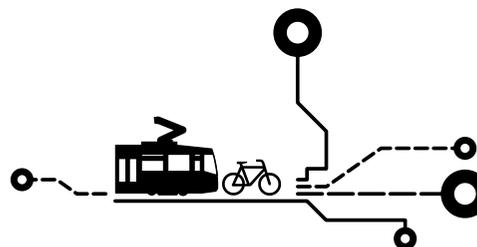
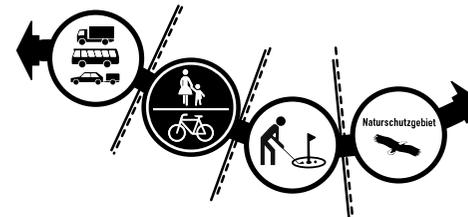
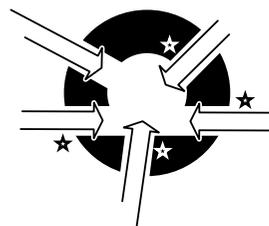
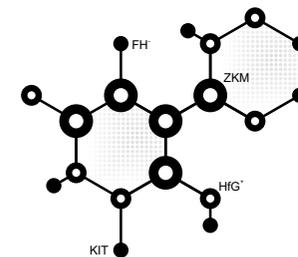
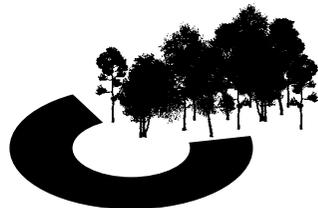


10



FRAGEN AN

KARLSRUHE



„DIE STADT NEU SEHEN. ZEHN FRAGEN AN KARLSRUHE“ Ausstellung zum Räumlichen Leitbild 2015

„Wo fängt Karlsruhe an? Wie nahe kommt die Stadt zum Rhein? In welchem Style sollen wir bauen?“ Anhand dieser und weiterer Fragen zeigt die Ausstellung „Die Stadt neu sehen“ zukünftige Potenziale und mögliche Entwicklungsfelder auf. Fragen zur Mobilität, zum Grün, zum Klima, zu Anknern und Stadteingängen in der Stadt, den Stadtteilen und ihrer Beziehung zum Umland stehen dabei im Mittelpunkt. Die Präsentation ist ein Beitrag zur Erarbeitung eines Räumlichen Leitbildes für Karlsruhe, das unter Beteiligung der Bevölkerung bis zum 300. Geburtstag der Stadt 2015 entstehen soll.

Karlsruhe ist eine wachsende Stadt. Es gilt, die Attraktivität der Stadt als Wohn-, Arbeits- und Technologiestandort zu erhalten und weiterzuentwickeln. Daraus ergibt sich eine Vielzahl von Handlungsfeldern für die Stadtplanung. Das Räumliche Leitbild 2015 soll mögliche räumliche Strategien konkretisieren und diese in einem zukunftsfähigen Gerüst bündeln.

Im Rahmen einer Voruntersuchung zum Räumlichen Leitbild wurden zehn Fragen an Karlsruhe erarbeitet, die nun in der Ausstellung „Die Stadt neu sehen“ die verschiedenen räumlichen Zukunftsoptionen der Stadt veranschaulichen. Die übergeordnete Frage „Wie plant man eine Planstadt weiter?“ verweist dabei unter Rückbezug auf die Traditionslinien der Stadt auf die Wichtigkeit des gemeinsamen Entwicklungsprozesses – nur so kann ein Plan das Fundament einer lebendigen und zukunftsfähigen Stadt bilden. Die Ausstellung im PrinzMaxPalais präsentiert dazu vielfältige Denkanstöße – mit einer Vielzahl von Stadt- und Architekturmodellen, Fotografien, Zeichnungen und Karten, die neue Sichtweisen auf die Stadt eröffnen. Sie knüpft an die Dauerausstellung zur Stadtgeschichte an und erstreckt sich von dort in die Sonderausstellungsräume. Im Rahmen der Ausstellung finden verschiedene Themenabende, Sonderführungen sowie ein Kinder- und Jugendprogramm statt.

Ende 2013 startet dann eine Planungswerkstatt, um konkrete Szenarien zum Räumlichen Leitbild zu entwickeln. Die Ergebnisse werden im Frühjahr 2014 öffentlich präsentiert und diskutiert. Im Jahr des Stadtjubiläums 2015 wird das Räumliche Leitbild Thema einer weiteren Ausstellung und eines umfangreichen Begleitprogramms sein.



