

LEITMOTIVE

Der folgende Themenblock stellt die definierten programmatischen und räumlichen Leitmotive bzw. -vorstellungen für die weitere Entwicklung der Nordweststadt vor.

Diese sind jeweils aus den spezifischen Voraussetzungen, Stärken, Schwächen und Herausforderungen des Stadtteils abgeleitet sowie redaktionell und konzeptionell der Rahmenplanung vorangestellt.

Die Leitmotive basieren jedoch ebenfalls auf den Erkenntnissen der tiefer gehenden Bestandserhebung bzw. Analyse der Nordweststadt, welche im darauffolgenden Themenblock zur ‚Stadtteilebene‘ dargelegt wird.

Die Leitmotive bilden als übergeordnete Zielvorstellungen u.a. den Ausgangspunkt sowie die ‚Richtschnur‘ für die dort formulierten Aufgaben, Ziele und Handlungsansätze.

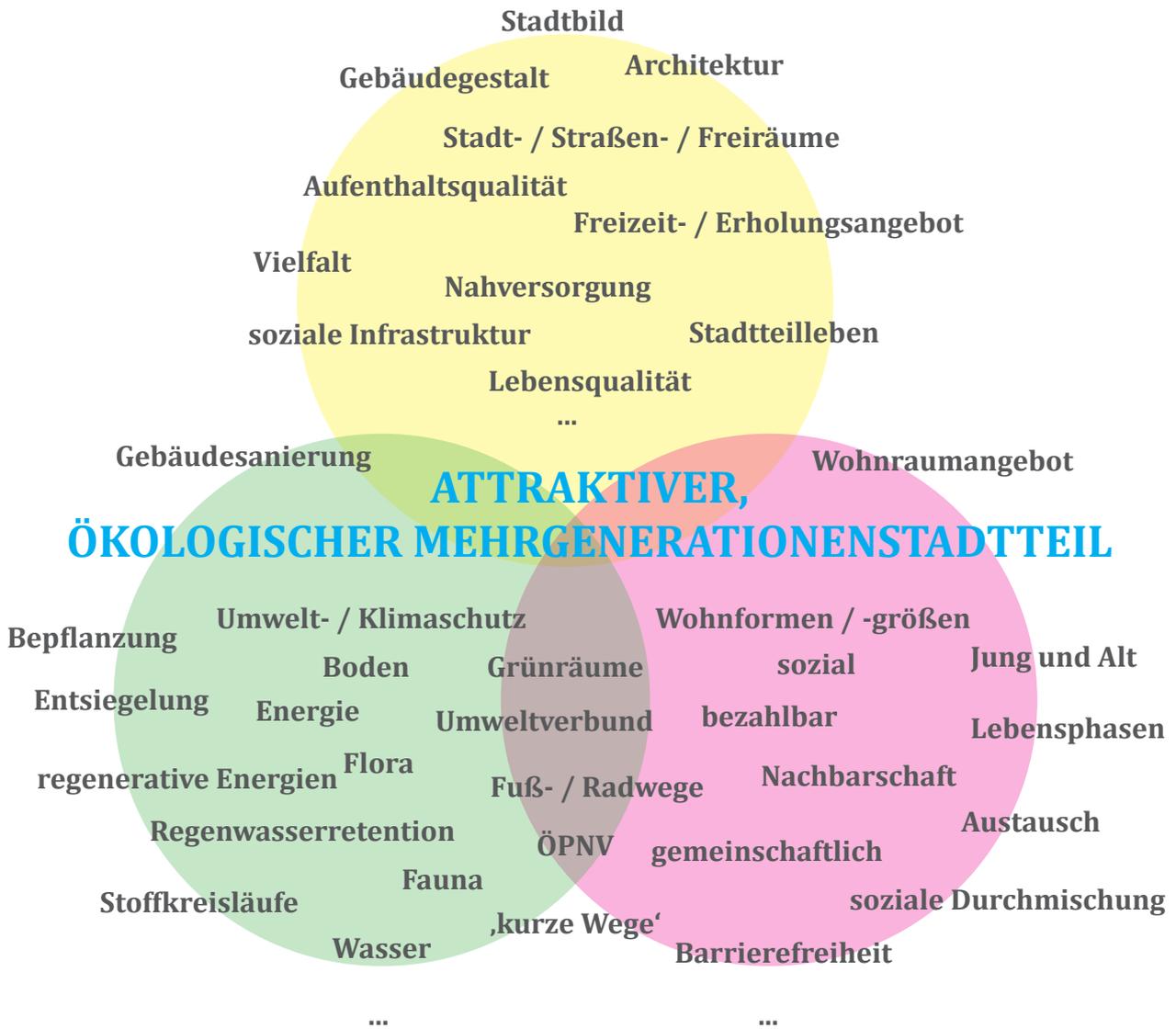




LEITMOTIVE

PROGRAMMATISCHE LEITVORSTELLUNG

DIE NORDWESTSTADT: EIN ATTRAKTIVER UND ÖKOLOGISCHER MEHRGENERATIONENSTADTEIL!



Das formulierte Leitmotiv eines attraktiven und ökologischen Mehrgenerationenstadtteils beruht auf der spezifischen Ausgangslage in der Nordweststadt und stellt insofern sowohl eine Zustandandsbeschreibung als auch eine Zielvorgabe für die künftige Entwicklung dar.

Denn einerseits besitzt die Nordweststadt gute Voraussetzungen, besondere Qualitäten, Standortbegabungen und Potenziale, weist aber andererseits auch entsprechende Defizite, Notwendigkeiten und damit verbundene Aufgabenstellungen auf, um gemäß der Leitvorstellung weiter profiliert, gestärkt und aufgewertet bzw. ganz allgemein zukunftstauglich zu werden.

Entsprechend muss sich auch die Nordweststadt vielfältigen Herausforderungen, seien sie gegenwärtiger oder künftiger, allgemein globaler oder lokal spezifischer Art, verstärkt stellen (wie bspw. dem Klimawandel, den demographischen Veränderungen oder schlichtweg der Erneuerung bzw. Anpassung der baulichen und freiräumlichen Strukturen).

So ist die Nordweststadt bereits heute ein attraktiver, lebenswerter Stadtteil. Gleichzeitig gilt es, die Attraktivität weiterhin zu bewahren und zu steigern. Hierzu zählen nicht nur ein gefälliges Stadtbild oder ansprechende Straßen- und Freiräume mit Aufenthaltsqualität, sondern auch eine ausreichende und vielseitige Infrastruktur, wie bspw. soziale Einrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomien oder Freizeit- und Erholungsangebote.

Daneben bietet die Nordweststadt, insbesondere aufgrund ihres hohen Grünflächenanteils, ebenfalls schon gute ökologische Bedingungen. Allerdings ist eine weitergehende umwelt- und vor allem auch klimagerechte Entwicklung heutzutage unabdingbar.

Daher gilt es gerade in der Nordweststadt, die enormen Potenziale der zahlreich vorhandenen Freiflächen verstärkt für eine ökologische Aufwertung zu nutzen. Etwa durch weitere Bepflanzungen, Entsiegelungen oder als Retentionsräume für Niederschlagswasser.

Die Ziele für die Nordweststadt stehen auch im Kontext des städtischen Korridortheemas ‚Meine Grüne Stadt Karlsruhe‘: Dieses zielt ab auf eine nachhaltige Entwicklung mit den Handlungsfeldern Klima, Natur und Gesundheit im urbanen Raum. Ziele sind der Schutz, Ausbau und Vernetzung des Stadtgrüns, Schutz der Natur und der Artenvielfalt, reduzierter Energieverbrauch, praktizierter Klimaschutz und Klimaanpassung, Förderung von Bewegungsmöglichkeiten und Schaffung eines gesundheitsfördernden Lebensumfeldes, Ressourcenschutz, Umweltgerechtigkeit. Das Engagement der Menschen vor Ort und anderer Akteure soll einbezogen und gefördert werden. Die Ziele der ‚Grünen Stadt‘ bilden damit eine Grundlage für die Leitmotive dieses Rahmenplans. Im Weiteren bieten aber auch die Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radmobilität) sowie die stellenweise modernisierungsbedürftigen Baustrukturen entsprechende Ansatzpunkte (bspw. durch energetische Erneuerung oder die Nutzung von regenerativen Ressourcen).

Darüber hinaus stellt die Nordweststadt, u.a. wegen ihrer attraktiven Lage und dem vorhandenen vielseitigen Wohnraumangebot - vom freistehenden Haus für Familien über Wohnungen für junge Paare bis hin zu Seniorenwohnanlagen -, Heimat für unterschiedliche Alters- und Einkommensgruppen, in unterschiedlichen Lebensphasen und -entwürfen dar.

Aber auch wenn die Nordweststadt hinsichtlich ihrer Altersstruktur noch ein verhältnismäßig junger Stadtteil ist, wird der demographische Wandel auch sie betreffen. Daher gilt es den Stadtteil fit für die Zukunft und zu einem gemeinschaftlichen, lebenswerten Ort für alle Generationen zu machen.

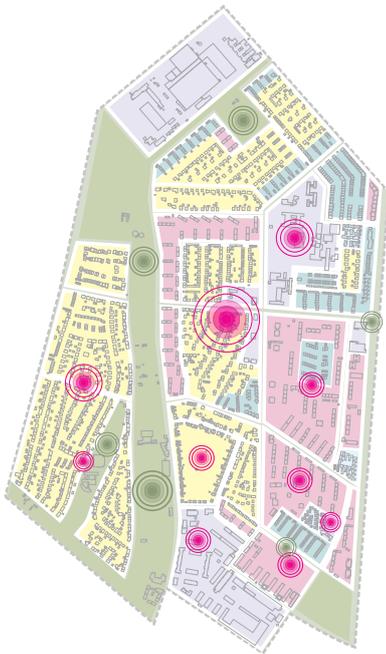
Dies beinhaltet etwa, die Gebäude- und Freiraumstrukturen zunehmend altersgerecht zu gestalten, zusätzliche Seniorenwohnheime zu schaffen sowie auch neue, alternative Wohnformen anzubieten, wie bspw. Mehrgenerationenhäuser, Wohngruppen oder attraktive Angebote für Familien. So kann auch künftig eine bunte, soziale Durchmischung erhalten bleiben.

Daneben wird es wichtig sein, nachbarschaftliche Strukturen sowie generationsübergreifende Angebote und Treffpunkte aufzubauen. Oder durch ein entsprechendes Infrastrukturangebot (wie bspw. Nahversorgungs- und Betreuungseinrichtungen) ‚kurze Wege‘ innerhalb des Stadtteils zu generieren. Dies umfasst zudem, eine ausreichende Mobilität für alle Altersgruppen zu gewährleisten. Dazu zählt nicht nur ein gutes ÖPNV-Angebot, sondern ebenso das Thema Barrierefreiheit. Diese kommt wiederum nicht nur Senioren, sondern zugleich bspw. Familien mit Kinderwägen zu Gute.

Das Leitmotiv umfasst somit ganz unterschiedliche, sich überlagernde und ergänzende Dimensionen und Aspekte, die ggf. auch in Zielkonflikten zueinander stehen können. Entsprechend gilt es diese, im Hinblick auf eine ausgewogene und nachhaltige Entwicklung der Nordweststadt, untereinander auszutarieren sowie in einen möglichst symbiotischen Gleichklang zu bringen.

RÄUMLICHE LEITVORSTELLUNG

DIE NORDWESTSTADT: EIN MOSAIK AUS VIELFÄLTIGEN TEILEN UND DOCH EIN GANZES!



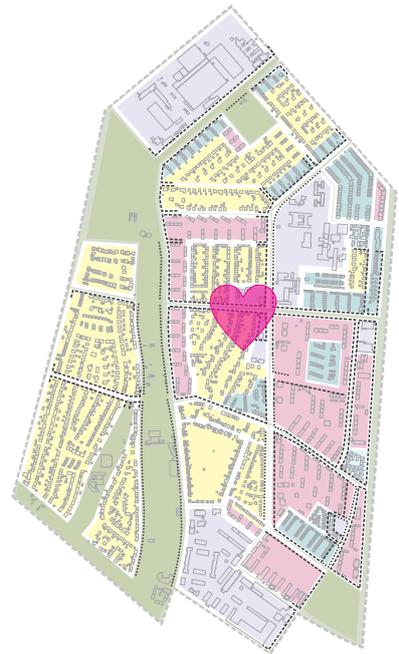
Weiterentwicklung und Aufwertung der einzelnen Siedlungs- und Freibereiche

Integration neuer, attraktiver ‚Bausteine‘



Ausbildung verbindender ‚Schnittstellen‘

Verbesserung der stadtstrukturellen Vernetzung



Profilierung einer ‚attraktiven Mitte‘

Aufwertung des Erscheinungsbildes

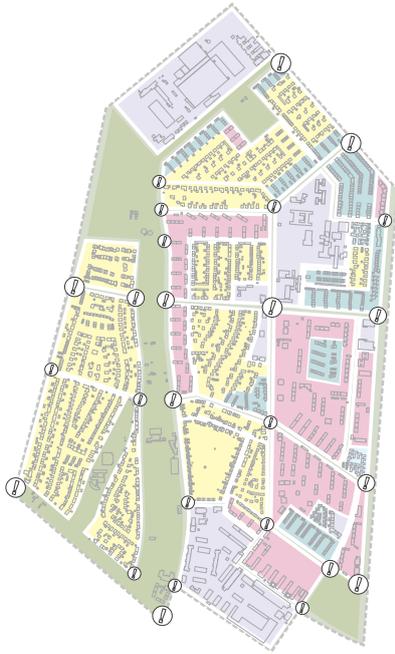
Erhöhung der stadt- und freiräumlichen ‚Präsenz‘

Die Nordweststadt gleicht aufgrund ihrer Stadt- und Freiraumstruktur, bestehend aus unterschiedlichen Siedlungen bzw. ‚Bebauungsclustern‘ mit dazwischen liegenden, ausgedehnten Grün- und Straßenräumen, einem Mosaik aus verschiedenartigen Teilen, das doch ein Ganzes bildet. Diese Vielfalt ist als Chance zu begreifen und das Mosaik in seinen einzelnen Bestandteilen aber auch seinem Zusammenhalt und Gesamtbild weiter zu profilieren, zu stärken sowie mit neuen, attraktiven ‚Facetten‘ zu versehen.

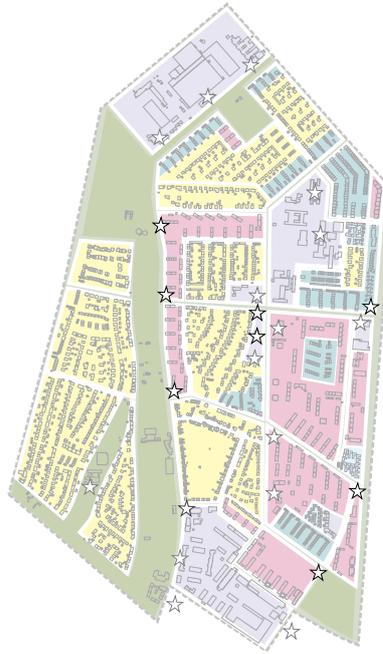
Aufbauend auf der programmatischen Leitvorstellung gilt es, dazu die einzelnen Quartiere (mit ihren jeweiligen Charakteren und Qualitäten) gemäß ihren spezifischen Voraussetzungen, Erfordernissen und Potenzialen gezielt weiterzuentwickeln und aufzuwerten, sowie daneben neue Bausteine (wie bspw. das ‚Areal Nancystraße‘) behutsam einzufügen und zu integrieren.

Gleichzeitig sind die unterschiedlichen Straßen- und Freiräume, die die einzelnen Quartiere umgeben und aktuell oftmals eher Zäsuren im Stadtgefüge darstellen, als verbindende ‚Schnittstellen‘ zwischen den Siedlungsbereichen zu stärken, um somit u.a. die strukturelle Vernetzung zu erhöhen. Dies beinhaltet, nicht nur die entsprechenden Räume zu attraktivieren, sondern auch das stellenweise unbefriedigende Erscheinungsbild bzw. die stadträumliche ‚Präsenz‘ der anliegenden Siedlungs- und Freiraumstrukturen zu verbessern. So bspw. durch gestalterische oder bauliche Aufwertungen, eine stärkere ‚Öffnung‘ der Bereiche oder auch die Ausbildung neuer attraktiver Bebauungskanten.

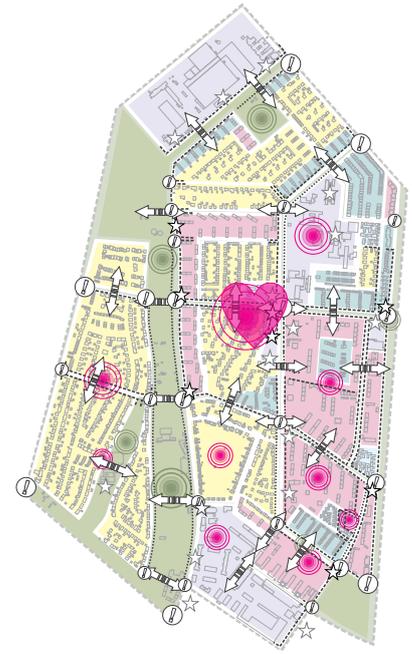
Darüber hinaus wird es künftig ganz wesentlich sein, der Nordweststadt eine bisher fehlende, klar ablesbare, attraktive und identitätsstiftende Mitte zu verleihen.



Ausformulierung einladender Entrée- und Auftaktsituationen



Akzentuierung bedeutsamer stadträumlicher Orte / Stellen



Generierung eines symbiotischen Ganzen

Daneben sind aber auch weitere wichtige Orte und Stellen im Stadtgefüge, wie bspw. stadträumliche Eingangs- und Auftaktsituationen, herauszuarbeiten, auszuformulieren und bspw. durch markante Gebäude städtebaulich zu akzentuieren, um somit der Nordweststadt ein prägendes, unverwechselbares und einladendes ‚Gesicht‘ zu geben.

STADTTEILEBENE

Die ‚Stadtteilebene‘ stellt den großräumigen Untersuchungs- und Aussagemaßstab der Rahmenplanung dar.

Geordnet nach den Themen ‚Freiraum‘, ‚Verkehr‘, ‚Infrastruktur‘ und ‚Baustruktur / Wohnangebot‘, beinhaltet der Themenblock daher die wesentlichen Erkenntnisse der Bestandsaufnahme bzw. Analyse sowie die für die jeweiligen Themenfelder abgeleiteten Aufgaben, Ziele, potenziellen Handlungsräume, Konzeptansätze und Maßnahmen.

Diese sind am Anfang jedes Kapitels überblicksartig dargelegt und daran anschließend hinsichtlich einzelner Aspekte nochmals umfassender beleuchtet.

Am Ende jedes Kapitels findet sich darüber hinaus eine stichpunktartige Zusammenfassung der Ergebnisse in einer sogenannten ‚Kurz und Knapp Box‘.

Die eher allgemein und systematisch gehaltenen, themenbezogenen Aussagen der ‚Stadtteilebene‘ fungieren vorwiegend als übergeordnetes, konzeptionelles und räumliches ‚Grundgerüst‘ für die Weiterentwicklung der Nordweststadt.

Zugleich stellen sie die Basis für die tiefer gehende Auseinandersetzung mit den in diesem Zuge identifizierten bzw. verdichteten ‚Lupenbereichen bzw. -themen‘ dar.



LEGENDE

-  private Freiräume
-  halböffentliche Freiräume
-  öffentliche Grünflächen
-  kommunale Schul- / Kindergartenareale
-  Straßenbegleitgrün
-  Kleingartenanlagen
-  Sportanlagen / Vereinsflächen
-  Friedhof
-  Platzräume
-  besondere Orte

ÜBERBLICK AUSGANGSLAGE

Die Nordweststadt besitzt durch ihren hohen Freiflächenanteil, den markanten Baumbestand und ihre reichhaltige Ausstattung an vielfältigen Grünräumen einen ausgeprägten ‚grünen Charakter‘. Dieser trägt enorm zur Attraktivität des Wohnstandortes bei und wird von der Bevölkerung mehr als geschätzt. Nicht nur, da damit ein hohes Erholungs- und Freizeitangebot einhergeht, sondern auch bedeutende ökologische und klimatologische Wertigkeiten verknüpft sind.

Im Osten und Norden des Stadtteils grenzen die weitläufigen Freiräume des ‚Alten Flugplatzes‘ sowie der ‚Neureuter Feldflur‘ an.

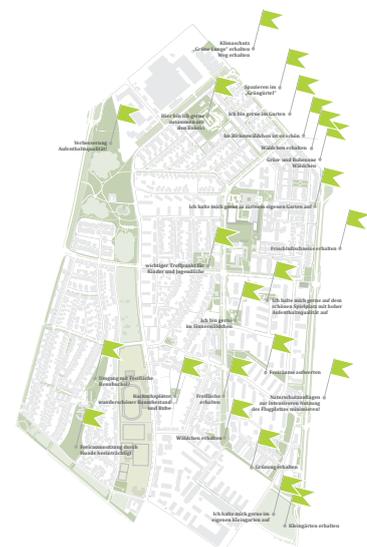
Die Nordweststadt selbst wird durch ihre vielen privaten, halböffentlichen und öffentlichen Freiräume unterschiedlichster Ausprägung, Funktion und Qualität geprägt. Was sicherlich auch in der ‚Entstehungsgeschichte‘ und damit einhergehenden Struktur des Stadtteils begründet ist. Die verschiedenen kleinteiligen Einfamilien- und Mehrfamilienhausbebauungen, vorwiegend im Westen und Norden des Stadtteils, verfügen in der Regel über große, private Freibereiche. Als Besonderheit dürfte hierbei die Eigenhandbausiedlung mit ihren großflächigen Gärten im Blockinnenbereich gelten. Dagegen sind die großformatigen Zeilen- und Geschosswohnungsbauten der Binsenschlauchsiedlung (ehemalige Siemenssiedlung) sowie der im Osten

befindlichen südlichen Flugplatzsiedlung von weiten, fließenden, halböffentlichen Grünflächen durchzogen. Diese besitzen zwar ganz eigene Qualitäten, entsprechen jedoch stellenweise nicht mehr den heutigen Vorstellungen und Bedürfnissen.

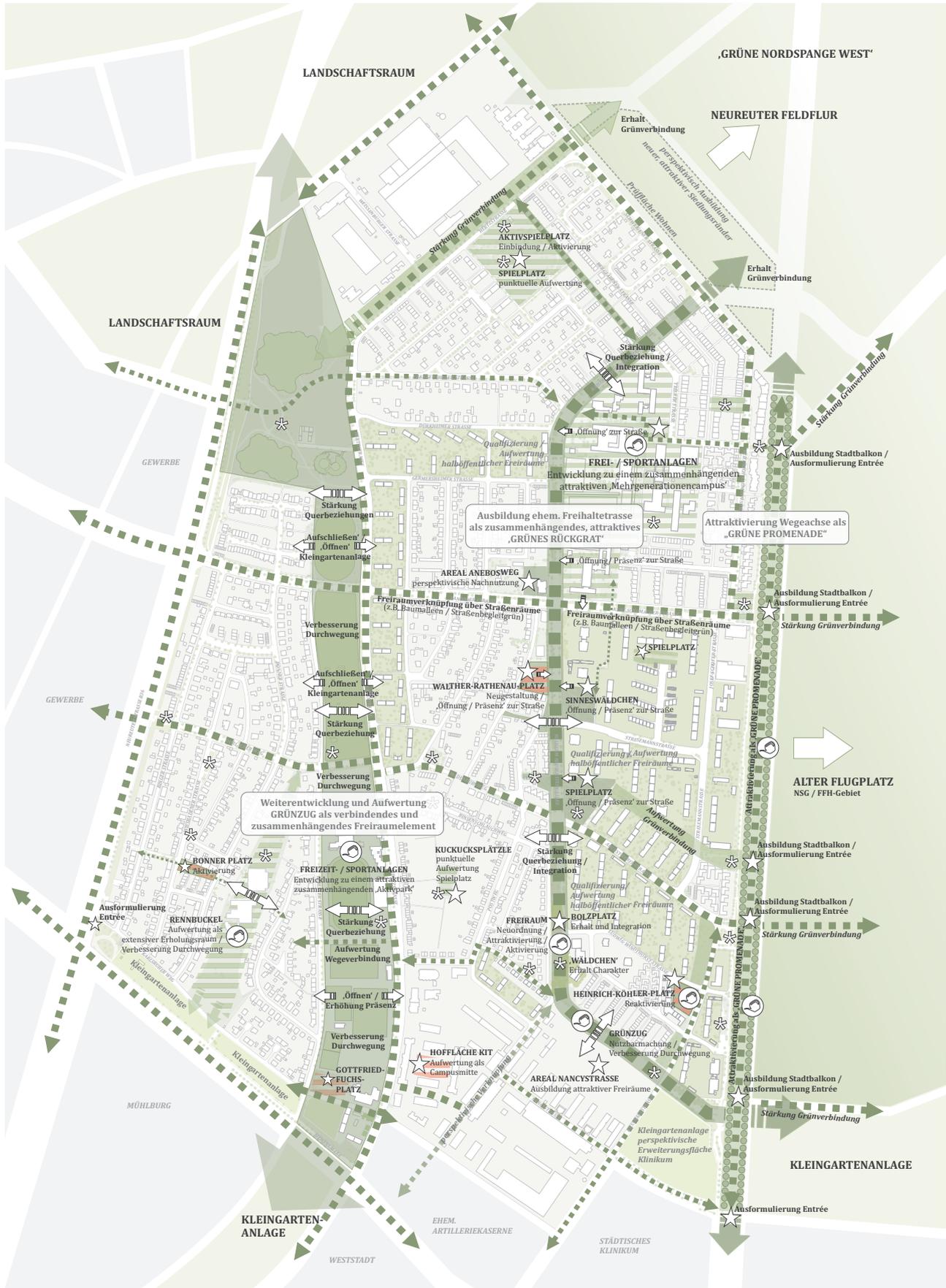
Als besonders prägendes Element dürfte der Grünzug entlang der Hertzstraße gelten, der die Nordweststadt in Nord-Süd-Richtung durchtrennt. Dieser mündet im Norden in die offenen Wiesenflächen rund um den Friedhof, und beherbergt u.a. verschiedene Sport-, Spiel- und Kleingartenanlagen. Weitere Kleingärten finden sich entlang der Siemensallee und nördlich des Klinikums. Zusätzliche Sportflächen liegen im Umfeld der Schulen an der Wilhelm-Hausenstein-Allee. Fast angrenzend an den Grünzug erhebt sich der geologisch und naturräumlich interessante Freiraum des ‚Rennbuckels‘.

Ansonsten sind über den gesamten Stadtteil zahlreiche Spielplätze in unterschiedlicher Größe und Ausstattung verteilt. Mit dem Walther-Rathenau-, Bonner sowie Heinrich-Köhler-Platz besitzt die Nordweststadt zudem kleine, ‚grüne‘ Platzräume. Als weiteres Spezifikum der Nordweststadt sind stellenweise die überbreiten, grünen Straßenräume anzusehen. Insbesondere die ehemalige Freihaltetrasse entlang und in Verlängerung der Wilhelm-Hausenstein-Allee.

BÜRGERDIALOGPHASE



HANDLUNGSRÄUME / KONZEPTANSÄTZE



LEGENDE



**Weiterentwicklung
Grünzug
als verbindendes
Freiraumelement**



**Ausbildung ehem.
Freihaltetrasse als
'grünes Rückgrat'**



**Qualifizierung
halböffentlicher Räume**



**Attraktivierung / Aktivierung
punktuelle Aufwertung**



**Stärkung / Erhöhung
stadt- / freiräumlicher
Präsenz**



**Stärkung Beziehung /
Integration / Einbindung**



**Vernetzung über ‚lineare‘
Frei- / Grünflächen**



**Verknüpfung
über Straßenräume /
Grünflächen / Baumalleen**



**Stärkung / Ausbildung
besonderer Orte**

ÜBERBLICK AUFGABEN, ZIELE, ANSÄTZE

Ein qualitatives, abwechslungsreiches und wohnortnahes Freiraumangebot stellt eine entscheidende Voraussetzung für einen lebenswerten Stadtteil dar. Besonders unter dem Gesichtspunkt eines attraktiven, grünen und ökologischen Mehrgenerationenstadtteils, sollten dabei nicht nur der Erholungs- und Freizeitwert, sondern vor allem auch ökologische und klimatologische Aspekte eine gewichtige Rolle spielen.

