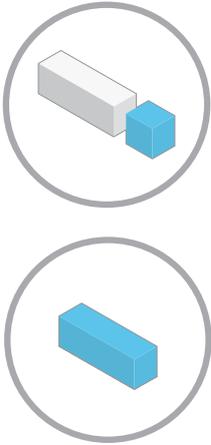
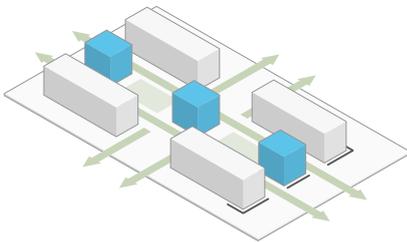


## ENTWICKLUNGSSZENARIO PUNKTE

### AUSBAUOPTIONEN



### STRUKTURANSATZ



Das dargestellte exemplarische Entwicklungsszenario zeigt die theoretische Möglichkeit einer qualifizierten Innenentwicklung durch ergänzende, punktuelle Neubauten zwischen den Bestandsgebäuden sowie eine entsprechende Überbauung der ‚untergenutzten‘, kommunalen Grünfläche an der Kußmaulstraße.

Hierbei könnte eine bauliche Anreicherung der bestehenden Siedlungsstrukturen entlang der Straßenräume sowie im Innenbereich bspw. durch einzelne punktförmige Gebäude mit überwiegend vier Geschossen erfolgen. Begleitend zur August-Bebel-Straße wären in diesem Rahmen für die südlichen Neubauten durchaus auch sechs Geschosse vorstellbar.

Jedoch müssten für eine entsprechende Bebauung an dieser Stelle wiederum die

### LAGEPLAN



bestehenden Garagen bzw. Stellplätze weichen.

Gleichzeitig könnten auf der Freifläche an der Kußmaulstraße fünf- bis sechsstöckige Punkthäuser die Bestandsiedlung komplettieren bzw. arrondieren.

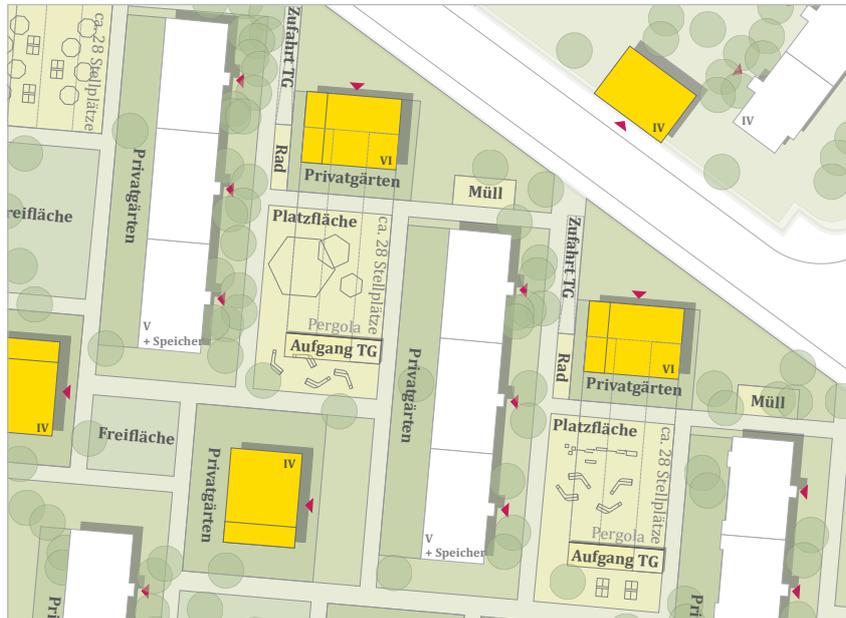
Dabei gilt es u.a. zu beachten, dass die Fläche im aktuellen FNP sowie im Klimaanpassungsplan als Grün- bzw. bioklimatische Entlastungsfläche ausgewiesen ist und der bestehende Fernwärmeanschluss den Bereich quert. Dieser verläuft im Weiteren zwischen den westlich anliegenden Bestandsgebäuden und schränkt somit stellenweise die Bebaubarkeit der Innenbereiche ein.

