

Sanierungsgebiet: „Gewerbegebiet Grünwinkel“



Impressum

Bearbeitung:

Stadt Karlsruhe | Stadtplanungsamt | Bereich Generalplan und Stadtsanierung

Andreas Lehn

Heike Dederer

Cornelia Gauß

Fotos und Grafiken:

berchtoldkrass | space&options, Karlsruhe, S. 6 oben, S.8, S. 12/13, S.14, S.15, S.17

Zero-Emission, Dortmund, S. 4, S.10, S.16,

MESS, Kaiserslautern, S. 6 unten

Oktober 2019

Inhalt

Allgemeine Ausgangslage/Bestandsanalyse.....	5
Bisher vorliegende städtebauliche (Rahmen)Planungen	7
Beteiligungsphasen im Rahmen des Modellprojektes	
„Ressourcenoptimiertes Gewerbeflächenmanagement durch Kooperation“ (REGEKO)	11
Maßnahmenüberblick geplantes Sanierungsgebiet „Gewerbegebiet Grünwinkel“	14



Das Gebiet vor der Stadt (1943)



Das Gebiet in der Stadt (1965)



Allgemeine Ausgangslage/Bestandsanalyse

Das geplante Sanierungsgebiet mit einer Größe von 60,8 Hektar ist geprägt von einer Mischung aus Gewerbebetrieben und Gebäuden aus den unterschiedlichsten Epochen. Das ursprüngliche Güter-Bahn-Gelände mit den Gebäuden aus der frühesten Zeit der „Industrialisierung“ Karlsruhes durch eine Weberei wurde nach dem Krieg und dem gewerblichen Neustart nach Wegbruch der Textilindustrie Stück für Stück überbaut. Neue Gewerbebetriebe wurden durch die Gewerbeentwicklungen der 1970er bis 1990er zunehmend mit Büronutzungen ergänzt. Insgesamt hat das Gebiet über die Jahre eher an Attraktivität für Neuansiedlungen verloren. Das Gebiet wird heute durch eine große Heterogenität geprägt.

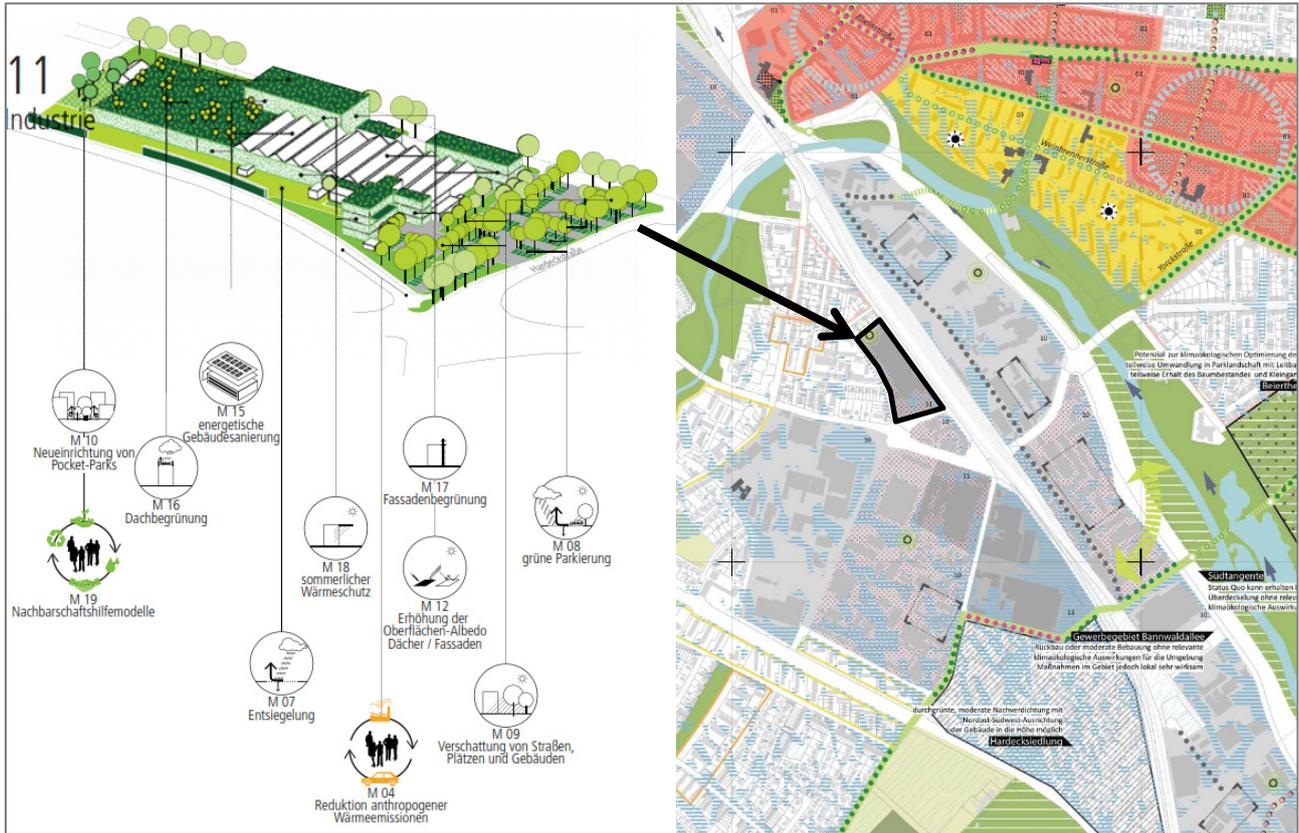
Die bauliche Gesamtsituation der Betriebe ist durch die im Laufe der Zeit ungeordneten Bauweisen und einer übermäßigen, nicht koordinierten Inanspruchnahmen von Flächen gekennzeichnet.

Auch die öffentlichen Räume wurden nie aktiv geordnet und gestaltet. Diese stellen sich derzeit als reine Verkehrsflächen oder Resträume ohne Aufenthaltsqualität dar. Mit der Zeppelinstraße und der Trasse der Pfalzbahn führen zudem zwei zentrale Verkehrsadern direkt durch das Untersuchungsgebiet, die gleichzeitig die hohe Lagegunst, aber auch die Problematik der Zerschneidung und Lärmbelastung mit sich bringen. Die derzeitige Verkehrsführung des motorisierten Verkehrs im zentralen Bereich um die Zeppelinstraße und den Westbahnhof über mehrere Ebenen und die von Güterbahnverkehr belastete Bahnstrecke sowie der derzeit von der Zeppelinbrücke nur über eine Fußgängertreppe erreichbare ÖPNV-Halt, sind Beispiele für bestehende städtebauliche Missstände.