Sicherung, Ausbau und Vernetzung des Stadtgrüns sind Ziele der ‚Grünen Stadt Karlsruhe‘, des Freiraumentwicklungsplans 2017 sowie der Landschafts- und Biotopverbundplanung.

Entsprechend gilt es, das vorhandene, vielseitige Grün- und Freiraumangebot möglichst zu bewahren, behutsam weiterzuentwickeln und in seinen unterschiedlichen Aufgaben zu stärken.

Dazu zählt bspw. die gestalterische, funktionale und ökologische Qualifizierung bzw. Aufwertung der Freiräume, die Differenzierung und Anreicherung des Angebotes (bspw. für unterschiedliche Alters- und Interessensgruppen), sowie die weitere Vernetzung zu einem zusammenhängenden und attraktiven Freiraumsystem.

Ansatzpunkte und Handlungsräume bieten sich dazu zahlreich in der Nordweststadt. So könnte der Grünzug an der Hertzstraße mit seinen vielfältigen Angeboten künftig verstärkt in den Stadtteil integriert, aufgewertet und als verbindendes Freiraumelement weiterentwickelt werden.

Enormes Potenzial wird zusätzlich in der ehemaligen Freihaltetrasse der Wilhelm-Hausenstein-Allee gesehen. Entlang des überdimensioniert breiten, grünen Straßenraums reihen sich verschiedene Quartiere, Einrichtungen und Freiräume, wie bspw. der Walther-Rathenau-Platz, das ‚Sinneswäldchen‘ oder unterschiedliche Grün-, Spiel- und Sportflächen. Als ‚grünes Rückgrat‘ könnte der Raum die einzelnen Angebote in Zukunft attraktiv zusammenbinden, als nachbarschaftliche ‚Schnittstelle‘ zwischen den Quartieren fungieren und besser in das Umfeld integriert werden.

Vorstellbar wäre darüber hinaus, die wichtige Nord-Süd-Wegeachse entlang der östlichen Stadtbahntrasse als ‚grüne Promenade‘ aufzuwerten und somit die einmalige Lage der Nordweststadt am ‚Alten Flugplatz‘ herauszustellen. Gleichzeitig gilt es, eine verstärkte Vernetzung mit diesem naturräumlich bedeutsamen Freiraum, aber auch mit der im Norden gelegenen ‚Neureuter Feldflur‘, anzustreben. Gleiches gilt für die Verknüpfung der verschiedenen vorhandenen Freiraumangebote innerhalb des Stadtteils. Ansatzpunkte dazu bieten u.a. die zahlreichen Baumalleen entlang der grünen Straßenräume sowie einzelne kleine

‚Trittsteine‘ in Form von Aufweitungen, Grünflächen oder Spielplätzen. Auch wenn diese teilweise etwas ‚in die Jahre gekommen‘ sind und einer punktuellen Aufwertung bedürfen.

Ebenso entsprechen vielfach die weitläufigen, halböffentlichen Grünbereiche zwischen den großformatigen Zeilen- und Geschosswohnungsbauten nicht mehr den heutigen gestalterischen, funktionellen und strukturellen Vorstellungen und schöpfen somit ihr hohes Potenzial nicht vollständig aus. Eine große Chance wird daher in einer künftigen Aufwertung und Neustrukturierung dieser Räume gesehen. Ein notwendiger Impuls dazu könnte auch eine behutsame Innenentwicklung in diesen Bereichen liefern.

Zudem finden sich stellenweise Grünflächen ohne wirkliche Struktur, Gestalt, ‚Funktion‘ und räumliche Zuordnung, wie bspw. entlang der Kußmaulstraße, die auch von Seiten der Bevölkerung wenig Zuspruch finden. Hier gilt es, sich Gedanken über ihre künftige Nutzung und Gestalt zu machen. Etwa, ob sie im Zuge einer verträglichen Neubebauung mehr zu einem attraktiven Stadtteil beitragen könnten.

Selbstverständlich sind nicht nur hierbei die ökologischen und klimatologischen Funktionen der Freiräume zu berücksichtigen, zu erhalten und möglichst zu stärken. U.a. hat der Klimaanpassungsplan dazu unterschiedliche Eignungen und Ansatzpunkte identifiziert und benannt. Diese sind bei der weiteren Entwicklung der Nordweststadt zu beachten und konsequent anzugehen.

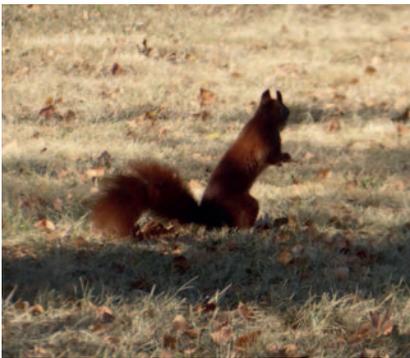
EINZELASPEKTE

ÖKOLOGIE UND KLIMA



Grundsätzlich sind bei allen Überlegungen, Ansätzen und Maßnahmen - nicht nur aber insbesondere in Bezug auf die Freiräume - die vielfältigen ökologischen und klimatologischen Funktionen mitzudenken, zu bewahren und zu stärken. Dabei sind alle Aspekte und Schutzgüter wie Wasser, Boden, Klima, Flora und Fauna sowie ihre jeweiligen Wirkungszusammenhänge und -kreisläufe einzubeziehen.

Das mögliche Spektrum kann dabei von kleinen punktuellen Maßnahmen und Verbesserungen (bspw. Erhalt von bedeutsamen Einzelbäumen, Baumneupflanzungen, Begrünungen, Nistkästen, ...) bis hin zu großräumigen Aufwertungen und Gesamtkonzeptionen reichen (bspw. großflächige Entsiegelungen, Regenwasserbewirtschaftungskonzepte, Dachbegrünungen, ...). Als großer Mehrwert dürfte dabei gelten, dass die entsprechenden Ansätze häufig nicht nur in ökologischer oder klimatologischer Hinsicht mehrdimensional wirken, sondern zugleich eine Aufwertung der stadträumlichen Gestalt und Aufenthaltsqualität mit sich bringen. Daher ist zunehmend auf eine ökologisch, klimatologisch und nutzungsspezifisch multifunktionale Ausgestaltung der knappen Ressourcen zu achten (bspw. durch nutzbare ökologische Grünflächen, die zugleich als Retentionsräume für Niederschlagswasser dienen).



Momentan umfasst die Nordweststadt, abgesehen von dem Naturschutz- und FFH-Gebiet des ‚Alten Flugplatzes‘, keine großflächig geschützten Bereiche. Wobei natürlich einzelne Räume wie bspw. der ‚Rennbuckel‘ (Binnendüne), der Grünzug entlang der Hertzstraße oder auch viele (Klein-) Garten- und Grünflächen eine hohe ökologische Wertigkeit besitzen. Gleiches gilt in Teilen auch für den vorhandenen Baumbestand.



Im Klimaanpassungsplan Karlsruhes ist die Nordweststadt als mittel bis gering belastet eingestuft. Gleichzeitig weist dieser u.a. unterschiedliche Flächen als Kaltluftentstehungsgebiete, -einwirkungsbereiche und bioklimatische Entlastungsflächen aus. Besondere Bedeutung als übergeordnete Kaltluftleitbahn nimmt dabei zusätzlich der Grünzug ein [vgl. Kapitel ‚Stadtteil‘ Punkt ‚Klimaanpassungsplan‘]. Ziel muss es sein, diese Qualitäten weiter aufrecht zu erhalten.

Dahingehend hat u.a. der Klimaanpassungsplan vielfältige Ansatzpunkte zur weiteren ökologischen und klimatologischen Aufwertung der privaten und öffentlichen Freiräume identifiziert. Diese umfassen bspw. folgende grundsätzliche Aspekte und Maßnahmen:

- Erhalt und Neueinrichtung von Grünflächen, ‚Pocket Parks‘ und ‚Trittsteinen‘
- (Baum-) Neuanpflanzungen
- Flächenentsiegelung und Begrünung
- Schaffung von Möglichkeiten zur Niederschlagswasserretention / -nutzung
- Neueinrichtung von erlebbarem Wasser (im öffentlichen Raum)
- Dach- und Fassadenbegrünung
- Bewahrung und Schaffung von naturnahen (Rückzugs-) Räumen
- ökologische und grünräumliche Vernetzung



Quelle: Stadt Karlsruhe

Klimafunktionskarte
[vgl. Kapitel ‚Stadtteil‘ Punkt
‚Klimafunktionskarte‘]

Die potenziellen Ansatzpunkte und Möglichkeiten sind natürlich abhängig von den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten und Rahmenbedingungen. Daher sind sie im Einzelfall zu prüfen, wie auch etwaige Zielkonflikte mit weiteren Aspekten und Zielen der Stadtentwicklung (bspw. in Bezug auf eine qualifizierte Innenentwicklung) situationsabhängig abzuwägen und im Hinblick auf eine gesamtheitliche nachhaltige Entwicklung auszubalancieren und ggf. auszugleichen sind.

NORD-SÜD-GRÜNZUG ENTLANG DER HERTZSTRASSE



Der in Nord-Süd-Richtung verlaufende Grünzug entlang der Hertzstraße ist, als wichtige Frischluftschneise und Kaltluftentstehungsgebiet, eine der ‚grünen Lungen‘ der Nordweststadt sowie für Karlsruhe. Zugleich beherbergt er unterschiedliche Freiräume, Sport-, Spiel- und Kleingartenanlagen und besitzt somit einen hohen Naherholungs- und Freizeitwert.

Aufgrund seiner isolierten und abgesenkten topographischen Lage sowie der stellenweise mangelnden Zugänglichkeit stellt er jedoch eher eine Zäsur im Stadtgefüge als einen verbindenden Freiraum dar. Zumeist die einzelnen Anlagen sich untereinander und zur Umgebung stark abgrenzen und somit die Durchwegung, Nutzbarkeit und ‚Erlebbarkeit‘ des Grünzuges einschränken. Entsprechend ‚schlummern‘ noch enorme Potenziale zur Attraktivierung und Aktivierung des Grünzuges an dieser strategisch wichtigen ‚Schnittstelle‘ der Nordweststadt.

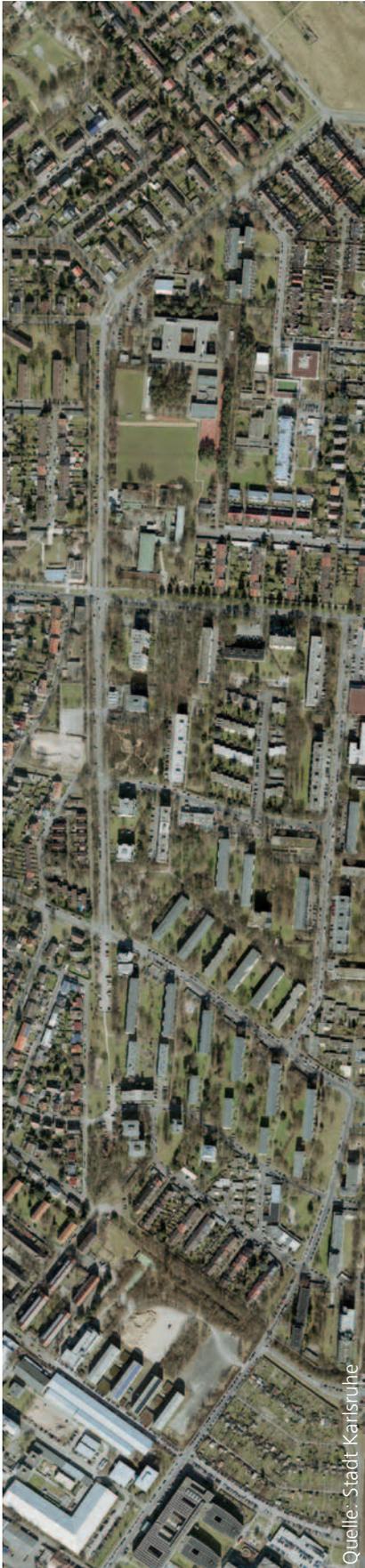
Ziel ist es daher den Grünzug mit seinen vielfältigen Angeboten künftig verstärkt in die Stadtstruktur einzubetten, aufzuwerten und als verbindendes, zusammenhängendes Freiraumelement herauszuarbeiten (wie es u.a. auch der Freiraumentwicklungsplan 2017 vorsieht).

Ansatzpunkte dazu können vor allem sein:

- Stärkung der räumlichen, funktionalen und gestalterischen Einbindung in die Umgebung
- Verbesserung der Verknüpfungen in die Nachbarschaft sowie der Längs- und Querverbindungen (bspw. durch Aufwertung der Wege entlang der Hertzstraße, der Straßen und Verbindungen durch den Grünzug oder die Schaffung eines zusätzlichen Weges auf östlicher Seite der Berliner Straße)
- Optimierung der Querungsstellen über die anliegenden Straßenräume
- Ausbildung von einladenden Eingangssituationen (als positives Beispiel dazu kann der Gottfried-Fuchs-Platz dienen)
- soweit möglich ‚Öffnung‘ der bisher in sich abgeschlossenen, isoliert liegenden Anlagen (bspw. durch ‚informelle‘ Durchwegungsmöglichkeiten der Kleingartenanlagen tagsüber)
- ‚Sichtbar- und Erlebarmachung‘ der vielfältigen Freizeitangebote (bspw. durch Rückschnitt von Hecken und Büschen)
- ‚Verzahnung‘ und Profilierung einzelner Angebotsschwerpunkte (bspw. der verschiedenen Sport-, Spiel-, Betreuungsangebote im südlichen Bereich zu einem gemeinsamen ‚Aktivpark‘ [vgl. dazu Kapitel ‚Infrastruktur‘ Punkt ‚Aktivpark und Mehrgenerationencampus‘])
- punktuelle Steigerung der Aufenthaltsqualität (bspw. durch Sitzgelegenheiten, Beleuchtung...)
- weitere Anreicherung der vorhandenen Freizeit- und Naherholungsangebote (bspw. durch öffentlich nutzbare ‚informelle‘ Sportangebote, (Senioren-) Spielmöglichkeiten, Joggingrouten, ‚urban gardening‘...)



„GRÜNES RÜCKGRAT“ EHEMALIGE FREIHALTETRASSE



Die Wilhelm-Hausenstein-Allee und in Verlängerung die Kaiserslauterner Straße sowie die Freibereiche am ‚Schänzle‘ bzw. der Grünzug nördlich des ‚Areal Nancystraße‘, fungierten lange Jahre als Freihaltetrasse für eine durchgängige Hauptverkehrsstraße [vgl. dazu auch Kapitel ‚Verkehr‘ sowie ‚Stadtteil‘ Punkt ‚FNP‘]. Diese sollte die Nord-Süd-Verkehre zwischen der Franz-Lust-Straße und der Straße ‚Alter Postweg‘ aufnehmen sowie die Nordweststadt an eine in der Vergangenheit angedachte Nordtangente anbinden. Analog war die Trasse ursprünglich sogar für einen bis zu vierspurigen Ausbau vorgesehen und stellt eine der zentralen ‚Achsen‘ der Nordweststadt dar. Die Straße wurde jedoch nur in Teilen zweistreifig realisiert. Entsprechend überdimensioniert und von breitem Straßenbegleitgrün geprägt zeigt sich der heutige Straßenraum. Dieser durchtrennt die Nordweststadt und bildet stellenweise eine ‚gefühlte Barriere‘ zwischen den anliegenden Stadträumen, Quartieren und Einrichtungen.

Im südlichen Abschnitt wurde die Straße nie umgesetzt. Als ein etwas vergessenes ‚Relikt‘ der vergangenen Planungen konnten hier verschiedene ungeordnete Parkplätze, offene Wiesenflächen und ‚überwucherte‘, baumbestandene Grünflächen überdauern. Diese befinden sich gegenwärtig im ‚Dornröschenschlaf‘, besitzen aber gerade durch ihre extensive Gestaltung und Nutzung einen besonderen ‚Charme‘ sowie ein enormes Potenzial zur behutsamen Aufwertung als vielseitig nutzbarer, grüner und ökologischer Freiraum.

Nun da die Pläne zur Durchbindung der Trasse endgültig vom Tisch sind gilt es, sich nicht nur diesen Flächen, sondern dem gesamten Verlauf zu widmen. Zumal entlang der ehemaligen Trasse zahlreiche weitere Freiräume aber auch verschiedene bedeutsame (soziale) Einrichtungen liegen. So reihen sich bspw. das ‚Sinneswäldchen‘, der Walther-Rathenau-Platz, verschiedene Kirchengemeinden, unterschiedliche Grün-, Spiel- und Sportflächen sowie eine Vielzahl an Bildungs- und Betreuungseinrichtungen entlang der Achse.

Durch eine langfristige, schrittweise Aufwertung des Straßenraums sowie der weiteren Bereiche, ließen sich die einzelnen Angebote zu einem attraktiven, zusammenhängenden ‚grünen Rückgrat‘ der Nordweststadt verknüpfen. Hierin liegt die Chance, eine durchgängige Grünverbindung vom südlichen ‚Alten Flugplatz‘ bis zum Landschaftsraum im Norden zu schaffen (wie auch im Landschaftsplan und der Grünsystemplanung vorgesehen) und anstatt einer trennenden Straßenschneise einen nachbarschaftlichen ‚Begegnungsraum‘ zwischen den Quartieren auszubilden. Außerdem bieten die Flächen ggf. das Potenzial für eine weitere ökologische und klimatologische Aufwertung, bspw. durch Ausgestaltung als Retentionsräume für Niederschlagswasser (sozusagen als ‚blaues Band‘ entlang des ‚grünen Rückgrates‘).

Da der gesamte Raum hohe strategische Bedeutung für die weitere Entwicklung der Nordweststadt besitzt, wird das ‚grüne Rückgrat‘ nochmals als einer der nachfolgenden ‚Lupenbereiche‘ tiefer gehend behandelt [vgl. dazu Kapitel ‚Grünes Rückgrat‘].

Grundsätzliche Aspekte und Aufgaben liegen jedoch u.a. hierin:

- gestalterische Aufwertung und teilweise funktionale Neuordnung der Straßenräume [vgl. dazu Kapitel ‚Verkehr‘]
- Verbesserung und stellenweise Herstellung von Fuß- und Radwegeverbindungen in Längs- und Querrichtung / Optimierung von Querungsstellen [vgl. dazu Kapitel ‚Verkehr‘]
- Attraktivierung und ‚Einbindung‘ der anliegenden Freiräume und Einrichtungen [vgl. dazu auch Kapitel ‚Infrastruktur‘ Punkt ‚Aktivpark und Mehrgenerationencampus‘]
- Neustrukturierung und Aufwertung der südlichen Grünflächen als vielseitig nutzbarer, ‚extensiver‘ Freiraum

„GRÜNE PROMENADE“



An der östlichen Kante der Nordweststadt bzw. der tiefergelegten Stadtbahntrasse der S1 / S11 verläuft eine frequentierte Fuß- und Radwegeachse. Diese bildet den Übergang zum gegenüberliegenden Freibereich des ‚Alten Flugplatzes‘ und stellt auch aufgrund der anliegenden Haltestellen einen wichtigen Eingangs- und Verteilerraum dar. Zugleich besitzt sie durch ihren ausgeprägten Baumbestand, die einmalige Sicht auf den ‚Alten Flugplatz‘ und die verschiedenen angrenzenden Grün- und Spielbereiche das Potenzial, zu einer einladenden ‚grünen Promenade‘ weiterentwickelt zu werden.

In diesem Sinne sollten die schmalen Wege verbreitert, die teilweise ‚zugewucherten‘ Grünflächen aufgewertet, die Haltestellen attraktiviert sowie die Aufenthaltsqualität verbessert werden. U.a. könnten entlang des Weges oder an den Haltestellen kleine Nischen als ‚Stadtbalkone‘ den Ausblick inszenieren und zusätzliche Verweilmöglichkeiten schaffen. Ebenso gilt es, wie vielfach von der Bürgerschaft angeregt, die soziale Kontrolle und das subjektive Sicherheitsgefühl (bspw. durch eine ausreichende Beleuchtung) zu erhöhen. Gleichzeitig sollten die Haltestellenbereiche, zusammen mit den anliegenden Freiflächen, zu ansprechenden Entrées in die Nordweststadt ausformuliert werden. Ggf. vielleicht sogar durch eine teilweise Bebauung der Freiflächen mit attraktiven Gebäuden, belebenden Nutzungen und kleinen, platzartigen Vorzonen [vgl. dazu Kapitel ‚Baustruktur / Wohnangebot‘ und ‚Attraktive Mitte‘]. Darüber hinaus existieren auch, in Form einer ersten hypothetischen Projektskizze, theoretische Gedankenspiele zu einer Überbauung der Stadtbahntrasse.

FREIBEREICH RENNBUCKEL



Die Grünfläche auf dem ‚Rennbuckel‘ stellt ein geologisches, topographisches und naturräumliches Spezifikum dar. Als exponierte Binnendüne bietet sie besondere ökologische Standortbedingungen und spannende Ausblicke in die Umgebung. Rund um den dortigen Schulstandort finden sich, neben den prägenden offenen Wiesenflächen, vereinzelte Baumgruppen sowie Spiel- und Sportanlagen.

Künftige Aufgabe wird es sein, diesen sensiblen Naturraum verstärkt einzubinden, ‚aufzuschließen‘ und als naturnahen, extensiven Grün- und Erholungsraum aufzuwerten.

Ansatzpunkte dazu können bspw. sein:

- Verbesserung der Zugänglichkeit und Wegeverknüpfungen (bspw. auch zu den vorhandenen ‚Elternhaltstellen‘, der nahegelegenen Stadtbahnhaltestelle und zum Bonner Platz)
- sofern ökologisch vertretbar, punktuelle Aufwertung der Aufenthalts- und Freizeitqualität (bspw. Aufstellen von Bänken, Erneuerung und Ergänzung der Spiel- und Sportanlagen)
- gestalterische und ökologische Aufwertung der Parkplatzflächen und Schulfreibereiche
- verstärkte Einbindung in die Umgebung und Verknüpfung mit den umliegenden Grünräumen

SPIELANLAGEN



Über die Nordweststadt verteilt befinden sich zahlreiche öffentliche Spiel- und Bolzplätze in unterschiedlicher Ausgestaltung, Größe und Zustand. Besonders hervorzuheben sind hierbei u.a. der teils frisch sanierte sogenannte L'Oréal-Spielplatz sowie der Aktivspielplatz des Stadtjugendausschusses an der Hertzstraße, das heimelige Kleinod ‚Kuckucksplätzle‘, das neu angelegte ‚Sinneswäldchen‘ oder auch der große Spielplatz an der Wilhelm-Hausenstein-Allee. Ergänzt werden diese durch viele weitere kleinere und größere Anlagen. Die meisten davon weisen eine attraktive Gestaltung und Ausstattung auf, wenn auch teilweise punktuelle Erneuerungsbedarfe und Verbesserungsmöglichkeiten bestehen. In den vergangenen Jahren wurden schon einige Anlagen umgestaltet oder gar neu geschaffen. Neben den bereits genannten sind dies bspw. der Spielplatz am Ende der Wilhelm-Kolb-Straße, der Gottfried-Fuchs-Platz oder der Ersatz-Bolzplatz auf dem Dach des Penny-Marktes. Dieser Prozess sollte fortgesetzt und die Anlagen im Rahmen der Spielflächenentwicklungsplanung kontinuierlich auf einem ‚guten Stand‘ gehalten werden. Dazu zählt nicht nur eine ansprechende Gestaltung und attraktive Ausstattung, sondern zunehmend auch eine ökologische und - im Hinblick auf die steigenden Hitzeperioden - klimaresiliente Ausrichtung (bspw. durch eine ausreichende Verschattung oder beispielbare Wasserelemente). Da die Anlagen ebenso für Erwachsene oder Senioren wichtige Anlaufpunkte darstellen, sollten sie entsprechend auch als multifunktionale nachbarschaftliche Treffpunkte gestärkt werden (bspw. durch Aufenthaltsbereiche oder auch Bewegungsangebote für Senioren).

PLATZANLAGEN



Anders als vielleicht die Namen suggerieren, stellen die Platzanlagen in der Nordweststadt, wie der Walther-Rathenau-Platz, der Heinrich-Köhler-Platz oder der Bonner Platz, meist eher ‚grüne‘ Platzräume als urbane, lebendige Stadtplätze dar. Dies liegt sicherlich nicht nur an der jeweiligen Gestaltung, sondern ebenso an dem Verlust bzw. dem Mangel belebender (Nahversorgungs-) Nutzungen besonders im Bereich des Heinrich-Köhler-Platzes und des Bonner Platzes.

Zumindest am Walther-Rathenau-Platz wird sich jedoch durch den markanten, fast fertig gestellten Neubau der Petrus-Jakobus-Gemeinde ein sichtbarer Impuls zur weiteren Attraktivierung ergeben. Außerdem ist eine umfassende Neugestaltung, des auch als Marktplatz genutzten Raumes, geplant. Diese sieht eine zurückhaltende Neuordnung und Aufwertung der Freiflächen durch unterschiedliche Gestaltelemente, Sitzmöglichkeiten, Pflanzstreifen und Sportelemente vor. Die Umgestaltung wird zeitnah erfolgen und stellt einen zentralen Bestandteil zur angestrebten Profilierung des gesamten Umfeldes als ‚attraktive Mitte‘ dar [vgl. dazu Kapitel ‚Infrastruktur‘ sowie ‚Attraktive Mitte‘].

Der Bonner Platz wurde schon in der Vergangenheit aufgewertet. Hier gilt es, den Platz künftig wieder verstärkt in das Stadtteileben zu integrieren und zu aktivieren [vgl. dazu Kapitel ‚Infrastruktur‘ Punkt ‚Bonner Platz‘]. Für den gesamten Bereich des Heinrich-Köhler-Platzes, einschließlich seiner Bebauung und Rolle als (ehemaliges) Nahversorgungszentrum, bedarf es dagegen weitreichender Überlegungen zur Reaktivierung. Dazu sind im Kapitel zum Lupenbereich ‚Reaktivierung Heinrich-Köhler-Platz‘ unterschiedliche Ansätze, Szenarien und Strategien aufgezeigt. Diese reichen von einer möglichen ‚Wiederbelebung‘ durch neue (alternative) Nutzungen, bis hin zu einer etwaigen Aufgabe und Überbauung des Platzbereiches, was innerhalb des Dialogprozesses überwiegend Zustimmung unter den Teilnehmenden fand. Denn mittels einer behutsamen und ansprechenden Bebauung könnte ggf. ebenso ein wichtiger Beitrag zur Aufwertung des gesamten Umfeldes geleistet werden (u.U. auch unter Einbeziehung der angrenzenden, untergenutzten Grünflächen entlang der Kußmaulstraße) [vgl. dazu Punkt ‚untergenutzte Freiflächen‘ sowie Kapitel ‚Baustruktur / Wohnangebot‘].

Baustelle des Petrus-Jakobus-Gemeindezentrums am Walther-Rathenau-Platz



Städtische Planung zur Neugestaltung des Walther-Rathenau-Platzes



HALBÖFFENTLICHE FREIRÄUME



Die teilweise großformatigen Zeilen- und Geschosswohnungsbauten der Binsenschlauchsiedlung an der Hertzstraße (ehemalige Siemenssiedlung) sowie der im Osten befindlichen südlichen Flugplatzsiedlung (zwischen Eugen-Richter-Straße und Kurt-Schumacher-Straße) sind, ganz im Geiste der zur Entstehungszeit geltenden städtebaulichen Leitvorstellungen, von weitläufigen, ‚fließenden‘, gemeinschaftlichen Frei- und Grünflächen durchzogen. Diese befinden sich zwar überwiegend im privaten Besitz, sind jedoch ebenfalls für die Allgemeinheit zugänglich, ‚erlebbar‘ und häufig auch nutzbar. Weshalb man von halböffentlichen Flächen spricht.



Diese halböffentlichen Räume besitzen zwar ganz eigene Qualitäten, etwa ihre ‚offene‘ Struktur und einen ausgeprägten Baumbestand, sind jedoch vielfach ‚in die Jahre‘ gekommen und entsprechen stellenweise nicht mehr den heutigen gestalterischen, funktionellen und strukturellen Vorstellungen bzw. Bedürfnissen. Dies zeigt sich auch in zahlreichen ‚Trampelpfaden‘, monotonen Parkplätzen, veralteten Spielgeräten oder gestaltlosen Müll- und Fahrradabstellanlagen. Zudem beeinträchtigen die oftmals ‚verbuschten‘ Grünflächen das subjektive Sicherheitsempfinden der Bevölkerung, gerade in den Abend- und Nachtstunden. Entsprechend trägt der Zustand der Anlagen nicht immer zu einem positiven Wohnumfeld oder Stadtbild bei. Darum ist es auch nicht verwunderlich, dass die Grünflächen zwar von der Bürgerschaft sehr geschätzt, allerdings nur eingeschränkt genutzt werden.



