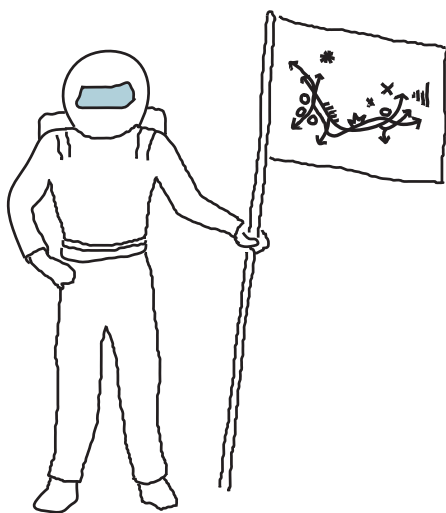




Städtebauliches Konzept „Dynamisches Band Karlsruhe“

im Rahmen der Fertigstellung des Räumlichen Leitbilds

Bearbeitung

berchtoldkrass space&options
Raumplaner, Stadtplaner. Partnerschaft

Dipl.-Ing. Martin Berchtold
Dipl.-Ing. Philipp Krass

Schützenstraße 8a
76137 Karlsruhe
T +49 (0) 721 6655068
mail@berchtoldkrass.de

URBAN CATALYST studio

Prof. Klaus Overmeyer
Jörn Gertenbach

Glogauer Straße 6
10999 Berlin
T +49 (0) 30 53210696
info@urbancatalyst-studio.de

STUDIO . URBANE STRATEGIEN

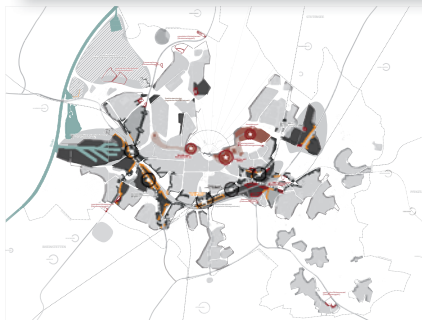
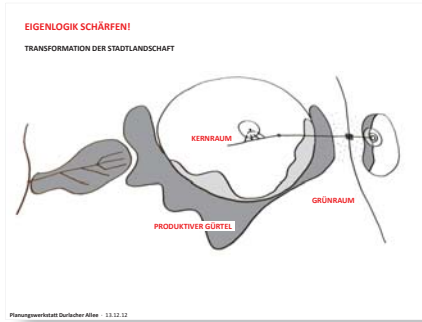
Prof. Dr.-Ing. Martina Baum

Schützenstraße 8a
76137 Karlsruhe
T +49 (0) 721 15642271
info@urbane-strategien.com

im Auftrag der Stadt Karlsruhe, Stadtplanungsamt
28. April 2016

Inhalt

1	Aufgabenverständnis und Vorgehensweise	4
2	Das <i>Dynamische Band</i>	6
2.1	Karlsruhes produktiver Stadtraum zwischen tausend Trassen.....	6
2.2	<i>Dynamik</i> als Prozess	8
3	Erkundungen im <i>Dynamischen Band</i>	10
3.1	Bestandsanalyse in acht Aspekten	10
3.2	Transformations-Barometer: Einschätzung von Machbarkeiten	16
4	Städtebaulicher Rahmenplan <i>Dynamisches Band</i>	18
4.1	Die Teilräume im <i>Dynamischen Band</i>	18
4.1.1	Teilraum 01 · „Albinsel“	20
4.1.2	Teilraum 02 · „Westbahnhof-Roter Turm“	24
4.1.3	Teilraum 03 · „Mixed Zone“	28
4.1.4	Teilraum 04 · „Junker und Ruh“	32
4.1.5	Teilraum 05 · „Siedlung Maienweg“	36
4.1.6	Teilraum 06 · „Haifischflosse“	38
4.1.7	Teilraum 07 · „Bahnhofsquartier-Neuer Tivoli“	42
4.1.8	Teilraum 08 · „Südsterne“	48
4.1.9	Teilraum 09 · „Quartier am Alten Schlachthof“	52
4.1.10	Teilraum 10 · „Karlsruher Seeviertel“	52
4.1.11	Teilraum 11 · „Oberwald-Killisfeld“	56
4.1.12	Teilraum 12 · „Wachhaus“	60
4.2	Das <i>Dynamische Band</i> als Gesamttraum	62
4.2.1	Räume mit Zusammenhang	62
4.2.2	Die „Doppelhelix“: Freiraum und Mobilität	64
4.2.3	Neue Stadträume im Süden	66
5	Die Vorhaben im <i>Dynamischen Band</i>	68
6	Zusammenfassung	70



... zum Dynamischen Band



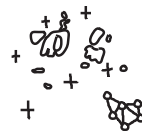
KLARE KONTUREN



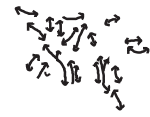
GRÜNE ADRESSE



STARKE MITTE



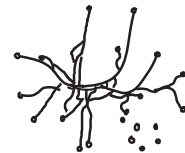
MEHR WOHNEN



COOLE QUARTIERE



DYNAMISCHES BAND



URBANE NÄHE

Die sieben Stoßrichtungen als Wertmaßstab für das Dynamische Band

1 Aufgabenverständnis und Vorgehensweise

Das Konzept des *Dynamischen Bandes* findet seinen Ursprung schon in der Zeit vor dem Räumlichen Leitbild: Bei der 2012 durchgeführten Planungswerkstatt zum Rahmenplan Durlacher Allee wurden Teile der Konzeption des Teams berchtoldkrass aus der gesamtstädtischen Vorstellung eines „Produktiven Gürtels“ um den südlichen Stadtkörper abgeleitet. Auch die der Leitbildentwurf des Teams berchtoldkrass definierte 2014 diesen Raum als südliche Hälfte einer Karlsruher „Stadt der Produktiven Welten“. Der Leitbildentwurf 2015 definierte das „Dynamische Band“ als eine der sieben Stoßrichtungen.

Als solche wird der Untersuchungs- und Planungsraum auch im Ansatz und der Vorgehensweise des vorliegenden „Vertiefungsgebiets Süd“ gesehen: eingebettet in den Prozess des Räumlichen Leitbilds und als Stoßrichtung mit erheblicher Bedeutung

für die Entwicklung der Stadt als Ganzes. Die sieben Stoßrichtungen dienen dabei gleichzeitig als grundsätzlicher Ausgangspunkt beim „Lesen“ und Analysieren des *Dynamischen Bands* und als Wertmaßstab für alle konzeptionellen Vorstellungen: Wie kann das *Dynamische Band* so entwickelt werden, dass es der gesamtstädtische Entwicklung im Sinne der sieben identifizierten Stoßrichtungen am besten dient?

Hierzu werden aus den Stoßrichtungen konkrete Ziele für das Untersuchungsgebiet abgeleitet und für das weitere Vorgehen festgeschrieben. Insbesondere ergeben sich diese Ziele in den vier Handlungsfeldern Stadtraum, Nutzung, Grün und Mobilität. Deutlich wird aber auch, dass es sich oftmals um Querschnittsthemen handelt, die wichtige Zusammenhänge verdeutlichen: Langsamverkehr (Fuß/Fahrrad) kann beispielsweise nicht ohne ein komplementäres



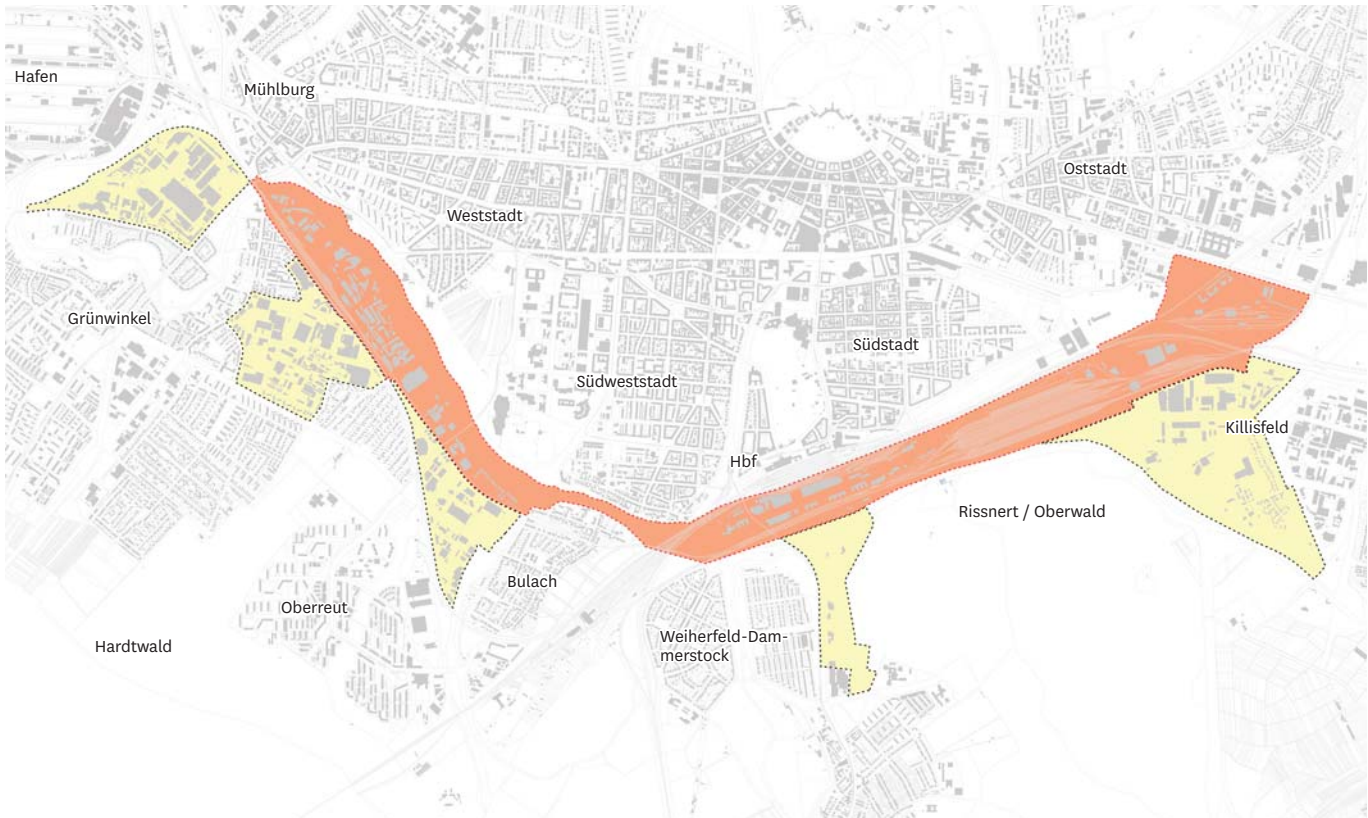
Ableitung konzeptioneller Ziele für das Dynamische Band

Freiraumsystem gedacht werden, ebenso lassen sich Vorstellungen über eine Nachverdichtung im Bestand zwar isoliert anstellen, werden aber dem Anspruch an eine integriert konzipierte Qualitätsverbesserung im Quartier nicht gerecht. Der mit dieser Vertiefungsstudie zu entwickelnde „Städtebauliche Rahmenplan *Dynamisches Band* Karlsruhe“ wird somit sehr verschiedene Inhalte integriert verbinden.

Wie aber kann ein solcher „Städtebaulicher Rahmenplan“ für einen so großen, sehr differenzierten und komplexen Stadtraum überhaupt aussehen? Ein Raum, der mit vielen bestehenden Nutzungen belegt ist, die in den kommenden Jahren ihren Standort voraussichtlich nicht aufgeben werden, in dem zudem Flächenverfügbarkeiten und weitere Rahmenbedingungen häufig gar nicht feststehen, in dem eventuell gar kein bekanntes Zielbild entworfen werden kann.

Es wird entsprechend kein „klassischer“ Rahmenplan sein, sondern ein strategisches Instrument mit Ansätzen, Leitlinien und Entwicklungsprinzipien, das zwar gewisse „klassische“ Inhalte wie Baufelder, Grünflächen usw. enthält, aber auch strategische Elemente, die Entwicklungsrichtungen weisen, aber offen für weitere Überlegungen sind. Ein Instrument, das nicht parzellenscharf und nicht „fertig“ im üblichen Sinn gezeichnet ist, sondern ein „Instrument zur Auseinandersetzung“.

In dieser Studie wurde hierzu eine eigene grafische Sprache entwickelt, die sich auf die Betrachtung der Eigenarten, der strukturellen, funktionalen und identitätsstiftenden Leistungsfähigkeit und der inneren Logik und zukünftigen Wirkmechanismen der Teilräume bezieht, und die stets auf die Erkennbarkeit des „Vorher-Nachher“ ausgerichtet ist.



Betrachtungs- und Vertiefungsgebiet

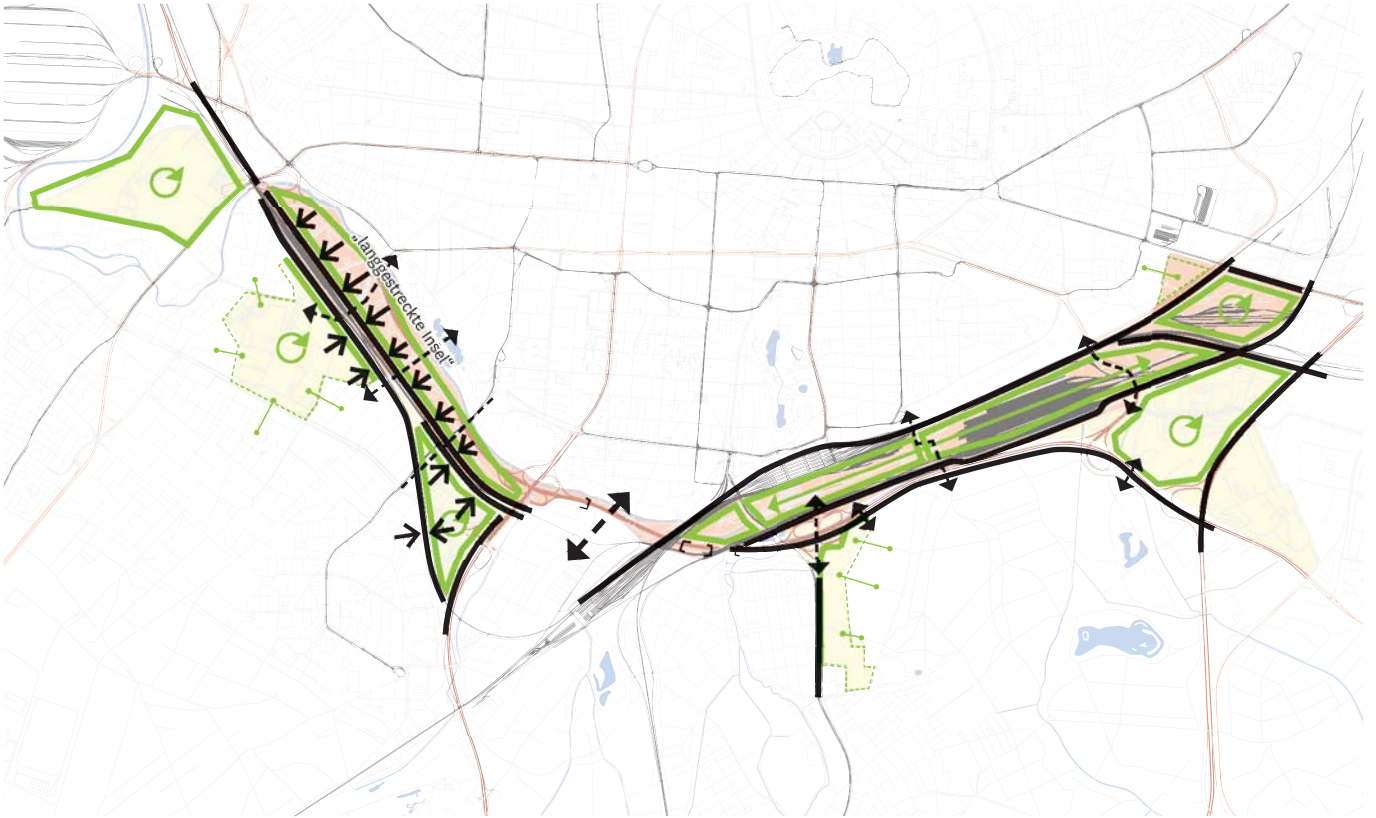
2 Das *Dynamische Band*

2.1 Karlsruhes produktiver Stadtraum zwischen 1.000 Trassen

Im *Dynamischen Band* Karlsruhe ist es anders als überall sonst in Karlsruhe! Es handelt sich um einen „Hochleistungsraum“, der viele verschiedene Funktionen auf zwar langem aber gleichzeitig auch eingeschränkten Gebiet verbinden muss: Produktion, Dienstleistung, Handel, großräumiger Transit, Transport von Menschen, Gütern, Produkten, Energie usw. auf vielfältige Weise, oder auch Freiraumvernetzung oder Klimabelange.

Das *Dynamische Band* und seine angrenzenden Bereiche können nach einer ersten Sichtung wie folgt charakterisiert werden:

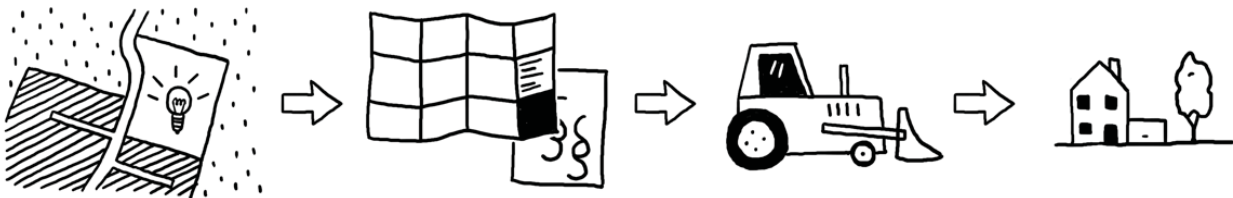
- › Viele produktive Nutzungen im *Dynamischen Band* sind zum Teil seit Jahrzehnten fest etabliert und prägen den Raum maßgeblich.
- › Der Raum wird am stärksten beeinflusst von unzähligen Trassen: Schienen des Personenverkehrs Hauptbahnhof-Wörth und Güterverkehr (neue Maxaubahn), Südtangente, auch als Teil des „fehlenden“ Verbindungsstücks der Autobahn A 8 zwischen Dreieck Karlsruhe und Pirmasens, Produkt-, Fernwärme- und Energieleitungen.
- › Diese Trassen wirken einerseits als Verteiler, andererseits als begrenzende Barriere für die dazwischenliegenden Räume und als stark einschränkende Elemente in der Flächenvernetzung.
- › Barrieren und Grenzen führen zu charakteristischen „Insel-Räumen“, die meist stark auf sich selbst bezogen sind und sich zu den Trassen abschotten.



Trassen wirken als Barrieren – und schaffen klar konturierte Teilräume

- › Die Trassen führen aber auch bisweilen zu einer besonderen Erschließungsqualität: Die „querenden Trassen“ in Nord-Süd-Richtung vernetzen das Gebiet für den Langsamverkehr Fuß/Rad außerordentlich gut mit der Umgebung. Auch die ÖV-Trassen böten eigentlich höchst attraktive Anbindung, ggf. braucht es aber neue oder ausgebaute Haltepunkte (insb. Westbahnhof bzgl. Bedienungsqualität, Raumqualität und Herstellung Querung/Einbindung in den Stadtraum).
- › Schienen- und Oberleitungstrassen verhindern eine „flächenhafte“ Raumvernetzung vollständig, so dass den Brückenstandorten besondere Bedeutung zukommt - diese funktionieren bereits heute gut.
- › Von Norden und Süden grenzen höchst unterschiedliche Arten von Stadt- und Freiräumen an das Dynamische Band an.
- › Entlang des Dynamischen Bandes gibt es bereits eine Vielzahl von Themen und Projekten mit unterschiedlichen Bearbeitungsständen (z.B. Bebauung Hauptbahnhof Süd, Fernbusbahnhof, REGEKO-Projekt Grünwinkel, ...).
- › In den einzelnen Teilräumen herrschen sehr spezifische Stadtstrukturen vor, etwa hinsichtlich Körnung, Mischungsverhältnis, Bandbreite der Nutzungen, Bebauung oder Demografie.

Diese nach einer Lesung des Raumes getroffenen Feststellungen dienen als Ausgangspunkt für städtebauliche Analysen, beinhalten aber schon sehr wesentliche konzeptionelle Erkenntnisse für den Städtebaulichen Rahmenplan *Dynamisches Band*.



Idee

Plan

Bau

Haus

Routineaufgaben auf der „Grünen Wiese“

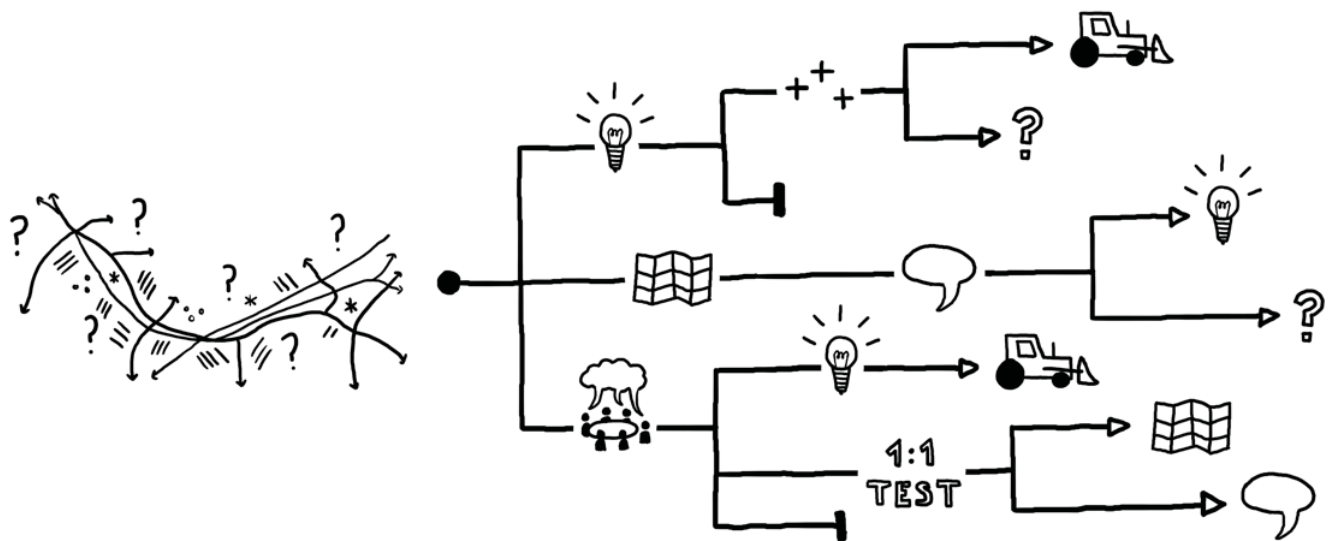
2.3 Dynamik als Prozess

Die räumliche Struktur des *Dynamischen Bands* wird maßgeblich durch die verschiedenen linearen Verkehrsinfrastrukturen geprägt. Als Pufferzone zwischen hochverdichteter innerer Stadt und aufgelockerter Siedlungserweiterung am Stadtrand übernimmt es eine vermittelnde und versorgende Funktion für ganz Karlsruhe.

Dabei folgt die Nutzung der Flächen durch mehr oder weniger einfache Gewerbebauten eher pragmatischen Grundsätzen. Im *Dynamischen Band* finden sich viele eingeschossige Lager- und Produktionshallen, Groß- und Supermärkte, versiegelte Parkplatzflächen und einfache Büroimmobilien. Der Gebäudebestand ist durch einfache Konstruktionsprinzipien und günstige Materialwahl eher kurzfristig und bedarfsorientiert ausgerichtet.

Im Windschatten der inneren Stadt bot dieser dynamische Standort über viele Jahre Raum für eine Vielzahl an Unternehmen.

Nun verlangt jedoch das anhaltende Bevölkerungswachstum Karlsruhes, die Prioritäten der zukünftigen Stadtentwicklung neu zu bewerten, und somit rückt auch das *Dynamische Band* in den Fokus. Für den Umgang mit bestehenden Gewerbequartieren dieser Größenordnung gibt es jedoch keine einfache Blaupause. Die vielen Unwägbarkeiten fordern eine flexible Strategie, welche die lokalen Qualitäten und Potenziale integriert und gleichzeitig einen Rahmen für die zukünftige Entwicklung vorgibt.



Komplexe schrittweise Veränderungen!

Spezialaufgaben im Bestand

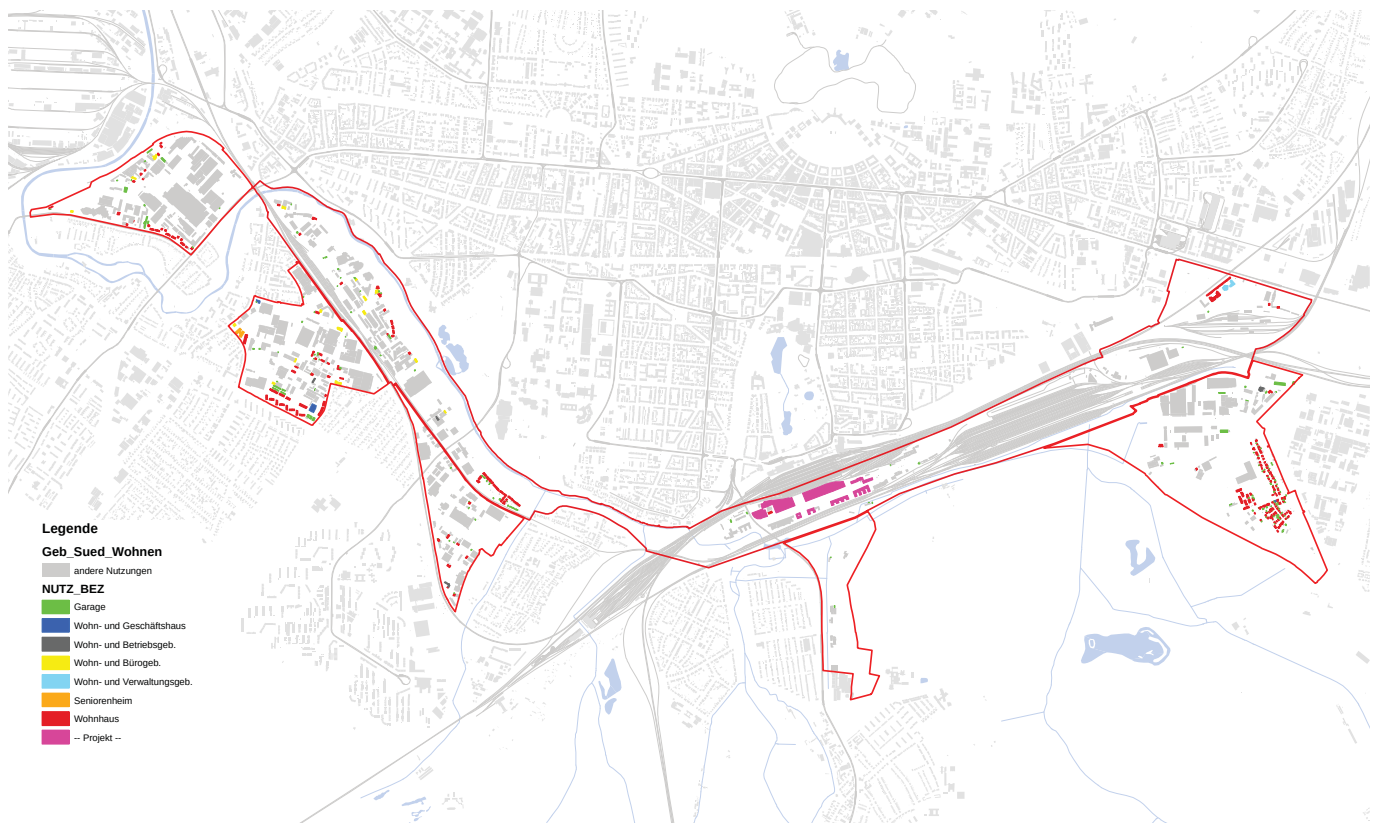
Klar ist, dass Karlsruhe auch in Zukunft Räume braucht, in denen Neues entstehen kann, wo unternehmerische Experimente möglich sind und Synergien erzeugt werden. Insbesondere, da sich durch die Globalisierung und Digitalisierung der Gesellschaft auch die Art und Weise, wie wir konsumieren, produzieren und wirtschaften radikal ändert, muss das Ziel der Anpassung, Verdichtung und Qualifizierung sein, die vorhandene Dynamik auch in Zukunft zu erhalten.

Die zentralen Herausforderungen bestehen darin, sich auf diesem Weg Optionen offenzuhalten und neue Nutzungs- und Betreibermodelle auszutesten, Rahmenbedingungen für ein vielfältiges und gemischtes Quartier zu schaffen und den öffentlichen Raum sowie die Verkehrsinfrastruktur nachhaltig und am Menschen orientiert umzugestalten.

Entscheidend für die Entwicklung von bestehenden Quartieren mit vielen unterschiedlichen Interessensgruppen ist eine schrittweise Herangehensweise, bei der Stadtgesellschaft und lokale Akteure frühzeitig in die Diskussion um mögliche Zukünfte einbezogen werden, um die lokalen Interessen mit gesamtstädtischen Perspektiven in Einklang zu bringen.

Und so ist von erheblicher Bedeutung, welche Form von Stadt in 15, 20 Jahren an einem solchen Standort gewünscht wird. Soll das *Band* auch dann noch *dynamisch* oder soll dann alles *fertig gebaut* sein? Das *Dynamische Band* stellt in dieser Frage eine Besonderheit in Karlsruhe dar: Hier kann *Dynamik* als Konzept aufgefasst werden, das dauerhaft Mehrwerte vor Ort und für die Gesamtstadt erzeugt, und das damit ein durchaus schützenswertes Merkmal darstellt.

Aspekt 1: Nutzungsstruktur



Gebäudenutzungen: im *Dynamischen Band* dunkelgrau dargestellt sind alle Büro-, Gewerbe-, Industrie- und Betriebsgebäude

3 Erkundungen im *Dynamischen Band*

3.1 Acht Aspekte einer Bestandsanalyse

Der gesamte Raum des *Dynamischen Bands* wird einer gründlichen städtebaulichen Analyse unterzogen, die die wichtigsten Aspekte, auch hinsichtlich der aus den Stoßrichtungen abgeleiteten Ziele näher beleuchtet. An dieser Stelle wird mit acht Aspekten und einer Zusammenstellung von relevanten Themen und Projekten ein Auszug dieser Analyse dargestellt.

Diese Aspekte umfassen neben baulichen und funktionalen Merkmalen wie Nutzungsart, Grundstücksausnutzung, Flächenpotenzialen oder Freiraumstruktur auch historische Karten, die die „vergangene Dynamik“ des Bandes nachvollziehen und interessante Erkenntnisse zutage fördern (siehe rote Pfeile), demografische Verteilungen, eine Analyse der tatsächlichen Erreichbarkeiten für Fahrradfahrer und Fußgänger sowie die Wahrnehmung des „Bewegungs- und Stadtraums“ Südtangente. Abschließend wird in

einer Übersicht zusammengefasst, welche Ideen und Projekte an verschiedenen Stellen des *Dynamischen Bandes* derzeit virulent sind bzw. diskutiert werden.

Die Analysekarten zeigen einen Raum von hoher Komplexität und Reichhaltigkeit, der auf der einen Seite hervorragende Standortbedingungen (insbesondere in puncto Anbindung und Möglichkeiten für gewerbliche Nutzungen) aufweist, andererseits aber auch erhebliche Nachteile tragen muss (u.a. Immissionen, Barrieren, wenig innerquartierliche Grünräume, teils Abgeschiedenheit öffentlicher Verkehr) und der sich mit erheblichen Problemlagen (z.B. enorme untergenutzte Flächen mit hohen Versiegelungsgraden) und dringenden Aufgaben (effektive Nachverdichtung, Klimaanpassung, Ausbau Mobilität, ...) konfrontiert sieht. Diese Erkenntnisse stellen den Ausgangspunkt zur Erarbeitung des Rahmenplans dar.

