

LUPENBEREICHE

Die ‚Lupenbereiche bzw. -themen‘ stellen die räumlichen und inhaltlichen Vertiefungsschwerpunkte der Rahmenplanung dar.

Diese teilweise im Vorfeld der Rahmenplanung definierten bzw. im Zuge der Bestandsanalyse weiter verdichteten oder zusätzlich identifizierten Teilräume und Themenkomplexe besitzen prioritäre strategische Bedeutung für die Entwicklung und Aufwertung der Nordweststadt.

Daher werden in diesem Themenblock die einzelnen ‚Lupenbereiche‘, unter den Überschriften ‚Mehr Wohnen‘, ‚Attraktive Mitte‘, ‚Reaktivierung Heinrich-Köhler-Platz‘, ‚Grünes Rückgrat‘ und ‚Areal Nancystraße‘ nochmals verstärkt in den Fokus genommen und beleuchtet.

Die Ergebnisse dieser Betrachtungen sind nachfolgend kapitelweise dargelegt und umfassen jeweils eine Zusammenführung der wichtigsten Erkenntnisse der Untersuchungen auf ‚Stadtteilebene‘ sowie eine vertiefende Auseinandersetzung mit den einzelnen ‚Lupenbereichen bzw. -themen‘.

Dazu werden die übergeordneten, themenbezogenen Aussagen und Ansätze aus der ‚Stadtteilebene‘ sowohl räumlich und inhaltlich überlagert, verortet, weiter ‚heruntergebrochen‘ und konkretisiert als auch weitergehende konzeptionelle Überlegungen vorgenommen.

Diese beinhalten, je nach dem, detailliertere Untersuchungen, spezifische Zielformulierungen, konkrete Konzeptansätze, Strategien, Empfehlungen und Maßnahmen, oder sogar einzelne exemplarische Entwicklungs- und Bebauungsstudien. Am Ende jedes Kapitels findet sich wiederum ein stichpunktartiger Überblick über die wesentlichen Kernaussagen.

Die entsprechenden Aussagen und Ansätze der ‚Lupen‘ dienen als konkreter und zusammenfassender ‚Orientierungsrahmen‘ für die einzelnen Themenkomplexe bzw. die weitere schwerpunktmäßige Entwicklung der jeweiligen Teilräume.



„MEHR WOHNEN“

AUSGANGSLAGE



Luftbild: Stadt Karlsruhe

ÜBERBLICK / EINFÜHRUNG

GROSSE CHANCEN FÜR UND DURCH ,MEHR WOHNEN' IN DER NORDWESTSTADT!

Eine der zentralen Aufgaben und Herausforderungen in der Nordweststadt stellt künftig die zeitgemäße Weiterentwicklung der Bebauungsstrukturen bzw. des Wohnraumangebotes durch eine gezielte, qualifizierte Innenentwicklung dar. Ganz allgemein zur weiteren Aufwertung und Stärkung des Stadtteils, insbesondere aber auch, um das bestehende Wohnraumangebot entsprechend zu qualifizieren sowie mit neuen, dringend benötigten Wohnangeboten zu ergänzen [vgl. dazu Kapitel ‚Baustruktur / Wohnangebot‘].

Dass die Nordweststadt unterschiedliche Voraussetzungen und Bedarfe dazu besitzt, hat sich nicht zuletzt in den vorangegangenen Betrachtungen auf ‚Stadtteilebene‘ gezeigt.

In diesem Kapitel wird die Nordweststadt daher nochmals tiefer gehend unter die Lupe genommen, um verstärkt auszuloten, ob, wo und wie in behutsamer und verträglicher Weise mehr Wohnraum geschaffen werden kann.

Im Sinne des Titels ‚Mehr Wohnen‘ geht es dabei aber nicht nur um die rein quantitative Schaffung zusätzlichen Wohnraums, sondern explizit auch um die qualitative Generierung bspw. von mehr attraktiven Wohnangeboten, mehr unterschiedlichen Wohnformen, mehr sozialer Durchmischung, mehr Wohnqualität, mehr ansprechender Stadt- und Freiräume oder auch mehr nachbarschaftlichen Stadteillebens.

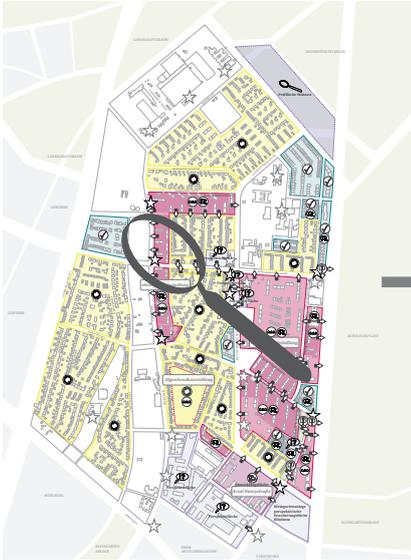
Dazu wurden u.a. folgende Aspekte bzw. Fragestellungen beleuchtet und untersucht:

- Welche Flächen- oder Gebäudepotenziale sind theoretisch für eine weitere Innenentwicklung vorhanden und wo?
- Welche grundsätzlichen Optionen zur Schaffung von mehr Wohnraum bieten sich dadurch an?
- Was sind dabei die jeweiligen Vor- und Nachteile?
- Welche Rahmenbedingungen, Restriktionen und Einschränkungen bestehen bzw. sind zu beachten?
- Welche Bereiche und Flächen sind daher besonders geeignet oder ungeeignet?
- Wo zeigen sich verstärkt entsprechende Bedarfe und Handlungserfordernisse?
- Wo scheint eine Innenentwicklung demzufolge besonders angebracht und prioritär?
- Wo liegen die Spielräume aber auch die Grenzen einer Innenentwicklung?
- Welche Ansätze und Konzepte sind für eine verträgliche und behutsame Innenentwicklung vorstellbar?
- Welche Chancen und Potenziale ergeben sich dadurch für die Aufwertung der jeweiligen Bereiche bzw. den Stadtteil?
- Wie lassen sich diese gezielt und synergetisch nutzen?
- Welche Strategien, Vorgehensweisen und Planungsschritte sind dazu im Folgenden denkbar, sinnvoll und erforderlich?



VORGEHENSWEISE UNTERSUCHUNGEN

Analyse ‚Stadtteilebene‘



Um die Ansatzpunkte und Möglichkeiten für eine weitere Innenentwicklung bzw. den Ausbau des Wohnraumangebotes systematisch auszuloten, wurde die Nordweststadt, aufbauend auf den Erkenntnissen der ‚groben‘ Analyse auf ‚Stadtteilebene‘, schrittweise einer detaillierteren Betrachtung möglicher Flächen- und Gebäudepotenziale unterzogen. In diesem Zuge wurde auch auf vorhandene Studien und Untersuchungen (u.a. der VOLKSWOHNUNG) zurückgegriffen. Grundsätzlich werden aber im Folgenden weitere und genauere Untersuchungen notwendig bzw. durchzuführen sein.

Generell hat sich jedoch erneut gezeigt bzw. bestätigt, dass die einzelnen Bereiche der Nordweststadt jeweils ganz eigene Voraussetzungen, Eignungen oder auch Handlungserfordernisse aufweisen, und damit einhergehend auch unterschiedliche Potenziale, Möglichkeiten und Bedeutungen für eine künftige Innenentwicklung besitzen. So verfügen bspw. einzelne Bestandsquartiere, aufgrund ihrer Gebäude- oder Freiraumstrukturen, noch über erhebliche ‚Ausbaureserven‘ zur Ergänzung des Wohnraumangebotes, andere dagegen nur sehr eingeschränkt über entsprechende Ansatzpunkte. U.a. deshalb bedürfen sie künftig unterschiedlich hoher Stellenwerte, als auch differenzierter Herangehensweisen, Strategien und Konzepte zur Mobilisierung der jeweiligen Potenziale.

THEORETISCHE FLÄCHENPOTENZIALE

Welche Potenziale sind wo vorhanden?



Im Rahmen der Untersuchungen wurden in einem ersten Schritt theoretisch denkbare Flächenpotenziale für eine weitere Wohnraumentwicklung identifiziert sowie in die nachfolgenden Kategorien unterteilt:

- aktuelle Entwicklungsflächen
- FNP-Prüfflächen Wohnen
- Bereiche mit großflächigen Innenentwicklungspotenzialen
- Perspektivflächen
- Flächen der Volkswohnung
- großflächige Parkplätze
- großflächige Garagenhöfe
- überdimensionierte Straßenräume
- ‚untergenutzte‘ öffentliche Grün- und Freiflächen
- Kleingärten
- großflächige private Garten- und Freiflächen
- kleinteilige Bereiche mit Eigendynamik zur Transformation
- Baulücken

VORAUSSETZUNGEN / EIGNUNGEN / RESTRIKTIONEN

Welche bieten günstige Voraussetzungen?



Anschließend wurden die theoretischen Flächenpotenziale (soweit dies im Zuge der Rahmenplanung möglich war) auf ihre jeweiligen Voraussetzungen, Eignungen, Einschränkungen, Restriktionen und potenziellen Mobilisierungsmöglichkeiten (bspw. bzgl. der Eigentumsverhältnisse) hin untersucht, grob bewertet, überschlägig eingeteilt sowie teilweise aufgrund ihrer mangelnden Eignung ausgeschlossen. Dabei sind u.a. die nachfolgenden Aspekte in die Betrachtung mit einbezogen worden:

- Eigentumsverhältnisse (Land / Stadt / Volkswohnung / privater Einzel- oder Streubesitz)
- vorhandener Baum- / Grünbestand
- klimatologische Bedeutung (gemäß Klimaanpassungsplan)
- bestehende private Stellplätze / Garagen
- mögliche Lärmimmissionen
- bestehende Leitungstrassen
- ggf. Entstehung ‚gefangener‘ Grundstücke (Erschließung / Ver- / Entsorgung)
- ungünstiger Flächenzuschnitt
- ggf. denkbarer Abriss / Neubau
- abweichende Ausweisung im FNP / Landschaftsplan
- bürgerschaftliche Akzeptanz
- stadträumliche Bedeutung / Eignung / Wirkung
- ggf. erwartbarer Wohn(bau)flächengewinn
- ggf. erforderliche Grundstücksneuordnung
- ...

HANDLUNGSRÄUME

Wo lohnt es sich aktiv zu werden?



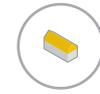
Auf Basis der vorangegangenen Untersuchungsschritte hat sich gezeigt, dass (außer der Entwicklungsfläche ‚Areal Nancystraße‘) kaum nennenswerte ‚freie‘ Flächen für eine künftige Wohnbauentwicklung vorhanden sind. Ausgenommen der perspektivisch ggf. nachnutzbaren Flächen [vgl. dazu Kapitel ‚Baustruktur / Wohnangebot‘ Punkt ‚Perspektivflächen‘], finden sich entsprechende Potenziale, in unterschiedlichem Maße, fast ausschließlich innerhalb der Bestandsstrukturen.

