



Protokoll

WestBahnHub – Empfehlungen des Expertengremiums

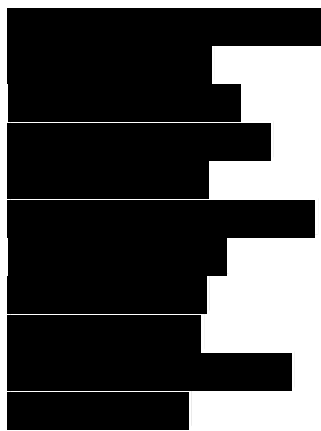
7. Februar 2025, 14:00 – 15:00 Uhr

nicht öffentlich

Bürgersaal, Rathaus



Teilnehmende:



Universität Stuttgart
WBP Landschaftsarchitekten
berchtoldkrass space&options
KIT
AKBW Karlsruhe-Stadt
KIT
archis Architekten
Gartenbauamt
Stadtplanungsamt
Stadtplanungsamt
Stadtplanungsamt

Vorbemerkung

Am 7. Februar fand die Ergebnispräsentation der Entwürfe von vier Planungsbüroteams zum Vorhaben WestBahnHub statt. Das Fachgremium gab im Anschluss der Präsentationen ihre Stellungnahmen und weitere Hinweise mündlich ab.

Anschließend beriet sich das Expertengremium und diskutierte die vorgestellten Arbeiten nach folgenden Kriterien:

- überzeugende freiräumliche Gesamtkonzeption bei Ausprägung eines Ortes und Aufenthaltsbereichs mit Wiedererkennungswert, Lage und Ausgestaltung des Freiraums parallel zur Brücke sowie eines Bahnhofsvorplatzes, kostengünstige und nachhaltige, dem Ort angemessen robuste Freiraumgestaltung,
- barrierefreie Anbindung der Bahngleise in Verbindung mit der Zugänglichkeit der Grünwinkler Brücke und voraussichtlich einfache Umsetzbarkeit im Zusammenspiel mit der DB-Anlage
- Anordnung und städtebauliche Ausprägung des Hochbaus auf dem Dreiecksgrundstück.

Diskussion

Alle Büros haben Entwürfe vorgelegt, von denen jeder qualitätvolle Freiflächen mit attraktiven Aufenthaltsbereichen vorweist. Dabei wurde lobend erwähnt, dass alle vier Büros handwerklich sorgfältige und gut durchdachte Planungen präsentiert haben. Die Notwendigkeit, die Ost-West-Verbindung von der Alb und Grünwinkel in Richtung Innenstadt durch ein grünes Band zu stärken, haben alle Arbeiten unterstrichen und auf unterschiedliche Art mit Leben gefüllt.

Die Gestaltung des Freiraums sollte idealerweise eine gewisse Robustheit aufweisen – auch im Hinblick auf den späteren Pflegeaufwand, möglichst gekoppelt mit einer Entsiegelung von Flächen. Die erfrischenden Vorschläge für die Belebung des Raumes unter der Brücke wurden bei allen Arbeiten lobend gewürdigt und werden im Weiteren auf erste Umsetzungsmöglichkeiten überprüft.

Der Bahnhofsvorplatz sollte auf jeden Fall die Verbindung zwischen neuem Gebäude auf dem Dreiecksgrundstück und Bahnhaltepunkt sowie zur Alten Tabakfabrik herstellen. Die Ausprägung eines Hochpunktes im Osten aber auch eines zweiten nicht ganz so hohen Gebäudes im Westen mit Ausbildung eines zweiten Platzes, der sich dem Kern des Stadtteils Grünwinkel zuwendet, wurde dabei für den Raum als zielführend eingestuft. Ebenso wird es als positiv gesehen, wenn neue Gebäude auf dem Dreiecksgrundstück einen Abstand, Durchlässe oder Rücksprünge zur Brücke aufweisen. Die Entwicklung eines angehobenen halböffentlichen Raumes im Innenhof des Dreiecksgrundstückes mit Begrünung als Ruhebereich für die Nutzer*innen sowie einer zusätzlichen Sichtbeziehung zur Brücke wird ebenfalls gewürdigt.