Aspekt 2: Historische Entwicklung

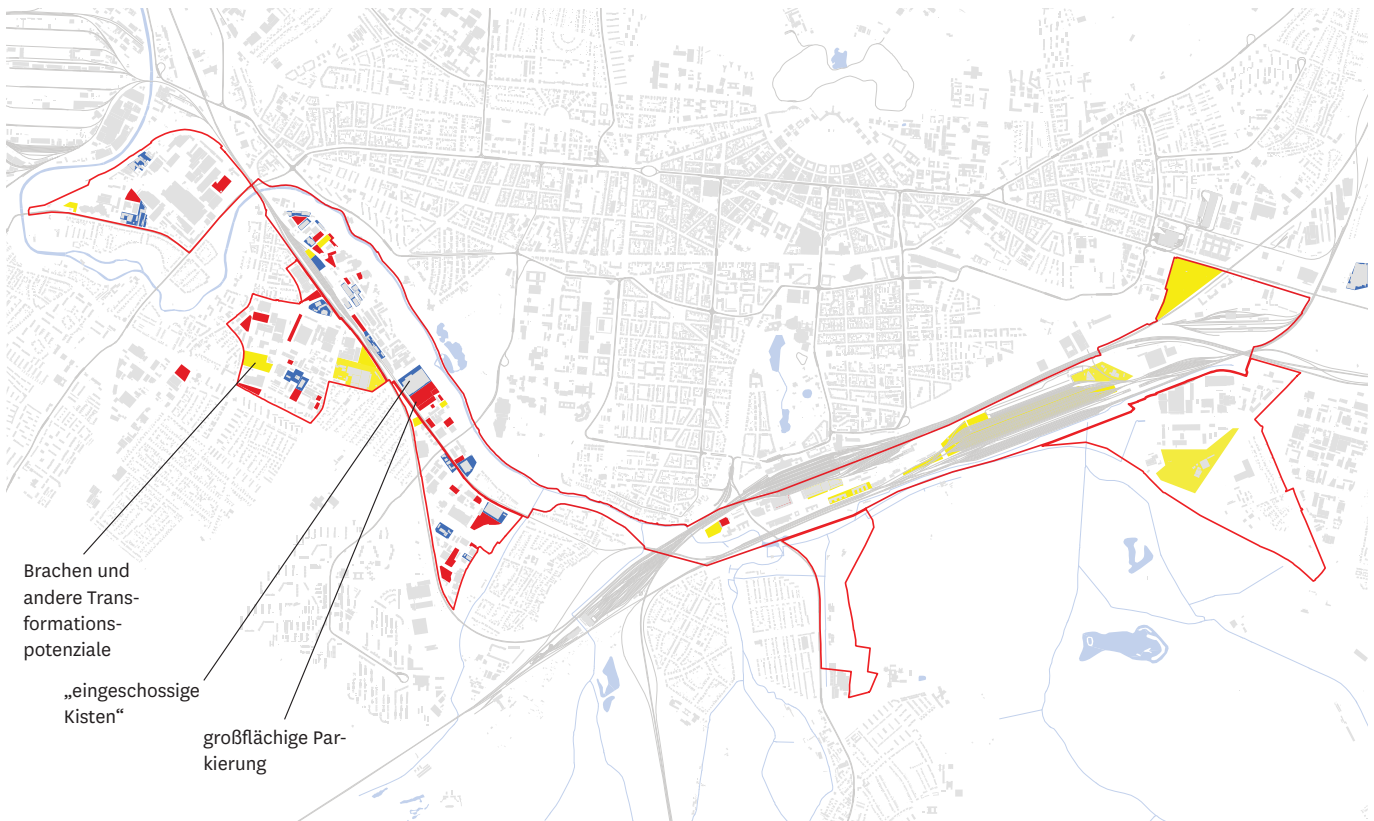


Stadtkarte 1948



Stadtkarte 1965

Aspekt 3: Flächenpotenziale

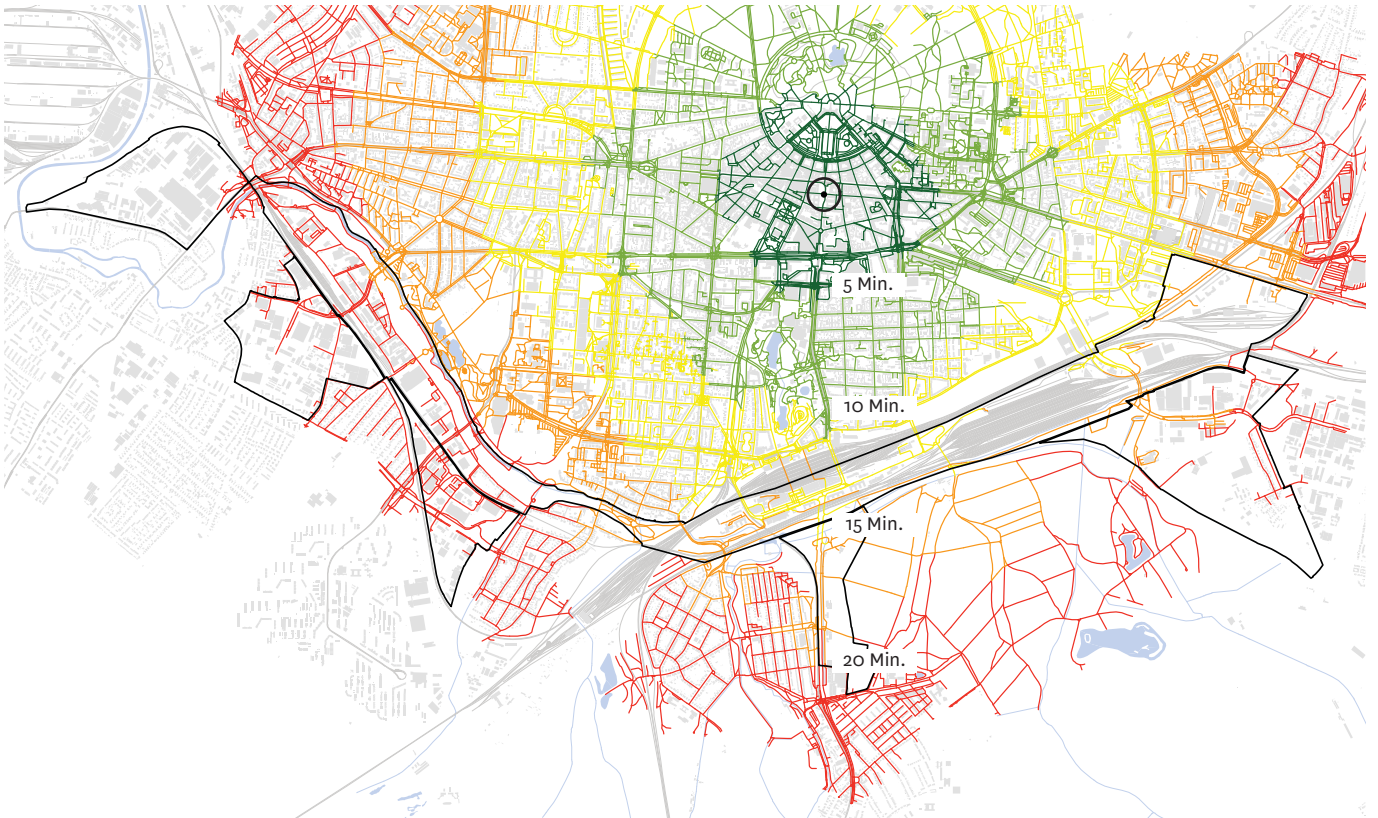


Aspekt 4: Freiraumvernetzung



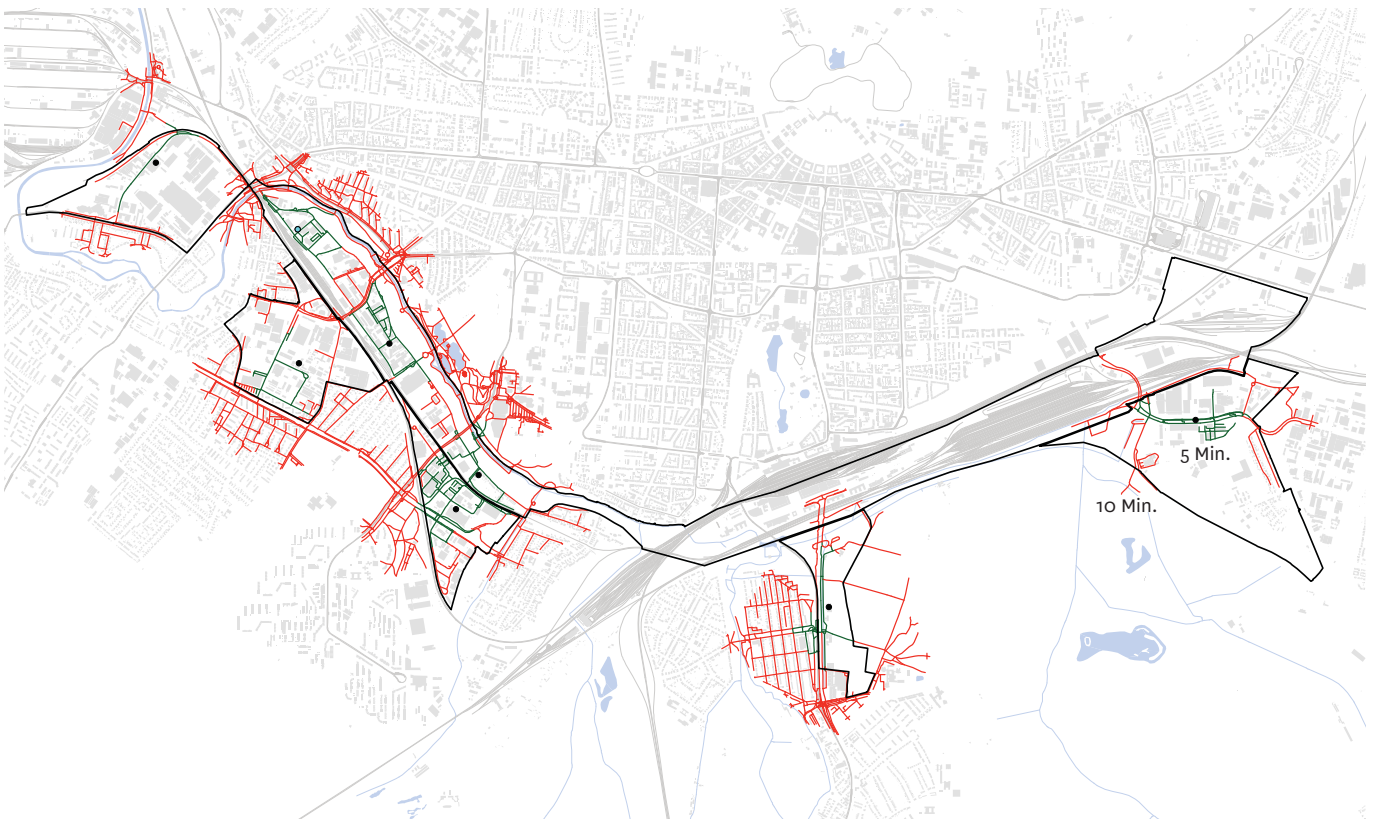
Öffentliche Grünflächen, Bäume

Aspekt 5: Erreichbarkeit vom Zentrum



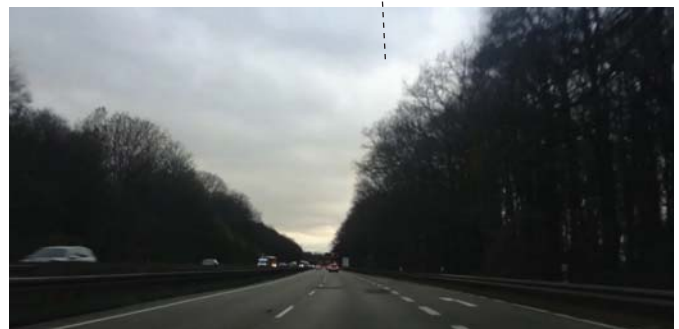
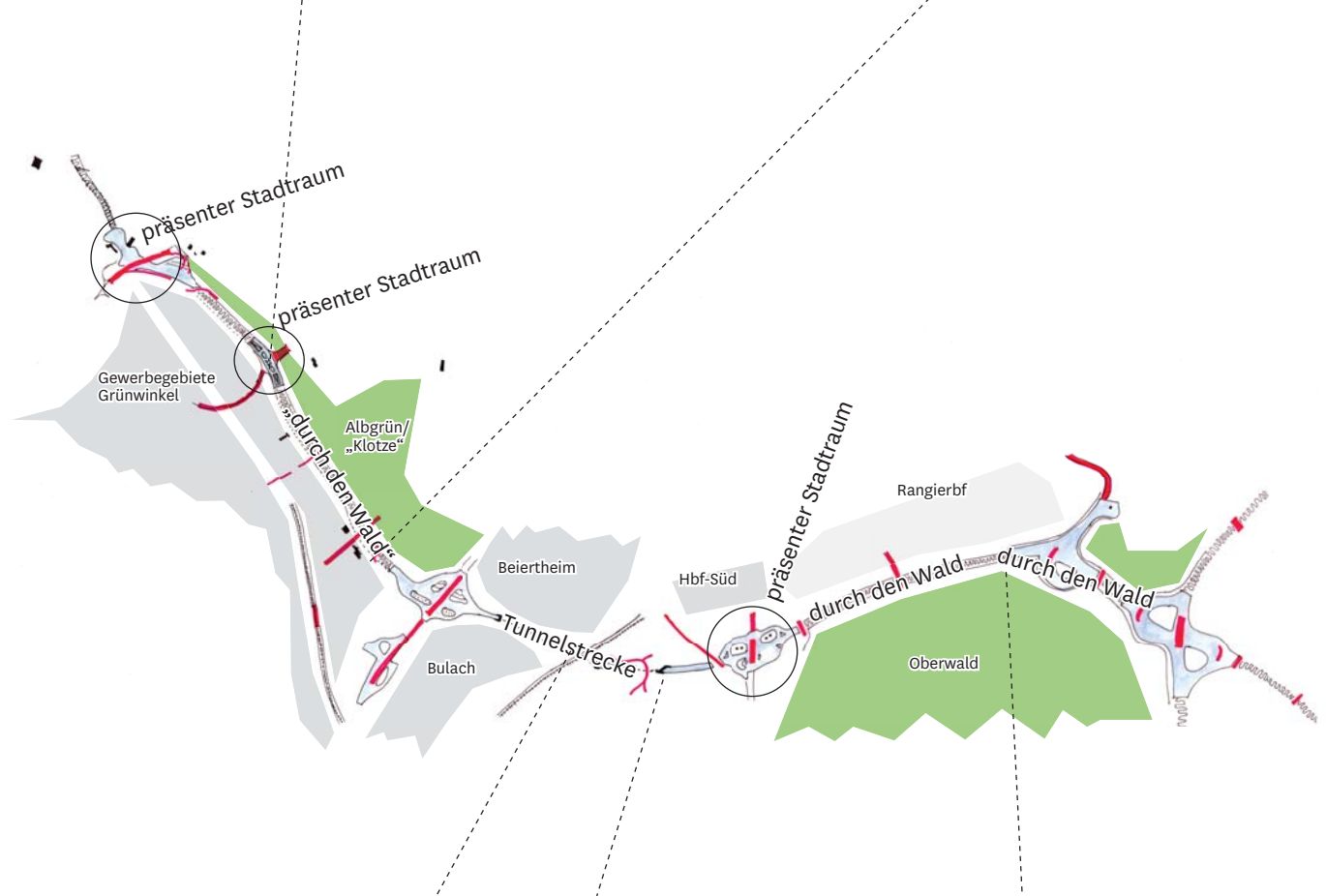
Erreichbarkeit mit dem Fahrrad (12 km/h) vom Marktplatz aus in 5-Minuten-Schritten

Aspekt 6: Erreichbarkeit im Teilraum

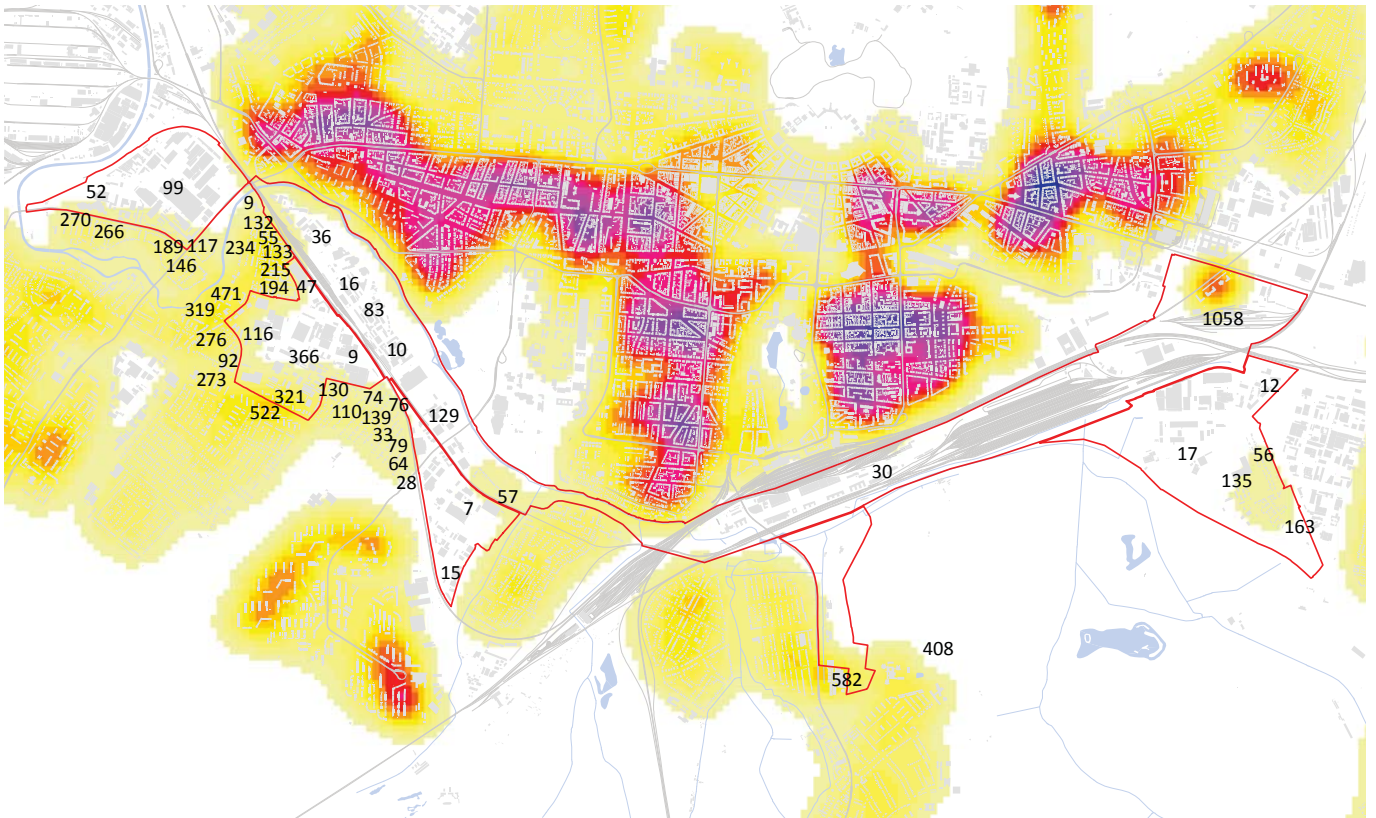


Erreichbarkeit aus den Zentren der Teilräume zu Fuß (5 km/h) in 5 und 10 Minuten

Aspekt 7: Stadtraum Südtangente



Aspekt 8: Demografie



Themen, Vorstellungen und Projekte

Gewerbegebiet Carl-Metz-/Pfannkuchstraße

- > stark, autark, abgeschottet
- > große Einheiten
- > Weggang dm

Karlsruhe West

- > Ausbau & Attraktivierung
- > Anbindung / Vernetzung
- > Ausstrahlung auf die Quartiere

Messplatz

- > Entwicklungspotenzial
- > Alternative?
- > Stadteingang!

Gewerbegebiet Grünwinkel

- > Gesamtausrichtung?
- > Verdichtungsgrad?
- > Mischungsgrad?
- > Projekt REGEKO

„Neuer Deckel“?

- > nur in diesem Bereich überhaupt grundsätzlich vorstellbar

Gleisbauhof

- > neues Quartier
- > unklare Perspektive

Güterbahnhof

- > unklare Perspektive
- > Jokerfläche?

Hbf-Süd

- > große Pläne
- > Gesamtvorstellung Fautenbruchstraße?

Ottostraße-Süd

- > Erweiterung Gewerbe bis Autobahn/Südtangente?

Gewerbegebiet Pulverhausstraße

- > große Kisten, große Parkplätze
- > Verdichtung von Bau- und Nutzungsstrukturen?
- > Freiraumdefizite
- > Hitzestress?

„Deckel“

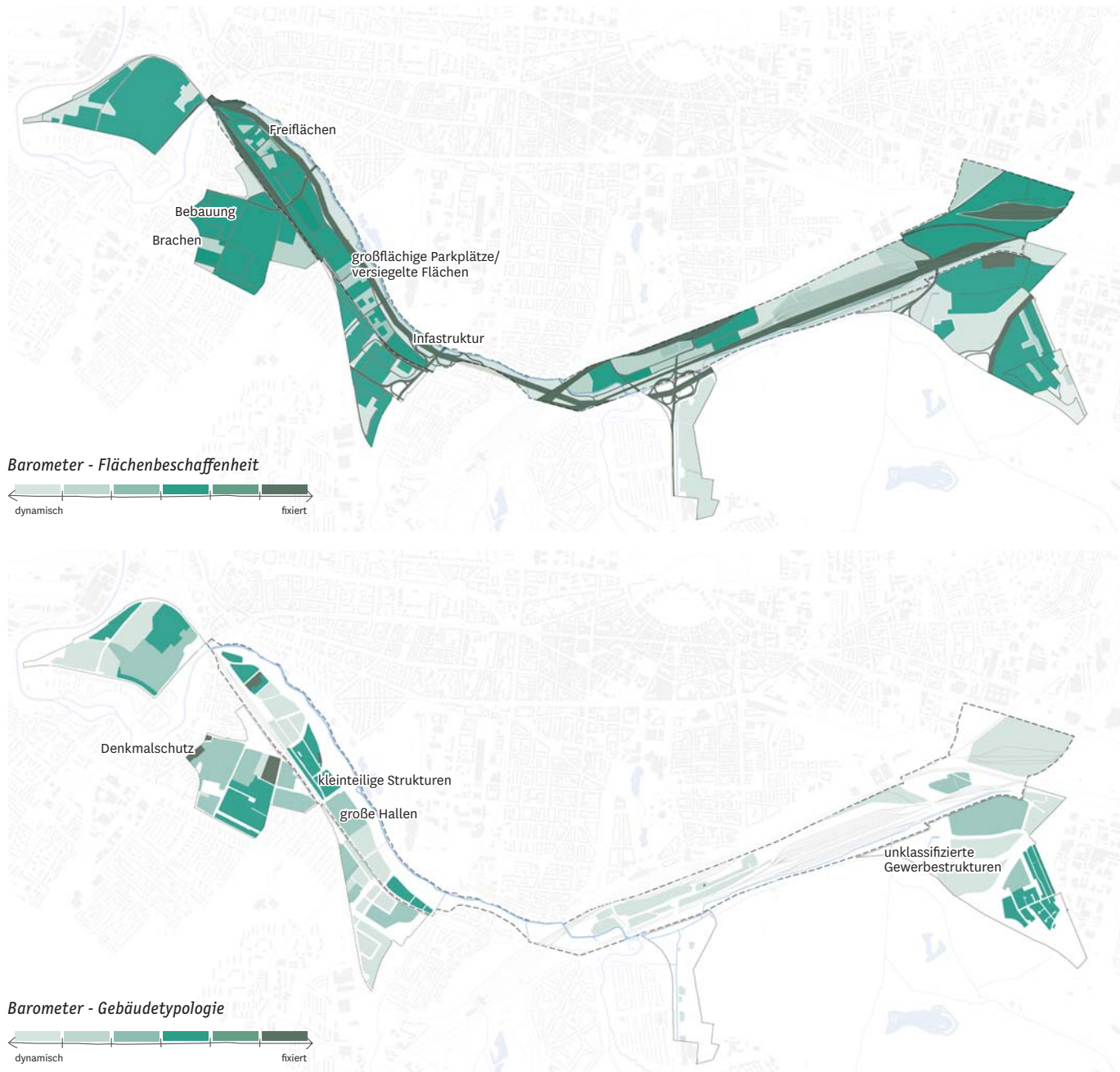
- > gut funktionierende Freiraumverbindung Beierheim-Bulach

Südstern

- > Sportstätten am Limit
- > unterentwickelter Stadteingang
- > Vernetzung Rissnert-Dammerstock

„Zwickel“

- > versteckt
- > Potenzial
- > Anbindung

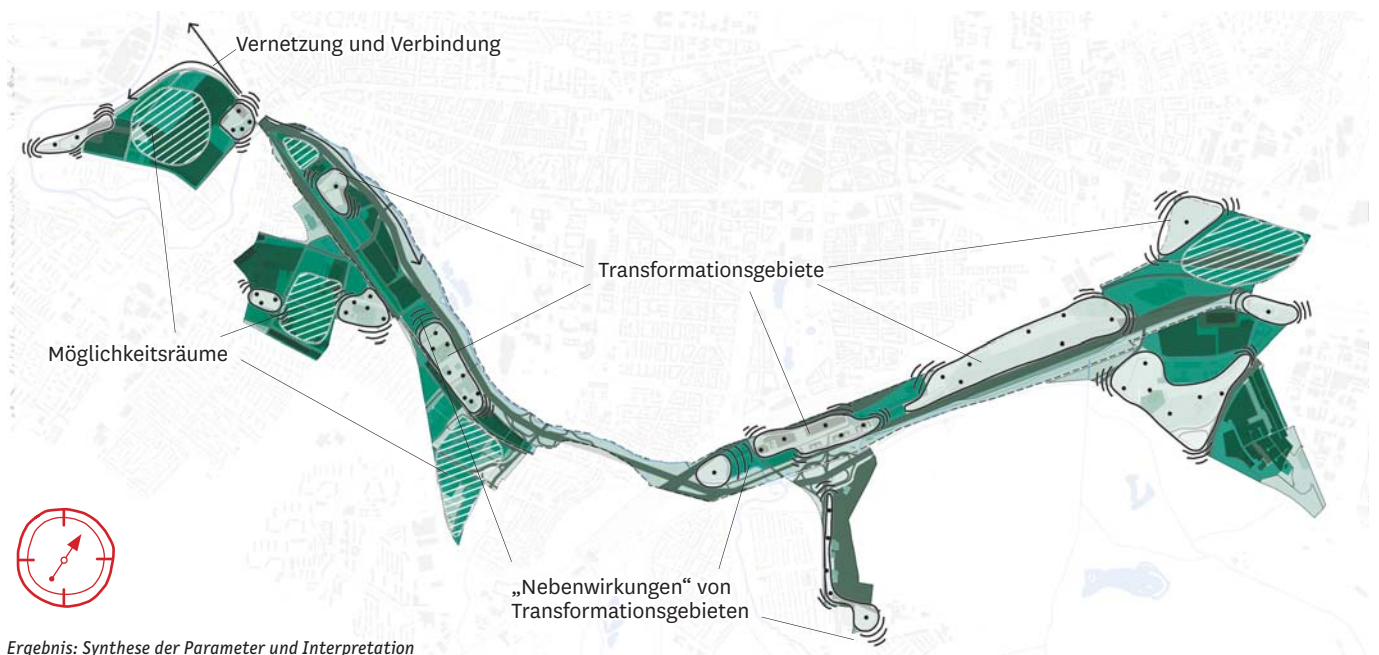
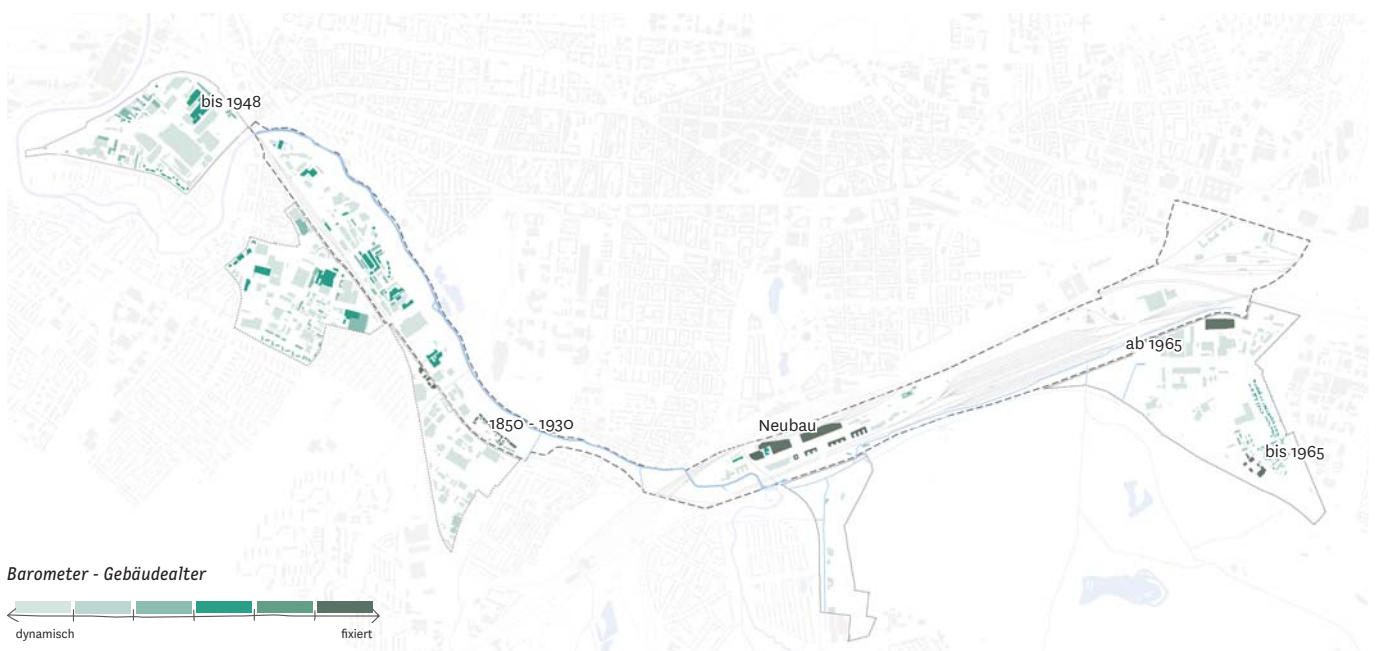
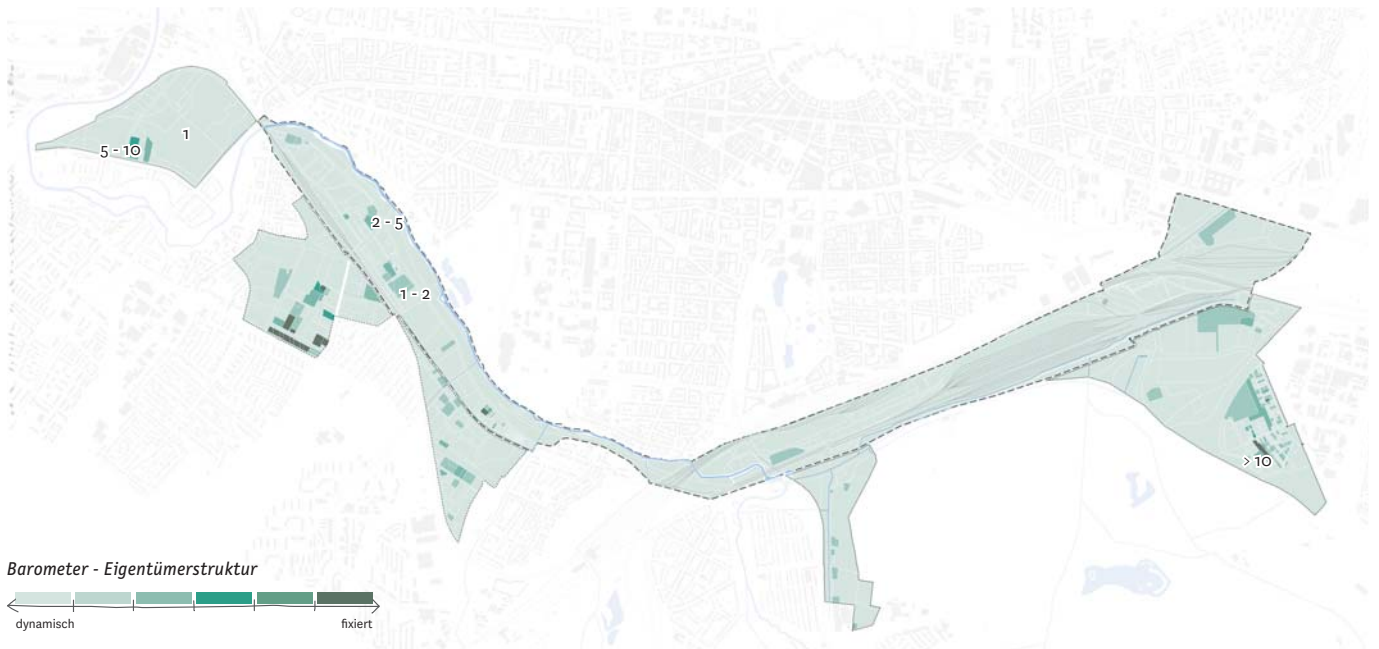


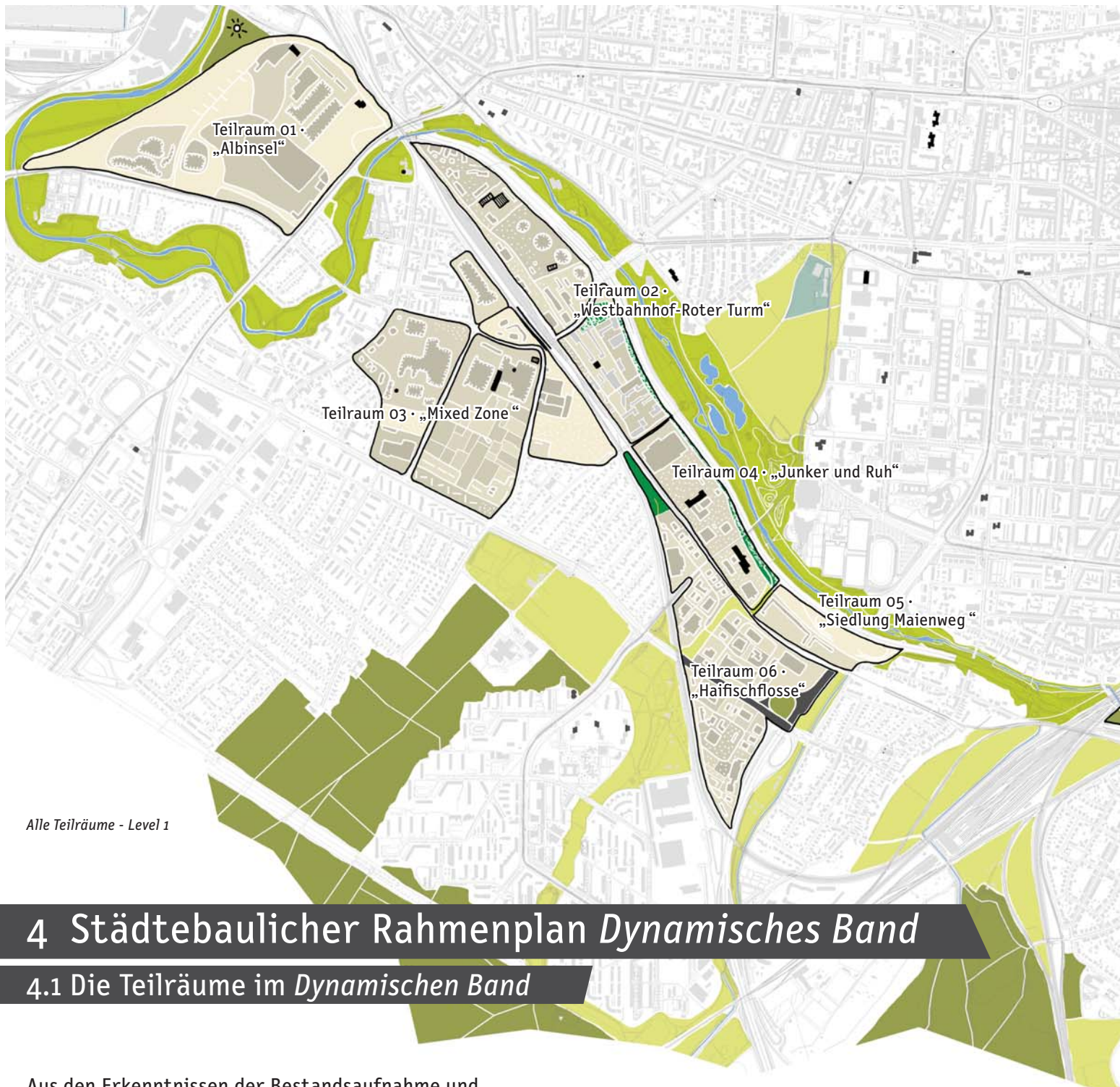
3.2 Transformations-Barometer: Einschätzung von Machbarkeiten

Zur besseren Einschätzung der Rahmenbedingungen und Machbarkeiten wird mit dem „Transformations-Barometer“ ein zweiter Analysepfad eingeschlagen. Dabei soll die Überlagerung von vier Parametern Auskunft darüber geben, wo vermutlich überhaupt oder in welcher Intensität eingegriffen werden kann, bzw. welche Transformationsgrade an welchen Stellen bestehen. Folgende Parameter gehen versuchsweise in das Barometer ein und werden mittels Farbskala von hell (flexibel) bis dunkel (fixiert) dargestellt:

- › Flächentyp (Infrastruktur – Gebäude – Freiflächen, einschließlich Brachen)
- › Gebäudetyp (historisch/denkmalgeschützt – große nutzungsflexible Hallen – kleinteilige, gewachsene Strukturen – Hallen in einfacher Bauweise)
- › Eigentümerstrukturen (Anzahl der Eigentümer)
- › Gebäudealter (beständige sind wertvolle ältere und neu errichtete Gebäude gleichermaßen, kritisch ggf. Bauten aus den 1950er bis 1980er Jahren)

Die Überlagerung der vier Parameter erzeugt eine Art „Röntgenbild“ für das *Dynamische Band*, in dem sich unterschiedliche Raumtypen ergeben: Die hellen Bereiche stellen Transformationsgebiete mit vermutlich guten Umsetzungschancen dar, die teils sogar in angrenzende Räume ausstrahlen. In den dunklen Bereichen werden wenig grundlegende Änderungen erwartet. Möglichkeitsräume (gleichzeitiges Auftreten von dynamischen und fixen Bereichen an einem Ort) und Vernetzungsräume ergänzen das Transformationsbarometer.





Alle Teilräume - Level 1

4 Städtebaulicher Rahmenplan *Dynamisches Band*

4.1 Die Teilräume im *Dynamischen Band*

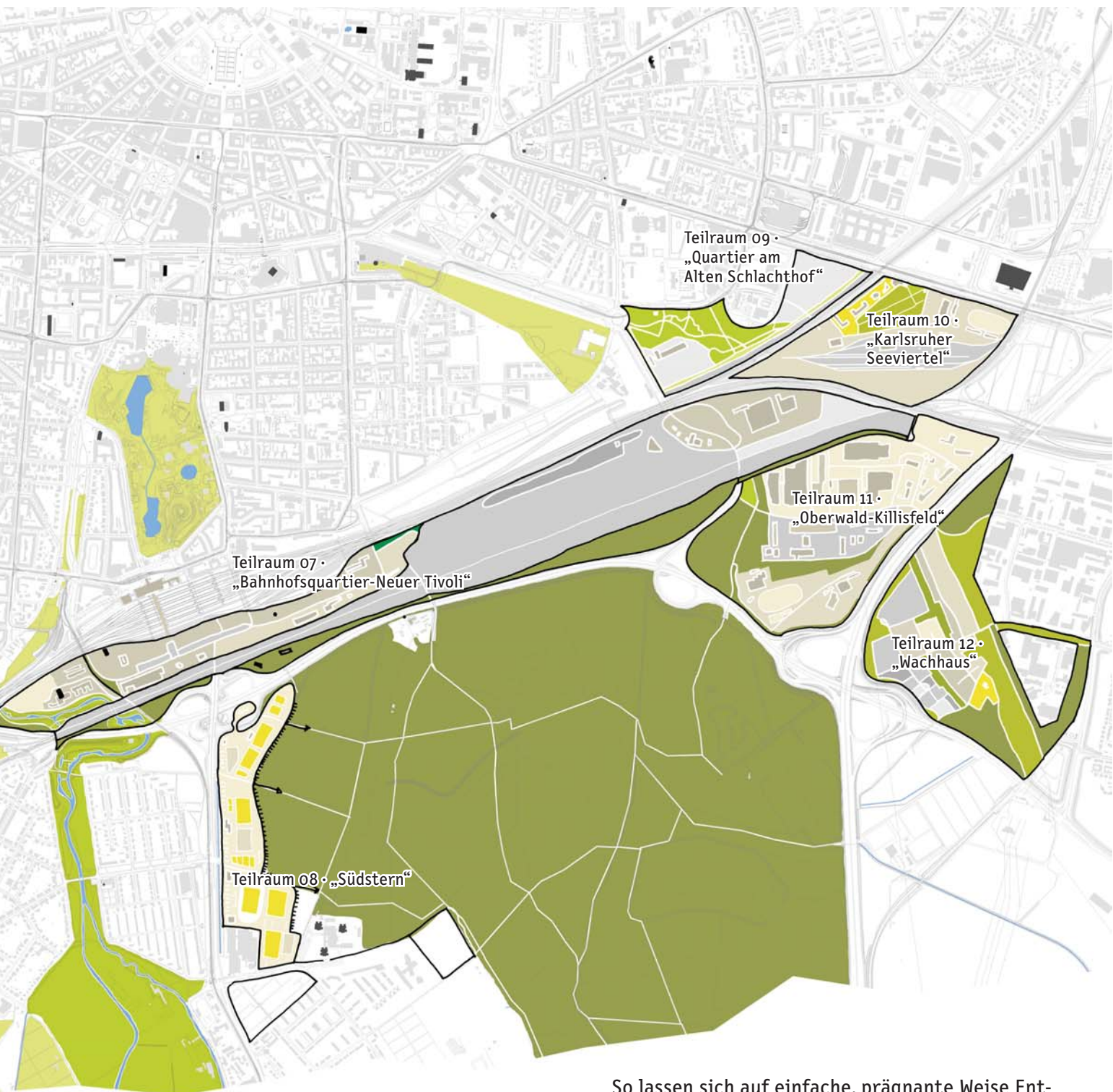
Aus den Erkenntnissen der Bestandsaufnahme und -analyse wird für den „Vertiefungsbereich Süd“ der Städtebauliche Rahmenplan *Dynamisches Band* entwickelt. Dieser Rahmenplan enthält für die verschiedenen Räume entlang der Südtangente Vorstellungen über ihre zukünftige räumliche Entwicklung, insbesondere hinsichtlich Nutzung, Stadtraum, Freiraum und Mobilität.

Bei der Bestandsanalyse wurde festgestellt, dass sich im *Dynamischen Band* insgesamt 12 eindeutige Teilräume identifizieren lassen, die sich durch starke innere Zusammenhänge auszeichnen, etwa durch ihre Baustruktur, ihre Nutzungsart, besondere freiräumliche Rahmenbedingungen oder einfach ihre (Ab-)Geschlossenheit innerhalb von ringsum begrenzenden Barrieren. Der Rahmenplan nimmt diese Teilräume als

geeignete Bezugsgröße seiner inhaltlichen Aussagen und formuliert im Rahmen seiner Aussagetiefe präzise Zukunftsvorstellungen für die genannten Themenbereiche.

Jeder Teilraum tritt jedoch auch in Interaktion mit seiner Umgebung und den anderen Teilräumen, so dass sich aus der teilträumlichen und der Gesamtbeobachtung ein differenziertes, „neu aufgeladenes“ Bild des *Dynamischen Bandes* ergibt, das Leitlinien für die zukünftige Entwicklung der Teile und des Ganzen vorschlägt.

Jeder Teilraum wird nun zunächst für sich genommen betrachtet, aber im Anschluss mit dem Gesamttraum und insbesondere mit den Freiräumen und Quartie-



ren in seiner unmittelbaren Nachbarschaft in Beziehung gesetzt. Für jeden der 12 Teilräume entstehen dabei spezifische Bilder, die die Besonderheit, Eigenart und Leistungsfähigkeit der lokalen Situation kartografisch-visuell erklären.

Im Folgenden werden solche Bilder für jeden Teilraum vorgestellt, jeweils in einer zweidimensionalen „Planzeichnung“ und in einer dreidimensionalen Konkretisierung, die die zukünftigen Möglichkeiten des Teilraums skizzenhaft und exemplarisch verdeutlicht. Um diese und die damit verbundenen Veränderungen sehr deutlich abzubilden, wird bei jedem Teilraum jeweils eine Abbildung des „Level 1“, also des Status Quo dem Bild des „Level 2“ gegenübergestellt.

So lassen sich auf einfache, prägnante Weise Entwicklungsprinzipien erkennen.

Die dargestellten Entwicklungspotenziale sollen die grundsätzlichen Möglichkeiten und Vorschläge illustrieren. Sie sind entsprechend nicht als umsetzbare konkrete Maßnahmen zu verstehen. Ziel und Aufgabe dieses Rahmenplans bestehen zu diesem Zeitpunkt noch darin, Richtungen zu beschreiben, zu diskutieren und sich darüber auszutauschen. Auf dem Weg zu einer Konkretisierung und Umsetzung bedarf der Rahmenplan weiterer Schritten (beispielhaft ist hier das Projekt REGEKO in Grünwinkel zu nennen, das die Inhalte des Rahmenplans *Dynamisches Band* als Ausgangspunkt nimmt und diese anschließend im Austausch mit den Beteiligten zu umsetzbaren Konzepten verdichtet).