Derart zum einen in den kleinteiligen, aufgelockerten Siedlungsbereichen, die allerdings abgesehen von der weiteren Qualifizierung bzw. Transformation des Gebäudebestandes nur sehr eingeschränkt Möglichkeiten für eine zusätzliche bauliche Innenentwicklung bieten. Diese weisen somit auch einen eher untergeordneten Stellenwert hinsichtlich der Generierung neuer Wohnangebote auf.

Zum anderen finden sich dagegen erhebliche Potenziale zur Ergänzung des Wohnangebots in den großflächigen Bereichen mit Zeilen- und Geschosswohnungsbauten, die aufgrund ihrer spezifischen Strukturen und Voraussetzungen zudem besondere Eignungen aber auch Bedarfe für eine Innenentwicklung aufzeigen. Diese besitzen demzufolge auch eine prioritäre Bedeutung in Bezug auf das Thema ‚Mehr Wohnen‘.

BEREICHE MIT GROSSFLÄCHIGEN INNENENTWICKLUNGSPOTENZIALEN

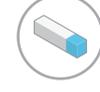
Welche Optionen sind denkbar?



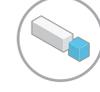
Dachausbau



Aufstockung



Anbau



‚ergänzender‘ Neubau



Neubau



Abriss / Neubau

Im Rahmen dieses Kapitels wurde sich daher auf die Bereiche mit großflächigen Innenentwicklungspotenzialen bzw. -erfordernissen fokussiert, also auf jene Flächen mit Zeilen- und Geschosswohnungsbaustrukturen.

Aufbauend auf den Untersuchungsergebnissen wurden für diese Bereiche grundsätzliche Optionen für einen weiteren Ausbau des Wohnangebotes abgeleitet und vertiefend betrachtet. Diese werden nachfolgend überblicksartig vorgestellt und darüber hinaus potenzielle Ansatzpunkte, mögliche Verfahrensweisen sowie teilweise unterschiedliche, exemplarische Szenarien für eine künftige Innenentwicklung aufgezeigt.

Unabhängig davon sollten dennoch auch die Potenziale und Bedarfe in den kleinteiligen, aufgelockerten Siedlungsbereichen im Blickfeld behalten sowie möglichst positive Voraussetzungen für eine weitere Innenentwicklung geschaffen werden.

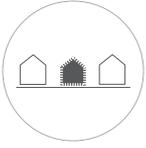
Dazu gehört bspw. die Überprüfung der jeweiligen baurechtlichen Situationen auf sinnvolle, zeitgemäße Bestimmungen bzw., sofern angebracht und verhältnismäßig, eine Anpassung oder Aufstellung von Bebauungsplänen [vgl. dazu Kapitel ‚Baustruktur / Wohnangebot‘ Punkt ‚kleinteilige (Transformations-) Bereiche‘]. Insbesondere in jenen Bereichen, wo verstärktes Interesse der Eigentümer besteht (bspw. im Bereich der nördlichen Binsenschlauchsiedlung rund um den Anebosweg) oder entsprechende mögliche Entwicklungspotenziale vorhanden sind (bspw. potenziell in den großflächigen Gartenbereichen nördlich der Dürkheimer Straße oder der Eigenhandbausiedlung). Ggf. ist auch eine entsprechende Anpassung oder Aufstellung von Bebauungsplänen im Zuge angrenzender Entwicklungen denkbar (bspw. im Zuge der Überplanung des ‚Areal Anebosweg‘).

Jedoch werden über eine Weiterentwicklung des Bestandes hinaus wenig Ansatzpunkte und Mobilisierungsmöglichkeiten zur Generierung umfanglicher Wohnraumzugewinne innerhalb dieser Bereiche gesehen.

Daher gilt es hier vor allem den durch die Eigentümer getragenen Umbauprozess weiterhin zu fördern, konstruktiv zu begleiten und zu steuern sowie das Interesse an einer weitergehenden Innenentwicklung in den einzelnen Quartieren gezielt abzufragen (bspw. in Form von ‚Eigentümerkonferenzen‘), um bei Bedarf entsprechende Verfahrens- und Planungsüberlegungen anzustellen.

Dabei sollte auch geprüft werden, inwiefern ggf. bspw. höhere Dichten, Anbauten oder Aufstockungen denkbar wären. Grundsätzlich sollten im Zuge einer weiteren baulichen Entwicklung jedoch die Qualitäten und charakteristischen Strukturen der Siedlungen bewahrt, behutsam qualifiziert und nicht negativ überformt werden. Daneben sollten auch Möglichkeiten zur verstärkten Mobilisierung der vorhandenen Baulücken oder zur Realisierbarkeit ‚innovativer‘ Wohnkonzepte geprüft werden.

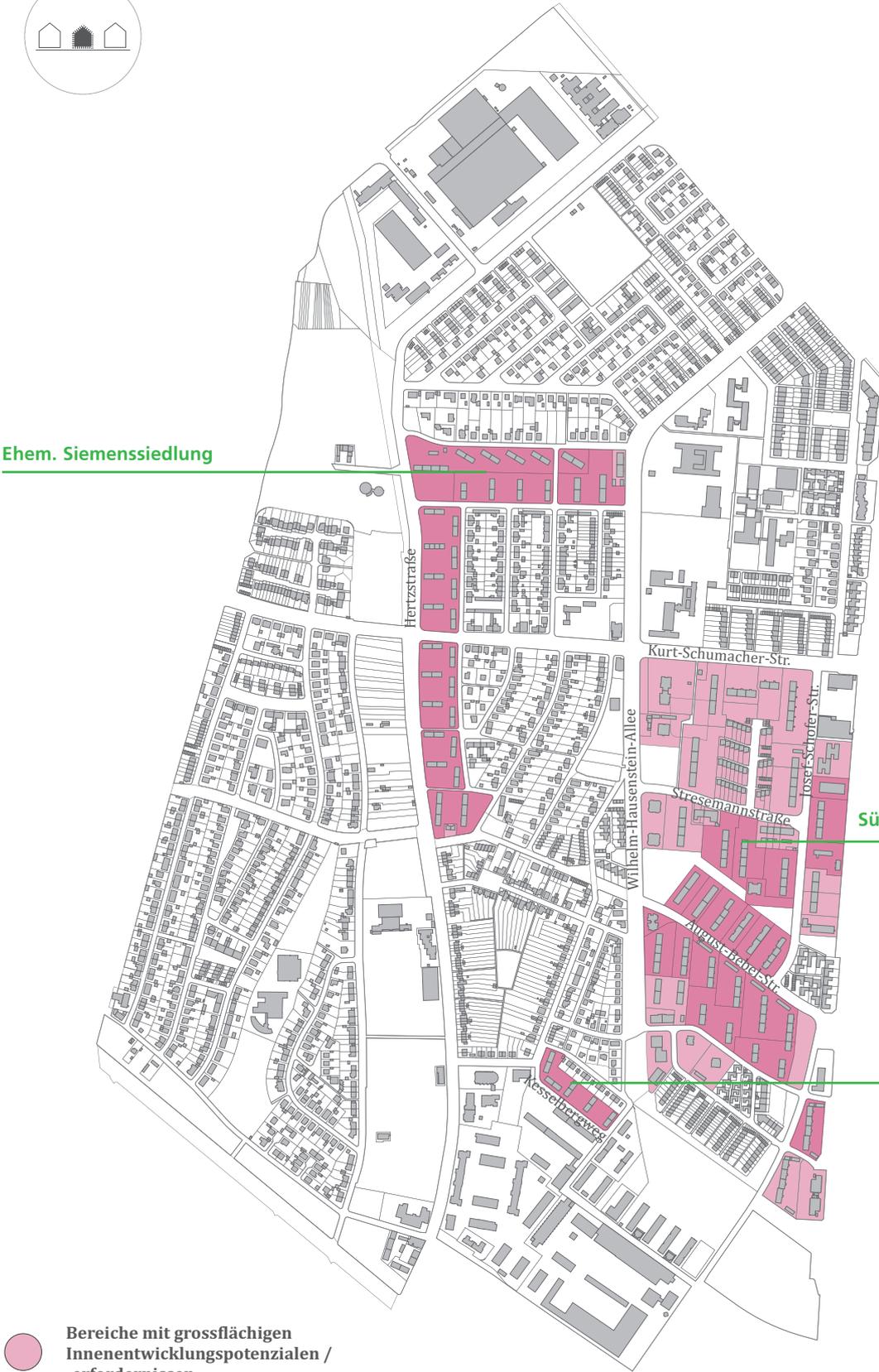
BEREICHE MIT GROSSFLÄCHIGEN INNENENTWICKLUNGSPOTENZIALEN UND -ERFORDERNISSEN



Ehem. Siemensiedlung

Südl. Flugplatzsiedlung

Kesselbergweg



-  Bereiche mit grossflächigen Innenentwicklungspotenzialen / -erfordernissen
-  Flächen Volkswohnung

ÜBERBLICK / EINFÜHRUNG

Die ausgedehnten Bereiche der ehemaligen Siemenssiedlung, der südlichen Flugplatzsiedlung sowie die Bebauung am Kesselbergweg sind jeweils ‚Kinder ihrer Zeit‘ und überwiegend durch Zeilen- und Geschosswohnungsbauten geprägt. Die Siedlungen entstanden vornehmlich in den 50er und 60er Jahren des letzten Jahrhunderts. Analog zeigt der Gebäudebestand teilweise Erneuerungs- und Anpassungsbedarfe, etwa in gestalterischer oder energetischer Hinsicht. Zudem verfügen die Gebäude bspw. häufig über keine Aufzüge, barrierefreien Eingänge oder Grundrisse. Auch die Freiräume sind vielfach ‚in die Jahre gekommen‘ und entsprechen, trotz gewisser Qualitäten, ebenso stellenweise nicht mehr den heutigen gestalterischen, funktionellen oder strukturellen Vorstellungen bzw. Bedürfnissen [vgl. dazu Kapitel ‚Freiraum‘ Punkt ‚halböffentliche Freiräume‘]. Alles in allem tragen die Bereiche, auch aufgrund ihrer nicht mehr ganz zeitgemäßen Siedlungsstrukturen, gegenwärtig (zu) wenig zu einem attraktiven Stadtraum bei, entfalten meist keine ansprechende Ausstrahlungskraft bzw. stadträumliche ‚Präsenz‘ und weisen vielfältige Handlungsbedarfe zur Bewahrung bzw. Verbesserung der Wohnqualitäten auf [vgl. dazu Kapitel ‚Baustruktur / Wohnangebot‘ Punkt ‚Bereiche mit großflächigen Innenentwicklungspotenzialen und -erfordernissen‘].

Wie die Untersuchungen der Flächen- und Gebäudepotenziale gezeigt haben, verfügen die Siedlungen zugleich aber noch über erhebliche Möglichkeiten und günstige Voraussetzungen für eine behutsame Ergänzung des Wohnraumangebots. U.a. aufgrund ihres hohen Freiflächenanteils, der überwiegend homogenen städtebaulichen Strukturen oder auch im Hinblick auf die bestehende Bausubstanz. Darüber hinaus ist von entscheidendem Vorteil, dass sich ein großer Teil der Flächen und Gebäude im Besitz der VOLKSWOHNUNG befindet und sich somit leichter für eine Innenentwicklung ‚mobilisieren‘ lässt.