BEGLEITPROGRAMM PrinzMaxPalais

**Do, 18. Juli 2013: 17 – 18.30 Uhr:
Auftakt**

Begrüßung: Dr. Susanne Asche, Leiterin Kulturamt, und Dr.-Ing. Harald Ringler, Leiter Stadtplanungsamt, Stadt Karlsruhe

Impuls 1: Die Stadt neu sehen

Peter Spuhler, Intendant Badisches Staatstheater Karlsruhe

Impuls 2: (Plan)Stadt der Zukunft – Eine Positionsbestimmung

Prof. Thomas Sieverts, Stadtplaner, Bonn

Impuls 3: Ein Leitbild für Karlsruhe

Prof. Markus Neppel, Fachgebiet Stadtquartiersplanung, KIT Karlsruhe

19.30 Uhr Eröffnung der Ausstellung

Begrüßung und Einführung durch
Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

Musikalische Umrahmung: Klaus Buchner, Saxophon und Christian Ammann, Kontrabass

Teilnahme nur nach Anmeldung bis zum 14. Juli 2013.

E-Mail: archiv@kultur.karlsruhe.de / Tel.: 0721/133/4225.

**Do, 26. September 2013, 18 – 20 Uhr:
„Stadtansichten 1 – Impulse zum Räumlichen
Leitbild“**

Stadtmacher und Beobachter, Experten und Aktive eröffnen im Rahmen von „Stadtansichten“ in kurzen Vorträgen vielfältige Perspektiven auf die räumliche Entwicklung Karlsruhes und geben Impulse für das zukünftige Leitbild.

Moderation: Prof. Dr. Riklef Rambow,
Fachgebiet Architekturkommunikation, KIT Karlsruhe

„Roter Faden – Entwicklungsprozess Räumliches Leitbild“

Dr.-Ing. Harald Ringler, Stadtplaner, Karlsruhe

„Aufgefächert – Stadt in Teilen oder doch als Ganzes?“

Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Fritz, Karlsruher Bürgervereine

„Ort der Vielfalt“

Gülsen Ergün, Autorin, Karlsruhe

„Von unterwegs – Bewegung in der Stadt“

Prof. Dr. Peter Vortisch, Institut für Verkehrswesen, KIT Karlsruhe

„Bin ich schon drin? Eingänge und Wege in die Stadt“

Prof. Kerstin Gothe, Fachgebiet Regionalplanung und Bauen im ländlichen Raum, KIT Karlsruhe

**„Stadtlabor – Wissenschaft und Forschung als
Stadtbausteine?“**

Norbert Käthler, Leiter Stadtmarketing, Karlsruhe

Die Teilnahme ist kostenfrei.

Um Anmeldung unter Tel. 0721 – 133 4234 /-4230 oder via

E-Mail: stadtmuseum@kultur.karlsruhe.de wird gebeten.

**Do, 24. Oktober 2013, 18 – 20 Uhr:
„Stadtansichten 2 – Impulse zum Räumlichen
Leitbild“**

Stadtmacher und Beobachter, Experten und Aktive eröffnen im Rahmen von „Stadtansichten“ in kurzen Vorträgen vielfältige Perspektiven auf die räumliche Entwicklung Karlsruhes und geben Impulse für das zukünftige Leitbild.

Moderation: Prof. Dr. Riklef Rambow,
Fachgebiet Architekturkommunikation, KIT Karlsruhe

Impulsvorträge:

„Stadtklima – Szenario Karlsruhe 2050“

Peter Trute, Geo-NET Umweltconsulting GmbH, Hannover (angefragt)

„Alles im grünen Bereich – Stadt und Freiraum“

Dirk Nowak, Urban Gardening Experte, Schwarmfarm Karlsruhe

„Stadt am Fluss – Räumliche Entwicklungspotenziale 2“

Prof. Dr. Henri Bava, Institut Entwerfen von Stadt und Landschaft, KIT Karlsruhe

„Südbanane – Räumliche Entwicklungspotenziale“

Sebastian Hermann, MESS, Kaiserslautern

„Stylefragen – Gestaltung in der Stadt“

Dr. Hanna Hinrichs, Architekturschau fenster, Karlsruhe

Die Teilnahme ist kostenfrei.

Um Anmeldung unter Tel. 0721 – 133 4234 /-4230 oder via

E-Mail: stadtmuseum@kultur.karlsruhe.de wird gebeten.

Führungsprogramm

Neben den regulären Führungen, wird auch ein Sonderführungsprogramm mit verschiedenen Schwerpunkten angeboten, um Besuchern Einblicke von beteiligten Experten in den Entstehungsprozess der Ausstellung und die Entwicklung des Räumlichen Leitbilds 2015 zu geben.

Schwerpunkt: Stadtplanung

Wie plant man eine Planstadt weiter? Besucher erfahren bei den Führungen, welche Fragen Stadtplaner im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung Karlsruhes untersuchen und wie das Räumliche Leitbild bis zum Jahr 2015 entsteht.