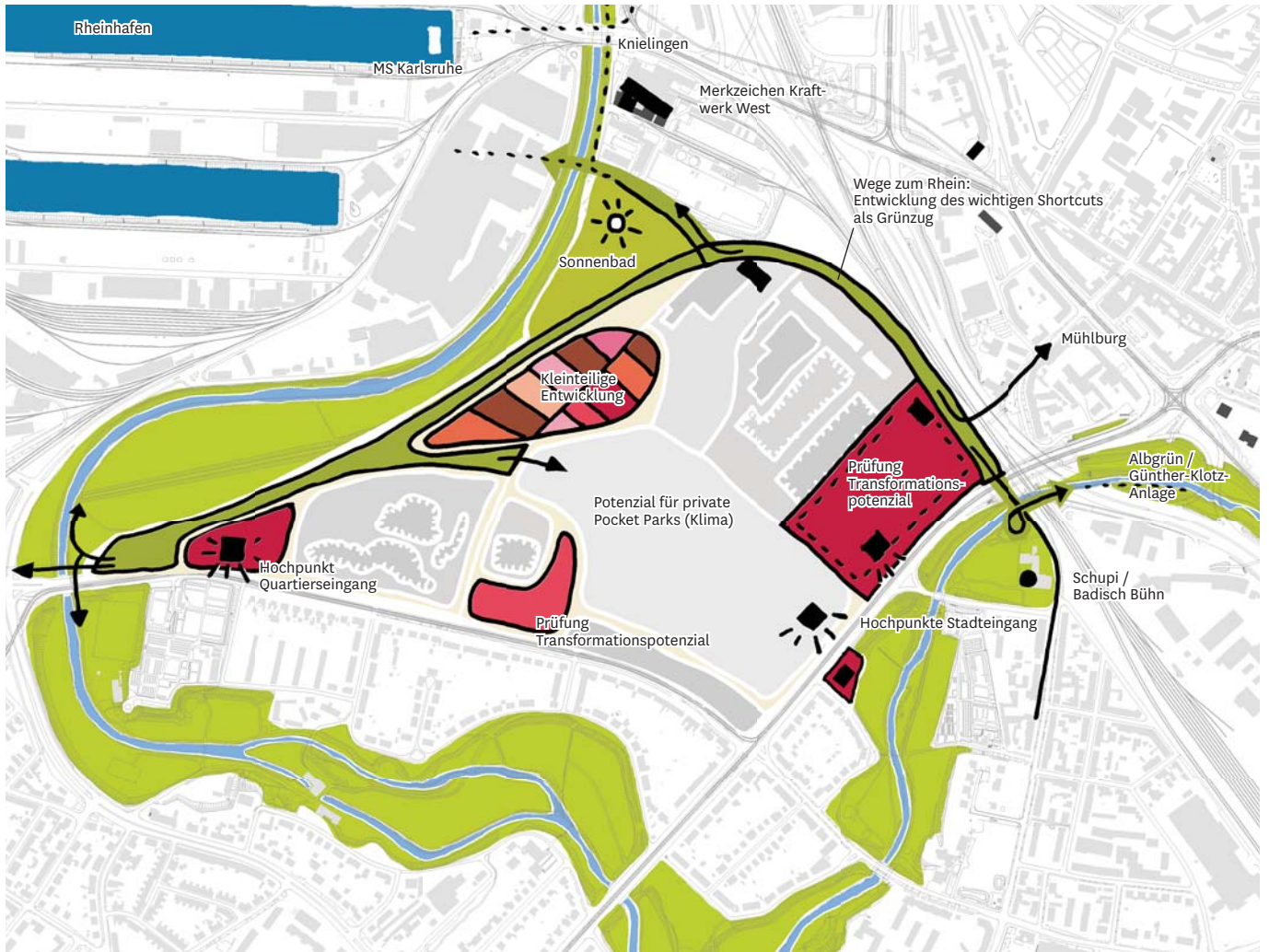
Teilraum 01 · „Albinsel“ - Level 1

4.1.1 Teilraum 01 · „Albinsel“

Größe 49,6 ha
Einwohner ca. 150

AUSGANGSLAGE Der Teilraum 01 befindet sich am westlichen Abschluss des Vertiefungsbereichs *Dynamisches Band*, unmittelbar zwischen Hafen und Mühlburg gelegen. Das Albgrün mit der Grünwinkler „Abschleife“ schließt das Gebiet dabei zu drei Vierteln ein und schafft quasi eine „Halbinsel“. Im Norden begrenzen Maxaubahn, Südtangente, Sonnenbad und Heizkraftwerk West den Teilraum. Das Areal ist mit der ehemaligen Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe, auf deren Gelände sich heute die Firma Metz befindet, den Glockengießern Bachert und dem Reifenhersteller Michelin schon seit weit über einem Jahrhundert von gewerblichen und industriellen Nutzungen geprägt.

LEVEL 1 Der Teilraum gliedert sich in mehrere Bereiche unterschiedlichen Charakters. Er wird zu etwa einem Viertel im zentralen bis südöstlichen Bereich vom Reifenwerk Michelin eingenommen, im Norden befinden sich einzelne mittlere Unternehmen. Den östlichen Abschluss an der Vogesenbrücke bildet ein Feld mit großflächigem Einzelhandel und Parkplätzen. Die Westhälfte stellt sich unterschiedlich dar: Den größten Teil belegen die Stadtwerke Karlsruhe, die hier auch ihren Betriebshof haben. Gegenüber befindet sich das frühere Rechenzentrum, das heute KIVBF heißt. Entlang der Pfannkuchstraße reihen sich weiter nördlich kleinere durchmischte Gewerbenutzungen auf. Für den ÖPNV ist der Teilraum durch die Tramlinie 6 erschlossen, die südlich am Gebiet entlangführt und zwei Haltestellen umfasst. Das gesamte Gebiet ist durch einen hohen Versiegelungsgrad geprägt, öffentliche Frei- und Grünräume



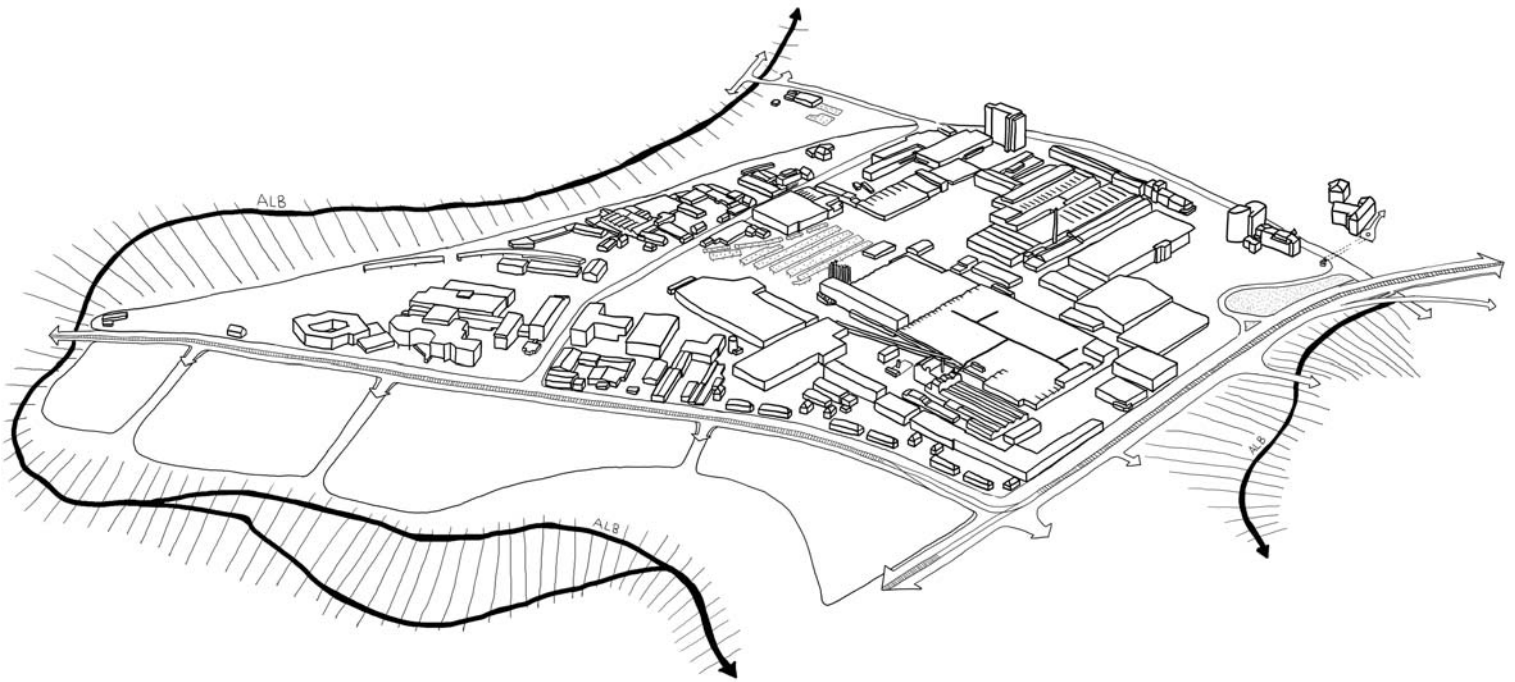
Teilraum 01 · „Albinsel“ - Level 2

gibt es so gut wie nicht. Die Lage des Teilraums im Stadtgefüge stellt jedoch ein wichtiges, aber noch unterentwickeltes Bindeglied zwischen Mühlburg, Grünwinkel, Daxlanden und dem Hafen dar. Im nördlichen Bereich verknüpfen sich diese Quartiere über zwei noch „schwache“ Verbindungen: die nicht mehr zeitgemäße, eher als „Schlupfloch“ wahrgenommene Unterführung unter der Südtangente zur Hardtstraße sowie der „Shortcut“ zu Hafen und Rhein entlang der Carl-Metz-Straße zum Sonnenbad, der zwar funktional längst existiert, aber noch nicht als solches gestaltet oder wahrnehmbar ist. Außerdem müssen Fußgänger und Radfahrer hier beim „Schupi“ einen noch recht unbekannten „U-Turn“ machen.

LEVEL 2 Die zukünftige Entwicklung des Teilraums setzt auf zwei wesentliche Faktoren: Das im Prinzip gut aufgestellte Gewerbe- und Industriegebiet kann

einerseits an spezifischen Stellen noch besser und intensiver profiliert oder transformiert werden. Zum anderen liegt erhebliches Potenzial im konsequenten Ausbau wichtiger noch unterentwickelter Freiraumverbindungen, die eine Vernetzung der Grün- und Stadträume herstellen können.

> *Freiraum* Der Weg aus der Stadt zu Hafen und Rhein ist über die Carl-Metz-Straße und Sonnenbad für den Langsamverkehr erstaunlich kurz. Dieser Bereich wird durch eine schmale, aber hochwertig gestaltete Grünverbindung entsprechend seiner Bedeutung aufgewertet, Flächenpotenziale hierzu bestehen auf Resträumen zwischen Straße und Gleisen. Ebenso kann der bestehende Wirtschaftsweg entlang der blauen Fernwärmeleitungen von der DHL zur Westspitze des Gebietes zu einer attraktiven Grünverbindung aufgewertet werden, von der aus



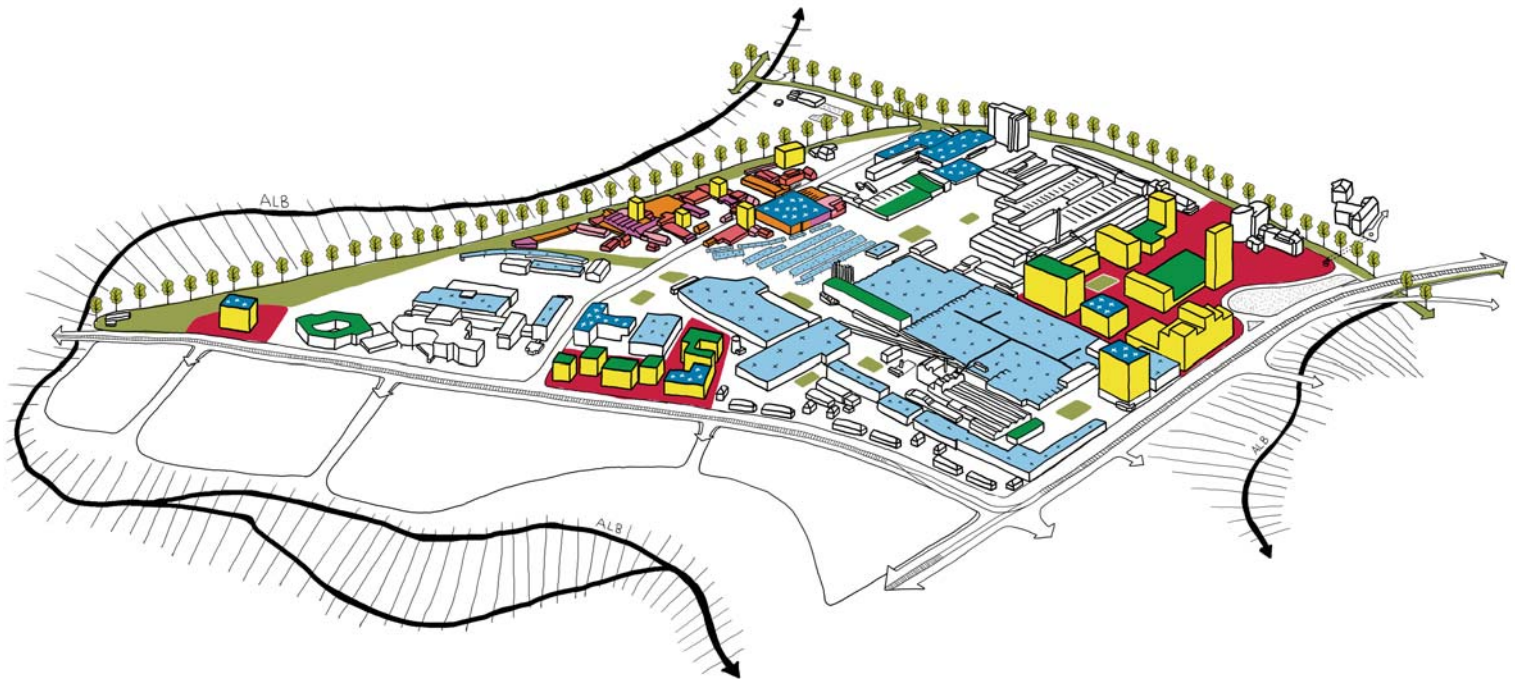
Teilraum 01 · „Albinsel“ - Level 1

ein direkter Freiraumanschluss mitten ins Gebiet hinein auf einem ehemaligen Anschlussgleis von Michelin hergestellt werden kann. Außerdem sind, u.a. aus Gründen der Klimaanpassung, extensive Dachbegrünungen und die Anlage von betrieblichen Pocketparks auf privaten Firmenflächen möglich. Diese freiräumlichen Maßnahmen sind in der Lage, den Teilraum erheblich aufzuwerten und seine Einbindung in die Stadtstruktur zu stärken.

> *Nutzung* Die derzeitige gewerblich-industrielle Nutzung wird auch zukünftig den Teilraum bestimmen. An mehreren Stellen ist jedoch eine Nutzungsintensivierung möglich, etwa in den kleinteilig strukturierten Bereichen an der Pfannkuchstraße (Nachverdichtung, Aufstockung, Nutzungsmischung, ...), an der Westspitze (neue städtebauliche Dominan-

te als Quartierseingang) oder im östlichen Einzelhandelsgebiet. Sollte es dort zu Änderungsnotwendigkeiten kommen, könnte der Standort vollständig überplant und bedarfsgerecht modifiziert werden.

> *Mobilität* Trotz guter Anbindung an die Tram 6 erscheint das Gebiet vorrangig MIV-bezogen. Zur zukünftigen Verkehrsvermeidung im Quartier trägt daher insbesondere der hochwertige Ausbau der Erreichbarkeit für den Langsamverkehr bei. Diese wird durch die beschriebenen Maßnahmen im Freiraumverbund und einen adäquaten Ausbau der Unterführung zur Hardtstraße erzielt. Im Gebiet bestehen für den MIV bereits mehrere Parkhäuser, die großflächige Parkplatzflächen vermeiden helfen. Bei Nutzungsänderungen sollten die Weiternutzung mit einbezogen werden.



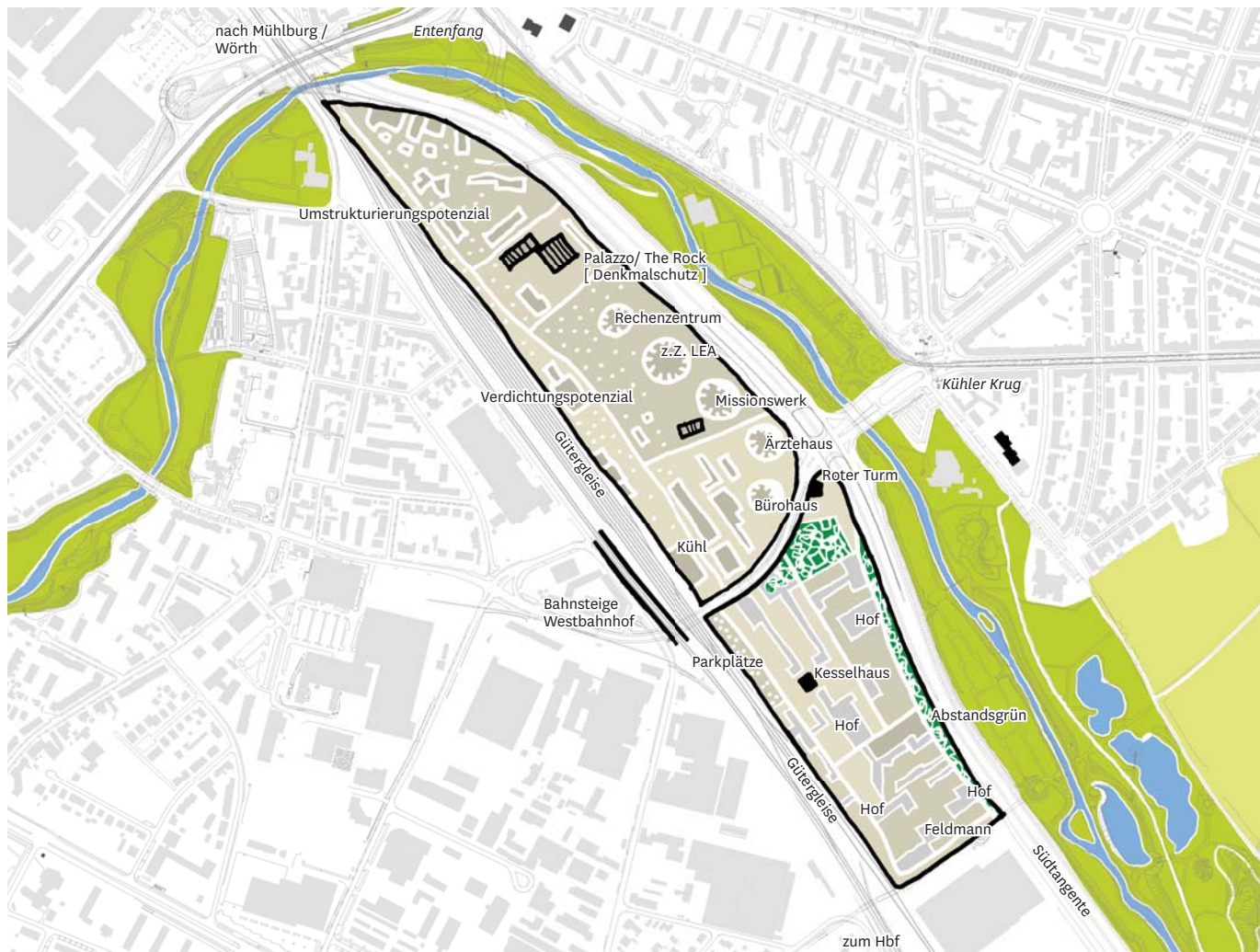
Teilraum 01 - „Albinsel“ - Level 2

> *Stadtraum* Durch Nachverdichtungen erhält das Gebiet insgesamt ein kompakteres Gesicht. Dies fällt besonders am Westeingang und am Stadteingang über die L 605 auf: Dort könnte sowohl auf dem Michelin-Gelände, als auch in der Folge auf den bisherigen Einzelhandelsflächen Gebäudestrukturen mit Hochpunkten entstehen, die den Stadteingang fassen.

GESAMTEINSCHÄTZUNG Ohne allzu stark in die Eigenart des bestehenden Quartiers einzugreifen, kann im Teilraum 01 über Maßnahmen im Freiraumsystem eine erhebliche Verbesserung erzielt werden, die auch positive Wirkungen auf die umliegenden Quartiere ausübt. Die Maßnahmen im Baubestand können nach Bedarf, Notwendigkeit und Möglichkeiten schrittweise realisiert werden. Durch Größe und

Anteil der privaten Flächen sind in diesem Teilraum auch private Maßnahmen an Gebäuden und im Freiraum von besonderer Relevanz, gerade hinsichtlich Anpassung an den Klimawandel und Entlastung von im Gebiet hiervon betroffenen.

VORHABEN >Freiräume stärken< >Vorhandene Gewerbegebiete optimieren<, >Funktionen mischen<, >Stadteingänge inszenieren<, >Klimaanpassung im Quartier umsetzen<



Teilraum 02 · „Westbahnhof-Roter Turm“ - Level 1

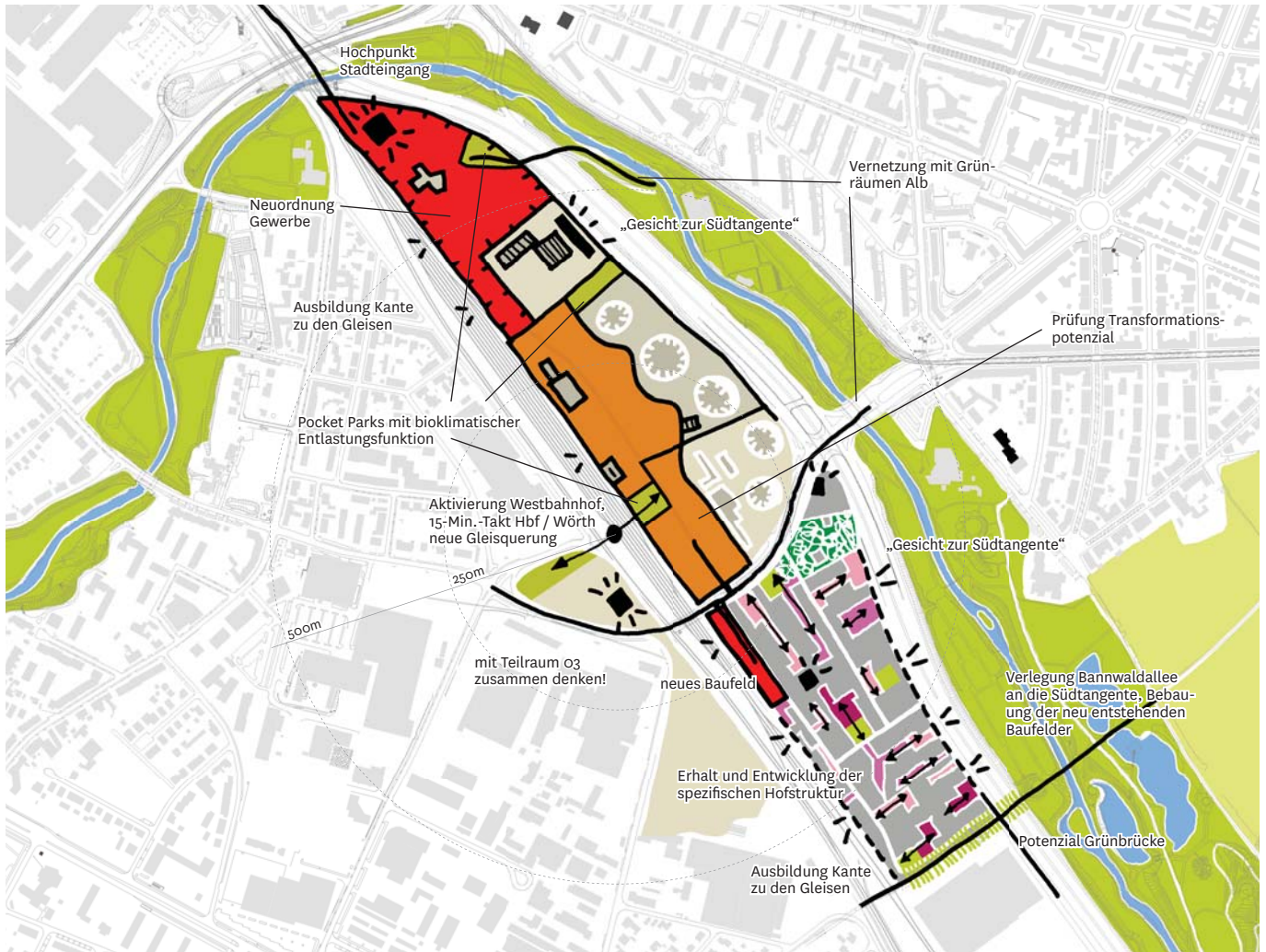
4.1.2 Teilraum 02 · „Westbahnhof-Roter Turm“

Größe 28,4 ha
Einwohner ca. 140

AUSGANGSLAGE Teilraum 02 „Westbahnhof-Roter Turm“ ist ein Gebiet aus den frühen Zeiten der Industrialisierung Karlsruhes, das noch viele Relikte baulicher aber auch struktureller Art aus der Zeit der Entwicklung mit der Eisenbahn aufweist. So besteht die nördliche Hälfte des Teilraums aus dem Westbahnhof und Stichstraßen, an denen sich ehemals Umschlaggleise für Ziegel, Kohlen und Schotter befanden. Die südliche Hälfte am „Roten Turm“ war hingegen ursprünglich ab 1899 Unternehmensareal der Alttextilverwertung Vogel und Schnurmann, noch heute lässt sich die überlieferte Struktur trotz Kriegsschäden gut erkennen, etliche historische Gebäude beinhalten heute Folgenutzungen (z.B. Restaurant Kesselhaus).

LEVEL 1 Die beschriebenen Unterschiede der beiden Teilraumhälften führen auch zu verschiedenen Rahmenbedingungen. Dennoch können beide Bereiche aufgrund von Verflechtungen nicht unabhängig voneinander betrachtet werden.

Der Teilraum ist bis auf den südlichen Anschlusspunkt an Teilraum 04 vollständig von Südtangente und Bahnanlagen begrenzt. An den MIV ist er von Nordwesten her von der Südtangente, über den Kühlen Krug, sowie über die Bannwaldallee von Süden angebunden. Im Gebiet verteilen List- und Benzstraße den Verkehr auf die Nebenstraßen. Vom Kühlen Krug führt die Zeppelinbrücke über die Gleise nach Grünwinkel hinüber. Auf diese Brücke bestehen auch Treppenzugänge aus dem Gebiet. Über Treppenanlagen sind auch die auf der Südseite der Gütergleise gelegenen Bahnsteige der Haltestelle Westbahnhof erreichbar. Auf diese Weise ist das Gebiet zwar an



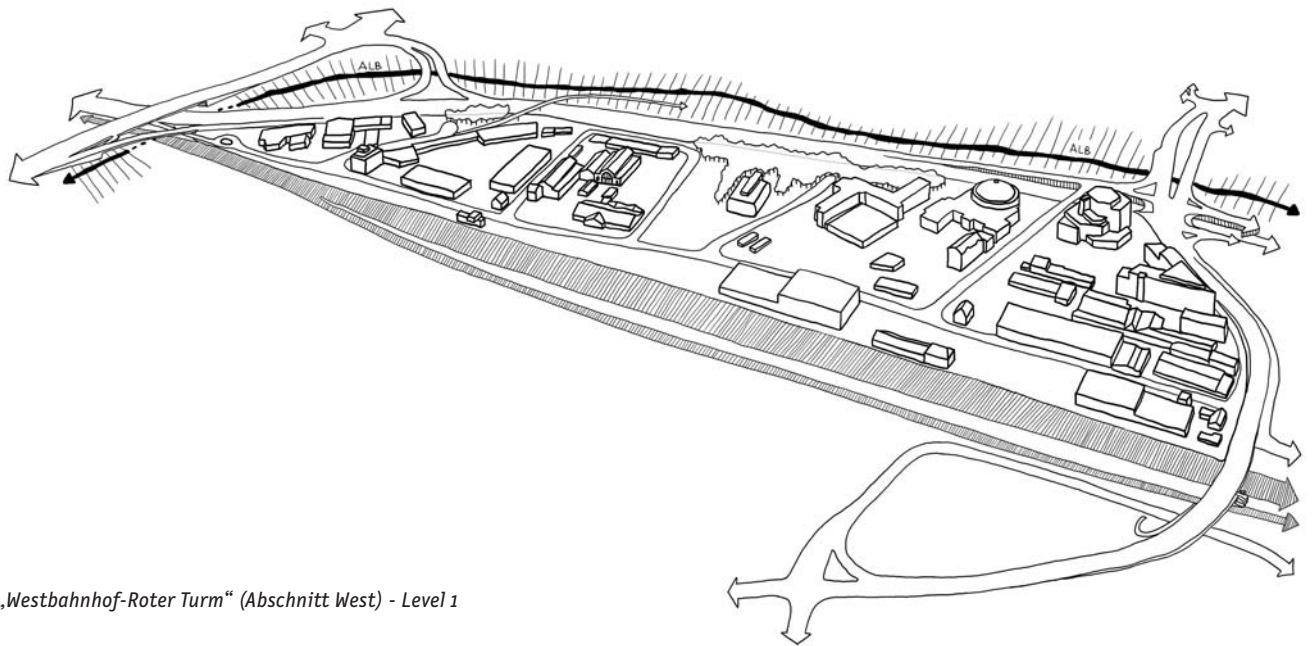
Teilraum 02 · „Westbahnhof-Roter Turm“ - Level 2

den ÖPNV angeschlossen, jedoch auf recht unkomfortable Art und Weise und nicht barrierefrei. Über zwei Brücken im Norden sowie an der südlichen Grenze ist der Teilraum darüber hinaus für Fußgänger und Radfahrer mit den Freiräumen der Alb verbunden, über die auch die Anbindung zur Innenstadt erfolgt. Der nördliche Teil ist von großen Gebäuden an der Kante zur Südtangente geprägt, an der Nordspitze befindet sich gemischtes Gewerbe. Im Zwischenbereich befinden sich die denkmalgeschützten Gebäude des „Palazzo“ und der Kletterhalle „The Rock“. Direkt nördlich der Zeppelinbrücke liegt das große Areal des Recyclingunternehmens Kühl. Insgesamt zeigt sich dieser Bereich eher wenig dicht bebaut. Die Südhälfte („Gewerbepark Am Roten Turm“) zeigt sich hingegen dicht bebaut und weist einen hohen Anteil historischer Bausubstanz auf. In diesem Bereich prägen längs und quer liegende Hofstrukturen

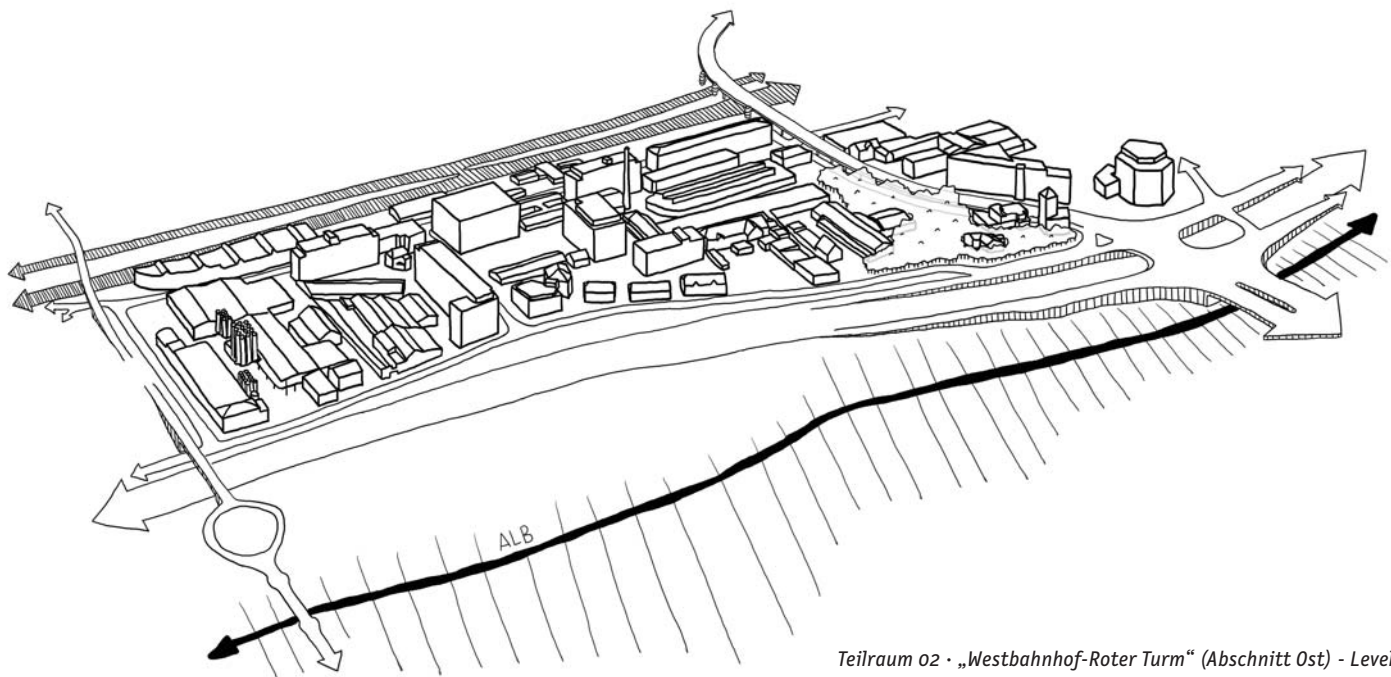
das Stadtgefüge. Gewerbenutzungen überwiegen im gesamten Gebiet, jedoch wohnen insgesamt auch etwa 140 Menschen hier. Außer kleineren privaten Grünflächen und geringem Abstandsgrün zur Südtangente besitzt der Teilraum nur wenig Grün.

LEVEL 2 Wesentlicher Ansatzpunkt der zukünftigen Entwicklung ist die Aktivierung des Westbahnhofs bei gleichzeitiger Erhöhung der Nutzungsintensität im Gebiet - beides Faktoren, die sich gegenseitig bedingen und die Attraktivität deutlich erhöhen.

> *Mobilität & Stadtraum* Der Westbahnhof befindet sich zwar bereits heute in nur 4 Minuten Fahrzeit zum Hauptbahnhof, allerdings ist die Verbindung im Stundentakt genauso wenig attraktiv wie die Ankunftssituation und der Quartierscharakter vor Ort.



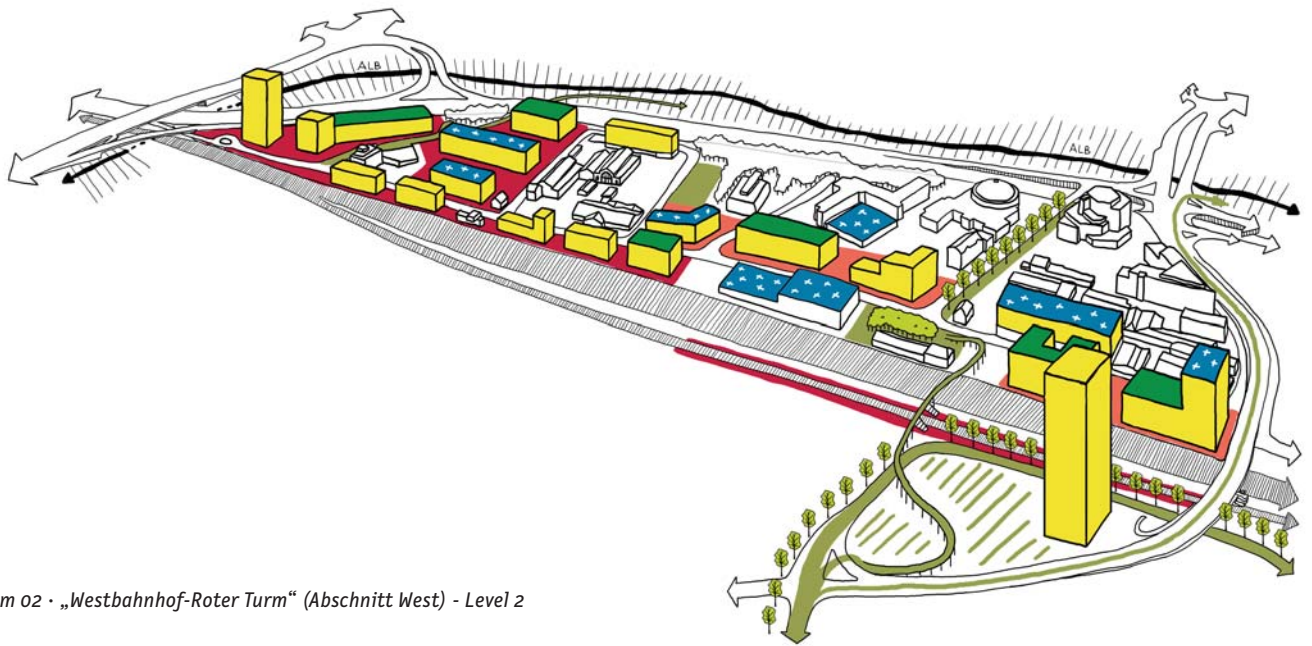
Teilraum 02 · „Westbahnhof-Roter Turm“ (Abschnitt West) - Level 1



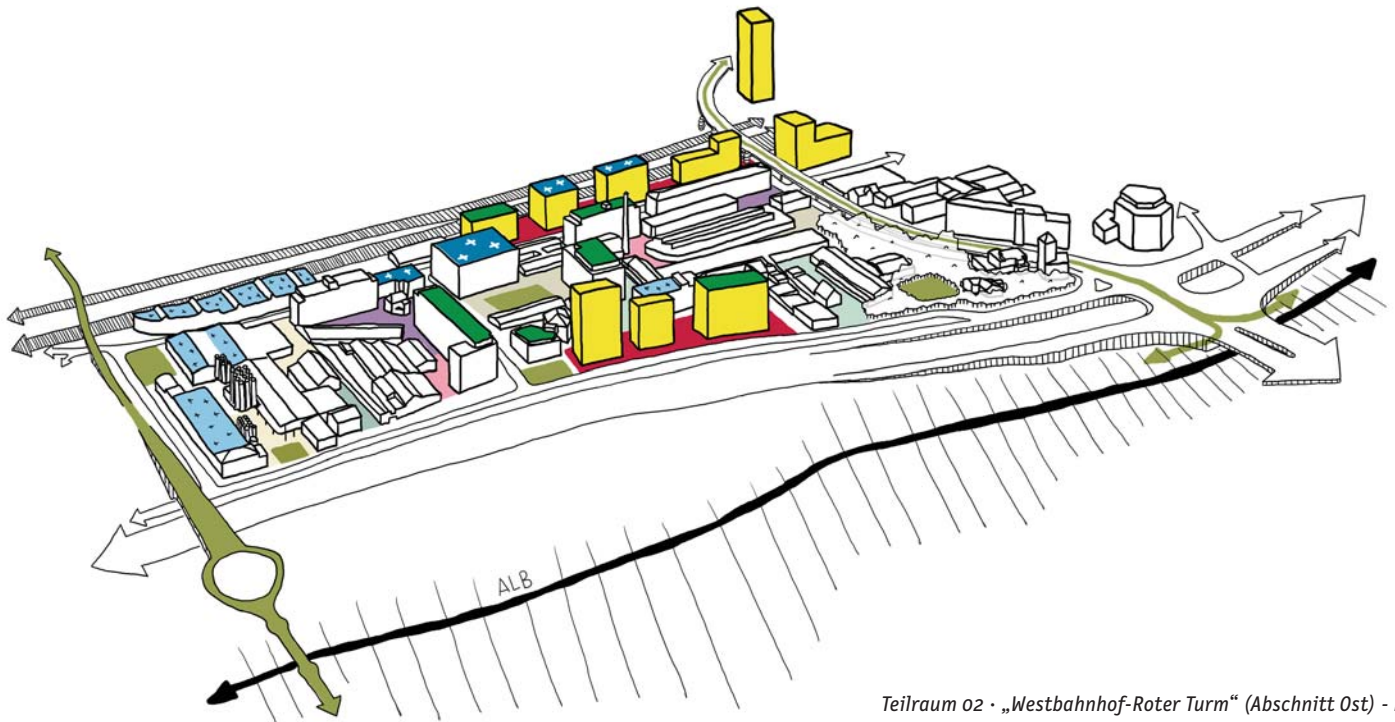
Teilraum 02 · „Westbahnhof-Roter Turm“ (Abschnitt Ost) - Level 1

Durch die Einrichtung einer S-Bahn zwischen Hauptbahnhof und Wörth mit dichter Taktzeit und die Aktivierung des Westbahnhofs als „echter“ Knotenpunkt mit neuer Gleisquerung direkt in die nördlich und südlich angrenzenden Quartiere hinein wird die Situation umgekehrt. Mit der gleichzeitig forcierten Umstrukturierung und Nachverdichtung der Gewerbebereiche und der Neugestaltung der öffentlichen Räume an strategischen Punkten verändert sich der Stadtraum. Insbesondere im Zusammenhang mit dem Teilraum 03 erhält das Bahnhofsumfeld ein ganz

neues Gesicht mit einem Hochpunkt, der den Westbahnhof und den Übergang zwischen den Quartieren markiert. Im südlichen Bereich wird die prägende Hofstruktur erhalten und entwickelt, so dass der identitätsstiftende Charakter sich verstärkt. Dort werden durch eine Verschwenkung der Bannwaldallee direkt an die Südtangente und Transformation des Bestands Potenzialfelder frei, die mit hochwertigen Gebäuden bebaut werden können, die sich der Südtangente selbstbewusst und städtisch zeigen.