Das vorhandene, enorme Potenzial dieser wohnortnahen Freiräume, bspw. für Familien, Kinder oder Senioren, wird somit gegenwärtig nicht vollständig ausgeschöpft. Eine große Chance wird daher in einer künftigen Qualifizierung dieser Bereiche als vielseitig nutzbare Grün-, Aufenthalts- oder Spielflächen gesehen. Zum Wohle der jeweiligen Anwohnerschaft, aber auch für die Nordweststadt insgesamt.



Da sich die Flächen vorwiegend in privatem Besitz befinden, sind die kommunalen Einflussmöglichkeiten dazu jedoch eingeschränkt. Allerdings liegen vereinzelt auch öffentliche Flächen zwischen den privaten, halböffentlichen Räumen. Eine Aufwertung dieser, bspw. durch grünpflegerische Maßnahmen oder neue Möblierung und Beleuchtung, könnte als Anstoß und Vorbild für anliegende private Eigentümer (wie bspw. die VOLKSWOHNUNG) dienen. Ein positives Beispiel für eine gelungene Attraktivierung stellt etwa der neugestaltete Spiel- und Aufenthaltsbereich am Ende der Wilhelm-Kolb-Straße dar.



Ein weiterer notwendiger Impuls für eine Aufwertung könnte ebenfalls eine behutsame und verträgliche Innenentwicklung liefern [vgl. dazu Kapitel ‚Baustruktur / Wohnangebot‘]. Unterschiedliche Optionen und Ansatzpunkte für eine entsprechende Weiterentwicklung der Freiräume in diesem Zusammenhang, sind im Kapitel zum Lupenthema ‚Mehr Wohnen‘ szenarienhaft dargestellt. Die aufgezeigten Möglichkeiten reichen dabei von weiterhin eher ‚fließenden‘, gemeinschaftlichen Räumen, bis hin zu einer stärkeren Strukturierung und Abgrenzung der Flächen, bspw. in ‚private‘ Mietergärten und nachbarschaftlich nutzbare Freiräume.

Da es sich bei den Flächen um wichtige ‚Charakterelemente‘ bzw. Stadträume der Nordweststadt handelt, sollte eine potenzielle Umgestaltung grundsätzlich unter Einbeziehung der direkten Anwohnerschaft sowie idealerweise der weiteren interessierten Allgemeinheit erfolgen.

UNTERGENUTZTE FREIFLÄCHEN



Vor allem im Umfeld der Flugplatzsiedlung liegen stellenweise Grünflächen in kommunalem Besitz ohne wirkliche Struktur, Gestalt, ‚Funktion‘ und räumliche Zuordnung, welche häufig auch von Seiten der Bevölkerung wenig Zuspruch finden. Derart bspw. entlang der westlichen Flanke der Kußmaulstraße (zwischen Franz-Lust-Straße und August-Bebel-Straße), an der Wilhelm-Hausenstein-Allee oder den Stadtbahnhaltestellen. Diese Flächen gilt es kritisch zu hinterfragen und sich Gedanken über ihre künftige Nutzung und Gestalt zu machen. Etwa ob sie als Flächen für Nachbarschaftsgärten, Bürgerparks oder im Zuge einer verträglichen und behutsamen Neubebauung mehr zu einem attraktiven Stadtteil beitragen könnten [vgl. dazu Kapitel ‚Baustruktur / Wohnangebot‘ bzw. ‚Mehr Wohnen‘].

Dabei ist jedoch u.a. zu beachten, dass diese Freiräume teilweise im FNP als Grünflächen sowie im Klimaanpassungsplan als bioklimatische Entlastungsflächen ausgewiesen sind [vgl. dazu Kapitel ‚Stadtteil‘]. Entsprechend sind die jeweiligen Gegebenheiten im Einzelfall zu prüfen und abzuwägen, aber auch mit Blick auf eine nachhaltige Entwicklung im Ganzen zu entscheiden. Dabei sollte selbstverständlich auch die Bevölkerung einbezogen sowie ggf. die Eingriffe an anderer Stelle durch geeignete Maßnahmen ausgeglichen werden.

GRÜNE STRASSENÄUME



Ein wesentliches, stadtbildprägendes Charakterelement der Nordweststadt stellen die zahlreichen breiten und grünen Straßenräume dar, die den gesamten Stadtteil durchziehen. Diese besitzen u.a. aufgrund ihres Baumbestandes durchaus Qualitäten und wichtige Funktionen für die freiräumliche Vernetzung. Allerdings zeigen sich diese Straßen häufig als wenig ansprechende Verkehrsflächen mit stellenweise monotoner Gestalt und mangelnder Aufenthaltsqualität [vgl. dazu Kapitel ‚Verkehr‘ Punkt ‚überdimensionierte Straßenräume‘].

Entsprechend gilt es diese künftig, durch jeweils geeignete Maßnahmen, gestalterisch, funktional als auch ökologisch aufzuwerten sowie verstärkt als attraktive ‚Stadträume‘ auszubilden.

Mögliche Ansatzpunkte dazu können bspw. sein:

- grünpflegerische Maßnahmen
- Neupflanzung von Bäumen bzw. Ergänzung von Alleen
- Bepflanzung mit Frühblühern oder pflegeleichten ‚Präriepflanzen‘ (bspw. auch im Zuge bürgerschaftlich getragener Pflanzaktionen oder im Rahmen der Initiative ‚Meine Grüne Stadt Karlsruhe‘)
- ansprechende Erneuerung der Wegeflächen, des Stadtmobiliars und der Beleuchtung
- Aufstellen von Sitzbänken (u.a. auch als ‚Ausruheinseln‘ für Senioren)
- Ausbildung von Retentionsräumen zur Niederschlagswasserversickerung

‚GRÜNE TRITTSTEINE‘



Über den gesamten Stadtteil verteilt verfügt die Nordweststadt über eine Vielzahl an kleineren und größeren Freiflächen in Form von grünen Straßenaufweitungen, ‚Restflächen‘, Gelenkräumen und vereinzelt Grünflächen.

Leider fungieren diese häufig lediglich als bspw. wenig nutzbare Auslaufwiesen für Hunde. Mittels unaufwendiger Maßnahmen könnten diese jedoch zu wohnortnahen grünen ‚Nischen‘, ‚Trittsteinen‘ und nachbarschaftlichen Treffpunkten aufgewertet werden. Dazu können bspw. grünpflegerische Maßnahmen, gemeinschaftliche Pflanzaktionen oder das Aufstellen von Bänken oder Spielgeräten etwas beitragen. Denkbar wäre aber auch eine Nutzung als Flächen für ‚urban gardening‘ oder kleine Nachbarschaftsgärten.

Daneben bieten sich aber auch noch größere Möglichkeiten in der Nordweststadt. Wie bspw. perspektivisch die Nutzung der Freiflächen der Bundesanstalt für Wasserbau oder speziell die Hoffläche innerhalb des denkmalgeschützten Ensembles des KIT Campus West. Diese wird aktuell vorwiegend als ungestaltete Parkplatzfläche genutzt. Durch eine ansprechende Gestaltung könnte sie nicht nur zu einem attraktiven Mittelpunkt des Campus werden, sondern im Zusammenhang mit einer neuen Wegeverbindung [vgl. dazu Kapitel ‚Verkehr‘ Punkt ‚Fußverkehr‘] auch ein wichtiger ‚Trittstein‘ zu den nahegelegenen ‚Höfen‘ und Einrichtungen der ehemaligen Artilleriekaserne dienen.

ANGRENZENDE GRÜNRÄUME



Die Nordweststadt genießt den Vorzug, direkt an verschiedene, offene und attraktive Landschaftsräume anzugrenzen. Was dem Stadtteil trotz seiner relativ zentrumsnahen Lage die Qualitäten eines Wohnstandortes am Stadtrand verschafft.

So schließt im Osten das durch seine ‚heidenartige‘ Vegetation charakterisierte Gebiet des ‚Alten Flugplatzes‘ an. Wohingegen sich im Nordwesten bzw. an der Grenze zu Neureut teilweise landwirtschaftlich genutzte Feldfluren und weitläufige Wiesenflächen befinden. Diese sind stellenweise durch einzelne Gehölzstreifen (Offenlandbiotop) sowie private Garten- und Baumstücke durchsetzt. Zusammen mit der angrenzenden ‚Heide‘ sowie weiteren Flächen, stellen diese Freiräume eine übergeordnete Grünverbindung zwischen Hardtwald und Rheinauen dar. Aktuell läuft - unter dem Titel ‚Neureut-Süd‘ – ein Rahmenplanverfahren zur möglichen Neuordnung und baulichen Arrondierung dieses Bereiches. In diesem Zusammenhang sowie der Fortschreibung des FNPs wird auch eine Ausweisung der Flächen entlang der Schweigener Straße als Wohngebiet geprüft [vgl. dazu Kapitel ‚Baustuktur / Wohnangebot‘]. Bei einer etwaigen Bebauung dieser Fläche sollte auf eine ökologische, klimagerechte Ausrichtung und eine weiterhin gute Anbindung der Nordweststadt an den Landschaftsraum geachtet werden. Zudem ist dieser sowie die Siedlungsränder im Sinne der ‚Grünen Nordspange West‘ aufzuwerten. Grundsätzlich gilt es, die Nordweststadt attraktiv mit den anliegenden Freiräumen zu verknüpfen sowie diese behutsam als Naherholungs- und Verbindungsräume zu den umliegenden Stadtteilen aufzuwerten.

VERNETZUNG



Das immens vielfältige Freiraumangebot der Nordweststadt soll künftig in ökologischer, klimatologischer und funktioneller Hinsicht verstärkt zu einem zusammenhängenden, attraktiven Freiraumsystem verknüpft werden. Darin liegt eine der großen Chancen, die vorhandenen Qualitäten des Stadtteils herauszustellen und gezielt weiterzuentwickeln.

Ansatzpunkte dazu bieten vor allem die wichtigen Nord-Süd-Verbindungen wie der Grünzug entlang der Hertzstraße, das ‚grüne Rückgrat‘ oder auch die ‚grüne Promenade‘ an der Stadtbahntrasse. Aber auch in Ost-West-Richtung können bspw. über die bestehenden grünen Straßen- und Wegeräume einzelne Grünflächen, Spielanlagen, Plätze oder ‚Trittsteine‘ sinnvoll miteinander verbunden werden. So entsteht schrittweise ein vielseitig nutzbares Netzwerk aus attraktiven Verbindungen, Spielflächen, Erholungsräumen und Treffpunkten.

Entsprechend sind die jeweiligen Räume gestalterisch und funktional zu stärken und herauszuarbeiten. Dazu kann u.a. die Aufwertung von Straßen- und Wegeräumen, die Ausbildung von durchgängigen Baumalleen, die Bepflanzung von Grünflächen (bspw. mit Frühblühern) oder das Schaffen von einzelnen Verweilmöglichkeiten (bspw. durch Bänke, Sitznischen) dienen. Grundsätzlich ist dabei auf ein sicheres und attraktives Wegenetz vor allem für Kinder und Senioren, bspw. zwischen den verschiedenen Spiel- und Aufenthaltsräumen zu achten.

Selbstverständlich sind ebenso die angrenzenden Frei- und Stadträume einzubeziehen und mitzuverknüpfen.

KURZ UND KNAPP

AUSGANGSLAGE

- hoher Freiflächenanteil
- vielfältiges privates, halböffentliches und öffentliches Freiraumangebot
- gute Ausstattung an Spiel-, Freizeit- und Erholungsräumen
- viele grüne, baumbestandene Straßenräume
- klimatologisch weniger belasteter Stadtteil
- stellenweise Aufwertungs- und Verbesserungspotenziale

ZIELE, AUFGABEN, ANSÄTZE

- Erhalt des ‚grünen Charakters‘
- Qualifizierung und Differenzierung des Freiraumangebotes
- Stärkung von Ökologie und Klimaschutz / -resilienz
- Weiterentwicklung und Aufwertung des Grünzuges an der Hertzstraße als verbindendes Freiraumelement
- Ausbildung der ehemaligen Freihaltetrasse als attraktives, zusammenhängendes ‚grünes Rückgrat‘
- Attraktivierung der Wegeachse an der Stadtbahntrasse als ‚grüne Promenade‘
- Qualifizierung der halböffentlichen Freibereiche
- punktuelle Aufwertung einzelner Freiräume
- gestalterische und ökologische Aufwertung von Straßenräumen
- Ausbildung ‚grüner Trittsteine‘ bzw. nachbarschaftlicher Treffpunkte
- Vernetzung der Freiflächen untereinander und mit der Umgebung zu einem zusammenhängendem Freiraumsystem

VERKEHR

AUSGANGSLAGE



LEGENDE



**Hauptverkehrsstraßen /
Sammelstraßen mit
Netzfunktion /
Erschließungsstraßen /
Wohnstraßen / Wohnwege**



Stadtbahn- / Tramlinien



Buslinien



Radverkehrsnetz



Hauptfußwegenetz

ÜBERBLICK AUSGANGSLAGE

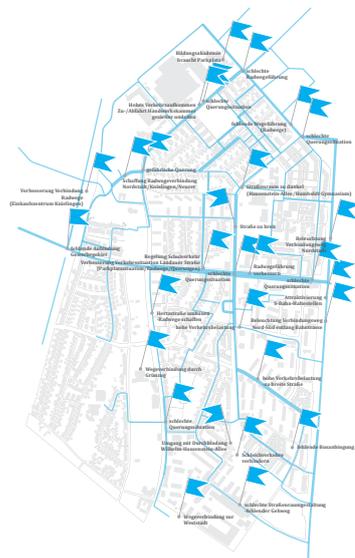
Die Nordweststadt verfügt grundsätzlich über ein gutes, solides Erschließungssystem für MIV, ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger. Im Allgemeinen zeigt sich auch die Bevölkerung mit der verkehrlichen Situation zufrieden, besonders im Hinblick auf den ÖPNV. Allerdings wurde im Rahmen des Dialogprozesses teilweise die Verkehrsbelastung, vor allem an den Haupteerschließungsstraßen, bemängelt. Außerdem befürchtet man zusätzliche Beeinträchtigungen wie bspw. ‚Schleichverkehre‘ im Zuge der geplanten zweiten Rheinquerung. Nicht nur in diesem Zusammenhang wurde auch nochmals intensiv das Für und Wider einer ‚Durchbindung‘ der Wilhelm-Hausenstein-Allee diskutiert. Die in der Vergangenheit vorgesehene Verlängerung der Straße ist jedoch seit eines entsprechenden Gemeinderatsbeschlusses nicht mehr beabsichtigt. Des Weiteren gab es von Seiten der Bürgerschaft zudem zahlreiche Anregungen zu punktuellen gestalterischen oder funktionellen Verbesserungsmöglichkeiten. Diese beziehen sich vorwiegend auf die Ausgestaltung von Straßenräumen, Kreuzungsbereichen, Querungssituationen, Haltestellen, Fuß- und Radverkehrsanlagen sowie die Verknüpfung mit der Umgebung.

Die wichtigsten Haupteerschließungen im Straßensystem stellen die Franz-Lust-Straße, Kußmaulstraße, August-Bebel-Straße, Wilhelm-Hausenstein-Allee, Kaiserslauterner Straße, Landauer

Straße sowie die Schweigener Straße und die Hertzstraße dar. Daneben wird die Nordweststadt von der Moltkestraße bzw. Siemensallee sowie der Neureuter Straße (B36) ‚tangiert‘. Letztere ist eine der Haupteinfallstraßen Karlsruhes und trennt den Stadtteil von seinen westlich anliegenden Gewerbegebieten. Ein Spezifikum der Nordweststadt bilden die oftmals ‚überdimensioniert‘ breiten und teilweise von baumbestandenen Grünstreifen gesäumten Straßenräume. Diese stellen trotz ihres ‚grünen Charakters‘ oftmals ‚gefühlte Zäsuren‘ im Stadtgefüge dar, und entsprechen häufig nicht mehr den heutigen stadträumlichen und verkehrsplanerischen Ansprüchen.

Das ÖPNV-Angebot wird hauptsächlich durch drei Stadtbahn- / Tramlinien gebildet, die auf der Trasse entlang des ‚Alten Flugplatzes‘ (S1 / S11) sowie der Moltkestraße bzw. Siemensallee (2) verlaufen. Mit mehreren Haltestellen binden sie vor allem die östlichen und südlichen Bereiche der Nordweststadt gut in das Liniennetz der Stadt ein. Die Feinerschließung innerhalb des Stadtteils übernimmt ein ergänzendes Busnetz bestehend aus zwei Linien (70 / 74). Das Fuß- und Radverkehrsnetz besteht vorwiegend aus straßenbegleitenden Wegeverbindungen, die stellenweise von den Fahrbahnen abgesetzt geführt sind. Ergänzt werden diese durch einzelne separate Wege durch die Quartiere, Freibereiche und in die Umgebung.

BÜRGERDIALOGPHASE



HANDLUNGSRÄUME / KONZEPTANSÄTZE



LEGENDE



**Hauptverkehrsstraßen /
Sammelstraßen mit
Netzfunktion**



Stadtbahn- / Tramlinien



Buslinien



**Vernetzung / Stärkung
wichtiger
Fußwegewegeverbindungen**



**Vernetzung / Stärkung
wichtiger
Radverkehrsverbindungen**



Optimierung Knotenpunkte



Optimierung Querungen



**Optimierung multimodaler
Umsteigepunkte /
Aufwertung Haltestellen**



**Aufwertung / Neuordnung
Straßenraum**



**Neuanlage
Fußwegeverbindung**



**Neuanlage
Radwegeverbindung**

ÜBERBLICK AUFGABEN, ZIELE, ANSÄTZE

Eine gute, funktionierende Erschließung mit allen Verkehrsträgern bzw. ein attraktives Mobilitätsangebot ist für die Nordweststadt als Wohn-, Arbeits- und Gewerbestandort selbstverständlich von hoher Bedeutung. Sowohl was die innere Erschließung des Stadtteils als auch die Anbindung an die Umgebung und die Gesamtstadt angeht.

Entsprechend gilt es das bestehende Erschließungssystem kontinuierlich zu verbessern und aufzuwerten. Dabei sollten jedoch nicht nur verkehrliche und funktionale Gesichtspunkte eine Rolle spielen, sondern ebenso stadträumliche und gestalterische Aspekte sowie ökologische und klimatische Belange.

Gerade in Hinblick auf die beiden letzten Punkte und das Stichwort Mehrgenerationenstadtteil liegt eine der Hauptaufgaben grundsätzlich darin, (unnötige) Verkehre möglichst zu vermeiden oder auf umweltgerechte Verkehrsträger zu verlagern.

Ansatzpunkte dazu bieten sich bspw. durch Stärkung der lokalen Infrastruktur und Ausbildung eines Stadtteils der ‚kurzen Wege‘ oder durch die Schaffung möglichst idealer Voraussetzungen zur Nutzung der Verkehrsträger des Umweltverbundes (Fuß / Rad / ÖPNV). So etwa über entsprechend gut ausbaute Fuß- und Radwegeverbindungen, ein attraktives ÖPNV-Angebot oder auch ansprechende, multimodale Umsteigepunkte an den Stadtbahnhaltestellen.

Darüber hinaus sollten zunehmend neue, innovative Mobilitätsangebote, wie weitere Fahrradverleih- und carsharing-Stationen oder auch Infrastrukturen zur Elektromobilität in den Stadtteil Einzug erhalten.

Im Weiteren gilt es zugleich die Straßenerschließung an die heutigen Anforderungen und Ansprüche anzupassen, sowohl was die verkehrlichen Aspekte betrifft als auch die gestalterischen. Viele Straßenräume (vor allem die der Haupteerschließungen aber teilweise auch der Wohnstraßen) zeigen sich wenig attraktiv, monoton, ungeordnet und stellenweise für die heutigen Verkehrsmengen überdimensioniert ausgebaut - was bisweilen auch zu schnellem Fahren verleitet.

Sie stellen somit häufig eher trennende Verkehrsflächen dar, als idealerweise multifunktionale, lebendige und verbindende Stadträume.

Eine schrittweise Umgestaltung und Aufwertung einzelner Straßenräume, bspw. durch Neuordnung des ruhenden Verkehrs, Ausbildung von Parkbuchten, Reduzierung der Fahrbahnbreiten, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, Pflanzung von Bäumen, Aufwertung der Fuß- und Radwege oder Verbesserung von Querungssituationen und Kreuzungspunkten, würde somit wesentlich zur Attraktivitätssteigerung der anliegenden Bereiche und der Nordweststadt insgesamt beitragen.

Gleichzeitig können diese Maßnahmen helfen, etwaige mit der Verkehrsbelastung einhergehende Beeinträchtigungen abzumildern, ungewollte Durchgangs- bzw. Schleichverkehre zu minimieren oder Fahrgeschwindigkeiten zu reduzieren. Gleichwohl sollte stellenweise die Einführung von geringeren Tempolimits geprüft und weitere geeignete Maßnahmen zur Unterbindung übermäßiger und vermeidbarer Durchgangs- bzw. Ausweichverkehre, wie etwa eine gezielte Verkehrsbündelung und -lenkung, getroffen werden.

Ein zusätzlicher wichtiger Aspekt ist das Thema Barrierefreiheit. Grundsätzlich sollten öffentliche und private Erschließungsflächen möglichst barrierefrei gestaltet sein. Das kommt nicht nur Menschen mit Behinderungen, sondern bspw. auch Senioren oder Familien mit Kinderwägen zu Gute und stellt somit einen weiteren Beitrag zu einem attraktiven Mehrgenerationenstadtteil dar.

Logo Korridortheema ‚Mobilität‘



Quelle: Stadt Karlsruhe



EINZELASPEKTE

HAUPTSTRASSENERSCHLIESSUNG / VERKEHRSBELASTUNG



Die Nordweststadt ist vorwiegend über die auf vier Fahrspuren ausgebaute Neureuter Straße (B36) sowie die Moltkestraße bzw. Siemensallee in das übergeordnete Straßensystem eingebunden. Diese stellen wichtige Hauptverbindungen und Durchgangsstrecken im gesamtstädtischen Straßennetz dar, und weisen entsprechend hohe Verkehrsbelastungen sowie damit einhergehende Beeinträchtigungen für die Verknüpfung des Stadtteils mit der Umgebung auf. Gleichzeitig übernehmen sie aber auch bedeutende Umfahrs- und Entlastungsfunktionen für das weitere (Haupt-) Straßennetz der Nordweststadt.

Innerhalb des Stadtteils besitzen die Franz-Lust-Straße, Kußmaulstraße, August-Bebel-Straße, Wilhelm-Hausenstein-Allee, Kaiserslauterner Straße, Landauer Straße, Hertzstraße sowie die Schweigener Straße Haupterschließungs- und Netzfunktionen. Neben diesen Straßen liegen vor allem auch in der Stresemannstraße, der Kurt-Schumacher-Straße und dem Madenburgweg ‚höhere‘ Verkehrsbelastungen vor. Hauptsächlich in den Stoßzeiten, aber ebenso während der nächtlichen Sperrung der Moltkestraße bzw. der Kußmaulstraße, werden einzelne Streckenabschnitte dieser Straßen teilweise zusätzlich von Autofahrern als ‚Ausweichrouten‘ genutzt. Größtenteils resultieren die vorhandenen Verkehrsmengen jedoch aus Ziel- und Quellverkehren des Stadtteils und können somit in erster Linie nur durch ein verändertes Mobilitätsverhalten der Einwohnerschaft selbst beeinflusst werden.

Nichtsdestotrotz gehen mit den jeweiligen Verkehrsbelastungen verschiedene Beeinträchtigungen wie etwa Schall- und Schadstoffemissionen, Barrierewirkungen, Minderung der Nutzungsqualitäten für andere Verkehrsteilnehmer (wie Fußgänger und Radfahrer) oder allgemein der stadträumlichen Attraktivität und Aufenthaltsqualität einher.

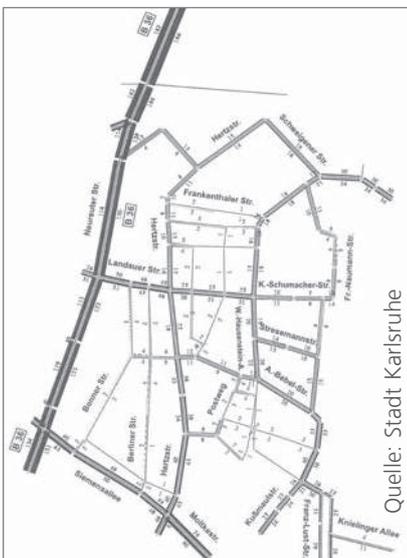
Daher gilt es ganz grundsätzlich durch jeweils geeignete Maßnahmen:

- Verkehre zu minimieren (bspw. durch einen Stadtteil der ‚kurzen Wege‘),
- KFZ-Verkehre zu reduzieren bzw. zu verlagern (bspw. durch ein gutes ÖPNV-Angebot sowie ein attraktives Fuß- und Radwegenetz),
- ungewollte Durchgangsverkehre zu vermeiden (bspw. durch entsprechende Verkehrslenkung, (temporäre) Beruhigungsmaßnahmen oder Umgestaltung von Straßenräumen),
- sowie unumgängliche Verkehre verträglich zu ‚gestalten‘, bzw. die entsprechenden Beeinträchtigungen möglichst zu verringern (bspw. durch gezielte und sinnvolle Verkehrsbündelung, Temporeduzierung, Verkehrsberuhigung oder angemessene und attraktive Ausgestaltung der Verkehrsräume).

Im Weiteren werden dazu innerhalb dieses Kapitels, aber auch in den nachfolgenden Lupenbereichen, entsprechende Möglichkeiten und Ansatzpunkte aufgezeigt.

An dieser Stelle sei daher vor allem nochmals darauf hingewiesen, dass die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Neubaugebiete in der Umgebung oder der angedachten zweiten Rheinquerung (mit ihrer Trassenführung bis zur B36) auf die Nordweststadt sorgfältig zu prüfen und etwaige Durchgangsverkehre zu vermeiden sind.

Daneben sollte überprüft werden, ob durch eine verbesserte Lenkung der Liefer- und Besucherverkehre der Bildungsakademie der Handwerkskammer sowie von L'Oréal über die Weißenburger Straße eine Entlastung der Hertzstraße erzielt werden kann. Perspektivisch könnte dazu auch eine wünschenswerte Umgestaltung der Hertzstraße oder die Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Kreuzung mit der Landauer Straße einen wesentlichen Beitrag leisten.



Quelle: Stadt Karlsruhe

Belastungsplan (VU 2008)
Werktägliche Gesamtverkehre (Kfz / 24h)
[vgl. Kapitel 'Stadtteil' Punkt 'Verkehrsmengen']

(ÜBERDIMENSIONIERTE) STRASSENÄRUME



Eine in der Siedlungsgeschichte der Nordweststadt begründete ‚Besonderheit‘ stellen sicherlich die vielen ‚überdimensioniert‘ breiten Straßenräume der Haupterschließungen sowie teilweise auch der Wohnstraßen des Stadtteils dar. Diese wurden unter den zur jeweiligen Entstehungszeit gültigen städtebaulichen und verkehrsplanerischen Leitbildern bzw. Rahmenbedingungen errichtet und entsprechen vielfach nicht mehr den heutigen stadträumlichen, gestalterischen, funktionalen sowie verkehrlichen Erfordernissen und Vorstellungen.

Oftmals sind die Straßenräume durch überbreite Fahrbahnen, ruhenden Verkehr, ‚ungeordnetes‘ Straßenrandparken, baumbestandene Grünstreifen sowie abgesetzt geführte Fuß- und Radwege geprägt. Trotz ihres vielfach ‚grünen Charakters‘ zeigen sie sich stellenweise ‚in die Jahre gekommen‘, wenig attraktiv, monoton, ungeordnet und für die heutigen Verkehrsmengen überdimensioniert ausgebaut. Sie stellen somit häufig eher trennende Verkehrsflächen dar, als idealerweise attraktive, multifunktionale und verbindende Stadträume. Was allerdings nicht immer nur an der Ausgestaltung der Verkehrsflächen liegt, sondern ebenso an den angrenzenden Baustrukturen, die teilweise von den Straßenräumen zurückversetzt angeordnet sind, sich von diesen ‚abwenden‘ und somit keine adäquate städtebauliche Fassung und ‚Präsenz‘ ausbilden. Folglich werden die Straßenzüge oftmals als ‚gefühlte Zäsuren‘ im Stadtgefüge wahrgenommen, und gleichen von ihrem Charakter mehr anbaufreien, vorstädtischen Durchgangs- als lebendigen Stadtstraßen.