Durch die punktförmigen Neubauten würde der offene Siedlungscharakter bewahrt und zugleich die baulichen und

freiräumlichen Strukturen akzentuiert und strukturiert. So tragen die Bauten u.a. zu einer verstärkten Raumbildung nach innen und außen bei. Zusammen mit dem Gebäudebestand könnten dadurch zu den Straßenräumen aufgelockerte Bebauungskanten entstehen, die diesen eine neue ‚Silhouette‘ und bauliche Fassung geben. Daneben würden die Innenräume stärker abgegrenzt und zониert bzw. könnten in unterschiedlich nutzbare Bereiche gegliedert werden.

Zu einer möglichen Neustrukturierung der Freiräume und Unterbringung der Stellplätze sind nachfolgend zwei exemplarische Varianten dargestellt.

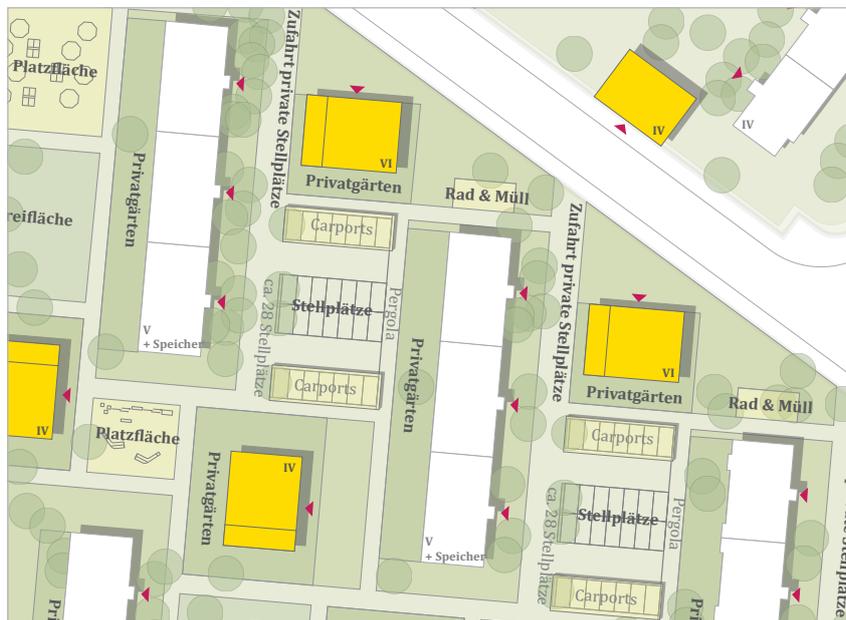
## VARIANTE 1 - FREIANLAGEN / TIEFGARAGEN



Durch die punktuelle bauliche Akzentuierung der räumlichen Struktur wäre eine verstärkte Gliederung bzw. Hierarchisierung der Freiflächen in private, gemeinschaftliche und öffentliche Bereiche vorstellbar. Eine damit einhergehende veränderte Wegeführung würde die Strukturierung der Räume unterstreichen sowie die unterschiedlich nutzbaren Bereiche sinnvoll zonieren und verknüpfen. Die einzelnen Freiflächen könnten bspw. mit einladenden Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten versehen sein oder als private Gartenzonen ausgebildet werden.

Die Tiefgaragenzugänge, Müll- oder Radabstellanlagen sollten dabei als attraktive Elemente der Freiraumstrukturen ausgestaltet werden.

## VARIANTE 2 - FREIANLAGEN / EBENERDIGES PARKEN



Grundsätzlich wäre auch eine ebenerdige Unterbringung der Stellplätze in den Blockinnenbereichen denkbar.