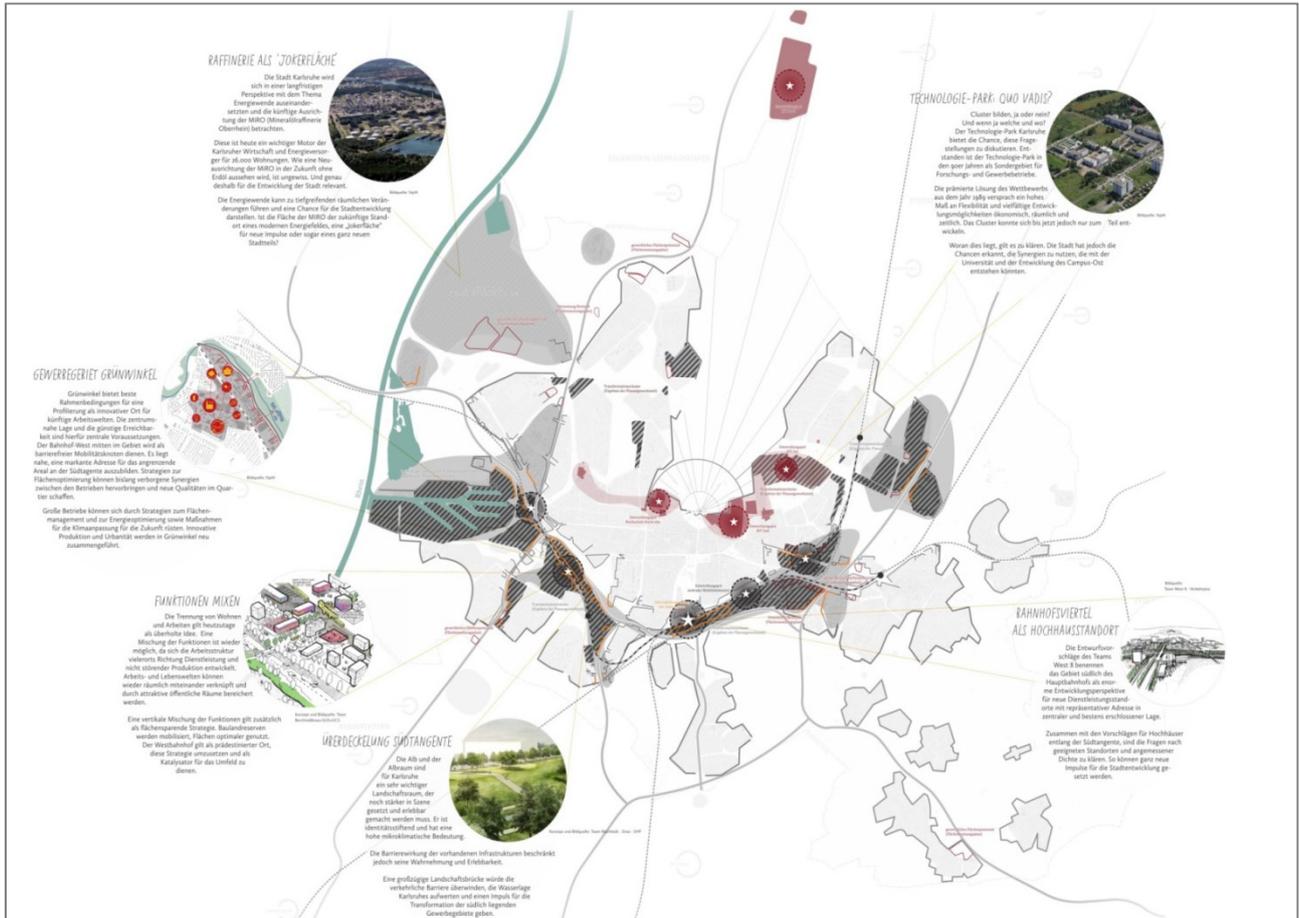
Eine Wahrnehmung des Untersuchungsraumes als einheitliches Quartier, das zur Identifikation der Nutzergruppen mit ihrem Arbeits- und Lernort beiträgt, muss mit baulichen Maßnahmen und unter Einbindung der Zeppelinbrücke sowie der zentralen Haltestelle, dem Bahnhof West, erst noch aktiv hergestellt werden. Hier ist auch die erforderliche Ausbildung eines Quartierzentrums vorzusehen.

Auch den Anforderungen eines modernen Gewerbegebietes, das mit flexiblen Arbeits-, Büro- und Schulungszeiten den ganzen Tag über unterschiedliche Bevölkerungsgruppen, Arbeitnehmende sowie Gäste „beherbergen“ muss, wird das Gebiet nicht mehr gerecht. Es fehlen gewerbeergänzende Infrastrukturen wie beispielsweise Betreuungsangebote, Freizeit- und Sport-, Kultur- und Gastronomie- aber auch kleinräumige Einzelhandelsangebote.

Zudem ist das Ziel, schonend mit Grund und Boden umzugehen, in dem Gebiet bisher in keiner Weise berücksichtigt worden. Bereits die Anordnung der oberirdischen Stellplätze auf den Privatgrundstücken bringt einen hohen Versiegelungsgrad mit sich und konterkariert die Ansprüche der Stadt an eine klimaangepasste Siedlungsstruktur. Eine Neuordnung der privaten Flächen, der Nutzungen sowie des öffentlichen Raumes ist daher neben der Verbesserung der verkehrlichen Situation wichtig, um grundlegende Strukturverbesserungen für das Gebiet zu erreichen. Maßnahmen zur Durchgrünung öffentlicher und privater Flächen müssen diese Maßnahmen begleiten. Durch die Aufwertung des öffentlichen Raumes sollen die privaten Akteure stärker motiviert werden, deren Grundstücke ebenfalls neu zu ordnen, besser auszunutzen und Grün-/Freiflächen anzulegen.



Städtebaulicher Rahmenplan Klimaanpassung: Hot Spot Industrie



„Dynamisches Band“ aus dem Räumlichen Leitbild

Bisher vorliegende städtebauliche (Rahmen)Planungen

Die übergeordneten, gesamtstädtischen Konzepte bezogen auf das Gewerbequartier

In der **Gewerbeflächenstudie des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe** wurden bereits die Defizite und Potenziale in den größeren Gewerbearealen erstmals stadtweit erfasst. Hier wurde auch für das Gewerbegebiet Grünwinkel festgestellt, dass das Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes vor allem entlang der Bahntrasse un gepflegt und unattraktiv ist. Das Erscheinungsbild der privaten Grundstücke wurde in Bezug auf ihre gewerblichen Nutzungen als angemessen gestaltet und gepflegt bewertet. Das Gewerbegebiet sei auch in Hinsicht auf Versorgungs- und Freizeitangebote besser versorgt als andere Gewerbegebiete im näheren Umfeld (Kletterhalle, angrenzende Grünanlage).

Die Anbindung an das Straßennetz wird durch die B10 als sehr gut beschrieben. Die innere Erschließung wird durch die Bahntrasse zerschnitten und erschwert, ebenfalls wurde der ruhende Verkehr bereits als Schwachstelle benannt. Als Ziel daraus wird zum einen die Erhaltung und Sicherung als klassisches Gewerbegebiet, zum anderen die langfristige Weiterentwicklung zu einem (urbanen) Dienstleistungsstandort formuliert. Als Empfehlung werden die Verbesserung der inneren und äußeren Erschließung und die Aufwertung des Straßenraumes (Gliederung des Profils, Beläge, straßenbegleitendes Grün) ausgesprochen.

Im **Städtebaulichen Rahmenplan Klimaanpassung** befindet sich der am stärksten belastete Hot-Spot beim Stadtstrukturtyp „Industriegebiet“ innerhalb des Gewerbegebietes Grünwinkel. Er zeichnet sich durch einen starken Effekt einer städtischen Hitzeinsel aus – die damit verbundenen gesundheitlichen Risiken der Bevölkerung sind von herausragender Bedeutung. Der im Klimaanpassungsplan beschriebene Hot-Spot verfügt außer in den Straßenräumen kaum über weitere öffentliche und private Freiflächen. Nutzbare, qualifizierte Grünflächen sind nur in sehr geringem Umfang vorhanden.