Viele der Straßen stellen jedoch wichtige, gestaltprägende Räume und ‚Schnittstellen‘ innerhalb der Nordweststadt dar und besitzen daher hohe Bedeutung für den Stadtteil. Entsprechend gilt es, die jeweiligen Straßenräume künftig in verkehrlicher, stadträumlicher und gestalterischer Hinsicht an die heutigen Anforderungen und Ansprüche anzupassen.

In diesem Zusammenhang sind insbesondere folgende Straßenzüge zu nennen: Kußmaulstraße, August-Bebel-Straße, Wilhelm-Hausenstein-Allee, Kaiserslauterner Straße, Landauer Straße, Kurt-Schumacher-Straße, Stresemannstraße, Josef-Schofer-Straße, Hertzstraße, Schweigener Straße, Madenburgweg, Durlacher Weg.

Eine schrittweise Umgestaltung und Aufwertung der einzelnen Straßenräume, bspw. durch Reduzierung der Fahrbahnbreiten, Neuordnung des ruhenden Verkehrs, Ausbildung von Parkbuchten, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, (Baum-) Pflanzungen, ansprechendes Stadtmobiliar, Aufwertung der Fuß- und Radwege oder Verbesserung von Querungssituationen und Kreuzungspunkten, würde somit wesentlich zur Attraktivitätssteigerung der anliegenden Bereiche und der Nordweststadt insgesamt beitragen. Gleichzeitig können diese Maßnahmen helfen, die verkehrliche Situation zu verbessern, etwaige mit dem Verkehr einhergehende Beeinträchtigungen abzumildern, ungewollte Durchgangs- bzw. Schleichverkehre zu minimieren oder Fahrgeschwindigkeiten zu reduzieren. Darüber hinaus bieten die vielfach vorhandenen Grünflächen entlang der Straßenräume auch enorme Qualitäten und Potenziale, bspw. zur

attraktiven Freiraumvernetzung über die bestehenden Baumalleen oder zur weiteren ökologischen Aufwertung etwa durch Ausbildung von Retentionsräumen zur Niederschlagswasserversickerung. Die einzelnen Maßnahmen zur Aufwertung sind natürlich situationsabhängig aus den räumlichen bzw. verkehrlichen Voraussetzungen und Erfordernissen der jeweiligen Straßenabschnitte abzuleiten. Entsprechend bedarf es hierzu im Weiteren vertiefender Abstimmungen, konkreter Prüfungen und spezifischer (Fach-) Planungen. Grundsätzlich können die Ansätze aber von kurzfristigen, punktuellen Verbesserungsmaßnahmen bis hin zum längerfristigen Komplettumbau ganzer Straßenabschnitte reichen. Anlass können u.a. ohnehin anstehende Erneuerungs- bzw. Leitungsarbeiten bieten, oder auch größere, angrenzende Bauprojekte. So könnten etwa Neubaumaßnahmen im Zuge einer Innenentwicklung (wie bspw. künftig auf dem ‚Areal Nancystraße‘) Anstoß zu Umgestaltungen liefern und gleichzeitig selbst einen Beitrag zur Aufwertung der Straßenräume darstellen (bspw. durch eine attraktive straßenraumbegleitende Bebauung).

Einige der oben genannten Straßenzüge besitzen hohe strategische Bedeutung für die weitere Entwicklung der Nordweststadt. So etwa die Landauer Straße in Bezug auf die Profilierung einer ‚attraktiven Mitte‘ [vgl. dazu Kapitel ‚Infrastruktur‘] oder die Wilhelm-Hausenstein-Allee im Zusammenhang mit dem ‚grünen Rückgrat‘ [vgl. dazu Kapitel ‚Freiraum‘]. Entsprechend werden diese nochmals in den Kapiteln zu den jeweiligen Lupenbereichen tiefer gehend behandelt und exemplarische Ansätze für eine Aufwertung aufgezeigt.

TEMPOBEGRENZUNGEN



Abgesehen von den Haupteerschließungsstraßen herrscht innerhalb der Nordweststadt vorwiegend eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 vor. Vor allem die jeweiligen Wohnquartiere sind als entsprechende 30er-Zonen ausgewiesen. Daneben finden sich in den neueren Wohnbauquartieren auch einzelne verkehrsberuhigte Bereiche.

Vor wenigen Jahren wurde zudem auf einem Teilabschnitt der Landauer Straße (zwischen Hertzstraße und Wilhelm-Hausenstein-Allee) eine Temporeduzierung eingeführt. Dies war trotz der verkehrlichen Bedeutung der Straße aufgrund der vorhandenen Nahversorgungsstrukturen und Bildungseinrichtungen möglich und sinnvoll. Darüber hinaus wäre die (erneute) Prüfung und ggf. Einführung weiterer Geschwindigkeitsbegrenzungen auch für andere Abschnitte des Haupteerschließungsnetzes wünschenswert. Diese könnten einen zusätzlichen Beitrag zur Verkehrsentslastung, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Minimierung von (Lärm-) Beeinträchtigungen sowie Aufwertung der Straßenräume bzw. anliegenden Wohnquartiere darstellen. Jedoch stehen dem bisher die verkehrliche Netzfunktion der Straßen (gemäß des aktuellen VEPs) sowie die Straßenverkehrsordnung entgegen. Eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung ist in diesen Fällen nur aus Gründen der verkehrlichen Sicherheit, des Immissionsschutzes oder vor Kindergärten möglich. Insofern wäre eine erneute Prüfung, u.a. besonders in Bezug auf die Kaiserslauterner Straße und die nördliche Wilhelm-Hausenstein-Allee, vorstellbar (ggf. mit einer gleichzeitigen Straßenumgestaltung).

FUSSVERKEHR



Die Nordweststadt verfügt über ein gutes und weitverzweigtes Fußwegesystem. Dieses wird hauptsächlich durch die straßenbegleitenden Gehsteige gebildet. Vor allem entlang der Haupteerschließungsstraßen sind diese häufig von den Fahrbahnen abgesetzt geführt und von breiten Grünstreifen gesäumt. Ergänzend bestehen einzelne Fußwegeverbindungen durch die Grünflächen und Wohnquartiere. Insbesondere in den großflächigen Freibereichen zwischen den Geschosswohnungsbauten der Flugplatzsiedlung findet sich ein ausgedehntes Netz aus öffentlichen und privaten Fußwegen. Dieses erlaubt ein sicheres und komfortables Durchqueren abseits des Straßenverkehrs. Jedoch sind die Wegeräume stellenweise nicht mehr ganz ‚auf der Höhe der Zeit‘, wenig attraktiv und entsprechen nicht mehr den heutigen Bedürfnissen, wie etwa auch viele vorhandene ‚Trampelpfade‘ zeigen. Entsprechend sollten sie, bspw. im Zuge einer generellen Umgestaltung der anliegenden Freiflächen, schrittweise aufgewertet werden [vgl. dazu Kapitel ‚Freiraum‘ Punkt ‚halböffentliche Freibereiche‘ sowie Kapitel ‚Mehr Wohnen‘]. Ansätze dazu können u.a. die Erneuerung der Beläge, grünpflegerische Maßnahmen, attraktive Bepflanzung, verbesserte Beleuchtung, Ausstattung mit Sitzgelegenheiten, eine ‚direktere‘ Wegeführung oder auch einladende ‚Eingänge‘ in das Wegenetz darstellen.

All das sind ebenfalls mögliche Ansätze für eine allgemeine Aufwertung des Fußwegesystems bzw. der entsprechenden Straßenräume. Grundsätzlich sollten vor allem die Wegeverbindungen zwischen wichtigen Orten und Einrichtungen, aber auch der Quartiere untereinander und in die Umgebung gestärkt werden. Dazu zählt neben einer ansprechenden Gestaltung ebenso die Ausformulierung kleinerer ‚nachbarschaftlicher Treffpunkte‘, eine möglichst barrierefreie Wegeführung als auch komfortable, sichere Querungsstellen und Kreuzungsbereiche [vgl. dazu Punkt ‚Querungen / Kreuzungsbereiche‘].

Neben vielen punktuellen Aufwertungsmöglichkeiten sind für die weitere Entwicklung des Fußwegesystems vor allem auch folgende Bausteine bedeutsam:

- Ausbildung einer direkten, attraktiven Wegeverknüpfung entlang der ehemaligen Freihaltetrasse in südlicher Verlängerung der Wilhelm-Hausenstein-Allee [vgl. dazu Kapitel ‚Grünes Rückgrat‘]
- Anbindung des KIT Campus West, der Bundesanstalt für Wasserbau sowie der ehemaligen Artilleriekaserne mittels einer entsprechenden Wegeverbindung
- Verbesserung der Längs- und Querverbindungen durch den Grünzug entlang der Hertzstraße [vgl. dazu Kapitel ‚Freiraum‘ Punkt ‚Grünzug‘]
- Aufwertung der Wegeachse entlang der Straßenbahntrasse am ‚Alten Flugplatz‘ [vgl. dazu Kapitel ‚Freiraum‘ Punkt ‚grüne Promenade‘]
- Stärkung der Einbindung und internen Durchwegung der Bildungs- und Betreuungseinrichtungen nördlich der Kurt-Schumacher-Straße [vgl. dazu Kapitel ‚Infrastruktur‘ Punkt ‚Aktivpark und Mehrgenerationencampus‘]

RADVERKEHR



Die Nordweststadt ist über verschiedene Radrouten in das gesamtstädtische Radverkehrssystem eingebunden und verfügt grundsätzlich über eine gute Radverkehrsinfrastruktur in Form unterschiedlich ausgebauter Radverkehrsanlagen.

- Hauptrouten des städtischen Netzes verlaufen entlang des ‚Alten Flugplatzes‘, der Moltkestraße bzw. Siemensallee sowie, als Teil der sogenannten Ringroute, vom ‚Alten Flugplatz‘ kommend über die Kurt-Schumacher-Straße, Landauer Straße und Neureuter Straße.
- Das Nebennetz besteht vornehmlich aus der Hertzstraße, der Schweigener Straße, der Kußmaulstraße, der August-Bebel-Straße und in deren Verlängerung dem Madenburgweg bzw. dem Durlacher Weg.
- Ergänzt werden diese Routen u.a. durch Radwegeverbindungen entlang der Wilhelm-Hausenstein-Allee bzw. der Kaiserslauterner Straße

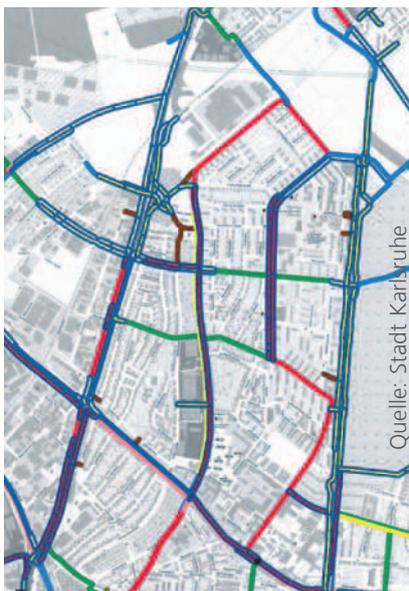


Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrssystems
(grün = Hauptrouten / blau = Nebenrouten)

Innerhalb des ansonsten gut durch entsprechende Radverkehrsanlagen ausgebauten Radwegenetzes klaffen jedoch noch vereinzelte ‚Lücken‘. So verfügen die wichtigen Radrouten entlang der Kußmaulstraße und August-Bebel-Straße nicht über spezielle Radverkehrsanlagen. Ebenso wenig wie der nördliche Abschnitt der Hertzstraße (ab der Einmündung Frankenthaler Straße) sowie die Schweigener Straße. Hier wird der Radverkehr, trotz der bestehenden Verkehrsbelastungen und des erlaubten Tempo 50, zusammen mit dem Autoverkehr auf der Fahrbahn geführt. Daher sollten, bspw. im Zuge einer Neuordnung der Straßenräume, entsprechende Verbesserungen und ggf. Radverkehrsanlagen angedacht werden. So wäre bspw. entlang der Hertzstraße zumindest ein einseitiger (gemeinsamer Geh- und) Radweg denkbar oder im Falle der Kußmaulstraße bzw. August-Bebel-Straße auch die (erneute) Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung (perspektivisch ebenso an der Schweigener Straße).

Eine weitere bedeutende ‚Lücke‘ im Radwegesystem könnte durch die Schaffung einer Radwegeverbindung in südlicher Verlängerung der Wilhelm-Hausenstein-Allee bis zur Franz-Lust-Straße (entlang der ehemaligen Freihaltetrasse) geschlossen werden. Diese würde als Teil des ‚grünen Rückgrates‘ eine attraktive und zentrale Verknüpfung durch den Stadtteil herstellen [vgl. dazu auch Kapitel ‚Grünes Rückgrat‘]. Daran anschließend könnte perspektivisch eine Wegeverbindung, zwischen dem KIT Campus West und der Bundesanstalt für Wasserbau, bis zur ehemaligen Artilleriekaserne bzw. der Moltkestraße weitergeführt werden.

Gleichzeitig gilt es Verbesserungsmöglichkeiten für die stark frequentierte Wegeachse westlich der Straßenbahntrasse entlang des ‚Alten Flugplatzes‘ vorzunehmen (bspw. eine Verbreiterung des gemeinsamen Fuß- und Radweges) [vgl. dazu Kapitel ‚Freiraum‘ Punkt ‚grüne Promenade‘].



Bestand an unterschiedlichen Radverkehrsanlagen

Innerhalb des Dialogprozesses wurden zudem einige punktuelle Problemstellen und Anregungen genannt. Vor allem in Bezug auf Kreuzungs- bzw. Querungssituationen, die Verknüpfung mit der Umgebung, die Führung von Radwegen oder deren Benutzungspflicht. Hier sollten entsprechende Verbesserungsmöglichkeiten geprüft und ggf. schrittweise umgesetzt werden [vgl. dazu Punkt ‚Querungsstellen / Kreuzungsbereiche‘]. So herrscht teilweise nach wie vor Unklarheit über die Radwegesituation an der Landauer Straße, wo aufgrund der eingeführten Geschwindigkeitsreduzierung keine Benutzungspflicht (und somit Kennzeichnung) der ehemaligen Radwege mehr gegeben ist, diese jedoch immer noch gemeinsam mit den Fußgängern benutzt werden dürfen.

Zur Aufwertung der Fahrradinfrastruktur sind grundsätzlich auch ausreichend und attraktive Fahrradabstellanlagen im öffentlichen als auch privaten Raum vorzusehen. Darüber hinaus sollten zusätzliche Fahrradleihstationen an strategisch sinnvollen Stellen innerhalb des Stadtteils angedacht werden. So bspw. an den weiteren Stadtbahnhaltestellen, dem KIT Campus West oder im Bereich der künftigen ‚attraktiven Mitte‘ rund um die Landauer Straße und den Walther-Rathenau-Platz.

QUERUNGSSTELLEN / KREUZUNGSBEREICHE



In Hinblick auf den Fuß- und Radverkehr bzw. eine attraktive Vernetzung des Stadtteils werden vor allem die Haupteerschließungsstraßen aufgrund ihres teilweise nicht mehr zeitgemäßen, überdimensionierten Ausbausstandards und der stellenweise vorhandenen Verkehrsbelastung von der Bevölkerung als ‚Barrieren‘ empfunden sowie verschiedene Kreuzungsbereiche und Querungssituationen in funktionaler aber auch gestalterischer Hinsicht als unbefriedigend wahrgenommen.

Entsprechend sollte hier geprüft werden, ob durch jeweils geeignete Maßnahmen Verbesserungen hinsichtlich einer attraktiven Verknüpfung, einer komfortablen Querung oder der (subjektiven) Verkehrssicherheit erzielt werden könnten. Ansätze dazu können bspw. darstellen:

- die Umgestaltung bzw. der Rückbau überdimensionierter Kreuzungsbereiche
- die Neuanlage geeigneter Querungshilfen (bspw. Mittelinseln, Zebrastreifen, Lichtsignalanlagen, vorgezogene Seitenräume, ...)
- die (bauliche) Verbesserung vorhandener Querungsstellen (bspw. durch bessere Kennzeichnung, komfortablere Ampelschaltungen, Aufpflasterungen, Bodenmarkierungen, ...)
- oder der Umbau ganzer Straßenabschnitte

Im Rahmen des Bürgerdialoges wurden in diesem Zusammenhang vor allem folgende Straßenzüge, Kreuzungsbereiche und Querungssituationen genannt:

- die Hertzstraße; insbesondere der Knoten mit der Landauer Straße, die Querungssituation am nördlichen Abschnitt sowie die Querung am St.-Barbara-Weg
- die Wilhelm-Hausenstein-Allee; insbesondere die Kreuzungen mit der Landauer Straße und mit dem Madenburgweg
- die Schweigener Straße; insbesondere die Einmündungsstelle der Kaiserslauterner Straße
- die Landauer Straße bzw. Kurt-Schumacher-Straße
- sowie die Neureuter Straße; insbesondere der Knoten mit der Landauer Straße

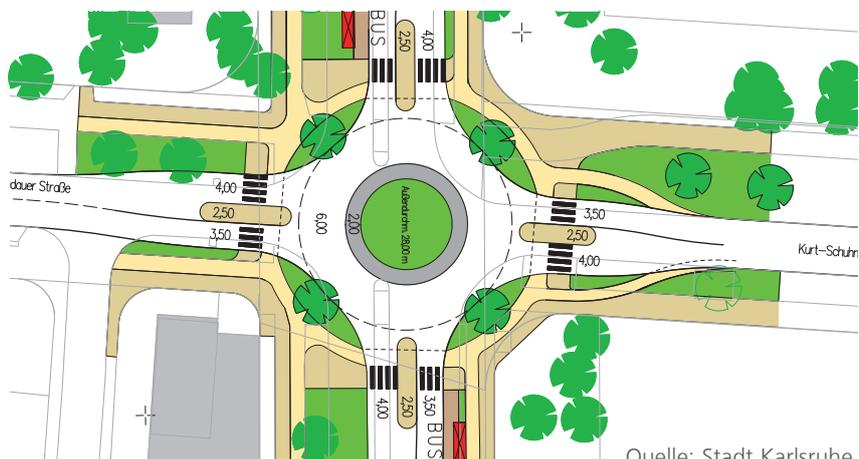
Daneben stellt sich auch teilweise die Querbarkeit der Kußmaulstraße, der August-Bebel-Straße sowie der Franz-Lust-Straße ungünstig dar.

Darüber hinaus sollten, vor allem an den wichtigen Wegebeziehungen, grundsätzlich sichere und komfortable Querungsstellen vorgesehen werden.

Dahingehend wurden bereits verschiedene Verbesserungsmaßnahmen vorgenommen. So wurden z.B. an der Landauer Straße und Kurt-Schumacher-Straße einzelne Querungshilfen in Form von vorgezogenen Seitenräumen eingerichtet. Hier sollte geprüft werden, ob sich diese (bspw. durch eine bessere Kennzeichnung) weiter optimieren lassen.

Im Weiteren ist der Umbau des Kreuzungsbereiches der Landauer Straße mit der Wilhelm-Hausenstein-Allee zu einem Kreisverkehr geplant [vgl. dazu Kapitel ‚Attraktive Mitte‘]. Zudem wird, als ein erster, kleiner Baustein des ‚grünen Rückgrats‘, nun auch über eine Verbesserung der Querungssituation an der Kreuzung des Madenburgwegs mit der Wilhelm-Hausenstein-Allee nachgedacht [vgl. dazu Kapitel ‚Grünes Rückgrat‘].

Geplanter Kreisverkehr Wilhelm-Hausenstein-Allee / Landauer Straße / Kurt-Schumacher Straße (Stand 2013)



Quelle: Stadt Karlsruhe

FORSCHUNGSPROJEKT 'GO KARLSRUHE'



Die Hochschule Karlsruhe führt aktuell das Forschungsprojekt ‚GO Karlsruhe‘ zur Untersuchung des Fußgängerverkehrs sowie innovativer Planungsansätze zur Förderung dessen durch. Im Rahmen des Projektes können bspw. auf einer Internetseite oder per entsprechender Handy-App Misstände im Fußgängernetz gemeldet und kommentiert werden. Diese werden dann analysiert und aufbereitet, um häufig auftretende Probleme für Fußgänger bzw. ‚Schwachstellen‘ in der Fußgängerinfrastruktur aufzudecken und weiterzuleiten.

Zusätzlich dazu sollen in sogenannten Realexperimenten an ausgewählten ‚Problempunkten‘ mögliche Verbesserungsmaßnahmen testweise erprobt und wissenschaftlich ausgewertet werden. So sind aktuell etwa in Knielingen entsprechende temporäre Feldversuche vorgesehen.

Darüber hinaus wäre es vorstellbar auch in der Nordweststadt, vorzugsweise im Bereich der ‚attraktiven Mitte‘, Realexperimente probeweise durchzuführen und bei entsprechendem Erfolg, dauerhaft umzusetzen. Denkbar wäre dabei bspw. die Verbesserung einzelner Querungsstellen an der Landauer Straße bzw. Kurt-Schumacher-Straße oder im Übergang des Walther-Rathenau-Platzes zum ‚Sinneswäldchen‘ [vgl. dazu Punkt ‚Querungsstellen / Kreuzungsbereiche‘].

ÖPNV



Ein gutes ÖPNV-Angebot stellt einen wesentlichen Baustein für einen nachhaltigen, attraktiven und ökologischen Mehrgenerationenstadtteil dar. Entsprechend sollte das bestehende Angebot erhalten, möglichst weiter verbessert und mit ergänzenden Mobilitätsangeboten, wie etwa zusätzlichen Fahrradverleih- oder carsharing-Stationen, verknüpft werden.

Die ÖPNV-Erschließung der Nordweststadt wird hauptsächlich durch drei Stadtbahn- / Tramlinien gebildet, die auf der Trasse entlang des ‚Alten Flugplatzes‘ (S1 / S11) sowie der Moltkestraße bzw. Siemensallee (2) verlaufen. Mit mehreren Haltestellen binden sie vor allem die östlichen und südlichen Bereiche des Stadtteils gut in das Karlsruher Liniennetz ein. Die Feinerschließung innerhalb des Stadtteils übernimmt ein ergänzendes Busnetz bestehend aus zwei Linien (70 / 74). In Bezug auf das Busnetz besteht von Seiten der Bürgerschaft der Wunsch nach einer besseren Anbindung der Lebensmittelmärkte an der Josef-Schofer-Straße. Eine entsprechend angepasste Führung der Linie 74 (über die Josef-Schofer-Straße und Kurt-Schumacher-Straße) könnte zwar gleichzeitig eine attraktive Verbindung zwischen dem Nahversorgungszentrum und der Landauer Straße darstellen, allerdings wären dadurch die Stresemannstraße sowie der Walther-Rathenau-Platz nicht mehr in das Liniennetz eingebunden. Dennoch sollte diese Option nochmals geprüft werden. Gerade auch in Hinblick auf den geplanten Umbau des Kreuzungsbereiches der Wilhelm-Hausenstein-Allee mit der Kurt-Schumacher-Straße bzw. Landauer Straße zu einem Kreisverkehr [vgl. dazu Punkt ‚Querungsstellen / Kreuzungsbereiche‘].

So oder so sollte auf eine gute Erschließung der ‚attraktiven Mitte‘ mit dem ÖPNV geachtet werden. In diesem Sinne ist auch die im Zuge des geplanten Kreisverkehrs vorgesehene Verlegung der bestehenden Bushaltestellen an der Wilhelm-Hausenstein-Allee in Richtung Landauer Straße grundsätzlich begrüßenswert. Jedoch sollte dabei ggf. die Einrichtung eines zusätzlichen Bushaltes auf Höhe des Walther-Rathenau-Platzes geprüft werden. Zudem wäre perspektivisch ggf. sogar eine Buslinienführung durch die Landauer Straße wünschenswert.

Im Weiteren sollte, zur besseren Anbindung des Klinikums, der Bundesanstalt für Wasserbau, der Studierendenwohnheime bzw. der künftigen Wohnbebauung auf dem ‚Areal Nancystraße‘ [vgl. Kapitel ‚Baustruktur / Wohnangebote‘ bzw. ‚Areal Nancystraße‘], über eine entsprechende Verlängerung der Buslinie 74 nachgedacht werden. In diesem Zusammenhang könnte ggf. die Buswendeschleife am Ende der August-Bebel-Straße verlagert werden und Platz für eine etwaige Überbauung machen [vgl. Punkt ‚multimodale Stadtbahnhaltestellen‘ und Kapitel ‚Baustruktur / Wohnangebot‘ Punkt ‚untergenutzte Freiflächen‘].

Darüber hinaus wurde im Rahmen eines hypothetischen Szenarios des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) auch schon über eine zusätzliche Stadtbahnlinie auf der zwischen der Nordweststadt und Knielingen liegenden Bahntrasse nachgedacht (Szenario 3). Eine solche würde theoretisch eine erhebliche Verbesserung der Anbindung der dortigen Gewerbegebiete sowie der westlichen Nordweststadt bedeuten.

MULTIMODALE STADTBAHNHALTESTELLEN



Die verschiedenen Stadtbahnhaltestellen stellen aufgrund ihrer Lage am Rande der Nordweststadt nicht nur wichtige verkehrliche Ankunfts- und Umsteigepunkte, sondern zugleich auch bedeutsame Eingangssituationen in den Stadtteil bzw. ‚Schnittstellen‘ in die Umgebung dar. Entsprechend attraktiv sollten nicht nur die Haltestellen an für sich, sondern auch ihr Umfeld sowie ihre Anbindung ausgestaltet sein (bspw. durch attraktives Haltestellenmobiliar, ansprechende Beleuchtung oder direkte, barrierefreie Wegeführungen und Zugänge).

Besonders die Haltestellen der Stadtbahntrasse entlang des ‚Alten Flugplatzes‘ weisen gestalterische Defizite auf und werden von Seiten der Bevölkerung vielfach als ‚Unorte‘ und ‚Angsträume‘ wahrgenommen. Hier gilt es die markanten Haltestellen- bzw. Brückenbauwerke zeitgemäß aufzuwerten (wie es aktuell teilweise geschieht) und verstärkt in das Umfeld zu integrieren. Zumal sie gleichzeitig die Verknüpfungspunkte zum Landschaftsraum und zur Nordstadt darstellen [vgl. dazu Kapitel ‚Freiraum‘ Punkt ‚grüne Promenade‘]. Entsprechend sollten die Haltestellenbereiche, zusammen mit den anliegenden Freiflächen, zu einladenden Entrées in die Nordweststadt ausformuliert werden. Ggf. vielleicht sogar durch eine teilweise Bebauung der Freiflächen mit attraktiven Gebäuden, belebenden Nutzungen und kleinen, platzartigen Vorzonen. So u.U. vorstellbar am Ende der Kurt-Schumacher-Straße oder der August-Bebel-Straße [vgl. dazu Kapitel ‚Attraktive Mitte‘ und Kapitel ‚Baustruktur / Wohnangebot‘ Punkt ‚untergenutzte Freiflächen‘]. Im letzteren Fall müsste jedoch überprüft werden, ob die dortige Buswendeschleife ggf. verkleinert oder verlagert werden könnte [vgl. dazu Punkt ‚ÖPNV‘].

Für die Haltestellen entlang der Siemensallee bzw. der Moltkestraße gilt es, vorwiegend eine verbesserte Einbindung in das Wegesystem der Nordweststadt zu erreichen. Dazu kann eine Aufwertung der Wegeverknüpfungen von der Rennbuckelsiedlung zur Siemensallee, als auch perspektivisch eine neue, angestrebte Wegeverbindung von der Nordweststadt zur Moltkestraße dienen. Diese könnte vom ‚Schänzle‘, zwischen den Arealen des KIT Campus West sowie der Bundesanstalt für Wasserbau hindurch, über die ehemalige Artilleriekaserne, bis zur Moltkestraße führen [vgl. dazu Punkt ‚Fussverkehr‘ und ‚Radverkehr‘].