Das Expertengremium hat sehr begrüßt, dass die Büros vier ganz unterschiedliche Lösungsvorschläge ausgearbeitet haben, wie das Gleis 1 barrierefrei erreicht werden kann. Auch wurde aufgezeigt, welche unterschiedlichen Schlussfolgerungen für die städtebauliche Einordnung des Umfelds sich daraus ergeben. Dies waren insbesondere die jeweilige Lage des Haltepunkts des ÖPNV sowie die daraus resultierende Lage des Platzes, die Orientierung und Ausprägung des Grünraumes und nicht zuletzt auch die Anbindung der Grünwinkler Brücke für Fußgänger- und Radfahrer*innen an das Quartier aber auch an den Haltepunkt.

Das **Büro Setup** hat mit der durchgängig barrierefreien Brücke nachweisen können, dass es reicht, wenn die Fußgänger- und Radfahrer*innen nur bis auf die Höhe des Unterzugs der Grünwinkler Brücke ansteigen müssen, und damit einen ganz wesentlichen Impuls für die weitere Bearbeitung gegeben.

Allerdings erscheint der Aufwand für die neue Brücke sehr hoch, zumal durch ihre Breite die gleichzeitige Nutzung durch FußgängerInnen und Radfahrende eingeschränkt ist. Der Platz wirkt sich durch seine starke formale Ausbildung eher einschränkend auf Verknüpfung und Nutzung aus. Der Flächenbedarf erstreckt sich zudem auf Flächen, die nicht im Eigentum der Stadt sind.

Das **Team Treibhaus/Teleinternetcafe** hat mit dem Vorschlag einer Unterführung und Verschiebung des gesamten Bahnhofsvorplatzes eine überraschend unauffällige Lösung vorgestellt, die durchaus Zuspruch gefunden hat, aber leider den Übergang von und auf

die Brücke in Richtung Innenstadt sehr umständlich macht. Der Vorschlag für die Freiflächen der neuen Mitte hingegen ist schlicht und gut gelungen.

Der Vorschlag des **Büros Bauchplan** mit einem zusätzlichen einfachen Gebäude hat großen städtebaulichen Charme. Der Platz erhält so zwischen Bahnhofsbereich und Neubebauung des Dreiecksgrundstücks eine gelungene städtebauliche Fassung. Jedoch löst das neue „Bahnhofsgebäude“ den barrierefreien Gleiszugang von der Brücke aus nicht. Der breite multicodierte Klimapark in Ost-West-Richtung bietet einen guten Ansatz, der dem Ort eine eigene, großzügige Identität verleiht. Der eingeschossige, begrünte Hof der Neubebauung überzeugt räumlich und funktional.

Bei der Arbeit des Teams **Studio Vulkan** konnten insbesondere die Verbindung zwischen Bahnhof und Brücke sowie die freiraumplanerischen Ansätze überzeugen. Die Freiraumgestaltung zeichnet sich durch einen rauen, naturnahen Charakter aus. Die Konzeption entwickelt eine Gestaltsprache, die für den Ort angemessen ist. Sie ist robust und kostengünstig zu realisieren sowie zu unterhalten. Das Team entwickelt eine Vision für den öffentlichen Vorplatz unter der Brücke in Kombination mit der Haltestelle und schlägt vor, zunächst durch kleinere Interventionen den Raum unter der Brücke zu attraktivieren. Da sich die Fläche im Eigentum der Stadt Karlsruhe befindet, könnte mit einer Umsetzung schnell begonnen werden. Die Verschiebung des Vorplatzes unter die Brücke, ermöglicht eine Unabhängigkeit vom privaten Investor. Der vorgeschlagene Vorplatz funktioniert auch ohne eine bauliche Entwicklung der privaten Flächen. Das Konzept sieht eine modulare Freiraumgestaltung vor, so dass flexibel auf die Entwicklung der privaten Fläche und der Alten Tabakfabrik reagiert werden kann. Die vorgeschlagenen Rampen sind eine dem Ort angemessene und unaufwendige Lösung.

Im Laufe der Auseinandersetzung mit den einzelnen Arbeiten wurde deutlich, dass eine barrierefreie Anbindung der Bahngleise an die Grünwinkler Brücke - am besten über eine Rampe - besonders zielführend ist, um so auch den östlichen Teil Grünwinkels in den Genuss der verbesserten Anbindung kommen zu lassen.