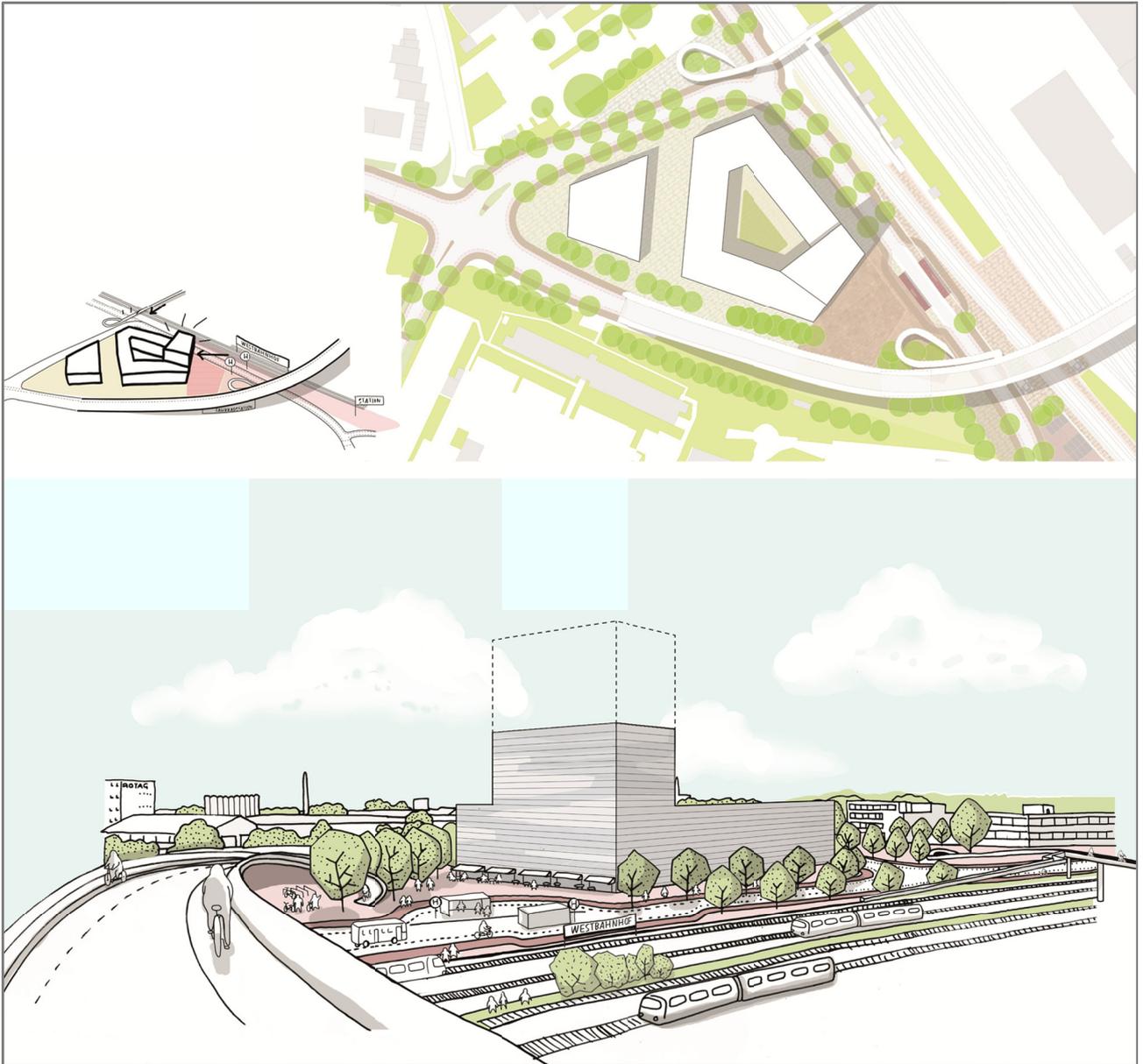
Das Gewerbequartier Grünwinkel ist Teil des Städtebaulichen Konzepts „Dynamisches Band Karlsruhe“, das im Rahmen der Fertigstellung des **Räumlichen Leitbildes für die Stadt Karlsruhe** bis April 2016 erarbeitet wurde. Das Dynamische Band geht gesondert als eines der sieben wichtigen „Stoßrichtungen“ aus dem Leitbildprozess hervor. Daran wird die Wertigkeit des Untersuchungsraumes als ein Teil dieses Bandes besonders deutlich.

Konzeptionelle Ziele für das **Dynamische Band** sind:

- Stadtraum! – Stadteingänge baulich gestalten; Stadtraum Südtangente vielfältig sicht- und erlebbar machen
- Grün! – Doppelte Innenentwicklung; Vernetzung; Klimaanpassung; So viel Grün im Quartier wie möglich
- Nutzung! – Gewerbe stärken; Neue, andere Wohnformen; Mischen possible; Sachen möglich machen, die in der Mitte nicht gehen
- Mobilität! – Öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr ausbauen; Lage ins Bewusstsein bringen

Das Dynamische Band benennt dabei Entwicklungsziele für die verschiedenen Räume entlang der Südtangente und formuliert Vorstellungen über die künftige räumliche Entwicklung, hinsichtlich Nutzung, Stadtraum, Freiraum und Mobilität.

Der **„Städtebauliche Rahmenplan Gewerbegebiet Grünwinkel“** von 2018 hat für das Gewerbegebiet in Grünwinkel gezeigt, dass zum einen die derzeit äußerst umwegige und verwirrende verkehrliche Situation geklärt und verbessert werden muss, um das Gebiet in der Gesamtstadt angemessen zu verankern und auch intern zeitgemäß aufzustellen. Das Fuß- und Radverkehrsnetz ist zu komplettieren und an die Stadt anzubinden. Es ist beabsichtigt, diese Ziele nach und nach auch durch Bebauungspläne zu sichern und teilweise durch erforderliche Grundstücksneuordnungen zu erwirken.



Die Ausbildung eines zentralen Bereiches an dem Haltepunkt Bahnhof West mit Anordnung von Infrastruktureinrichtungen mit Aufenthaltsfunktion und -qualität auch im öffentlichen Raum und somit der Ausbildung eines Quartierszentrums, ist, neben der Ordnung der Erschließung, ebenfalls von Bedeutung. Der Rahmenplan zeigt deutlich auf, dass mit der Entwicklung des zentralen Bereiches um den Bahnhof West das „Herz“ des Gewerbegebietes generiert werden kann, um als Impuls die weitere Entwicklung in dem Quartier zu tragen.

Eine dem entgegen wirkende Nutzung der unmittelbar angrenzenden Grundstücke würde die Ansätze zur positiven Quartiersentwicklung bereits im Keime ersticken. Dabei handelt es sich nicht nur um neue Bebauung, die hier zu Wildwuchs führen kann und mittels B-Plan verhindert werden könnte. Es geht vielmehr auch um die Nutzung der vorhandenen, nur zum Teil denkmalgeschützten Gebäude, die von prägender Bedeutung für die spätere Nutzung des Platzes sind und wesentlich zur Akzeptanz und Belebung des öffentlichen Raumes beitragen können. Der Platz muss dabei zusammen mit seinen Rändern eine Strahlkraft auf das ganze Quartier ausüben, um den gewünschten Impuls für die Gewerbeentwicklung entfalten zu können. Eine rein introvertierte Nutzung der Gebäude wäre hier äußerst kontraproduktiv.