Zusätzlich sollte die Einrichtung einer neuen Fußgängerquerung über die Siemensallee in Verlängerung der Berliner Straße geprüft werden. Diese würde nicht nur die Erreichbarkeit der nahegelegenen Haltestelle verbessern, sondern vor allem das Fußwegenetz an dieser Stelle sinnvoll verknüpfen.

Im Sinne einer Förderung des Umweltverbundes sollten die Haltestellen weiterhin als multimodale Umsteigepunkte gestärkt und aufgewertet werden. Dazu können neben einer abgestimmten Taktung der ÖPNV-Fahrpläne, bspw. die Bereitstellung ausreichender, überdachter Fahrradabstellanlagen oder auch entsprechende Fahrradleih- und carsharing-Angebote gehören.

BARRIEREFREIHEIT



Gerade in Hinblick auf einen attraktiven und sozialen Mehrgenerationenstadtteil stellt das Thema Barrierefreiheit einen wichtigen Aspekt dar. Denn davon profitieren nicht nur Menschen mit Behinderungen, sondern bspw. auch mobilitätseingeschränkte Senioren oder Familien mit Kinderwägen.

Deshalb sollten öffentliche und private Erschließungsflächen grundsätzlich möglichst barrierefrei gestaltet sein. Neben entsprechenden Verkehrs- und Freiflächen, sollte dies bspw. ebenso Haltestellen, öffentliche Bauten und so weit es geht auch private Gebäude umfassen.

Gegenwärtig verfügen etwa viele der Geschoßwohnungsbauten nicht über barrierefreie Eingänge oder Aufzugsanlagen. Dies sollte ggf. bei entsprechenden Modernisierungen möglichst behoben werden. In diesem Zuge oder bei etwaigen Neubauten sollte darüber hinaus auch zunehmend benötigter, barrierefreier Wohnraum geschaffen werden [vgl. dazu Kapitel ‚Baustruktur / Wohnangebot‘ und ‚Mehr Wohnen‘].

Als ein sinnvoller Baustein in Bezug auf die Barrierefreiheit von öffentlichen Räumen ist zudem das vor kurzem eingeführte Parkierungskonzept zum Gehwegparken zu nennen. Denn dieses stellt ausreichend breite Bewegungsräume für alle Verkehrsteilnehmer sicher.

Zur weiteren Verbesserung der Situation und leichteren Querbarkeit der Fahrbahnen sollten nun auch an entsprechenden Stellen abgesenkte Bordsteine vorgesehen werden.

WOHNSTRASSEN



Neben den schon genannten Verbesserungsmöglichkeiten für die ‚großen‘ Haupteerschließungsstraßen ist natürlich ebenso die Aufwertung der vielen kleineren Wohn- bzw. Anliegerstraßen wünschenswert.

Als ein erster Schritt dazu ist sicherlich wiederum das aktuell umgesetzte Parkierungskonzept zum Gehwegparken anzuführen [vgl. dazu Punkt ‚Barrierefreiheit‘]. Dieses ordnet nicht nur sinnvollerweise die Parkraumsituation in den Wohnquartieren neu und stellt eine (‚faire‘) Benutzbarkeit der Gehsteigbereiche für alle Nutzer her, sondern leistet auch einen Beitrag zur Verkehrsberuhigung und Attraktivitätssteigerung.

Im Weiteren könnten nun schrittweise und situationsabhängig zusätzliche verkehrliche, bauliche, gestalterische oder auch ökologische Maßnahmen folgen. So sind u.a. die Erneuerung bzw. Umgestaltung der Straßenräume, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, Aufpflasterungen, die Entsiegelung von Parkständen, der Austausch der Straßenbeleuchtung oder (sofern es die örtlichen Gegebenheiten zulassen) zusätzliche Baumpflanzungen und Begrünungsmaßnahmen vorstellbar. Darüber hinaus wäre stellenweise ebenso eine niveaugleiche Gestaltung sowie die Einrichtung von weiteren verkehrsberuhigten Bereichen (‚Spielstraßen‘) denkbar.

Die Bandbreite kann somit von kleineren punktuellen Eingriffen bis hin zu großflächigen Neugestaltungen reichen. Anlass für entsprechende Maßnahmen können u.a. anstehende Erneuerungs- bzw. Leitungsarbeiten bieten, wie sie bspw. aktuell durch die beabsichtigte Umstellung von Elektrofreileitungen auf



Erdkabel in Teilen der Nordweststadt anstehen.

Daneben können auch die privaten Anrainer und Eigentümer einiges zur Attraktivitätssteigerung ihrer Wohnstraßen beitragen. U.a. durch ansprechende Gestaltung der Gebäudefassaden und Vorgartenzonen, als auch durch Patenschaften für Bäume bzw. Grünflächen oder die Aufwertung der oftmals etwas tristen, großflächigen Garagenhöfe. Diese prägen stellenweise ganze Straßenabschnitte und könnten bspw. mittels einer attraktiven Pflanzenberankung eine optische sowie zugleich ökologische Verbesserung erfahren.

Positive Beispiele aus der Nordweststadt für eine mögliche Aufwertung der Wohnstraßen



KURZ UND KNAPP

AUSGANGSLAGE

- grundsätzlich gute Erschließung mit allen Verkehrsträgern
- gutes ÖPNV-Angebot
- teilweise Beeinträchtigungen durch Verkehrsbelastung
- stellenweise überdimensionierte Straßenräume (mit ‚Barrierewirkung‘)
- teils funktionale und gestalterische Verbesserungspotenziale

ZIELE, AUFGABEN, ANSÄTZE

- Weiterentwicklung und Optimierung des bestehenden Erschließungssystems
- Stärkung und Förderung des Umweltverbundes
- Attraktivierung der Stadtbahnhaltestellen als multimodale Umsteigepunkte
- Anreicherung mit innovativen Mobilitätsangeboten
- Überprüfung Buslinienführung
- Umgestaltung von überdimensionierten Straßenräumen
- Vermeidung ungewollter Durchgangsverkehre
- Minimierung von Beeinträchtigungen
- Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierungen
- Aufwertung von Wohnstraßen
- Vernetzung, Verbesserung und Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes
- Optimierung einzelner Querungsstellen und Kreuzungsbereichen
- Verbesserung der Anbindung in die Umgebung
- barrierefreie Ausgestaltung von Erschließungsflächen

LEGENDE

-  weiterführende Bildungseinrichtungen
-  Kindergärten / Kindergartenstätten
-  Senioreneinrichtungen
-  Schulen
-  Kirchen
-  Vereine
-  Nahversorgung
-  Dienstleistung
-  Gastronomie
-  Behörden / Ämter
-  Gewerbe

ÜBERBLICK AUSGANGSLAGE

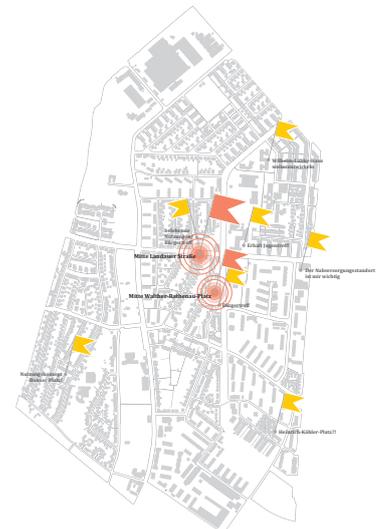
Die Nordweststadt weist eine gute und vielfältige Versorgung mit unterschiedlichen (sozialen) Infrastrukturen, Einrichtungen und Angeboten für verschiedene Alters- und Interessensgruppen auf, was auch von Seiten der Bürgerschaft sehr geschätzt wird. Wenn auch grundsätzlich eine lebendige ‚Mitte‘, nachbarschaftliche Treffpunkte, ein Bürgerzentrum sowie weitere Angebote im kulturellen, gastronomischen und Nahversorgungsbereich vermisst werden.

Über den Stadtteil verteilt befinden sich ausreichend Kinderbetreuungseinrichtungen in unterschiedlicher Trägerschaft und teils sogar mit gesamtstädtischer Bedeutung. Im Bereich der schulischen Bildungseinrichtungen sind von mehreren Grundschulen bis hin zu den weiterführenden Schulen alle Schularten vorhanden. Zusätzlich haben die Evangelische Fachschule für Sonderpädagogik Bethlehem, einzelne Institute des KITs am Campus West, die Bundesanstalt für Wasserbau sowie die Bildungsakademie der Handwerkskammer Karlsruhe hier ihren Standort. Neben verschiedenen Vereinen bereichern u.a. die vorhandenen Kirchengemeinden, mehrere Senioreneinrichtungen sowie die sehr engagierte Bürgergemeinschaft das (soziale) Angebot im Stadtteil. Die Kinder- und Jugendarbeit wird darüber hinaus durch den Aktivspielplatz und

das KJH des Stadtjugendausschusses ergänzt. Im Südosten der Nordweststadt ist zudem das Städtische Klinikum angesiedelt. Die Schwerpunkte der sozialen Angebote sowie der Sport-, Bildungs- und Betreuungseinrichtungen spannen sich vor allem im Süden zwischen ‚Rennbuckel‘ und Städtischem Klinikum und zum anderen im Norden zwischen Walther-Rathenau-Platz und Kaiserslauterner Straße auf.

Die Angebote der Nahversorgung konzentrieren sich vorwiegend auf die beiden neueren Lebensmittelmärkte an der Josef-Schofer-Straße sowie die einzelnen Geschäfte und Dienstleistungen entlang der Landauer Straße, wo auch die ‚gefühlte Mitte‘ der Nordweststadt von Seiten der Bürgerschaft gesehen wird. Zusammen mit weiteren, vereinzelt Angeboten im Stadtteil und der Umgebung gewährleisten diese eine zwar eingeschränkte aber ausreichende Versorgung der Nordweststadt. Nichtsdestotrotz musste in den letzten Jahren, abgesehen von der Ansiedlung der beiden Supermärkte, ein Verlust an Nahversorgungsinfrastruktur beobachtet werden. Dies zeigt sich auch an zahlreichen Leerständen vor allem am Bonner Platz und Heinrich-Köhler-Platz, welche zunehmend ihre ursprüngliche Versorgungsfunktion verloren haben, aber zumindest noch einige der wenigen gastronomischen Angebote in der Nordweststadt beherbergen.

BÜRGERDIALOGPHASE



LEGENDE



ÜBERBLICK AUFGABEN, ZIELE, ANSÄTZE

Eine gute und vielfältige Ausstattung an Einrichtungen des Gemeinbedarfs, (Freizeit-) Angeboten, nachbarschaftlichen Treffpunkten oder eine funktionierende Nahversorgung stellen maßgebliche Aspekte für ein attraktives und gemeinschaftliches Stadtleben dar.

Gerade in Hinblick auf das Stichwort ‚Mehrgenerationenstadtteil‘ sollten daher die bestehenden Angebote möglichst bewahrt und gestärkt sowie gute Voraussetzungen für eine positive Weiterentwicklung geschaffen werden. Dazu zählt nicht nur eine entsprechende räumliche, finanzielle, organisatorische oder personelle Ausstattung bzw. Unterstützung von kommunaler oder privater Seite, sondern bspw. auch die Förderung synergetischer Netzwerke und Kooperationen.

Ein wichtiger Schlüsselakteur und Multiplikator stellt dabei sicherlich die Bürgergemeinschaft dar, die bei ihrer Stadtteilarbeit und Suche nach einer dauerhaften ‚Heimstätte‘ Unterstützung erfahren sollte.

Ein weiterer bedeutender Ansatzpunkt wird sein, die bestehenden Potenziale, Angebote und Schwerpunktbereiche in der Nordweststadt künftig verstärkt herauszuarbeiten, zu profilieren sowie räumlich und programmatisch zu verknüpfen. Hierzu gehört vor allem die Ausbildung und Etablierung einer ‚attraktiven Mitte‘ rund um den Walther-Rathenau-Platz und die Landauer Straße, wo sich heute schon der Schwerpunkt der Nahversorgung sowie unterschiedlicher Einrichtungen des Gemeinbedarfs befindet. Von strategischer Bedeutung wird dabei auch die Verknüpfung mit dem Nahversorgungszentrum an der Josef-Schofer-Straße sowie eine belebende, synergetische Nachnutzung perspektivisch frei werdender Potenzialflächen, wie dem Schulareal am Anebosweg, sein.

Darüber hinaus bieten aber noch andere Bereiche Potenziale für eine weitere Qualifizierung und Aktivierung als ‚nachbarschaftliche Stadtbausteine‘. So könnte bspw. im Zusammenspiel der verschiedenen Bildungs-, Sport-, Senioren- und sozialen Einrichtungen

zwischen der Kurt-Schumacher- und Kaiserslauterner Straße ein symbiotischer ‚Mehrgenerationencampus‘ entstehen. Oder der südliche Abschnitt des Grünzuges entlang der Hertzstraße, mit seinen Sport-, Vereins- und Freizeitangeboten, zu einem einladendem ‚Aktivpark‘ weiterentwickelt werden.

Daneben sollten aber ebenfalls die kleineren, punktuellen Treffpunkte in Form von Plätzen, Spielplätzen und Grünanlagen gestärkt und zu einem Netzwerk ausgebaut werden. Ein Ansatzpunkt dazu bietet das ‚grüne Rückgrat‘ entlang der ehemaligen Freihaltetrasse, das aktuell schon verschiedene Angebote verknüpft und bspw. im Bereich ‚Schänzle‘ zu einer gemeinschaftlichen ‚Schnittstelle‘ zwischen den Quartieren‘ aufgewertet werden sollte [vgl. dazu Kapitel ‚Freiraum‘ Punkt ‚grünes Rückgrat‘ bzw. Kapitel ‚Grünes Rückgrat‘]. Für den überwiegend von Leerständen gekennzeichneten Heinrich-Köhler-Platz sind im Weiteren tragfähige Strategien zur Reaktivierung zu entwickeln und gezielt zu verfolgen.

Die teilweise isolierten Standorte der über die Stadtgrenzen hinaus bedeutsamen Einrichtungen des KIT Campus West, des Städtischen Klinikums, der Bildungsakademie oder der Bundesanstalt für Wasserbau sollten künftig verstärkt in das Umfeld der Nordweststadt integriert werden. Wie auch die geplanten und angedachten (Wohnbau-) Entwicklungsflächen an der Nancystraße, an der Grenze zu Neureut oder auf der ehemaligen Artilleriekaserne. Durch diese oder auch die angestrebte Innenentwicklung in den Bestandsgebieten sind positive Impulse zur Belebung des Stadtteils zu erwarten. Gleichzeitig können durch sie auch Folgebedarfe bspw. in Bezug auf Kinderbetreuungs- oder Schulplätze entstehen, die entsprechend zu berücksichtigen sind.

Grundsätzlich sind die Verknüpfungen der Nordweststadt mit den umliegenden Angeboten und Quartieren zu stärken. Wie etwa nach Neureut, nach Mühlburg, in die Nordstadt oder zu den Nahversorgungsstandorten im westlich anliegenden Gewerbegebiet.

EINZELASPEKTE

KINDERBETREUUNGS-EINRICHTUNGEN



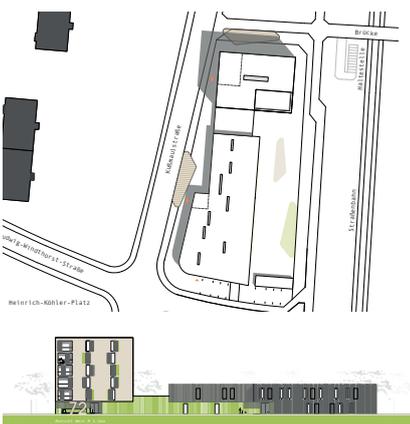
Über die Nordweststadt verteilt befinden sich ausreichend Kinderbetreuungseinrichtungen in unterschiedlicher Trägerschaft und im Falle des Rudolf-Steiner-Kindergartens sogar mit gesamtstädtischer Bedeutung. Zusätzlich betreiben die Bundesanstalt für Wasserbau, das städtische Klinikum, L'Oreal und das Studierendenwerk auf ihren Flächen bzw. auf dem Campus West eigene Einrichtungen.

Aktuell ist ein Abbruch und Neubau des ev. Kindergartens Vogelnest an der Kußmaulstraße projektiert. Als temporäres Ausweichquartier dient der nahegelegene Heinrich-Köhler-Platz, der dadurch eine gewisse Belebung erfahren dürfte.

Auf der Wohnbauentwicklungsfläche an der Nancystraße ist die Unterbringung einer weiteren Kindertagesstätte vorgesehen [vgl. dazu Kapitel ‚Areal Nancystraße‘].

Grundsätzlich sollte das gute Angebot erhalten und an die jeweiligen Bedarfe angepasst werden.

Wettbewerbsergebnis Neubau Vogelnest



STÄDTISCHER SCHÜLERHORT



Der städtische Schülerhort befindet sich an der Nordseite des Walther-Rathenau-Platzes. Aktuell wurde ein neuer Träger für diese Einrichtung gesucht und gefunden.

Perspektivisch könnte jedoch das großzügige Gelände mit dem eingeschossigen Pavillongebäude auch für eine alternative Nutzung oder eine Neubebauung offen stehen. Ggf. sogar unter Einbeziehung der angrenzenden Fläche der ehemaligen Neuapostolischen Kirche, die zur Zeit durch eine andere Freikirche (zwischen-) genutzt wird [vgl. dazu Punkt ‚Kirchengemeinden‘].

Dies würde an dieser zentralen, städtebaulich wichtigen Stelle zwischen Walther-Rathenau-Platz und Landauer Straße ganz neue Optionen eröffnen und einen wesentlichen Baustein zur Aufwertung als ‚attraktive Mitte‘ darstellen [vgl. dazu Punkt ‚attraktive Mitte‘ und Kapitel ‚Attraktive Mitte‘ sowie ‚Baustuktur / Wohnangebot‘]. So könnte etwa durch einen hochwertigen Neubau die Platzfläche, als auch die anliegende Wilhelm-Hausenstein-Allee, eine ansprechende städtebauliche Fassung erfahren und durch entsprechende Nutzungen (bspw. gemeinschaftlicher, sozialer oder gastronomischer Art) zusätzlich belebt werden.

SCHULLANDSCHAFT



Durch die Schulen am ‚Rennbuckel‘, die Werner-von-Siemens-Schule, das Humboldt-Gymnasium und die ev. Jakobusschule Bethlehem verfügt die Nordweststadt über eine gute Versorgung mit allen Schularten. Die Schwerpunkte der schulischen Bildungseinrichtungen liegen im Süden am ‚Rennbuckel‘ sowie im Norden zwischen der Kurt-Schumacher-Straße und Kaiserslauterner Straße, wo ebenso die ev. Fachschule für Sozialpädagogik Bethlehem angesiedelt ist. Auf dem Areal der ehemaligen Artilleriekaserne befindet sich zusätzlich noch die Erich-Kästner-Schule für Sprachbehinderte und Hörgeschädigte.

Aktuell wurde mit einer Erweiterung der ev. Jakobusschule Bethlehem auf der Fläche der aufgegebenen Jakobuskirche begonnen, was den dortigen Schulstandort noch weiter stärken dürfte. Direkt an der Kreuzung Kußmaulstraße / Nancystraße plant die Reha Südwest die Errichtung eines sozialpädagogischen Zentrums u.a. mit der Ludwig-Guttman-Schule für schwer mehrfachbehinderte Kinder und Jugendliche als Nutzung. Auch für die Werner-von-Siemens-Schule ist mittelfristig eine Erweiterung im rückwärtigen Bereich des Standortes an der Kurt-Schumacher-Straße angedacht. Damit einhergehend ist die Räumung des Schulareals am Anebosweg vorgesehen. Diese wird jedoch frühestens 2023, nach Fertigstellung des Neubaus, stattfinden. Danach steht die Fläche für eine anderweitige Nutzung zur Verfügung, was wiederum große Potenziale und neue Perspektiven für die Ausformulierung einer ‚attraktiven Mitte‘ oder auch der Weiterentwicklung des Wohnraumangebotes bietet [vgl. dazu Kapitel ‚Attraktive Mitte‘ sowie ‚Baustuktur / Wohnangebot‘].

KIRCHENGEMEINDEN



Neben den kath. Kirchen St. Konrad und St. Matthias befindet sich in der Nordweststadt des Weiteren die neugebildete ev. Petrus-Jakobus-Gemeinde. Im Zuge der Gemeindegemeinschaftsführung wurde die Jakobuskirche aufgegeben, an deren Stelle die Erweiterung der anliegenden ev. Jakobusschule Bethlehem vorgesehen ist. Aktuell wird stattdessen am Walther-Rathenau-Platz ein markantes, neues Gemeinde- bzw. Kirchengebäude errichtet, was sicherlich wesentlich zur Aufwertung und Belebung des Platzes beitragen wird.

Die nahegelegene ehemalige neuapostolische Kirche ist momentan an eine andere Freikirche vermietet. Perspektivisch könnte das Gebäude für eine alternative Nachnutzung oder gar eine Neubebauung zur Verfügung stehen. Zusammen mit der angrenzenden Fläche des städtischen Schülerhorts würden sich dadurch - wie bereits erwähnt - an dieser strategisch wichtigen Stelle ganz neue Möglichkeiten bieten. Beispielsweise könnte ein prägnanter Neubau nicht nur an dieser prominenten Stelle einen wünschenswerten architektonischen Akzent setzen, sondern zusammen mit entsprechenden belebenden Nutzungen (bspw. auch Handel) einen wichtigen Impuls zur Aufwertung des gesamten Bereiches als ‚attraktive Mitte‘ darstellen.

Von Seiten der kath. Kirche ist beabsichtigt, das Pfarramtsgebäude St. Konrad an der Hertzstraße zu veräußern. Eine Nachnutzung des denkmalgeschützten Altbaus steht noch nicht fest. Eine ‚öffentliche‘ oder ‚soziale‘ Nutzung des Gebäudes ist an dieser Stelle jedoch weiterhin wünschenswert. Allerdings wäre auch eine Wohnnutzung vorstellbar.

SENIORENEINRICHTUNGEN



In der Nordweststadt existieren vielfältige Angebote und Einrichtungen für Senioren. In erster Linie verschiedene Wohnheime wie das Haus Karlsruher Weg im Süden sowie das Wilhelmine-Lübke-Haus und das Diakonissenhaus Bethlehem im Norden. Daneben ergänzen unterschiedliche Dienste, Veranstaltungen und Begegnungsmöglichkeiten das Angebot.

Für den Stadtteil wird bis 2030 von einem weiteren Bedarf an rund 110 Pflegeheimplätzen bzw. zwei Einrichtungen in der Größenordnung von je 60-70 Plätzen ausgegangen. Aktuell ist auf dem ‚Areal Nancystraße‘ die Errichtung eines Pflegeheims mit ca. 80 Plätzen, ggf. in Ergänzung mit betreutem Wohnen, vorgesehen. Generell sind Bedarfe an altersgerechten Wohnungen, betreutem Wohnen und einer Pflegewohngemeinschaft vorhanden.

Gerade im Hinblick auf den demographischen Wandel und das Stichwort ‚Mehrgenerationenstadtteil‘ sind jedoch nicht nur entsprechende Wohnraumangebote zu schaffen, sondern bspw. ebenso auf eine ausreichende Ausstattung an (sozialen) Angeboten, wohnortnahen Versorgungsinfrastrukturen oder eine altersgerechte Ausgestaltung des öffentlichen Raums zu achten. All das soll dazu beitragen, ein möglichst langes Wohnen im angestammten Umfeld sowie eine aktive Teilhabe am Stadtteil zu gewährleisten. Neue Wohnangebote für Senioren sollten daher möglichst zentral und integriert liegen sowie über einen guten ÖPNV-Anschluss verfügen. Denkbar sind dabei auch Kombinationen mit anderen Nutzungen wie Kindergärten, Praxen, soziale Einrichtungen oder etwa Cafés.

KINDER- UND JUGENDARBEIT



Als ein wichtiger Akteur unterhält der Stadtjugendausschuss (STJA) mit dem Aktivspielplatz an der nördlichen Hertzstraße und dem Kinder- und Jugendhaus (KJH) an der Werner-von-Siemens-Schule zwei Einrichtungen im Stadtteil.

Die derzeitige Unterbringung des KJHs im Neubau der Schulmensa wird aus verschiedenen Gründen als nicht ideal angesehen. Im Zuge der notwendigen Haushaltskonsolidierung wurde auch schon über die Schließung und Zusammenlegung mit dem Aktivspielplatz nachgedacht, was jedoch keine optimale Lösung wäre.

Für den Aktivspielplatz wird aktuell eine neue Konzeption erstellt, bei der die stärkere Öffnung für ältere Kinder, sowie noch bessere Spielmöglichkeiten für Kinder mit Behinderungen in den Blick genommen werden.

Grundsätzlich wird der Bedarf an Angeboten für Kinder und Jugendliche sowie eines KJHs gesehen. Dies wurde auch nachdrücklich im Rahmen eines ‚Jugendforums‘ im Frühjahr 2017 durch die anwesenden Jugendlichen bestätigt. Eine entsprechende Sicherung und räumlich adäquate Unterbringung des KJHs ist daher sehr wünschenswert.

Perspektivisch wäre eine Unterbringung im jetzigen Umfeld oder eventuell in Kombination mit Räumlichkeiten für die Bürgergemeinschaft vorstellbar (bspw. auf dem ‚Areal Anebosweg‘) [vgl. dazu Punkt ‚Mehrgenerationencampus und Aktivpark‘ sowie Kapitel ‚Attraktive Mitte‘]. Aber auch der Heinrich-Köhler-Platz wäre ein interessanter Standort, da dort durch den STJA ebenfalls Bedarfe und Einzugsbereiche gesehen werden.

EINRICHTUNGEN FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNGEN



Auf dem Areal der ehemaligen Artilleriekaserne befindet sich die Erich-Kästner-Schule als sonderpädagogisches Beratungs- und Bildungszentrum mit den Förderschwerpunkten Hören und Sprache. Außerdem liegt dort noch eine Außenstelle der Ludwig-Guttman-Schule mit Schwerpunkt körperliche und motorische Entwicklung. Daneben betreibt die Reha Südwest ein sozialpädagogisches Wohnheim für Kinder und Jugendliche mit Mehrfachbehinderungen.

Die Reha Südwest plant direkt an der Kreuzung Kußmaulstraße / Nancystraße den Neubau eines sozialpädagogischen Zentrums u.a. mit der Ludwig-Guttman-Schule für schwer mehrfachbehinderte Kinder und Jugendliche als Nutzung sowie mit entsprechenden ergänzenden Wohnangeboten [vgl. dazu Kapitel ‚Areal Nancystraße‘].

Selbstverständlich sollten bei der weiteren Stadtteilentwicklung die Belange von Menschen mit Behinderungen, im Sinne der Inklusion und uneingeschränkter Teilhabe in allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens, beachtet werden. Dazu gehören u.a.:

- die barrierefreie Ausgestaltung des öffentlichen Raumes und von Gebäuden [vgl. dazu Kapitel ‚Verkehr/ Punkt ‚Barrierefreiheit‘]
- die Schaffung barrierefreier Wohnraumangebote [vgl. dazu Kapitel ‚Baustuktur / Wohnangebot‘]
- die Realisierung eines barrierefreien öffentlichen Nahverkehrs

NAHVERSORGUNG / DIENSTLEISTUNG / GASTRONOMIE



Die Angebote der Nahversorgung konzentrieren sich vorwiegend auf die beiden neueren Lebensmittelmärkte an der Josef-Schofer-Straße sowie die einzelnen, kleineren Geschäfte und Dienstleistungen entlang der Landauer Straße. Zusammen mit weiteren, punktuellen Angeboten im Stadtteil (bspw. an der Stresemannstraße und Ludwigshafener Straße) und der Umgebung (bspw. im Gewerbegebiet ‚Daimlerstraße‘) gewährleisten diese eine zwar eingeschränkte, aber ausreichende Versorgung der Nordweststadt. Nichtsdestotrotz musste in den letzten Jahren, abgesehen von der Ansiedlung der beiden Supermärkte, ein Verlust an Nahversorgungsinfrastruktur beobachtet werden. Dies zeigt sich auch an zahlreichen Leerständen bspw. an der Landauer Straße sowie vor allem am Bonner Platz und Heinrich-Köhler-Platz. Diese haben zunehmend ihre ursprüngliche Versorgungsfunktion verloren, beherbergen aber zumindest noch einige der wenigen gastronomischen Angebote in der Nordweststadt. Ergänzt wird das Versorgungsangebot durch einen Wochenmarkt auf dem Walther-Rathenau-Platz.