Daher gilt es, für diese Bereiche künftig verstärkt die verschiedenen Chancen, die sich im Zuge einer qualifizierten Innenentwicklung bieten, zu nutzen sowie entsprechende Aufwertungs- und Entwicklungskonzepte zu erstellen. Chancen bieten sich etwa zur Erweiterung des Wohnraumangebots, zur Steigerung der Wohnqualitäten oder allgemein zur Attraktivierung der Siedlungs-, Gebäude- und Freiraumstrukturen. Dabei sind natürlich unterschiedliche Themen, Aspekte und Belange zu berücksichtigen, untereinander abzuwägen und in Einklang zu bringen. Nicht nur deshalb, sondern schon aufgrund der Größe und Bedeutung der einzelnen Bereiche für die Nordweststadt, bedarf es für eine gezielte und gesteuerte Weiterentwicklung abgestimmter, gesamtheitlicher Überlegungen bzw. Planungen, die neben architektonischen Gesichtspunkten vor allem auch städtebauliche, freiräumliche, ökologische oder erschließungstechnische Aspekte zu einer sinnigen, tragfähigen und ausgewogenen Gesamtkonzeption zusammenführen.

Innerhalb dieses Kapitels werden dazu, zunächst ganz allgemein und thematisch gegliedert, grundsätzliche Aspekte, Möglichkeiten und Herangehensweisen beleuchtet (bspw. bzgl. der Optionen zum Ausbau des Wohnangebotes, der Qualifizierung der Siedlungsstrukturen, der Aufwertung der Freiräume oder zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs). Daran anschließend wird auf die spezifischen Voraussetzungen und möglichen Entwicklungsoptionen der einzelnen Siedlungsbereiche eingegangen sowie darauf aufbauend für ausgewählte Bereiche unterschiedliche exemplarische Entwicklungsszenarien aufgezeigt. Diese dienen jedoch in erster Linie dem Ausloten von Spielräumen sowie dem anschaulichen Aufzeigen bzw. Gegenüberstellen verschiedener potenzieller Ansätze, und stellen somit keine konkreten Entwürfe oder ‚fertigen‘ Entwicklungskonzepte dar. Dazu werden im Folgenden nochmals eigenständige Planungsprozesse erforderlich sein, die bspw. vertiefende Untersuchungen, Studien, Mehrfachbeauftragungen oder städtebauliche Wettbewerbe umfassen, sowie erneut und verstärkt die jeweiligen Eigentümer- und Bewohnerschaften, als auch die Öffentlichkeit miteinbeziehen sollten. Die Ergebnisse dieser Prozesse können dann die Grundlage für weitere notwendige Verfahrensschritte bilden, wie etwa entsprechende Bebauungsplanverfahren.



OPTIONEN ZUM AUSBAU DES WOHNANGEBOTS

Neben einer allgemein wünschenswerten Ertüchtigung des Gebäudebestandes durch Modernisierung, Sanierung oder Umbau, bieten sich im Rahmen einer qualifizierten Innenentwicklung prinzipiell verschiedene, potenzielle Optionen zum Ausbau des Wohnangebotes innerhalb der Bereiche an. Diese reichen bspw. von etwaigen Dachausbauten über mögliche Aufstockungen bis hin zu denkbaren An- oder Neubauten.

Die ‚Anwendbarkeit‘ der einzelnen Optionen hängt natürlich von den jeweiligen Voraussetzungen ab, und kann deshalb bereichsweise variieren. Grundsätzlich sind dabei aber unterschiedliche prinzipielle oder spezifische Aspekte und Rahmenbedingungen zu beachten, welche hier zusammen mit den einzelnen Optionen erst einmal überblicksartig und auszugsweise vorgestellt werden.

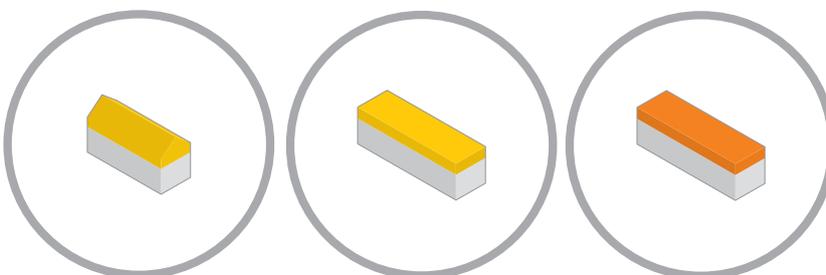
Eine ‚konkrete‘ Verortung, wo welche Optionen möglich und angebracht erscheinen, wird nachfolgend ab Seite 112 ff. nochmals tiefer gehend dargelegt.

Generell lassen sich die einzelnen Optionen miteinander kombinieren, sollten aber gemäß einer stimmigen städtebaulichen Gesamtkonzeption sinnvoll aufeinander abgestimmt sein.

ALLGEMEINE ASPEKTE / BELANGE

- bestehende Siedlungs- / Gebäude- / Freiraumstrukturen
- Nachbarschaft / Bürgerschaft
- Baurecht
- GFZ / GRZ / Abstandsflächen
- bestehende (planungsrechtliche) Ausweisungen / Festsetzungen
- Umwelt- / Klimaschutz
- Grün- / Baumbestand
- Eingriffs- / Ausgleichsregelung
- Erschließung
- bestehende Stellplätze / zusätzlicher KFZ- und Fahrradstellplatzbedarf
- Ver- und Entsorgung / bestehende Leitungstrassen
- Eigentumsverhältnisse / Parzellierung
- Gebäudesubstanz / -konstruktion / -erschließung / -grundrisse / -statik
- Gebäudeklassen
- Belichtung / Verschattung
- Schallschutz
- Brandschutz / Rettungswege
- Wirtschaftlichkeit
- ...

DACHAUSBAU / AUFSTOCKUNG



Innerhalb der einzelnen Bereiche bestehen prinzipiell unterschiedliche Ansatzpunkte und Möglichkeiten für potenzielle Dachausbauten oder Aufstockungen.

So sind etwa in der ehemaligen Siemenssiedlung die bestehenden Satteldächer bisher unausgebaut wie auch die teilweise vorhandenen Speichergeschosse der Gebäude südlich der August-Bebel-Straße. Allerdings haben erste Untersuchungen der VOLKSWOHNUNG gezeigt, dass diese jeweils für eine Wohnnutzung abgetragen und neu errichtet werden müssten. In diesem Zuge könnte sich ggf. auch die Option für eine weitere Aufstockung der Bebauung der ehemaligen Siemenssiedlung ergeben.

Darüber hinaus bieten vor allem auch die Flachdachbauten der südlichen Flugplatzsiedlung potenziell die Möglichkeit für eine Aufstockung. Zumal durch die ausgedehnten Freibereiche allgemein ausreichend Abstand für entsprechende Maßnahmen gegeben ist.

Grundsätzlich sind jedoch die konkreten Voraussetzungen und Eignungen vom jeweiligen (Gebäude-) Bestand abhängig und objektbezogen genauer zu prüfen.

Im Speziellen sind bei Dachausbauten und/oder Aufstockungen u.a. zu berücksichtigen, dass:

- die Tragfähigkeit bzw. Erdbebensicherheit für das gesamte Gebäude erneut nachzuweisen ist;
- sich ggf. die Gebäudeklassen (gemäß §2 LBO) ändern können und damit einhergehend ev. Aufzüge nachzurüsten sowie veränderte Brandschutzbestimmungen einzuhalten sind;
- ggf. barrierefrei erreichbare und ausgestaltete Wohnungen (gemäß §35 LBO) einzurichten sind.

All diese Punkte können die Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit entsprechender Vorhaben einschränken oder ausschließen. Jedoch bieten diese Maßnahmen auch Anreiz und Gelegenheit den Gebäudebestand grundsätzlich zu modernisieren.

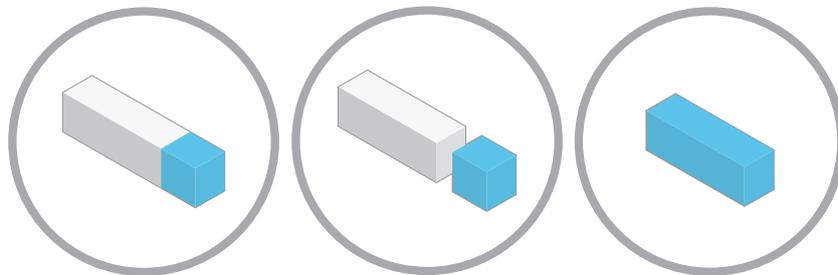
Für die einzelnen Bereiche liegen aktuell verschiedene, überwiegend einfache Bebauungspläne vor, welche meist nur die Baufluchten regeln. Stellenweise existieren sogar keine Bebauungspläne, wie bspw. in Teilen der Flugplatzsiedlung. Sofern keine Bebauungspläne oder entsprechende Festsetzungen bestehen, sind Vorhaben gegenwärtig nach § 34 BauGB zu beurteilen. Für einen weiteren Ausbau des Wohnangebotes wird daher in

der Regel neues Planungsrecht zu schaffen sein. In diesem Zuge ist auch zu prüfen, ob die Regelungen des Karlsruher Innenentwicklungskonzeptes (KAI) zur Schaffung sozial geförderten Wohnungsbaus sowie der Teilübernahme gebietsbezogener Infrastrukturkosten zur Anwendung kommen.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass ein Wohnraumausbau unterschiedliche Bedarfe nach sich zieht

wie etwa notwendige Stellplätze oder ggf. soziale Folgeeinrichtungen (bspw. Kindergärten). Diese sind entsprechend mitzudenken und wohnortnah bereitzustellen. Zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs werden nachfolgend noch unterschiedliche Optionen aufgezeigt.

ANBAU / ‚ERGÄNZENDER‘ NEUBAU / NEUBAU

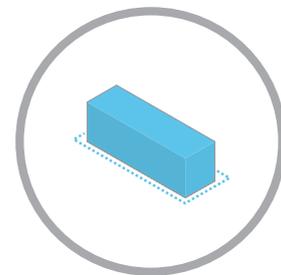


Im Allgemeinen bieten die großzügig dimensionierten, privaten bzw. halböffentlichen Freiräume, vor allem der südlichen Flugplatzsiedlung sowie der ehemaligen Siemenssiedlung, viel Platz sowie verschiedenartige Optionen für etwaige Anbauten an Bestandsgebäude (bspw. an fensterlose Stirnseiten) oder ‚ergänzende‘ Neubauten zwischen den vorhandenen Bebauungsstrukturen. Daneben finden sich im Bereich der Flugplatzsiedlung entlang der Kußmaulstraße oder im Umfeld der Stadtbahnhaltestellen noch einzelne ‚untergenutzte‘ Freiflächen in kommunalem Besitz, die für eine Neubebauung denkbar wären. Jedoch sind diese im FNP gegenwärtig als Grünflächen ausgewiesen [vgl. dazu Kapitel ‚Baustruktur / Wohnangebot‘ Punkt ‚untergenutzte Freiflächen‘]. Grundsätzlich sind natürlich auch diese Optionen von den jeweiligen ortsspezifischen Voraussetzungen abhängig und daher fallweise zu prüfen und abzuwägen (zumal sie größere ‚Eingriffe‘ in die Bestandsituationen darstellen).