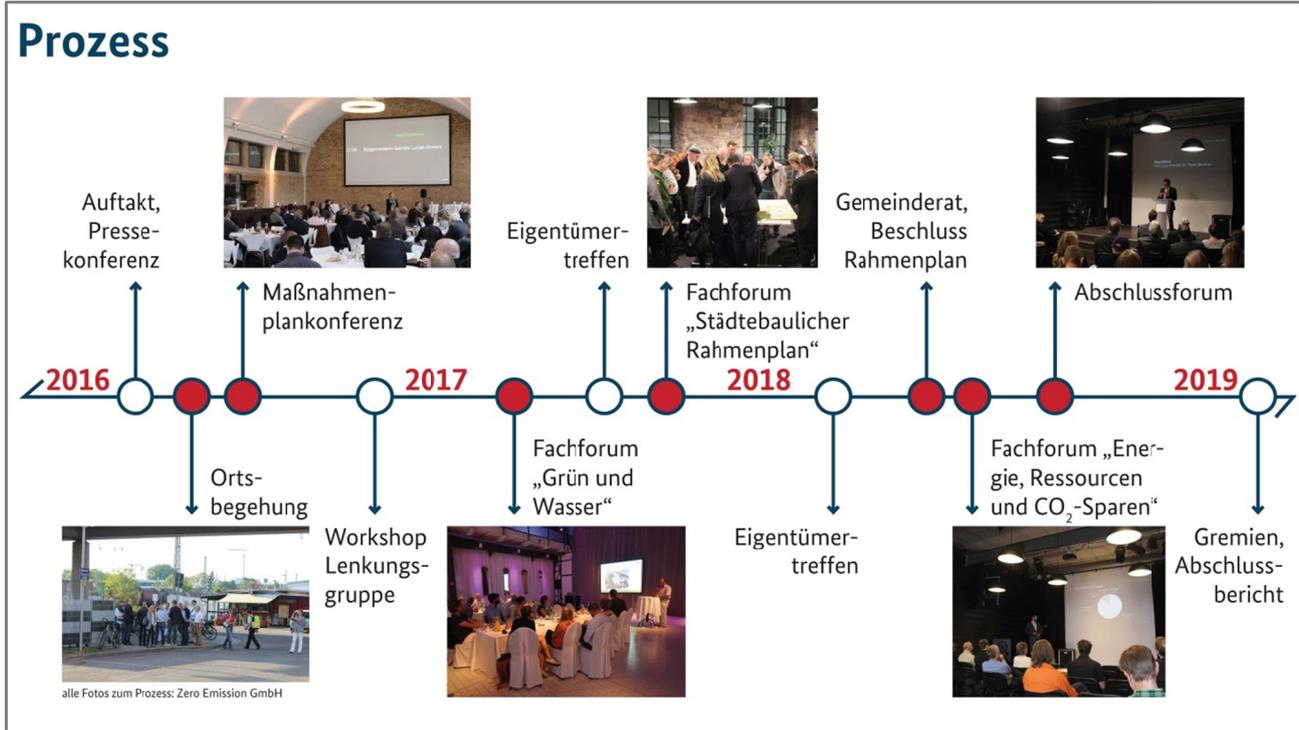
Gedacht ist daher an eine Nutzung, die sich sehr vielfältig darstellt, öffentlich zugänglich bleibt und von sozialer und gastronomischer Nutzung ergänzt wird. Vorstellbar ist zum Beispiel ein Handwerkerhof mit gemeinsamer, öffentlicher Kantine.

Der städtebauliche Rahmenplan sieht zwar im südlichen Bereich den Erhalt der großflächigen Grundstücke für großflächige Ansiedlungen vor. Die innerhalb des zentralen Gebietes des Rahmenplans liegenden Grundstücke haben jedoch eine Doppelfunktion zu erfüllen: Diese Grundstücke müssen auch genau die gewünschte öffentlich zugängliche Struktur beherbergen, um für den zentralen Bereich wirksam werden zu können. Zudem ist dort mit den denkmalgeschützten Gebäuden und Hallen sorgsam umzugehen. In ihnen liegt die Chance, für den Ort die gewünschte Identität und Adressbildung zu verorten. Um diese strukturell verankerten, städtebaulichen Spannungen auszuräumen, sind besondere städtebauliche Mittel erforderlich.

Aber auch bereits die übergeordneten, gesamtstädtischen Konzepte haben für das Gewerbequartier deutliche Missstände aufgezeigt. So hat beispielsweise die Gewerbeflächenstudie des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe für das Gewerbegebiet Grünwinkel festgestellt, dass das Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes vor allem entlang der Bahntrasse ungepflegt und unattraktiv ist. Zwar besteht eine gute Anbindung des Gebietes, aber die innere Erschließung im Gebiet wird durch die Bahntrasse zerschnitten und erschwert. Auch der ruhende Verkehr ist als Schwachstelle im Gebiet benannt. Als Empfehlung wurde die Erhaltung und Sicherung als klassisches Gewerbegebiet aber auch die langfristige Weiterentwicklung zu einem (urbanen) Dienstleistungsstandort formuliert. Des Weiteren ist die Verbesserung der inneren und äußeren Erschließung und die Aufwertung des Straßenraumes (Gliederung des Profils, Beläge, straßenbegleitendes Grün) vorzunehmen.

Der Städttebauliche Rahmenplan Klimaanpassung verortet den am stärksten belasteten Hot-Spot beim Stadtstrukturtyp „Industriegebiet“ innerhalb des Gewerbegebietes Grünwinkel. Er zeichnet sich durch einen starken Effekt einer städtischen Hitzeinsel aus. Der im Klimaanpassungsplan beschriebene Hot-Spot verfügt neben den Straßenräumen kaum über öffentliche und private Freiflächen. Nutzbare, qualifizierte Grünflächen sind nur in sehr geringem Umfang vorhanden.

Das Gewerbequartier Grünwinkel ist auch Teil des Städttebaulichen Konzepts „Dynamisches Band Karlsruhe“, das im Rahmen der Fertigstellung des Räumlichen Leitbildes für die Stadt Karlsruhe bis April 2016 erarbeitet wurde. Das Dynamische Band geht gesondert als eines der sieben wichtigen „Stoßrichtungen“ aus dem Leitbildprozess hervor. Daran wird die Wertigkeit des Untersuchungsraumes als ein Teil dieses Bandes besonders deutlich. Das Dynamische Band benennt dabei Entwicklungsziele für die verschiedenen Räume entlang der Südtangente und formuliert Vorstellungen über die künftige räumliche Entwicklung, hinsichtlich Nutzung, Stadtraum, Freiraum und Mobilität.