Größere Neuansiedlungen im Einzelhandelsbereich, wie teilweise von der Bürgerschaft erhofft, sind im Stadtteil wahrscheinlich kaum zu erwarten. Generell sind die kommunalen Einflussmöglichkeiten auf die Nahversorgungsstruktur sehr begrenzt. Zumal das Angebot hauptsächlich von der Resonanz und dem Einkaufsverhalten der lokalen Bevölkerung abhängig ist. Ohne Kundschaft kann kein Geschäft überleben. Daher sollten die vorhandenen Angebote genutzt und von städtischer Seite gleichwohl verstärkte Anstrengungen zur ergänzenden Aufwertung der Nahversorgungsstruktur (bspw. auch durch Gastronomie) unternommen sowie möglichst günstige Voraussetzungen für einen Erhalt bzw. eine Stärkung der bestehenden Angebote geschaffen werden. Dazu zählt etwa die Herstellung eines attraktiven Umfeldes, eine gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsträgern, die Bereitstellung eines ausreichendem Parkraumangebotes, eine gezielte Standortpolitik oder auch die Unterstützung bei (Bau-) Genehmigungen und Anträgen (bspw. für Außenbestuhlungen, Warenauslagen, ...).

Aber auch die Gewerbetreibenden selbst können noch einiges zur eigenen Anziehungskraft beitragen. Sei es bspw. durch entsprechend attraktive Geschäftsräumlichkeiten oder auch durch einen Zusammenschluss zu einer ‚Werbegemeinschaft‘ mit gemeinsamen Aktionen, Events und Veranstaltungen.

Perspektivisch könnten sich auf dem freiwerdendem Schulareal am Anebosweg oder auch auf der Fläche der ehemaligen Neuapostolischen Kirche neue Chancen für eine Anreicherung und (kleinteilige) Ergänzung des Nahversorgungsangebotes ergeben [vgl. dazu Punkt ‚Schullandschaft‘ bzw. ‚Kirchengemeinden‘]. Diese Potenziale sollten zur Aufwertung des Einkaufsstandortes Landauer Straße und allgemein zur Profilierung als ‚attraktive Mitte‘ genutzt werden.

Darüber hinaus sollten zusätzlich die Verknüpfungen mit den umliegenden Angeboten und Quartieren gestärkt werden. Vor allem über die Neureuter Straße (B36) zu den Nahversorgungsstandorten im dort anliegenden Gewerbegebiet ‚Daimlerstraße‘.

„ATTRAKTIVE MITTE“ / LANDAUER STRASSE / WALTHER-RATHENAU-PLATZ



Neben den verschiedenen Nahversorgungsstrukturen an der Landauer Straße befinden sich im Umfeld des Walther-Rathenau-Platzes, der Wilhelm-Hausenstein-Allee und der Kurt-Schumacher-Straße u.a. auch zahlreiche wichtige soziale Angebote bzw. Einrichtungen des Gemeinbedarfs. Entsprechend hohe Bedeutung hat der gesamte Bereich für die Nordweststadt. Doch obwohl hier die ‚gefühlte Mitte‘ des Stadtteils liegt, ist diese als solche heute kaum erlebbar, stadträumlich ablesbar oder durch ‚buntes‘ Stadtleben geprägt.

Dies liegt nur zum Teil an den vorhandenen Angeboten und Nutzungen, die sicherlich noch ausbaufähig sind und entsprechend gestärkt werden sollten, sondern vor allem auch an der mangelnden stadträumlichen ‚Präsenz‘, der stellenweise geringen Attraktivität der (Straßen-) Räume, des Gebäudebestandes, des Erscheinungsbildes der Geschäfte sowie der Aufenthaltsqualität der öffentlichen Freiflächen. Zudem sind die einzelnen Nutzungen und Räume aktuell wenig miteinander ‚verknüpft‘, und scheinen noch kein richtiges ‚Zusammenspiel‘ im Stadtgefüge gefunden zu haben (wie bspw. der Walther-Rathenau-Platz mit der Landauer Straße). Was häufig auch an der ‚isolierten‘, in sich gekehrten Lage einzelner Einrichtungen und Flächen liegen mag, die teilweise keine adäquaten ‚Adressen‘ zum Stadtraum ausbilden (bspw. die verschiedenen Betreuungs- und Schulinrichtungen). Alles in allem entfaltet der gesamte Bereich gegenwärtig wenig ‚urbanes‘ Flair, Ausstrahlungskraft und Attraktivität und wird somit seiner wichtigen strukturellen Rolle nicht hinreichend gerecht.

Entsprechend gilt es künftig, die einzelnen Stadträume, Nutzungen und Einrichtungen als zusammenhängende ‚attraktive Mitte‘ weiter zu profilieren, herauszustellen, zu aktivieren, zu verknüpfen sowie baulich, gestalterisch und funktional aufzuwerten bzw. zu stärken.

Da der gesamte Raum hohe strategische Bedeutung für die Nordweststadt besitzt, wird das Thema nochmals als einer der nachfolgenden ‚Lupenbereiche‘ tiefer gehend behandelt, sowie mögliche Maßnahmen und Ansätze zur weiteren Entwicklung aufgezeigt [vgl. dazu Kapitel ‚Attraktive Mitte‘].

Erste Bausteine und Projekte existieren jedoch schon. So wird wie bereits erwähnt bspw. der markante Neubau der Petrus-Jakobus-Gemeinde zusammen mit der anstehenden Neugestaltung des Walther-Rathenau-Platzes einen wichtigen Impuls zur Attraktivitätssteigerung liefern. Mittelfristig ist ebenfalls eine Umgestaltung des Kreuzungsbereiches der Wilhelm-Hausenstein-Allee mit der Landauer Straße geplant [vgl. dazu Kapitel ‚Verkehr‘].

Darüber hinaus gilt es, die sich bietenden Chancen auf dem Schulareal Anebosweg oder ggf. auch auf den Flächen des städtischen Schülerhortes und der ehemaligen Neuapostolischen Kirche für eine bauliche und programmatische Aufwertung zu ergreifen. Daher sollte hier auf eine hochwertige Architektur sowie eine symbiotische, belebende Nutzungsmischung Wert gelegt werden. Zudem sollten auch die bestehenden Gebäudestrukturen im Zuge einer Innenentwicklung modernisiert und ggf. ausgebaut werden [vgl. dazu Kapitel ‚Baustruktur / Wohnangebot‘ Punkt ‚Landauer Straße‘]. Von zentraler Bedeutung wird zusätzlich sein, den Nahversorgungsschwerpunkt bzw. die Stadtbahnhaltestelle am Ende der Kurt-Schumacher-Straße attraktiv an- und einzubinden.

BÜRGERGEMEINSCHAFT / BÜRGERZENTRUM



Die Bürgergemeinschaft hat sich als Verein und Interessenvertretung das Ziel gesetzt die Wohn- und Lebensqualität in der Nordweststadt aktiv zu verbessern. Dazu leisten die fast 900 Mitglieder mit viel Engagement und Einsatz einen großen Beitrag. So ist die Bürgergemeinschaft in vielfacher Hinsicht durch ihre unterschiedlichen Aktivitäten, Veranstaltungen und Initiativen im Stadtteil(leben) präsent. Sie stellt somit einen wichtigen Schlüsselakteur, ‚Anlaufpunkt‘ und ‚Katalysator‘ dar.

2015 wurde ein lang gehegter Wunsch der ‚Nordweststädter‘ erfüllt und zumindest ein provisorisches Bürgerzentrum auf dem Walther-Rathenau-Platz eingerichtet. Die von der Bürgergemeinschaft betriebenen Container müssen nun der vorgesehenen Neugestaltung des Platzes weichen und werden auf das ‚Areal Anebosweg‘ verlagert.

Künftig sollte die Bürgergemeinschaft nicht nur weiterhin in ihrer bedeutsamen Stadteilarbeit, sondern vor allem auch bei der Suche nach einer dauerhaften ‚Heimstätte‘ Unterstützung erfahren. Diese sollte idealerweise als Teil der ‚attraktiven Mitte‘, in zentraler Lage, nahe am Stadtleben verortet sein. Möglichkeiten für eine dauerhafte Unterbringung könnten sich längerfristig auf dem ‚Areal Anebosweg‘ auftun. Bspw. in Form von geeigneten Räumlichkeiten innerhalb eines Neubaus oder ggf. auch in Kombination mit weiteren Stadteleinrichtungen (bspw. dem Kinder- und Jugendhaus). Ein eigenständiger Neubau eines Bürgerzentrums ist jedoch nicht geplant, u.a. da sich die Räumlichkeiten bedarfsgerecht und synergetisch mit anderen Nutzungen in einem Gebäude vereinen lassen.

„MEHRGENERATIONENCAMPUS“ UND „AKTIVPARK“



Innerhalb der Nordweststadt spannen sich zwei wesentliche Schwerpunktbereiche der Sport-, Bildungs-, Betreuungs- und Freizeitangebote auf. Zum einen rund um die Vereinsanlagen im südlichen Abschnitt des Grünzuges entlang der Hertzstraße [vgl. dazu auch Kapitel ‚Freiraum‘ Punkt ‚Grünzug‘]. Zum anderen nördlich der Kurt-Schumacher-Straße entlang der Wilhelm-Hausenstein-Allee bzw. der Kaiserslauterner Straße.

Aktuell zeigen sich die jeweiligen Einrichtungen und Anlagen jedoch meist in sich gekehrt, untereinander abgegrenzt und wenig in die Umgebung integriert. In beiden Fällen bietet sich allerdings das große Potenzial, durch eine verstärkte räumliche und programmatische ‚Verzahnung‘, zusammenhängende, attraktive und einladende ‚Freiräume‘ zu entwickeln, die für unterschiedliche Alters- und Interessensgruppen nutzbar sind. Im Zusammenspiel der verschiedenen, jeweils anliegenden Einrichtungen (wie bspw. den Seniorenwohnheimen, den Kinderbetreuungsstätten, den Schuleinrichtungen, den Sport- und Spielanlagen oder auch dem KIT) könnte so ein vielseitiger ‚Aktivpark‘ im Süden sowie ein symbiotischer ‚Mehrgenerationencampus‘ im Norden ausgebildet werden. Der ‚Mehrgenerationencampus‘ stellt zudem ein Bestandteil des ‚grünen Rückgrates‘ dar und wird auch nochmals vertiefend im entsprechenden ‚Lupenbereich‘ behandelt [vgl. dazu Kapitel ‚Grünes Rückgrat‘].

Grundsätzliche Aufgaben und mögliche Ansatzpunkte für eine künftige Aktivierung und Attraktivierung dieser beiden zugleich wichtigen Quartiersschnittstellen sind u.a. folgende Punkte:

- soweit möglich ‚Öffnung‘ und ‚Verzahnung‘ der bisher in sich abgeschlossenen, isoliert liegenden Anlagen
- Stärkung der räumlichen, funktionalen und gestalterischen ‚Ausstrahlungskraft‘ in die Umgebung
- Verbesserung der Einbindung und Verknüpfung in die Nachbarschaft sowie der Längs- und Querverbindungen durch die Areale
- Aufwertung der Eingangssituationen und Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Anreicherung der Sport-, Spiel-, und Bewegungsangebote u.a. mit öffentlich nutzbaren, informellen Angeboten (bspw. ‚Seniorenspielplatz‘ / Multifunktionssportfeld / ...)
- gezielter Ausbau des Angebotes für Kinder, Senioren und im Falle des ‚Aktivparks‘ auch Universitätsangehörige
- Aufbau und Förderung von Kooperationen der Einrichtungen untereinander (bspw. spezielle Angebote der Vereine für Kindergärten / Hausaufgabenbetreuung durch Senioren / gemeinsame Aktionen / ...)

HEINRICH-KÖHLER-PLATZ



Der Heinrich-Köhler-Platz wurde Ende der 1960er Jahre als Nahversorgungszentrum in Form einer eingeschossigen, winkelförmigen Ladenzeilenbebauung mit vorgelagerter Grünanlage errichtet. Inzwischen hat der Platz (teils aufgrund seiner peripheren Lage), abgesehen von einigen gastronomischen und gewerblichen Betrieben, jedoch seine ursprüngliche Versorgungsfunktion weitestgehend eingebüßt und ist zunehmend von Leerständen sowie einem unbefriedigenden baulichen Zustand bzw. Erscheinungsbild geprägt.

Bisher haben alle Überlegungen zur Wiederbelebung, auch angesichts der uneinheitlichen Besitzverhältnisse, nicht gefruchtet und der Bereich ist zu einem kleinen ‚Sorgenkind‘ der Nordweststadt geworden.

Daher gilt es für die gesamte Platzanlage, eine neue ‚Rolle‘ zu finden und entsprechende Strategien zur Reaktivierung zu entwickeln und konsequent weiterzuentwickeln.

Diese könnten, in Abhängigkeit der jeweiligen Vorstellungen und Absichten der Eigentümer, von einer möglichen ‚Wiederbelebung‘ durch Ansiedlung neuer (alternativer) Nutzungen sowie paralleler Modernisierung der Anlage, bis hin zu einer teilweisen oder vollständigen Neubebauung des Areals (vor allem zu Wohnzwecken) reichen. Dazu sind im Kapitel zum Lupenbereich ‚Reaktivierung Heinrich-Köhler-Platz‘ unterschiedliche Ansätze, Szenarien und Strategien tiefer gehend aufgezeigt.

BONNER PLATZ



Der Bonner Platz hat ähnlich wie der Heinrich-Köhler-Platz seine Versorgungsfunktion überwiegend verloren [vgl. dazu auch Kapitel ‚Freiraum‘ Punkt ‚Platzanlagen‘]. Dennoch besitzt der schön gestaltete Platz mit seiner Gastronomie und den Spielgeräten nach wie vor Bedeutung als nachbarschaftlicher Treffpunkt und sollte als solcher auch weiterhin durch Feste und Aktionen aktiviert werden. Zusätzlich könnte er von einer aufgewerteten Verknüpfung mit den Rennbuckel-Schulen profitieren.

Die zurückversetzte Erdgeschosszone der anliegenden Ladenzeile wird aktuell zumindest geringfügig durch Büros, Ateliers und Handwerksbetriebe belebt. Ein Ansatz der weiterverfolgt werden könnte. Jedoch sollten dazu die teilweise vorhandenen, störenden Einfriedungen beseitigt werden.

Beispielhafte Veranstaltung zur Aktivierung



AKTEURSVERNETZUNG / KOOPERATIONEN / ENGAGEMENT



Die Nordweststadt verfügt über ein breites Spektrum an Akteuren aus unterschiedlichen Bereichen (bspw. Kirchengemeinden, Sozialträger, Vereine, Bürgergemeinschaft, Gewerbetreibende, ...). Zusätzlich zeichnet sie sich durch ein großes bürgerschaftliches Engagement und eine hohe Identifikation mit dem Stadtteil aus.

Diesen idealen ‚Nährboden‘ gilt es für eine weitere Stärkung der Nordweststadt, auch abseits des gängigen kommunalen Handelns, zu nutzen. Bspw. durch eigeninitiierte, lokale Prozesse, bürgerschaftlich getragene Aktionen oder gemeinschaftliche Akteurskooperationen formeller oder informeller Art. Gerade in Zeiten knapper Haushaltskassen kann dies dazu beitragen, den Stadtteil weiter aufzuwerten, bestehende Strukturen zu sichern, sinnvoll auszubauen sowie die vorhandenen ‚Ressourcen‘ optimal zu nutzen. Die möglichen Ansätze dazu sind natürlich sehr vielfältig. Diese können bspw. von bürgerschaftlichen ‚Verschönerungsaktionen‘, über die gemeinschaftliche Nutzung von Räumlichkeiten bis hin zur inhaltlichen Kooperation in Form von gemeinsamen Veranstaltungen, Programmen oder Initiativen reichen.

Um die bestehenden Potenziale zu mobilisieren, gilt es die unterschiedlichen Akteure zu aktivieren, zusammenzubringen, zu unterstützen, sowie entsprechende Strukturen zu etablieren und ‚Möglichkeitsräume‘ zu eröffnen. Ein maßgeblicher Schlüsselakteur, Multiplikator und ‚Katalysator‘ stellt hierzu sicherlich die Bürgergemeinschaft dar [vgl. dazu Punkt ‚Bürgergemeinschaft / Bürgerzentrum‘].

KURZ UND KNAPP

AUSGANGSLAGE

- gute und vielfältige Ausstattung an sozialer Infrastruktur, wie Bildungs-, Betreuungs-, Sport- und Freizeiteinrichtungen
- eingeschränktes, aber ausreichendes Nahversorgungsangebot
- fehlen einer attraktiven und identitätsstiftenden Mitte sowie eines ‚urbanen‘ Stadteilebens
- ‚brachgefallener‘ Heinrich-Köhler-Platz
- aktive Bürgergemeinschaft

ZIELE, AUFGABEN, ANSÄTZE

- Erhalt und Stärkung einer funktionierenden Nahversorgung sowie der vielfältigen sozialen Einrichtungen und Angebote
- Aufwertung, Aktivierung und Profilierung einer ‚attraktiven Mitte‘ rund um die Landauer Straße und den Walther-Rathenau-Platz
- perspektivische Nachnutzung des ‚Areal Anebosweg‘ und der Flächen des städt. Schülerhorts bzw. der ehem. Neupostolischen Kirche mit belebenden Nutzungen
- Entwicklung und Verfolgung von Strategien zur Reaktivierung des Heinrich-Köhler-Platzes
- Unterstützung der Aktivitäten der Bürgergemeinschaft und dauerhafte Etablierung eines ‚Bürgertreffs‘
- Erhalt der Kinder- und Jugendarbeit
- Schaffung altersgerechter, Wohnraumangebote für Senioren
- Weiterentwicklung bestehender Nutzungsschwerpunkte im Sinne eines ‚Mehrgenerationencampus‘ und ‚Aktivparks‘
- Vernetzung von Akteuren / Förderung synergetischer Kooperationen
- Ausbildung nachbarschaftlicher Treffpunkte

LEGENDE

-  großmaßstäbliche Zeilen- / Geschosswohnungsbaustrukturen
-  kleinteilige Einzelhaus- / Doppelhaus- / Reihenhaus- / Kettenhaus- / Mehrfamilienhausbebauungen
-  Reihenhausstrukturen
-  Bungalow- / Patiohausstrukturen
-  öffentliche Gebäude / Sonderbauten
-  Gewerbebauten
-  wichtige Auftakt- und Eingangssituationen
-  markante Gebäude

ÜBERBLICK AUSGANGSLAGE

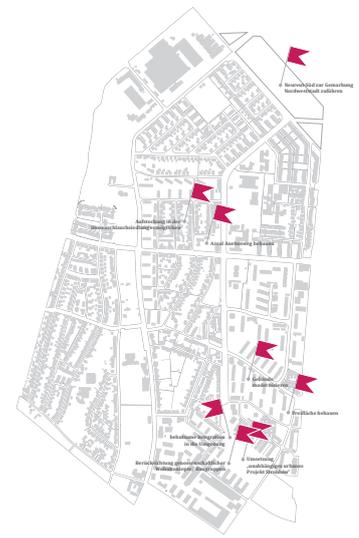
Wie bereits bei der Vorstellung des Stadtteils in Grundzügen dargelegt, wird die Nordweststadt vorwiegend durch verschiedene Wohnbaustrukturen mit unterschiedlichen Bauzeitaltern, Typologien, Ausformungen, Größen, Geschoßigkeiten, Lagen und Eigentumsverhältnissen geprägt. Nicht nur deshalb, sondern auch aufgrund ihrer guten infrastrukturellen Ausstattung, ihres ‚grünen Charakters‘ sowie ihrer relativ zentrumsnahen Lage am Stadtrand Karlsruhes, stellt sie einen äußerst beliebten Wohnstandort dar.

Der überwiegende Teil der Wohnbebauung entstand in Form einzelner Siedlungsabschnitte nach dem Zweiten Weltkrieg. Entsprechend wird die Nordweststadt heute größtenteils durch unterschiedliche Siedlungsstrukturen des zwanzigsten Jahrhunderts geprägt. Die jeweiligen Siedlungen entsprangen meist den zur Entstehungszeit gültigen, städtebaulichen Leitvorstellungen und Rahmenbedingungen. Sie sind daher häufig Ausdruck ihrer Zeit mit spezifischen, teilweise sogar einheitlichen Siedlungsmustern, ‚Körnungen‘, Gebäudetypologien und Freiraumcharakteren. So finden sich in der Nordweststadt diverse Wohnbaustrukturen. Von aufgelockerten Einzel- und Doppelhausgebieten, über verdichtete Bungalow-, Reihen- und Mehrfamilienhausbebauungen, bis hin zu großformatigen Zeilen- und Geschosswohnungsbauten,

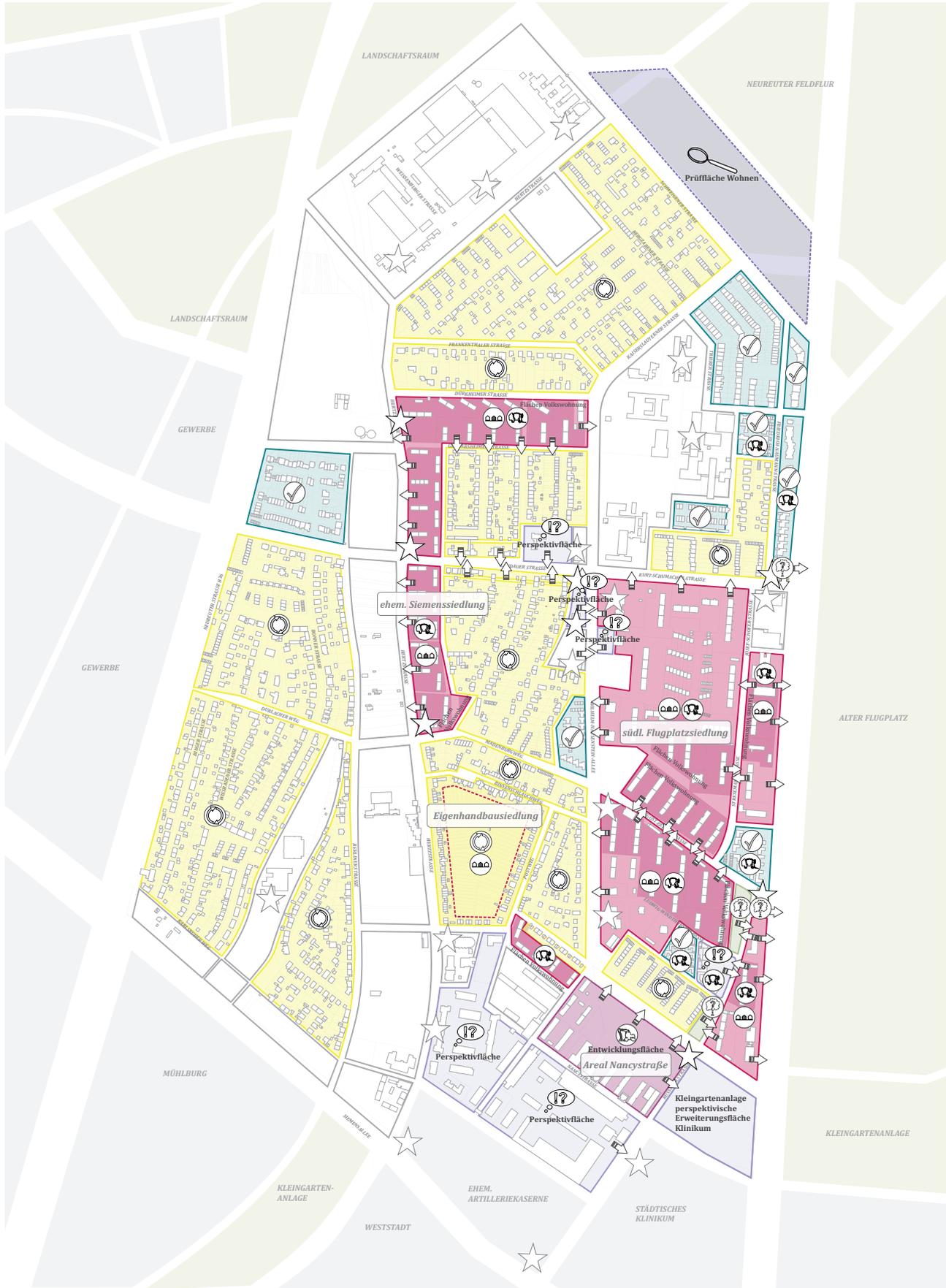
mit großzügigen, halböffentlichen Freibereichen. Entsprechend vielfältig und breit zeigt sich auch das Wohnraumangebot. Von selbstgenutzten Einfamilienhäusern, über (genossenschaftliche) Mietwohnungen, bis hin zu Eigentumswohnungen in unterschiedlichen Gebäudeformen. Die Bandbreite an vorhandenen Gebäudehöhen reicht dabei von eingeschossigen ‚Teppichhausbebauungen‘ bis hin zu neugeschossigen Wohnhochhäusern. Ergänzt werden die Wohnbaustrukturen stellenweise durch unterschiedliche Sonderbauten, etwa schulischer, kirchlicher oder gewerblicher Art.

Insgesamt besitzt die Nordweststadt durch die vorherrschenden Bebauungs- und Freiraumstrukturen einen überwiegend vorstädtischen Charakter und gleicht teilweise eher einer heterogenen Aneinanderreihung bzw. einem ‚Patchwork‘ einzelner Siedlungen. Dabei liegen die kleinteiligen, aufgelockerten Bebauungsstrukturen vornehmlich im Westen und Norden des Stadtteils, wohingegen die ehemalige Siemenssiedlung sowie die südliche Flugplatzsiedlung hauptsächlich durch Zeilen- und Geschosswohnungsbauten geprägt sind. Kennzeichnend ist zudem, dass die Siedlungsstrukturen häufig keine stadträumliche ‚Präsenz‘ entfalten, es kaum markante, stadtbildprägende Gebäude, städtebaulich akzentuierte Orte, ‚Adressen‘, Entrées oder eine baulich hinreichend ausformulierte Mitte gibt.

BÜRGERDIALOGPHASE



HANDLUNGSRÄUME / KONZEPTANSÄTZE



LEGENDE

-  **Bereiche mit wenig Handlungserfordernissen**
-  **kleinteilige Transformationsbereiche mit Eigendynamik zum Umbau und zur Modernisierung**
-  **Bereiche mit großflächigen Innenentwicklungspotenzialen / -erfordernissen**
-  **Bereiche mit Erneuerungs- / Modernisierungsbedarfen**
-  **Entwicklungsfläche**
-  **„untergenutzte“ Freiflächen**
-  **Perspektivflächen**
-  **Prüffläche**
-  **städtebauliche Akzentuierung**
-  **Stärkung / Erhöhung stadträumlicher Präsenz**

ÜBERBLICK AUFGABEN, ZIELE, ANSÄTZE

Eine attraktive Bebauungsstruktur sowie ein zeitgemäßes, vielfältiges und ausreichendes Wohnraumangebot für unterschiedliche Bedürfnisse, Einkommen, Altersgruppen und Lebensstile in verschiedenen Größen, Wohnformen und Eigentumsverhältnissen, stellen selbstverständlich essentielle Aspekte für einen lebendigen, sozial durchmischten Mehrgenerationenstadtteil dar. Entsprechend gilt es, die vorhandenen Baustrukturen und die damit verbundenen Wohnangebote zu wahren, sowie im Sinne einer qualifizierten Innenentwicklung an die heutigen Ansprüche anzupassen, zukunftsfähig zu gestalten, weiter auszudifferenzieren und auszubauen.

Das beinhaltet u.a., den teilweise ‚in die Jahre gekommenen‘ Gebäudebestand etwa in Hinblick auf die aktuellen bzw. künftigen ökologischen, energetischen, gestalterischen, demographischen oder nutzungsspezifischen Anforderungen zu ertüchtigen und fortzuentwickeln (bspw. durch Modernisierung, Sanierung oder Umbau). Gleichzeitig das vorhandene Wohnraumspektrum, in diesem Zuge oder durch entsprechende Neubauten, mit zusätzlichen, zeitgemäßen Angeboten zu erweitern und anzureichern (bspw. mit altersgerechten, barrierefreien Wohnungen oder alternativen Wohnformen). Und im Weiteren, mittels einer behutsamen und verträglichen Innenentwicklung, verstärkt neuen, dringend benötigten Wohnraum zu schaffen (bspw. durch Schließen von Baulücken, bauliche Ergänzung von Bestandsstrukturen oder Konversion).

