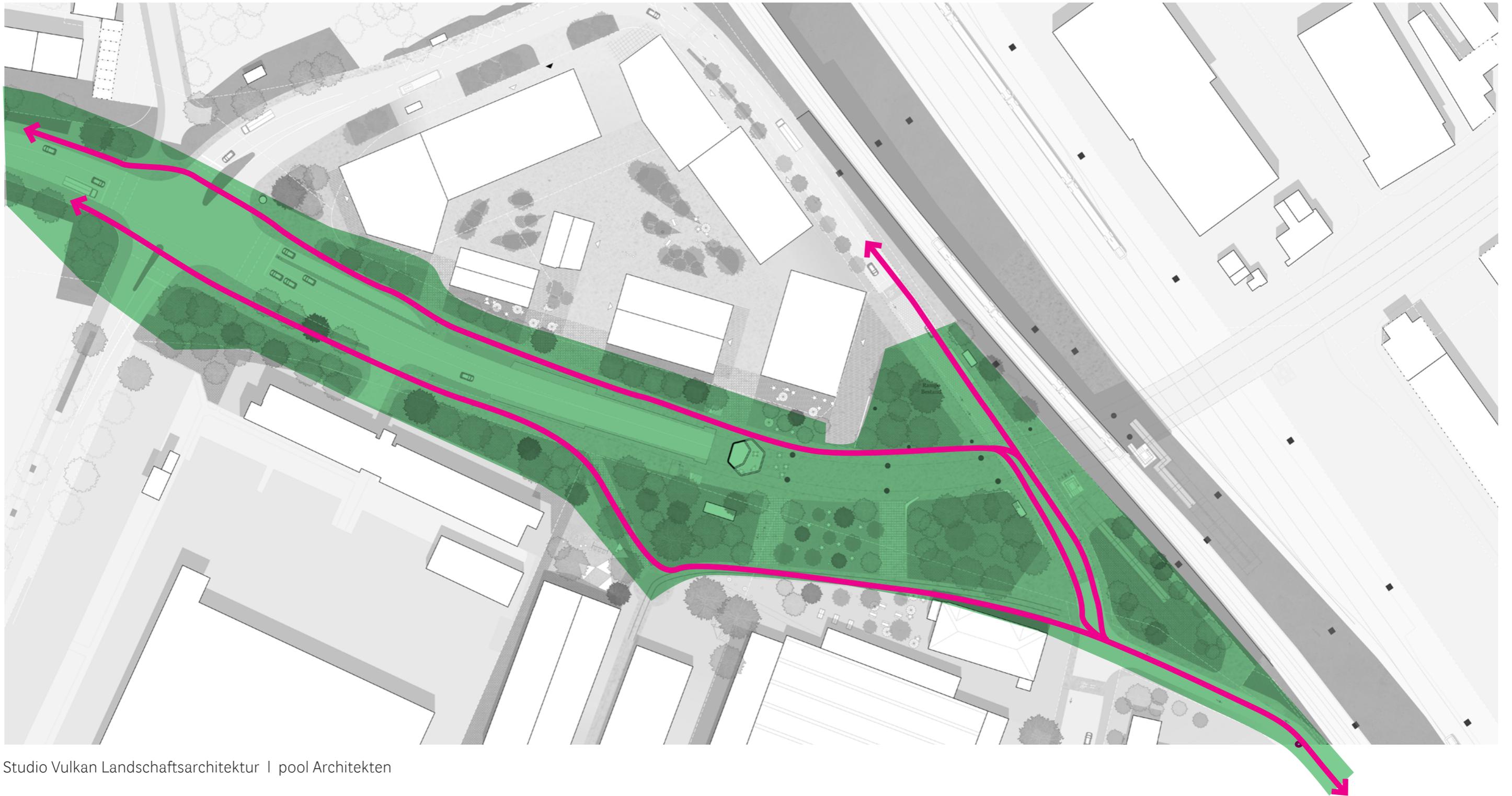
Räumliche Lesung

Westbahnhof Karlsruhe: Urbane Schale, grüner Kern Ein grüner Bahnhofplatz mit vielen individuellen Orten



03 RÄUMLICHE LESUNG

Der lineare Parkraum als städtische Vernetzungsstruktur



03 RÄUMLICHE LESUNG

Die urbane Schale - attraktive Schnittstelle zu den Arealen



03 RÄUMLICHE LESUNG

Orte im linearen Park - die Wartehalle - die Rückseite wird zur Vorderseite



03 RÄUMLICHE LESUNG

Orte im linearen Park - der Rotag-Hain - offener Parkübergang



03 RÄUMLICHE LESUNG

Orte im linearen Park - die HUBTerrasse - Vorzone zum Park



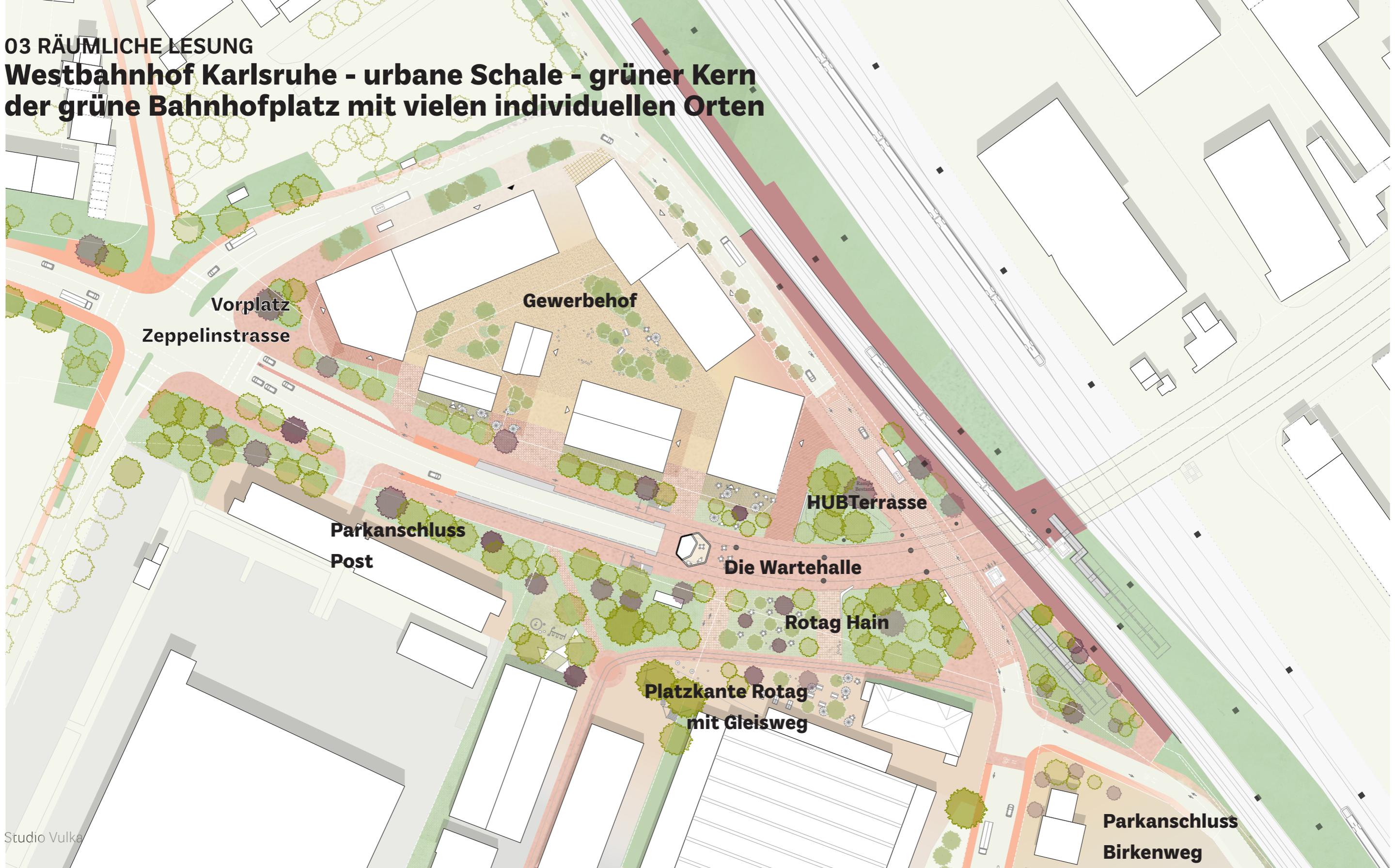
03 RÄUMLICHE LESUNG

Orte im grünen Netz - vom Lärm geschützt - der Gewerbehof als attraktiver Treffpunkt



03 RÄUMLICHE LESUNG

**Westbahnhof Karlsruhe - urbane Schale - grüner Kern
der grüne Bahnhofplatz mit vielen individuellen Orten**



03 RÄUMLICHE LESUNG

Bilanz Erhalt Bestandsbäume + Ergänzung neuer Vegetation



Im Gebiet bleiben alle erhaltenswerten Bäume bestehen, während zahlreiche Neue gepflanzt werden. Besonders im zentralen Bereich, entlang des Grünkorridors, wird die Begrünung gezielt aufgefüllt, um die grüne Achse zu stärken.



04

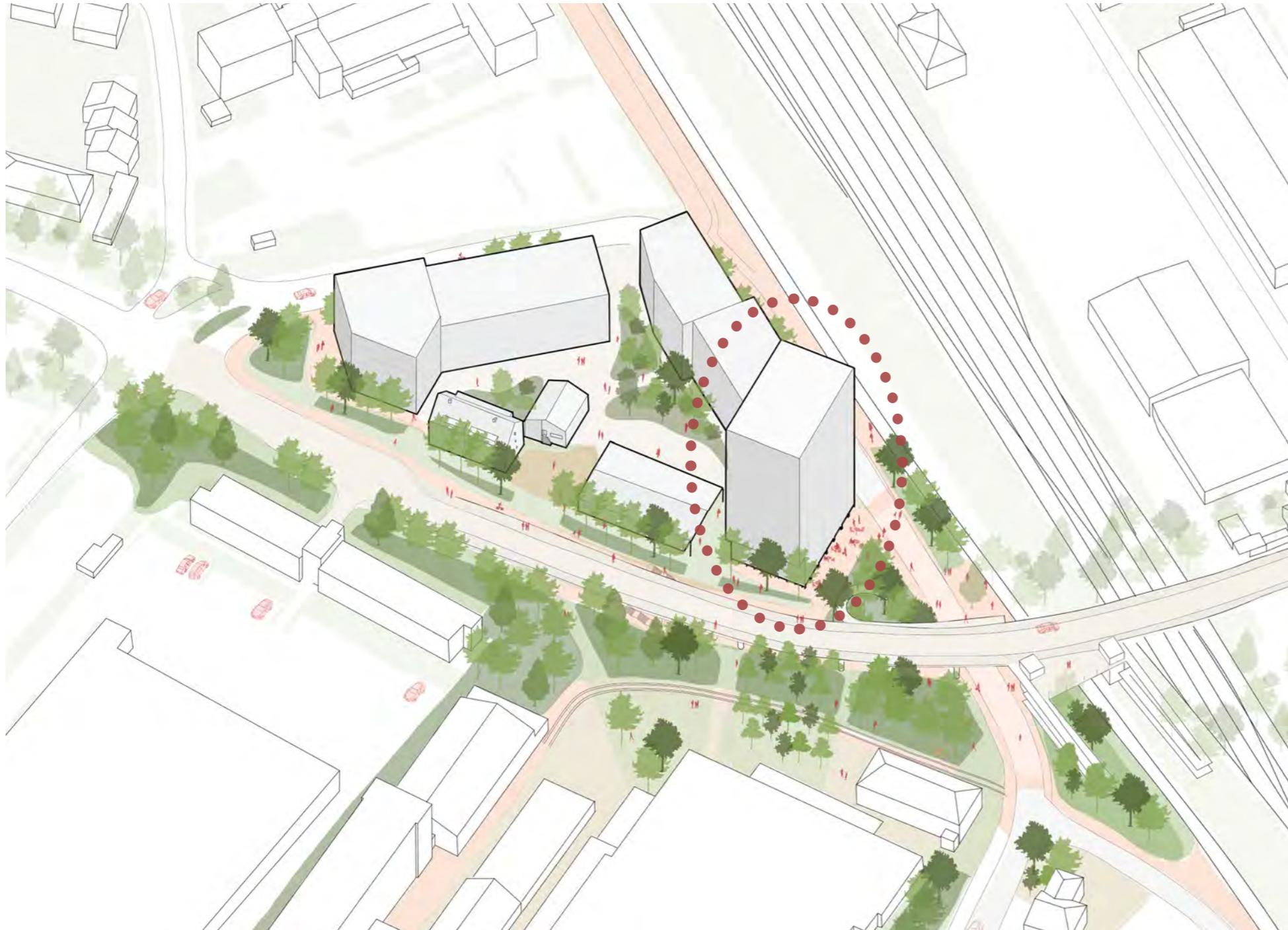
Bebauung

04 BEBAUUNG Städtebauliche Einbettung



04 BEBAUUNG

Städtebauliche Einbettung



Hochhaus am Bahnhof

- Breitseite zu Brücke und Platz, schmale Seite zur Strasse
- volumetrische Akzentuierung Sockel-Turm
- Adressen zu Bahnhof und linearem Park