Teilraum 02 · „Westbahnhof-Roter Turm“ (Abschnitt West) - Level 2



Teilraum 02 · „Westbahnhof-Roter Turm“ (Abschnitt Ost) - Level 2

> **Nutzung** Auch in Zukunft werden Gewerbenutzungen das Bild des Bereichs prägen, in die sich andere Nutzungen wie selbstverständlich integrieren können (z.B. Gastronomie, Kultur, Sport).

> **Freiraum** Im Gebiet werden an neuralgischen Punkten gezielt Pocket Parks installiert und miteinander verbunden, die den Teilraum gliedern und auch der bioklimatischen Entlastung dienen. Im Süden besteht die Möglichkeit, eine Grünbrücke über die Südtangente herzustellen.

GESAMTEINSCHÄTZUNG Aus dem in die Jahre gekommenen und unter seinen Möglichkeiten agierenden Quartier kann ein besonderer und höchst attraktiver Standort zum Arbeiten, Leben und Wohlfühlen entstehen.

VORHABEN >Mobilitätsstationen ausbauen<, >Vorhandene Gewerbegebiete optimieren<, >Funktionen mischen<, >Karlsruhes Konturen ausbilden<, >Klimaanpassung im Quartier umsetzen<, >Mobilitätskonzepte für Quartiere entwickeln<



Teilraum 03 · „Mixed Zone“ - Level 1

4.1.3 Teilraum 03 · „Mixed Zone“

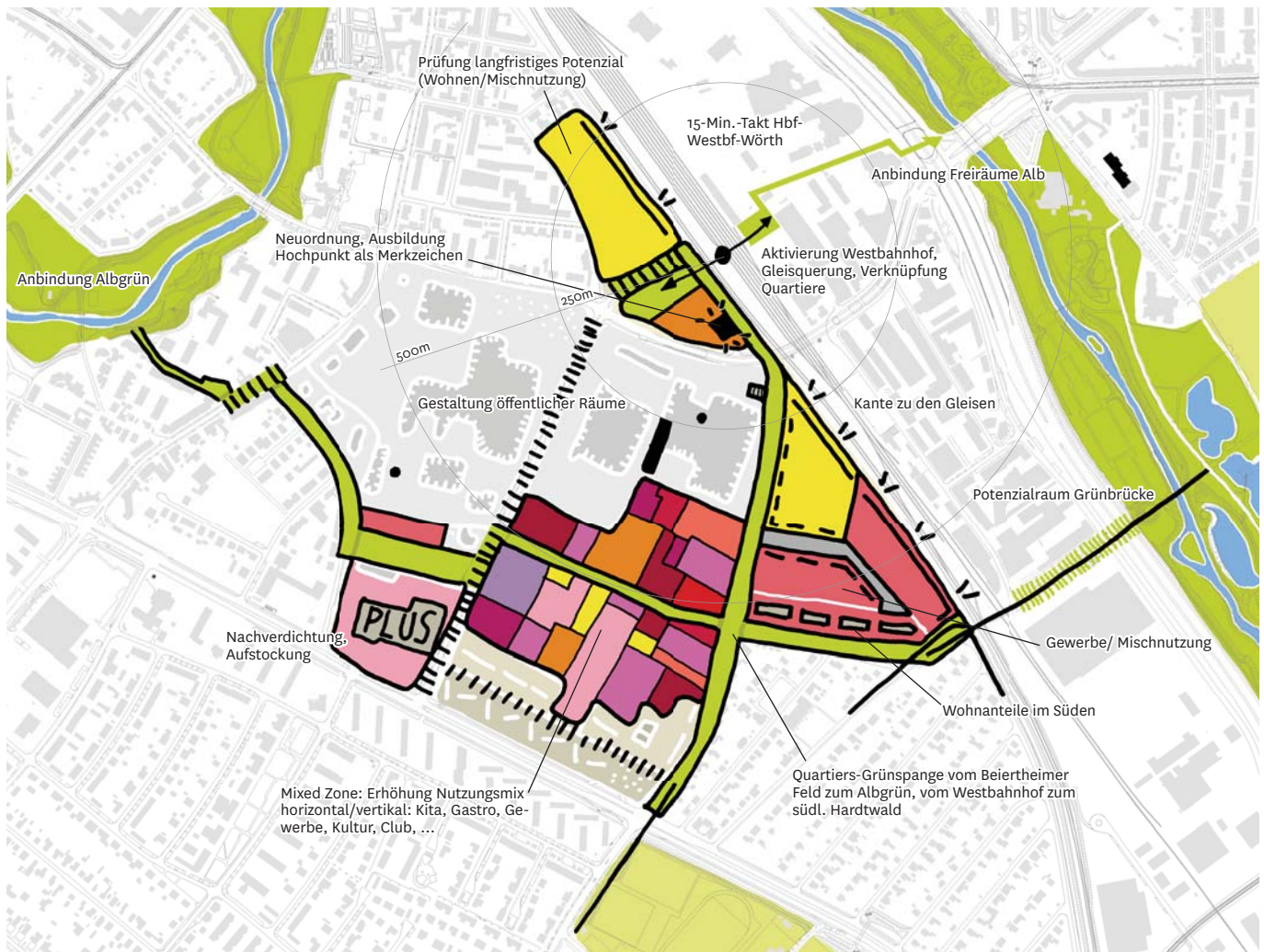
Größe 48,9 ha
Einwohner ca. 850

AUSGANGSLAGE Teilraum 03 liegt unmittelbar südwestlich des Westbahnhofs, zwischen Gleistrasse der Maxaubahn und der Pulverhausstraße, und direkt angrenzend an die Wohngebiete Hardecksiedlung im Osten und Alt-Grünwinkel. Das Gebiet entstand erst ab den späten 1890er Jahren mit der neuen Trassenführung der Maxaubahn und der Einrichtung des Westbahnhofs. Zwischen der Brauerei Sinner und der neuen Bahntrasse entstand erst über die Jahrzehnte das heutige Gewerbe- und Mischgebiet. Die letzten Flächen, insbesondere das Gewann „Saubiegel“ im Süden füllten sich erst in den 1950er Jahren.

LEVEL 1 Durch die erst allmähliche Entstehung über mehr als ein halbes Jahrhundert konnte sich

der vorherrschende Charakter mit teils denkmalgeschützten Fabrikgebäuden, Gewerbebetrieben, kleinteiliger Mischnutzung und eingesprengelter Wohnnutzung entwickeln. Um das Gebiet herum entstanden zudem bis in die 1960er Jahre weitläufige Wohngebiete.

Der Teilraum 03 „Mixed Zone“ zeichnet sich entsprechend durch ein Mit- und Durcheinander ganz verschiedener Typologien und Nutzungen mit gewerblichem Schwerpunkt aus. Im nördlichen Bereich befinden sich einzelne größere Unternehmen (Brauerei Hatz-Moninger, Briefzentrum Deutsche Post, Rotag, Itron, Buderus), während im südlichen Abschnitt kleinteiligeres Mischgewerbe mit z.T. Einzelhandel vorherrscht. Den südlichen Abschluss zur Pulverhausstraße bilden Wohnzeilen aus den 1950er und 1960er Jahren. Im Osten steht das Gelände der Spedition Simon Hegele nach Verlagerung zur Disposition, im



Teilraum 03 · „Mixed Zone“ - Level 2

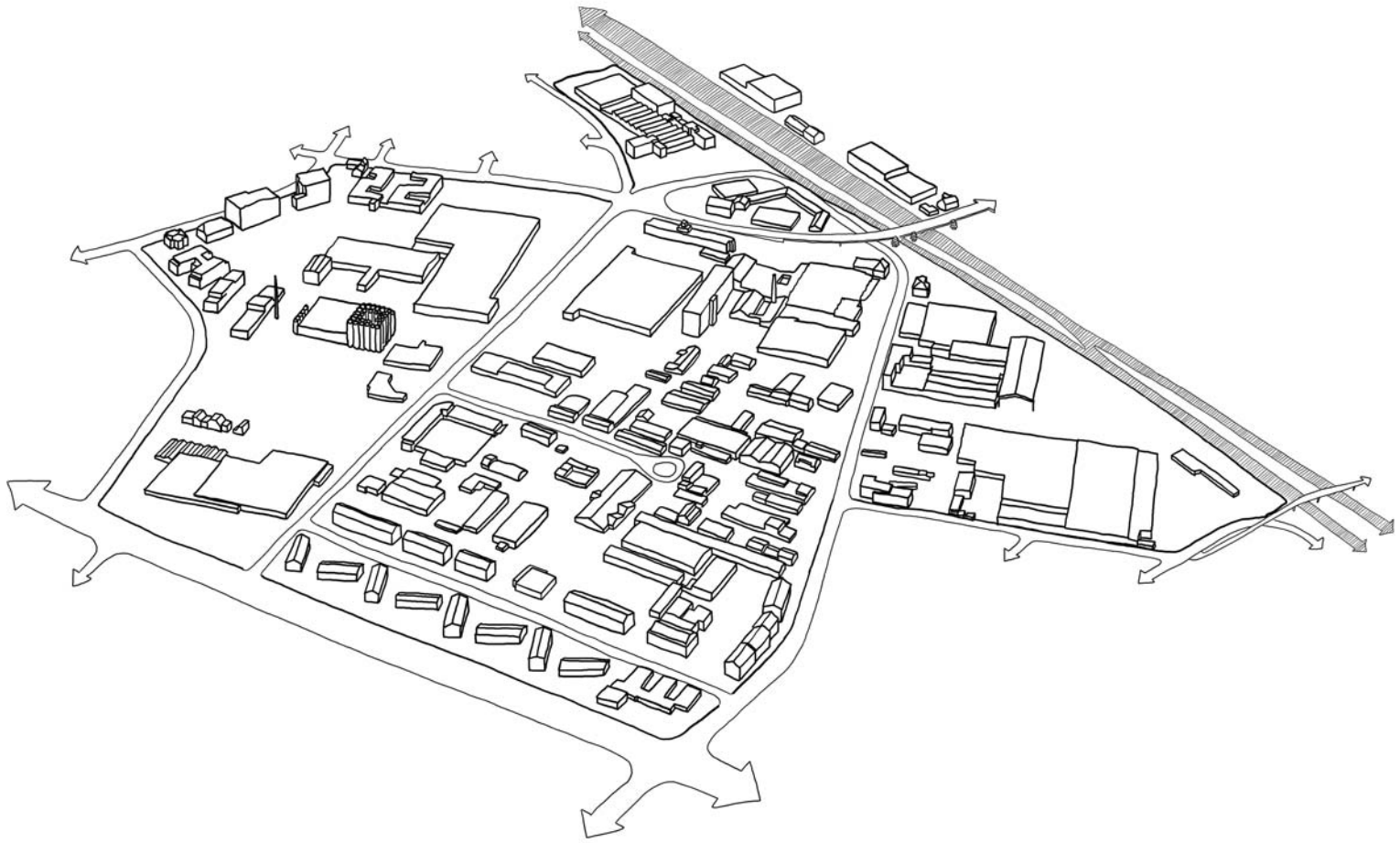
Westen existiert eine großflächige Brache zwischen Baumarkt und Brauerei. Die dreieckige Fläche am Südbahnsteig KA-West entspricht mit der kleinteiligen Mischbebauung geringer Dichte nicht einem möglichen Bahnhofsumfeld in 4 Minuten Fahrzeit zum Hauptbahnhof.

Das gesamte Quartier weist zudem kaum Grün oder hochwertige öffentliche Räume aus, der Versiegelungsgrad ist enorm. Neben dem im Stundentakt angefahrenen Westbahnhof führt eine Buslinie im 20-Minutentakt durch das Quartier. Der Langsamverkehr ist über die Grünwinkler und die „Junker-und-Ruh-Brücke an Alb und Innenstadt angebunden.

LEVEL 2 Drei Hauptthemen prägen die zukünftige Entwicklung der „Mixed Zone“: die Aktivierung und Etablierung des Westbahnhofs als Mobilitätsknoten mit gleichzeitiger Entwicklung des Umfelds, die Ein-

bettung des Quartiers in ein neues Grünsystem, das Vernetzung zu den umliegenden Freiräumen schafft und die gezielte vertikale und horizontale Nutzungsmischung im Zentrum des Gebiets - drei Aspekte, die dem Teilraum 03 ein völlig neues Gesicht und entsprechende Wertigkeit geben können.

> **Mobilität** Die in Teilraum 02 beschriebene Aktivierung des Westbahnhofs mit der neuen S-Bahn hat natürlich auch große Auswirkungen auf die Mixed Zone auf der Südseite, insbesondere in Verbindung mit der Gleisquerung und komfortablen Anbindung an die Bahnsteige. Dadurch werden die Quartiere untereinander und mit einem deutlich aufgewerteten ÖPNV verknüpft. Auf diese Weise haben Fußgänger und Radfahrer, auch aus den südlich gelegenen Wohnquartieren, eine weitere, hochattraktive Verbindung über die Gleise bis zur Alb und Richtung Innenstadt.

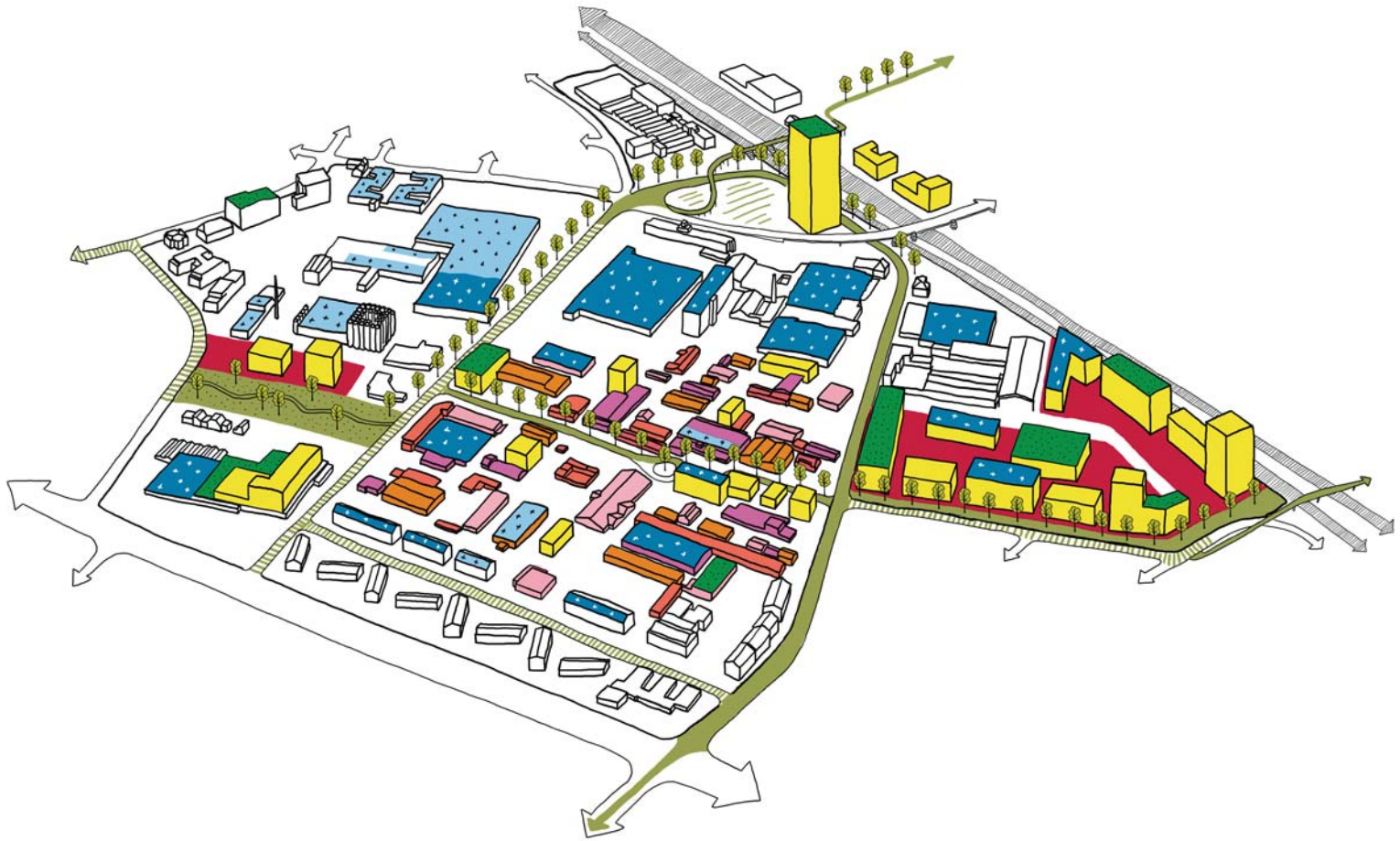


Teilraum 03 · „Mixed Zone“ - Level 1

> *Stadtraum & Nutzung* Mit der Etablierung des Westbahnhofs geht eine Umstrukturierung des Umfelds wie im nördlichen Teilraum 02 einher: Auf der Fläche am Westbahnhof entsteht eine städtebauliche Dominante mit Büro- und Mischnutzung, die sowohl die Standorte Westbahnhof und Mixed Zone, als auch den Übergang und die Verknüpfung der Quartiere deutlich markiert und zum Erkennungsmerkmal wird. Auch das weitere Umfeld wird von diesen Entwicklungen erfasst: Der zentrale Bereich der Mixed Zone wird für Nachverdichtung und horizontal und vertikal gemischte Nutzungen aller Art „freigegeben“ - mit der Ausnahme von Wohnnutzung. Auf diese Weise wird das Gewerbegebiet gestärkt und entwickelt ein eigenes Profil, das auch gezielt von Ergänzungen aus den Bereichen Gastronomie, Kultur, Sport, kleinerer Einzelhandel und auch „Spezialformen“ (Bastler, Künstler, ...) getragen wird.

Auf der Entwicklungsfläche Simon Hegele besteht zudem die Möglichkeit, eine hochwertige und an diesem Standort nicht störende Gewerbeentwicklung an der Gleistrasse voranzutreiben, die im Süden mit Wohnnutzung einen gut verträglichen Übergang zur Hardecksiedlung herstellt.

> *Freiraum* Mit den beschriebenen Entwicklungen einher geht die Entwicklung eines quartiersinternen Freiraumsystems, das in die größeren Grünbereiche der Umgebung eingebunden ist. Hierzu wird eine neue Quartiers-Grünspange hergestellt, die die Grünbrücke vom Junker-und-Ruh-Weg/Günther-Klotz-Anlage über Randflächen der Hegele-Fläche und mitten durch das Mixed-Zone-Quartier über einen Teil der westlichen Brachfläche mit dem Albraum verbindet. Diese Spange wird gekreuzt von der Grünverbindung Kühler Krug/ neue Gleisquerung Westbahnhof/ Har-



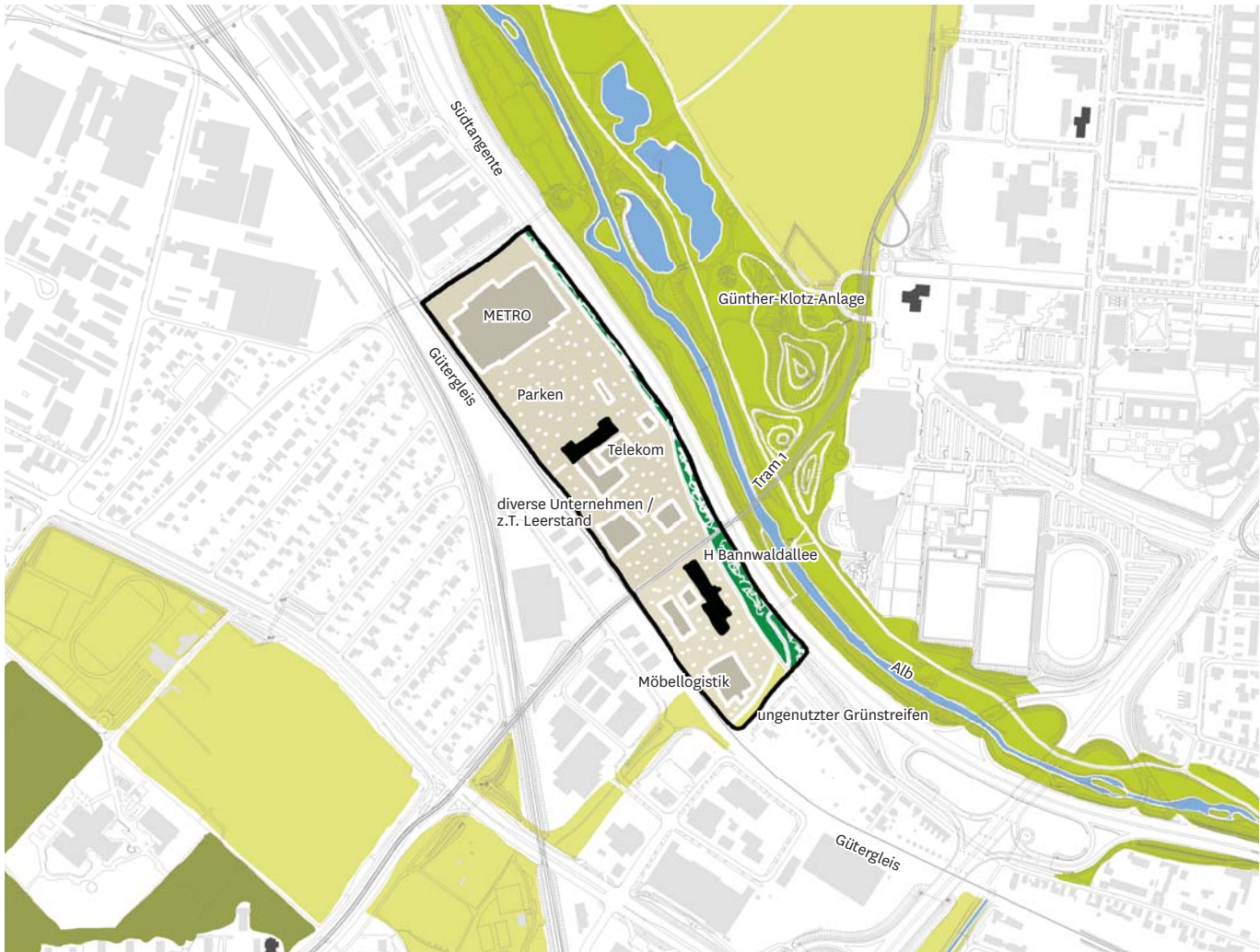
Teilraum 03 · „Mixed Zone“ - Level 2

deckstraße, die südlich an die Grünbereiche und Ausläufer des Hardtwalds anschließt. Durch dieses neue Grünsystem entsteht eine neue Qualität öffentlicher Räume im Quartier, außerdem werden das bioklimatische Entlastungssystem mit verschatteten Wegen und Trittsteinen auf diese Weise hergestellt und wichtige Fuß- und Radwegebeziehungen zwischen den Südquartieren erheblich aufgewertet. In Verbindung mit der geplanten Pulverhausstraßen-Tram erhält das Freiraumsystem zusätzlich eine große Wertigkeit.

GESAMTEINSCHÄTZUNG Im Teilraum 03 „Mixed Zone“ kann etwas wirklich Neues entstehen, das dies über viele Jahrzehnte gewachsene Quartier bislang gar nicht entwickeln konnte, da wesentliche Impulse fehlten. Mit dem Räumlichen Leitbild und dem innovativen REGEKO-Prozess kann der Wandel nun gemeinsam mit den Unternehmen, Anwohnern und

Betroffenen angestoßen werden, was eine erhebliche Chance für das gesamte Quartier und seine Einbindung ins Umfeld darstellt. Nicht nur die Mixed Zone wird von den Veränderungen am Westbahnhof und im Freiraum- und Langsamverkehrssystem profitieren, sondern auch der gesamte südwestliche Stadtraum in Grünwinkel. Am Westbahnhof wird – 4 Minuten vom Hauptbahnhof – ein neuer Stadteingang geschaffen, der sowohl vor Ort als auch für die Gesamtstadt wesentliche Impulse setzt.

VORHABEN >Mobilitätsstationen ausbauen<, >Vorhandene Gewerbegebiete optimieren<, >Funktionen mischen<, >Stadteingänge inszenieren<, >Freiräume stärken<, >Karlsruhes Konturen ausbilden<, >Klimaanpassung im Quartier umsetzen<, >Mobilitätskonzepte für Quartiere entwickeln<



Teilraum 04 · „Junker und Ruh“ - Level 1

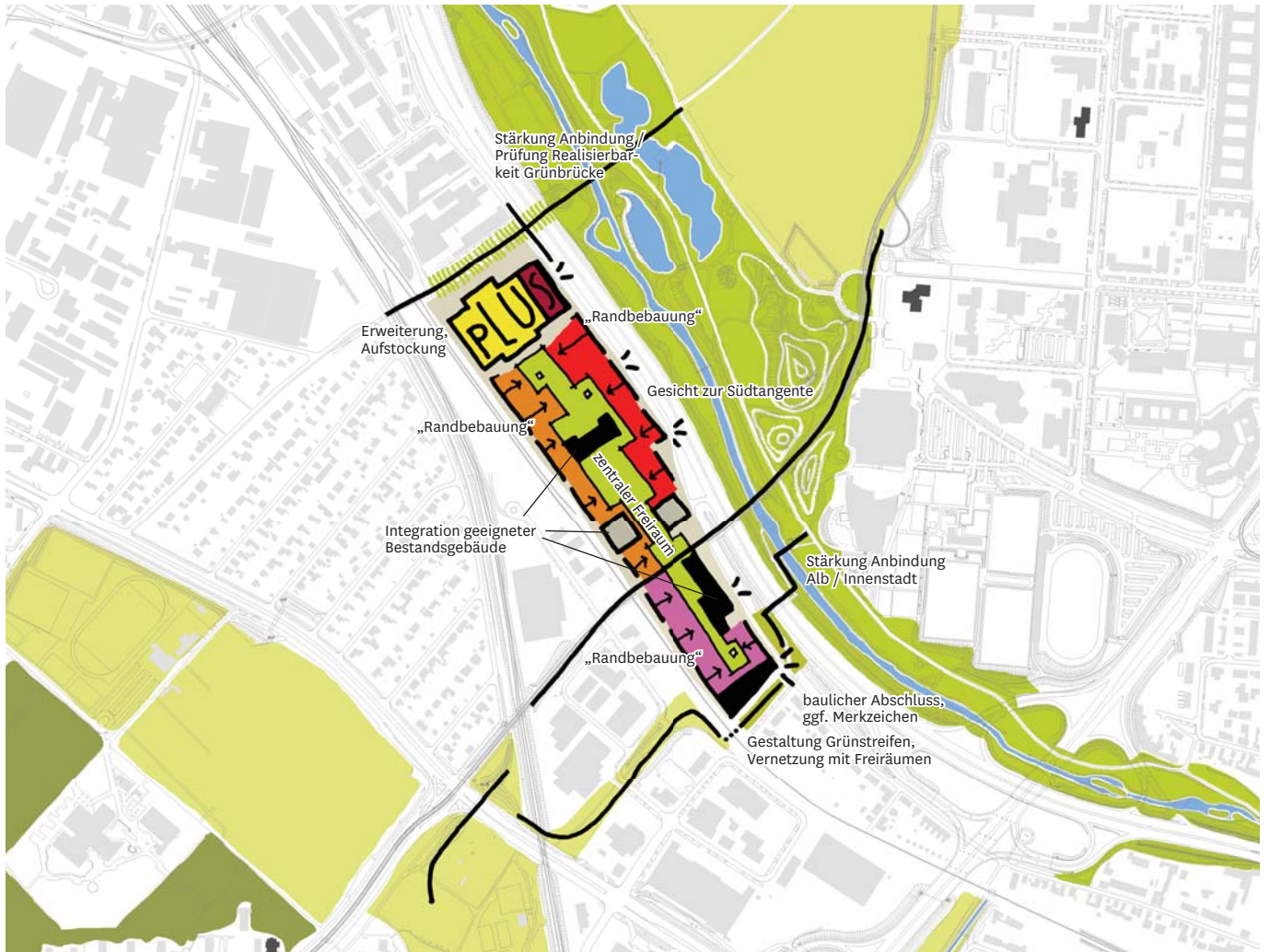
4.1.4 Teilraum 04 · „Junker und Ruh“

Größe 12,7 ha
Einwohner < 10

AUSGANGSLAGE Der Teilraum 04 umfasst das Gebiet der ehemaligen Fabrikanlagen der Firma Junker und Ruh, die das wirtschaftliche Leben in Karlsruhe bis in die späten 1950er Jahre über Jahrzehnte hin prägte. Auch dieses Gebiet ist zwischen Südtangente und Güterbahntrasse eingeschlossen, was ihm einen etwas zurückgezogenen, fast versteckten Charakter verleiht.

LEVEL 1 Das Gebiet umfasst vorwiegend große Flurstücke mit wenigen Einzelnutzern. Den Auftakt im Norden macht der C&C-Markt METRO mit einem einzigen Baukörper und ausgedehnten, zum Teil überdachten Parkplatzflächen. Im restlichen Gebiet befinden sich Baukörper mittlerer Größe, die teils durch

ihre Höhe stadtbildprägend wirken. Im Gebiet selbst existieren außer kleineren Flächen mit Abstandsgrün keinerlei Grünräume, stattdessen überwiegen vollversiegelte Flächen. Erschlossen ist der Teilraum von der Bannwaldallee, die direkt von der Südtangente erreicht und verlassen werden kann. Zwischen mittlerem und südlichem Drittel quert die Brücke der Tram 1 zwischen Europahalle und Hardtwaldsiedlung bzw. Oberreut, die auch für den Fuß- und Radverkehr zur Verfügung steht. Die dortige Haltestelle „Bannwaldallee“ ist über eine Brückenanlage vom Gebiet aus zu erreichen. Nördlich der Metro befindet sich eine weitere Querung für Fußgänger und Radfahrer. Über diese beiden Querungen ist der Teilraum „Junker und Ruh“ an Günther-Klotz-Anlage bzw. Innenstadt und die südwestlichen Bereiche der Stadt angebunden.



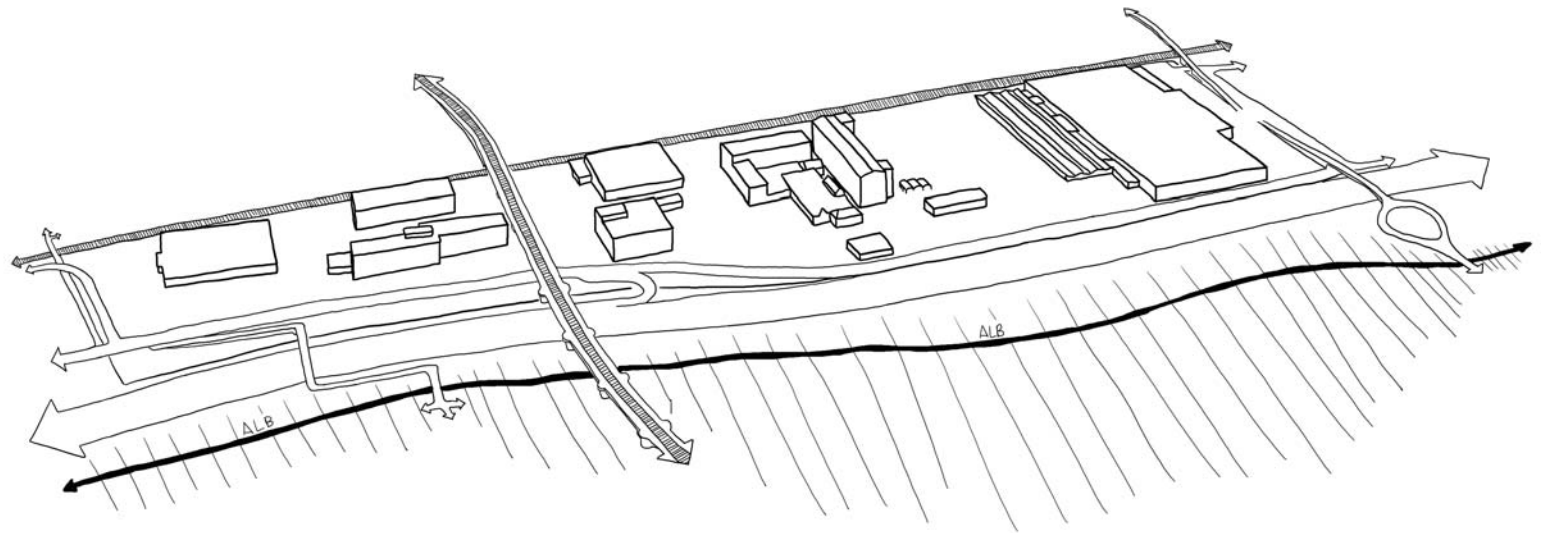
Teilraum 04 - „Junker und Ruh“ - Level 2

LEVEL 2 Durch die umfangreich vorhandenen Freiflächen birgt der Teilraum „Junker und Ruh“ das Potenzial, ein neues, starkes und klar konturiertes Profil zu entwickeln und dabei sowohl baulich deutlich mehr Dichte zu entwickeln, als auch erstmals einen identitätsstiftenden, gut nutzbaren gemeinsamen Freiraum zu etablieren

> *Stadtraum* Das derzeit vorherrschende Prinzip der „freistehenden Einzelbebauung“ mittig in der Parzelle wird umgekehrt: Zukünftig werden die Ränder des Teilraums bebaut, um eine klare Kante nach außen zu schaffen und dabei gleichzeitig einen geschützteren gemeinsamen Innenraum zu schaffen. Im Teilraum „Junker und Ruh“ kann dadurch ein neues städtisches Gesicht zur Südtangente entstehen, das die

Stadt auch von diesem Durchgangs- und Bewegungsraum sicht- und erlebbar macht.

> *Nutzung* Der Teilraum beherbergt Gewerbe, Dienstleistungen, aber auch Handwerk und ergänzende Nutzungen. Speziell hier sind viele unterschiedliche Branchen und Unternehmensformen denkbar, die sich jedoch in die neue, spezifische Baustruktur integrieren können müssen. Hierbei sind explizit gestapelte Nutzungen denkbar bzw. erwünscht, bei denen auch innovative Parkierungslösungen gefragt sind. Sollte der Standort der METRO dauerhaft erhalten bleiben, sind auch hier Aufstockungen und gestapelte Nutzungen, auch für Parken oder sogar Freiraum (z.B. Sportanlagen) denkbar.



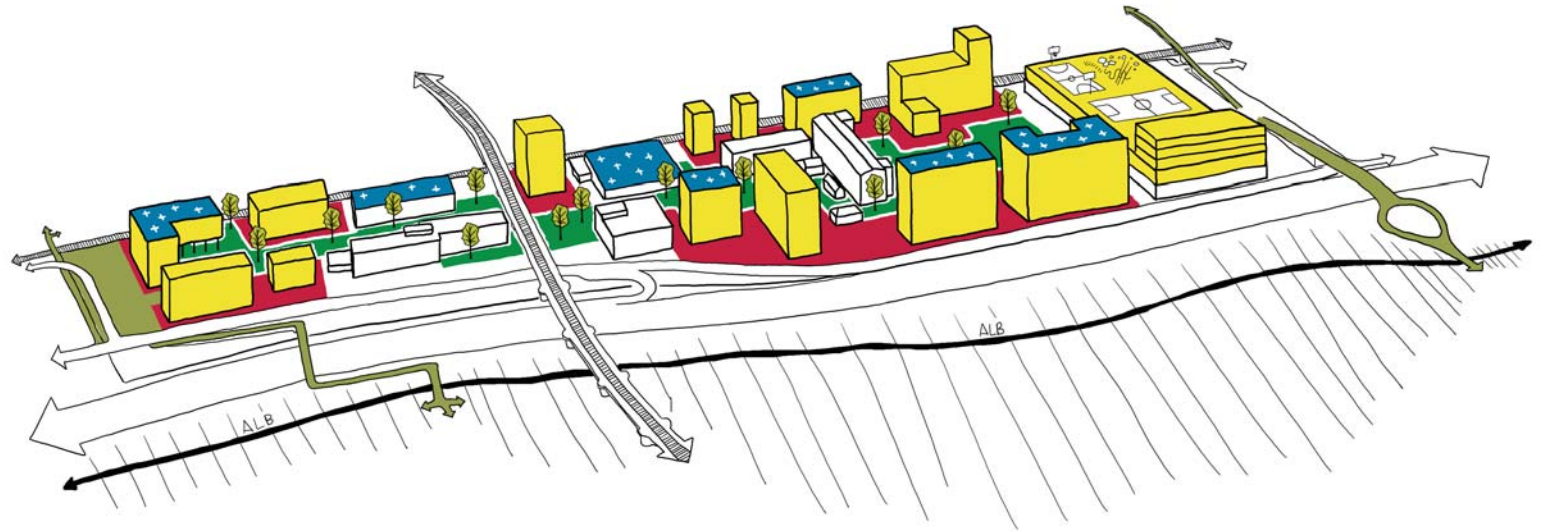
Teilraum 04 · „Junker und Ruh“ - Level 1

> *Freiraum* Der durch die Saumbebauung entstehende Raum im Zentrum des Gebiets wird als zusammenhängender Freiraum mit halböffentlichem Charakter ausgebildet. Dabei wechseln sich große grüne Zonen mit kleineren „grauen“ Bereichen ab, die für Pausen und Erholung, gemeinsame Aktivitäten oder auch für Unternehmenszwecke zur Verfügung stehen. Dieser Freiraumbereich kann von allen Unternehmen und Mitarbeitern genutzt werden. Außerdem wird mit der großflächigen Entsiegelung und schattenspendenden Bäumen ein Beitrag zur Anpassung des Gebiets an den Klimawandel vollzogen.