Beteiligungsphasen im Rahmen des Modellprojektes „Ressourcenoptimiertes Gewerbeflächenmanagement durch Kooperation“ (REGKO)

Eine wichtige Funktion des im Vorfeld der Erarbeitung des eingangs genannten Rahmenplans durchgeführten Modellvorhabens „REGKO“ und daraus resultierenden städtebaulichen Untersuchung (sogenannter „Masterplan“) kommt dem durchgeführten Beteiligungsprozess unter Aktivierung der Unternehmen und Eigentümerinnen und Eigentümer zu. Hierzu wurden umfangreiche Beteiligungsformen- und Aktionen zur Steigerung der Aufmerksamkeit auf Problemlagen, das Werben für Veränderungen sowie das Aufzeigen von Potenzialen realisiert. Neben den monatlichen Unternehmenstreffen und das jederzeit ansprechbare Quartiersmanagement sind hier nachfolgende Maßnahmen zu nennen:

Maßnahmenplankonferenz; diese fand am 11. Oktober 2016 in der historischen Färberei im Gewerbegebiet Grünwinkel. Themen: Vorstellung Maßnahmenplan, Präsentation des Quartiersmanagements und Umfrage zu den favorisierten Projekten der Unternehmen.

Fachforum „Grün und Wasser“ (30. Mai 2017); Themen: Regenwasserversickerung und Dachbegrünung, Förderung geschützter Arten in Gewerbegebieten, Freiraum- und Bauwerksbegrünung in Gewerbegebieten sowie Überflutungsschutz und Risikovorwarnung. Besonders die Anpassung an den Klimawandel, Starkregenereignisse und Widerstandsfähigkeit.

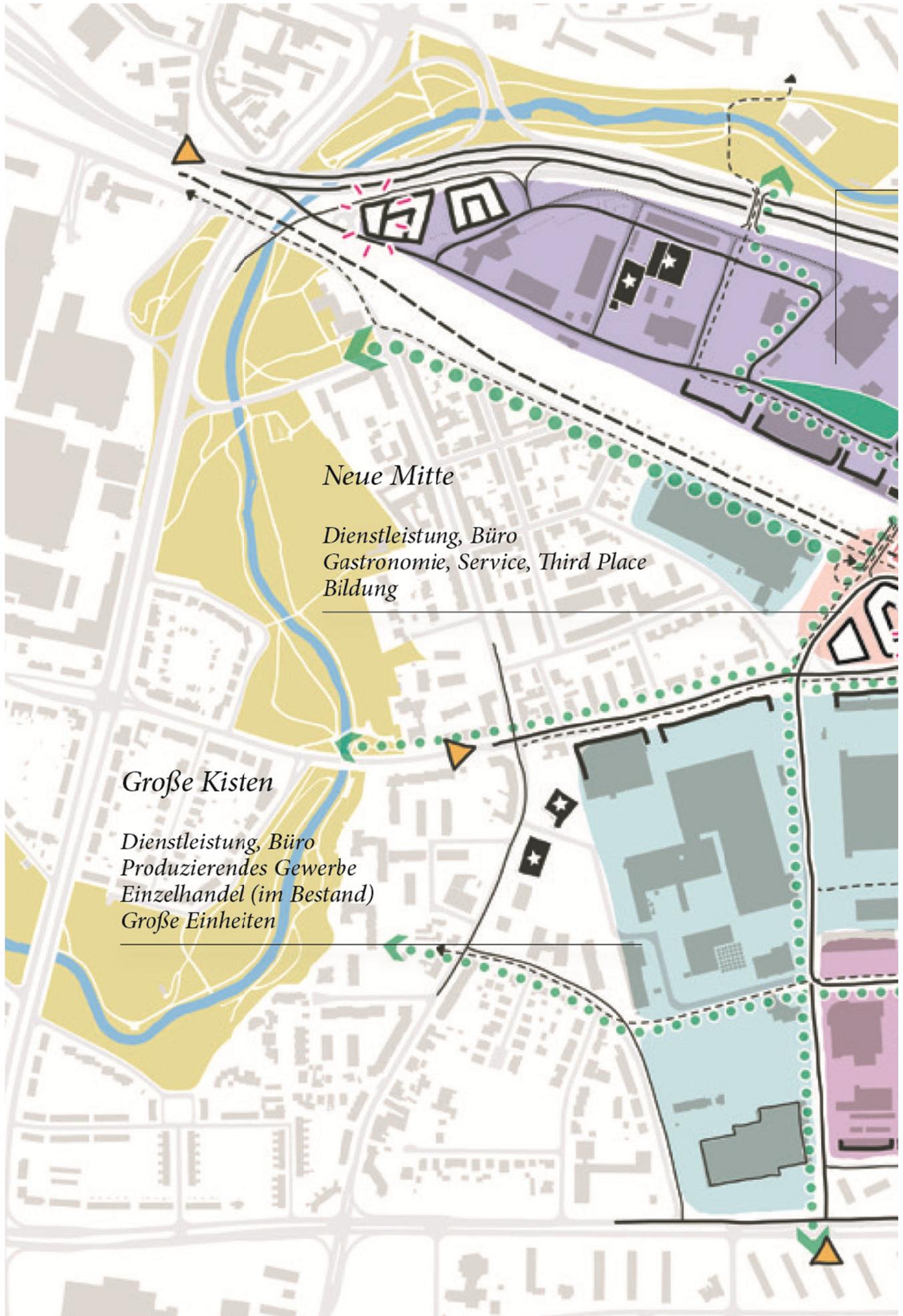
Fachforum „Entwurf des städtebaulichen Rahmenplans“ (29. November 2017) durch das Büro berchtoldkrass space & options; Themen: zukünftig mögliche bauliche Ausnutzung auf den Grundstücken, die Art der Nutzung (Wohnen vs. Gewerbe) und die neu geordnete Verkehrsführung in Teilen des Gebietes.

Fachforum „Energie, Ressourcen und CO₂-Sparen“ (3. Mai 2018); Themen: Information der Unternehmen zu verschiedenen Themen (Energie, Ressourcen, Einsparung CO₂) von Expertinnen und Experten.

monatliche Unternehmenstreffen zu verschiedenen Themen: Auftakt der Erstellung des städtebaulichen Rahmenplans, Breitbandversorgung im Gebiet, Verbesserung des ÖPNV, Idee einen „Tag der offenen Tür“ zu organisieren und die Vorstellung von Beispielen von Unternehmensnetzwerken in Gewerbegebieten.

Lenkungsgruppentreffen am 9. März 2016 und 13. September 2016 zur Information und Beteiligung von Fachämtern, IHK, Bürgerverein, Stadtwerke, ...

Abschlussforum (31. Oktober 2018); Themen: Rückblick auf die dreijährige Projektphase, Darstellung der zentralen Punkte des Rahmenplans und Ausblick über die nächsten Schritte zur Umsetzung der städtebaulichen Konzeption und die weitere Begleitung der Unternehmen und Eigentümerinnen und Eigentümer.