Kreuzung

- Akzent zu Quartier
- Kopf als Adresse

„Aufgerauhte“ kleinteiligere Parkseite

Geschlossenerer Seiten zu Bahn und Strasse

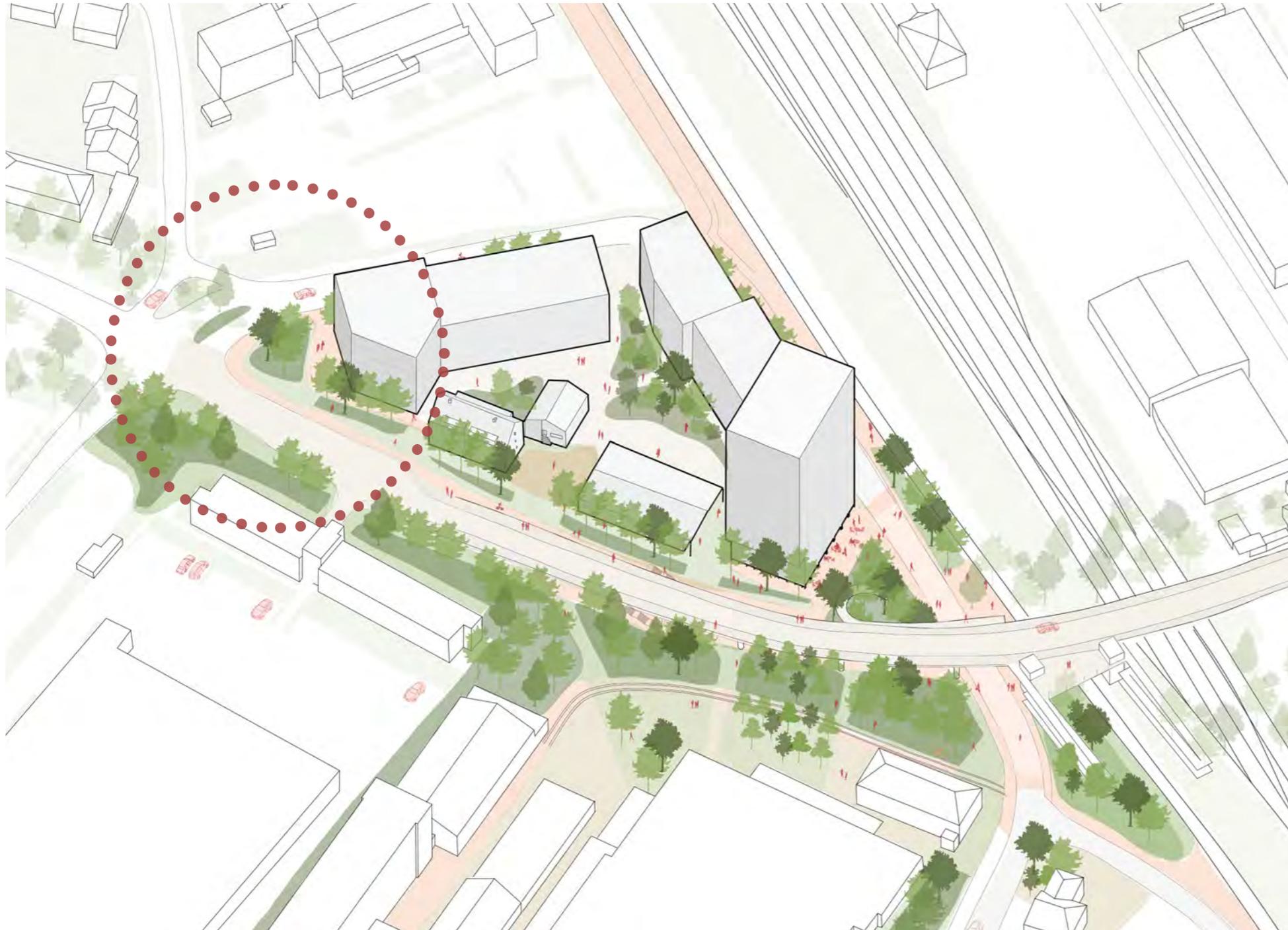
Differenzierte Höhenentwicklung, unterschiedliche Massstäbe

Öffentlich zugängliches Dachgeschoss

Beruhigte Mitte

04 BEBAUUNG

Städtebauliche Einbettung



Hochhaus am Bahnhof

- Breitseite zu Brücke und Platz, schmale Seite zur Strasse
- volumetrische Akzentuierung Sockel-Turm
- Adressen zu Bahnhof und linearem Park

Kreuzung

- Akzent zu Quartier
- Kopf als Adresse

„Aufgerauhte“ kleinteiligere Parkseite

Geschlossenerer Seiten zu Bahn und Strasse

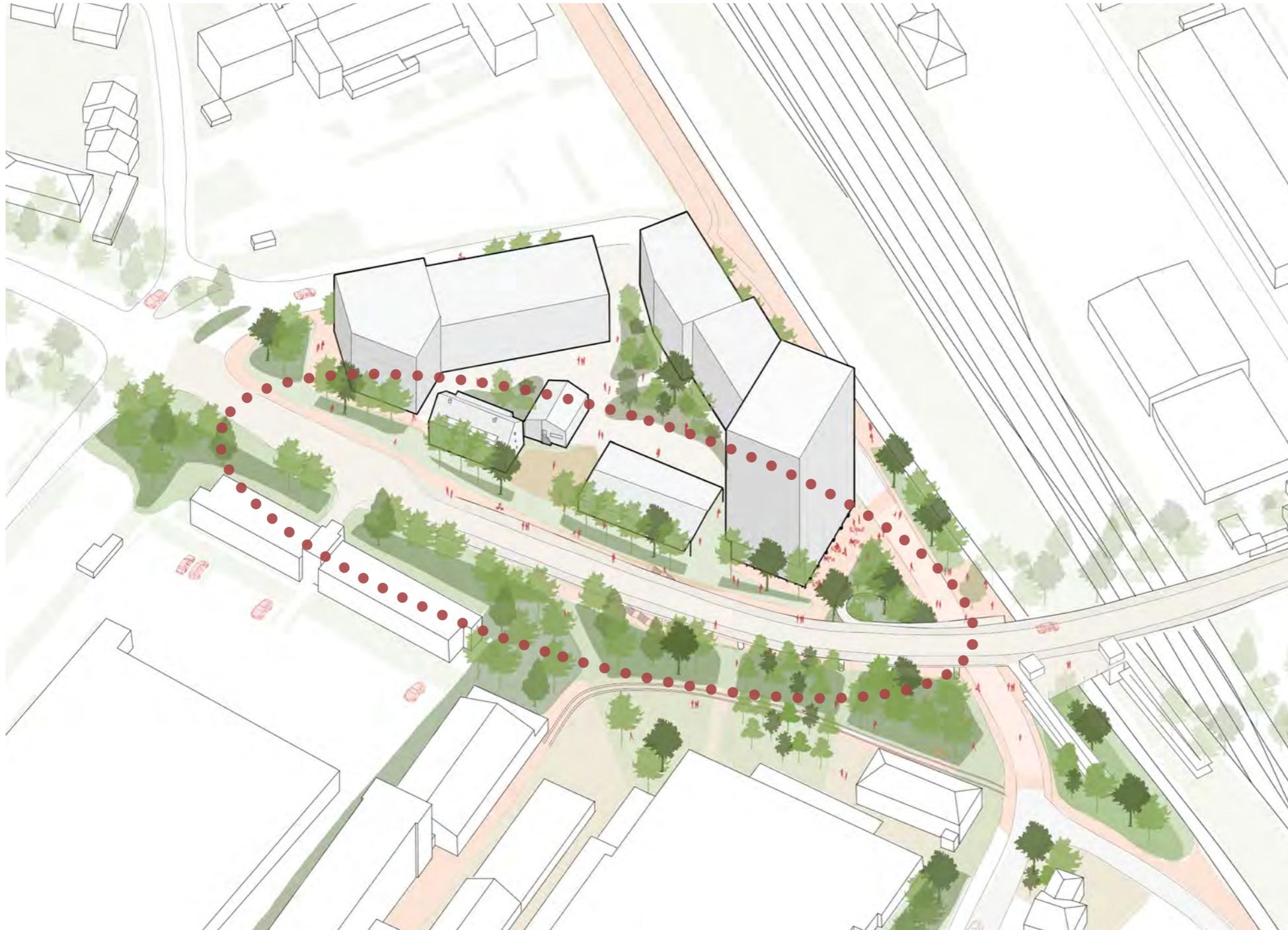
Differenzierte Höhenentwicklung, unterschiedliche Massstäbe

Öffentlich zugängliches Dachgeschoss

Beruhigte Mitte

04 BEBAUUNG

Städtebauliche Einbettung



Hochhaus am Bahnhof

- Breitseite zu Brücke und Platz, schmale Seite zur Strasse
- volumetrische Akzentuierung Sockel-Turm
- Adressen zu Bahnhof und linearem Park

Kreuzung

- Akzent zu Quartier
- Kopf als Adresse

„Aufgeraute“ kleinteiligere Parkseite

Geschlossenerer Seiten zu Bahn und Strasse

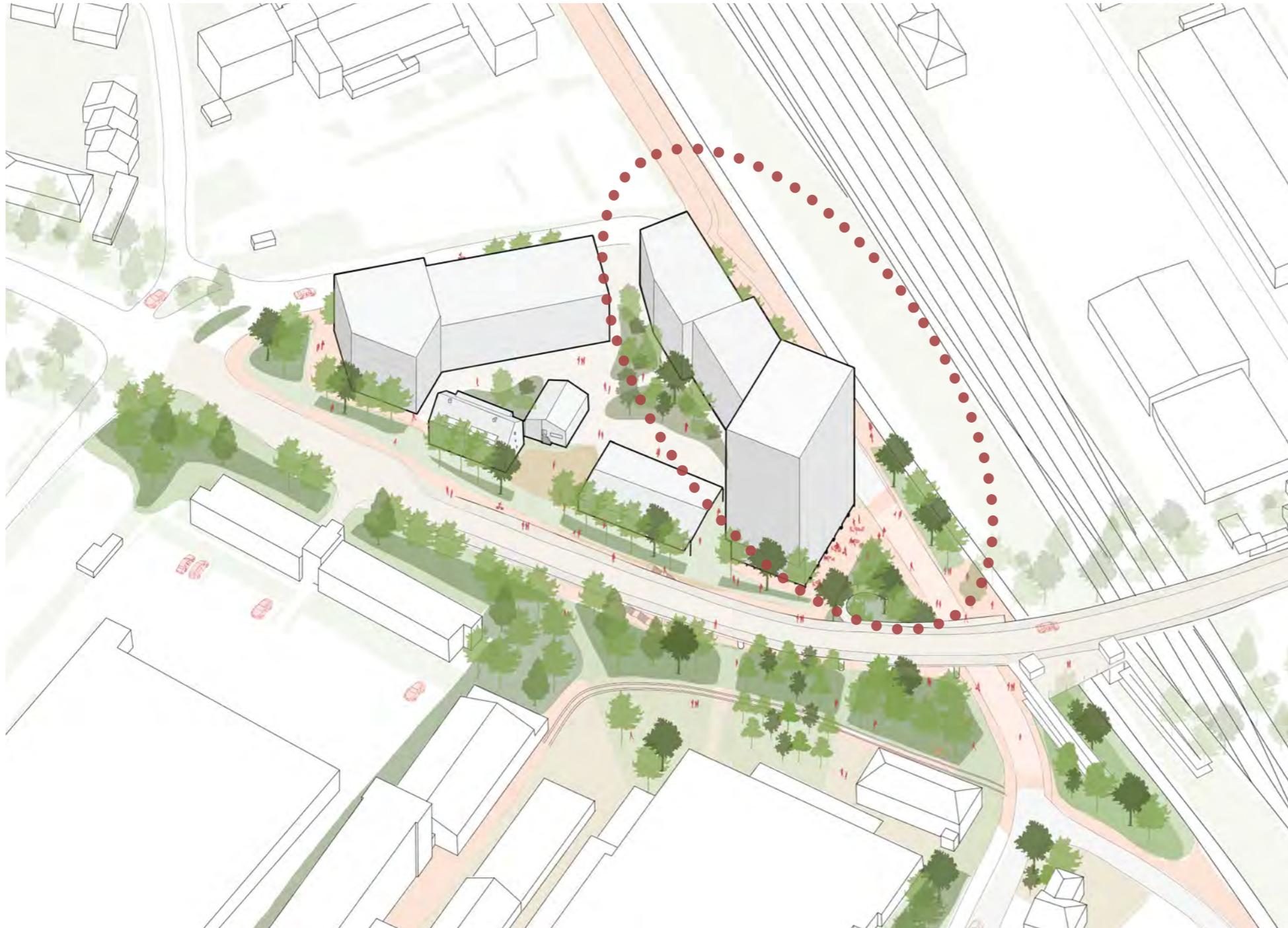
Differenzierte Höhenentwicklung, unterschiedliche Massstäbe

Öffentlich zugängliches Dachgeschoss

Beruhigte Mitte

04 BEBAUUNG

Städtebauliche Einbettung



Hochhaus am Bahnhof

- Breitseite zu Brücke und Platz, schmale Seite zur Strasse
- volumetrische Akzentuierung Sockel-Turm
- Adressen zu Bahnhof und linearem Park