Insbesondere sind bei entsprechenden Neubauten u.a. folgende Aspekte zu beachten:

- der jeweilige städtebauliche bzw. freiräumliche Kontext sowie die benachbarten Bestandsgebäude,
- der Grünbestand sowie die ökologischen und klimatologischen Auswirkungen,
- die Eigentums- und Parzellenstrukturen,
- die verkehrliche Erschließung sowie die erforderlichen Rettungswege,
- die ggf. erhöhten Lärmmissionen (bspw. entlang der August-Bebel-Straße, Kußmaulstraße oder Hertzstraße),
- die Ver- und Entsorgung sowie die ggf. bestehenden Leitungstrassen,
- die Vermeidung sogenannter ‚gefangener‘ Grundstücke.

ABRISS / NEUBAU



Generell bietet sich auch die Option, bestehende Gebäude abzureißen und durch Neubauten zu ersetzen, die ggf. durch effizientere Gebäudestrukturen, bessere Grundstücksausnutzungen, höhere Dichten oder Geschossigkeiten mehr und vor allem zeitgemäßere Wohnangebote schaffen. So ist bspw. die Bebauung am Kesselbergweg am Ende ihres Gebäudezyklus angelangt und aufgrund der Bausubstanz nicht mehr sanierungswürdig. Darüber hinaus ist ebenfalls ein stellenweiser Ersatz einzelner Bauten (vor allem in der ehemaligen Siemenssiedlung) durchaus denkbar.

Neben einem sozial verträglichen Leerzug, sind dabei gleichermaßen die bereits erwähnten Aspekte für Neubauten zu berücksichtigen. Grundsätzlich sollte eine Neubebauung städtebaulich angemessen, architektonisch hochwertig und ökologisch zukunftsweisend erfolgen. Gleichzeitig sollte diese das bestehende Wohnangebot durch attraktive, vielseitige Wohnformen ergänzen und so u.a. zu einer sozialen Durchmischung der Quartiere beitragen.

ANSÄTZE ZUR WEITERENTWICKLUNG DER SIEDLUNGSSTRUKTUREN

Im Zusammenhang mit den zuvor dargelegten Optionen zum Ausbau des Wohnraumangebotes ergibt sich im Zuge einer qualifizierten Innenentwicklung gleichzeitig die Möglichkeit, die bestehenden Siedlungen gezielt städtebaulich weiterzuentwickeln und zu qualifizieren. Dazu bieten sich grundsätzlich unterschiedliche strukturelle Ansätze an. Diese verändern mal mehr, mal weniger die bestehenden Siedlungsstrukturen

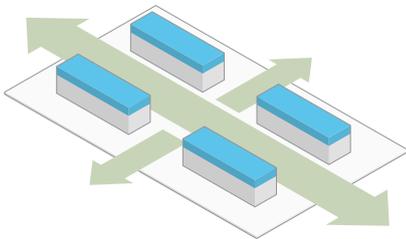
und werden nachfolgend mit ihren jeweiligen Vorzügen sowie stadt- bzw. freiräumlichen (Aus-) Wirkungen und ‚Charakteristika‘ kurz, schematisch vorgestellt.

Die Ansätze reichen dabei von einem weitgehenden Erhalt der offenen, ‚fließenden‘ Siedlungsstrukturen (bspw. durch Aufstockungen), über eine eher vereinzelte Ergänzung und Neustrukturierung der Räume (bspw.

durch punktuelle Neubauten) bis hin zu einer stärkeren baulichen Fassung und Gliederung der Bereiche (bspw. durch Ausbildung neuer geschlossener Bebauungskanten).

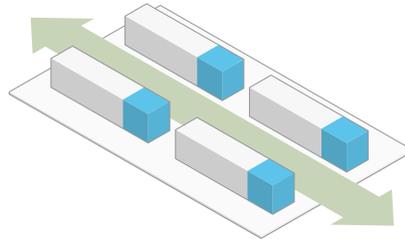
Darüber hinaus ist potenziell auch ein Rück- und Neubau ganzer Siedlungsabschnitte denkbar, mit damit verbundenen großen ‚Spielräumen‘ für eine komplette Neuüberplanung.

AUFSTOCKUNG / DACHAUSBAU



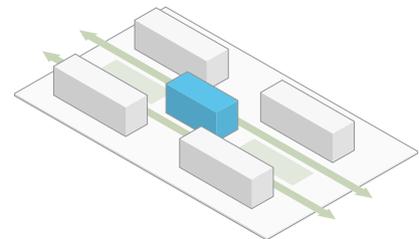
- bauliche Ergänzung / Akzentuierung des Gebäudebestandes durch Dachausbauten / Aufstockungen
- Bewahrung des Gebietscharakters
- Erhalt der offenen, ‚fließenden‘ Siedlungs- und Freiraumstrukturen
- kaum Raumbildung nach innen und außen
- kaum Stärkung der stadträumlichen Präsenz
- keine Ausbildung städtebaulicher Kanten zum öffentlichen Straßenraum
- keine Hierarchisierung / Gliederung der Freiräume
- keine Ausbildung ‚geschlossener / privater‘ Innenbereiche

ANBAU



- punktuelle bauliche Ergänzung / Akzentuierung des Gebäudebestandes durch Anbauten
- weitgehende Beibehaltung des Gebietscharakters
- weitgehende Bewahrung der offenen, ‚fließenden‘ Siedlungs- und Freiraumstrukturen
- geringe Raumbildung nach innen und außen
- punktuelle Stärkung der stadträumlichen Präsenz
- punktuelle bauliche Akzentuierung des öffentlichen Straßenraums
- kaum Hierarchisierung / Gliederung der Freiräume
- keine Ausbildung ‚geschlossener / privater‘ Innenbereiche
- ggf. ungünstige Erschließbarkeit der innenliegenden Anbauten

NEUBAU PUNKTE INNEN



- punktuelle bauliche Ergänzung durch Neubauten in den Innenbereichen
- teilweise Beibehaltung des Gebietscharakters
- teilweise Erhalt der offenen Siedlungs- und Freiraumstrukturen
- punktuelle Raumbildung im Inneren
- ‚Verlagerung‘ der Freiräume an die Randbereiche
- kaum Stärkung der stadträumlichen Präsenz
- keine Ausbildung städtebaulicher Kanten zum öffentlichen Straßenraum
- eingeschränkte Hierarchisierung / Gliederung der Freiräume
- keine Ausbildung ‚geschlossener / privater‘ Innenbereiche
- ggf. ungünstige Erschließbarkeit der inliegenden Neubauten
- ggf. Entstehung ungewollter ‚gefangener‘ Grundstücke

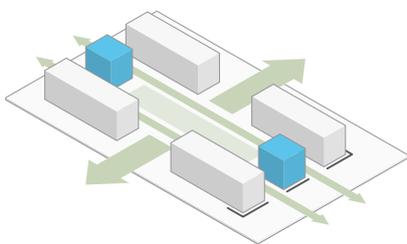
Prinzipiell sind die verschiedenen Ansätze wiederum vielfältig miteinander kombinierbar, sollten jedoch immer aus den spezifischen Voraussetzungen der einzelnen Siedlungsbereiche sowie der jeweiligen stadträumlichen Umgebung, abgeleitet sein.

Im Besonderen gilt es dabei, die Chancen zu nutzen, die oftmals nicht mehr ganz zeitgemäßen, wenig attraktiven Stadt- und Freiräume sowie

das gesamte Umfeld nachhaltig und grundlegend aufzuwerten. So können bspw. entsprechend ‚gesetzte‘ und ausgestaltete Neubauten dazu beitragen das Erscheinungsbild der Siedlungen zu verbessern, die Freiräume stärker räumlich zu strukturieren, anliegende Straßenräume besser zu fassen, attraktive Bebauungskanten auszubilden und markante städtebauliche Akzente zu setzen.

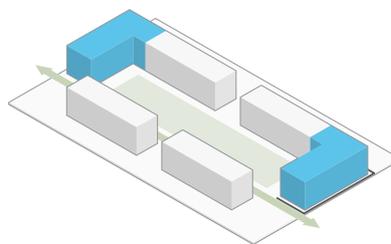
An welchen Stellen und auf welche Weise das jeweils denkbar und angebracht erscheint wird ab Seite 112 ff. nochmals tiefer gehend behandelt, sowie unterschiedliche strukturelle Entwicklungsszenarien für einzelne Teilbereiche exemplarisch aufgezeigt.

NEUBAU PUNKTE AUSSEN



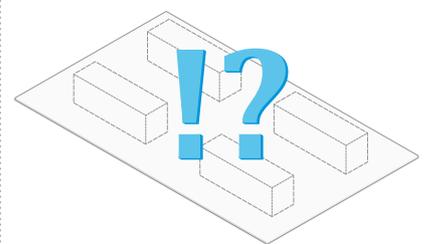
- punktuelle bauliche Ergänzung durch Neubauten an den Randbereichen
- stärkere Veränderung des Gebietscharakters
- Ausbildung geschlossenerer Siedlungs- und Freiraumstrukturen
- Erhalt der Freiraumstrukturen in den Innenbereichen
- verstärkte Raumbildung nach innen und außen
- Stärkung der stadträumlichen Präsenz
- Ausbildung aufgelockerter städtebaulicher Kanten zum öffentlichen Straßenraum
- stärkere Hierarchisierung / Gliederung der Freiräume
- stärkere Ausbildung ‚geschlossener / privater‘ Innenbereiche
- günstige Erschließbarkeit der Neubauten
- ggf. Schutz der Innenbereiche vor etwaigen Lärmimmissionen

NEUBAU KANTE



- bauliche Ergänzung durch An- / Neubauten an den Randbereichen
- umfassende Veränderung des Gebietscharakters
- Ausbildung geschlossener Siedlungs- und Freiraumstrukturen
- Erhalt der Freiraumstrukturen in den Innenbereichen
- starke Raumbildung nach innen und außen
- Ausbildung hoher stadträumlicher Präsenz
- Ausbildung klarer, geschlossener städtebaulicher Kanten zum öffentlichen Straßenraum
- eindeutige Gliederung der Freiräume
- Ausbildung ‚geschlossener / privater‘ Innenbereiche/ Wohnhöfe
- günstige Erschließbarkeit der Neubauten
- ggf. Schutz der Innenbereiche vor etwaigen Lärmimmissionen

ABRISS / NEUBAU



- Rückbau der bestehenden Gebäudestrukturen
- weitgehende ‚Freiheit‘ für eine Neuplanung
- Entwicklung der Siedlungs- und Freiraumstrukturen gemäß den jeweiligen örtlichen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen

MÖGLICHKEITEN ZUR AUFWERTUNG DER FREIRÄUME

Im Rahmen einer Innenentwicklung ergibt sich ebenfalls die Chance bzw. Aufgabe, die freiräumlichen Strukturen aufzuwerten und neu zu ordnen. Denn trotz ihrer Qualitäten entsprechen die großzügigen Freibereiche häufig nicht mehr den heutigen Ansprüchen an ein attraktives Wohnumfeld und weisen in vielerlei Hinsicht Erneuerungs- und Anpassungsbedarfe auf [vgl. dazu Kapitel ‚Freiraum‘ Punkt ‚halböffentliche Freiräume‘]. So mangelt es den Flächen

stellenweise an Aufenthaltsqualität, ansprechender Gestalt, einladender ‚Funktion‘ oder grundsätzlich an einer eindeutig ablesbaren Zonierung in öffentliche, gemeinschaftliche oder private Räume. Vielfach werden sie daher wenig angenommen und genutzt.