Über grüne Bänder im Norden (dort könnte eine Grünbrücke über die Südtangente angelegt werden), in der Mitte (Straßenbahntrasse) und im Süden (neu gestaltetes Band zwischen Teilraum 04 und 05) be-

stehen Freiraumverbindungen in Querrichtung, die das Gebiet mit der Alb (Günther-Klotz-Anlage) und den Grünräumen im Süden (Oberreut, Groboberfeld, Hardtwald) vernetzen.

> *Mobilität* Die MIV-Erschließung über Südtangente und Bannwaldallee bleibt bestehen, jedoch wird die Parkierung im Gegensatz zu Level 1 zukünftig in Parkhäusern, -geschossen oder (Tief-)Garagen an der Bannwaldallee organisiert, ohne die bisherigen Flächenausmaße zu benötigen. Über die neue Tramlinie Pulverhausstraße erhält die Haltestelle Bannwaldallee eine höhere Taktung und interessante neue Fahrziele (Ebertstraße/Hauptbahnhof sowie Grünwinkel/Daxlanden), was die Lage des Teilraums attraktiver macht. Die Langsamverkehrsverbindungen werden



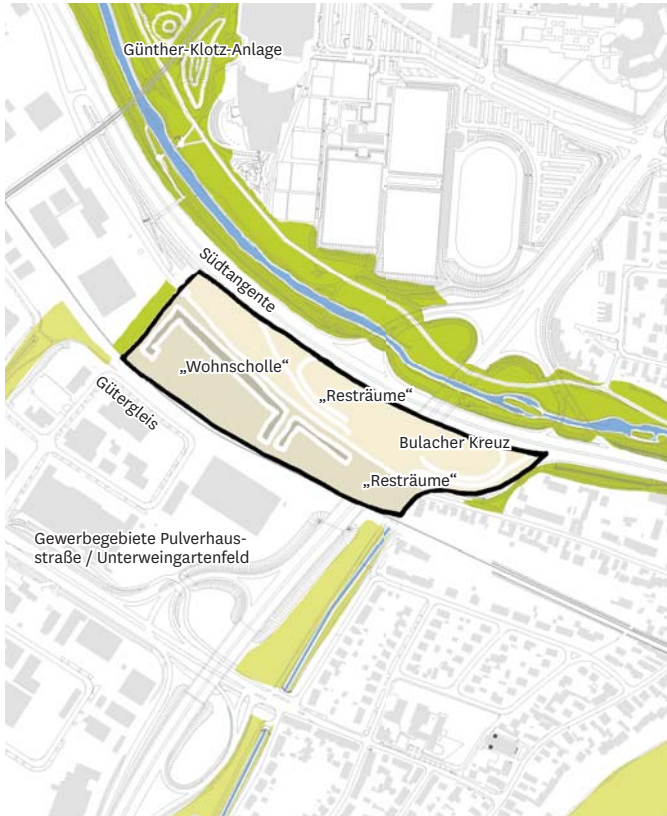
Teilraum 04 · „Junker und Ruh“ - Level 2

ausgebaut und gestärkt, auch was die Wahrnehmbarkeit angeht (Prüfung eines durchgängigen Signaletik-Konzepts).

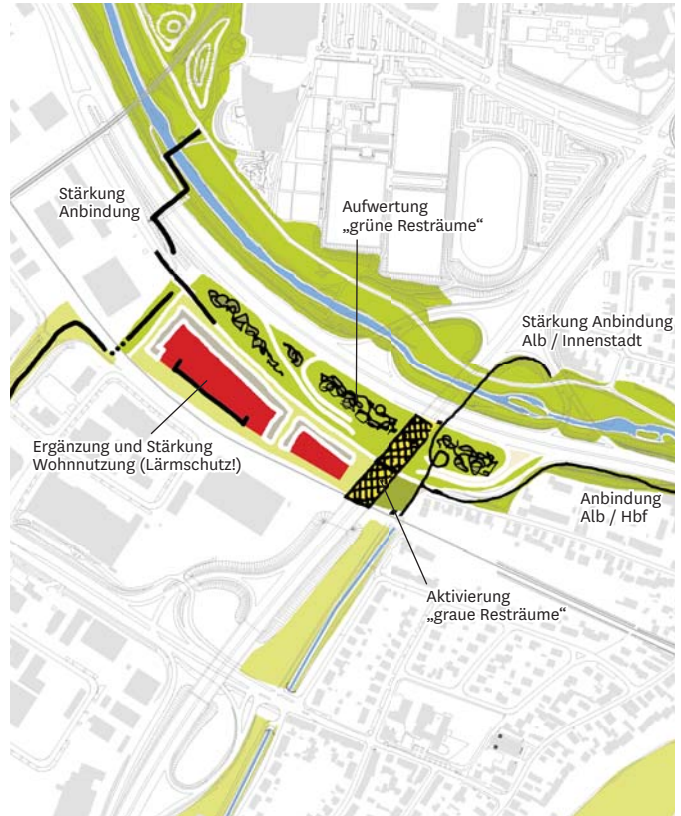
GESAMTEINSCHÄTZUNG Der bislang noch deutlich zu wenig genutzte und wahrgenommene Teilraum 04 „Junker und Ruh“ kann umfangreichen Veränderungen entgegensehen, die sein Profil und insbesondere auch Gesicht, gerade gegenüber dem Verkehrs- und Durchgangsraum Südtangente, erheblich stärken werden, ohne die Bestandsnutzungen grundsätzlich in Frage zu stellen. Nutzbarkeit, Flächeneffizienz und damit Wirtschaftlichkeit werden enorm ausgebaut. Aufgrund der Parzellen- und Eigentümerstruktur (wenige einzelne Eigentümer) scheint hier vieles re-

alisierbar, so dass gemeinsam mit den Eigentümern und Unternehmen ein Transformationsprozess angestoßen werden sollte.

VORHABEN >Vorhandene Gewerbegebiete optimieren<, >Karlsruhes Konturen ausbilden<, >Klimaanpassung im Quartier umsetzen<, in geringerem Umfang >Funktionen mischen<



Teilraum 05 · „Siedlung Maienweg“ - Level 1



Teilraum 05 · „Siedlung Maienweg“ - Level 2

4.1.5 Teilraum 05 · „Siedlung Maienweg“

Größe 3,47 ha
Einwohner ca. 180

AUSGANGSLAGE Der Teilraum 05, ein Relikt aus der Zeit vor der Südtangente, ist der kleinste Teilraum im *Dynamischen Band*. Er befindet sich in zentraler Lage, jedoch eingezwängt zwischen Südtangente, Bulacher Kreuz, Gütergleis und Gewerbegebieten.

LEVEL 1 Die Siedlung Maienweg ist überwiegend von Wohnnutzung mit durchgrünten Gärten geprägt. Die eigentlich hervorragende Lage im städtischen Gefüge wird jedoch stark eingeschränkt durch die stark lärmemittierende Nachbarschaft.

LEVEL 2 Zukünftig kann die Siedlung Maienweg gestärkt und klarer profiliert werden. Neben Ausbau und Ergänzung der Wohnnutzung stehen Stärkung und Aufwertung der Anbindungen im Fokus.

> **Nutzung** Im südwestlichen Bereich bestehen Potenzialflächen für bauliche Ergänzungen mit Wohnnutzung. Diese Gebäude sind selbst mit wirksamem Lärmschutz ausgestattet und wirken als Lärmschutz für die bestehende Wohnbebauung.

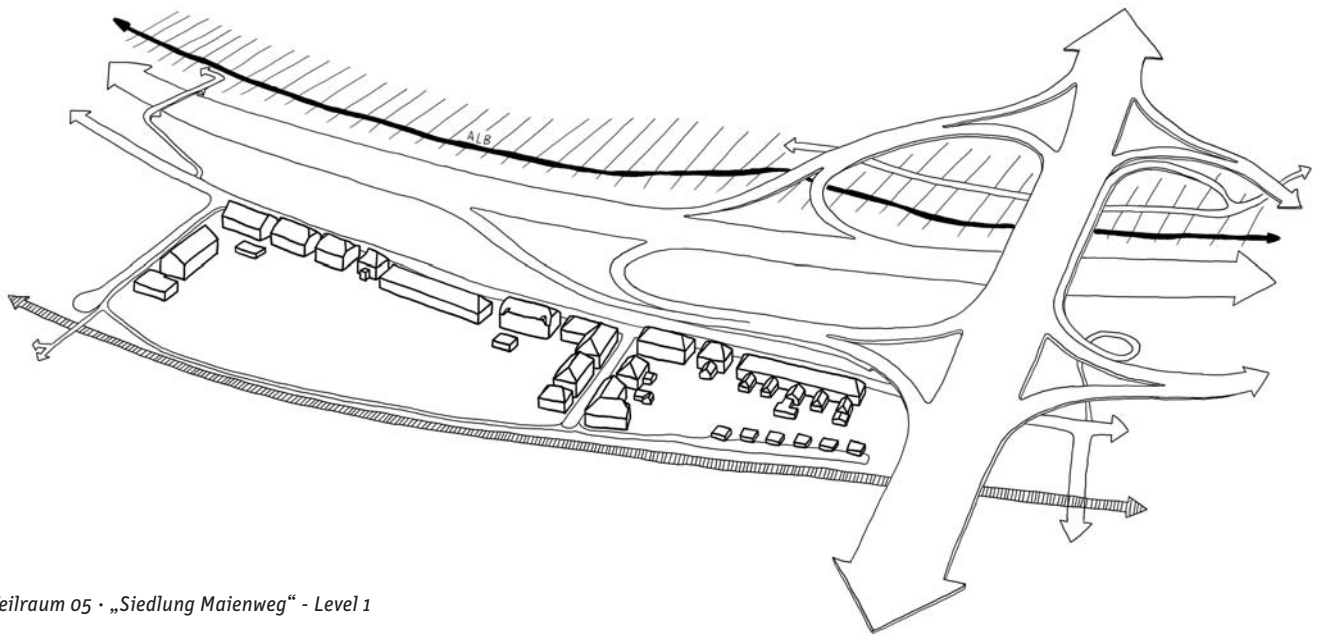
> **Freiraum** Über aufgewertete Anbindungen ist die Siedlung Maienweg zukünftig noch besser mit den Freiräumen entlang der Alb und der Innenstadt vernetzt. Ein neuer Grünraum klärt die Situation zum Gewerbepark Junker und Ruh und verbessert die Verbindung über das Gütergleis nach Süden. Ergänzend werden die Grünräume innerhalb des Bulacher Kreuzes aufgewertet und zugänglich gemacht.

> **Mobilität** Es besteht Anschluss an die Tram über die H Bannwaldallee. Die Fuß- und Radverbindungen Richtung Innenstadt sowie Alb- und Hauptbahnhof werden aufgewertet und eindeutig beschildert.

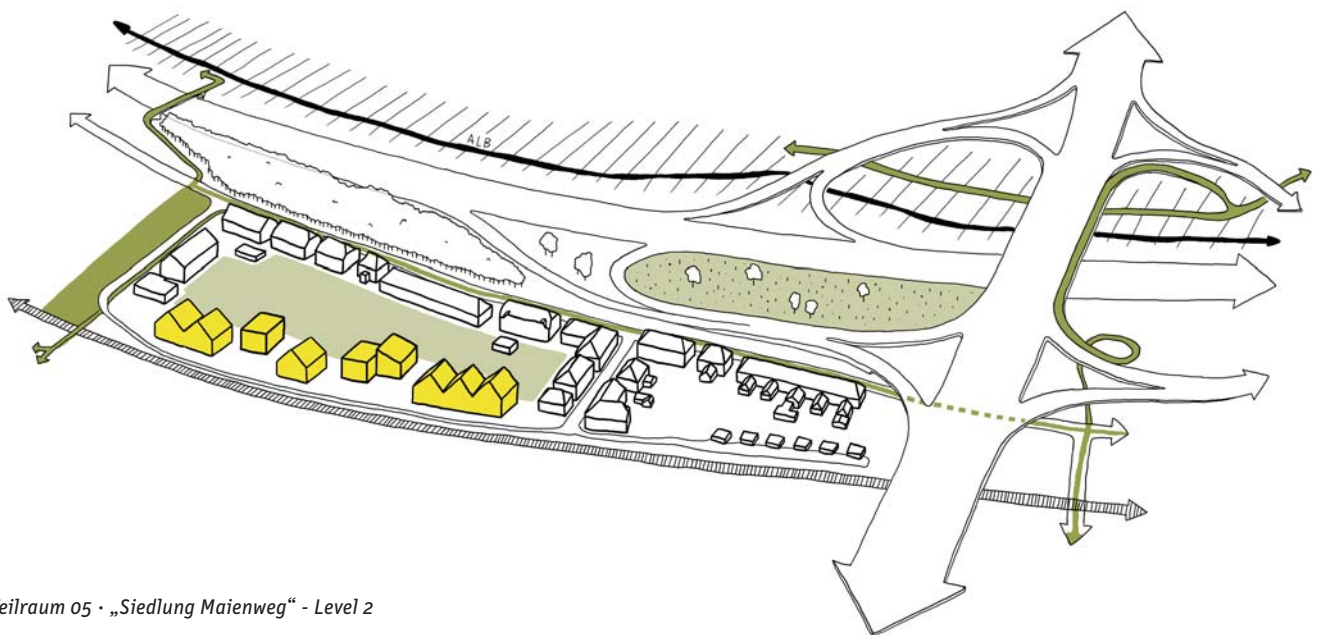
> **Stadtraum** Die bauliche Ergänzung stärkt das Quartier und schafft Zusammenhalt. Ergänzend wird der „Restraum“ unter der L 605 für neue Nutzungen aktiviert.

GESAMTEINSCHÄTZUNG Am Maienweg kann sich dauerhaft ein Wohnquartier etablieren, das trotz ungünstiger Umgebung gute Wohnqualität und Identifikation aufweist, und das seinen hervorragenden Standort bzgl. Fuß- und Radverkehr voll auskostet.

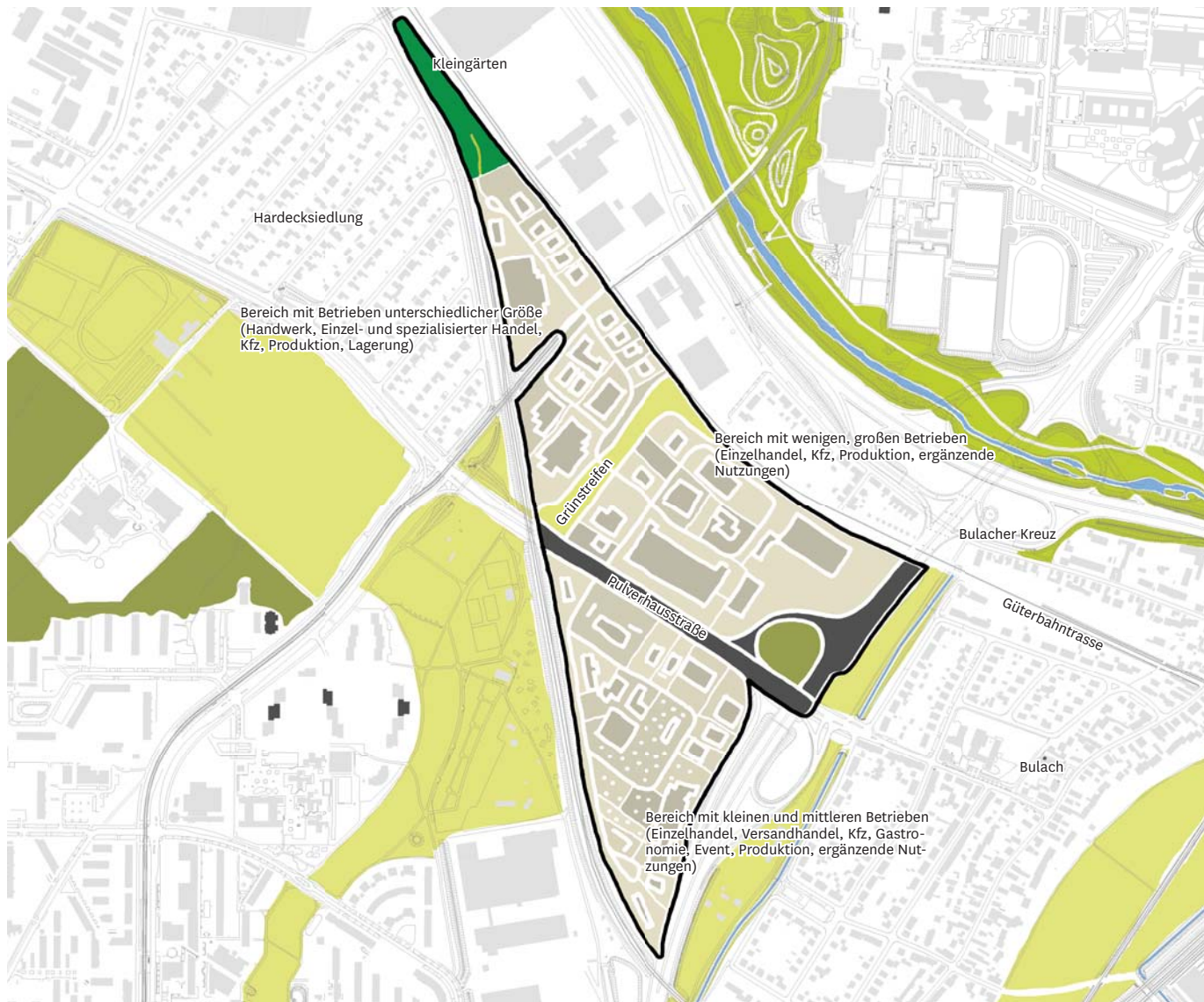
VORHABEN >Bestehende Quartiere weiterentwickeln<



Teilraum 05 · „Siedlung Maienweg“ - Level 1



Teilraum 05 · „Siedlung Maienweg“ - Level 2



Teilraum 06 · „Haifischflosse“ - Level 1

4.1.6 Teilraum 06 · „Haifischflosse“

Größe	31,0 ha
Einwohner	ca. 25

AUSGANGSLAGE Der Teilraum 06 bekommt seinen Namen von der markanten Gebietsform im Plan. Die „Haifischflosse“ befindet sich im Südwesten des *Dynamischen Bandes* und wird im Norden von der Güterbahntrasse, im Westen von der Trasse der Maxaubahn und im Osten vom Damm der L 605 vollständig eingeschlossen. Das gesamte Gebiet ist nur von der Pulverhausstraße aus zugänglich, lediglich ein unbeschränkter Übergang über das Gütergleis stellt einen zusätzlichen Zugang dar, jedoch nur für Fußgänger.

LEVEL 1 Das noch bis in die 1965er vollständig unbebaute Areal beherbergt heute umfangreiche Gewerbebetriebe jeder Art und Größe, vom Fahrradladen bis zum Warenlager oder Versandhandel. Dabei ist das Gebiet in drei zusammenhängende Felder aufgeteilt, die sich strukturell leicht unterscheiden. Südlich der Pulverhausstraße befinden sich kleinere und mittlere Unternehmen mit teilweise ausgedehnten Stellplatzflächen. Im Gebiet nördlich der Pulverhausstraße befinden sich wenige, größere Einheiten. Ein Drittel der Fläche wird von einem großen Einzelhändler belegt, hier wurde erst vor kurzem ein neuer Discounter auf bisherigen Parkplatzflächen ergänzt, der ein eigenes Parkgeschoss auf seinem Dach beherbergt. Das dritte Gebiet befindet sich nördlich des Grünstreifens und umfasst große Verkaufs- und Lagergebäude sowie



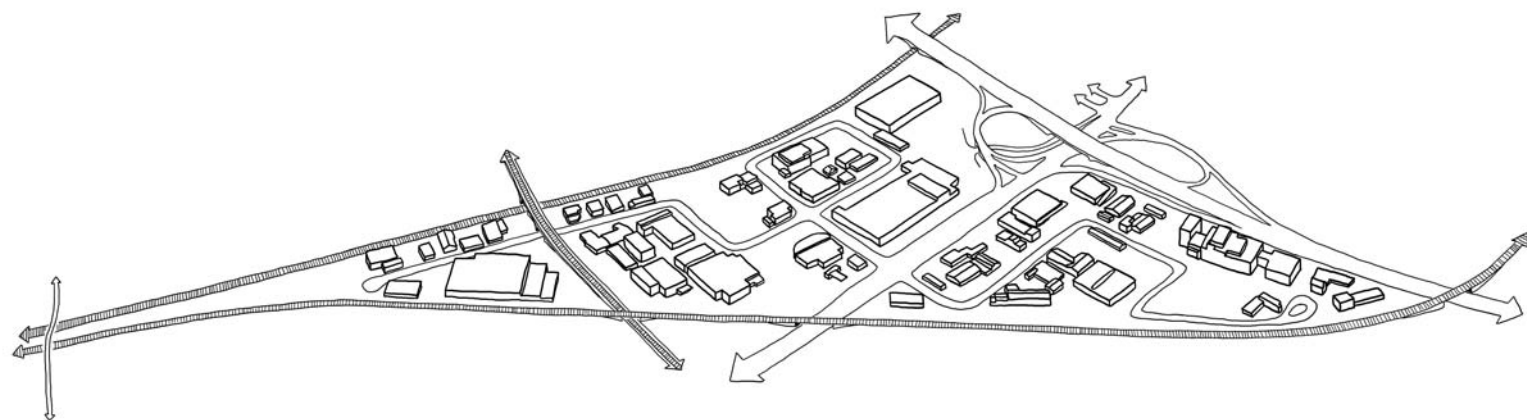
Teilraum 06 · „Haifischflosse“ - Level 2

kleinere Gewerbe- und Handwerksbetriebe. Im sich stark verjüngenden nördlichen Abschluss liegen Kleingärten, die nur über die „Haifischflosse“ erreicht werden können. Im Gebiet selber gibt es nur wenig Grün, die öffentlichen Räume zeigen sich deutlich mehr auto- als fußgängerbezogen. An den ÖPNV ist der Teilraum über eine Buslinie und die etwas entfernter liegende Tramhaltestelle Hardecksiedlung angebunden.

LEVEL 2 Der Schwerpunkt der zukünftigen Entwicklungen in der Haifischflosse liegt in der Schaffung attraktiver öffentlicher Frei- und Grünräume und deren Vernetzung mit den umliegenden Bereichen sowie in der Anbindung durch die neue S-Bahnlinie vom Haupt- zum Westbahnhof.

> *Nutzung* Der grundlegende Nutzungscharakter der Haifischflosse wird nicht verändert. Die Gewerbenutzung wird in Zukunft jedoch dichter und effektiver werden. So können die ausgedehnten Parkplatzareale überbaut werden, auch Aufstockungen, Anbauten und Ergänzungen sind an zahlreichen Stellen möglich. In mäßigem Umfang kann auch eine vertikale Mischung im Gebäude stattfinden. Der bestehende Branchenmix wird dabei beibehalten und ggf. durch geeignete Sondernutzungen, etwa aus dem Bereich Gastronomie ergänzt.

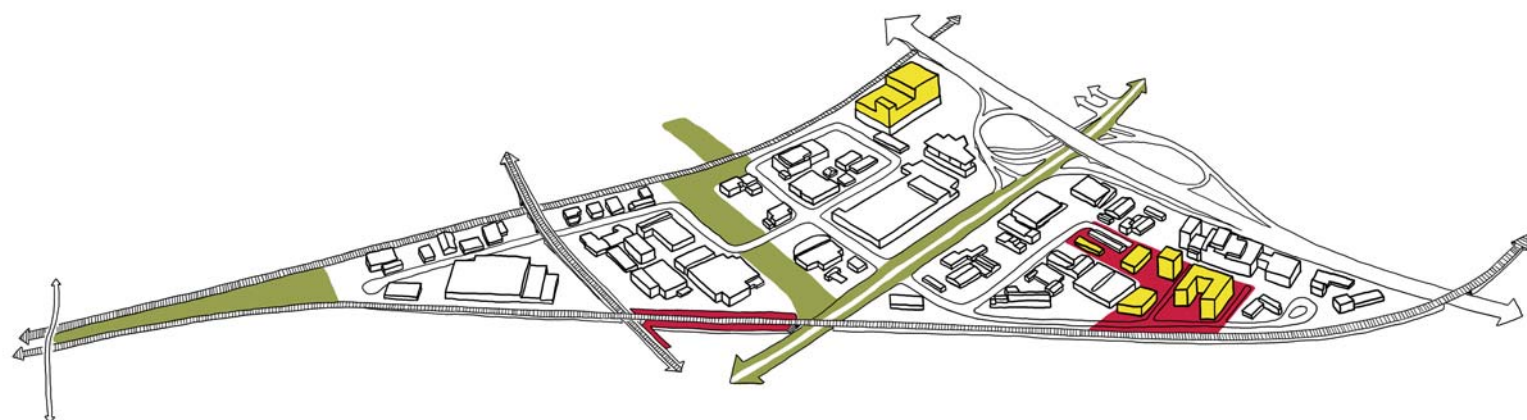
> *Freiraum* Den Hauptfokus der zukünftigen Maßnahmen stellt die Aufwertung der öffentlichen Räume dar. Insbesondere über Ausbau und auch Neueinrichtung von Grünräumen wird die Aufenthaltsqualität



Teilraum 06 · „Haifischflosse“ - Level 1

des Quartiers für Arbeitende und Besucher erheblich verbessert und eine wirksame Vernetzung mit den Freiräumen an der Alb und nach Süden hergestellt. Die Pulverhausstraße übernimmt dabei die Funktion eines Grünen Boulevards, der von Bulach bis Grünwinkel reicht (siehe auch TR 03 - „Mixed Zone“). Als Quersprossen dienen zum einen der zwar bestehende, aber noch nicht ausreichend entwickelnde Grünstreifen, der zwischen TR 04 und TR 05 hindurch zur Alb und Günther-Klotz-Anlage führt, sowie der Grünbereich östlich der L 605 entlang des Malscher Landgrabens. Durch diese Grünräume wird ein neues Freiraumsystem geschaffen, dass vom Hafen durch die Quartiere des *Dynamischen Bands* über Bulach und Weiherfeld bis zum Reißnert und Oberwald reicht (siehe auch „Doppelhelix“).

> *Mobilität* Der Teilraum 06 „Haifischflosse“ wird aufgrund der dort verorteten Branchen dauerhaft einen erheblichen Anteil MIV erfordern. Die Erschließung über die Pulverhausstraße wird durch die Umgestaltung in ihrer Funktionalität erhalten, die Gestaltungs- und Erschließungsqualität der öffentlichen Räume für Fußgänger und Radfahrer wird sich jedoch erheblich verbessern. Insgesamt wird die Anbindung des Gebiets an den öffentlichen Verkehr jedoch deutlich verbessert: Die bereits im Verkehrsentwicklungsplan enthaltene Tramlinie auf der Pulverhausstraße bringt eine Taktverdichtung an der Haltestelle Hardeckstraße, deren Zugänglichkeit über den neu gestalteten Grünzug erheblich aufgewertet wird, sowie eine Anbindung an Grünwinkel und Daxlanden. Einen noch erheblicheren Faktor stellt jedoch die neue S-Bahn-Linie zwischen Haupt-, Westbahnhof, Mühl-



Teilraum 06 · „Haifischflosse“ - Level 2

burg und Wörth dar: Die neu eingerichtete Haltestelle Pulverhausstraße ist vom Hauptbahnhof zukünftig in nur drei Minuten erreichbar, so dass die Attraktivität des Standorts „Haifischflosse“ erheblich zunimmt. Möglicherweise kann diese neue Anbindung zukünftig außerdem auch weitere Entwicklungen im Umfeld der Pulverhausstraße anstoßen.

> **Stadtraum** Der zukünftige räumliche Charakter des Gebiets wird von baulichen Ergänzungen gestärkt, ohne dabei das bekannte Stadtbild sehr zu verändern. Die umfangreichen grünordnerischen Maßnahmen werden das Bild jedoch erheblich auf.

GESAMTEINSCHÄTZUNG Vordergründig ändert sich im Teilraum 06 gar nicht sonderlich viel. Der Charakter als gut funktionierendes Gewerbegebiet

mit einem spezifischen Branchenmix bleibt weitgehend unverändert erhalten, jedoch können hier bestehende (Nach-) Verdichtungspotenziale gut aktiviert werden, um die bestehenden Unternehmen zu erweitern oder zu ergänzen, ohne neue Flächen in Anspruch nehmen zu müssen. Im öffentlichen Raum wird sich aber so manches sehr positiv wandeln und dem Gebiet ein neues, attraktives Profil geben. Dazu trägt auch maßgeblich die neue Anbindung durch den öffentlichen Verkehr, sowie die aufgewertete und optimierte Vernetzung der Langsamverkehre in den grünen Räumen des Quartiers bei.

VORHABEN >Freiräume stärken<, >Mobilitätskonzepte für Quartiere entwickeln<, in geringerem Umfang auch >Vorhandene Gewerbegebiete optimieren<

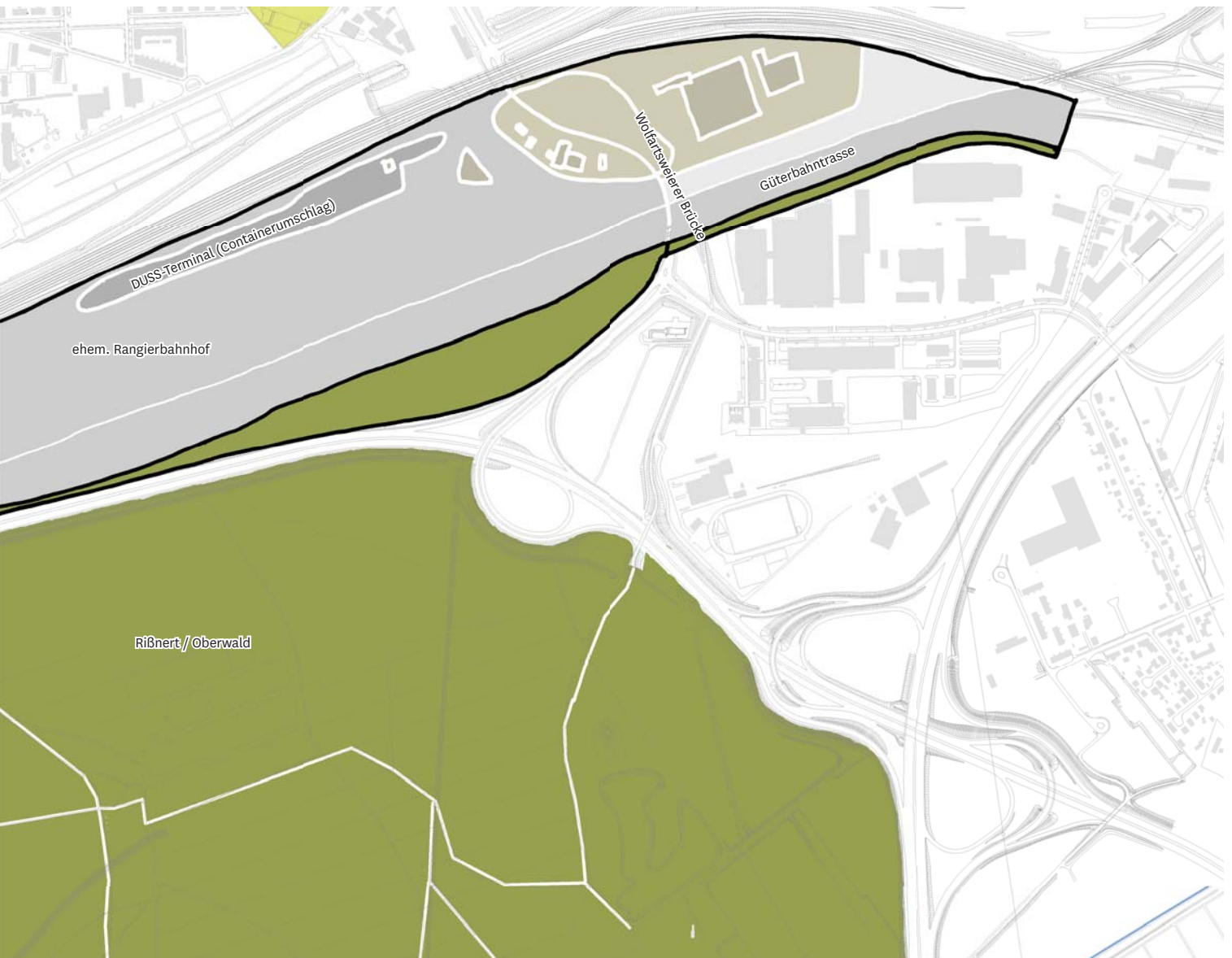


4.1.7 Teilraum 07 · „Bahnhofsquartier-Neuer Tivoli“

Größe ca. 85 ha
Einwohner < 10

AUSGANGSLAGE Der Teilraum 07 ist der größte der Teilräume und umfasst in der Längsachse fast die Hälfte der Gesamtausbreitung des *Dynamischen Bandes*. Er führt auf ganzer Länge südlich an der Hauptbahnlinie Basel-Mannheim entlang und gliedert sich in vier Abschnitte: im Westen ein fast „vergessener Zwickel“ bis zur Albtalbahnbrücke, der Bereich Hauptbahnhof-Süd/Schwarzwald-/Fautenbruchstraße, der ehemalige Rangierbahnhof mit dem Containerterminal und schließlich der Bereich östlich der Wolfartsweierer Brücke. Die Güterbahntrasse bildet, ebenfalls auf gesamter Länge, den südlichen Bereich des Teilraums aus.

LEVEL 1 Der Teilraum 07 stellt in verschiedener Hinsicht einen wichtigen Bereich im städtischen Gefüge dar: Er ist einerseits, trotz seiner Lage „hinter den Bahngleisen“, ein gewisser südlicher Abschluss der Kernstadt. Andererseits wirkt er als Stadteingang und Willkommensraum für Bahnreisende, aber auch für Ankommende von der Südtangente und Autobahn her. In seinem heutigen Zustand wirkt der Raum jedoch noch wenig willkommen heißend, sondern eher als Restraum, der noch auf einen zündenden Funken wartet. Im zentralen Bereich Schwarzwaldstraße / Fautenbruchstraße sind die Grundstücke teils bebaut, teils noch brachliegend. Für einen Großteil des Gebiets liegen hier bereits Planungen oder Ideen vor (Bebauung Hbf-Süd, Busbahnhof). Der westliche „Zwickel“ könnte eigentlich eine Verbindung zum Albraum dar- bzw. herstellen. Dieser Bereich mit dem Hochhaus des Bildungszentrums für Freiwillige hält



Teilraum 07 · „Bahnhofsquartier-Neuer Tivoli“ - Level 1

drüber hinaus auch noch Potenziale bereit, die sich zur Entwicklung und Vernetzung der Stadträume eignen würden.

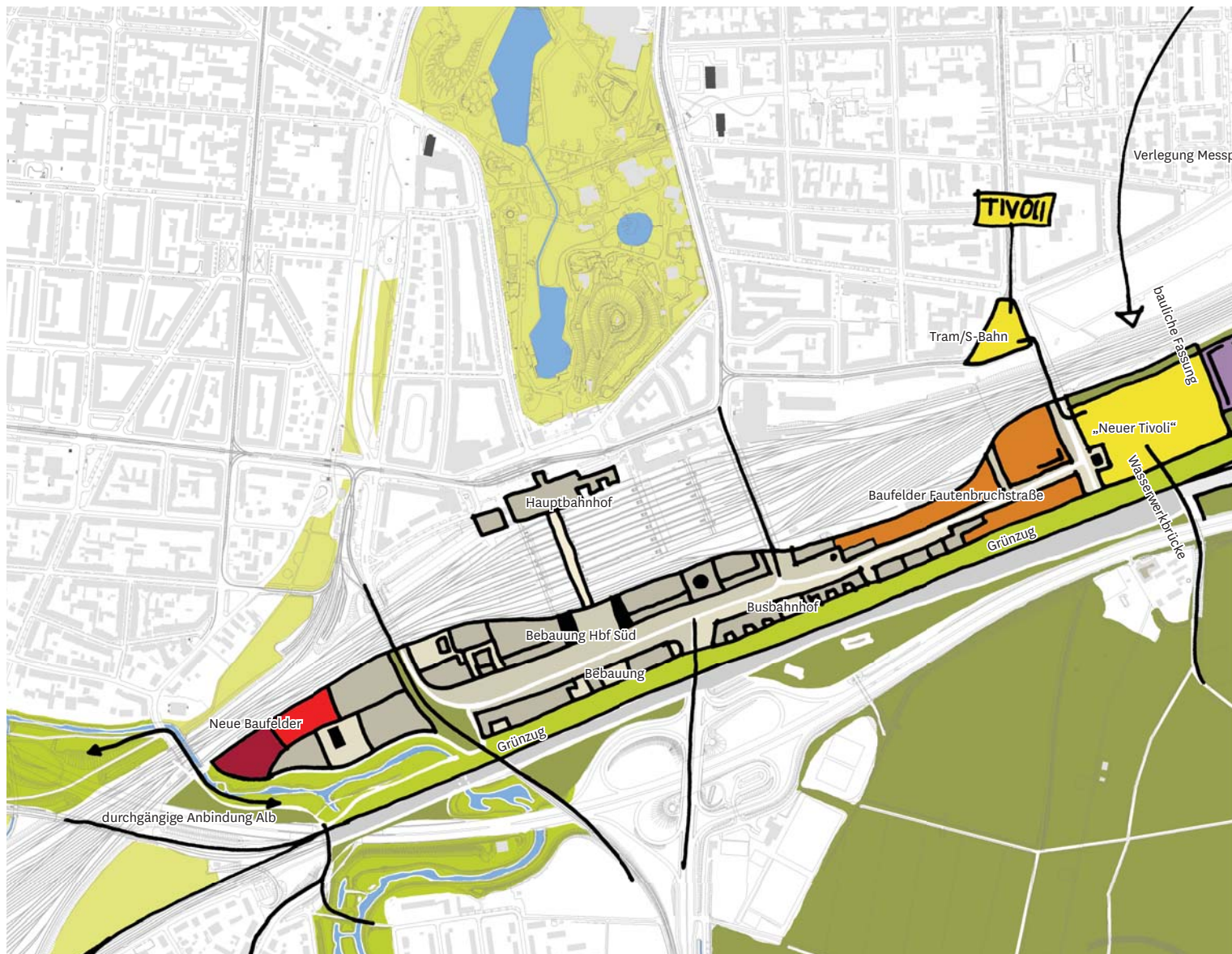
Der Bereich des Rangierbahnhofs stellt hingegen die große Unbekannte dar. Obwohl die ursprüngliche Nutzung seit Jahren aufgegeben wurde, werden hier unzählige Loks und Wagen abgestellt. Die Zukunft dieser Fläche ist noch völlig offen, konkrete Aussagen bestehen derzeit nicht. Im Norden ist das Terminal der DUSS (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene Straße mbH) in vollem Betrieb. Der östliche Bereich ist hingegen mit Gewerbe- bzw. Logistiknutzungen und Ausgleichsflächen weitgehend aufgefüllt.