Kreuzung

- Akzent zu Quartier
- Kopf als Adresse

„Aufgerauhte“ kleinteiligere Parkseite

Geschlossenerer Seiten zu Bahn und Strasse

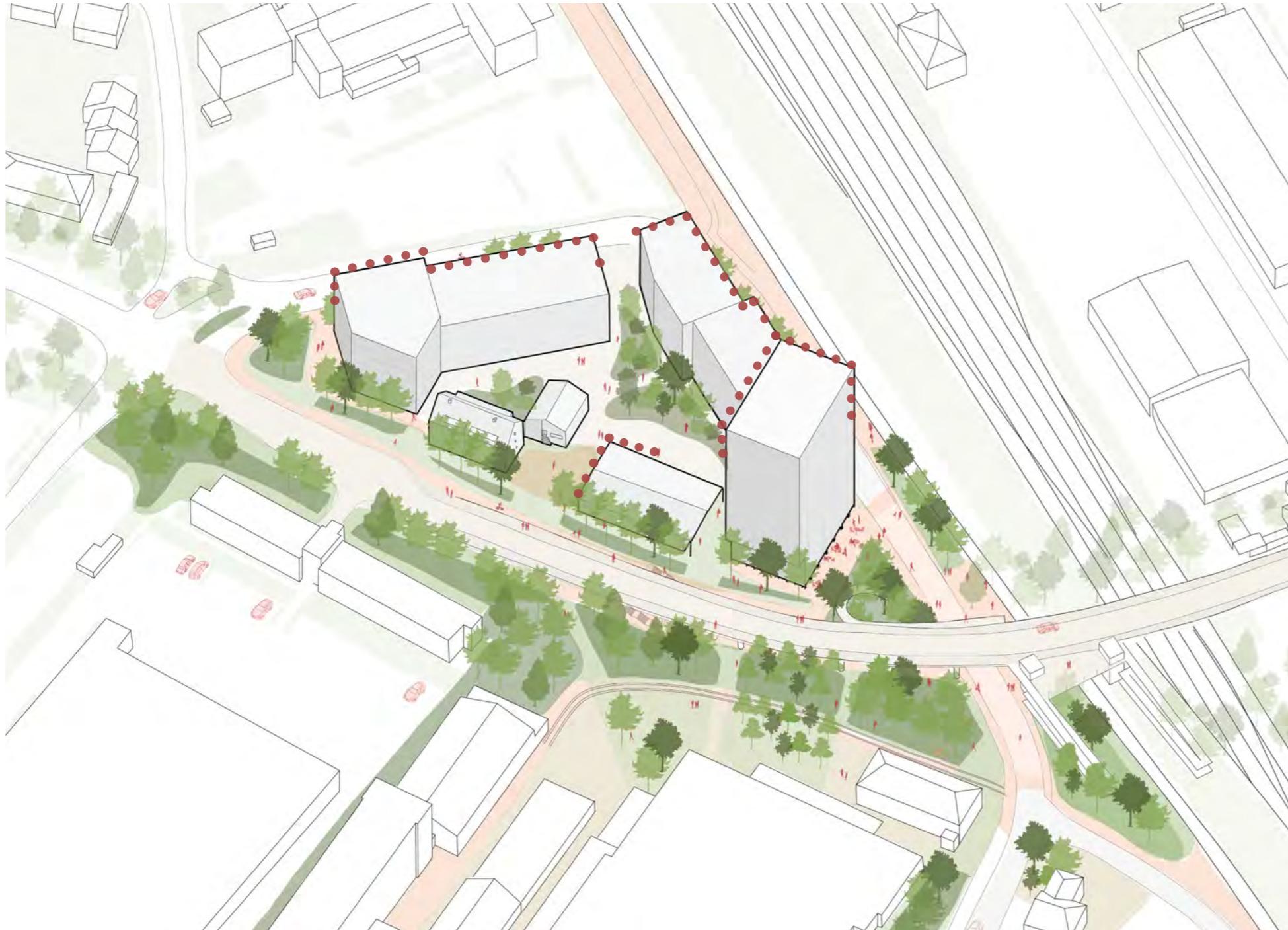
Differenzierte Höhenentwicklung, unterschiedliche Massstäbe

Öffentlich zugängliches Dachgeschoss

Beruhigte Mitte

04 BEBAUUNG

Städtebauliche Einbettung



Hochhaus am Bahnhof

- Breitseite zu Brücke und Platz, schmale Seite zur Strasse
- volumetrische Akzentuierung Sockel-Turm
- Adressen zu Bahnhof und linearem Park

Kreuzung

- Akzent zu Quartier
- Kopf als Adresse

„Aufgerauhte“ kleinteiligere Parkseite

Geschlossenerer Seiten zu Bahn und Strasse

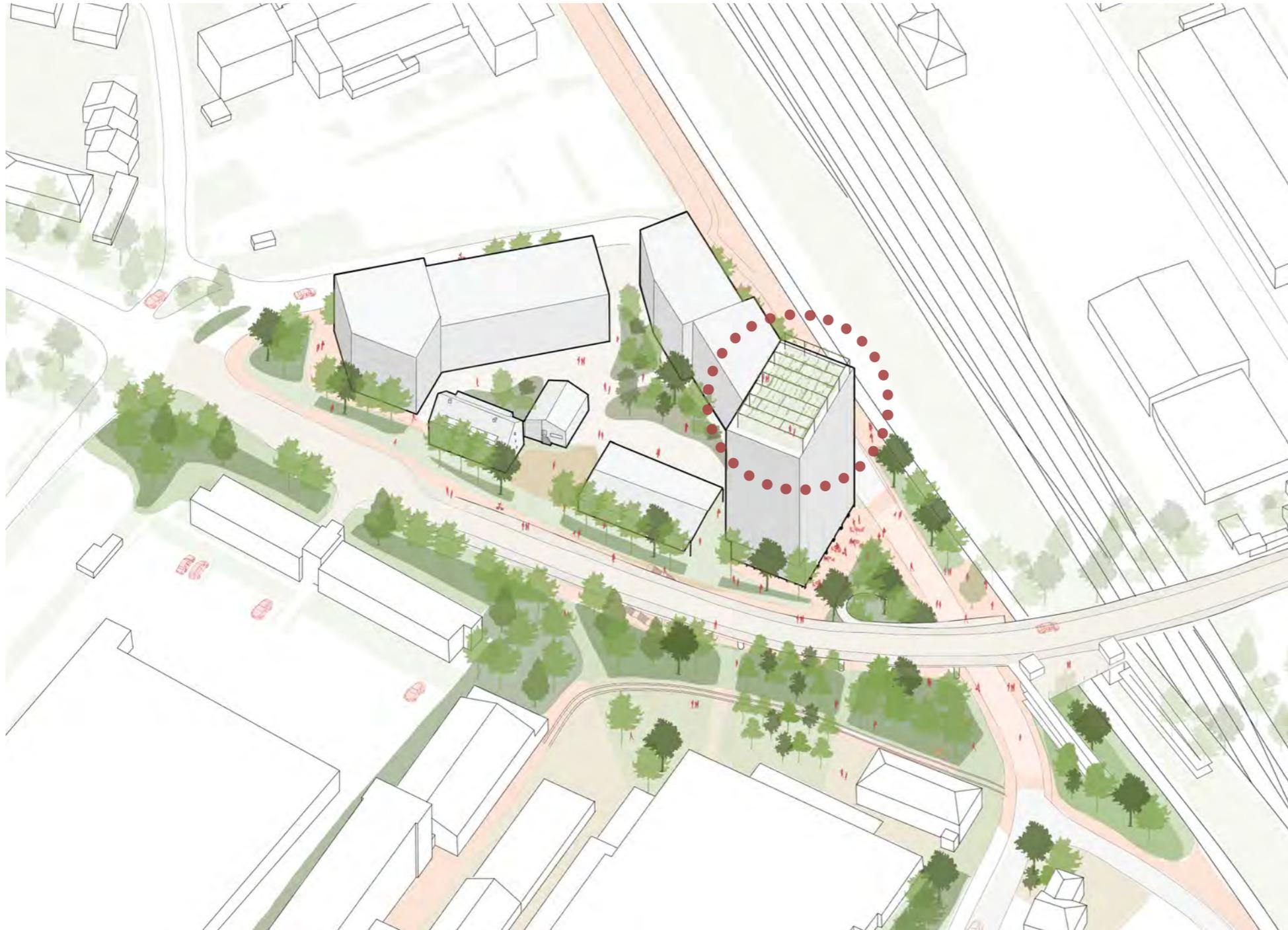
Differenzierte Höhenentwicklung, unterschiedliche Massstäbe

Öffentlich zugängliches Dachgeschoss

Beruhigte Mitte

04 BEBAUUNG

Städtebauliche Einbettung



Hochhaus am Bahnhof

- Breitseite zu Brücke und Platz, schmale Seite zur Strasse
- volumetrische Akzentuierung Sockel-Turm
- Adressen zu Bahnhof und linearem Park

Kreuzung

- Akzent zu Quartier
- Kopf als Adresse

„Aufgeraute“ kleinteiligere Parkseite

Geschlossenerer Seiten zu Bahn und Strasse

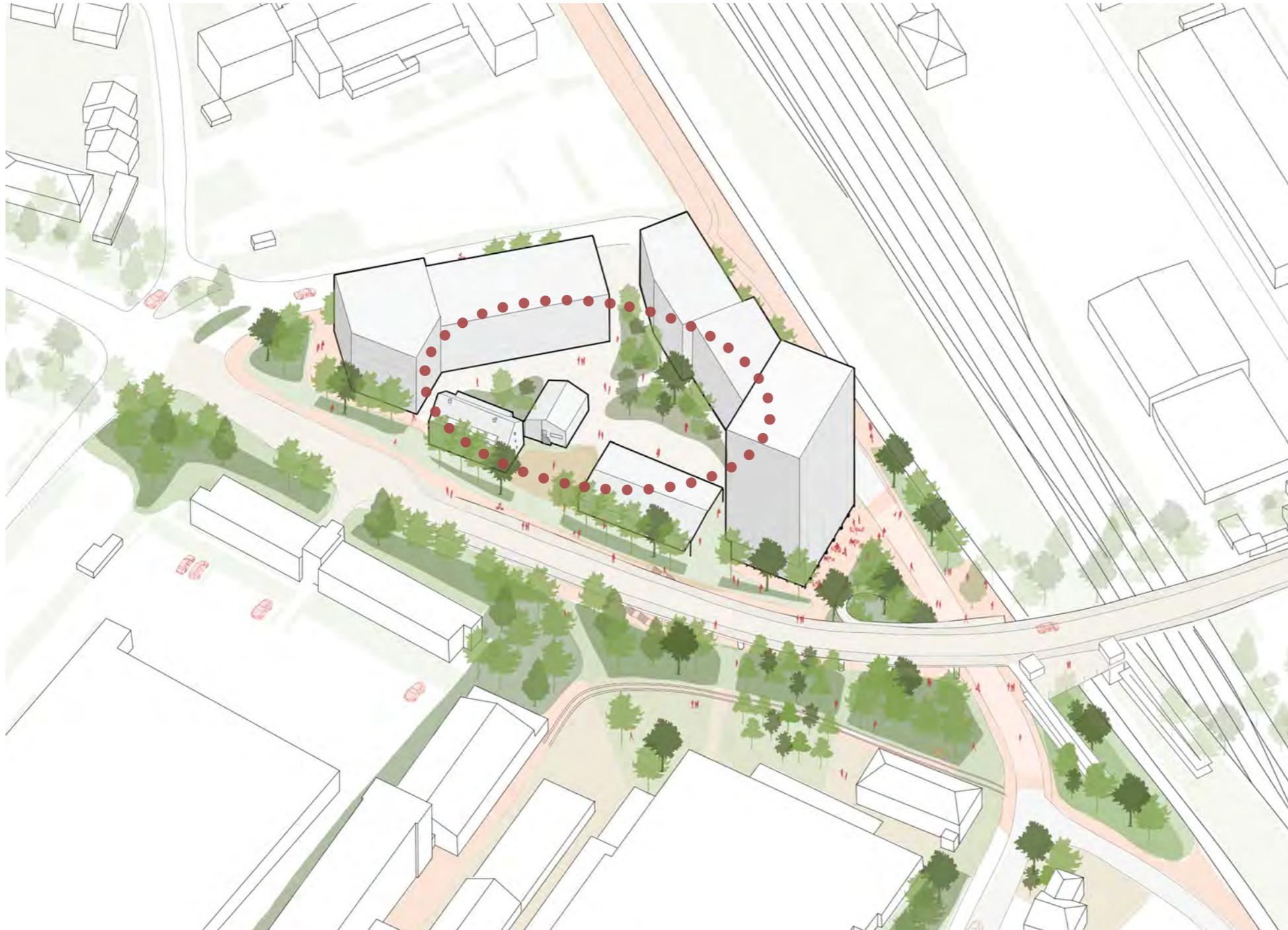
Differenzierte Höhenentwicklung, unterschiedliche Massstäbe

Öffentlich zugängliches Dachgeschoss

Beruhigte Mitte

04 BEBAUUNG

Städtebauliche Einbettung



Hochhaus am Bahnhof

- Breitseite zu Brücke und Platz, schmale Seite zur Strasse
- volumetrische Akzentuierung Sockel-Turm
- Adressen zu Bahnhof und linearem Park

Kreuzung

- Akzent zu Quartier
- Kopf als Adresse

„Aufgerauhte“ kleinteiligere Parkseite

Geschlossenerer Seiten zu Bahn und Strasse

Differenzierte Höhenentwicklung, unterschiedliche Massstäbe

Öffentlich zugängliches Dachgeschoss

Beruhigte Mitte

04 BEBAUUNG

Einfaches Raumsystem



5 Trittsteine

4 Baubereiche

3 Nutzungstypen

2 Höfe

1 Areal

04 BEBAUUNG

Einfaches Raumsystem



5 Trittsteine

4 Baubereiche

3 Nutzungstypen

2 Höfe

1 Areal

04 BEBAUUNG

Einfaches Raumsystem



5 Trittsteine

4 Baubereiche

3 Nutzungstypen

2 Höfe

1 Areal

04 BEBAUUNG

Einfaches Raumsystem



5 Trittsteine

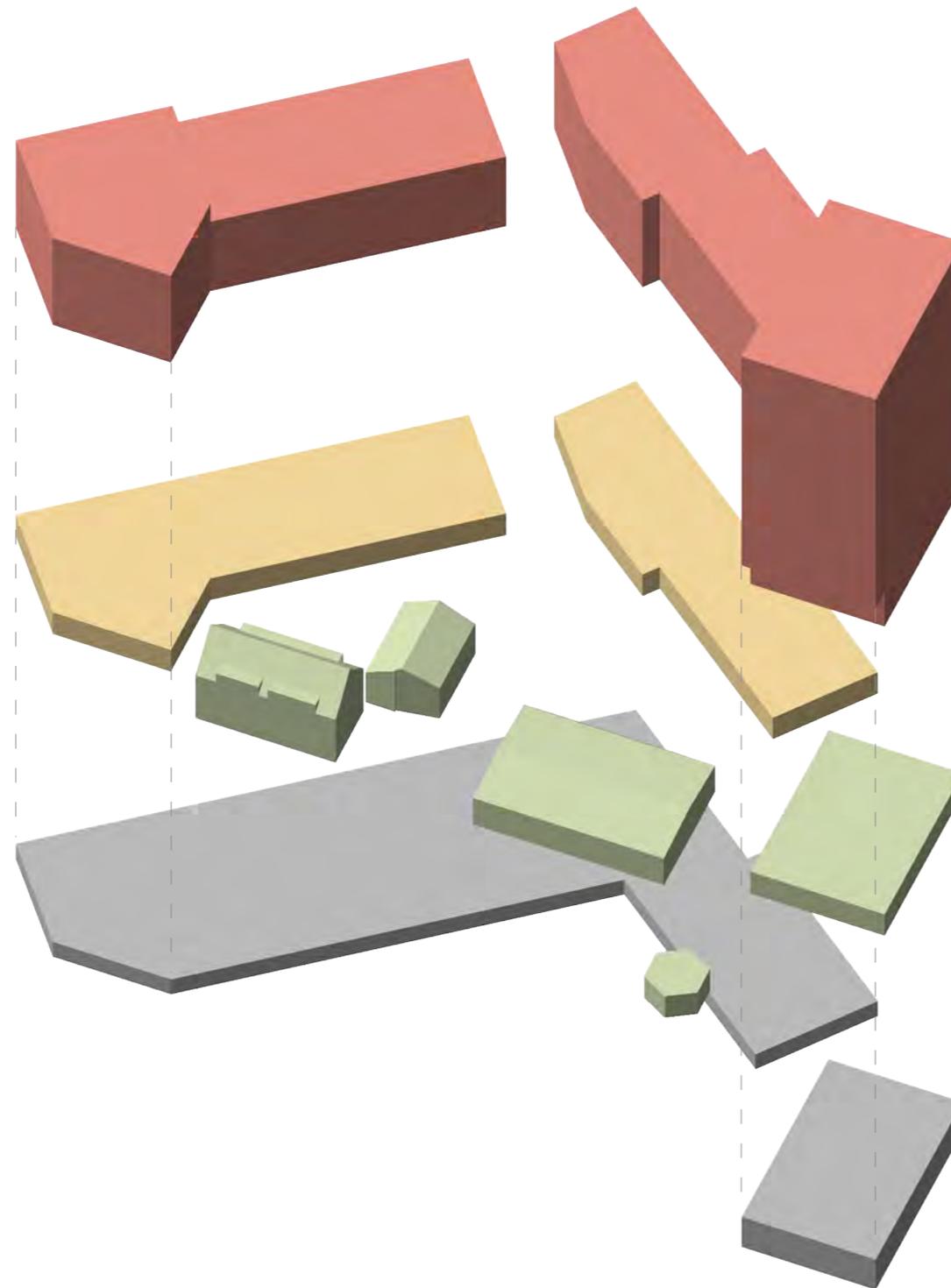
4 Baubereiche

3 Nutzungstypen

2 Höfe

1 Areal

Angemessenes Nutzungsprofil



WestBahnhub Karlsruhe

Flächenauszüge ca.