In Abhängigkeit von den zuvor vorgestellten Strukturansätzen, gilt es demgemäß, die Freiflächen u.a. verstärkt räumlich, nutzungsspezifisch

und gestalterisch zu gliedern sowie als attraktive, vielseitig nutzbare Grün-, Erholungs-, Spiel- und Aufenthaltsräume für Jung und Alt aufzuwerten. Dabei ist abzuwägen, in wie weit ein eher ‚offener‘ oder ‚geschlossener‘ Freiraumcharakter angebracht erscheint und bedarfsweise zu prüfen, welche Bereiche verstärkt für eine ‚nachbarschaftliche‘ oder für eine ‚private‘ Nutzung durch die jeweilige Bewohnerschaft vorbehalten sein sollten.

MÖGLICHE MASSNAHMEN

- räumliche, funktionale und gestalterische Gliederung, Hierarchisierung und Differenzierung
- Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten und des Erscheinungsbildes
- Attraktivierung von Spielanlagen und Aufenthaltsbereichen
- Ausbildung von nachbarschaftlichen Treffpunkten
- Einrichtung von Mietergärten für Anwohner oder ‚Privatgärten‘ für EG-Wohnungen
- Aufwertung von Wegeverbindungen und Eingangssituationen
- Verbesserung der Beleuchtungssituation
- attraktive Bepflanzung und grünpflegerische Maßnahmen
- Aufwertung von Gebäudeeingängen und -vorzonen
- ausreichende Bereitstellung von geschützten Radabstellanlagen
- ansprechende Einhausung von Abfallstandorten und Nebenanlagen
- gestalterische Aufwertung der Parkplatzbereiche
- ...



MASSNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DES UMWELT- UND KLIMASCHUTZES

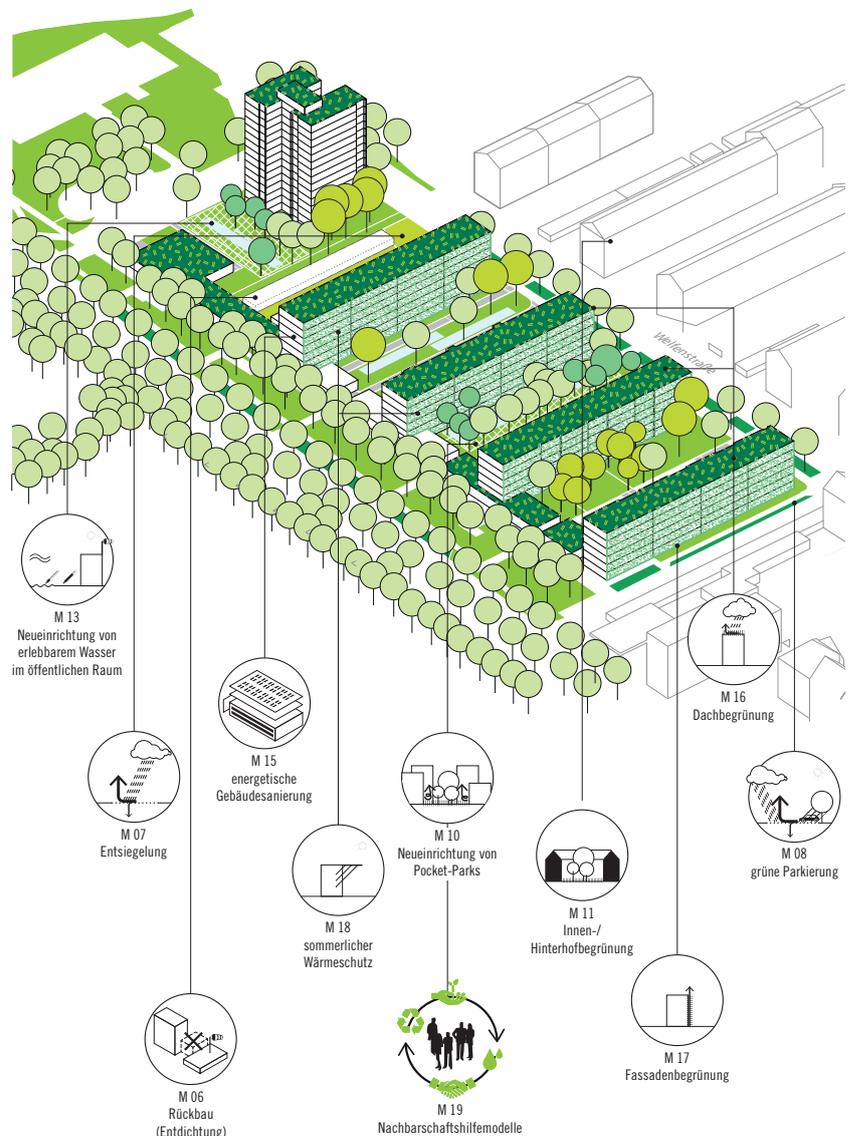
Grundsätzlich sind bei einer Innenentwicklung ökologische und klimatologische Aspekte und Auswirkungen zu berücksichtigen sowie potenzielle negative Beeinträchtigungen zu vermeiden [vgl. dazu Kapitel ‚Freiraum‘ Punkt ‚Ökologie und Klima‘]. Dies beinhaltet bspw. mit dem Baumbestand sensibel umzugehen, die geringe stadtklimatische Belastung der Nordweststadt nicht zu verschlechtern, oder künftige Neubauten an

‚nachhaltigen‘ Maßstäben auszurichten. Daneben bietet sich aber auch die Gelegenheit, die ökologischen und klimatologischen Bedingungen durch geeignete Maßnahmen weiter zu verbessern und somit aktiv Umwelt- und Klimaschutz zu betreiben. Darüber hinaus gilt es zunehmend, die bestehenden Stadtstrukturen an die Herausforderungen des Klimawandels (bspw. die Zunahme von Starkregenereignissen oder

Hitzeperioden) anzupassen und zukunftsfähig zu gestalten. Dahingehend hat u.a. der Klimaanpassungsplan der Stadt Karlsruhe exemplarische Vorschläge für ähnlich strukturierte Gebiete formuliert, die hier ebenfalls situationsabhängig Anwendung finden sollten. Entsprechende Maßnahmen zur ökologischen und klimatologischen Aufwertung sowie zur Stärkung der Klimaresilienz sind in der nachstehenden Tabelle überblicksartig aufgeführt.

MÖGLICHE MASSNAHMEN

- energetische und ökologische Gebäudesanierung
- Nutzung regenerativer Energien
- Verwendung nachhaltiger (Bau-) Materialien
- Niederschlagswasserretention / -versickerung / -nutzung
- Entsiegelung von Flächen / Parkplätzen / Wegen
- Bepflanzung
- Dachbegrünung
- Fassadenbegrünung
- Neueinrichtung von ökologischen, klimawirksamen Wasserflächen
- Schaffung von naturnahen (Rückzugs-) Räumen
- Wärmeschutzvorrichtungen an Gebäuden
- ...



Auszug aus dem Klimaanpassungsplan der Stadt Karlsruhe
Maßnahmenpaket zum Stadtstrukturtyp 3 - Zeilenbebauung
(Quelle: Stadt Karlsruhe)

OPTIONEN ZUR UNTERBRINGUNG DER STELLPLÄTZE

Im Zuge eines künftigen Ausbaus des Wohnraumangebots entstehen auch entsprechende Bedarfe zur Unterbringung der erforderlichen Stellplätze.

Dazu sind nachfolgend unterschiedliche prinzipielle Optionen mit ihren jeweiligen Vor- und Nachteilen, räumlichen ‚Auswirkungen‘ sowie ersten Maßgaben in Hinblick auf eine spätere Umsetzung aufgezeigt. Die Ansätze reichen von verschiedenen ebenerdigen

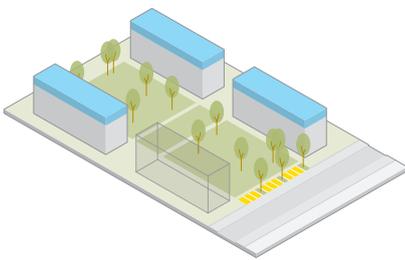
Unterbringungsmöglichkeiten über potenzielle Tiefgaragen bis hin zu etwaigen Parkdecks und sind ebenfalls vielseitig untereinander kombinierbar.

Die Optionen sind grundsätzlich im Einklang mit den (künftigen) städtebaulichen und freiräumlichen Strukturen, entsprechend den jeweiligen Bedarfen und situationsabhängigen Rahmenbedingungen angemessen auszuwählen sowie gestalterisch

hochwertig auszuführen und verträglich in das Umfeld zu integrieren.

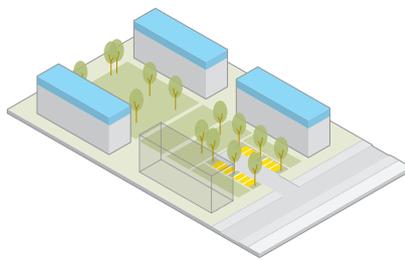
Dabei gilt es u.a. abzuwägen, ob eine zentrale Bündelung der erforderlichen Stellplatzanlagen angebracht oder eine dezentrale Anordnung zu bevorzugen ist. Prinzipiell sollten jedoch negative Auswirkungen auf die Umgebung, die Wohnqualität und das Stadtbild durch zu ‚massive‘ Stellplatzanlagen vermieden werden.