Auch wenn die vier Abschnitte recht unterschiedliche Eigenschaften aufweisen, sollte der Bereich aufgrund zusammenhängender Rahmenbedingungen als Gesamttraum verstanden werden.

LEVEL 2 Die zukünftige Entwicklung lässt sich abschnittsweise realisieren, und die einzelnen Teilbereiche können auch ohneeinander funktionieren. Dennoch wäre für eine Gesamtentwicklung optimal, wenn mit dem Rückbau des Rangierbahnhofs gearbeitet werden könnte. Für dieses Szenario kommen folgende zusammenhängende Schritte in Betracht:

> Nutzung/Freiraum/Mobilität

1. Verlegung des DUSS-Terminals in den Bereich südlich der Güterbahntrasse, Anfahrt für LKW über Otto- und Edgar-Heller-Straße (Unterführung unter Abzweig Südtangente, dadurch Entkoppelung LKW-Verkehr von Wolfartsweierer Brücke). Das DUSS-Terminal wird so aus beiden Richtungen einfahrbar, Der bisher notwendige, aber betrieblich ungünstige Rangierbetrieb in Richtung Basel entfällt zukünftig.

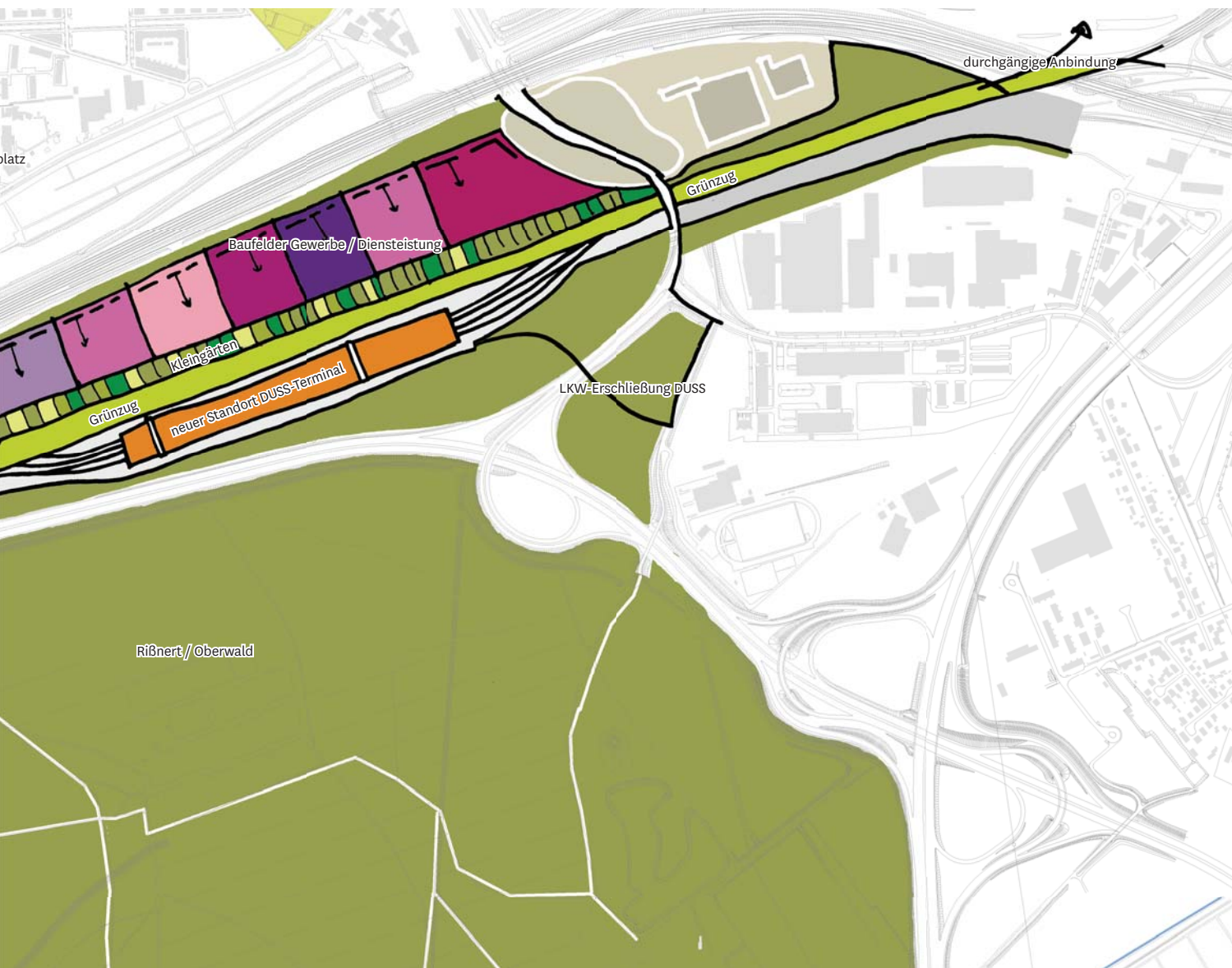


2. Verlegung des Messplatzes an den „Neuen Tivoli“: Prominenter Standort am Stadteingang, besterschlossen vom Hbf, Tram/S-Bahn Tivoli und von der Südtangente aus; multifunktional nutzbare Fläche für Volksfeste, Märkte, Events, Zirkus usw. ohne Lärmproblematik; historische Wasserwerksbrücke bleibt als Verbindung zum Oberwald bestehen

3. Herstellung eines hochwertigen durchgängigen Grünzugs von der Alb bis zum „Seeviertel“ (Teilraum 10 am alten Gleisbauhof, s.u.) entlang der Durchfahrtrasse der Güterbahn. Dadurch entsteht eine vollständige Grün- und Langsamverkehrsverbindung von Durlach bis zum Hafen, von der aus bequem und kreuzungsfrei alle Stadt- und Freiräume im Umfeld erreicht werden können. Die restliche Fläche des Rangierbahnhofs kann flexibel mit hochwertigen Gewerbenutzungen belegt werden, jedoch kommen auch Dienstleistungen, Sport oder Kultur in Betracht.

In diesem Feld können auch die Kleingärten ausgebaut werden, die vom Neuen Tivoli verlegt werden müssen. Im westlichen Bereich werden neue Baufelder entwickelt und eine hochwertige Anbindung an die Alb hergestellt. Im östlichen Feld können Teilflächen sogar aufgeforstet werden und so neuer Wald entstehen.

> *Stadtraum* Aus dem bisher unklar definierten Raum wird auf diese Weise ein Stadteingang mit einladendem, hochattraktiven Gesicht, differenzierten Stadträumen mit alter und neuer Bausubstanz, vielfältig nutzbaren öffentlichen Räumen und wirksamen Merkzeichen. Entlang von Gleisen und neuem Grünband kann sich ein Bahnhofsquartier mit hoher Identität entwickeln, das zudem mit dem Neuen Tivoli eine wichtige Funktion an überraschender neuer Stelle aufweist.



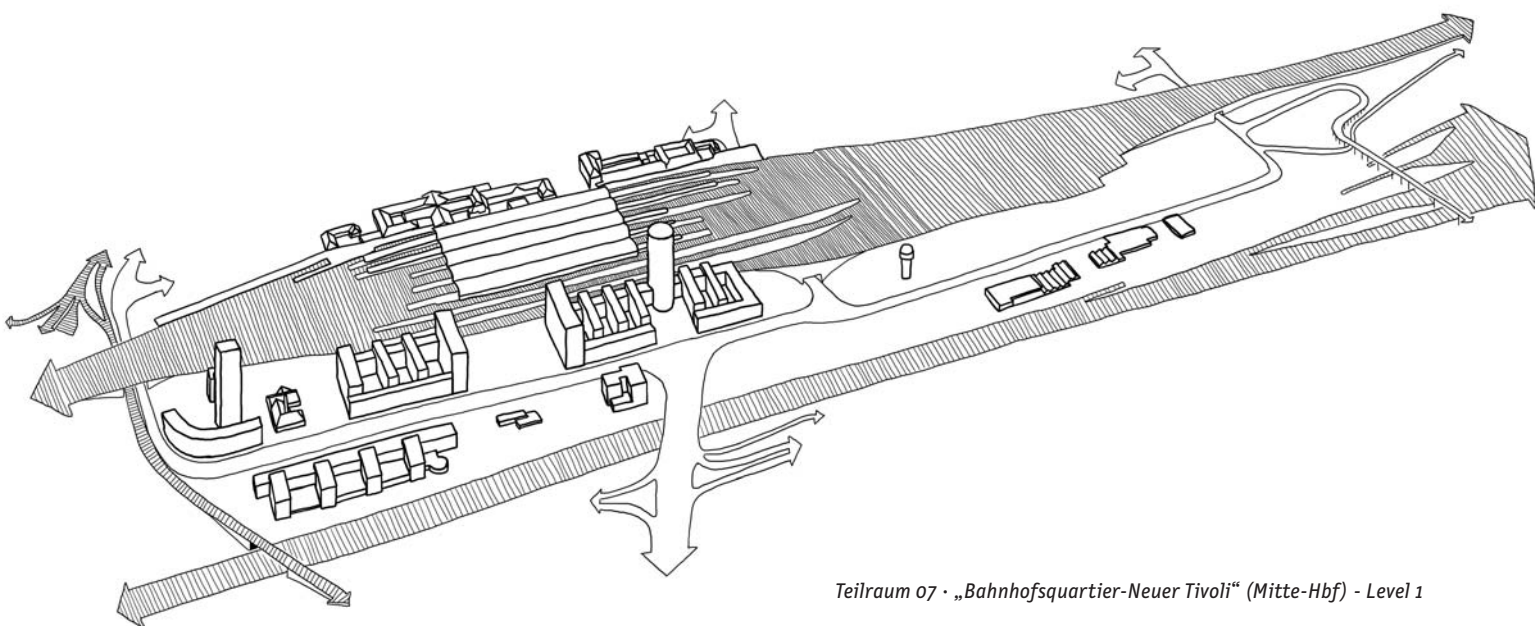
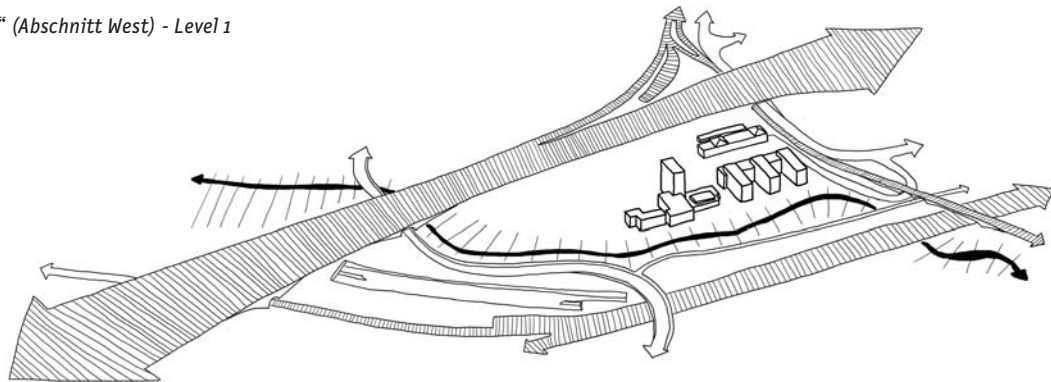
Teilraum 07 · „Bahnhofsquartier-Neuer Tivoli“ - Level 2

GESAMTEINSCHÄTZUNG Bei dem vorgeschlagenen Szenario handelt es sich um ein „aufwärtskompatibles“ Modell: Auch ohne den ehemaligen Rangierbahnhof lassen sich weite Teile umsetzen, wie der zentrale Bereich Hbf-Süd oder die Anbindung des Albraums. Allerdings bietet die Aktivierung der Rangierbahnhofsfläche für die Stadtentwicklung in jeder Hinsicht große Vorteile, insbesondere für die Einrichtung des Grünbandes und die Etablierung des „Neuen Tivoli“ als perfektem Standort für einen neuen Messplatz, der am alten Standort ebenfalls erhebliche Entwicklungspotenziale freisetzt. Mit der zusätzlichen Verlegung des DUSS-Terminals könnte der Betreiber sich gleichzeitig enorme betriebliche Vorteile verschaffen (beidseitige Einfahrbarkeit für Containerzüge, kurze und eigene LKW-Erschließung von der Ottostraße aus), die der Stadtentwicklung noch

flexiblere Möglichkeiten eröffnen. Mit dem Stadtbaustein „Bahnhofsquartier-Neuer Tivoli“ könnte ein neues Kapitel der Stadtentwicklung Karlsruhe begonnen werden, in dem die Kernstadt erstmals einen „richtigen“ Abschluss nach Süden erhält.

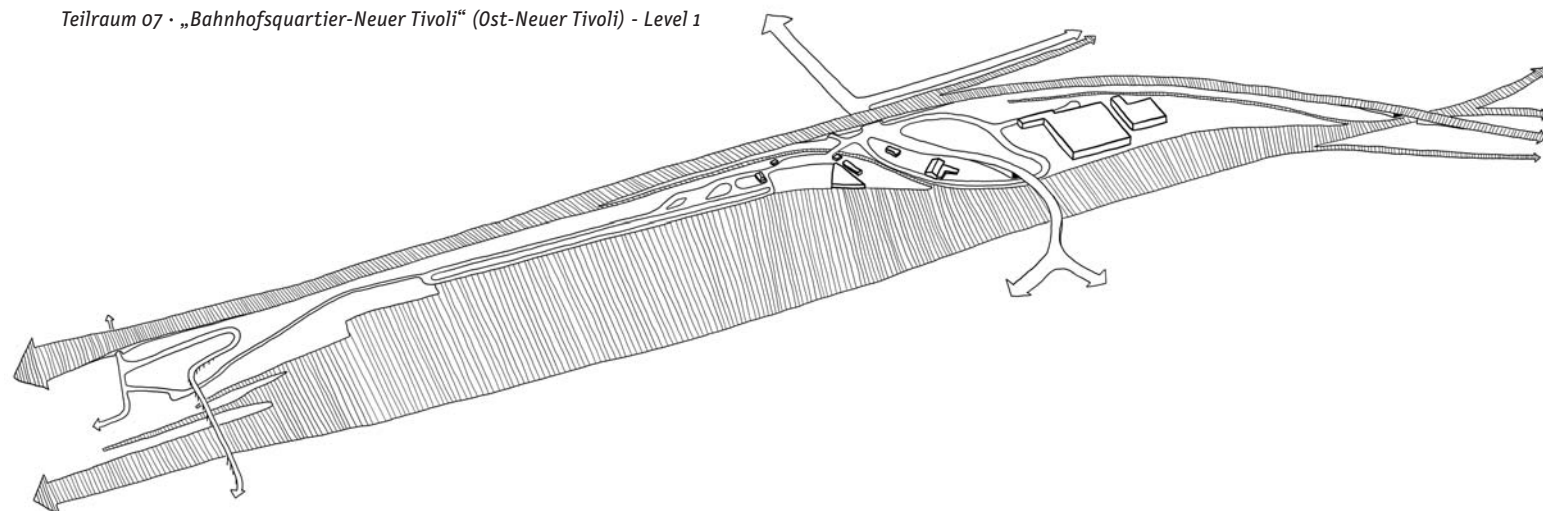
VORHABEN ›Karlsruhes Konturen ausbilden‹, ›Stadteingänge inszenieren‹, ›Quartier Bahnhof weiterdenken‹, ›Jokerflächen sichern‹, ›Freiräume stärken‹, ›Vorhandene Gewerbegebiete optimieren‹

Teilraum 07 · „Bahnhofsquartier-Neuer Tivoli“ (Abschnitt West) - Level 1

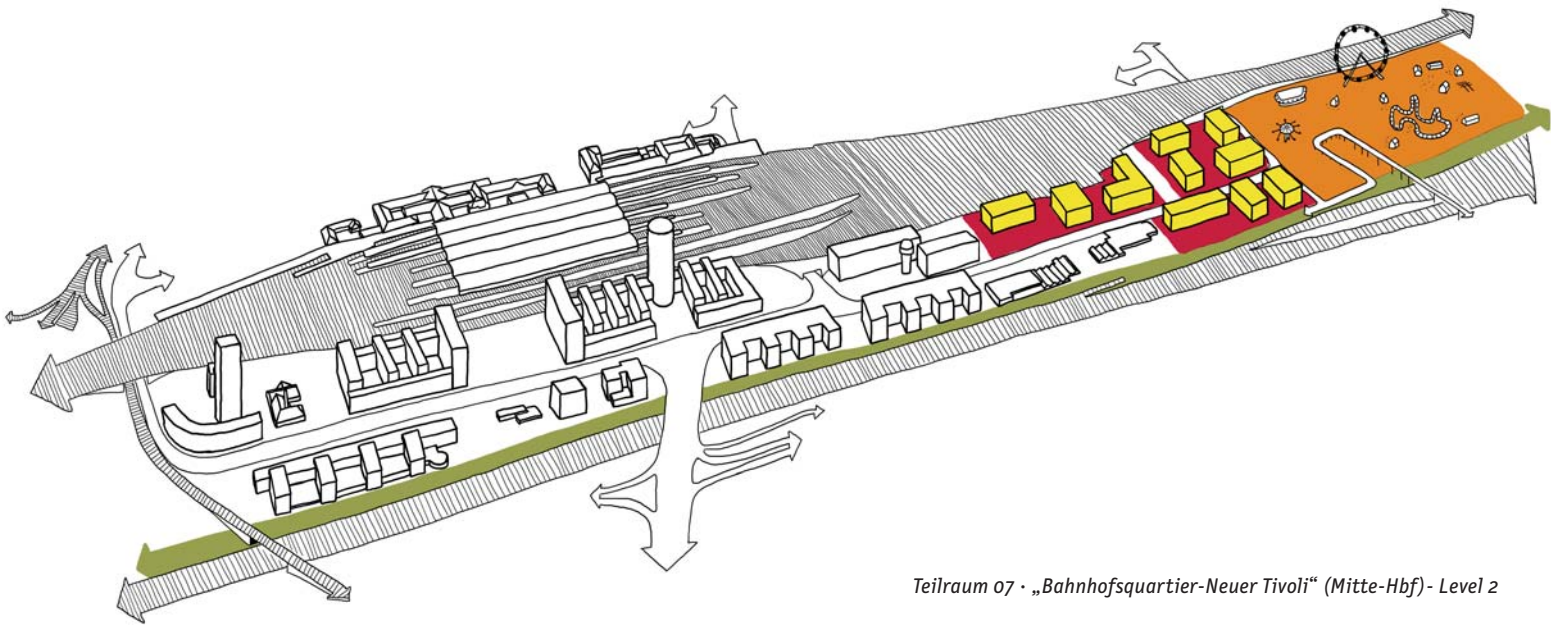
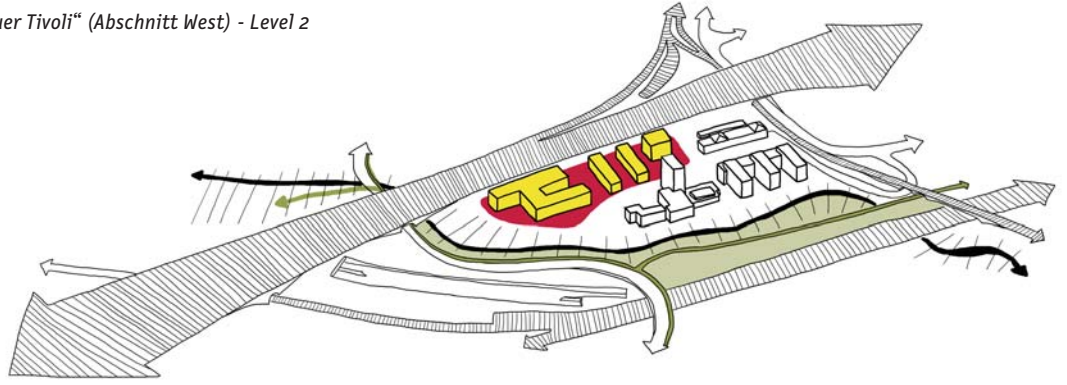


Teilraum 07 · „Bahnhofsquartier-Neuer Tivoli“ (Mitte-Hbf) - Level 1

Teilraum 07 · „Bahnhofsquartier-Neuer Tivoli“ (Ost-Neuer Tivoli) - Level 1

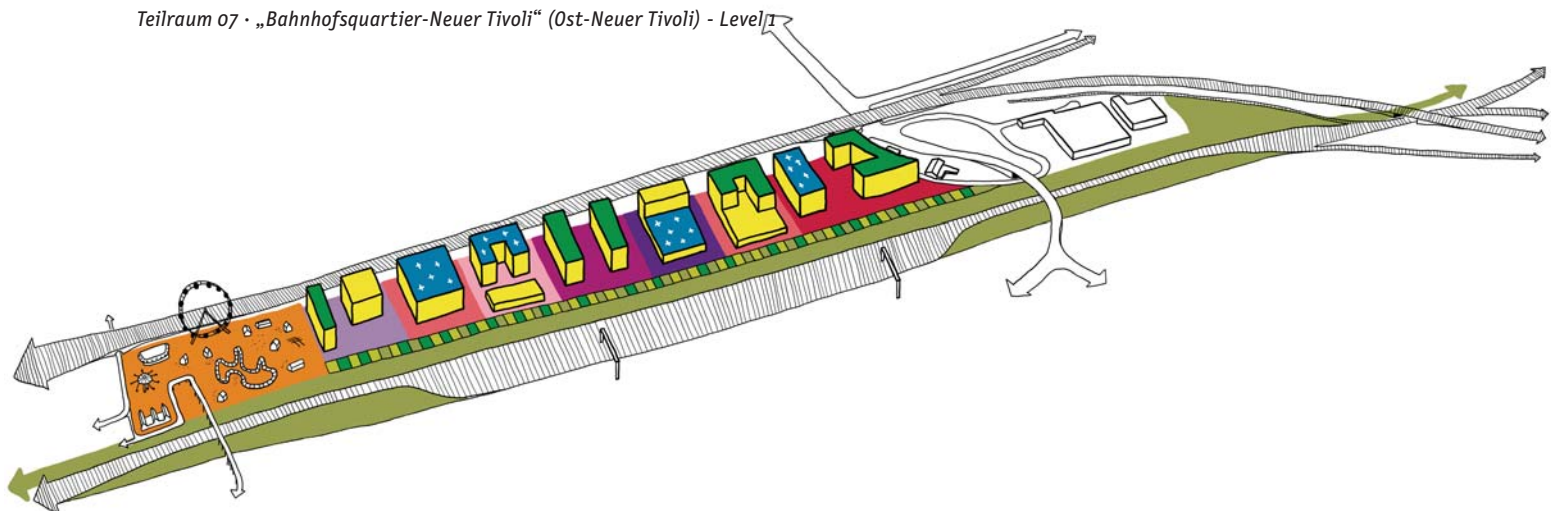


Teilraum 07 · „Bahnhofsquartier-Neuer Tivoli“ (Abschnitt West) - Level 2



Teilraum 07 · „Bahnhofsquartier-Neuer Tivoli“ (Mitte-Hbf) - Level 2

Teilraum 07 · „Bahnhofsquartier-Neuer Tivoli“ (Ost-Neuer Tivoli) - Level 1





Teilraum 08 · „Südstern“ - Level 1

4.1.8 Teilraum 08 · „Südstern“

Größe 19,0 ha
Einwohner -

AUSGANGSLAGE Teilraum 08 befindet sich am südlichen Eingang der Kernstadt, zwischen Rüppurr und Hauptbahnhof, Dammerstock und Rißnert/Oberwald, südlich der Südtangente und entlang der Ettlinger Allee gelegen. Das Gebiet ist überwiegend durch Freiraum- und insbesondere Sportnutzungen geprägt.

LEVEL 1 Entlang der zur vierstreifigen Stadteingangsstraße parallelen Erschließungsstraße reihen sich die Sportanlagen mehrerer Sportvereine auf. Neben Fußball-, Tennis- und Trainingsplätzen mit den entsprechenden Nebenanlagen gibt es auch bauliche Einrichtungen: Sporthallen, Vereinsgaststätten oder Kombinationen von beidem, als ein- oder zweige-

schossige Zweckbauten. Die Sportanlagen werden sehr intensiv genutzt. Insbesondere in der Außensaison bestehen durch die große Nachfrage immer wieder Engpässe bzw. Überlastungen. Entlang der baumbestandenen Straße befinden sich lange Parkplatzstreifen und im nördlichen Bereich auch ein Wohnmobilstellplatz.

Im Süden des Teilraums zwängen sich die Sportflächen zwischen das Wohnhochhaus am Rüppurrer Schloss und die kleineren Hochhäuser des Seniorenstifts, im Osten grenzen sie direkt an den ausgedehnten Rißnert bzw. Oberwald, hier bestehen mehrere öffentliche Zugänge von der Ettlinger Allee zu diesem beliebten Freizeit- und Naherholungsgebiet.

LEVEL 2 Die besondere Lage an einem der wichtigen



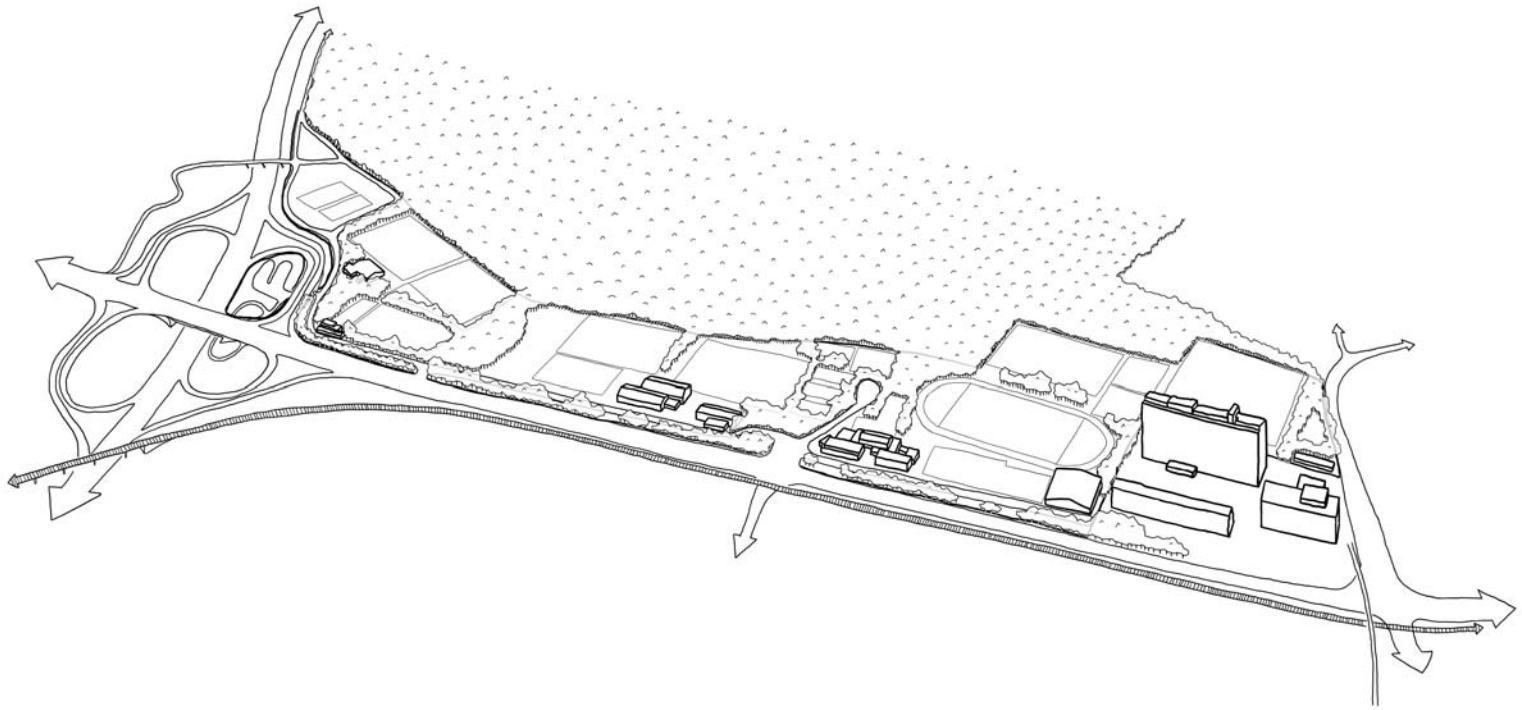
Teilraum 08 · „Südsterne“ - Level 2

Stadteingänge stellt sich derzeit nicht entsprechend profiliert dar. Um diesem besonderen Raum ein adäquates Gesicht zu geben, die Situation der Sportvereine zu verbessern und gleichzeitig Potenzialräume für eine Nachverdichtung zu schaffen, werden eine Transformation des östlichen Streifens an der Ettlinger Allee, die Umstrukturierung, Ausweitung und Teilverlegung der Sportflächen sowie die dadurch mögliche Aktivierung der bebaubaren Flächen im Süden des Gebiets vorgeschlagen.

> *Nutzung* Die Sportnutzungen werden in diesem hierfür aufgrund seiner Lage besonders geeigneten Teilraum gefestigt und ausgebaut. Hierzu zählt neben einer Kapazitätserweiterung der Flächenanlagen auch Ersatz und Ergänzung der baulichen Sportanlagen an der Ettlinger Allee samt Nebennutzungen (z.B.

Gastronomie und Parken). Durch die Teilverlagerung von Sportflächen (siehe *Freiraum*) werden Potenzialflächen für Wohnnutzung zwischen Hochhaus und Seniorenstift an einer hochattraktiven Lage verfügbar. Entlang der Ettlinger Allee findet sich Platz für markante Hochpunkte, die den Stadteingang markieren. Wohnen wird hier aufgrund des Straßen- und Verkehrslärms jedoch nur in den obersten Geschossen möglich sein. Auch die südlich an den Teilraum angrenzende Fläche stellt in der Konsequenz ein interessantes Denkmodell dar, wenn die dortigen Kleingärten an den nahegelegenen Waldrand verlegt werden können.

> *Freiraum* Die Idee für diesen Teilraum besteht darin, die südlichen Sportflächen in „Waldfeldern“ der historischen „Rennwiese“ zu verlegen und zu erwei-



Teilraum 08 · „Südstern“ - Level 1

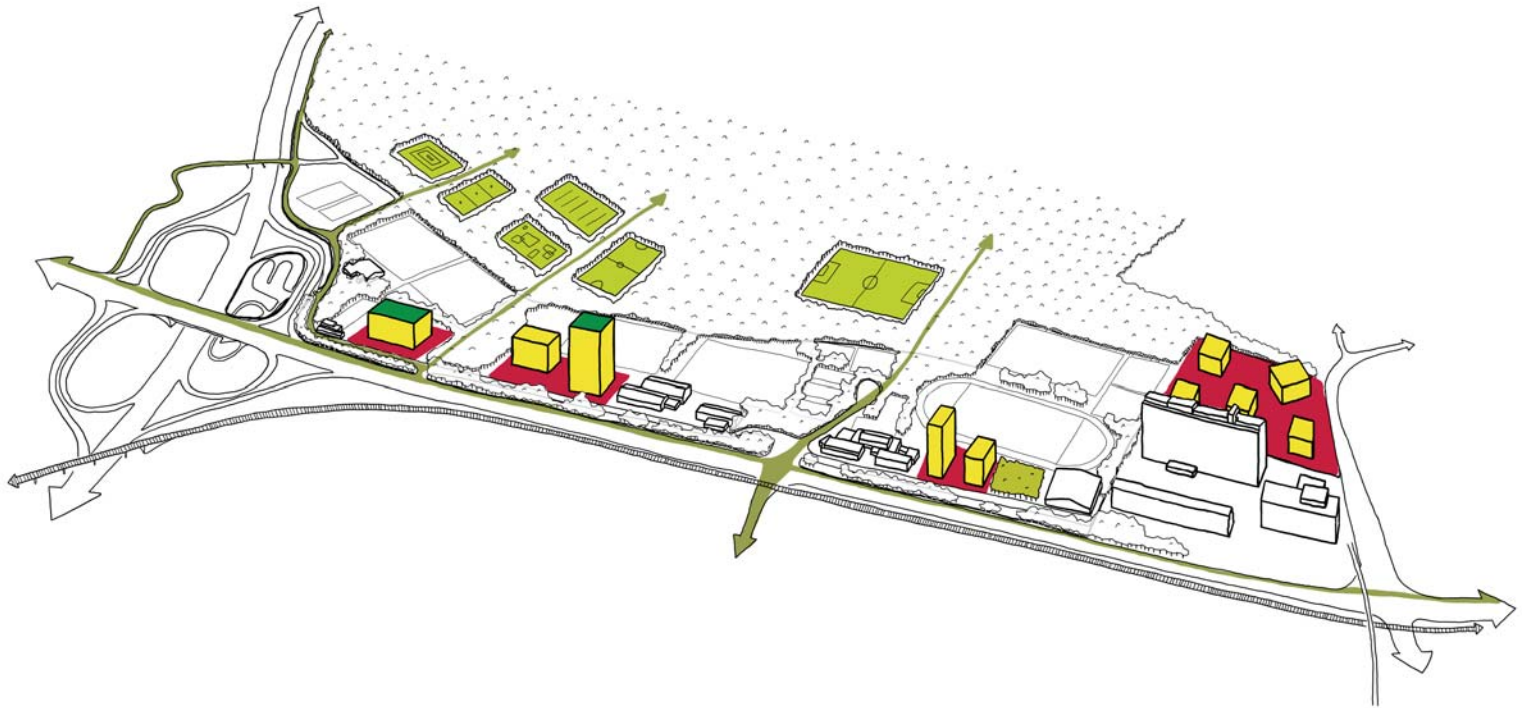
tern. Dieser Bereich war ursprünglich und noch bis in die 1960er Jahre eine Großfläche für Sport- und Bewegung und könnte diese Funktion zukünftig in kleinem Umfang wieder übernehmen, die gespannte Situation vor Ort entlasten helfen und sogar neue Potenzialflächen für dringend benötigten Wohnraum aktivieren. Entlang der Ettlinger Allee könnten die hierfür in Anspruch genommenen Waldfelder zwischen den neuen Punkthäusern ausgeglichen werden. Durch die Kombination der verschiedenen Maßnahmen entstünde eine neue, intensive Vernetzung der Freiräume über den „Südstern“ in den Naherholungsbereiche Rißnert/Oberwald hinein, die auch deren Zugänglichkeit von den Umgebenden Quartieren deutlich aufwertete.

> **Mobilität** Die Veränderungen in der Freiraumver-

netzung bringen auch deutliche Verbesserungen für die Langsammobilität mit sich. Über die Ettlinger Allee hinweg führt die Anbindung für Fuß- und Radverkehr sogar durch Dammerstock, den Forstlach und Bulach bis zum Teilraum 05 „Haifischflosse“ und schafft damit eine wichtige durchgängige Grünverbindung durch die südlichen Stadtquartiere.

> **Stadtraum** Die neuen Punkthäuser flankieren den südlichen Stadteingang, profilieren ihn auf markante Weise und schaffen dort eine neue Präsenz der Stadt, die auch von der Südtangente aus wahrgenommen wird.

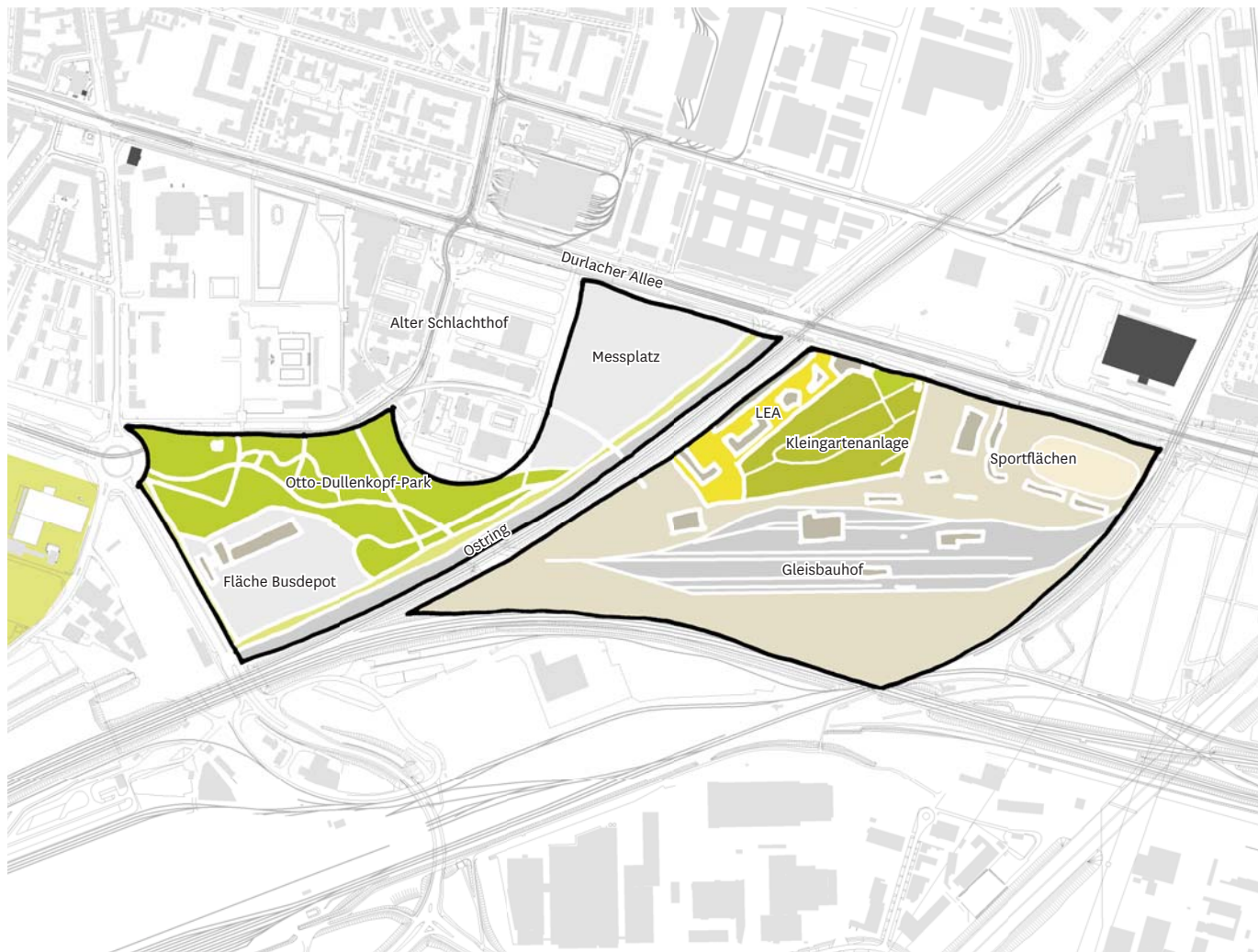
GESAMTEINSCHÄTZUNG Durch einen Flächen-



Teilraum 08 · „Südsterne“ - Level 2

tausch, der sich sogar an das Vorbild der „Rennwiese“ an ihrem historischen Standort annähert, könnte hier ein überraschendes Modell angestoßen werden, das für alle Beteiligten interessante Mehrwerte birgt. Die Vermischung von Wald und Sportflächen ist in Karlsruhe bereits im Oberwald aktive Praxis. Im „Südsterne“ könnten die umgewandelten Flächen sogar ortsnahe ausgeglichen werden. Durch die Umstrukturierungen eröffneten sich gleichzeitig erhebliche bauliche Potenziale für Büro-, Sport- und Wohnnutzung, die zum *Dynamischen Band* und Teilraum 08 passen, gerade an diesem bahnhofsnahen Standort. Auch außerhalb des Teilraums könnten diese Entwicklungen positive Wirkungen für Freiraum- und Quartiersstruktur erzielen. Es könnte sich daher lohnen, gemeinsam mit den Beteiligten über ein solches Vorgehen ernsthaft nachzudenken.