Gewerbe OG Büro	
Volumen	94'100 m3
Geschosshöhe OK-OK	4 m
BGF	23'525 m2
Gewerbe EG/Produktiv/Industrie	
Volumen	14'154 m3
Geschosshöhe OK-OK	4 m
BGF Total	3'538 m2
Gewerbe Publikumsorientiert	
Volumen	3'691 m3
Geschosshöhe OK-OK	5 m
BGF(exkl. Bestand)	738 m2
UG Parkierung/Technik	
Volumen	19206m3
Geschosshöhe	3.5 m
BGF	5487 m2
TOTAL	
Volumen GV (überird.) m3	111'945 m3
Volumen Unterirdisch m3	19'206 m3
Geschossfläche GF	27'802 m2
GFZ	2.91

04 BEBAUUNG

Referenzen Architektur



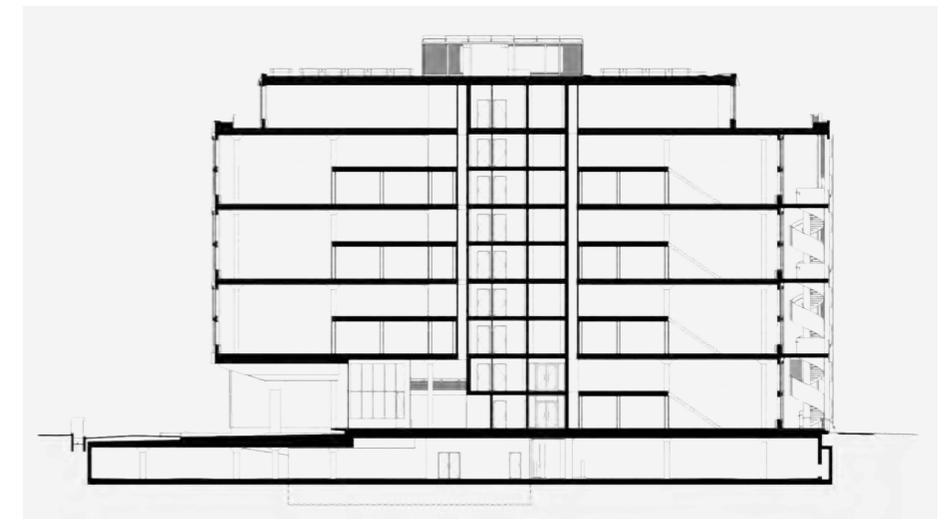
Ausbildung Sockelzone am Hochhaus
Hochhaus Baden, pool Architekten



Urbanes Gewerbe, umnutzbar
Papieri Areal Cham, pool Architekten



Die Vertikale Fabrik
Mach, Koch Areal Zürich, Käferstein Meister/ Ekinci



04 BEBAUUNG Bestand

Das Bürohaus



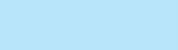
Das Werkhaus/Die Werkstatt

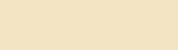


Das Wohnhaus

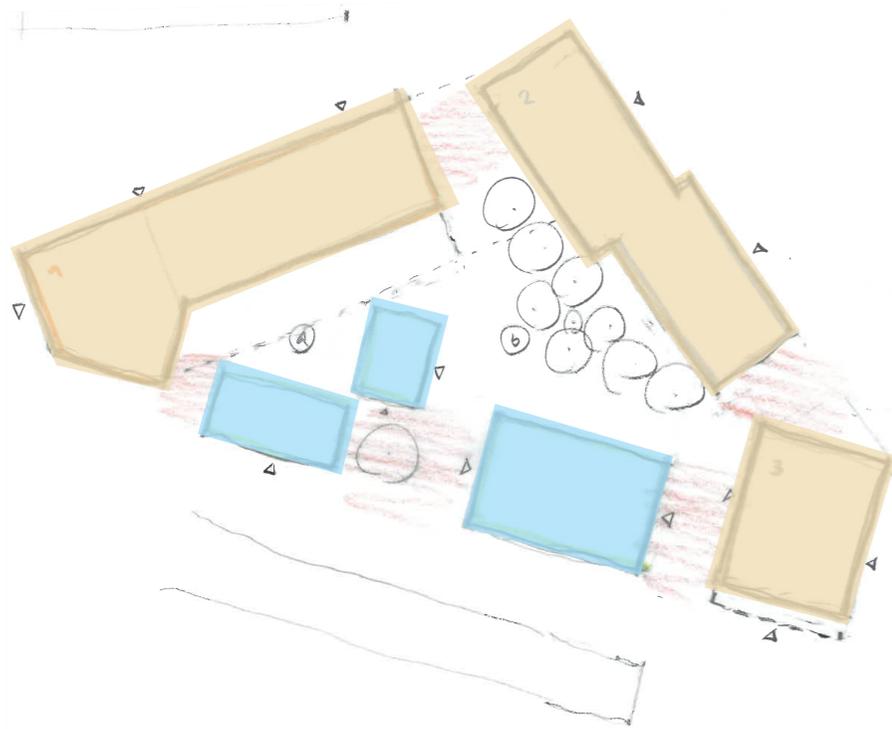


Umgang Bestand

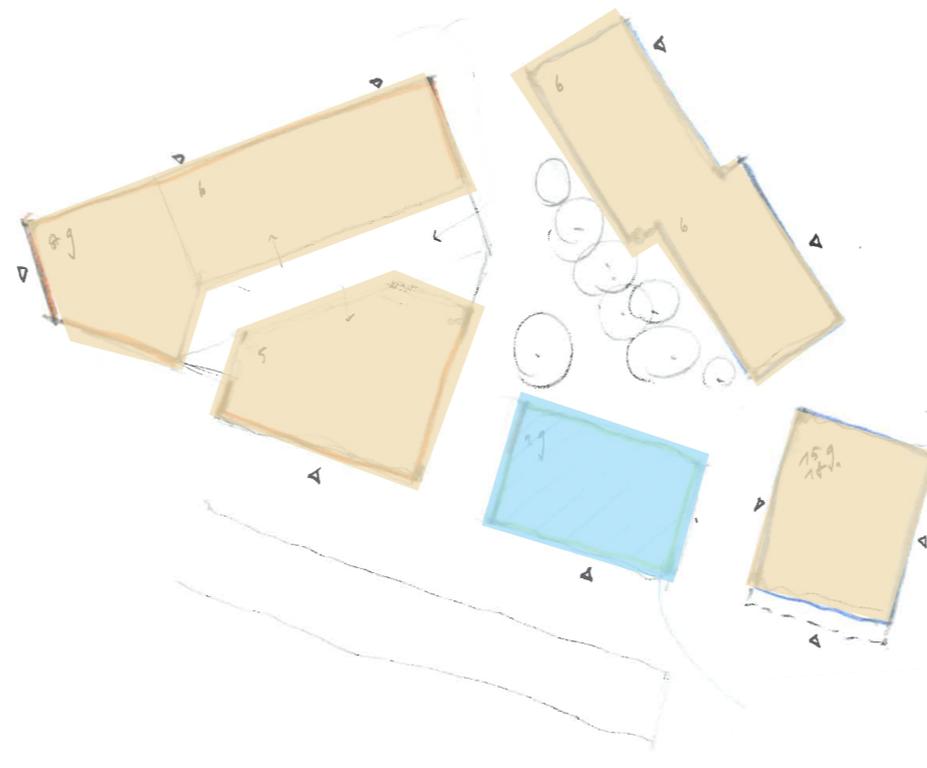
 Bestand

 Neubau

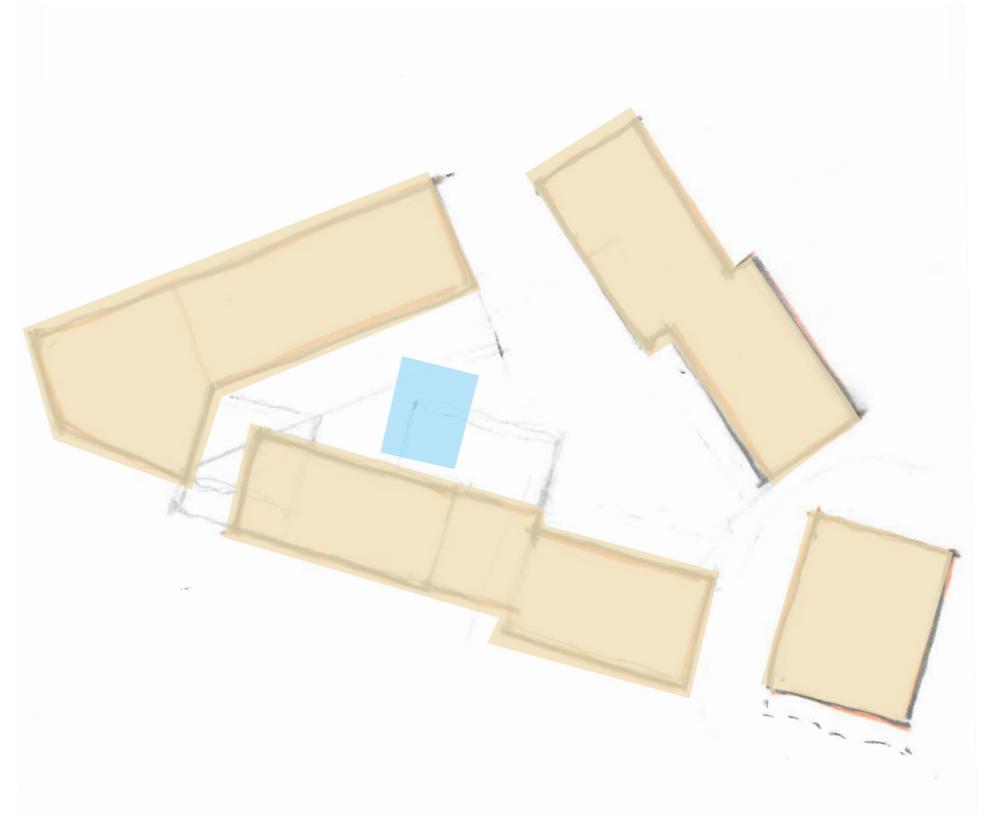
Erhalt Werkstatt, Wohnhaus und Büros



Nur Erhalt Werkstatt



Mehrheitlicher Ersatz



**Von der Rückseite zum Identitätsraum -
die Wartehalle im Grünwinkel**





05

Mobilität

05 MOBILITÄT

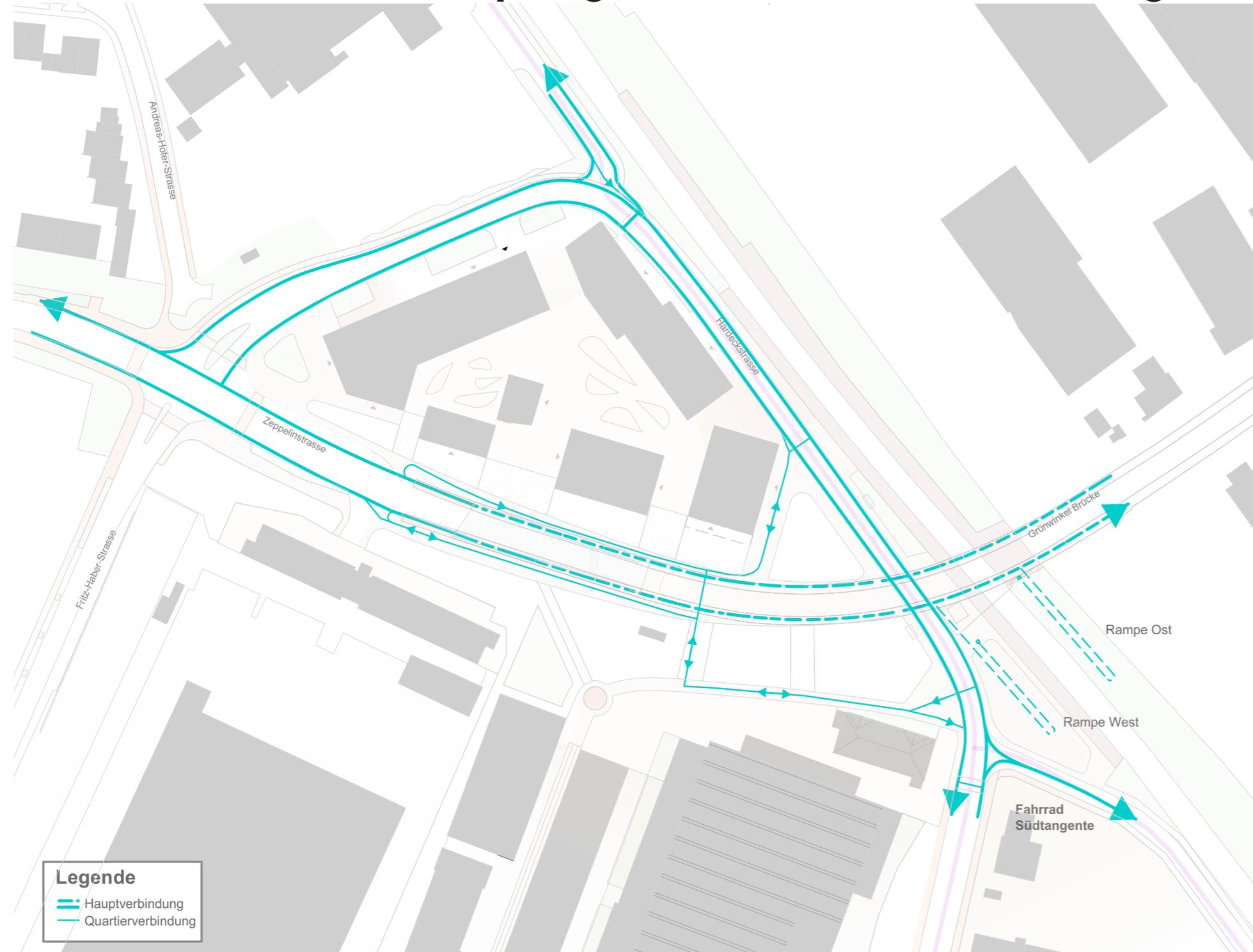
Fusswege - Durchlässigkeit für Fußgänger Priorität - Die Brücke besser in den Stadtraum einbinden