Neue Mitte

*Dienstleistung, Büro
Gastronomie, Service, Third Place
Bildung*

Große Kisten

*Dienstleistung, Büro
Produzierendes Gewerbe
Einzelhandel (im Bestand)
Große Einheiten*

Urbane Vielfalt

*Dienstleistung, Büro
Produzierendes Gewerbe
Gastronomie, Kultur, Third Place
Bildung, Einzelhandel (im Bestand)*

Dichter und Grüner

*Dienstleistung, Büro
Produzierendes Gewerbe
Kleinere und mittlere Einheiten
Betriebszugehöriges Wohnen
(Einzelhandel + Wohnen im Bestand)*



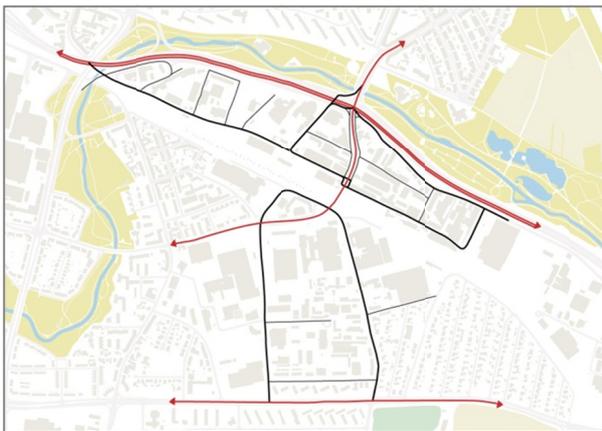
Maßnahmenüberblick geplantes Sanierungsgebiet „Gewerbegebiet Grünwinkel“

1 Verlängerung Lotzbeckstraße

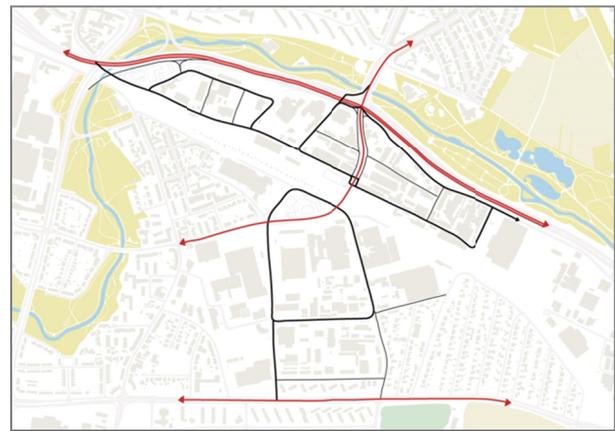
Im Bereich der Lotzbeckstraße zeichnet sich der öffentliche Raum durch eine komplizierte Verkehrsführung aus, so dass der Bereich für Ortsunkundige schlecht auffindbar ist. Die damit einhergehenden Umwege belasten die umliegenden Wohngebiete. Die Sackgassensituation der Lotzbeckstraße verhindert zudem eine bessere Zirkulations- und Orientierungsmöglichkeit innerhalb des Gewerbegebiets. Sie stellt eine Barriere in Ost-West-Richtung dar. Dies führt insbesondere dazu, dass das Wohngebiet an der südlichen Hardeckstraße vom Gewerbeverkehr belastet wird.

Mit dem Lückenschluss bekommt die Straße eine wichtige Durchgangsfunktion für den Wirtschaftsverkehr gleichermaßen wie für den Radverkehr. Die Verbindungen in die Nachbarquartiere sind von hoher Bedeutung, da das Gewerbegebiet von vielen Menschen aus den Wohnbereichen durchquert wird, um in die Stadt oder die Grünzüge entlang der Alb zu gelangen. Durch den Lückenschluss kann der Gewerbeverkehr im Gebiet wieder zirkulieren und besser vom Wohngebiet getrennt werden.

Die südliche Hardeckstraße könnte damit zusätzlich ab dem neuen Abzweig Lotzbeckstraße in ihrer Funktion als Wohnstraße gestärkt werden.



Bestand



Konzept

2 Umbau und Verbesserung Stulzstraße

Im Rahmen der Umbau- und Verbesserungsmaßnahmen des dortigen Straßenquerschnittes soll die Erschließung an den städtischen Standard angepasst und somit gesichert werden. Überbauungen der städtischen Erschließungsflächen durch Angrenzer erfordern eine Neuordnung der Grundstücke an der Stulzstraße. Die zeitliche Abwicklung ist dabei auch in Abhängigkeit des nördlich daran angrenzenden Areals zu sehen.

3 Ausbildung einer Quartiersmitte am Westbahnhof

Der Westbahnhof ist der „Dritte Karlsruher Bahnhof“ neben dem Hauptbahnhof und Karlsruhe-Durlach. Damit erhält er die Qualifizierung als Quartiersmittelpunkt, als lebendiger, attraktiv gestalteter Raum mit Aufenthaltsqualifikation und Identifikationswirkung.

Die unmittelbare Umgebung am Bahnhof im Gewerbegebiet Grünwinkel ist im Vergleich zu anderen Städten wenig dicht bebaut, die Arbeitsplatzdichte ist bei Weitem noch nicht so hoch, wie dies an einem Haltepunkt in dieser Lage zu erwarten wäre.

Auch ist der Bereich funktional schwierig und wenig attraktiv gestaltet. Eine gute Anbindung für Fuß- und Radfahrer fehlt vollkommen und ist dringend zu verbessern.

Für viele Firmen, insbesondere im Dienstleistungsbereich, ist eine Lage unmittelbar an einem Mobilitäts-Hub attraktiv, um für Kunden und Mitarbeiter gut erreichbar zu sein. Eine angestrebte hohe Arbeitsplatzdichte sorgt für eine zusätzliche Belebung des Haltepunkts und setzt einen neuen Impuls für das Quartier. Bahnhöfe sind deshalb immer auch Städteingänge. Der Bereich um den Haltepunkt bietet großes Potenzial für eine höhere Ausnutzung und städtebauliche Akzentuierung.

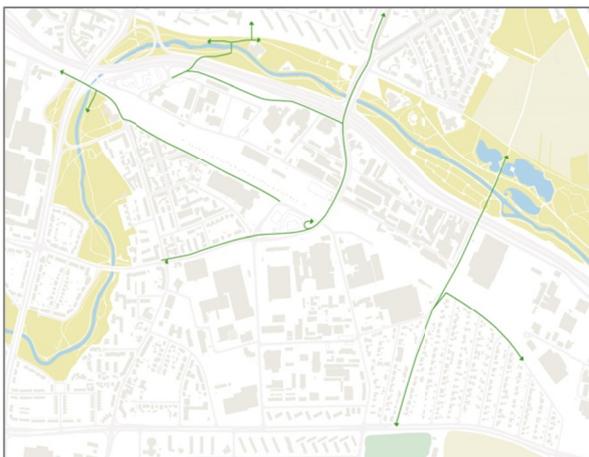
Um eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr anzubieten und den öffentlichen Nahverkehr weiter auszubauen, soll der Westbahnhof als Mobilitätsknoten ausgebaut werden. Dafür ist die Einrichtung von Carsharing-Plätzen und Leihfahrradständern vorgesehen. Es ist anzustreben, den Kreuzungsbereich Zeppelinstraße/ Hardeckstraße städtebaulich zu fassen, um diesen für die quartiersinterne Verteilung und den für die Orientierung wichtigen Bereich neu zu ordnen.