ENTLANG DES STRASSENRAUMS



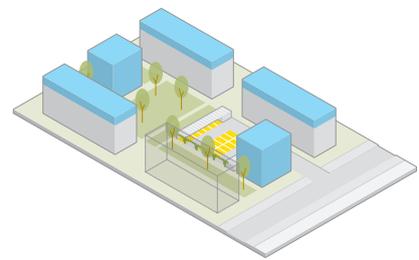
- + Freihaltung der Innenbereiche
- + Erhalt der Freiraumstrukturen und des Baumbestandes
- + kostengünstig/ effiziente Ausnutzung bestehender Erschließungen
- ggf. nur geringe Stellplatzgewinne erreichbar
- ggf. Einschränkung der Zugänglichkeit der Freibereiche
- ggf. ungünstige räumliche, gestalterische und visuelle Wirkung
- ggf. Beeinträchtigung des Verkehrs
- > vom Straßenraum abhängig
- > nur auf privater Grundstücksfläche
- > nur punktuell für geringe Stellplatzzahlen
- > hochwertige Ausgestaltung im Einklang mit dem Straßenraum (zur Raumbildung ggf. Baumpflanzungen/ Einhausungen/ Überdachungen...)
- > Ausbildung als entsiegelte Flächen

IN DEN FREIBEREICHEN



- + kostengünstig
- + hohe Stellplatzgewinne erreichbar
- (teilweise) Inanspruchnahme der Freiräume/ Eingriff in Baumbestand
- Verringerung der Nutzbarkeit/ Beeinträchtigung der Wohnqualität
- ungünstige räumliche, gestalterische und visuelle Wirkung
- Verlust von potenzieller Baufläche
- > eher für begrenzte Stellplatzzahlen
- > attraktive Ausgestaltung/ Integration in die Freiraumstruktur (zur gestalterischen Einbindung und Raumbildung ggf. Überdachungen/ Pergolen/ Einhausungen...)
- > gestalterische Einbeziehung von Nebenanlagen (bspw. Abfall-/ Fahrradabstellanlagen)
- > möglichst Erhalt von Bestandsbäumen/ Neupflanzungen
- > Ausbildung als entsiegelte Flächen

IM BLOCKINNENBEREICH



- + kostengünstig
- + höhere Stellplatzgewinne erreichbar
- Inanspruchnahme der inneren Freiräume/ Eingriff in Baumbestand
- Verringerung der Nutzbarkeit/ Beeinträchtigung der Wohnqualität
- ungünstige räumliche, gestalterische und visuelle Wirkung
- ungünstige Erschließung vom Straßenraum
- > nur für begrenzte Stellplatzzahlen
- > attraktive Ausgestaltung/ Integration in die Freiraumstruktur (zur gestalterischen Einbindung und Raumbildung ggf. Überdachungen/ Pergolen/ Einhausungen...)
- > gestalterische Einbeziehung von Nebenanlagen (bspw. Abfall-/ Fahrradabstellanlagen)
- > möglichst Erhalt von Bestandsbäumen/ Neupflanzungen
- > Ausbildung als entsiegelte Flächen

Besonders mit umfangreichen Neubaumaßnahmen sind entsprechend hohe Stellplatzzahlen verbunden (ggf. auch zur Kompensation überbauter Bestandsparkplätze), die nicht ohne Weiteres (stadträumlich) verträglich unterzubringen sind. Demzufolge werden gerade in diesen Fällen Tiefgaragen erforderlich und empfehlenswert sein.

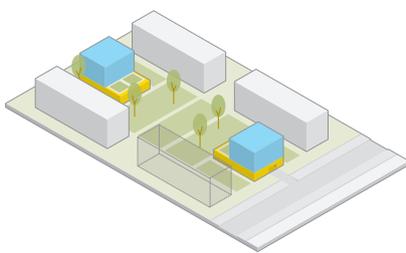
Neben den nachzuweisenden KFZ-Stellplätzen sind gleichermaßen die notwendigen Fahrradabstellanlagen mitzudenken und vorzusehen. Diese sind gemäß den rechtlichen Vorschriften in ausreichender Anzahl, sicher und gut erreichbar herzustellen.

Dabei ist ggf. auch eine gemeinsame räumliche, bauliche und gestalterische Ausbildung mit den KFZ-Stellplätzen sowie weiteren Nebenanlagen

(bspw. Abfallcontainerstandorte, etwaige Tiefgaragenaufgänge, Freiraumelemente, ...) wünschenswert.

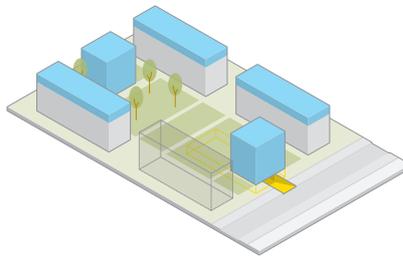
Im Rahmen der ab S 112 ff. dargestellten Entwicklungsszenarien für die einzelnen Teilbereiche werden verschiedene mögliche Ansätze zur Unterbringung der Stellplatzanlagen variantenhaft aufgezeigt.

IM ERDGESCHOSS



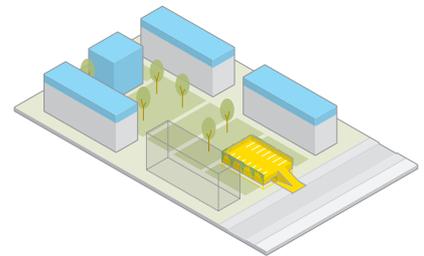
- + Freihaltung der Blockinnenbereiche
- + (teilw.) Erhalt der Freiraumstrukturen und des Baumbestandes
- + optische und akustische Einhausung der Stellplätze
- + effiziente Flächenausnutzung
- nur begrenzte Stellplatzgewinne erreichbar
- Reduzierung von Wohnfläche
- ggf. ungünstige gestalterische und visuelle Wirkung der (unbelebten) EG-Zonen
- kostenintensiv
- > nur für begrenzte Stellplatzzahlen
- > attraktive Ausgestaltung/ Integration in die Gebäudearchitektur und Freiraumgestaltung (bspw. durch Einbeziehen von Gemeinschaftsflächen und Nebenanlagen/ Ausbildung als hochwertiger Gebäudesockel/ Nutzung für Freisitze/ Teileingrabung und Begrünung...)

IN TIEFGARAGEN



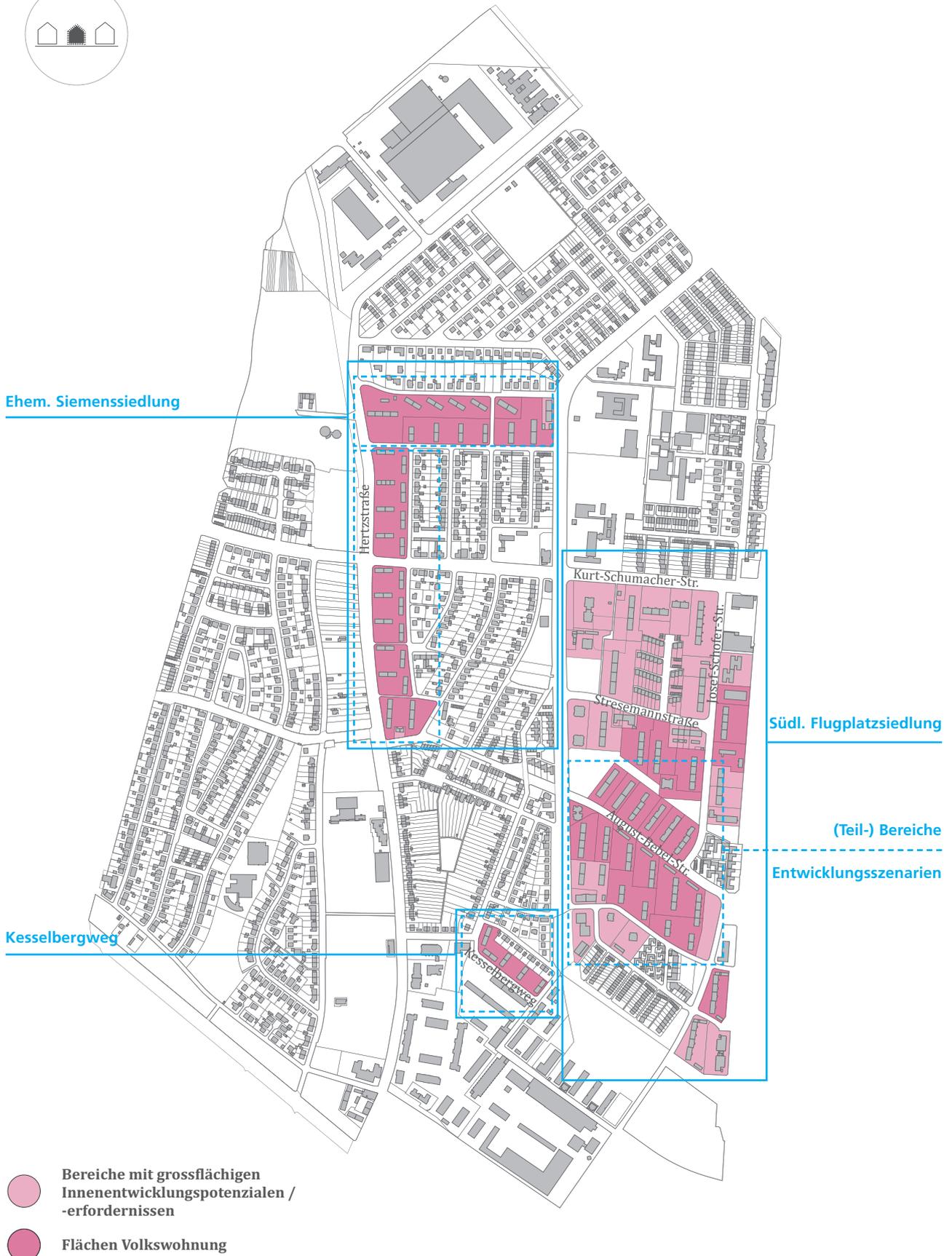
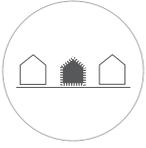
- + Freihaltung der Blockinnenbereiche
- + (teilw.) Erhalt der Freiraumstrukturen
- + ‚Verbergen‘ der Stellplätze unter der Erde/ geringe Beeinträchtigungen der Raum- und Wohnqualitäten
- + hohe Stellplatzgewinne erreichbar
- + sehr effiziente Flächenausnutzung
- Eingriff in den Baumbestand
- Einschränkungen der Freiraumgestaltung (neue Bäume nur bedingt möglich)
- sehr kostenintensiv
- > für hohe Stellplatzzahlen
- > attraktive Ausgestaltung der Zufahrten und Zugänge/ Integration in die Gebäudearchitektur und Freiraumgestaltung
- > ggf. bauliche und gestalterische Einbeziehung von Nebenanlagen
- > möglichst Erhalt von Bestandsbäumen/ Neupflanzungen

AUF PARKDECKS



- + Freihaltung der Blockinnenbereiche
- + (teilw.) Erhalt der Freiraumstrukturen und des Baumbestandes
- + ggf. effiziente Flächenausnutzung
- + hohe Stellplatzgewinne erreichbar
- + (teilw.) optisches ‚Verbergen‘ der Stellplätze
- ungünstige räumliche, gestalterische und visuelle Wirkung („unbelebte“ Bauwerke)
- Verlust potenzieller Bauflächen
- kostenintensiv
- > für hohe Stellplatzzahlen
- > attraktive, hochwertige (Fassaden-) Gestaltung/ Integration in die Freiraumgestaltung (bspw. Überdachung/ (Dach-) Begrünung/ Teileingrabung...)
- > ggf. bauliche und gestalterische Einbeziehung von Nebenanlagen (bspw. Abfall-/ Fahrradabstellanlagen)

ENTWICKLUNGSMÖGLICHKEITEN



ÜBERBLICK / EINFÜHRUNG

Nachdem voran die grundsätzlichen Optionen und Ansätze für einen Ausbau des Wohnraumangebots bzw. einer qualifizierten Innenentwicklung vorgestellt wurden, werden nachfolgend die potenziellen Möglichkeiten einer weiteren Entwicklung detaillierter beleuchtet und dargelegt. Dies jeweils abschnittsweise für die einzelnen Bereiche der südlichen Flugplatzsiedlung, der ehemaligen Siemenssiedlung und der Bebauung am Kesselbergweg.