Das Gebiet ist gut mit dem Fußgängernetz verbunden. Der Platz dient als Verteiler und ist über einen verkehrsberuhigten Bereich mit der Bahnstation Karlsruhe West und der neuen barrierefreien Rampe zwischen der Grünwinkler Brücke und Gleis 2 der Bahnstation verbunden.

05 MOBILITÄT

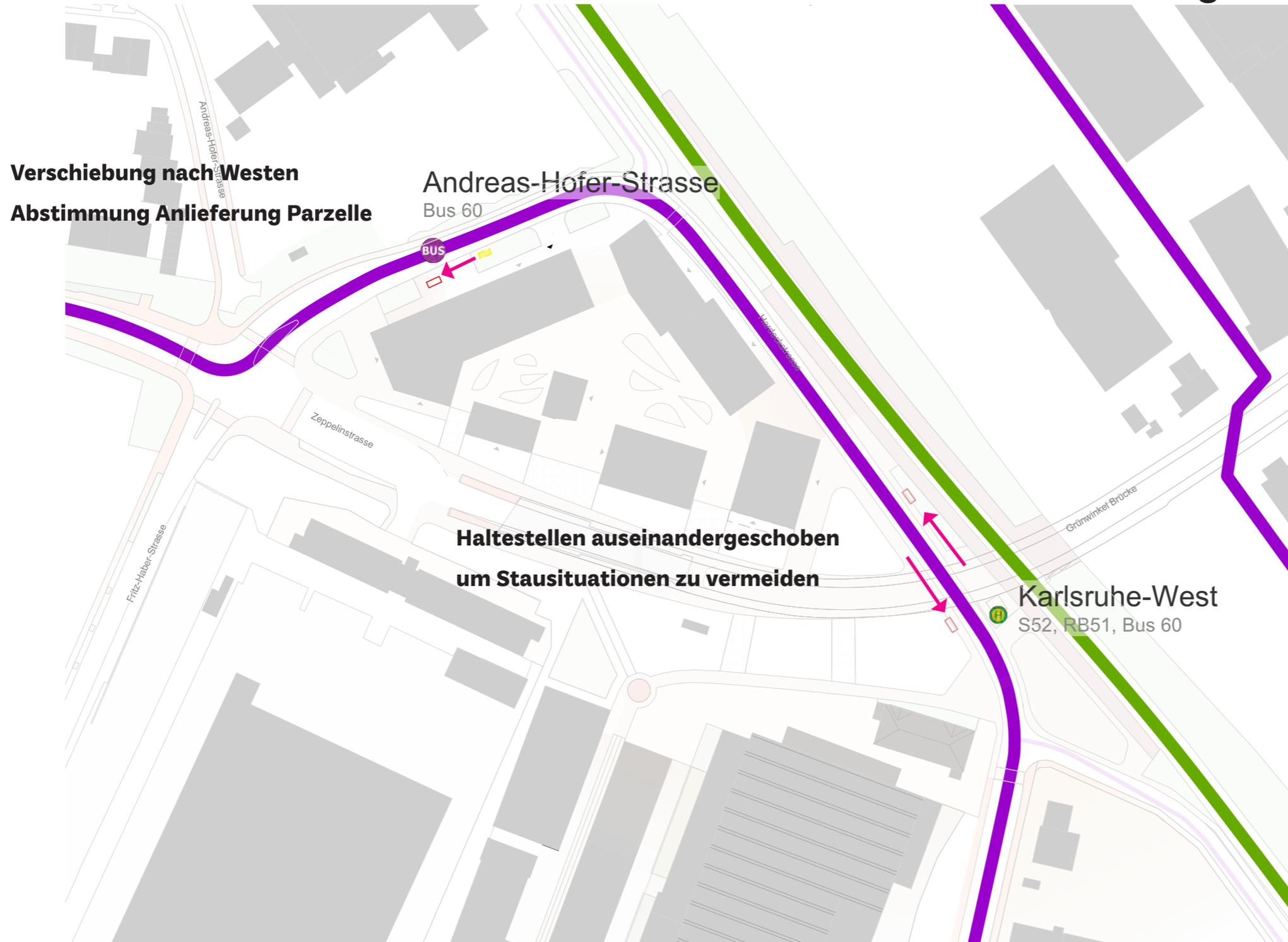
Radverkehrsnetz - Verknüpfung Innenstadtroute mit Südtangente



Das Gebiet ist über die Grünwinkler Brücke (Zeppelinstraße) sowohl mit der Innenstadt als auch dem Westen der Stadt verbunden. Die Südtangente wird an der Hardeckstraße eine Kreuzung mit den Fahrradstreifen bilden und durch den Platz verlaufen.

05 MOBILITÄT

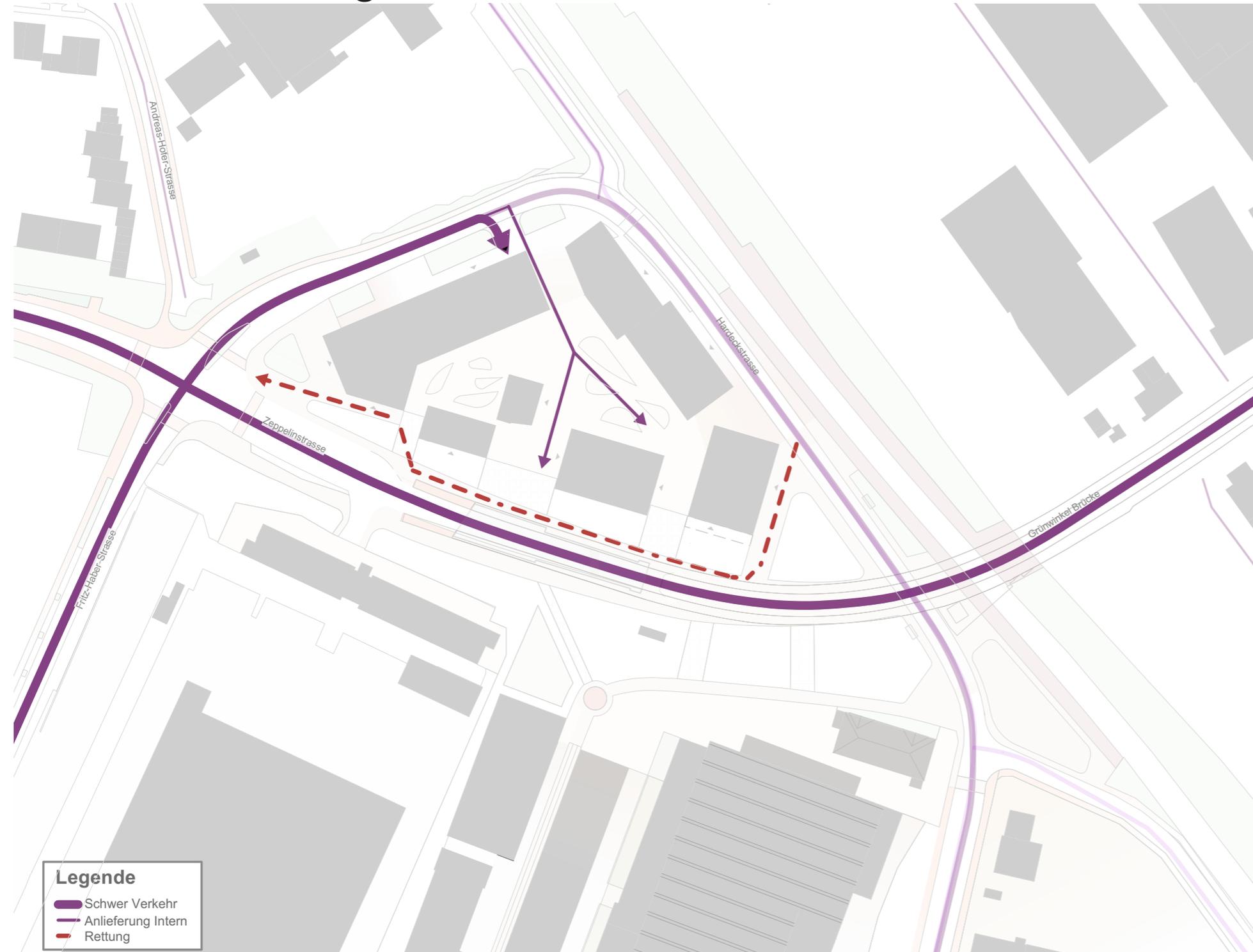
ÖPNV - Haltestellen im Bestand bleiben erhalten - in Mikro-Lage korrigiert



Das Gebiet Westbahnhof in Karlsruhe ist gut an den Nahverkehr angebunden. Die Haltestelle Karlsruhe West bietet direkte Verbindungen zur Regionalbahn Linie 51 und S-Bahn Linie 52 sowie zur Buslinie 60. So ist das Zentrum Karlsruhes und die Umgebung schnell erreichbar.

05 MOBILITÄT

MIV - Erschliessung - eine klare Zufahrt für die Parzelle



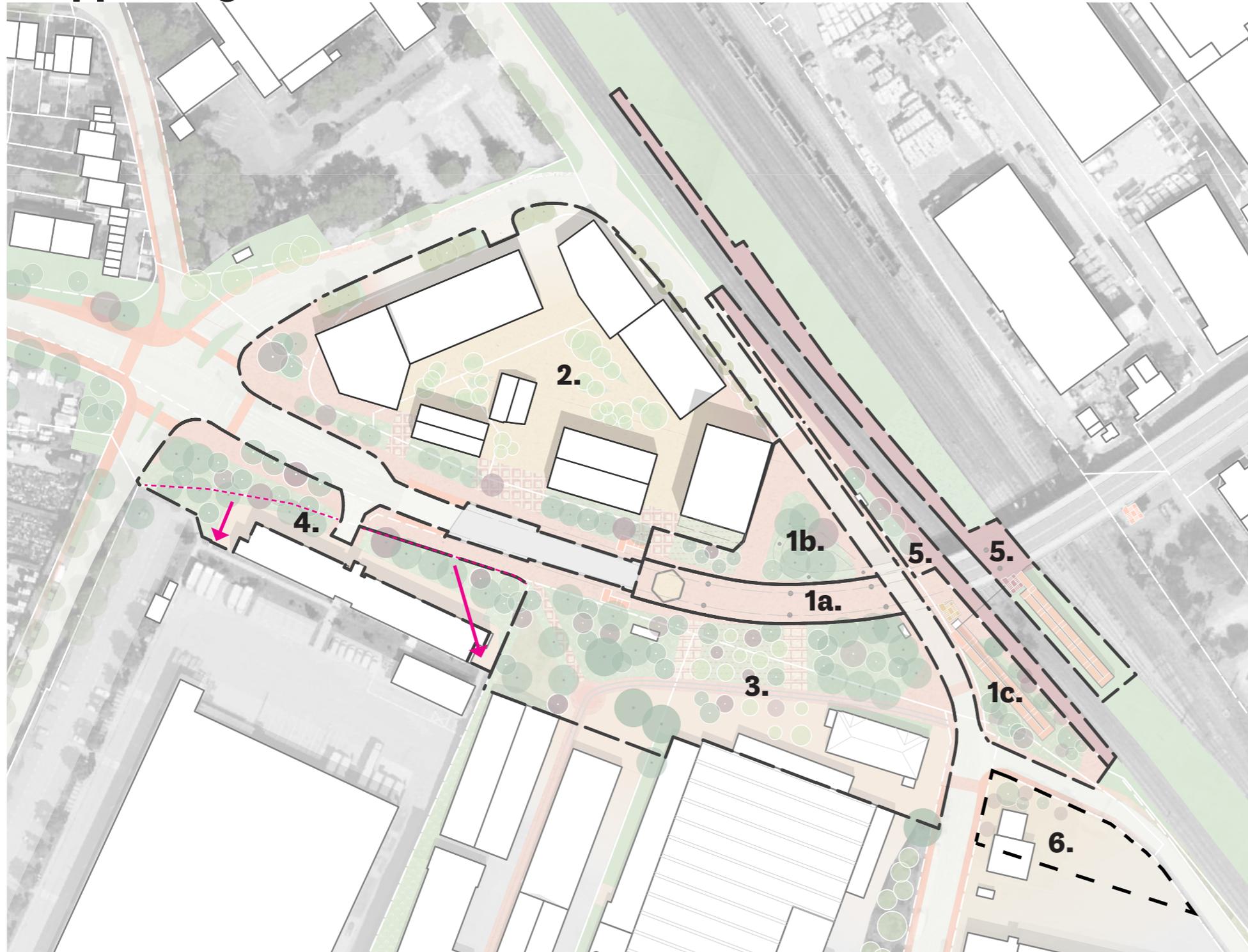
Das Quartier ist gut an das Stadtzentrum und umliegende Gebiete angebunden. Die Zeppelinstraße verbindet nach Osten mit der Innenstadt und nach Westen mit Mühlburg und dem Rhein. Die Hardeckstraße sorgt für eine effiziente Verkehrsführung. Schwerlastanlieferungen erfolgen über die Hardeckstraße in der Tiefgarage, Leichtlastlieferungen über den Innenhof. Die Rettung erfolgt über die stillgelegte Anliegerfahrbahn, die als öffentliche Fußgängerzone mit Vorzonen der Gewerbenutzungen dient.