VORHABEN ›Stadteingänge inszenieren‹, ›Karlsruhes Konturen ausbilden‹, ›Freiräume stärken‹



Teilraum 09 & 10 · „Quartier am Alten Schlachthof“ / „Karlsruhe Seeviertel“ - Level 1

4.1.9 Teilraum 09 · „Quartier am Alten Schlachthof“

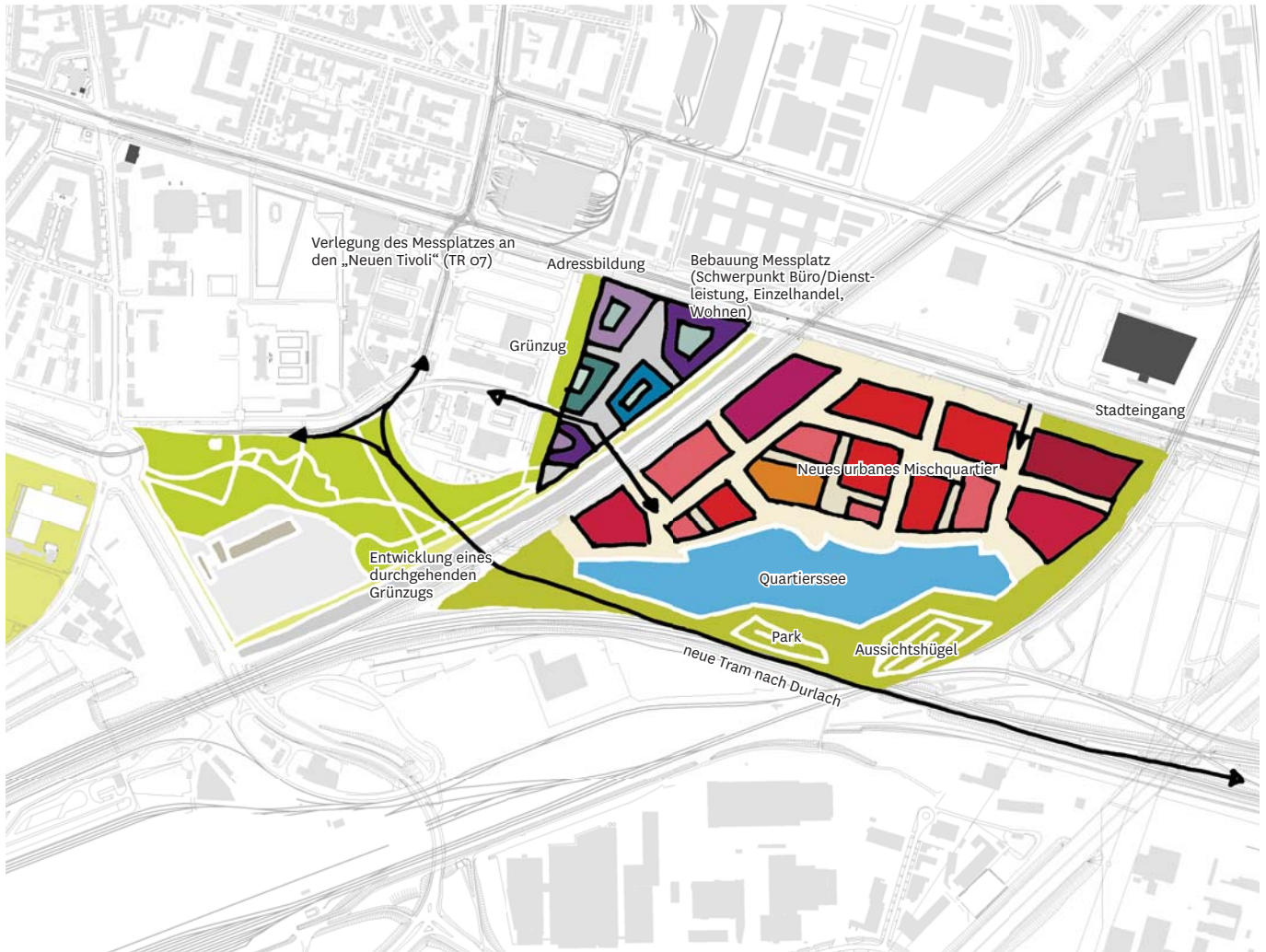
4.1.10 Teilraum 10 · „Karlsruher Seeviertel“

Größe 29,9 ha (ohne Otto-Dullenkopf-Park)
Einwohner ca. 50 (ohne LEA, 7.000 im Sept. 2015)

AUSGANGSLAGE Teilraum 09 und 10 sind zwar prinzipiell unabhängig voneinander plan- und realisierbar, sie bilden aber eigentlich eine starke Einheit am prominenten Stadteingang Durlacher Allee/Ostring. Außerdem gelten für beide Areale ähnliche Rahmenbedingungen: eine aktive Bestandsnutzung an einem Standort, an dem die Stadtentwicklung eigentlich andere Potenziale sähe, verbunden mit der Frage, wohin oder ob überhaupt verlagert werden soll.

LEVEL 1 Teilraum 09 besteht aus dem Otto-Dullenkopf-Park im Süden und dem heutigen „Messplatz“ im Norden. Der Park wird im Zuge der Entwicklungen

Ostaeupark, ggf. unter Einbeziehung der bislang von einem Busunternehmen genutzten südlichen Fläche, ausgebaut und mit der Umgebung vernetzt. Der Messplatz umfasst eine wichtige Funktion für Karlsruhe: Raum für Vergnügungsparks, Zirkusgastspiele, Jahr-, Floh- und auch Gebrauchtwagenmärkte. Dabei befindet sich diese Funktion, die eine versiegelte Fläche enormer Größe bedarf, an stadtstrukturell, klimatisch und städtebaulich ungünstiger Stelle. Teilraum 10 ist vollständig von Bahntrassen und der Durlacher Allee umschlossen und umfasst den Gleisbahnhof, die Landeserstaufnahmestelle für Asylsuchende (LEA), eine Kleingartenanlage und die Sportanlagen der ESG Frankonia, deren Verlegung an die Stuttgarter Straße bereits im Gange ist.



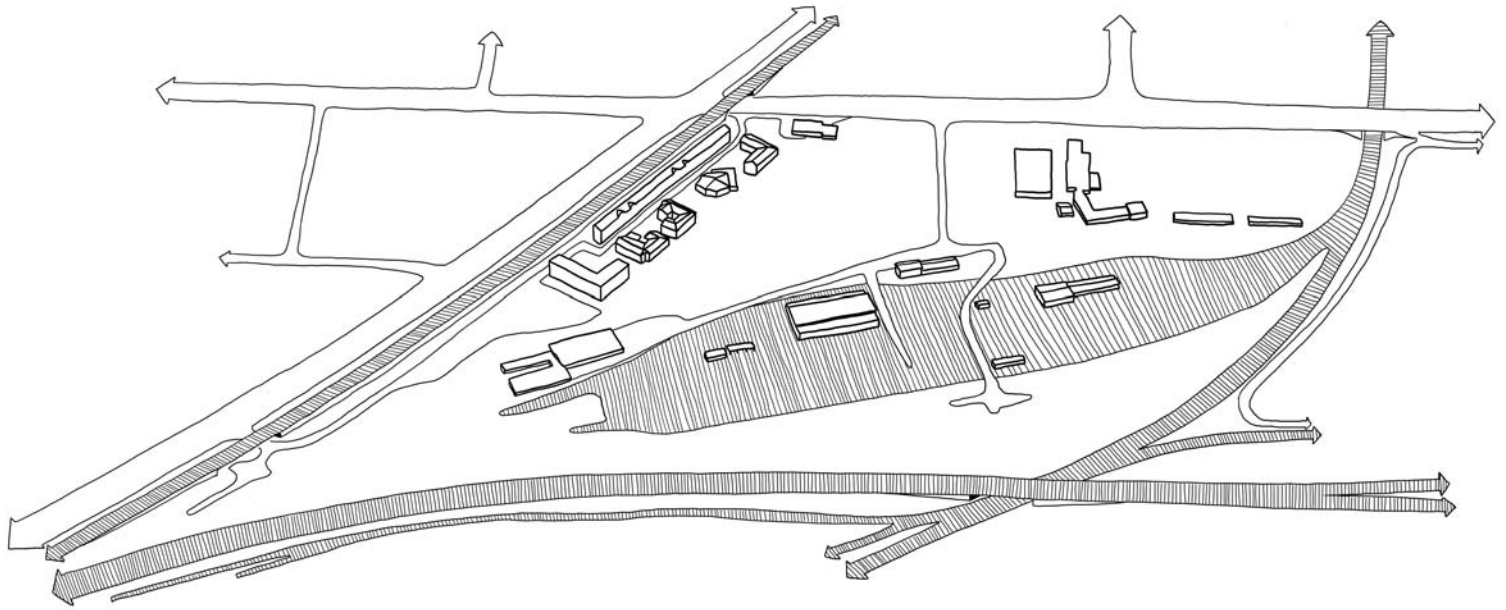
Teilraum 09 & 10 · „Quartier am Alten Schlachthof“ / „Karlsruhe Seeviertel“ - Level 2

LEVEL 2 Für die Entwicklung beider Teilräume sind bestimmte Grundvoraussetzungen und Unternehmens- sowie politische Entscheidungen zwingend erforderlich. Für die Entwicklung des Messplatzes wäre ein hervorragend geeigneter Alternativstandort erforderlich, für Teilraum 10 eine Nutzungsaufgabe- oder Verlagerung des Gleisbauhofs. In beiden Bereichen ließen sich dann aber attraktive, standortgerechte Stadtbausteine entwickeln: das „Quartier am Alten Schlachthof“ und das „Karlsruher Seeviertel“.

> *Nutzung* Im Teilraum 07 wurde mit dem „Neuen Tivoli“ ein erstklassiger Standort zur Verlagerung des Messplatzes vorgeschlagen, der gegenüber der heutigen Position sogar noch Vorteile aufweist. Damit könnte das „Quartier am Alten Schlachthof“ umgesetzt werden, das in erster Linie aus Büro-, Dienst-

leistungs- und Gewerbenutzungen besteht. In geringerem Umfang könnten hier an bestimmten Stellen auch besondere Wohnformen umgesetzt werden. Das „Seeviertel“ ist hingegen ein urbanes Quartier mit hohem Wohnanteil, jedoch mit vielfältigen anderen Nutzungen vertikal und horizontal durchmischt.

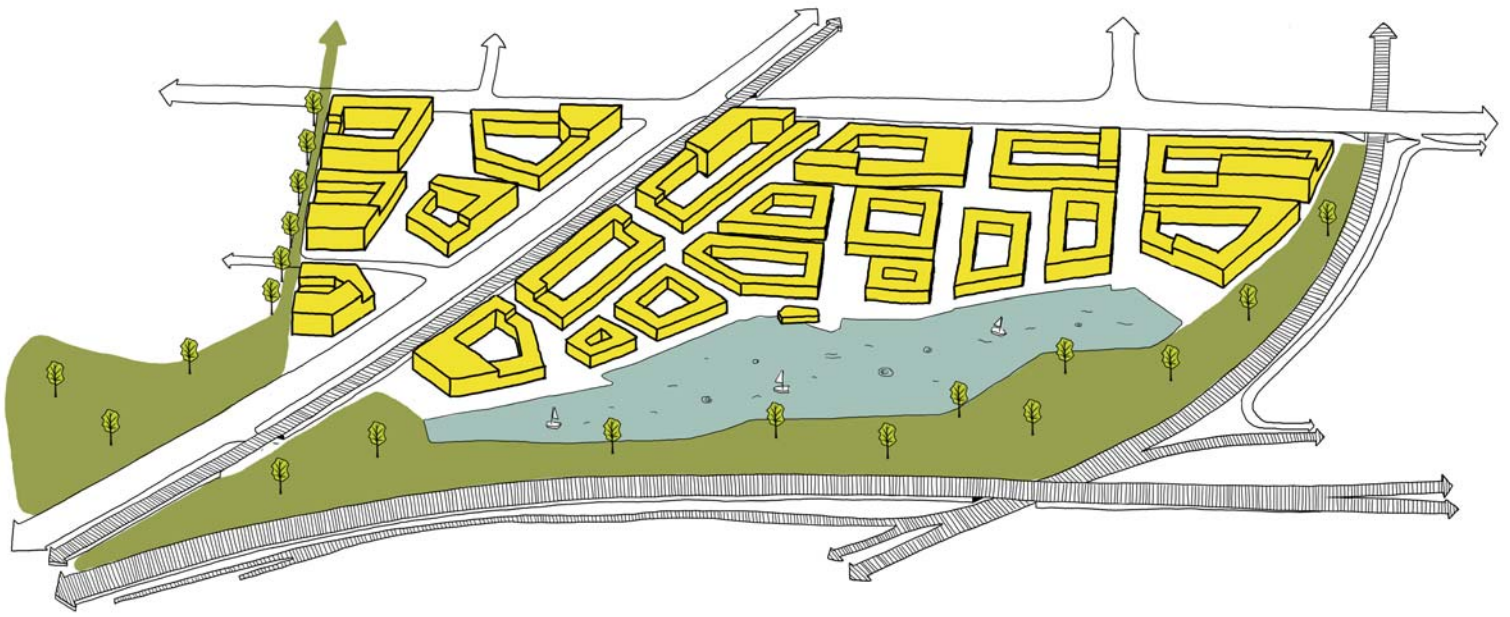
> *Freiraum* Beide Teilräume sind von der starken Verbindung zum neuen Ost-West-Grünzug Durlach-Ostauerpark geprägt. Neuer See und „Hügel“ an der Südflanke werden bewusst an diesem Standort installiert. Innerhalb eines vermeintlich benachteiligten Ortes inmitten von Gleistrassen entsteht ein überraschendes, hochattraktives Freiraumelement, gleichzeitig Alleinstellungsmerkmal in Karlsruhe, das neben der hohen räumlichen und gestalterischen Qualität auch zum Lärmschutz beiträgt.



Teilraum 09 & 10 · „Quartier am Alten Schlachthof“ / „Karlsruhe Seeviertel“ - Level 1

> **Mobilität** Beide Gebiete sind über die Durlacher Allee und die dort verlaufenden ÖPNV-Linien hervorragend erschlossen. Zusätzlich dazu wird im Süden des Gebiets eine neue Tramlinie installiert, die entlang des neuen Grünzugs führt und über neue Haltestellen die Gebiete und Freiräume von Süden her erschließt. Hiermit wird ein Lückenschluss in einem bisher fast unzugänglichen Bereich hergestellt. Eine zusätzliche Option könnte die Neueinrichtung eines Bahnhaltepunkts auf der Gleistrasse auf dem Bahndamm über der Durlacher Allee darstellen. Dieser neue „Ostbahnhof“ wäre für eine neue S-Bahn (siehe auch Teilraum 02 Westbahnhof) nur zwei Minuten vom Hauptbahnhof entfernt und würde neben den beiden neuen Quartieren insbesondere auch die bestehenden und neuen Gebiete (IKEA) an der Durlacher Allee anbinden.

> **Stadtraum** Durch die geplanten Quartiere erhält die Durlacher Allee und damit der wichtigste östliche Stadteingang eine starke bauliche Fassung, die der Stadt erstmals einen definierten Abschluss verleiht. Entlang des neuen Stadteingangs entsteht beiderseits eine Abfolge von städtebaulich markanten Formen, die Karlsruhe nach Durlach und zur Autobahn hin unverwechselbar machen.



Teilraum 09 & 10 · „Quartier am Alten Schlachthof“ / „Karlsruhe Seeviertel“ - Level 2

GESAMTEINSCHÄTZUNG Für eine Realisierung der beiden Quartiere gilt es, eine Vielzahl von Weichen zu stellen, Vorbedingungen abzuklären und Voraussetzungen zu schaffen, die die Vorhaben überhaupt erst ermöglichen würden. Ein entsprechender Einsatz lohnte sich aber beträchtlich, insbesondere im Sinne der Entwicklung der Gesamtstadt. Dringend benötigte Wohnflächen könnten hier in innenstadtnaher Lage realisiert werden, bisher untergenutzte Bereiche könnten einer dem *Dynamischen Band* zuträglichen Nutzung zugeführt werden, so dass ein ganz neuer Charakter des gesamten Bereichs entstünde. Gleichzeitig könnten wichtige Freiräume realisiert und miteinander verbunden werden, die schon lange in der Ideenliste der Planer auf eine Chance hoffen und denen große Bedeutung für das Stadtklima und eine durchgängige Verbindung von Durlach bis zum Rhein innewohnt.

VORHABEN >Neue Quartiere entwickeln<, >Stadteingänge inszenieren<, >Karlsruhes Konturen ausbilden<, >Freiräume stärken<, in kleinerem Umfang >Funktionen mischen<, bei Realisierung Ostbahnhof auch >Mobilitätsstationen ausbauen<



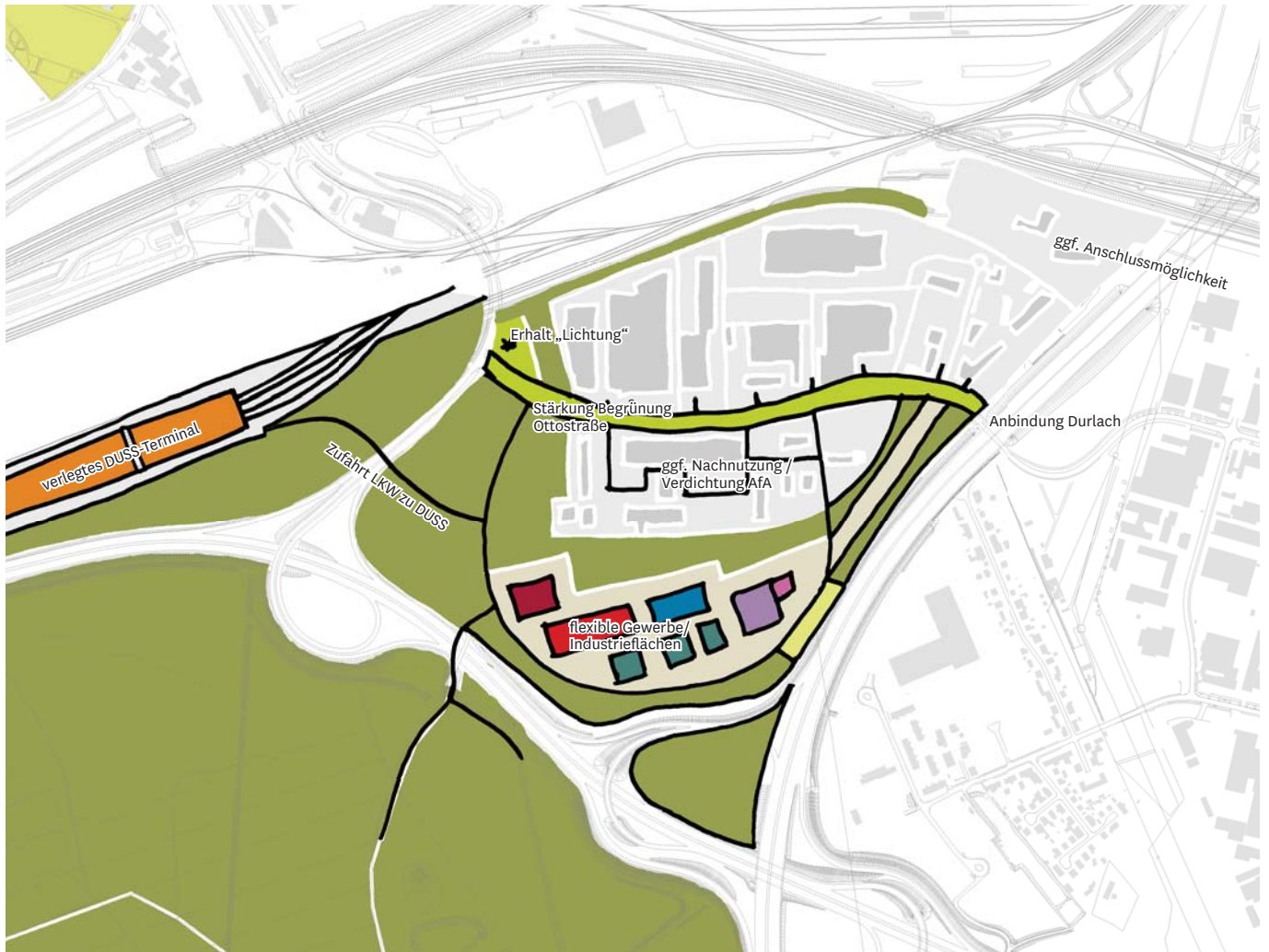
Teilraum 11 · „Oberwald-Killisfeld“ - Level 1

4.1.11 Teilraum 11 · „Oberwald-Killisfeld“

Größe ca. 47 ha
Einwohner ca. 20

AUSGANGSLAGE Teilraum 11 ist ein seit den 1960er Jahren in einem ursprünglich vom Oberwald eingenommenen Gebiet entstandenes Gewerbe- und Industriegebiet mit südlich angrenzenden Sport- und Landwirtschaftsnutzungen. Der Teilraum wird von Güter- und Rheintalbahntasse im Norden, Südtangente mit Abfahrt Ost im Süden und Westen sowie der Autobahn A 5 mit der Abfahrt Karlsruhe-Mitte vollständig eingeschlossen.

LEVEL 1 Im Industrie- und Gewerbegebiet sind neben großen Unternehmen wie DHU oder Fiducia auch mittlere und kleine Unternehmen im östlichen Bereich ansässig. Die Fläche südlich der Ottostraße wird vollständig vom Amt für Abfallwirtschaft eingenommen wird. Im südlichen Teilraum befinden sich, von Wald bzw. Waldresten eingerahmt, der Polizeisportverein sowie eine Gärtnerei und landwirtschaftliche Nutzungen. Das Gebiet ist über die Wolfartsweierer Straße mit dem südöstlichen Stadteingang verbunden, die Ottostraße verbindet es unter der A 5 hindurch auch mit Durlach. Lagebedingt ist die Belastung mit Verkehrslärm von allen Seiten her dauerhaft hoch.



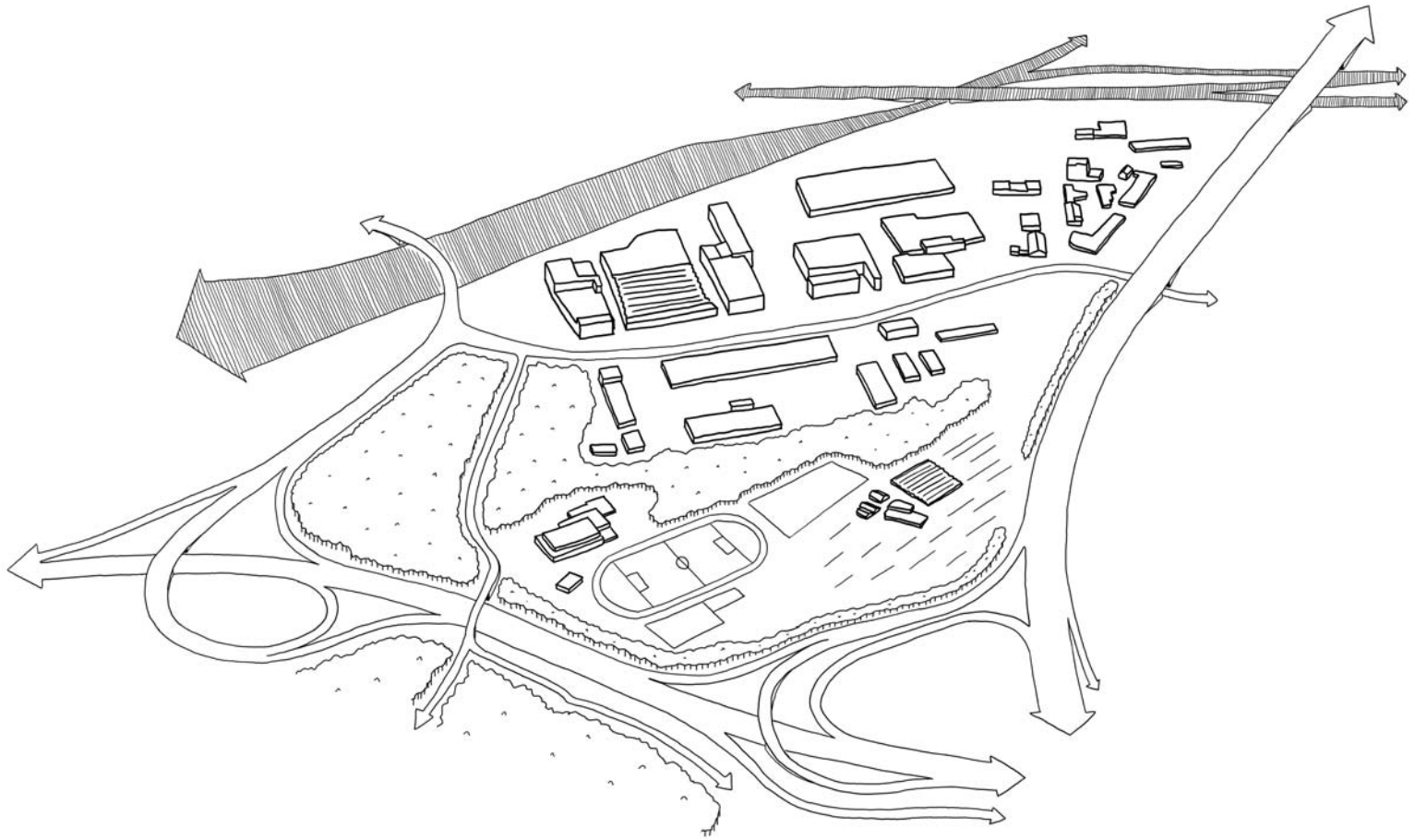
Teilraum 11 - „Oberwald-Killisfeld“ - Level 2

LEVEL 2 Für die zukünftige Entwicklung des Teilraums wird eine Ergänzung der gewerblich-industriellen Nutzung in den ohnehin lärmbelasteten Bereichen vorgeschlagen - unter der Bedingung, dass sich ein geeigneter Ersatzstandort für die bestehenden Sportanlagen und die Gärtnerei finden lässt. Verbunden damit ist eine Entwicklung der Grünräume. Im westlichen Bereich wird außerdem der Anschluss des verlegten DUSS-Containerterminals über die Edgar-Heller-Straße hergestellt, so dass sämtliche Containerverkehre zukünftig schon vor der Wolfartsweierer Brücke abgeleitet werden.

> *Nutzung* Das neue gewerblich-industriell genutzte Feld befindet sich, von teils neuen Waldflächen umgeben, im Süden des Teilraums. Die Parzellen können flexibel für Unternehmen unterschiedlicher Größe

bereitgehalten werden. Der Anschluss erfolgt über die Edgar-Heller-Straße, die ringförmig über das Gelände des Amts für Abfallwirtschaft (AfA) verlängert und wieder an die Ottostraße angebunden wird. Bei einer Nutzungsänderung auf dem AfA-Gebiet könnten auch hier neue Gewerbebetriebe untergebracht werden.

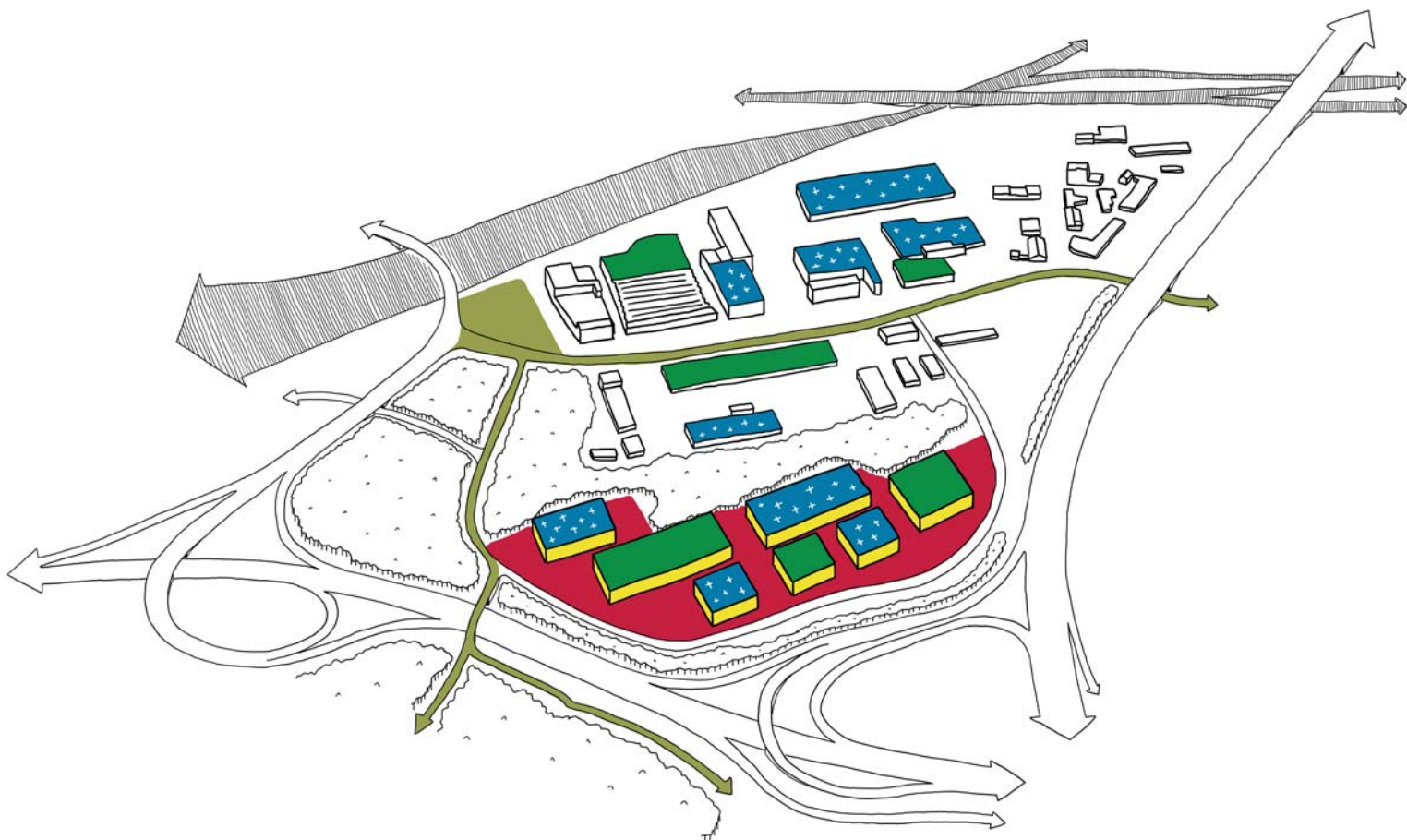
> *Freiraum* Im Zuge der Erweiterung des Gewerbegebiets werden die umgebenden Flächen aufgeforstet. Auch der bestehende Wald südlich des AfA wird als „grüner Puffer“ gestärkt. Dadurch entsteht trotz der Lage „im Autobahnkreuz“ insgesamt der Charakter eines in den Wald eingebetteten Gewerbegebiets. Außerdem könnte die Ottostraße zu einem grünen Boulevard ausgebaut werden, der auch die Verbindung für Fußgänger und Radfahrer nach Durlach stärkt.



Teilraum 11 - „Oberwald-Killisfeld“ - Level 1

> *Mobilität* An den ÖPNV wird auch der neue Teilbereich mit einer Buslinie angeschlossen, die die Schleife über die neue Edgar-Heller-Straße bedient. Die Maßnahmen zur Freiraumentwicklung bedingen einen qualitativen Ausbau der Fuß- und Radwegebeziehungen in die Nachbarquartiere und den angrenzenden Freiraum. Durch die Entkoppelung der LKW-Verkehre zum Containerumschlagsterminal wird schließlich auch eine Entlastung des Stadtein- und -ausgangsverkehr über die Wolfartsweierer Brücke erreicht.

> *Stadtraum* Auf einfache Art und Weise werden bedarfsgerechte Stadträume geschaffen, die sich entsprechend der Anforderungen der jeweiligen Unternehmen flexibel teilen und bebauen lassen. Auch in dieser „peripheren“ Lage sind angemessene Ansprüche an die Gestaltung der baulichen Anlagen, aber auch der privaten Freiräume zu stellen, die auch den Belangen der Klimaanpassung dienen sollen.



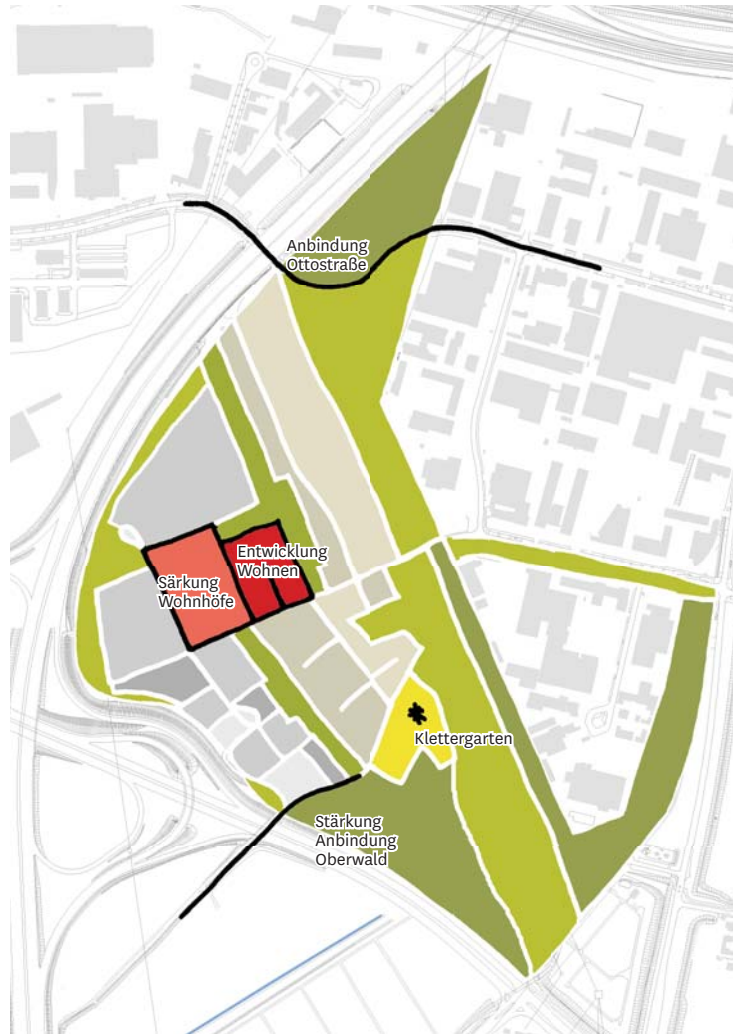
Teilraum 11 · „Oberwald-Killisfeld“ - Level 2

GESAMTEINSCHÄTZUNG Mit den vorgeschlagenen Entwicklungen wird eine adäquate Nachnutzung eines ohnehin sehr lärmbelasteten Areals erzielt. Allerdings sind zunächst Ersatzstandorte für die bestehenden Nutzungen zu finden. An diesem Standort können Unternehmen angesiedelt werden, denen die Lärmimmissionen nichts ausmachen, oder die selber einen gewissen Lärm emittieren, eine Standorteigenschaft, die sich ergänzend ins Portfolio des *Dynamischen Bands* einfügt.

VORHABEN >Karlsruhes Konturen ausbilden<, in kleinerem Umfang >Vorhandene Gewerbegebiete optimieren<



Teilraum 12 · „Wachhaus“ - Level 1



Teilraum 12 · „Wachhaus“ - Level 2

4.1.12 Teilraum 12 · „Wachhaus“

Größe ca. 19 ha
Einwohner ca. 325

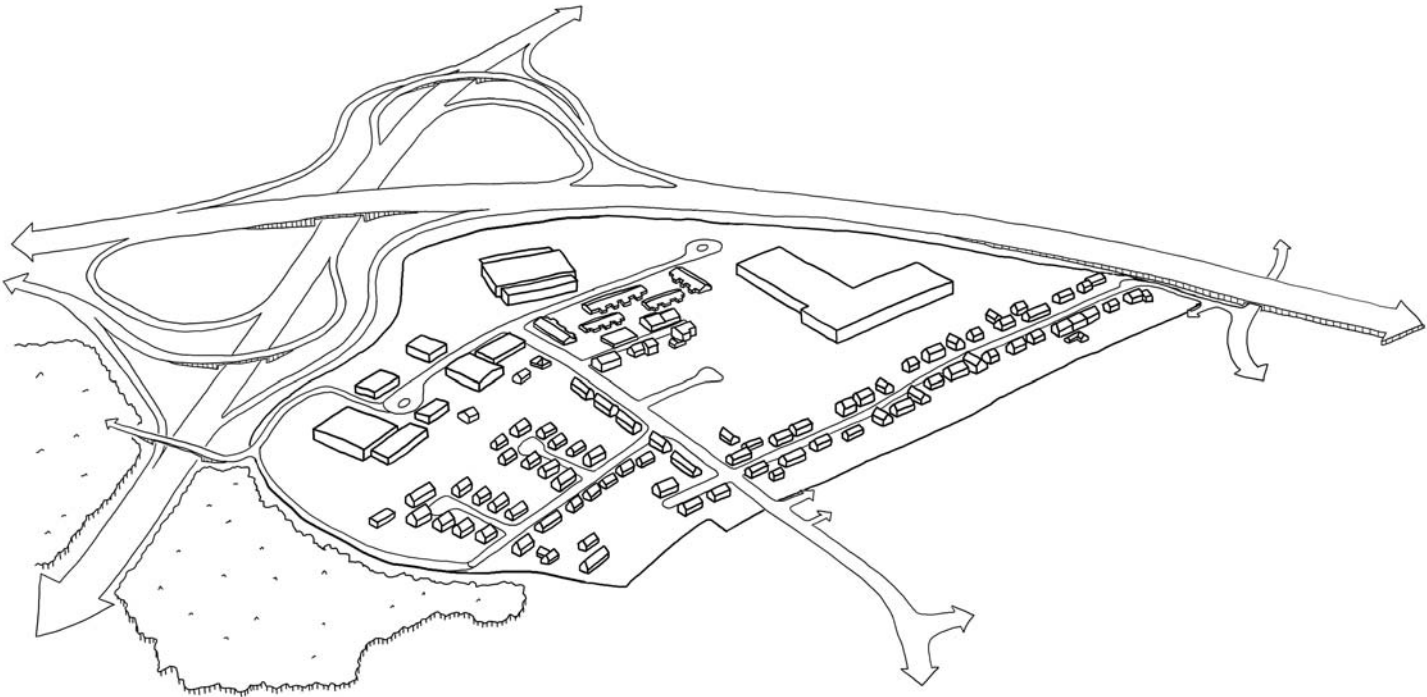
AUSGANGSLAGE Teilraum 12 grenzt unmittelbar an die Autobahn A 5 an und ist im Westen von einem Band gewerblicher Nutzungen, ansonsten von Wohnnutzungen und Freiräumen geprägt. Aktuell werden die letzten freien Baufelder des Gewerbestreifens bebaut. Die Entwicklungsmöglichkeiten des Bereichs zeigen sich ansonsten sehr eingeschränkt.