Dazu wird kurz auf die jeweiligen Ausgangslagen und die sich stellenden Herausforderungen eingegangen. Zusätzlich werden, aufbauend auf den Untersuchungsergebnissen der Flächen- und Gebäudepotenzialanalyse, die sich in den einzelnen Siedlungen bietenden

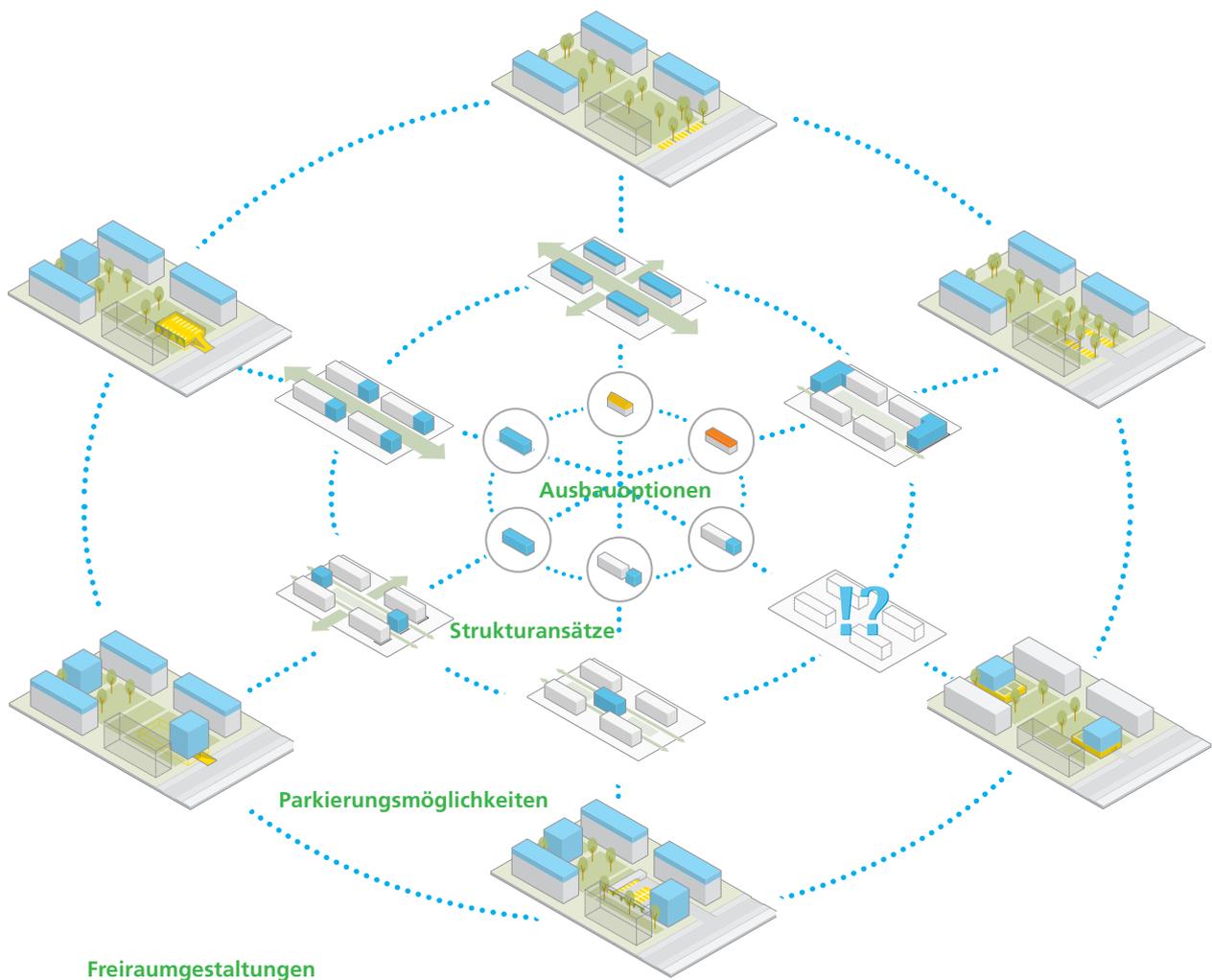
Optionen zum Wohnraumausbau überblicksartig dargestellt und verortet. Gleichzeitig wird aufgezeigt, wo im Zuge einer künftigen Innenentwicklung aus stadträumlicher Sicht verstärkt die Ausbildung von Bebauungskanten oder städtebaulichen Akzenten angebracht und möglich erscheint. Daran anknüpfend werden für ausgewählte (Teil-) Bereiche verschiedene exemplarische Entwicklungsszenarien umrissen.

Hierzu werden bewusst alternative strukturelle Ansätze, Möglichkeiten zur Neuordnung der Freiräume oder Optionen zur Unterbringung der Stellplätze zu teilweise schematischen und auch ‚überspitzten‘ (Maximal-) Varianten kombiniert und durchgespielt. Daher stellen die Szenarien, wie bereits

erwähnt, keine konkreten Konzepte oder ‚fertigen‘ Entwürfe dar, sondern dienen vorwiegend dem anschaulichen Aufzeigen und Gegenüberstellen von verschiedenen potenziellen Entwicklungsansätzen. Sie sollen somit u.a. auch eine (Diskussions-) Grundlage für weitere vertiefende Untersuchungen, Überlegungen und Planungsschritte in Bezug auf eine künftige Innenentwicklung bieten.

Dabei können im Weiteren die einzelnen Elemente und Ansätze aus den jeweiligen Szenarien aufgegriffen, konkretisiert sowie ggf. auch vielfältig untereinander ausgetauscht und miteinander kombiniert werden.

KOMBINATIONSMÖGLICHKEITEN



SÜDLICHE FLUGPLATZSIEDLUNG



Quelle: Stadt Karlsruhe

AUSGANGSLAGE UND ENTWICKLUNGSOPTIONEN

Die ersten Bebauungen der südlichen Flugplatzsiedlung entstanden in den 1950er Jahren rund um die August-Bebel-Straße. In den nachfolgenden Jahren entwickelte sich die Siedlung nach Norden bis zur Kurt-Schumacher-Straße sowie nach Osten bis zum ‚Alten Flugplatz‘. Der nördliche Bereich der Siedlung ist gekennzeichnet durch heterogene Bebauungsstrukturen, die sich durch unterschiedliche Typologien wie Geschosswohnungsbauten, einzelne punkt- oder scheibenförmige Wohnhochhäuser sowie stellenweise Reihenhausbebauungen in verschiedenen Eigentumsverhältnissen auszeichnen. Die Gebäudehöhen variieren dabei zwischen zwei und neun Geschossen. Entlang der Stadtbahntrasse dominieren überwiegend Zeilenbauten zwischen vier und sieben Stockwerken sowie eine eingeschossige Bungalowsiedlung das Erscheinungsbild. Der homogenere südliche Siedlungsbereich wird mehrheitlich durch zeilenförmige Geschosswohnungsbauten geprägt, die größtenteils vier bis fünf Stockwerke aufweisen und sich vorwiegend im Eigentum der VOLKSWOHNUNG befinden (teils sind die Grundstücke auch per Erbbaurecht überlassen). Die Bereiche besitzen durchweg ausgedehnte, baumbestandene Grünflächen, die oftmals nicht mehr ‚auf der Höhe der Zeit‘, stellenweise ohne wirkliche Nutzung oder durch mangelnde Aufenthaltsqualitäten gekennzeichnet sind. Nicht nur aufgrund dessen, sondern u.a. auch wegen des oftmals sanierungsbedürftigen und von den Straßenräumen wegorientierten Gebäudebestandes, weist die Flugplatzsiedlung stellenweise ein unbefriedigendes Erscheinungsbild, einen Mangel an attraktiver stadträumlicher ‚Präsenz‘, eine fehlende Raumbildung oder eine steigerungsfähige Wohnqualität auf. Im Zuge einer Innenentwicklung gilt es daher, die entsprechenden Raumqualitäten nachhaltig zu verbessern und aufzuwerten. U.a. durch eine verstärkte Ausbildung von attraktiven Bauungskanten entlang der Straßenräume (bspw. besonders an der August-Bebel-Straße und der Kußmaulstraße) oder durch die städtebauliche Akzentuierung stadträumlich wichtiger Stellen (bspw. durch eine Überbauung der Freiflächen an den Stadtbahnhaltestellen).

Wie die Untersuchungen der Flächen- und Gebäudepotenziale gezeigt haben, bieten die einzelnen Bereiche allerdings unterschiedliche Voraussetzungen und Möglichkeiten für eine künftige Entwicklung. So weist vor allem der nördlich der Stresemannstraße gelegene Bereich nur eingeschränkte Optionen zur Schaffung neuen Wohnraums auf. Dort sind zwar durchaus An- oder ‚ergänzende‘ Neubauten vorstellbar, jedoch u.a. aufgrund der uneinheitlichen Besitzverhältnisse wahrscheinlich kaum realisierbar. Zusätzlich eignen sich die Gebäude, teils durch die hohen Geschossigkeiten oder bspw. die Lage der Gebäudekerne, nur bedingt für eine etwaige Aufstockung. Der südliche Bereich bietet hingegen, u.a. durch seine homogenen Siedlungsstrukturen, den Gebäudebestand oder die einheitlichen Besitzverhältnisse, wesentlich günstigere Gegebenheiten sowie vielfältige Optionen für einen weiteren Wohnraumbau. Dort können unterschiedliche Entwicklungsoptionen wie Dachausbauten (bzw. Ersatz der stellenweise vorhandenen Speichergeschosse), Aufstockungen, Anbauten, ‚ergänzende‘ Neubauten sowie auch separate Neubauten (bspw. auf den Freiflächen an der Kußmaulstraße) in Betracht gezogen werden. Nachfolgend sind deshalb für den Bereich August-Bebel-Straße (Bestand VOLKSWOHNUNG) drei exemplarische Ansätze für eine weitere bauliche sowie freiräumliche Entwicklung und Aufwertung dargestellt.