06

Wie weiter?

06 WIE WEITER Etappierung



1. Stadt Karlsruhe

- a. Unterhalb der Brücke
Ort mit Aufenthaltsqualität
ohne grossen baulichen Aufwand
- b. Westbahnhof Platz
Erhalten und Aufwerten von
Grünflächen
- c. Westbahnhof Platz (Ost)
Notwendige barrierefreie
Einbindung durch eine neue Rampe

2. Grundstücke WestbahnHUB

- Anliegerfahrbahn wird öffentlicher
Freiraum
- Barrierefreier Übergang Grünwinkler Brücke

3. Rotag - Areal

- Aufwertung Grünfläche und Integration in
Freiraumkonzept West Bahnhof

4. Post Gelände

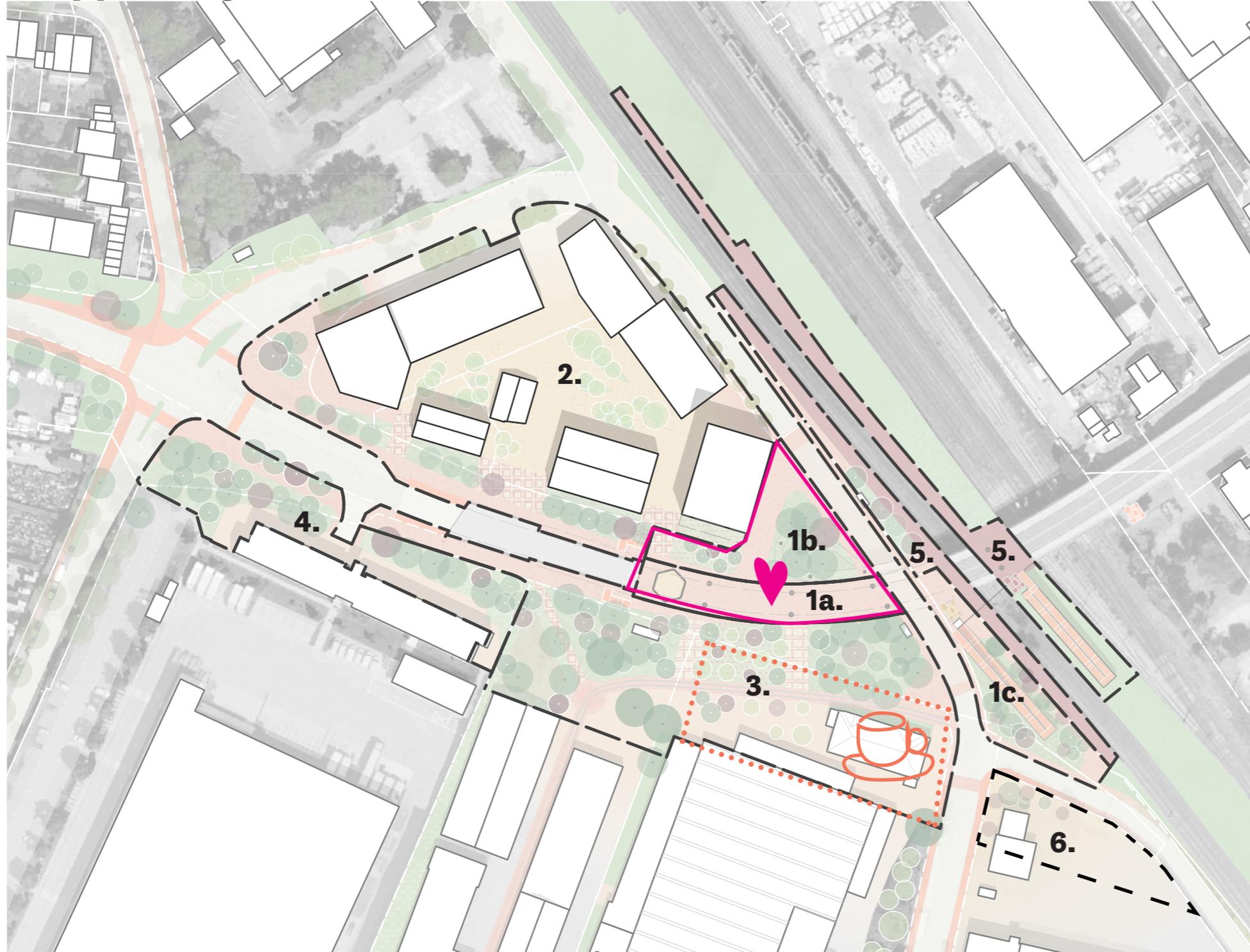
- Verschiebung des Zaunes
- Aufwertung der Grünfläche

5. Bahngelände

- Barrierefrei Erschliessung von
Gleis 1 durch eine neue Rampe

6. Birkenweg Areal

Etappierung - neues Leben!



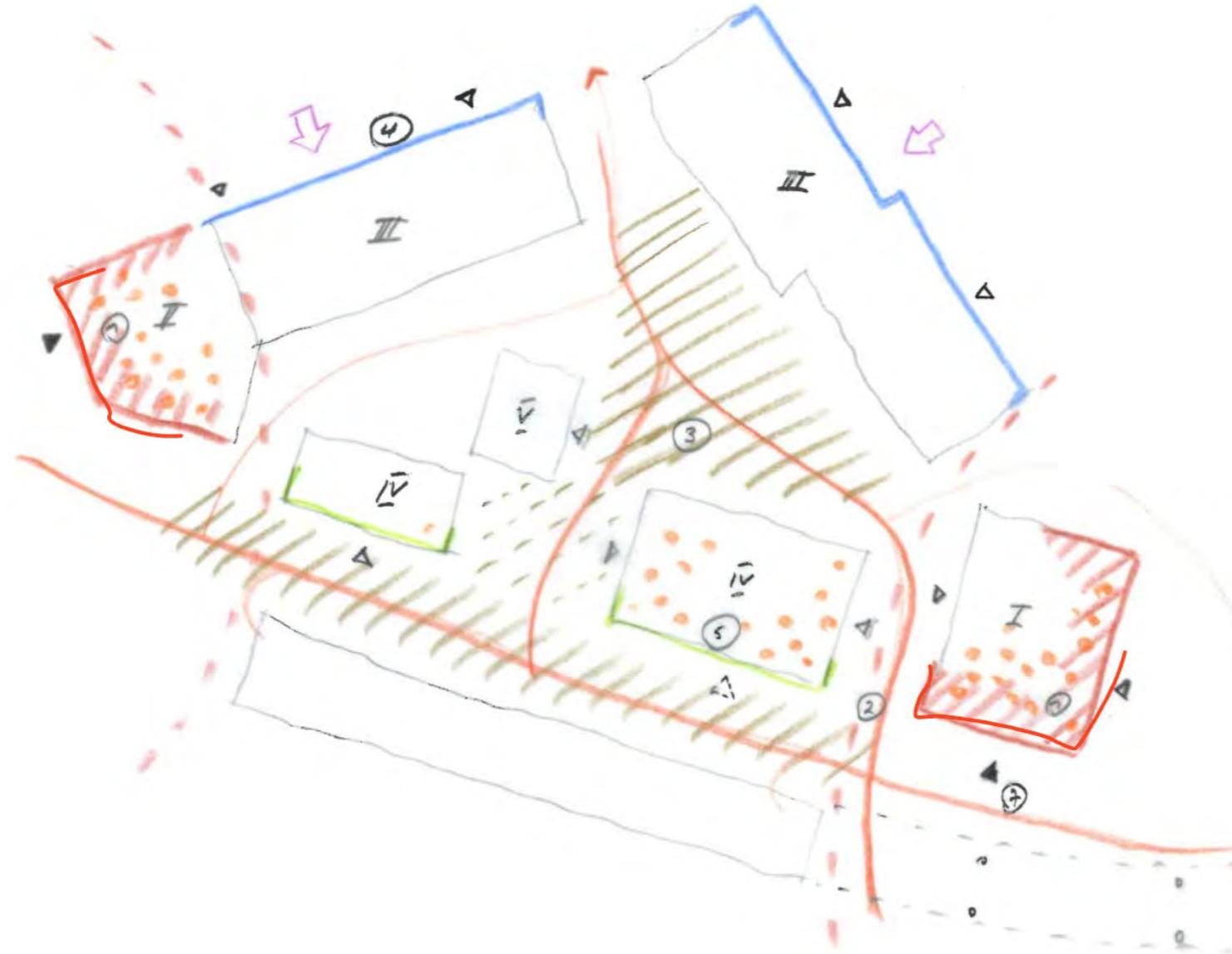
1. Die Bücke ist schon frei! In einem ersten Schritt könnte der Raum unter der Brücke schnell und publikumswirksam transformiert werden



3. Der Ort für den ersten Kaffee und das Feierabendbier: Durch das Potenzial hier in kurzer Zeit einen Gastronomischen Trittstein in Grünwinkeln zu schaffen, etabliert sich das Areal. Pendler:innen holen hier in der Früh ihre Belegten Brote und trinken nach Feierabend das letzte Bier. Im Sommer auch im schattigen Bereich unter der Brücke

Dialog Grundstücke WestbahnHUB

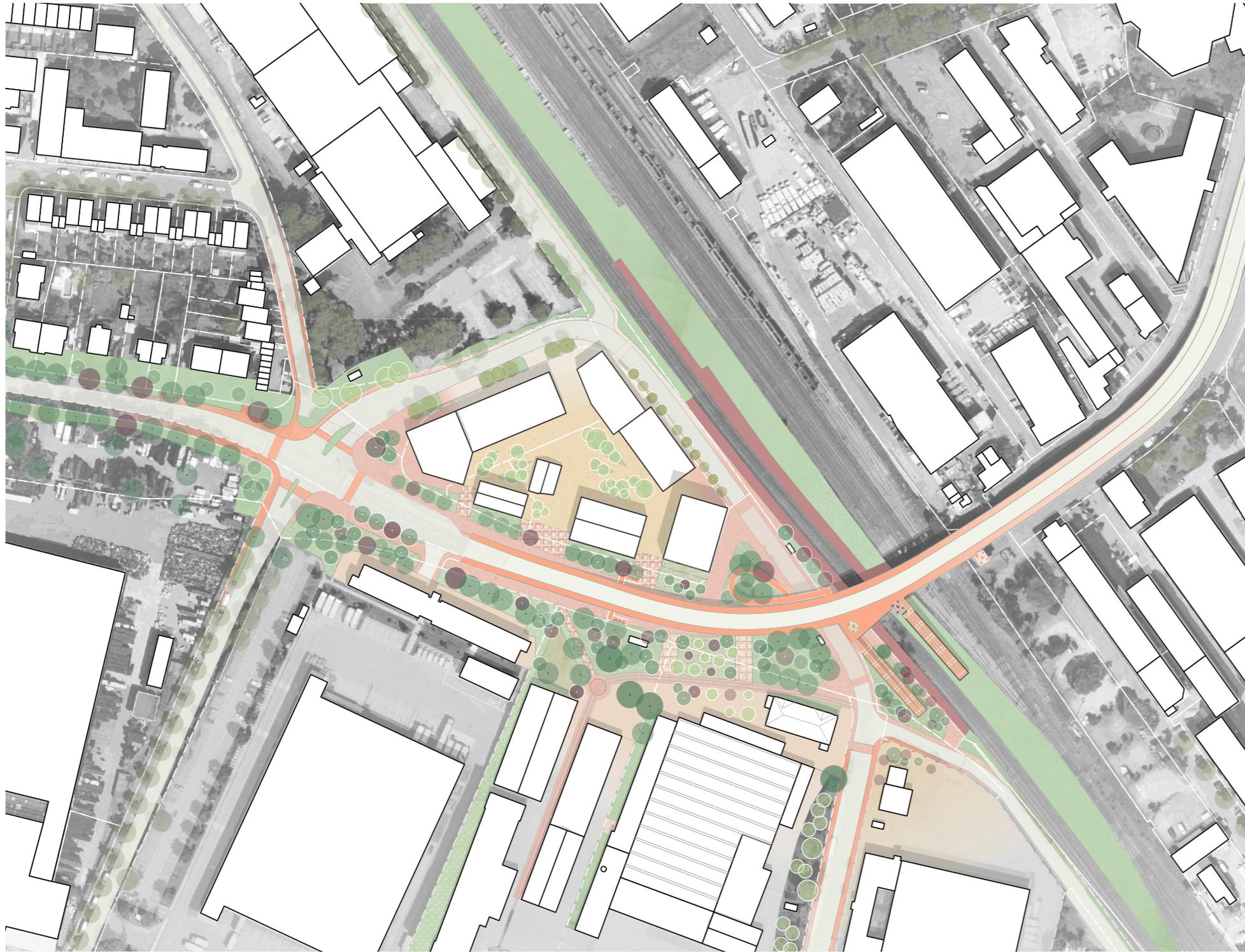
Empfehlungen für ein klares Regelwerk zur Arealentwicklung



- 1. Akzente/Köpfe ausbilden**
- 2. Durchwegung sichern**
- 3. Freiräume nicht unterbauen**
- 4. Geschlossene Bauweise**
- 5. Kleinteiligere Baustruktur an Park**
- 6. Deutliche Adressierung**
- 7. Differenzierte Höhenentwicklung**
- 8. Publikumswirksame Nutzungen festlegen**
- 9. Anlieferung konzentrieren**
- 10. Design für und mit Reuse**