Dies würde allerdings zu einer starken Beeinflussung der Freiräume, deren Nutzbarkeit sowie allgemein der Wohnqualität durch den ruhenden Verkehr führen. Gerade deshalb wäre hier vor allem darauf zu achten, die Stellplatzanlagen als integrale Bestandteile der Freiraumstrukturen zu begreifen sowie attraktiv und verträglich auszubilden.

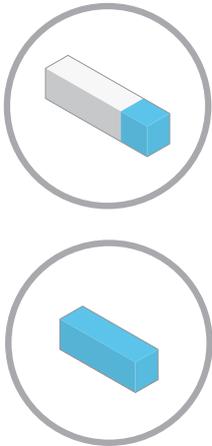
Dies könnte bspw. über ansprechend gestaltete Carports oder berankte Pergolen erfolgen, die gleichzeitig eine bessere räumliche Fassung der Flächen zur Folge hätten.

## SCHEMAANSICHT AUGUST-BEBEL-STRASSE MIT BLICK NACH SÜDEN

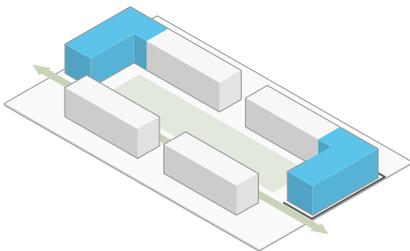


## ENTWICKLUNGSSZENARIO KANTE

### AUSBAUOPTIONEN



### STRUKTURANSATZ



Das dargestellte exemplarische Entwicklungsszenario zeigt die theoretische Möglichkeit einer qualifizierten Innenentwicklung durch die verstärkte Ausbildung von städtebaulichen Kanten mittels (winkelförmigen) Anbauten an die Bestandsgebäude sowie eine korrespondierende Neubebauung der Freifläche entlang der Kußmaulstraße.

In diesem Rahmen könnten die Zeilenbauten südlich der August-Bebel-Straße an ihren (fensterlosen) Stirnseiten bspw. durch viergeschossige, straßenbegleitende Winkelbauten ergänzt werden. Dies würde erneut eine Verlagerung der dort untergebrachten Stellplätze erforderlich machen.

Analog wäre zusätzlich vorstellbar, dass die Bestandsgebäude entlang der Ludwig-Windthorst-Straße

### LAGEPLAN



ebenfalls abgeschrägte Anbauten an den ‚Brandwänden‘ nach Norden hin erhalten, wobei auch hier auf die bestehende Fernwärmeleitung hinzuweisen wäre.

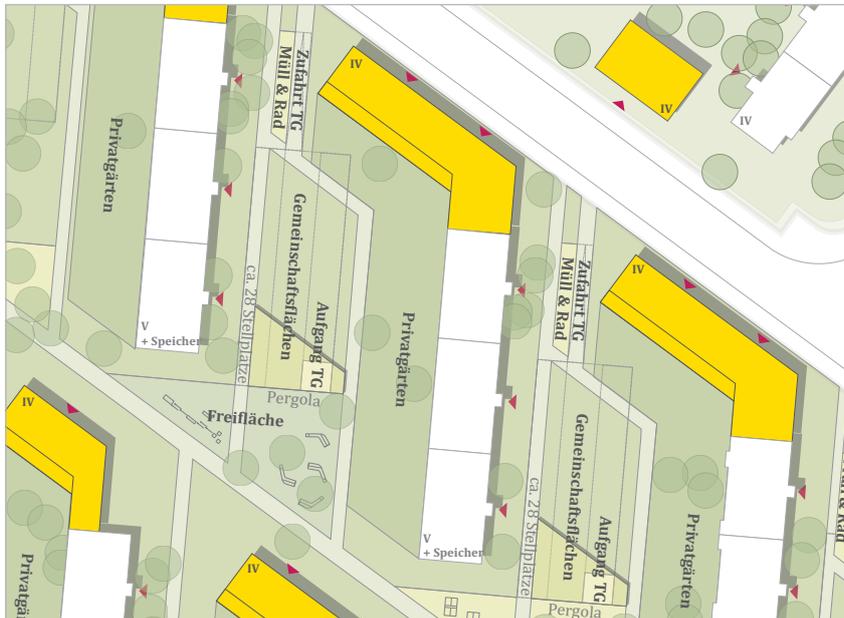
Aufgrund der räumlichen und baulichen Voraussetzungen eignen sich nördlich der August-Bebel-Straße dagegen nur punktuelle vierstöckige Neu- bzw. Anbauten für eine entsprechende Ergänzung der Strukturen. Ggf. müsste hierzu jedoch stellenweise in die vorhandenen Gebäudegrundrisse eingegriffen werden.