Empfehlung

Das Expertengremium hat sich ausdrücklich dafür ausgesprochen, **alle Arbeiten** zu würdigen und das Preisgeld gleichmäßig zu verteilen, da jeder Entwurf wertvolle Aspekte für die weitere Ausarbeitung enthält. Insgesamt erscheint das Konzept des Teams Studio Vulkan/Pool Architekten am tragfähigsten und wird deshalb besonders gewürdigt.

Das Expertengremium empfiehlt eine weitere Vertiefung und Ausarbeitung auf Basis des Freiraumkonzeptes des Teams Studio Vulkan mit folgenden Punkten:

1. Die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Konstruktion der Plattform und der Rampen anhand eines Baumaßstabes ist unbedingt notwendig:
 - a. Die von der barrierefreien Erschließung der Grünwinkler Brücke betroffene Esche ist – zumindest augenscheinlich – vital und wurde in den Auslobungsunterlagen als „zwingend zu erhalten“ gekennzeichnet. Insofern wären die entsprechenden Bauwerke so zu gestalten, dass der Baum unbeschädigt erhalten werden kann.

- b. Auch die Höhenlage der Plattform ist nochmals zu prüfen, ggf. reicht es, wenn sie tiefer liegt. Es ist zudem zu prüfen, ob diese Terasse weitere Potenziale besitzt, bspw. als eine Verbindung beider Seiten der Grünwinkler Brücke unterhalb des Brückenbauwerks.
2. Die Rampen müssen eine gestalterische Qualität aufweisen und nicht ausschließlich ein technisches Bauwerk darstellen, ggf. ist hierfür ein eigener Wettbewerb sinnvoll.
3. Es wäre zu klären, ob der Bahnsteig Gleis 1 weiter zu Rampe verschoben werden könnte.
4. Integration weiterer Aktivierungen des Raums unterhalb der Brücke wie Kiosk, Paketstation, Fahrradabstellanlagen können auch als kurzfristige Interventionen weiterverfolgt werden, ebenso die „Shortcut“-Treppen auf beiden Seiten der Grünwinkler-Brücke (Höhe Wohnhaus), da sie als sehr sinnvoll erachtet werden.
5. Die Notwendigkeit der bestehenden Radspindel wäre nochmals zu hinterfragen. Durch die Herstellung der Barrierefreiheit in Form von Rampen, ist diese nicht barrierefreie Radspindel obsolet.
6. Gespräche mit der Deutschen Post über die mögliche Öffnung ihrer grünen Vorzone sollten aufgenommen werden.

Die städte- und hochbaulichen Rahmenbedingungen einer Bebauung des Dreiecksgrundstückes sind weiter zu vertiefen. Für die weiteren Untersuchungen empfiehlt das Gremium:

1. Die zukünftige Nutzung sollte neben Büros auch Flächen für produzierendes Gewerbe vorsehen. Große Flächen in der EG-Zone passen sich dem Umfeld an, sind charakteristisch für das Quartier und bieten flexible Nutzungsmöglichkeiten. Die Entwicklung eines angehobenen halböffentlichen Raumes im Innenhof mit Begrünung sollte weiter geprüft werden.
2. Eine Stirnseite des Hochpunktes in Richtung der Alten Tabakfabrik erzeugt eine harmonische städtebauliche Gesamtfigur und sorgt für die Einbindung der Alten Tabakfabrik. Es gilt die klare Empfehlung, mit dem Hochpunkt eine Verbindung zur Alten Tabakfabrik herzustellen. Die Kubatur des Hochpunktes ist weiter zu vertiefen.
3. Eine Aufweitung der Fläche nördlich der Grünwinkler Brücke durch Zurücksetzen einer neuen Gebäudefront vermeidet eine Enge zwischen Brücke und Neubau und schafft Raum für die Öffentlichkeit. Sie setzt den Ansatz des Lückenschlusses im übergeordneten Freiraumnetz durch eine großzügige Freifläche von Ost nach West fort.
4. Ein zusätzlicher, kleinerer Hochpunkt im Westen des Areals schafft das Potenzial, den Kreuzungsraum Fritz-Haber-Straße/Hardeckstraße aufzuwerten.
5. An der Hardeckstraße verträgt es dichtere und höhere Gebäudekubaturen als an der Seite zur Grünwinkler Brücke.