LEGENDE ENTWICKLUNGSOPTIONEN



Dachausbau
bestehendes Satteldach



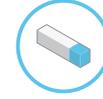
Dachausbau
bestehendes Flachdach



Aufstockung
bestehendes Satteldach



Aufstockung
bestehendes Flachdach



Anbau
an Bestandsgebäude



,'ergänzender' Neubau



Abriss / Neubau



Neubau



städtebauliche
Akzentuierung

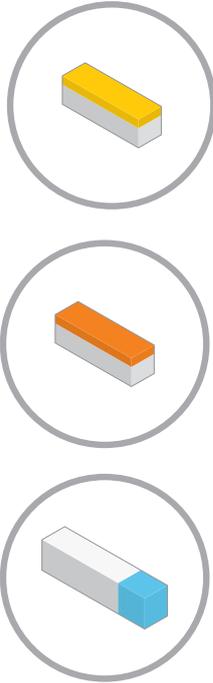


Stärkung stadträumlicher
Präsenz / Ausbildung von
Bebauungskanten

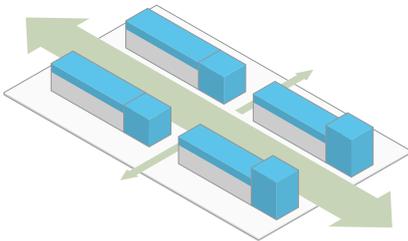


ENTWICKLUNGSSZENARIO AUF- / AN- / WEITERBAUEN

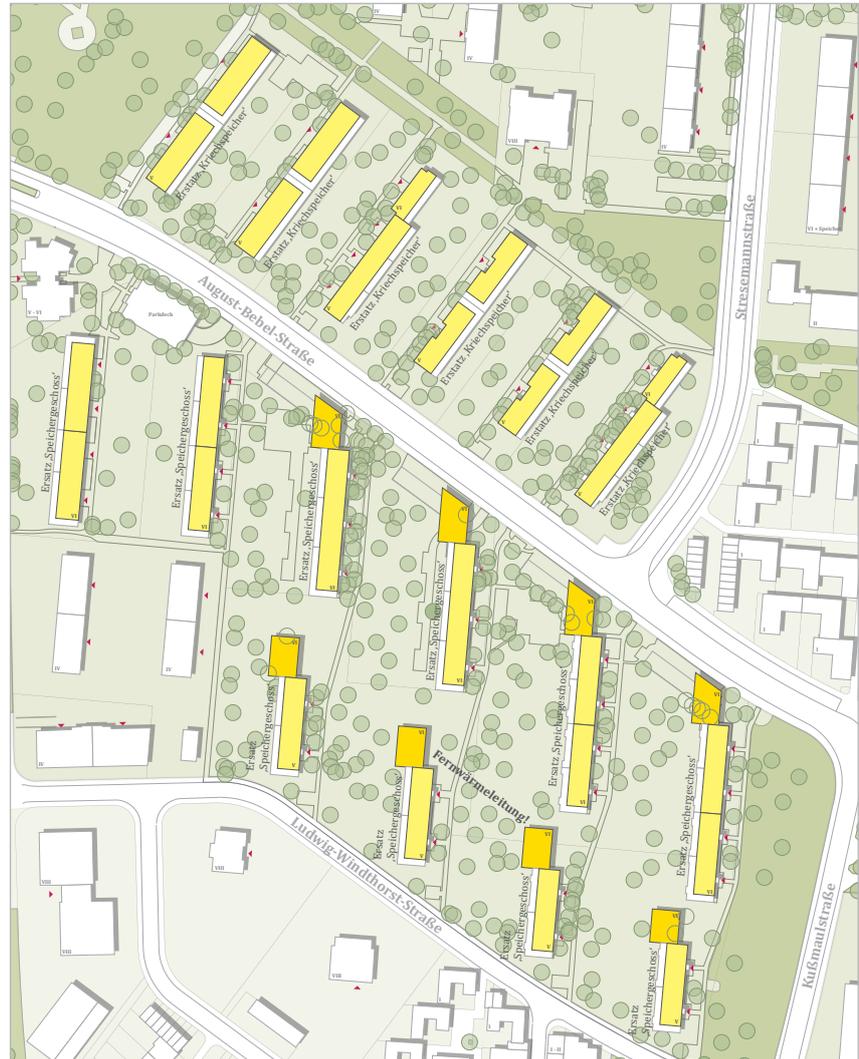
AUSBAUOPTIONEN



STRUKTURANSATZ



LAGEPLAN



Das dargestellte exemplarische Entwicklungsszenario zeigt die theoretische Möglichkeit einer qualifizierten Innenentwicklung durch Aufstockung, Dachausbau und ‚Weiterbauen‘ der Bestandsgebäude.

Im Zuge einer eingeschossigen Aufstockung der bisher vorwiegend vierstöckigen (vereinzelt fünfstöckigen) Geschosswohnungsbauten nördlich der August-Bebel-Straße und einem damit einhergehenden Rückbau der zum Teil vorhandenen, nicht begehbaren Kriechspeicher, könnten hierbei fünfgeschossige (bzw. teilweise sechsgeschossige) Gebäude mit Flachdächern entstehen.

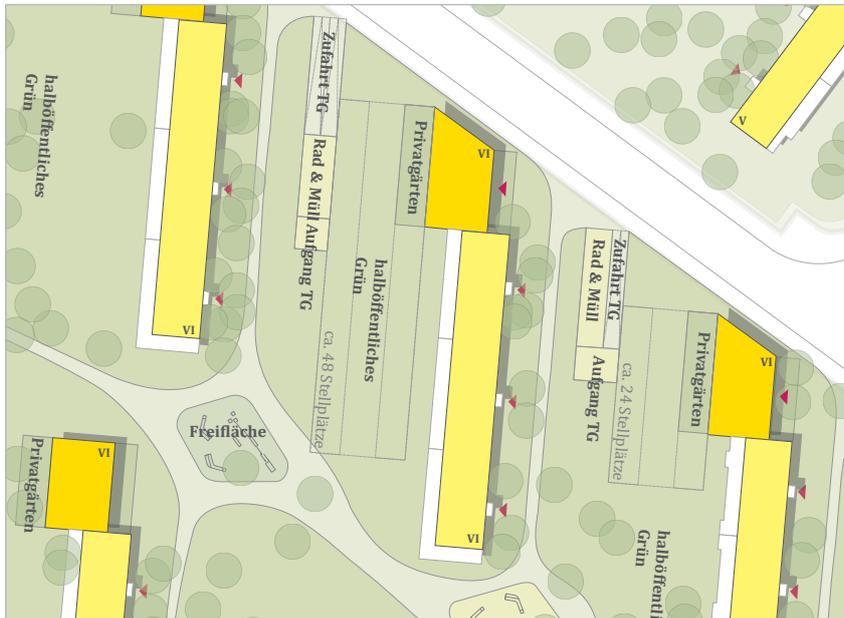
Direkt südlich der August-Bebel-Straße ist ggf. vorstellbar, die dort bestehenden begehbaren Speichergeschosse der sechsstöckigen Bestandsbauten

abzutragen und durch ein weiteres Wohngeschoss zu ersetzen. Allerdings wären hierzu deutlich größere Eingriffe in die Bausubstanz, u.a. zur Nachrüstung eines dann erforderlichen Aufzuges, notwendig (wie auch bei den fünfstöckigen Gebäuden nördlich der Straße). Zusätzlich sind hier an den fensterlosen Gebäude Stirnwänden bspw. sechsgeschossige Anbauten zum Straßenraum hin denkbar. Analog könnten die zur Ludwig-Windthorst-Straße liegenden Zeilenbauten nach erfolgtem Rückbau der Speichergeschosse ein weiteres fünftes Wohngeschoss erhalten sowie ebenfalls sechsstöckige Anbauten im Innenbereich der Siedlung. Hierbei müsste jedoch eine teils bestehende Fernwärmeanschlussleitung überbaut bzw. verlegt werden, was ggf. eine entsprechende Bebauung erschweren dürfte.

Grundsätzlich würden bei diesem Ansatz die vorhandenen freiräumlichen und baulichen Strukturen weitestgehend erhalten, sodass der vorherrschende offene und ‚fließende‘ Siedlungs- bzw. Freiraumcharakter weiterhin bewahrt bleiben könnte. Dennoch würden vor allem die Anbauten entlang der August-Bebel-Straße einen wichtigen Beitrag zur städtebaulichen Akzentuierung des Straßenraums sowie zur sichtbaren Aufwertung des Erscheinungsbildes bzw. der stadträumlichen ‚Präsenz‘ der Siedlung leisten. Allerdings müssten dazu die bestehenden Garagen bzw. Stellplätze entlang der Straße weichen und kompensiert werden.

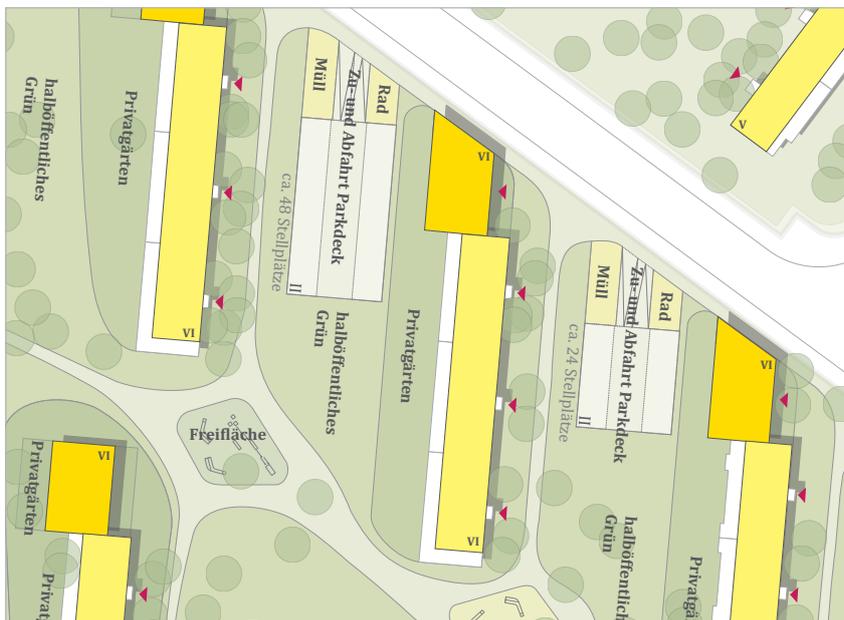
Zu einer möglichen Unterbringung der notwendigen Stellplätze sowie zu einer räumlichen Gliederung der Freiflächen sind nachfolgend zwei exemplarische Varianten dargestellt.

VARIANTE 1 - FREIANLAGEN / TIEFGARAGEN



Durch die Beibehaltung der räumlichen Grundstruktur sowie die Unterbringung der erforderlichen Stellplätze in Tiefgaragen würde ein gestalterisches Hervorheben der fließenden, gemeinschaftlichen Freiflächen ermöglicht werden. Dabei könnten die halböffentlichen Räume an wichtigen Schnittstellen durch nachbarschaftliche Treffpunkte ergänzt werden, welche in das neu angelegte und optimierte Wegenetz integriert sind und für unterschiedliche Nutzungen offenstehen könnten (Aufenthalt / Spielen / ...). Zudem wären für die Neubauten bspw. auch kleinere, private Gärten denkbar. Die sonstigen notwendigen (baulichen) Nebenanlagen, wie etwa Fahrrad- oder Abfallabstellanlagen, ließen sich mit den Tiefgaragenzufahrten bzw. -zugängen räumlich und gestalterisch kombinieren.

VARIANTE 2 - FREIANLAGEN / PARKDECKS



Die Errichtung von (zweigeschossigen) Parkdecks würde zwar zu einer Reduzierung der nutzbaren Freiräume führen, jedoch auch zu deren Gliederung sowie einer verstärkten Raumbildung entlang des Straßenraums beitragen. Allerdings wäre auf eine gestalterisch hochwertige Ausführung der Verkehrsanlagen zu achten. Diese sollte im Einklang mit der Freiraumgestaltung stehen, um die ggf. ungünstigen (räumlichen) Wirkungen zu minimieren. Müll- und Radabstellanlagen könnten dabei baulich in das Parkdeck integriert werden. Zusammen mit der stärkeren Gliederung der Freiräume wäre ggf. auch die Ausbildung von größeren, privaten Gartenzonen für die EG-Wohnungen vorstellbar.

STRASSENQUERSCHNITT BESTAND ENTWICKLUNGSBEISPIEL