Darüber hinaus könnte zu einer baulichen Abrundung der Bestandssiedlung entlang der Kußmaulstraße eine Bebauung in einem ähnlichen Duktus mit vier bis fünf Geschossen erfolgen.

Mit den entsprechenden Ergänzungen und Neubauten würde eine stärkere Veränderung bzw. Neuordnung der bisher offenen, ‚fließenden‘ Gebäude- und Freiraumstrukturen einhergehen. So führen diese bspw. zu einer intensiveren baulichen Fassung der anliegenden Straßenräume und verleihen der Siedlung dadurch eine neue, prägnante stadträumliche Kontur. Gleichzeitig entstünden vorwiegend ‚geschlossene‘, abgeschirmte Blockinnenbereiche, die einen veränderten Charakter sowie eine verstärkte räumliche Gliederung der Freiflächen mit sich bringen.

Zu einer möglichen Neustrukturierung der Freibereiche sowie zur Unterbringung der notwendigen Stellplätze sind nachfolgend zwei exemplarische Variante dargestellt.

## VARIANTE 1 - FREIANLAGEN / TIEFGARAGEN



Die Ausbildung einer weitestgehend geschlossenen Bebauungskante zum Straßenraum hätte für die Freiräume einen verstärkt ‚privaten‘ Wohnhofcharakter zur Folge, sodass bspw. für die Bewohner der Erdgeschosse ein eigener Gartenbereich vorstellbar wäre. Gleichzeitig könnten die dazwischen liegenden Räume gemeinschaftliche Nutzungen erfahren, die bspw. durch unterschiedliche Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten angereichert werden könnten. Für die Tiefgaragenzufahrten an der August-Bebel-Straße wäre zusätzlich eine bauliche Kombination mit gestalterisch ansprechenden Müll- und Radabstellanlagen denkbar.

## VARIANTE 2 - FREIANLAGE / EBENERDIGES PARKEN



Eine Unterbringung der Stellplätze in den Blockinnenbereichen würde zu einer starken Beeinflussung der Freiräume, deren Nutzbarkeit sowie allgemein der Wohnqualität durch den ruhenden Verkehr führen. Deshalb wäre hier vor allem darauf zu achten, die Stellplatzanlagen als integrale Bestandteile der Freiraumstrukturen zu begreifen sowie attraktiv und verträglich auszubilden. Dies könnte bspw. über ansprechend gestaltete Carports oder berankte Pergolen erfolgen, die gleichzeitig zu einer besseren räumlichen Fassungen sowie zu einer weiteren Gliederung der Flächen beitragen würden.

## EHEMALIGE SIEMENSSIEDLUNG



Quelle: Stadt Karlsruhe



Quelle: Stadt Karlsruhe

## AUSGANGSLAGE UND ENTWICKLUNGSOPTIONEN

Die Gebäude der ehemaligen Siemenssiedlung (ebenfalls Binsenschlauchsiedlung genannt) wurden Anfang der 1950er Jahre errichtet und letztmalig Mitte der 90er Jahre modernisiert. Sowohl der nördliche als auch der südliche Siedlungsabschnitt ist durch homogene, offene Bebauungsstrukturen mit gleichförmigen, überwiegend zweigeschossigen Zeilenbauten mit Satteldächern gekennzeichnet.