Stellenweise ist dies auch schon in den letzten Jahren, im kleineren oder größeren Umfang, an verschiedenen Orten der Nordweststadt erfolgt. Wie einzelne Untersuchungen und Studien bereits aufgezeigt haben, besitzt aber gerade die Nordweststadt darüber hinaus noch erhebliche Potenziale für eine weitere Innenentwicklung. Eine solche ist nicht nur in Bezug auf die Herausforderungen einer wachsenden Stadt wie Karlsruhe, sondern vor allem aufgrund der vielfältigen ökologischen, strukturellen, sozialen und ökonomischen Vorteile sinnvoll und geboten. Zumal von einer Innenentwicklung, neben der quantitativen und qualitativen Ergänzung des Wohnangebotes, ebenfalls bedeutende und notwendige Impulse für eine Aufwertung bzw. Stärkung der jeweiligen Strukturen, des direkten Umfeldes und des gesamten Stadtteils ausgehen können. In diesem Sinne sollten die damit einhergehenden Chancen, etwa zur Attraktivierung und Belebung der umgebenden Straßen- und Freiräume, Erhöhung der stadträumlichen ‚Präsenz‘ oder zur städtebaulichen Akzentuierung wichtiger Orte genutzt werden. Dabei sind die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten sowie u.a. die ökologischen, klimatologischen oder verkehrlichen Aspekte zu prüfen und zu berücksichtigen.

Die einzelnen Siedlungsbereiche, mit ihren jeweils spezifischen Bebauungs- und Freiraumstrukturen, besitzen für eine weitere Innenentwicklung ganz unterschiedliche Voraussetzungen, Eignungen, Potenziale oder Notwendigkeiten. Entsprechend bedürfen sie künftig auch unterschiedlicher Strategien, Konzepte, Ansätze und Maßnahmen.

Die letzte große und freie Entwicklungsfläche stellt dabei das ‚Areal Nancystraße‘ dar, auf dem zeitnah überwiegend Wohnraum geschaffen werden soll und dahingehend auch ein entsprechendes Bebauungskonzept erstellt wurde. Aktuell wird für die FNP-Fortschreibung zudem eine an die Schweigener Straße angrenzende Fläche auf Neureuter Seite als potenzielle Wohnbaufläche geprüft.

Daneben weisen vor allem die Bereiche mit überwiegend großformatigen Zeilen- und Geschosswohnungsbauten stellenweise Erneuerungs- und Anpassungsbedarfe hinsichtlich der Gebäudesubstanz, aber auch der stadt- und freiräumlichen Strukturen auf. Zugleich besitzen diese augenscheinlich noch erhebliche Potenziale für eine weitere bauliche Ergänzung (wie theoretisch auch die Eigenhandbausiedlung). Für diese Bereiche gilt es daher im Folgenden verstärkt entsprechende gesamtheitliche Ansätze, Konzepte und (Planungs-) Prozesse anzugehen und weiterzuverfolgen.

Dagegen verfügen die eher kleinteiligen, aufgelockerten Siedlungsstrukturen kaum über größere Flächenpotenziale. Hier stehen vorwiegend einzelne gebäudebezogene Sanierungs-, Umbau- oder Ausbaumaßnahmen durch die Eigentümer an. Diesen eigeninitiierten ‚Transformationsprozess‘ gilt es weiterhin zu fördern und konstruktiv zu begleiten.

Gleichzeitig stehen perspektivisch ggf. verschiedene Flächen im Stadtteil mittel- oder langfristig für eine (bauliche) Nachnutzung zur Verfügung. Diese Chancen sollten jeweils ergriffen und frühzeitig entsprechende (Nutzungs-) Konzepte entwickelt werden. Daneben existieren auch einzelne Bereiche, die aufgrund ihrer neueren Entstehungszeit oder ihrer Struktur kaum Handlungserfordernisse aufweisen.

EINZELASPEKTE

QUALIFIZIERTE INNENENTWICKLUNG



Eine nachhaltige Weiterentwicklung der Siedlungsstrukturen, des Gebäudebestandes und des Wohnraumangebotes im Zuge einer qualifizierten Innenentwicklung stellt inzwischen eine der zentralen Aufgaben der Stadtentwicklung dar. Nicht nur in der Nordweststadt, sondern allgemein in Karlsruhe sowie allen deutschen Kommunen.

So ist der Vorrang einer ‚Innen- vor Außenentwicklung‘ aufgrund der vielfältigen ökologischen, strukturellen, sozialen und ökonomischen Vorteile auch entsprechend (planungs-) rechtlich verankert. Dem zu Folge gilt es, den gegenwärtigen und künftigen (Flächen-) Bedarf möglichst durch Nutzung, Aktivierung und Weiterentwicklung bereits erschlossener Bestandsgebiete bzw. vorhandener Bausubstanz zu decken, sowie auf diese Weise den wertvollen Landschaftsraum von einer weiteren Flächeninanspruchnahme und zusätzlichen Eingriffen zu entlasten.

Der Begriff der Innenentwicklung umfasst dabei allgemein unterschiedliche Ansatzpunkte zur Erreichung dieses Ziels:

- die Anpassung der bestehenden Gebäudesubstanz an die heutigen Bedürfnisse, Vorstellungen und Erfordernisse (bspw. durch Modernisierung, Sanierung, Umbau), sodass diese weiterhin attraktiv für eine entsprechende Nutzung bleibt
- den Ausbau der Bestandsbauten zur Erweiterung existierender oder Unterbringung zusätzlicher Angebote (bspw. durch Anbau, Dachausbau, Aufstockung)

- die (Wieder-) Nutzung bzw. Mobilisierung von Flächenressourcen innerhalb von Bestandsgebieten zur Schaffung neuer (Wohnraum-) Angebote (bspw. durch Bebauung von Baulücken, Brachflächen, untergenutzten Freiräumen)
- sowie im Sinne der sogenannten ‚doppelten Innenentwicklung‘, auch die Aufwertung des entsprechenden Umfeldes, zum Erhalt bzw. der Generierung weiterhin attraktiver, lebenswerter Wohnlagen

Eine Innenentwicklung kann somit im engeren Sinne von kleineren gebäudebezogenen Maßnahmen, über eine bauliche Ergänzung von Bestandsstrukturen, bis hin zur großflächigen Entwicklung von Baugebieten auf brachgefallenen Arealen (wie bspw. an der Nancystraße) reichen. Im Zuge einer ‚doppelten Innenentwicklung‘ sollte sie aber erforderlichenfalls ebenso flankierende Maßnahmen bspw. zur Attraktivierung der umliegenden Frei- und Straßenräume beinhalten. Die Akteure der Innenentwicklung stellen insofern nicht nur die Stadtverwaltung (bspw. durch entsprechende Planungen oder die Schaffung von Baurecht) sowie Wohnungsbaugesellschaften bzw. Investoren dar, sondern auch private Bauherren und Eigentümer.

Wie viele Modernisierungen, Umbauten und auch Neubauten in der Nordweststadt zeigen, ist der Bedarf einer Innenentwicklung nicht nur vorhanden, sondern ein entsprechender Transformationsprozess bereits im Gange. So wurden in den letzten Jahren etwa an der Wormser Straße, in Teilen auf dem ‚Areal Nancystraße‘ oder aktuell

hinter dem Neubau der Petrus-Jakobus-Gemeinde neue Wohnraumangebote geschaffen. Darüber hinaus besitzt aber gerade die Nordweststadt noch erhebliche Potenziale für eine weitere Innenentwicklung, was u.a. auch verschiedene Untersuchungen und Planungen (bspw. das ‚Räumliche Leitbild Karlsruhe‘ oder der ‚Städtebauliche Rahmenplan Klimaanpassung‘) aufgezeigt haben. Im Hinblick auf die zum Teil ‚in die Jahre gekommene‘ Bausubstanz oder die stellenweise ‚unbefriedigenden‘ Stadt- und Freiräume, bestehen gleichzeitig weiterhin unterschiedliche Erfordernisse bspw. für entsprechende Modernisierungs- oder Aufwertungsmaßnahmen im Stadtteil.

Daher gilt es den bereits begonnenen Innenentwicklungsprozess künftig, im kleineren oder größeren Maßstab, verstärkt zu fördern, anzugehen und zu begleiten.

Dies ist nicht nur in Bezug auf die sich stellenden Herausforderungen einer wachsenden Stadt wie Karlsruhe, sondern vor allem aufgrund der teilweise schon erwähnten Vorteile und Potenziale auf globaler als auch lokaler Ebene angebracht und geboten. Denn davon profitieren nicht nur die Umwelt und die Allgemeinheit, sondern ebenso die einzelnen Stadtquartiere sowie letztendlich (direkt oder indirekt) die jeweilige Bewohnerschaft.

So bieten sich im Zuge einer qualifizierten Innenentwicklung u.a. folgende Vorteile und Chancen:

- Reduzierung der Inanspruchnahme bzw. der Zersiedelung des Außenraums



- Schonung wertvoller ökologischer und klimatologischer Flächenressourcen
- ökonomische Nutzung bestehender Infrastrukturen
- Minimierung des Mobilitätsaufwandes und der damit einhergehenden Beeinträchtigungen
- Schaffung von neuem Wohnraum in integrierten Lagen
- Entlastung des Immobilienmarktes und damit der Kauf- und Mietpreise
- Belebung des Stadtteils und ggf. Stärkung der lokalen Nahversorgung
- Qualifizierung und Differenzierung des bestehenden Wohnraumangebotes
- Förderung sozialer Durchmischung
- Anreize für Investitionen in den Bestand
- Aufwertung der bestehenden Gebäude und Freiräume
- Verbesserung der Stadtstruktur und Attraktivierung des Stadtraums

Die einzelnen Siedlungsbereiche der Nordweststadt, mit ihren jeweils spezifischen Eigentums-, Bebauungs- und Freiraumstrukturen, besitzen für eine weitere Innenentwicklung ganz unterschiedliche Voraussetzungen, Eignungen, Potenziale oder Notwendigkeiten. Entsprechend bedürfen sie künftig auch unterschiedlicher, angepasster und gezielter Strategien, Konzepte, Ansätze und Maßnahmen.

Diese können dabei von einer eher konstruktiven Begleitung und Steuerung kleinteiliger, eigendynamischer Transformationsprozesse, bis hin zu notwendigen, großflächigen, städtebaulichen und freiräumlichen Konzepten bzw. Planungsprozessen reichen.

So oder so sollte eine weitere Innenentwicklung den örtlichen Rahmenbedingungen entsprechend angebracht, behutsam und verträglich gestaltet sein, sowie die sich bietenden Chancen möglichst synergetisch nutzen. Grundsätzlich sind dabei u.a. vor allem folgende Aspekte, Belange und Ansprüche zu berücksichtigen:

- behutsame und verträgliche Integration in das jeweilige Umfeld
- Einbeziehung und Beachtung nachbarschaftlicher und bürgerschaftlicher Belange
- Berücksichtigung und Wahrung ökologischer und klimatologischer Aspekte
- Ausrichtung der Innenentwicklung an nachhaltigen Maßstäben
- Sicherstellung einer ausreichenden Erschließung, Ver- und Entsorgung
- Beachtung verkehrlicher Aspekte und Auswirkungen
- Überprüfung der aktuellen baurechtlichen Situation und ggf. Anpassung
- Erzielung einer qualitativen Anreicherung des Wohnraumangebotes

- Förderung einer sozialen Durchmischung
- Berücksichtigung des etwaigen Bedarfs an Folgeeinrichtungen
- Sicherstellung einer hohen städtebaulichen, freiräumlichen und architektonischen Qualität
- Aufwertung und Weiterentwicklung der jeweiligen stadträumlichen Situationen, Strukturen, Qualitäten und Charakteristiken

Die einzelnen Aspekte, Belange und Ansprüche sind nicht immer ohne weiteres miteinander vereinbar und stehen ggf. in Zielkonflikten zueinander. Daher sind sie situationsabhängig unter Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen Rahmenbedingungen zu prüfen, untereinander abzuwägen sowie in Hinblick auf eine gesamtheitliche, nachhaltige Entwicklung auszubalancieren und ggf. auszugleichen.

Deshalb bedarf es entsprechend abgestimmter, intelligenter Konzepte, die sich den unterschiedlichen Herausforderungen stellen, die Potenziale einer Innenentwicklung geschickt nutzen, die vorhandenen Qualitäten behutsam weiterentwickeln sowie möglichst vielfältige, synergetische Mehrwerte für die jeweilige Bewohnerschaft, das Umfeld, den Stadtteil und die Allgemeinheit generieren.

Innerhalb dieses Kapitels sowie im nachfolgenden Kapitel ‚Mehr Wohnen‘ finden sich dazu entsprechende weitergehende Betrachtungen, Aussagen sowie mögliche Ansatzpunkte.

ENTWICKLUNGSFLÄCHE ‚AREAL NANCYSTRASSE‘



Bild: Roland Fränkle

Das ehemalige französische Kasernenareal an der Nancystraße stellt die letzte große und freie Entwicklungsfläche innerhalb der Nordweststadt dar. Teilweise wurde diese schon in den vergangenen Jahren mit fünfgeschossigen Zeilenbauten für Studierendenappartements bebaut. Aktuell plant die Reha Südwest, direkt an der Kreuzung Kußmaulstraße / Nancystraße, den Neubau eines sozialpädagogischen Zentrums [vgl. dazu Kapitel ‚Infrastruktur‘ Punkt ‚Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen‘].

Die Stadt Karlsruhe beabsichtigt die Entwicklung der verbleibenden nördlichen Flächen, um dort zeitnah vorwiegend Wohnraum zu schaffen. Zusätzlich ist die Unterbringung eines Pflegeheims mit integrierter Kindertagesstätte vorgesehen. Im Zuge eines parallelen Verfahrens zur Rahmenplanung wurde dazu ein städtebauliches Rahmenkonzept entwickelt, abgestimmt und vom Planungsausschuss der Stadt Karlsruhe als Grundlage für ein nun anschließendes Bebauungsplanverfahren beschlossen.

Das Rahmenkonzept sieht einen neuen Stadtbaustein in Form von zwei aufgelockerten Blockstrukturen mit großflächigen, teilweise gemeinschaftlichen Innenhofbereichen vor. Durch die polygonale Ausformulierung der Baublöcke ergeben sich zudem zwei öffentliche Freibereiche mit jeweils unterschiedlichen ‚urbanen‘ und ‚grünen‘ Charakteren. Diese ‚öffnen‘ bzw. ‚verzahnen‘ das Areal mit den umliegenden Strukturen, wie bspw. dem nördlich anliegenden Grüngut. Dieser stellt einen Teil des künftigen ‚grünen Rückgrates‘ dar, womit sich die



Chance ergibt wohnortnah attraktive Grünräume anzubieten sowie durch entsprechende Fuß- und Radwege das Areal mit der Umgebung und dem restlichen Stadtteil zu verknüpfen [vgl. dazu u.a. Kapitel ‚Grünes Rückgrat‘].

Die Geschossigkeit der vorgesehenen Bebauung orientiert sich überwiegend am Bestand der Studierendenwohnheime und bildet an einzelnen, bedeutenden Stellen interessante ‚Hochpunkte‘ in Form markanter, sechsgeschossiger Gebäude aus. So wird bspw. die wichtige ‚Auftaktsituation‘ in die Nordweststadt am Ende der Franz-Lust-Straße entsprechend städtebaulich akzentuiert. Gleichzeitig bildet die Bebauung künftig eine attraktive Kante zur Kußmaulstraße aus und leistet somit einen Beitrag zur notwendigen Aufwertung des Straßenraums.

Grundsätzlich lassen die geplanten Blockstrukturen auch kleinteiligere Parzellierungen der Bebauungsstrukturen zu, sodass diese unterschiedlich vermarktbare und bspw. auch für Baugruppen geeignet sind. Dadurch bieten sie potenziell Raum für eine wünschenswerte Mischung unterschiedlicher Wohnraumangebote, Eigentumsformen und Preisklassen. Dabei sind auch entsprechende soziale Wohnangebote und alternative Wohnformen zu berücksichtigen. Zudem sollte eine hohe architektonische und freiräumliche Qualität sowie eine zukunftsweisende ökologische und klimagerechte Bebauung angestrebt werden.

Weitergehende Aussagen und (Plan-) Darstellungen zum ‚Areal Nancystraße‘ finden sich zusätzlich im entsprechenden Kapitel zum Lupenraum.

PRÜFFLÄCHE ‚NEUREUT-SÜD‘



Am nordöstlichen Siedlungsrand der Nordweststadt, an der Grenze zu Neureut, schließt sich der offene Landschaftsraum mit teilweise landwirtschaftlich genutzten Feldfluren, (Klein-) Gartenflächen und weitläufigen Wiesenflächen an. Zusammen mit der sogenannten ‚Heide‘ stellen diese Freiräume einen Teil der sogenannten ‚Grünen Nordspange West‘ dar [vgl. dazu Kapitel ‚Freiraum‘ Punkt ‚angrenzende Freiräume‘].

Aufbauend auf dem ‚Räumlichen Leitbild Karlsruhe‘, läuft aktuell, unter dem Titel ‚Neureut-Süd‘, für diesen Bereich ein Verfahren zur möglichen Neuordnung und baulichen Arrondierung der Freiflächen. In diesem Zusammenhang wird, als sogenannte ‚Prüffläche Wohnen‘, auch eine potenzielle Ausweisung des Bereichs entlang der Schweigener Straße als Wohngebiet geprüft. Dabei wird nicht nur die grundsätzliche Eignung dieser Flächen, sondern auch die mögliche Lage und Dimensionierung der etwaigen Bauflächen untersucht.

Obwohl die Flächen auf Neureuter Seite liegen, bieten sich dadurch auch unterschiedliche Chancen zur weiteren Anreicherung des Wohnraumangebotes und generellen Stärkung der Nordweststadt.

In diesem Sinne sollte u.a. auf eine gute Verknüpfung der potenziellen Bauflächen mit der Nordweststadt, eine Aufwertung der Schweigener Straße als ‚Schnittstelle‘ zwischen den Quartieren sowie eine verträgliche, attraktive und ökologische Bebauung geachtet werden. Darüber hinaus ist eine weiterhin gute Anbindung des Stadtteils an den Landschaftsraum bzw. nach Neureut zu gewährleisten.

BEREICHE MIT GROSSFLÄCHIGEN INNENENTWICKLUNGSPOTENZIALEN UND -ERFORDERNISSEN



Aufgrund ihrer Entstehungsgeschichte in einzelnen Abschnitten, ist die Nordweststadt durch unterschiedliche Siedlungsbereiche mit jeweils typischen Bebauungs- und Freiraumstrukturen geprägt. So finden sich in der ansonsten überwiegend durch kleinteilige, aufgelockerte Siedlungsstrukturen gekennzeichneten Nordweststadt auch einzelne, ausgedehnte Bereiche mit teilweise großformatigen Zeilen- und Geschosswohnungsbauten. Derart vornehmlich in der ehemaligen Siemenssiedlung an der Hertzstraße (heute Binsenschlauchsiedlung genannt), der südlichen Flugplatzsiedlung, zwischen Eugen-Richter-Straße und Kurt-Schumacher-Straße, sowie ebenfalls entlang des Kesselbergwegs.

Die jeweiligen Siedlungen entstanden, zum Teil etappenweise, überwiegend in den 50er und 60er Jahren des zwanzigsten Jahrhunderts, u.a. um in den Nachkriegsjahren rasch adäquaten Wohnraum zu schaffen. Entsprechend sind sie stellenweise durch einheitliche Gebäudetypologien geprägt. So weist bspw. die ehemalige Siemenssiedlung eine homogene Struktur vorwiegend aus zweigeschossigen Zeilenbauten auf. Dagegen zeigt sich die Flugplatzsiedlung, durch ihre partiell gleichartigen Geschosswohnungsbauten, einzelnen punkt- oder scheibenförmigen Wohnhochhäusern sowie die stellenweise vorhandenen Bungalow- und Reihenhausbebauungen, etwas heterogener durchmischte. Korrespondierend reichen hier die Gebäudehöhen von eingeschossigen Atriumhäusern bis hin zu neugeschossigen Wohngebäuden. Ein großer Anteil der Gebäude befindet sich im Besitz der VOLKSWOHNUNG GmbH, was bei einer Weiterentwicklung der entsprechenden Strukturen von

großem Vorteil sein kann. So gehören der VOLKSWOHNUNG heute bspw. die ehemalige Siemenssiedlung, die Gebäude am Kesselbergweg sowie weite Teile der Bebauung rund um die August-Bebel-Straße bzw. entlang der Josef-Schofer-Straße. Teilweise wurden die jeweiligen Grundstücke per Erbbaurecht überlassen. Die restliche Bebauung der Flugplatzsiedlung, vor allem nördlich der Stresemannstraße, ist in privatem Einzel- oder Streubesitz. Das Wohnraumangebot besteht dementsprechend überwiegend aus Miet- oder Eigentumswohnungen.

Die jeweiligen Gebäudestrukturen der Siedlungen sind, ganz im Sinne der zur Bauzeit geltenden städtebaulichen Leitvorstellungen von weitläufigen, ‚fließenden‘, vorwiegend gemeinschaftlichen Frei- und Grünflächen durchzogen. Diese halböffentlichen Räume besitzen zwar ganz eigene Qualitäten, etwa ihre ‚offene‘ Struktur und einen ausgeprägten Baumbestand, sind jedoch vielfach ‚in die Jahre gekommen‘, und entsprechen häufig nicht mehr den heutigen gestalterischen, funktionellen und strukturellen Vorstellungen bzw. Bedürfnissen [vgl. dazu Kapitel ‚Freiraum‘ Punkt ‚halböffentliche Freiräume‘]. Wie auch der Gebäudebestand teilweise entsprechende Modernisierungs- oder Anpassungsbedarfe, u.a. auch in energetischer Hinsicht, aufweist.

Insgesamt tragen die Bereiche, trotz aller Qualitäten, aufgrund ihrer oftmals nicht mehr zeitgemäßen Gebäude- und Freiraumstrukturen bzw. -gestalt häufig (zu) wenig zu einem attraktiven Stadtraum bei. So sind bspw. stellenweise die Gebäude von den Straßenräumen zurückversetzt

angeordnet oder orientieren sich von diesen weg. Zusammen mit den oftmals wenig ansprechenden Stellplatz- und Freianlagen entfalten sie somit meist keine adäquate Ausstrahlungskraft bzw. stadträumliche ‚Präsenz‘. In den einzelnen Siedlungen werden daher noch entsprechende Bedarfe, aber auch Chancen für eine künftige Aufwertung im Zuge einer behutsamen und verträglichen Innenentwicklung gesehen. Zumal die jeweiligen Gebäude- und Freiraumstrukturen augenscheinlich über erhebliche Potenziale für eine Weiterentwicklung, sei es bspw. durch Aufstockung, ergänzende Neubauten oder Umgestaltung der Freianlagen, verfügen. All das würde einen entscheidenden Beitrag sowie notwendigen Impuls u.a. zur Attraktivierung der Quartiere, Erweiterung des Wohnraumangebotes, Stärkung der sozialen Durchmischung oder Aufwertung der umliegenden Stadträume bzw. der Nordweststadt insgesamt darstellen.

Jedoch bedarf es dazu nicht nur einer eingehenden Untersuchung der jeweiligen Voraussetzungen, sondern aufgrund der hohen Bedeutung dieser großflächigen Bereiche für den Stadtteil im Weiteren auch entsprechend abgestimmter, übergreifender Konzepte und Planungsprozesse. Dabei sind die jeweiligen Eigentümer, die Bewohnerschaft sowie die Allgemeinheit miteinzubeziehen. Die potenziellen Möglichkeiten und Optionen einer entsprechenden Innenentwicklung werden in dem folgenden Lupenkapitel ‚Mehr Wohnen‘ nochmals tiefer gehend untersucht sowie unterschiedliche exemplarische Ansätze für eine weitere (bauliche) Entwicklung und Aufwertung einzelner dieser Bereiche aufgezeigt.

„UNTERGENUTZTE“ FREIFLÄCHEN



Vor allem im Umfeld der Flugplatzsiedlung liegen stellenweise kommunale Grünflächen ohne wirkliche Struktur, Gestalt, ‚Funktion‘, Zuordnung oder ansprechendes Erscheinungsbild. Derart bspw. entlang der westlichen Flanke der Kußmaulstraße (zwischen Franz-Lust-Straße und August-Bebel-Straße) oder rund um die Stadtbahnhaltestellen ‚Kurt-Schumacher-Straße‘ und ‚August-Bebel-Straße‘ [vgl. dazu Kapitel ‚Freiraum‘ Punkt ‚untergenutzte Freiflächen‘ sowie Kapitel ‚Verkehr‘ Punkt ‚multimodale Stadtbahnhaltestellen‘]. Wie sich innerhalb des Dialogprozesses gezeigt hat, werden diese Freibereiche häufig auch von Seiten der Bevölkerung wenig geschätzt und genutzt.

Dementsprechend gilt es, diese Flächen kritisch zu hinterfragen sowie Überlegungen zu ihrer künftigen Nutzung und Gestalt anzustellen. Etwa ob sie im Zuge einer verträglichen und behutsamen Neubebauung mehr zu einem attraktiven Stadtteil beitragen könnten.

So würde bspw. eine ansprechende Bebauung einen wichtigen Beitrag zur besseren räumlichen Fassung, Belebung und Aufwertung des gesamten Stadtraumes an der Kußmaulstraße leisten [vgl. dazu Kapitel ‚Mehr Wohnen‘]. Perspektivisch ggf. sogar unter Einbeziehung des Heinrich-Köhler-Platzes [vgl. dazu Punkt ‚Perspektivflächen‘ und Kapitel ‚Reaktivierung Heinrich-Köhler-Platz‘]. Zusammen mit der vorgesehenen Neubebauung des ‚Areal Nancystraße‘ könnte dadurch eine attraktive, städtebauliche ‚Kante‘ entlang der Kußmaulstraße ausgebildet werden, welche diesem wichtigen Eingangsbereich in den Stadtteil



zugleich eine angemessene Kontur und ‚Präsenz‘ verleiht [vgl. Kapitel ‚Areal Nancystraße‘].

Daneben besitzen auch die Bereiche um die beiden Stadtbahnhaltestellen, u.a. als wichtige Ankunftsorte und Verknüpfungspunkte, hohe stadträumliche Bedeutung. Jedoch werden sie ihrer entsprechenden Rolle, nicht nur wegen ihrer gestalterischen Defizite, gegenwärtig kaum gerecht. Vielfach werden sie von der Bevölkerung sogar als ‚Unorte‘ und ‚Angsträume‘ wahrgenommen. Daher gilt es, nicht nur die Haltestellen an sich, sondern auch die anliegenden Freibereiche als einladende, repräsentative Entréesituationen auszuformulieren und aufzuwerten. Ggf. sogar durch eine teilweise Bebauung der Freiflächen mit attraktiven Gebäuden, belebenden Nutzungen und platzartigen Vorzonen.

So könnte bspw. ein architektonisch hochwertiger Neubau an der Haltestelle ‚Kurt-Schumacher-Straße‘ den Auftakt und Endpunkt dieser wichtigen Wegeverbindung markieren, den dortigen Nahversorgungsstandort mit zusätzlichen, kleineren Angeboten bereichern sowie, im Zusammenspiel mit dem prägnant gestalteten Bolzplatz auf dem Supermarktdach, einen interessanten, städtebaulichen Akzent setzen [vgl. dazu Kapitel ‚Attraktive Mitte‘].

Ähnliches gilt für den Bereich um die Haltestelle ‚August-Bebel-Straße‘. Auch hier könnte ein markantes Gebäude den Anfangs- bzw. Endpunkt der Kußmaulstraße und August-Bebel-Straße ausbilden sowie zusammen mit dem projektierten Neubau der Kindertageseinrichtung ‚Vogelneest‘ ein attraktives Entrée ausformulieren



[vgl. Kapitel ‚Infrastruktur‘ Punkt ‚Kinderbetreuungseinrichtungen‘]. Jedoch müsste dazu überprüft werden, ob die dortige Buswendeschleife ggf. verkleinert oder verlagert werden könnte [vgl. dazu Kapitel ‚Verkehr‘ Punkt ‚ÖPNV‘].