LEVEL 2 Außer einer weiteren Stärkung der Anbindung des Teilraums an die Umgebung (Ottostraße-Killisfeld, Durlach-Aue, Oberwald-Rißnert) kommen in Teilraum 12 in erster Linie die Bebauung des noch freien zentralen Feldes mit Wohngebäuden sowie der Erhalt und Ausbau der bestehenden Wohnnutzungen in Frage.

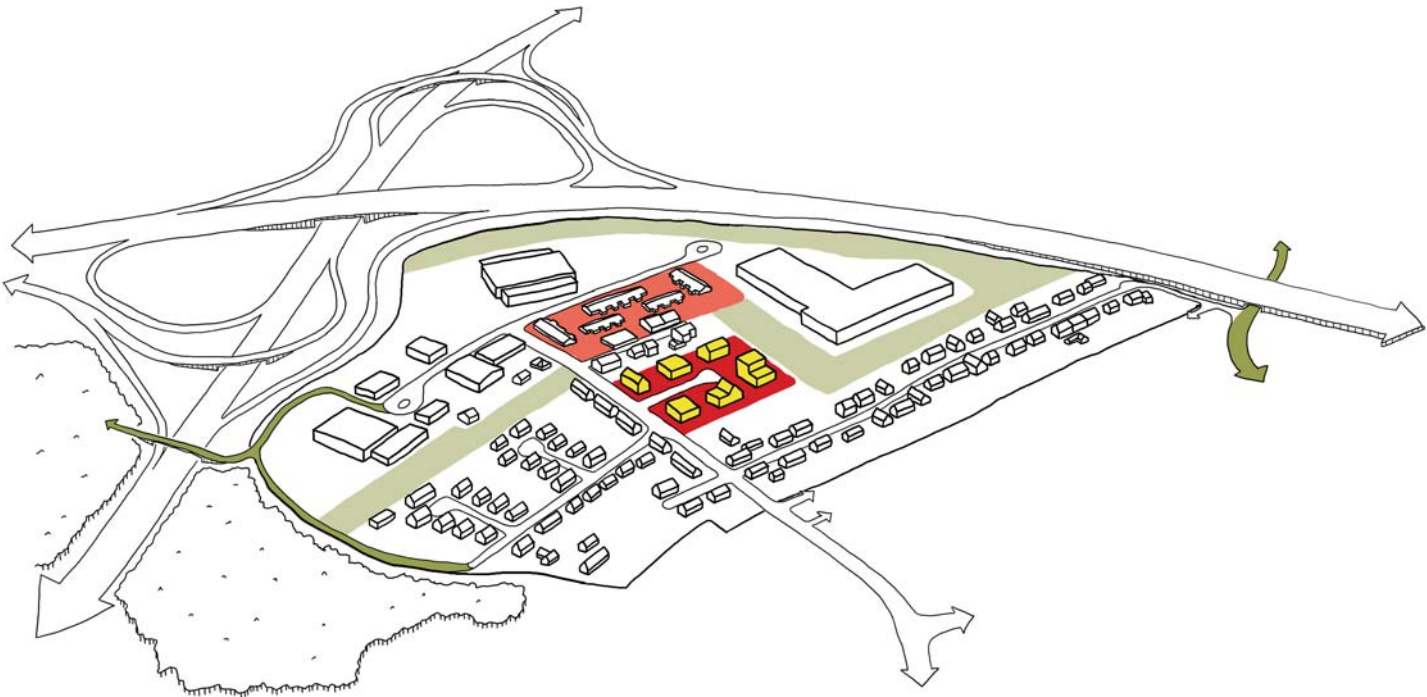
GESAMTEINSCHÄTZUNG Beim Teilraum 12 „Wachhaus“ handelt es sich um einen ganz besonderen Bereich, dessen Ursprünge älter sind als die meisten der heute umgebenden Nutzungen. Vor der Südtangente direkt am Stadteingang der „Landstraße II Nr. 185“ gelegen, fristet er heute ein fast abgeschiedenes Dasein. Auch solche „Nischen“ braucht eine Stadt, so dass hier nur ergänzende, fast selbstverständliche Entwicklungen vorgeschlagen werden, ohne den Raum stark zu verändern. Allerdings würden die bestehenden Wohnstrukturen auch hier noch Verdichtungen vertragen,.

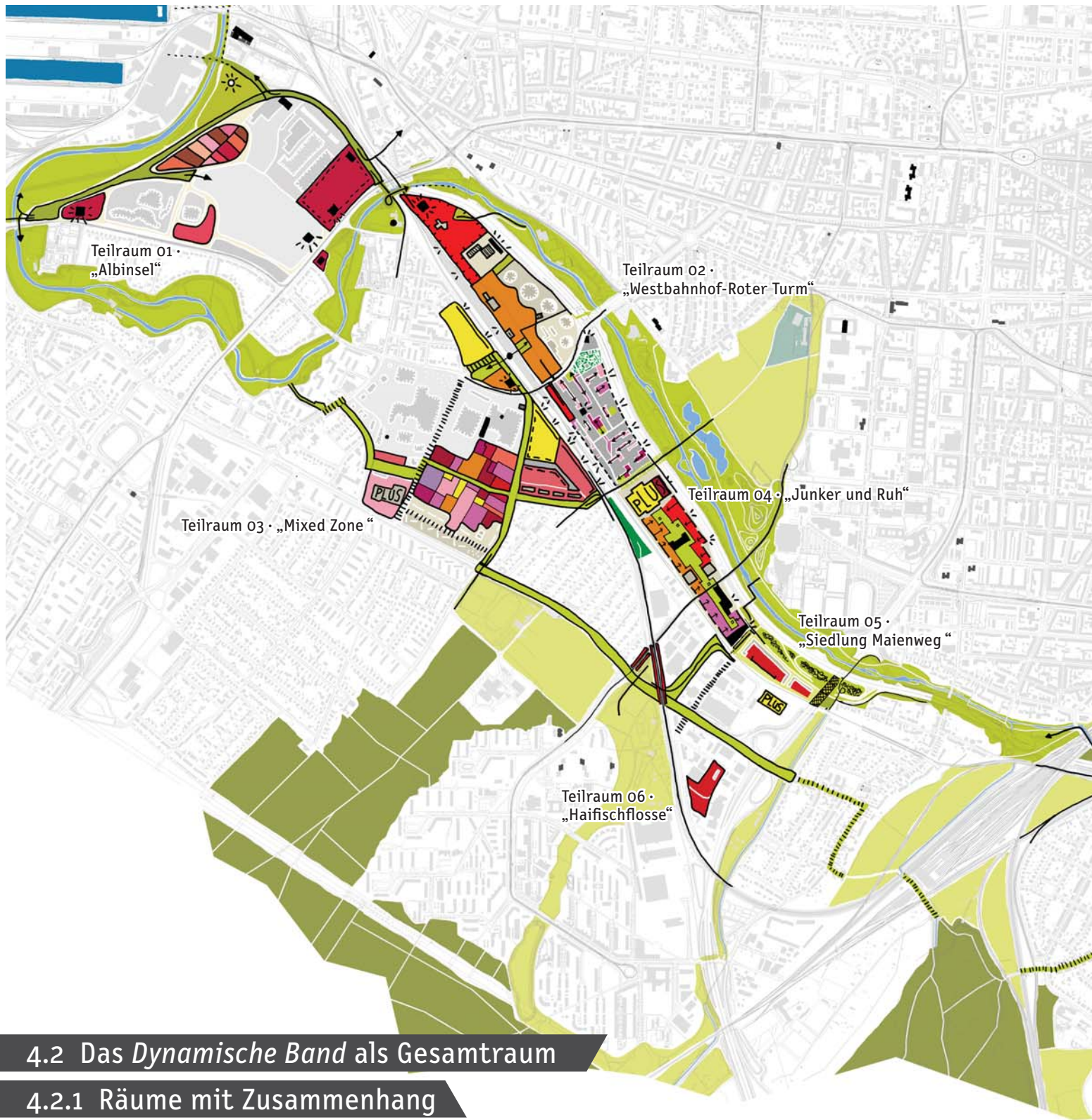
VORHABEN >Nachbarschaftszentren beleben<

Teilraum 12 · „Wachhaus“ - Level 1



Teilraum 12 · „Wachhaus“ - Level 2





4.2 Das Dynamische Band als Gesamttraum

4.2.1 Räume mit Zusammenhang

Werden nun die 12 Teilräume in einen räumlichen Gesamtzusammenhang gesetzt, erschließt sich das Potenzial, das im *Dynamischen Band* für zukünftige Entwicklungen steckt. In diesem „Raum der tausend Trassen“ befinden sich unzählige Transformationsangebote, von der „einfachen“ Nachverdichtung über schrittweise Umstrukturierungen bis hin zur vollständigen Neuentwicklung ganzer Areale. Dies betrifft zwar überwiegend gewerbliche Mischnutzungen, aber auch Wohnbauflächen und insbesondere Freiräume (s.a. 4.2.2). Meist handelt es sich um Ver-

dichtungen im Sinne einer sogenannten „Doppelten Innenentwicklung“, bei der nicht nur Grundstücke baulich nachverdichtet werden, sondern gleichzeitig über eine bessere bauliche Ausnutzung *und* über eine höhere Qualität der öffentlichen und Grünräume nachgedacht wird. An diesem Bild der Gesamtentwicklung kann eindrücklich abgelesen werden, dass auch in einem komplex strukturierten Bestandsgebiet erhebliche Entwicklungen aktiviert werden können, ohne dafür Flächen im Außenbereich in Anspruch zu nehmen.



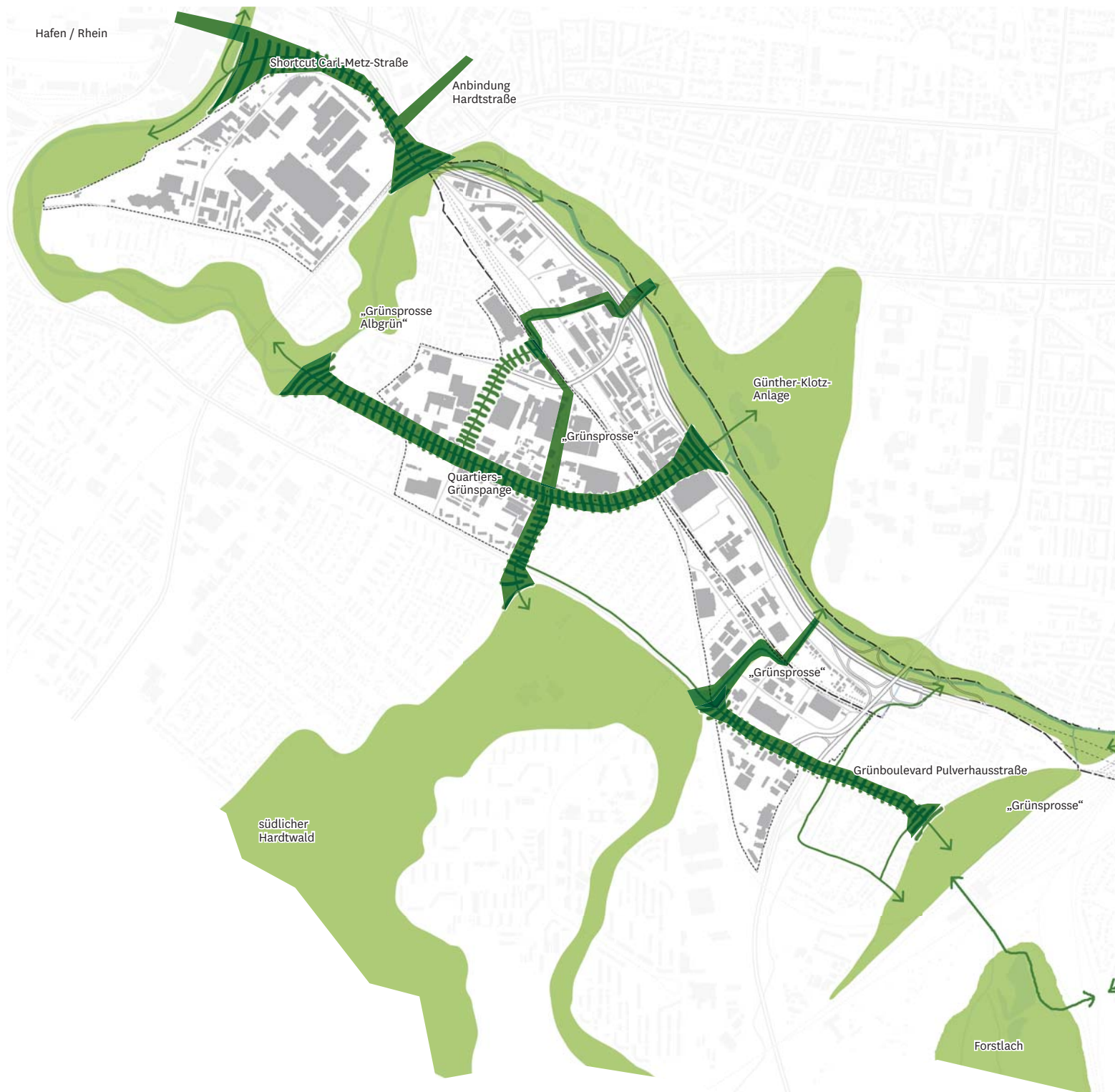
Der gesamte Raum - Level 2

Jeder Teilraum weist eigene, klare Prinzipien und Regeln in punkto Nutzung, Stadtstruktur und Freiraum auf. Jeder Teilraum hat seine ganz eigene Logik und Ordnung, die ihn von den anderen unterscheidet und eindeutige Identitäten schafft. Dies führt zu Profil-schärfung und Standortvorteilen der verschiedenen räumlichen Lagen im *Dynamischen Band*.

Gleichzeitig kommt entlang des *Dynamischen Bandes* auch ein starker Zusammenhalt zum Vorschein, der sich maßgeblich in den Freiräumen und ihrer Vernet-

zung in die Umgebung zeigt, aber auch in einer aktiven Haltung, die Möglichkeiten bewusst sucht und umsetzen will.

Das *Dynamische Band* wird in diesem „Level 2“ ein lebendiger, freundlicher, selbstverständlicher und intensiv nachgefragter Teil der Stadt, der um seine wichtige Rolle genau weiß und seine Fähigkeiten in die Stadtlandschaft integriert.



4.2.2 Die „Doppelhelix“: Freiraum und Mobilität

In jedem einzelnen Teilraum finden neben den Entwicklungspotenzialen im baulichen Bereich auch umfangreiche Neuerungen und Umgestaltungen im Freiraum statt. Durch diese lokalen Maßnahmen entsteht im *Dynamischen Band* fast wie nebenbei eine ganz neue, den gesamten Stadtraum tangierende Freiraumstruktur: ein das bisherige System aus Alb, „Rußweg“ und Mastweide ergänzendes grünes Band von Durlach über den grünen Hügel des Karlsruher Seeviertels, den neuen Grünzug auf den ehemaligen Gütergleisen bis zur Alb, vom Südstern über den

Forstlach bis Bulach, über den neuen Grünboulevard Pulverhausstraße zur neuen S-Bahn-Haltestelle Hardecksiedlung, weiter zum Anschlusspunkt der neuen Quartiersgrünspalte im Teilraum 03 „Mixed Zone“, der seinerseits wiederum ans Albgrün in Grünwinkel anbindet, und letztlich über den neuen grünen Shortcut Carl-Metz-Straße zu Hafen und Rhein.

Diese neuen Freiraumkorridore schaffen gemeinsam mit den bestehenden Freiraumstrukturen eine Art „Doppelhelix“: Zwischen den beiden bandartigen



Die neue „Doppelhelix“

Längssystemen spannen sich regelmäßig neue und bestehende Freiraumsprossen in Querrichtung auf. Mit der „Doppelhelix“ entsteht ein System, das für den gesamten südlichen Stadtkörper neue Qualitäten und Verbindungen zwischen Innenstadt und Quartieren, aber vor allem auch in die inner- und außerhalb der Stadt liegenden Landschaftsräume schafft.

Das System umfasst dabei nicht nur Grünflächen, Erholungs- und Entlastungsräume, sondern auch die Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer in

Längs- und Querrichtung. Die Langsammobilität im gesamten *Dynamischen Band* erfährt hierdurch eine erhebliche Aufwertung und führt mit der Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrsnetzes (neue Süd-S-Bahn, Aktivierung Westbahnhof, neue Tramlinien Pulverhausstraße und Mastweide) zu einer hervorragenden Erschließung des südlichen Stadtbereichs.



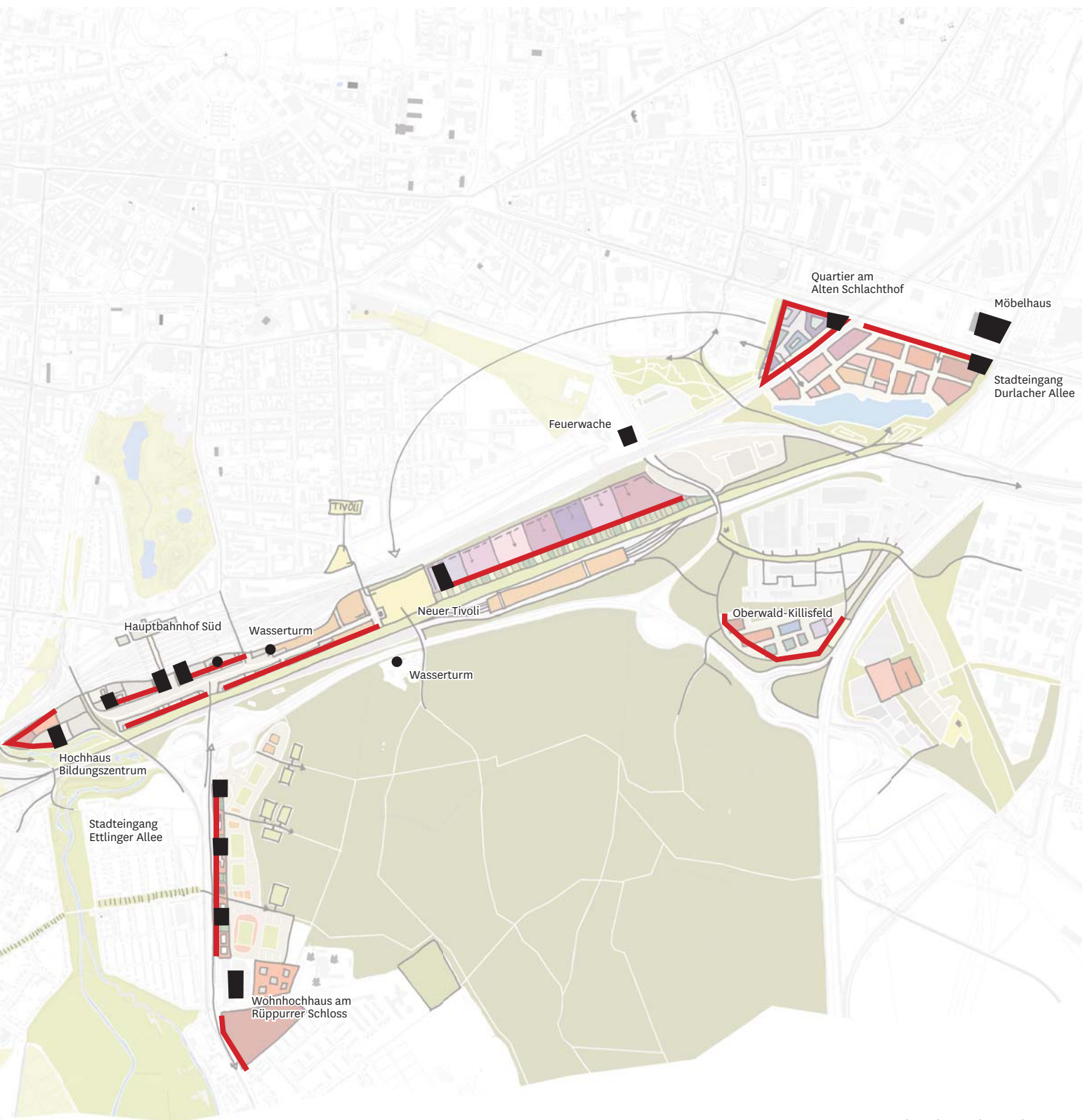
4.2.3 Neue Stadträume im Süden

Bestimmte Stadträume im *Dynamischen Band* ändern zukünftig ihr Gesicht und tragen damit zu einer stärkeren Präsenz und Wahrnehmbarkeit der Stadt Karlsruhe bei. Neben den bereits beschriebenen Freiräumen werden dabei hauptsächlich zwei räumliche Themenfelder adressiert: Städtebauliche Dominanten auf der einen und bauliche Kanten auf der anderen Seite.

> Städtebauliche Dominanten

Städtebauliche Dominanten bzw. Hochpunkte kommen im *Dynamischen Band* in erster Linie zur Akzen-

tuierung wichtiger Stadteingänge zum Einsatz. Dort schaffen sie attraktive Geschossflächen, die für Büro- und Dienstleistungsnutzung, aber auch für spezielle Bedarfe oder unter bestimmten Bedingungen auch Wohnen zur Verfügung stehen. In der Abbildung oben sind die Hochpunkte mit schwarzen Signaturen gekennzeichnet. Ebenfalls gekennzeichnet sind die bestehenden Hochpunkte im Stadtgebiet. Es wird deutlich, dass die diffuse Verteilung mit kleineren Konzentrationen im Stadtgebiet Karlsruhe durch die neuen Dominanten aufgegriffen und vervollständigt wird.



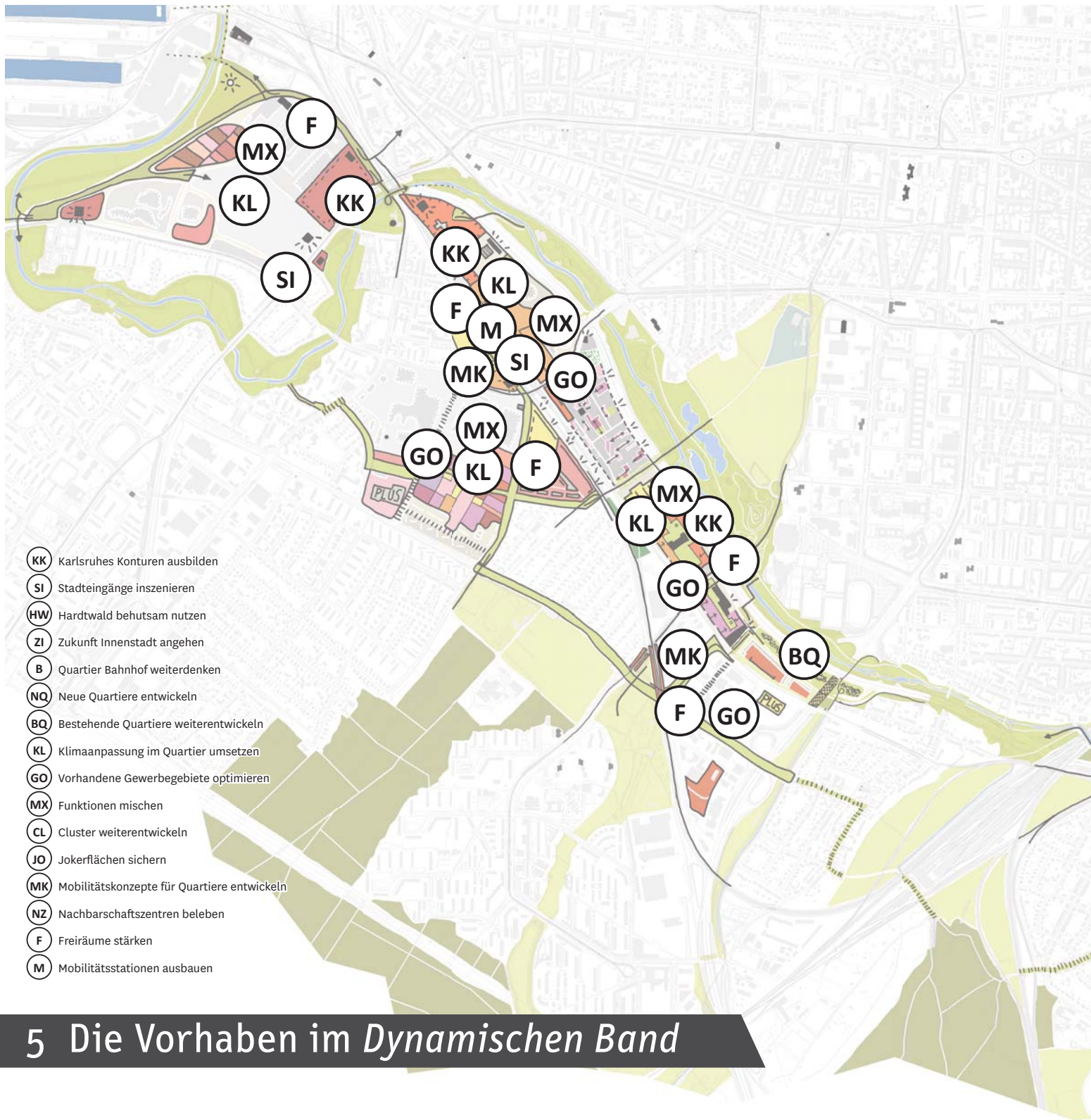
Hochpunkte und Raumkanten

> *bauliche Kanten*

Bauliche Kanten (in der Abbildung rot gekennzeichnet) verändern dort den Stadtraum, wo neue prägnante Areale entwickelt oder bestehende Gebiete ertüchtigt und ins Bewusstsein gebracht werden. Im *Dynamischen Band* geschieht dies an den Orten, an denen neue Quartiere entstehen (z.B. entlang der Durlacher Allee oder am neuen Hauptbahnhof Süd), bewusst aber auch an denjenigen Orten entlang der Südtangente, wo städtische Strukturen an den Bewegungsraum heranreichen und sich präsentieren können, insbesondere im Westen (TR 02 und 04).

An anderen Orten können möglicherweise kleinere Sichtbezüge („Gucklöcher“) entwickelt werden, die die angrenzenden Nutzungen ins Blickfeld rufen, etwa beim neuen Tivoli oder dem neuen DUSS-Terminal.

Diese markanten und differenzierten Einblicke werden Karlsruhe selbstbewusst und interessant entlang des Bewegungsraums präsentieren und die Stadt stärker erlebbar machen.

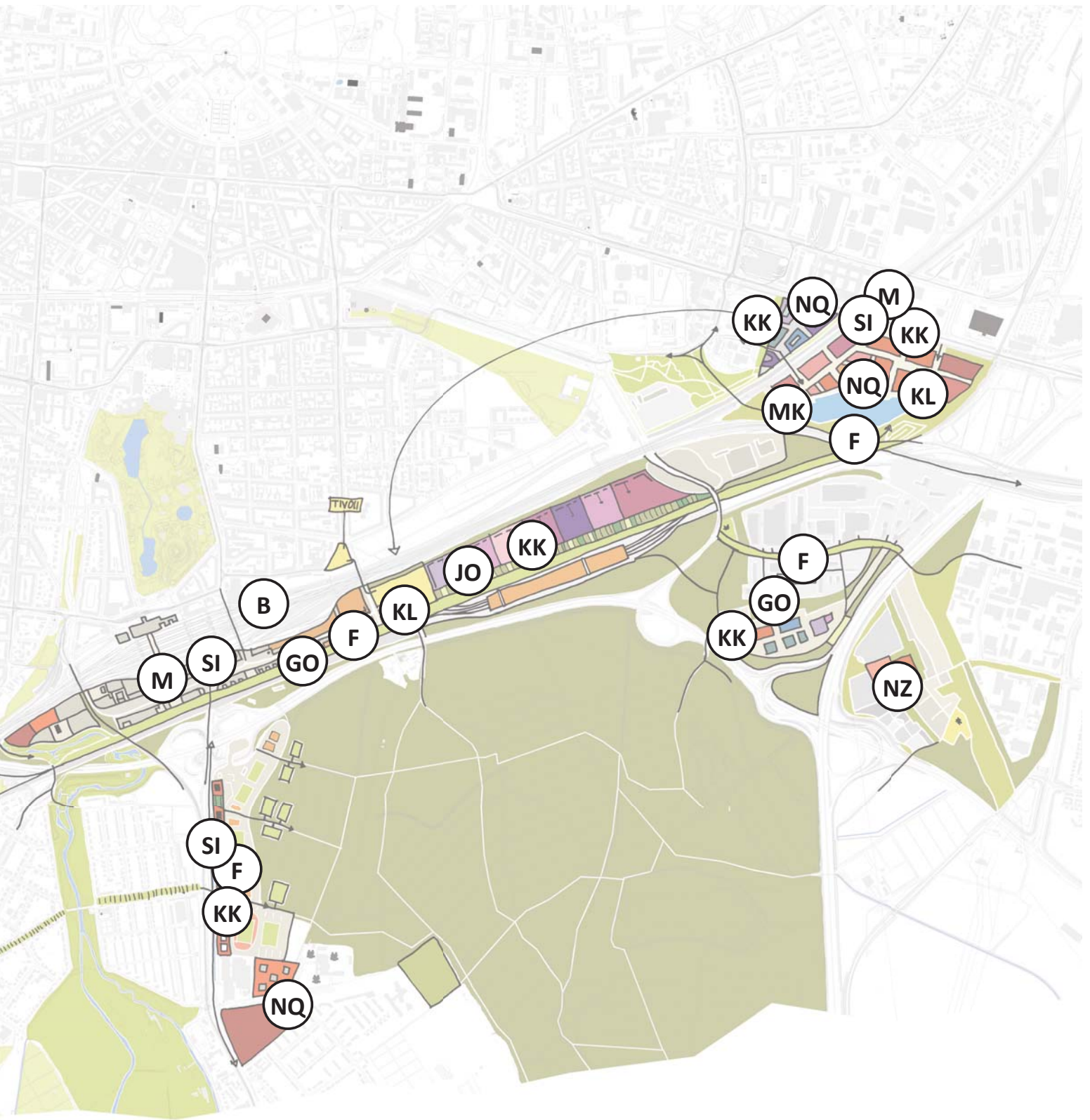


5 Die Vorhaben im *Dynamischen Band*

„Vorhaben“ dienen im Räumlichen Leitbild Karlsruhe der Konkretisierung wichtiger Themen. Konkretisierung bedeutet dabei sowohl inhaltliche Detaillierung („Was ist gemeint?“) als auch spezifische Verortung („Wo genau soll eingegriffen werden?“) und Priorisierung („Welchen zeitlichen Stellenwert?“).

Im *Dynamischen Band* findet sich eine Vielzahl an Ideen und Maßnahmen, die sich direkt mit den Vorhaben in Verbindung bringen lassen. Bestimmte Vorhaben, wie *Hardtwald behutsam nutzen* oder *Zukunft Innenstadt angehen* kommen aus nachvollziehbaren Gründen auch gar nicht vor.

Die Vorhaben, die den 12 Teilräumen des *Dynamischen Bandes* zugeordnet werden können, zeigt die Abbildung oben, bei den jeweiligen Teilraumbeschreibungen sind diese ebenfalls aufgeführt.



Im *Dynamischen Band* überwiegen bestimmte Vorhaben, die von Lage und funktionaler Ausrichtung bestimmt sind. So sind sowohl *Vorhandene Gewerbegebiete optimieren* als auch *Funktionen mischen*, die mobilitätsbezogenen Vorhaben und *Stadteingänge inszenieren* in größerer Zahl vertreten.

Bemerkenswert ist aber auch, dass die freiraumrelevanten Vorhaben *Freiräume stärken* und *Klimaanpassung im Quartier umsetzen* die letzteren noch überwiegen. Hieran kann abgelesen werden, wie wichtig

die Entwicklung der vernetzenden Freiräume, aber auch der quartiersinternen Freiräume für ein dauerhaftes Funktionieren des gesamten Stadtbereichs ist.

Mit Hilfe der Vorhaben kann nun bestimmt werden, welche Themen und Bereiche des *Dynamischen Bandes* als nächstes in Angriff genommen werden.

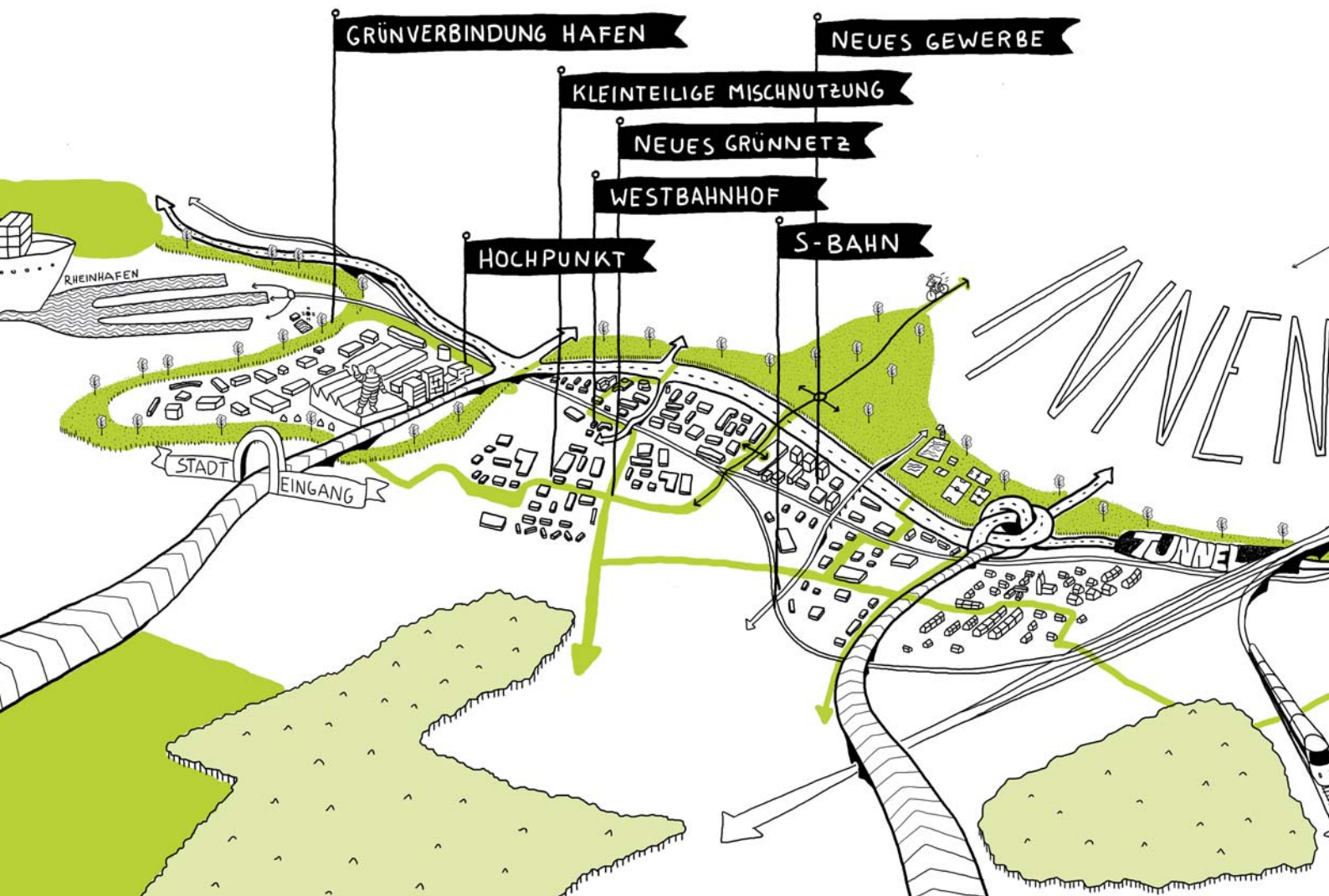
6 Zusammenfassung

Der Städtebauliche Rahmenplan „Dynamisches Band Karlsruhe“ formuliert räumlich-funktionale Zielvorstellungen für den Bereich entlang von Südtangente, Gleisanlagen und Grünräumen von Alb und Oberwald.

Hierzu werden zunächst die wesentlichen Rahmenbedingungen und Planungsparameter analysiert. Es zeigt sich, dass der Raum stark gewerblich geprägt ist, einen großen Reichtum an räumlichen Formen und Strukturen, jedoch wenige Grünflächen aufweist und von einer Vielzahl von Trassen und Barrieren bestimmt ist. Es gibt zwar durchgehende Elemente über die gesamte Ausdehnung des Untersuchungsraumes, wie die Südtangente, Gleistrassen oder begleitende Freiräume, die einzelnen Teilräume stellen

sich jedoch als höchst unterschiedlich und weitgehend durch Trassen „verinselte“ Elemente dar, die vor allem über lineare Verknüpfungen (Zufahrten, Brücken, ...) mit ihrer Umgebung in Austausch treten.

12 solcher Teilräume können identifiziert werden, die sich durch jeweils ähnliche Eigenschaften und Fähigkeiten auszeichnen. Für diese wird der „Level 1“ als aktueller Ausgangspunkt 2- und 3-dimensional aufgezeichnet und beschrieben. Mit Blick auf die Stoßrichtungen des Räumlichen Leitbilds wird die spezifische zukünftige Ausrichtung jedes Teilraums entwickelt und als „Level 2“ visualisiert und in für die Themen Nutzung, Freiraum, Mobilität und Stadt- raum beschrieben.



Es entwickelt sich ein lebendiges Bild des *Dynamischen Bands* mit Teilräumen von jeweils eigenen Regeln und Prinzipien, die zwar bestimmte Aspekte festzurren, aber flexiblen Raum für Konkretisierungen lassen. Während jeder Teilraum ein eigenes prägnantes Gesicht und eine unverwechselbare Identität entwickelt, entsteht aus der Gesamtheit der freiräumlichen Maßnahmen ein übergeordnetes Grünsystem, das den bisherigen Bestand wirkungsvoll ergänzt und gleichzeitig Wegenetz und Anbindung der Nahmobilität für Fußgänger und Radfahrer trägt. Mit einer neuen S-Bahn, dem Ausbau des Westbahnhofs und mehreren neuen Tram-Linien vervollständigt sich auch das ÖPNV-Netz im Südband.

Das *Dynamische Band* erhält mit dem Städtebaulichen Rahmenplan umfassende Entwicklungsperspektiven, die die besondere Identität des gesamten Bereichs stärken und sein Profil als besonderer und wichtiger Ort im Stadtgefüge schärfen wird.

Außerdem finden sich viele Vorhaben des Räumlichen Leitbilds in den sehr verschiedenen Themen wieder, die die Teilräume entwickeln, wie etwa *Klimaanpassung im Quartier umsetzen* oder *Stadteingänge inszenieren*, mit deren Hilfe die Konkretisierung der Inhalte und ihre Verwirklichung vorangetrieben werden können.