Die Haltestelle Westbahnhof - Auftakt in den linearen Park

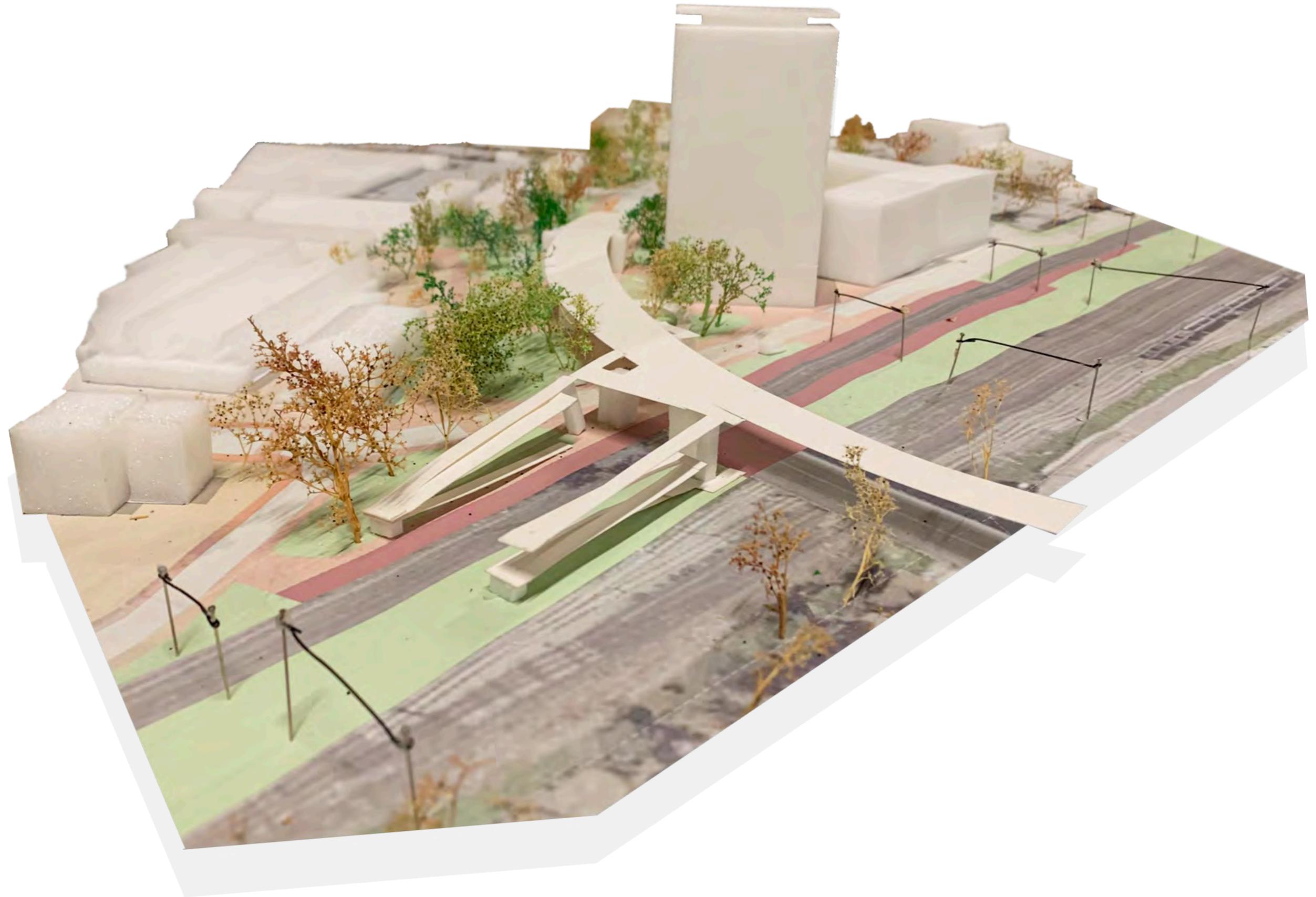




**Westbahnhof Karlsruhe
Mehr als eine Haltestelle...**

Vielen Dank!



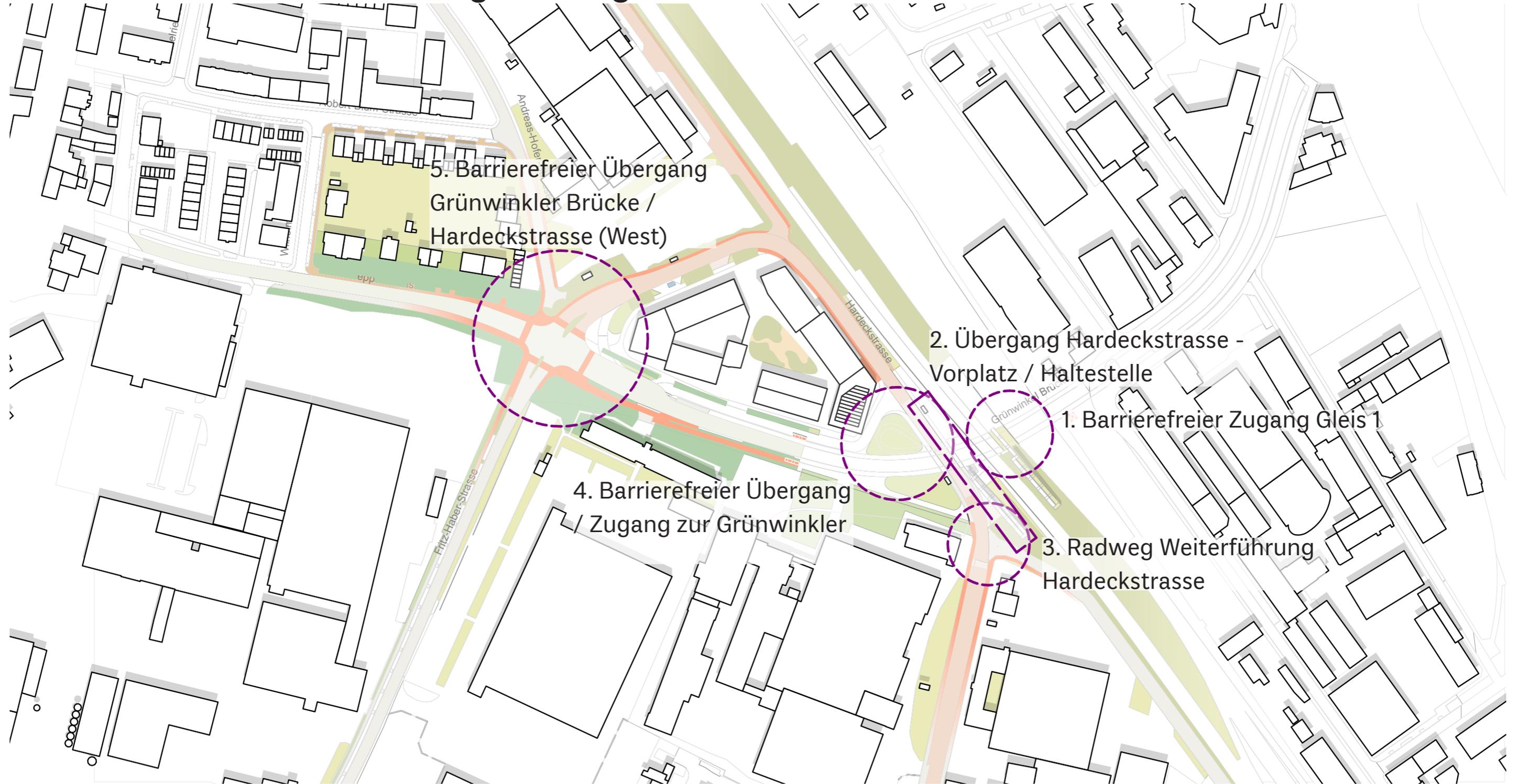




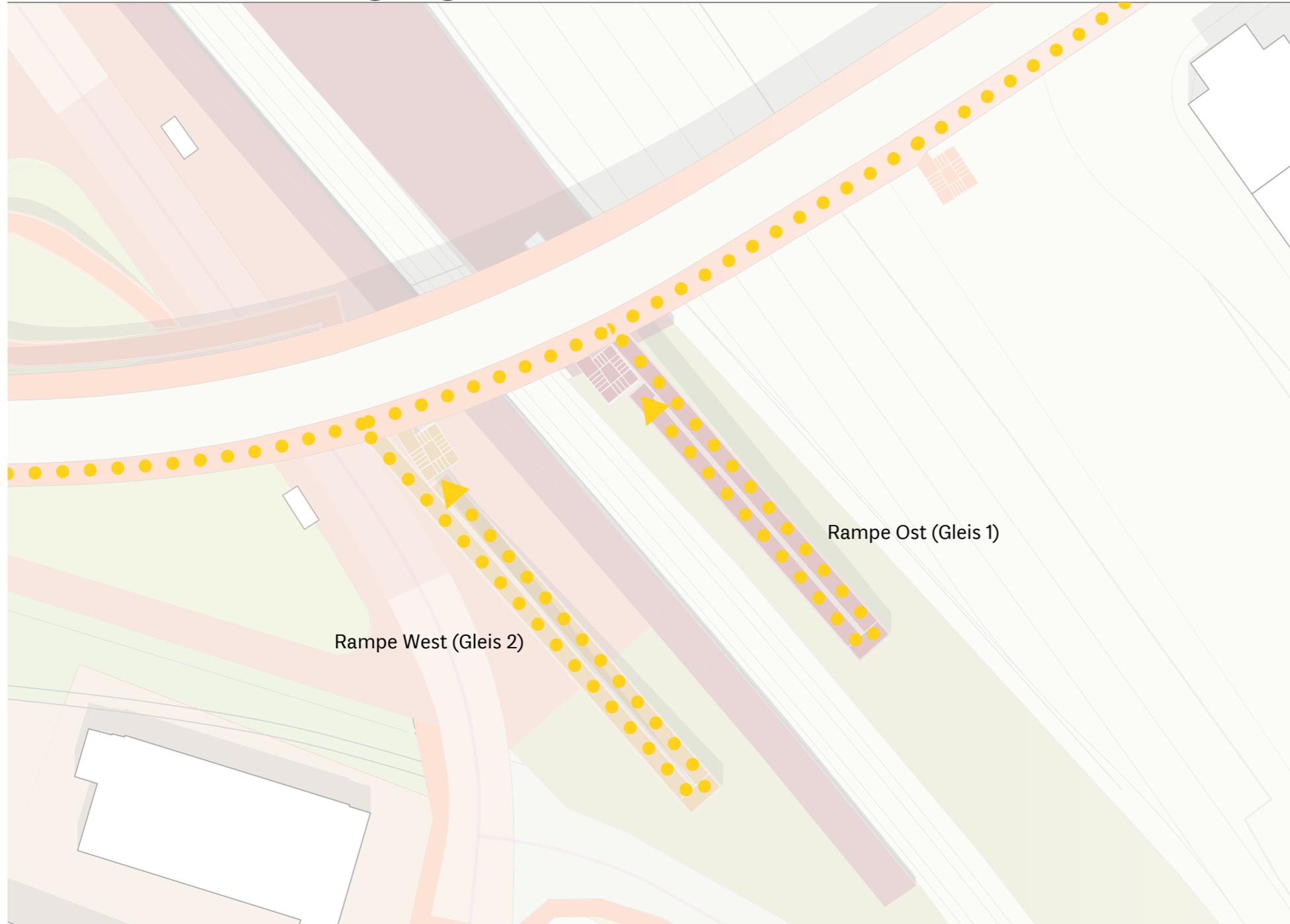
07

Anhang: Knoten

Gesamtübersicht Themen/Fragestellungen

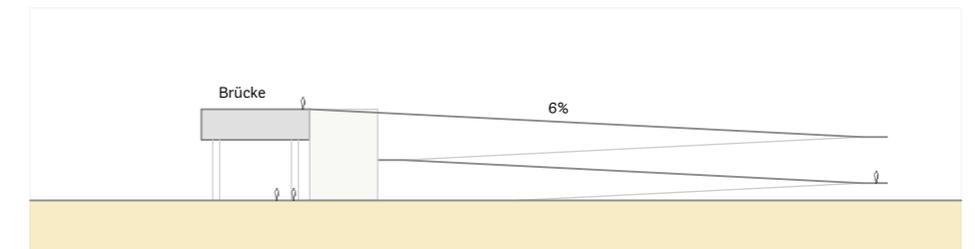


1. Barrierefreier Zugang Gleis 1 - die Brücke weiterbauen Teil 1 - Rampe parallel zum Gleis



Lineare Rampen, parallel zu den Gleisen, auf der südlichen Seite der Grünwinkler Brücke, um die nördliche Seite frei zu halten und die Anbindung an das neue Quartier zu betonen

Der barrierefreie Zugang zu Gleis 1 erfolgt über zwei Rampen, eine am Gleis 1 und eine am Gleis 2, die parallel zu den Gleisen verlaufen und sich über die Grünwinkler Brücke verbinden. Die Rampe am Gleis 2 ist vom Platz aus zugänglich. Beide Rampen sind für Radfahrer, Fußgänger und mobilitätseingeschränkte Personen nutzbar