Der Gebäudebestand befindet sich (fast) vollständig im Eigentum der VOLKSWOHNUNG, allerdings sind die Grundstücksflächen per Erbbaurecht vom Land überlassen. Die beiden Siedlungsbereiche besitzen ausgedehnte, baumbestandene Grünflächen, die oftmals nicht mehr ganz ‚zeitgemäß‘, stellenweise ohne wirkliche Nutzung oder durch mangelnde Aufenthaltsqualitäten gekennzeichnet sind. Zusammen mit dem sanierungsbedürftigen Gebäudebestand weist die Siemenssiedlung (ähnlich wie die südl. Flugplatzsiedlung) dadurch stellenweise ein unbefriedigendes Erscheinungsbild, einen Mangel an attraktiver stadträumlicher ‚Präsenz‘, eine steigerungsfähige Wohnqualität oder eine fehlende Raumbildung auf.

Im Zuge einer Innenentwicklung gilt es daher auch hier, die entsprechenden Raumqualitäten nachhaltig zu verbessern und aufzuwerten. U.a. durch die verstärkte Ausbildung von attraktiven Bebauungskanten entlang der Straßenräume (besonders zur vielbefahrenen Hertzstraße und der Germersheimer Straße) oder auch die städtebauliche Akzentuierung der räumlich bedeutsamen ‚Stadtteileingänge‘ an den Einmündungsstellen entlang der Hertzstraße.

Wie die Untersuchungen der Flächen- und Gebäudepotenziale gezeigt haben, bieten die einzelnen Bereiche der Siemenssiedlung, u.a. aufgrund der einheitlichen Besitzverhältnisse, den Gebäudestrukturen oder auch dem hohen Freiflächenanteil, günstige Voraussetzungen und unterschiedliche Optionen für einen weiteren Ausbau des Wohnraumangebotes sowie eine damit einhergehende Aufwertung. Für die künftige Entwicklung des nördlichen Teilbereiches eignen sich dabei besonders Dachausbauten (bzw. Neuerrichtung der Dächer / Ersatzbauten für die Satteldächer), Aufstockungen, Anbauten oder ‚ergänzende‘ Neubauten in den Freiflächen.

Im südlichen Teilbereich bieten sich grundsätzlich die gleichen Möglichkeiten, jedoch sind hier die Voraussetzung für etwaige Anbauten nur in einem deutlich geringeren Maße gegeben. An manchen Stellen, wie etwa den Kreuzungen an der Hertzstraße, wäre darüber hinaus ggf. auch ein Abbruch und Neubau einzelner Gebäude vorstellbar. Zum einen um die teilweise geringen Grundstücksausnutzungen zu erhöhen, zum anderen aber um an diesen Punkten durch eine entsprechende Bebauung attraktive Eingänge in die Nordweststadt auszuformulieren sowie der Hertzstraße eine neue prägnante Kontur zu verleihen.

Nachfolgend werden für den nördlichen Teilbereich der Siemenssiedlung zwei exemplarische Entwicklungsszenarien und für die südliche Siemenssiedlung ein mögliches Entwicklungsszenario für eine weitere bauliche sowie freiräumliche Entwicklung bzw. Aufwertung aufgezeigt. Jedoch stellen diese, besonders aufgrund des teilweise erhaltenen wertvollen Baumbestandes, ‚Maximalvarianten‘ dar und sind als solche zu begreifen.

**LEGENDE  
ENTWICKLUNGSOPTIONEN**



Dachausbau  
bestehendes Satteldach



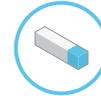
Dachausbau  
bestehendes Flachdach



Aufstockung  
bestehendes Satteldach



Aufstockung  
bestehendes Flachdach



Anbau  
an Bestandsgebäude



„ergänzender“  
Neubau



Abriss /  
Neubau



Neubau



städtebauliche  
Akzentuierung



Stärkung stadträumlicher  
Präsenz / Ausbildung von  
Bebauungskanten