Eine entsprechende Bebauung der Haltestellenbereiche würde zudem ein bedeutender Baustein für eine Attraktivierung der Wegeachse entlang der Stadtbahntrasse als ‚grüne Promenade‘ darstellen [vgl. dazu Kapitel ‚Freiraum‘ Punkt ‚grüne Promenade‘]. Bspw. durch eine damit einhergehende gestalterische Aufwertung und Belebung. Darüber hinaus könnten sie die vorhandenen Baustrukturen, ggf. gemeinsam mit weiteren Neubauten entlang der Achse (bspw. im rückwärtigen Bereich der Bebauung an der Josef-Schofer-Straße), zu einer attraktiven städtebaulichen ‚Kante‘ ergänzen und somit eine spannende ‚Silhouette‘ zum ‚Alten Flugplatz‘ hin ausbilden [vgl. dazu Kapitel ‚Mehr Wohnen‘].

Dabei ist jedoch u.a. zu beachten, dass diese Freiräume teilweise im FNP als Grünflächen sowie im Klimaanpassungsplan als bioklimatische Entlastungsflächen ausgewiesen sind. Entsprechend sind die jeweiligen Gegebenheiten im Einzelfall zu prüfen, abzuwägen und mit Blick auf eine nachhaltige Entwicklung im Ganzen zu entscheiden. Dabei sollte selbstverständlich auch die Bevölkerung einbezogen sowie ggf. die Eingriffe durch geeignete Maßnahmen (bspw. eine (ökologische) Aufwertung von Freiflächen an anderer Stelle) ausgeglichen werden.

KLEINTEILIGE (TRANSFORMATIONS-) BEREICHE MIT EIGENDYNAMIK ZUM UMBAU UND ZUR MODERNISIERUNG



Abgesehen von den großflächigen Gebieten mit Zeilen- und Geschößwohnungsbauten, wird die Nordweststadt in weiten Teilen von kleinteiligen, aufgelockerten Siedlungsstrukturen aus Einfamilien- bzw. Mehrparteienhausbebauungen geprägt. Diese entstanden in Form einzelner Siedlungsabschnitte vornehmlich im 20. Jahrhundert. Den Anfang machte dabei die Eigenhandbausiedlung in den 1920er Jahren. Nach dem Zweiten Weltkrieg folgten dann u.a. die Rennbuckelsiedlung, die Binsenschlauchsiedlung, die Lange Richtstatt sowie Teile der nördlichen und südlichen Flugplatzsiedlung. Demgemäß finden sich diese Strukturen vorwiegend im Westen und Norden des Stadtteils.

Die einzelnen Siedlungen sind dabei - teils homogener, teils heterogener - aus unterschiedlichen Typologien, wie Einzel-, Doppel-, Mehrparteien-, Ketten- oder Reihenhäusern zusammengesetzt. Die jeweiligen Bereiche besitzen durch ihre städtebaulichen und freiräumlichen Strukturen aber alle einen ähnlichen Duktus und Charakter und somit auch ähnliche Voraussetzungen und Erfordernisse für eine weitere Entwicklung. So werden etwa die Baustrukturen überwiegend durch ein- bis zweigeschossige, trauf- oder giebelständige Gebäude mit Sattel- oder Walmdach geprägt. Teilweise wurden diese, wie bspw. die Reihenhausbereiche, auch in (ursprünglich) einheitlicher Gestalt von Bauträgern errichtet und veräußert. Oder wie im Falle der Eigenhandbausiedlung, gleichartige Haustypen in gemeinschaftlicher Eigenleistung geschaffen [s. dazu im Folgenden Punkt ‚Eigenhandbausiedlung‘].

Der hauptsächliche Anteil der Bebauung wurde jedoch durch einzelne, private Bauherren errichtet. Entsprechend zeigen sich heute auch die Besitzverhältnisse. Die Gebäude befinden sich fast ausschließlich in privatem Einzel- oder Teileigentum, und sind entweder selbstgenutzt oder vermietet. Teilweise sind die dazugehörigen Grundstücke per Erbbaurecht überlassen. Die vorhandenen Flurstücksstrukturen weisen unterschiedliche Zuschnitte und Größen auf. Dabei sind sie nach heutigen Maßstäben meist großzügig dimensioniert. Die Freiräume sind überwiegend durch schmale Vorgartenzonen sowie größere, rückwärtige Gartenbereiche geprägt.

Der Gebäudebestand ist häufig durch einen bauzeittypischen Erhaltungszustand gekennzeichnet und zeigt daher vielfach Erneuerungs- oder Anpassungsbedarfe. Teilweise entspricht dieser nicht mehr den heutigen gestalterischen, nutzungsspezifischen oder energetischen Vorstellungen, Bedürfnissen und Notwendigkeiten. So scheinen in manchen Fällen auch die Wohngrößen, Gebäudeaufteilungen oder Grundrissgestaltungen nicht mehr den aktuellen Ansprüchen zu genügen. Entsprechend wurden die Gebäude in den letzten Jahren auch schon stellenweise durch ihre Eigentümer modernisiert, saniert, um- oder ausgebaut. Dieser Vorgang dürfte durch den anstehenden ‚Generationenwechsel‘ in vielen Gebieten weiter zunehmen.

Demzufolge gilt es diesen, im Allgemeinen begrüßenswerten, eigeninitiierten ‚Transformationsprozess‘ weiterhin zu fördern, konstruktiv zu begleiten und zu steuern. Wie sich allerdings in der Vergangenheit bereits

im Einzelfall gezeigt hat, stehen dem jedoch teils die aktuell geltenden baurechtlichen Bestimmungen entgegen. Entsprechend sollte hier (je nachdem, ob es sich um einen unbepflanzten oder bepflanzten Bereich handelt) wohlwollend geprüft werden, ob sich das Vorhaben einfügt, ggf. entsprechende Befreiungen möglich sind, oder ob es angebracht und verhältnismäßig erscheint, einen Bebauungsplan anzupassen (bspw. hinsichtlich sinnvoller, zeitgemäßer Festsetzungen) oder aufzustellen (bspw. auch im Zuge von Entwicklungen im Umfeld bzw. entsprechenden Bebauungsplanverfahren). Hierbei ist jedoch u.a. abzuwägen, ob ein entsprechend langwieriges, aufwendiges Verfahren in Relation zum erwartbaren Nutzen steht.

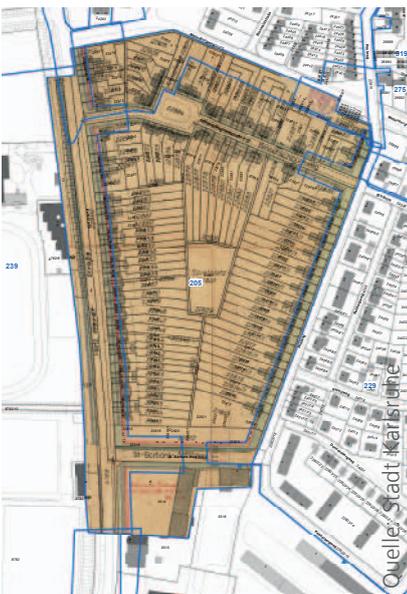
Über eine Weiterentwicklung des Bestandes hinaus verfügen die jeweiligen Bereiche ansonsten kaum über größere Potenziale für eine zusätzliche bauliche Innenentwicklung. Abgesehen von punktuellen Baulücken bieten teils zwar auch die großen Gartenbereiche, Garagenhöfe oder einzelne Grünflächen theoretisch entsprechende Potenziale für Neubauten, diese werden jedoch, u.a. aufgrund der Eigentumsverhältnisse, der Zuschnitte oder der Erschließung, nur schwer zu nutzen bzw. mobilisieren sein. Zumal dadurch kaum nennenswerter Wohnraumzuwachs zu erwarten ist. Dennoch sollte ggf. bei entsprechendem Interesse seitens der Eigentümer eine Prüfung der jeweiligen Eignungen und Verfahrensmöglichkeiten erwogen werden.

Grundsätzlich sollten im Zuge einer weiteren baulichen Entwicklung die Qualitäten und charakteristischen Strukturen der Siedlungen bewahrt, behutsam qualifiziert und nicht negativ überformt werden.

EIGENHANDBAUSIEDLUNG



Quelle: Stadt Karlsruhe



Quelle: Stadt Karlsruhe

Bauflichtenplan
'Kuckucksweg, Hertzstraße, St. Barbaraweg,
Postweg'

Die Eigenhandbausiedlung stellt die ‚Keimzelle‘ der heutigen Nordweststadt dar. Sie entstand nach dem Ersten Weltkrieg auf zu der Zeit noch unerschlossenen Forstflächen, zwischen den heutigen Straßen St.-Barbara-Weg, Binsenschlauchweg, Postweg und Hertzstraße. Aufgrund der damaligen Wohnungsnot wurde zunächst ein Verein und anschließend eine gemeinnützigen Siedlungsgesellschaft zur Erstellung von Wohnraum für bedürftige Familien gegründet. Die Errichtung der Siedlung erfolgte darauffolgend überwiegend in Eigenleistung der Mitglieder und späteren Bewohnerschaft. Daher rührt bis heute auch der Name.

Die Bebauung gruppiert sich, in Anlehnung an die Prinzipien einer Gartenstadt, um einen großflächigen, durch einzelne Fußwege erschlossenen Innenbereich mit ausgedehnten Gartenflächen und dem sogenannten Kuckucksplätzle in der Mitte. Die Gebäudestrukturen werden von ähnlichen, zweigeschossigen Doppel-Reihen- und Kettenhaustypen mit Walm- oder Satteldächern, gebildet. Diese sind stellenweise durch Nebenanlagen baulich verbunden oder weisen rückwärtige Anbauten älteren oder neueren Datums auf. Fast alle Gebäude besitzen große, schmale und tiefe Parzellen, welche ursprünglich zu Selbstversorgungszwecken gedacht waren und auch heute noch teilweise durch entsprechende Gartennutzungen sowie einen großen Baumbestand geprägt sind. Die Gebäude und Flurstücke befinden sich teils in Einzel- oder Teileigentum, teils auch unter genossenschaftlicher ‚Verwaltung‘. Mehrfach werden sie sogar noch von den Nachfolgern der Erbauerfamilien bewohnt. Viele der Eigentümer, aber ebenso der Mieter, sind in der Siedlergemeinschaft ‚Eigenhandbau Karlsruhe‘ und darüber im ‚Verband Wohneigentum e.V.‘, organisiert. Entsprechend hoch ist auch die Identifikation mit ‚ihrer‘ Siedlung, die aufgrund ihrer besonderen Qualitäten und ihres ‚Charmes‘ als Wohnlage sehr geschätzt wird.

So ist nach wie vor die ursprüngliche Struktur sowie der einheitliche Duktus der Siedlung ablesbar, auch wenn inzwischen unterschiedliche Modernisierungen, Aus- und Umbauten der Gebäude stattgefunden haben. Stellenweise sind jedoch noch entsprechende Erneuerungs- und Anpassungsbedarfe vorhanden. U.a. besteht von Seiten der Eigentümer wohl teilweise das Anliegen, die geringen Wohnungsgrößen bspw. durch Dachausbau oder Anbauten zu erweitern. Allerdings sind diesen Vorhaben ggf. (enge) Grenzen durch die derzeitigen baurechtlichen Bestimmungen gesetzt. Hier sollte daher ebenfalls geprüft werden, ob Spielräume für entsprechende Befreiungen vorhanden sind oder eine zeitgemäße Anpassung der gegenwärtigen baurechtlichen Situation angebracht erscheint [vgl. dazu Punkt ‚kleinteilige (Transformations-) Bereiche mit Eigendynamik zum Umbau und zur Modernisierung‘].

Ferner besitzen theoretisch auch die ausgedehnten Gartenflächen Potenziale für eine weitere behutsame Innenentwicklung im kleineren oder größeren Maßstab (bspw. durch eine rückwärtige Bebauung in der ‚2. Reihe‘ oder durch großflächigere Umstrukturierungsmaßnahmen). Jedoch bieten sich dazu, u.a. aufgrund des vorhandenen Gebäude- und Grünbestandes, der Parzellen- und Eigentümerstruktur sowie der eingeschränkten Erschließbarkeit, nur sehr bedingt mögliche Ansatzpunkte.

Darüber hinaus sollte ganz grundsätzlich, egal ob im Zuge einer Weiterentwicklung des Bestandes oder einer etwaigen ergänzenden Bebauung, ein äußerst sensibler Umgang mit den bestehenden Strukturen bzw. dem besonderen Charakter der Siedlung erfolgen. So sind bspw. Dachausbauten und rückwärtige Anbauten an die Bestandsgebäude (wie bereits stellenweise erfolgt) durchaus vorstellbar. Dagegen sollten, zur Wahrung des einheitlichen Siedlungsbildes, Aufstockungen auch künftig unterbleiben.

Als ein erster Schritt könnten bei der Eigentümerschaft Vorstellungen und Interesse an einer weitergehenden Innenentwicklung abgefragt werden (bspw. in Form einer ‚Eigentümerkonferenz‘), um bei Bedarf entsprechende Verfahrens- und Planungsüberlegungen anzustellen (ggf. unter Einbeziehung der erweiterten Bewohner- und Bürgerschaft).

LANDAUER STRASSE



Der Abschnitt der Landauer Straße zwischen Wilhelm-Hausenstein-Allee und Kropsburgweg besitzt aufgrund der dort beheimateten Nahversorgungsstrukturen, Dienstleistungen und Gemeinbedarfseinrichtungen als ‚gefühlte Mitte‘ besondere Bedeutung für die Nordweststadt. Jedoch wird der Bereich, vor allem auch unter stadtgestalterischen Gesichtspunkten, gegenwärtig kaum seiner wichtigen Rolle gerecht und entfaltet wenig Ausstrahlungskraft bzw. stadträumliche ‚Präsenz‘ [vgl. dazu auch Kapitel ‚Infrastruktur‘ Punkt ‚attraktive Mitte / Landauer Straße / Walther-Rathenau-Platz‘].

Dies liegt u.a., neben dem Erscheinungsbild des Straßenraumes, ebenfalls an der stellenweise mangelnden baulichen Fassung, dem Fehlen von stadtbildprägenden Bauten oder der teils geringen Attraktivität des Gebäudebestandes bzw. der Außendarstellung der Geschäfte.

So zeigt sich die derzeitige Baustruktur durch verschiedenartige Gebäudetypologien mit unterschiedlichen Nutzungen, Geschossigkeiten, Ausrichtungen, Dachformen und Erneuerungsbedarfen insgesamt sehr heterogen geprägt sowie der besonderen stadträumlichen Situation stellenweise wenig angemessen und befriedigend. Erfährt bspw. die Nordseite der Straße noch eine gewisse bauliche Fassung durch die durchgängigen, traufständigen, zweigeschossigen Wohn- bzw. Geschäftshäuser, wechseln sich hingegen auf der Südseite einzelne giebelständige Wohngebäude mit einfachen, eingeschossigen Ladenbauten oder teilweise sogar Gartenflächen ab.



Insbesondere hier sollte geprüft werden, ob bspw. durch eine Anpassung der aktuellen baurechtlichen Situation Spielräume für eine zeitgemäße Qualifizierung des Gebäudebestandes, aber vor allem auch der städtebaulichen Struktur, geschaffen werden könnten (bspw. durch Aufstockung, Neubau der Ladenlokale, ergänzende Neubauten in den Gartenbereichen).

Dies würde, neben einem generellen Anreiz zur Aufwertung der teilweise ‚in die Jahre gekommenen‘ Gebäudesubstanz, ebenso einen möglichen Impuls zur Attraktivierung und besseren Vermarktbarkeit der Geschäftsräumlichkeiten bieten (bspw. durch größere, gut nutzbare Ladenflächen). Als positives Vorbild dazu kann bspw. der Umbau des jetzigen Sparkassen-Gebäudes dienen.

Daneben könnte zudem über die Beantragung eines Sanierungsgebietes bzw. einer Aufnahme in ein entsprechendes Förderprogramm nachgedacht werden (bspw. ‚Aktive Stadt- und Ortsteilzentren‘). Ggf. sinnvollerweise mit einem größeren Umgriff, etwa unter Einbeziehung des perspektivisch freierwerdenden ‚Areal Anebosweg‘ oder der Flächen rund um den Walther-Rathenau-Platz [vgl. dazu Punkt ‚Perspektivflächen‘]. Weitere Aussagen zur (baulichen) Weiterentwicklung des gesamten Bereiches als ‚attraktive Mitte‘ finden sich im dazugehörigen Lupenkapitel.

Grundsätzlich gilt es aber auch hier, erst einmal mit den Eigentümerinnen und Eigentümern sowie den ansässigen Gewerbetreibenden Gespräche über die weiteren Entwicklungsabsichten und Vorstellungen zu führen.

BEREICHE MIT WENIG HANDLUNGSBEDARF



Innerhalb der Nordweststadt bestehen einzelne Siedlungsbereiche, die aufgrund ihrer neueren Entstehungszeiten oder ihrer spezifischen Strukturen wenig Handlungserfordernisse oder mögliche Ansatzpunkte für eine weitere Innenentwicklung aufweisen.

So sind bspw. das Wohngebiet ‚Kieferäcker‘, die Reihenhausbebauung nördlich der Ehlersstraße oder auch die sogenannte ‚Holländersiedlung‘ zwischen Trierer Straße und Friedrich-Naumann-Straße jüngeren Ursprungs. Korrespondierend wurden diese schon in ‚verdichteter‘ Bauweise errichtet und zeigen sich in ihren baulichen sowie freiräumlichen Strukturen überwiegend auf einem relativ aktuellen Stand. Im Bereich ‚Kieferäcker‘ finden sich noch vereinzelte private Baulücken, welche möglichst zeitnah für eine entsprechende Bebauung mobilisiert werden sollten.

Dagegen weisen die verschiedenen Atrium-, Patio- oder Bungalowhausbebauungen aus den 1960/70er Jahren zwar unterschiedliche Modernisierungsbedarfe und gestalterische Defizite auf, bieten jedoch durch ihre spezifischen Strukturen und Typologien (‚Teppichhaussiedlungen‘) kaum Optionen für eine weitere bauliche Entwicklung. Hier sollte der schon begonnene Sanierungsprozess durch die jeweiligen Eigentümer fortgesetzt und bspw. energetische Erneuerungsmaßnahmen vorgenommen werden. In diesem Zuge könnten etwa die vorhandenen Flachdächer für Photovoltaik oder Dachbegrünungen ökologisch sinnvoll genutzt werden. Darüber hinaus wäre eine weitere gestalterische Aufwertung, bspw. der oftmals wenig ansprechenden Garagenhöfe, wünschenswert.

PERSPEKTIVFLÄCHEN



Mittel- oder langfristig könnten in der Nordweststadt verschiedene Flächen oder Gebäude ggf. für eine (bauliche) Nachnutzung zur Verfügung stehen und dadurch potenziell ganz neue Perspektiven und Möglichkeitsräume für eine weitere Entwicklung bzw. Stärkung des Stadtteils eröffnen.

Daher gilt es, sich eventuell abzeichnende Veränderungen auf den Flächen im Blick zu behalten, frühzeitig mit den jeweiligen Eigentümern bzw. Nutzern ins Gespräch zu kommen und, sobald sich etwaige Entwicklungen verdichten, entsprechende Konzepte für eine zielgerichtete Nachnutzung zu erstellen. Dabei sollten die damit einhergehenden Chancen und Potenziale, bspw. zur städtebaulichen Aufwertung, zur qualitativen und quantitativen Ergänzung des Wohnraumangebotes, zur Anreicherung mit attraktiven, belebenden Nutzungen oder etwa zur Unterbringung stadtteilbezogener Einrichtungen (bspw. des Bürgertreffs oder des Kinder- und Jugendhauses), ergriffen und möglichst synergetisch genutzt werden.

Am konkretesten zeichnet sich gegenwärtig eine entsprechende Entwicklungsoption auf dem Schulareal am Anebosweg ab. Hier ist eine Aufgabe der Schulnutzung und Räumung des Areals im Zuge einer Erweiterung der Werner-von-Siemens-Schule vorgesehen [vgl. Kapitel ‚Infrastruktur‘ Punkt ‚Schullandschaft‘]. Dementsprechend steht die Fläche anschließend für anderweitige Nutzungen zur Verfügung. Dies wird jedoch frühestens 2023, nach Fertigstellung des Schulbaus, der Fall sein. Aufgrund der zentralen Lage der Fläche an der Landauer Straße besitzt diese hohe strategische Bedeutung und große Potenziale zur

weiteren Aufwertung bzw. Profilierung des gesamten Umfeldes als ‚attraktive Mitte‘ [vgl. dazu Kapitel ‚Infrastruktur‘ Punkt ‚attraktive Mitte / Landauer Straße / Walther-Rathenau-Platz‘]. Dies zumal sich die Fläche in städtischem Besitz befindet. Insofern stellt die Entwicklung dieses Areals eines der künftigen ‚Schlüsselprojekte‘ für die Nordweststadt dar. Daher gilt es, die einmalige Chance zur Ausbildung eines attraktiven, ‚ausstrahlungsstarken‘ Stadtbausteins an dieser Stelle gezielt zu nutzen, und durch eine hochwertige, ansprechende Bebauung den Bereich neu zu strukturieren und als ‚urbanen‘ Stadtraum auszuformulieren. Dabei sollte gleichzeitig auf eine ausgewogene, symbiotische und belebende Nutzungsmischung zur Stärkung bzw. Ergänzung des vorhandenen Angebotes Wert gelegt werden (bspw. durch kleinteilige Nahversorgungs- / Dienstleistungsangebote, Gastronomie, Wohnnutzungen oder soziale Einrichtungen). Weitergehende Aussagen dazu sowie erste mögliche (Bebauungs-) Ansätze sind zusätzlich im Kapitel zum Lupenbereich ‚Attraktive Mitte‘ dargelegt.

Darüber hinaus befinden sich, mit der ehemaligen Neupostolischen Kirche, dem eingeschossigen Pavillonbau des städtischen Schülerhorts oder auch der Tankstelle an der Wilhelm-Hausenstein-Allee, weitere Gebäude bzw. Flächen im Umfeld, die mittel- oder langfristig für eine Nachnutzung zur Verfügung stehen könnten.

So ist zwar das Kirchengebäude an der Landauer Straße gegenwärtig an eine andere Freikirche vermietet und auch für den Schülerhort wurde ein neuer Betreiber gefunden, dennoch ist perspektivisch eine Nutzungsänderung oder gar

Neubebauung durchaus vorstellbar [vgl. dazu Kapitel ‚Infrastruktur‘ Punkte ‚Kirchengemeinden‘ und ‚städtischer Schülerhort‘]. Bspw. könnten durch eine separate oder gemeinsame Bebauung, dieser stadträumlich prominenten Stellen, zusätzliche Impulse zur Aufwertung der ‚attraktiven Mitte‘ ausgehen. Dabei würde sich die Chance bieten, den Walther-Rathenau-Platz mit der Landauer Straße künftig verstärkt zu verknüpfen, durch eine markante Neubebauung wünschenswerte städtebauliche Akzente bzw. Adressen auszubilden, die anliegenden Stadträume baulich besser zu fassen sowie durch entsprechende Nutzungen zu beleben.

Zudem könnten bei Wegfall der (auf städtischen Flächen befindlichen) Tankstellennutzung und einer attraktiven Überbauung des Areals, der Walther-Rathenau-Platz bzw. die Wilhelm-Hausenstein-Allee eine Raumkante erhalten. Ggf. sogar unter Einbeziehung der nördlich angrenzenden kommunalen und privaten Freiflächen.

In Abhängigkeit der weiteren Entwicklung der derzeit unbefriedigenden Situation am Heinrich-Köhler-Platz sowie der jeweiligen Vorstellungen und Absichten der Eigentümer, könnten sich auch dort längerfristig neue Perspektiven auf tun [vgl. dazu Kapitel ‚Infrastruktur‘ Punkt ‚Heinrich-Köhler-Platz‘]. Diese könnten von einer möglichen ‚Wiederbelebung‘ durch Ansiedlung neuer (alternativer) Nutzungen sowie paralleler Modernisierung der Anlage, bis hin zu einer teilweisen oder vollständigen Neubebauung des Areals (vor allem zu Wohnzwecken) reichen. Dazu sind im Kapitel zum Lupenbereich ‚Reaktivierung Heinrich-Köhler-Platz‘ unterschiedliche Ansätze, Szenarien und Strategien

ERWEITERUNGSFLÄCHE KLINIKUM

KURZ UND KNAPP



aufgezeigt. Zusammen mit einer etwaigen Bebauung der angrenzenden, ‚untergenutzten‘ Freiflächen entlang der Kußmaulsstraße ließe sich somit, wie bereits erwähnt, eine angebrachte Aufwertung des gesamten, umliegenden Stadtraumes erzielen [vgl. dazu Punkt ‚untergenutzte Freiflächen‘].

Theoretisch sind in der Zukunft ebenfalls Nutzungsänderungen auf den Flächen des KIT Campus West oder der Bundesanstalt für Wasserbau denkbar. Dies würde große und vielfältige Entwicklungsspielräume eröffnen. Für das denkmalgeschützte Ensemble der ehem. Telegraphenkaserne, welche aktuell unterschiedliche Fakultäten des KITs beherbergt, wäre weiterhin eine Nutzung durch belebende öffentliche Einrichtungen, aber auch eine attraktive Misch- oder Wohnnutzung vorstellbar. Das derzeit vorwiegend durch großflächige Hallenstrukturen geprägte Areal der Bundesanstalt könnte als künftige Entwicklungsfläche zwischen der ehem. Artilleriekaserne und dem Klinikum ganz unterschiedliche Optionen bieten. Bis dahin wäre aber zunächst ein verbesserter ‚Auftritt‘ zur Kußmaulstraße sowie grundsätzlich eine verstärkte Integration beider Nutzungen in die Nordweststadt wünschenswert.

Die zwischen der Kußmaulstraße und der Franz-Lust-Straße liegende Kleingartenanlage ‚Exerzierplatz e.V.‘ fungiert als Vorhaltefläche für eine potenzielle nördliche Erweiterung des städtischen Klinikums. Entsprechend ist sie als solche im aktuell gültigen FNP ausgewiesen [vgl. dazu Kapitel ‚Stadtteil‘ Punkt ‚Flächennutzungsplan‘]. Zwischenzeitlich wurde ebenfalls die Möglichkeit einer Aufnahme in den kommenden FNP als geplante Wohnbaufläche erwogen. Dies wird jedoch nicht mehr weiterverfolgt.

Eine etwaige Bebauung der Fläche durch das Klinikum sollte sich in das Umfeld integrieren, eine attraktive städtebauliche bzw. freiräumliche ‚Präsenz‘ zu den umliegenden Straßen ausbilden, die Auftakt- bzw. Eingangssituationen in den Stadtteil akzentuieren sowie die bedeutsame Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Knielinger Allee freihalten.

Dabei sind selbstverständlich auch die ökologischen und klimatologischen Belange zu berücksichtigen. Darüber hinaus wäre es wünschenswert, möglichst einen adäquaten Ausgleich für die Kleingartenflächen bereitzustellen.

AUSGANGSLAGE

- heterogene Siedlungsbereiche mit jeweils spezifischen städtebaulichen bzw. freiräumlichen Strukturen, Typologien und ‚Körnungen‘
- vorwiegend Wohnbaustrukturen
- breites, vielfältiges Wohnangebot
- stellenweise unterschiedliche Erneuerungs- und Anpassungsbedarfe
- Fehlen einer attraktiven, baulich hinreichend ausformulierten Mitte
- teils mangelnde stadträumliche ‚Präsenz‘ der Siedlungsstrukturen
- kaum stadtbildprägende Gebäude, städtebaulich akzentuierte Orte, ‚Adressen‘ oder Eingangssituationen

ZIELE, AUFGABEN, ANSÄTZE

- Erhalt, Weiterentwicklung und Stärkung der Siedlungsstrukturen durch eine qualifizierte Innenentwicklung
- Aufwertung und Qualifizierung des Gebäude- und Wohnraumbestandes
- Bewahrung und Diversifizierung des vorhandenen Wohnraumspektrums
- Schaffung von neuen, attraktiven Wohnraumangeboten
- Bebauung des ‚Areal Nancysstraße‘
- Entwicklung angepasster Ansätze zur behutsamen, baulichen Ergänzung von Bestandsstrukturen
- Aktivierung untergenutzter Flächen
- gezielte Nachnutzung perspektivisch zur Verfügung stehender Areale
- Attraktivierung der Stadträume, des Stadtbildes sowie der Gebäudegestalt
- verstärkte Ausbildung von attraktiven Bebauungskanten, markanten Orten, ‚Adressen‘ und Entréesituationen
- bauliche Ausformulierung und Stärkung einer ‚attraktiven Mitte‘