4 Fahrrad- und Fußgängerbrücke Bahn

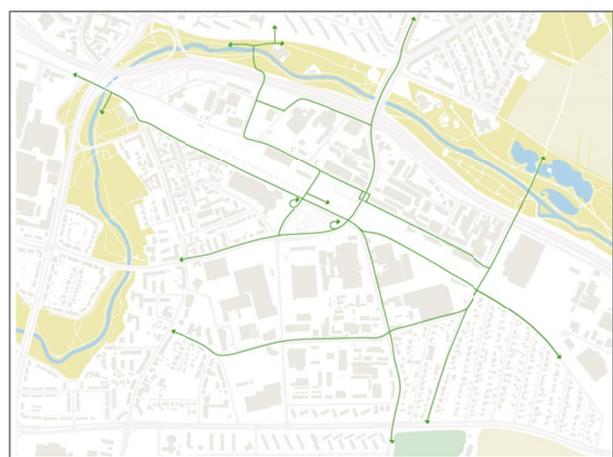
Derzeit ist von der Brücke Zeppelinstraße kein komfortabler Anschluss an die Gleise möglich. Die vorgeschlagene Fußgänger- und Radfahrerbrücke aus der Liststraße könnte direkt alle Bahnsteige erschließen und für eine schnelle Verbindung von diesem zentralen Punkt in die nahe gelegene Weststadt sorgen.

5 Lückenschluss Radwegenetz, Akazienstraße/Zeppelinbrücke

Ein Lückenschluss im Radwegenetz zwischen der Akazienstraße und der Zeppelinbrücke ermöglicht eine durchgängige Radwegeverbindung entlang der Bahngleise. Es ist ein wichtiges Element im gesamtstädtischen Radwegenetz.



Bestand



Konzept

6 Neuordnung Benzstraße/Bahn

Auf der Nordseite der Bahngleise soll eine neue (unterbrochene) bauliche Kante zu den Gleisen entstehen mit einer höheren Ausnutzung der Dichte beispielsweise durch die Verlagerung der ebenerdigen Stellplatzflächen in mehrgeschossige Parkhäuser.

7 Ringschluss Felsstraße

Die Stichstraßen im Bereich List- und Felsstraße bilden kleine, in sich geschlossene Abschnitte. Ein Erschließungsring, über den Lückenschluss zwischen List- und Ziegelstraße und weiter bis zur Felsstraße, soll einen zusammenhängenden Abschnitt herstellen, der auch ein durchgängiges Radwegenetz über die vorhandene Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die Südtangente ermöglicht. Durch die Fortführung der Wegebeziehung wird eine künftig stärkere Ausnutzung dieses Gewerbegebiets im Norden beabsichtigt.

8 Förderung des Abbruchs

In Einzelfällen ist der Abbruch nicht mehr sanierungs- oder umnutzungsfähiger Objekte zum Zwecke nachhaltiger Folgenutzungen in Verbindung mit teilweiser Entsiegelung und Begrünung sicherzustellen. Eine Freilegung bestimmter Flächen ermöglicht die Sicherstellung von Schlüsselgrundstücken, welche für die weitere Entwicklung des Gebietes eine positive Wirkung sowohl unter dem Aspekt der Flächenoptimierung als auch der Klimaanpassung erzielen und daher von zentraler Bedeutung sind.

9 Neuordnung, Grunderwerb und Flächentausch

Angestrebt wird eine gezielte städtebauliche Neuordnung an infrastrukturell strategisch wichtigen Punkten im Sinne der städtebaulichen Innenentwicklung. Hierzu sind teilweise auch Grunderwerbe oder Tausch von Flächen erforderlich. Darüber hinaus ist auch der Neubau und die Verlängerung von Verkehrsachsen/-straßen notwendig. Insbesondere der Lückenschluss und die Weiterentwicklung eines qualifizierten linearen Fuß- und Radwegeangebotes, dienen hierbei der funktionalen Verbesserung der Wegeverbindung und tragen ihren Teil zur Verkehrsvermeidung bei. Im Sinne der Nachhaltigkeit sollen deshalb u.a. Radabstellmöglichkeiten, Park and Ride, und Carsharing-Angebote im öffentlichen Raum (zum Beispiel im Bereich der geplanten Quartiersmitte) umgesetzt werden. Durch die infrastrukturellen baulichen Maßnahmen erhöht sich die Verkehrssicherheit, während sich gleichzeitig die Emissionen im Quartier reduzieren.

Der Erhalt und die Modernisierung von identitätsstiftenden Bestandsgebäuden verfolgen das Ziel der Sicherung und Verbesserung der infrastrukturellen und klimatischen Verhältnisse. Der Inwertsetzung der ortsbildprägenden denkmalgeschützten Bestandsgebäude und energetischen Sanierung kommt dabei eine Schlüsselrolle im Quartier zu.



10 Neugestaltung Birkenweg

Das frühere Speditingsgelände am Birkenweg befindet sich am Übergang zum Wohnquartier Hardecksiedlung. Heute treffen am Birkenweg gewerbliche Nutzung und Wohnen unmittelbar aufeinander.

Es wird vorgeschlagen, diesen Übergang zukünftig neu zu ordnen und eine ergänzende Begrünung zu schaffen: Ein gut nutzbarer und baumbestandener Grünstreifen trennt zukünftig die beiden Richtungsfahrbahnen des Birkenweges und damit auch die beiden unterschiedlichen Quartiersnutzungen voneinander. Dadurch wird ein notwendiger Übergang zwischen Gewerbe und Wohnen geschaffen, der zudem stadtklimatisch wirksam ist und eine wichtige Radwegeverbindung herstellt.



11 Neue Stichstraße nördlich des Birkenweges

Das Sanierungskonzept sieht vor, die bestehende zusammenhängende, ehemalige Speditingsfläche nördlich des Birkenweges durch eine neue Stichstraße zu erschließen. Dadurch sind dort kleinteiligere Parzellierungen bei minimalem Erschließungsaufwand möglich.