Prinzipialer Querschnitt Rampe ohne Masstab

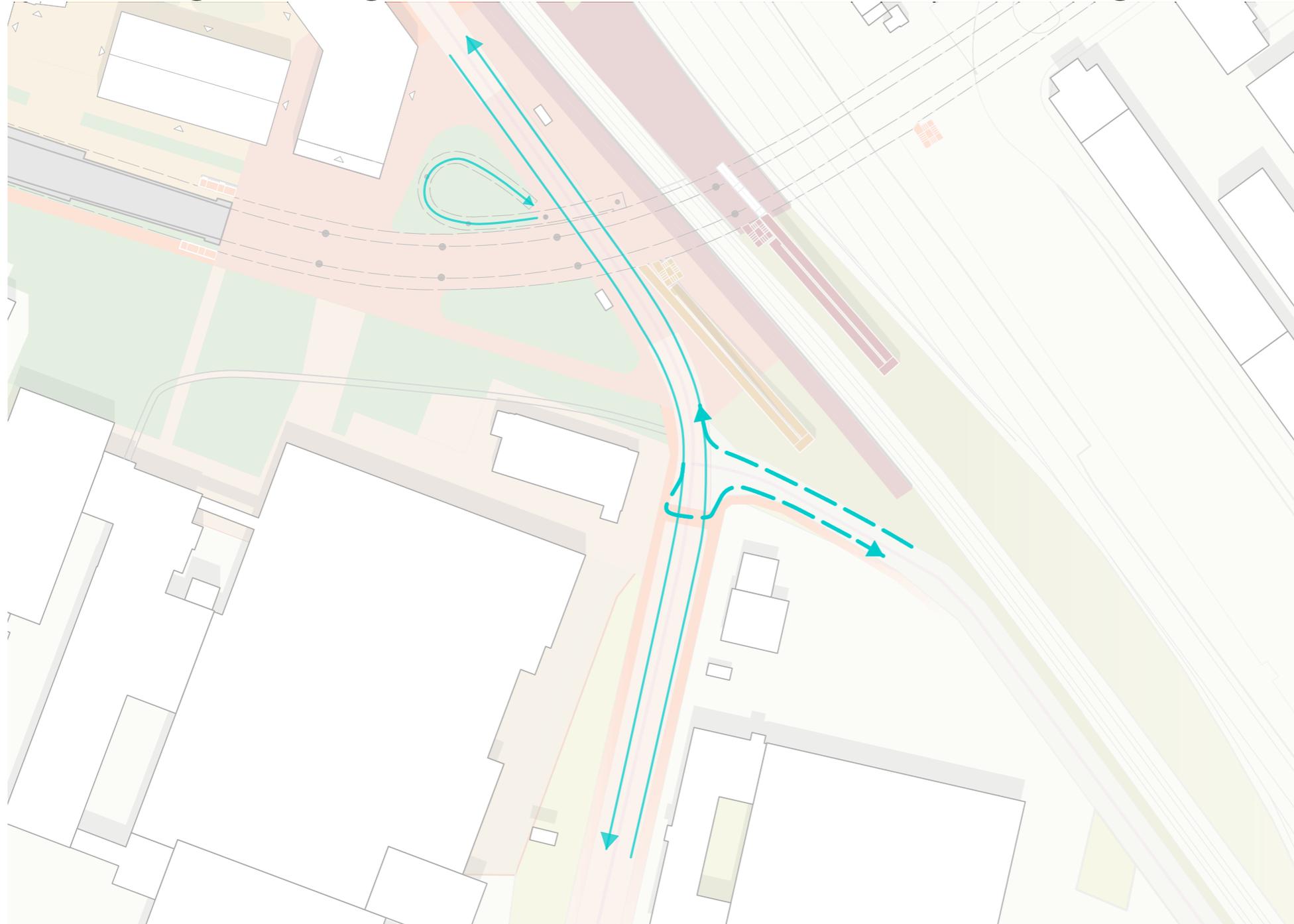
2. Übergang Hardeckstrasse - Vorplatz / Haltestelle - Begegnungszone ermöglicht flächiges Querens



Der Entwurf zielt darauf ab, den Verkehrsfluss zu verteilen und zu entlasten, statt ihn zu konzentrieren. Diese Maßnahme fördert eine bessere Stadtgestaltung und ermöglicht eine harmonische Integration aller Elemente des Westbahnhubs.

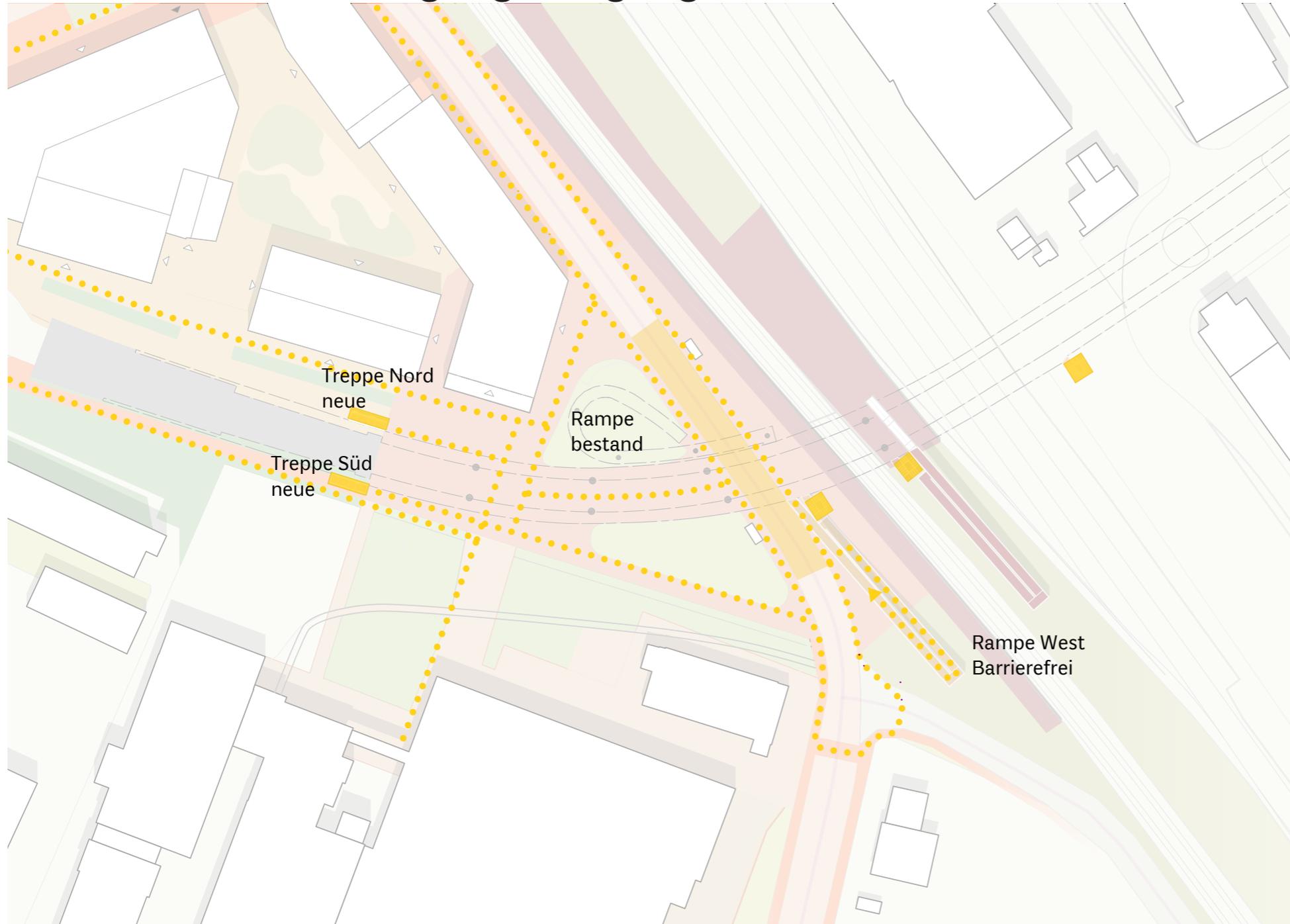
Die Hardeckstraße an der Westbahnhaltstelle wird an mehreren Stellen überquert. Dafür wird eine zentrale Begegnungszone geschaffen, in der verschiedene Verkehrsteilnehmer aufeinandertreffen, darunter Radfahrer, motorisierter Verkehr und Fußgänger. An dieser Stelle wird der Belag vom restlichen Bereich unterschieden, und die Straßenfläche erhält einen vertikalen Versatz, um die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer zu verringern und die Aufmerksamkeit zu erhöhen. Zudem wurden die Bushaltestellen verlegt, um zu vermeiden, dass der Verkehr ins Stocken gerät, falls zwei Busse gleichzeitig halten. Diese Maßnahme sorgt für einen flüssigeren Verkehrsfluss und erhöht die Sicherheit für Fußgänger.

3. Radweg Südtangente wird über Hardeckstrasse weitergeführt



Für den sicheren und komfortablen Lückenschluss der Radwegverbindung über das Areal Birkenweg, auf dem voraussichtlich die Fahrrad-Südtangente verlaufen wird, ist die Verknüpfung an der Hardeckstraße mit dem Birkenweg entscheidend. Die Lage in der Kurve schränkt die Sicht ein: Radfahrer in Richtung Norden haben eine unproblematische Einmündung, während nach Süden eine Linksabiegung über die Fahrbahn erforderlich ist. Zur Verbesserung der Sicherheit wird eine kombinierte Querungshilfe für Radfahrer und Fußgänger eingeführt.

4. Barrierefreier Übergang / Zugang zur Grünwinkler Brücke vom Platz - die Brücke weiterbauen Teil 2



Die Anordnung der Rampe entlang der Gleisflucht an der südlichen Brückenseite lässt die Sicht aus und zu dem Platz frei und sichert den barrierefreien Zugang zur Brücke und zu Gleis 1 vom Platz.

Die Rampe West schafft einen neuen direkten barrierefreien Zugang zur Grünwinkelbrücke. Ergänzt wird diese durch 3 nicht barrierefreie Zugänge – die bestehende Rampe nördlich der Brücke und zwei neue Treppenaufgänge direkt westlich am neuen Platz auf beiden Seiten der Brücke. Die Rampe befindet sich auf Grundstücken, die im Besitz der Stadt Karlsruhe sind, und ist daher nicht von der Bahn abhängig. Sie kann jedoch auch für den barrierefreien Zugang zum Gleis 1 genutzt werden.

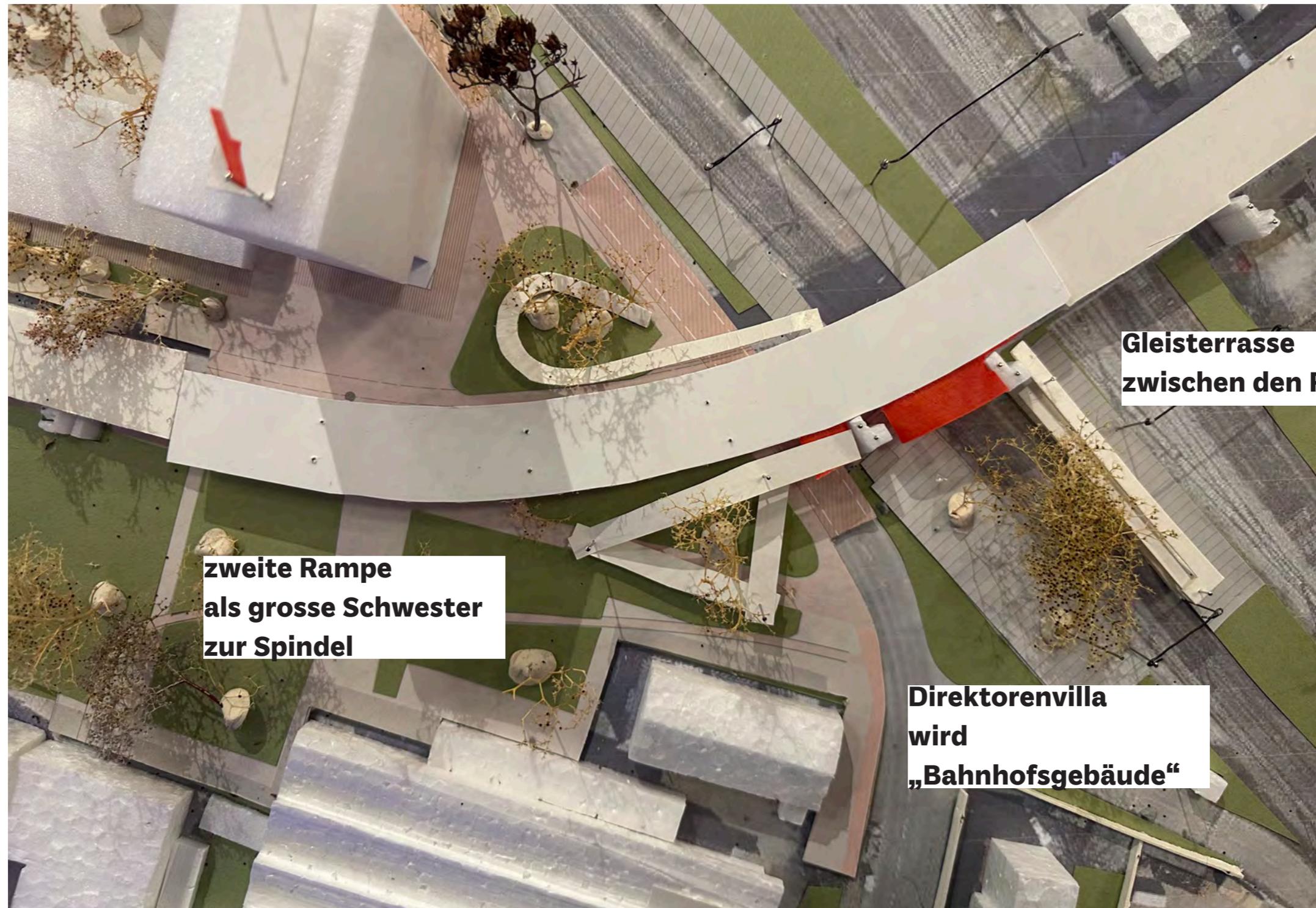
5. Barrierefreier Übergang Grünwinkler Brücke / Hardeckstrasse (West)



Durch die Änderung der Abbiegespur von der Zeppelinstraße in die Hardeckstraße wird eine sichere Fußgängerquerung geschaffen, die eine ordentliche Ost-West-Verbindung ins neue Quartier Westbahnhof ermöglicht

Die nördliche Einmündung von der Zeppelinstraße in die Hardeckstraße wird optimiert. Die Abbiegespur wird über die Ampelanlage geführt, wodurch der Platzbedarf reduziert und eine sichere Fußgängerquerung aller Fahrspuren ermöglicht wird. Die östliche Ampelüberquerung der Zeppelinstraße wird dabei etwa 3 Meter in Richtung Grünwinkelbrücke zurückverlegt. Mit dieser Änderung erhält die Kreuzung eine logischere Struktur und wird für Fußgänger in alle Richtungen sicherer.

Erkenntnisse Zwischenpräsentation Tag 1



**Gleisterrasse
zwischen den Rampen**

**zweite Rampe
als grosse Schwester
zur Spindel**

**Direktorenvilla
wird
„Bahnhofsgebäude“**

07 ANHANG
Erkenntnisse Zwischenpräsentation Tag 1



07 ANHANG

Erkenntnisse Zwischenpräsentation Tag 1



07 ANHANG
Erkenntnisse Zwischenpräsentation Tag 1