12 Betriebsverlagerungen und Sozialplan

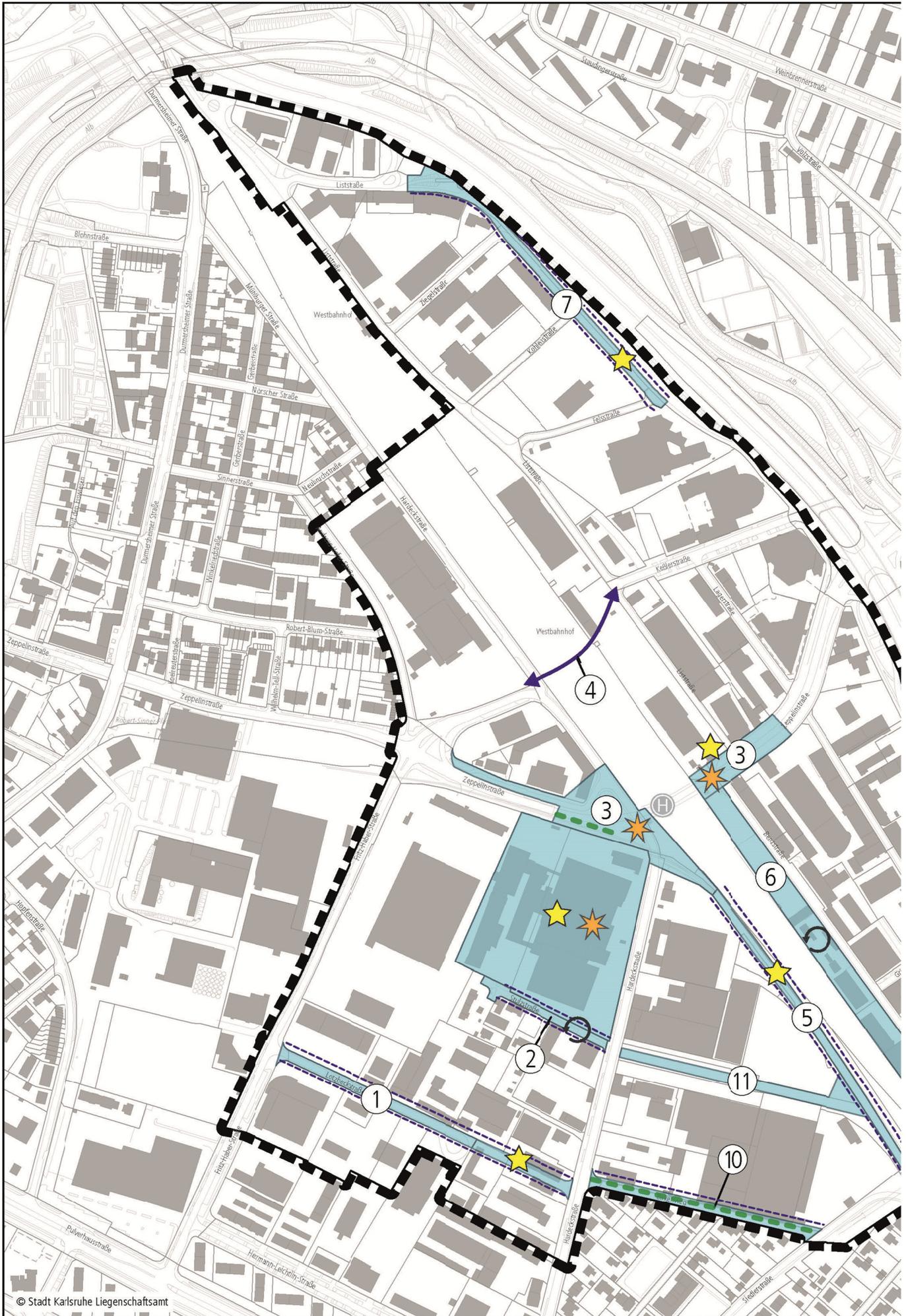
Das Gewerbequartier Grünwinkel soll sich in Richtung einer effizienten Gewerbegebietsstruktur entwickeln. Diese soll in besonderem Maße den Zielen der Innenentwicklung, dem Themenfeld „Flächen gewinnen“, Verdichtung der Nutzung sowie der Schaffung attraktiver, kompakter Siedlungsmuster mit zukunftsweisenden, ressourceneffizienten Strukturen Rechnung tragen. Erforderliche Verlagerungen der Betriebe sollen insbesondere der internen Entwicklung Rechnung tragen und so den Fortbestand des Gewerbes in dem Quartier in Karlsruhe sichern.

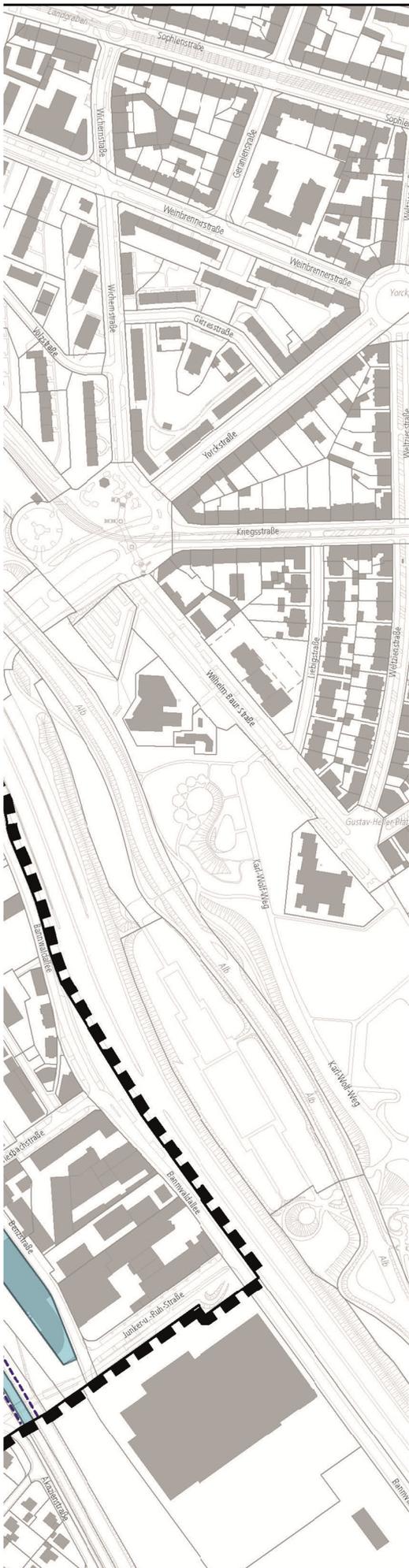
13 Entsiegelung zur klimatischen Aufwertung des Gebietes

Weite Teile des Gewerbegebietes sind durch eine hohe Versiegelung sowie großflächige Infrastrukturanlagen geprägt. Zu Letzterem gehören unter anderem Parkplätze und Abstellflächen. Es gibt im Gebiet so gut wie keine Grün- und Freiräume, die zum Aufenthalt geeignet sind. Eine bioklimatische Verbesserung wird erzielt, indem auf dem Areal geschlossene Oberflächen entsiegelt werden.

14 Gewährung von Zuschüssen

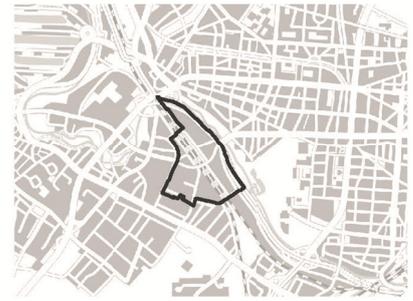
Im Rahmen privater Gebäudeerneuerungen/-sanierungen sollen Modernisierungs- und Instandsetzungszuschüsse gewährt werden.





Projekte

- ① Verlängerung Lotzbeckstraße
- ② Umbau und Verbesserung Stulzstraße
- ③ Ausbildung einer Quartiersmitte am Westbahnhof
- ④ Fahrrad- und Fußgängerbrücke Bahn
- ⑤ Lückenschluss Radwegnetz Akazienstraße/Zeppelinbrücke
- ⑥ Neuordnung Benzstraße/Bahn
- ⑦ Ringschluss Felsstraße
- ⑩ Neugestaltung Birkenweg
- ⑪ Neue St chstraße nördlich des Birkenweges



**Gewerbegebiet
Grünwinkel**

Maßnahmenübersicht Juli 2019

-  **Maßnahmen geplant**
-  **Haltepunkt**
-  **Erwerb**
-  **Aufwertung**
-  **Neuordnung**
-  **Umbau und Verbesserung**
-  **Neuschaffung Brücke**
-  **Begrünung**

 Abgrenzung Sanierungsgebiet (ca. 60,8 ha)

 0 25 50 75 100 m



**Stadt Karlsruhe
Stadtplanungsamt**



Generalplanung und Stadtsanierung

Sanierung Grünwinkel
Maßnahmenübersicht Stand Juli 2019

Maßstab:	Datum: 09.08.2019
Gezeichnet: Do/CG	Projektleitung: A. Lein
Bereichsleitung: Heike Dederer	Amtsleitung: Prof. Dr. Anke Karmann-Woessner