Termine: 3. August, 11. August, 8. September, 27. Oktober 2013

Schwerpunkt: Ausstellungsgestaltung

Die Entwicklung eines Räumlichen Leitbildes ist ein komplexer Prozess. Am Anfang stehen eine Vielzahl von planerischen Fragen, deren Antworten im Laufe eines mehrstufigen Verfahrens beantwortet werden. Wie vermittelt man diese räumlichen Handlungsfelder anschaulich in einer Ausstellung? Die beteiligten Gestalter geben während der Führung Einblicke dazu.

Termin: 22. September 2013

Kinder- und Jugendprogramm

Schülerfotowettbewerb PIC YOUR CITY

Der Arbeitskreis „Architektur macht Schule Karlsruhe“ (AMSKA) sucht die besten Architekturfotos der Stadt. Bis zum 15. August können Kinder und Jugendliche zwischen 6 und 18 Jahren unter der Fragestellung „In welchem Style wollen wir bauen?“ ihre Fotos einreichen. Die Bilder werden ab dem 20. September im Rahmen der Ausstellung „Die Stadt neu sehen“ gezeigt und die Sieger öffentlich ausgezeichnet. Zur Vorbereitung findet im PrinzMaxPalais ein Fotoworkshop mit Bernd Seeland (Fotograf) und Jeannette Merker (AMSKA) statt. Weitere Informationen unter www.amska.de.

Fotoworkshop:

6. August 2013, 10 bis 13 Uhr (Altersgruppe 6 bis 9 Jahre), 14 bis 17 Uhr (Altersgruppe 10 bis 12 Jahre). Teilnahme kostenfrei. Anmeldung bis zum 31. Juli im Stadtmuseum erforderlich.

Programm für Kindergruppen und Schulklassen

Thema 1: Grundschüler „Wir bauen eine Pyramide“

Die Pyramide auf dem Marktplatz – das Grabmal des Stadtgründers und nach einem Entwurf von Friedrich Weinbrenner erstellt – ist das wohl bekannteste Karlsruher Wahrzeichen. In der Führung erfahren die Schüler unter anderem, warum eine Pyramide auf dem Marktplatz steht und sie können anhand des Modells das „Innenleben“ der Pyramide kennen lernen und auch einiges über den Baumeister Weinbrenner erfahren. Im Anschluss fertigt jeder Schüler seine eigene Pyramide.

Thema 2: Altersgruppe 10–12 Jahre – Planungswerkstatt

„Wir planen eine Stadt“

Nach einem Rundgang durch die Ausstellung mit dem Schwerpunkt „Stadtentwicklung in verschiedenen Epochen“ planen und bauen die Schüler ihre eigene Stadt der Zukunft.

Thema 3: Altersgruppe ab 13 Jahre – Rollenspiel

„Wir bauen eine Stadt“

Schwerpunkt der Führung ist die Stadtplanung und Stadtentwicklung. Die Schüler erfahren, welche Berufsgruppen notwendig waren/sind, um ein Gebäude zu errichten, welche Handwerkszeuge benötigt wurden etc. Im Anschluss entwickeln die Schüler ein Rollenspiel, das dann auch in der Ausstellung aufgeführt wird. Um sich möglichst gut in seine Rolle hineinversetzen zu können, gibt es als Requisiten alte Handwerksgeräte, Kleider, Pläne etc.

Dauer: ca. 2 Stunden

Kosten pro Gruppe: 55 EUR

Anmeldung: mind. 14 Tage vorher unter Tel. 0721 133-4231 oder -4234 / E-Mail: stadtmuseum@kultur.karlsruhe.de

Termine nach Vereinbarung



BOYS

GIRLS

Ver...

Baustellen-Ab...

Zieg...

77815 Bühl - 0 7...

trieb dur...

RÄUMLICHES LEITBILD - WOFÜR?

Notwendigkeit eines „Räumlichen Leitbilds“

Aktuell passiert viel in Karlsruhe. Die Innenstadt gleicht in weiten Bereichen einer großen Baustelle. Das Verkehrssystem wird umgebaut, Problemfelder werden entschärft und die Stadt rüstet sich für die Zukunft.

Warum daher schon wieder Planung und wofür braucht es neben der Weiterentwicklung des Karlsruher Masterplans 2015 zum ISEK 2020 eine weitere Konkretisierung zum „Räumlichen Leitbild“?

Der demographische und soziale Wandel sowie der gesellschaftliche Wertewandel, die wirtschaftlichen Veränderungen oder auch der Klimawandel stellen die Rahmenbedingungen für die heutige und zukünftige Stadtentwicklung dar.

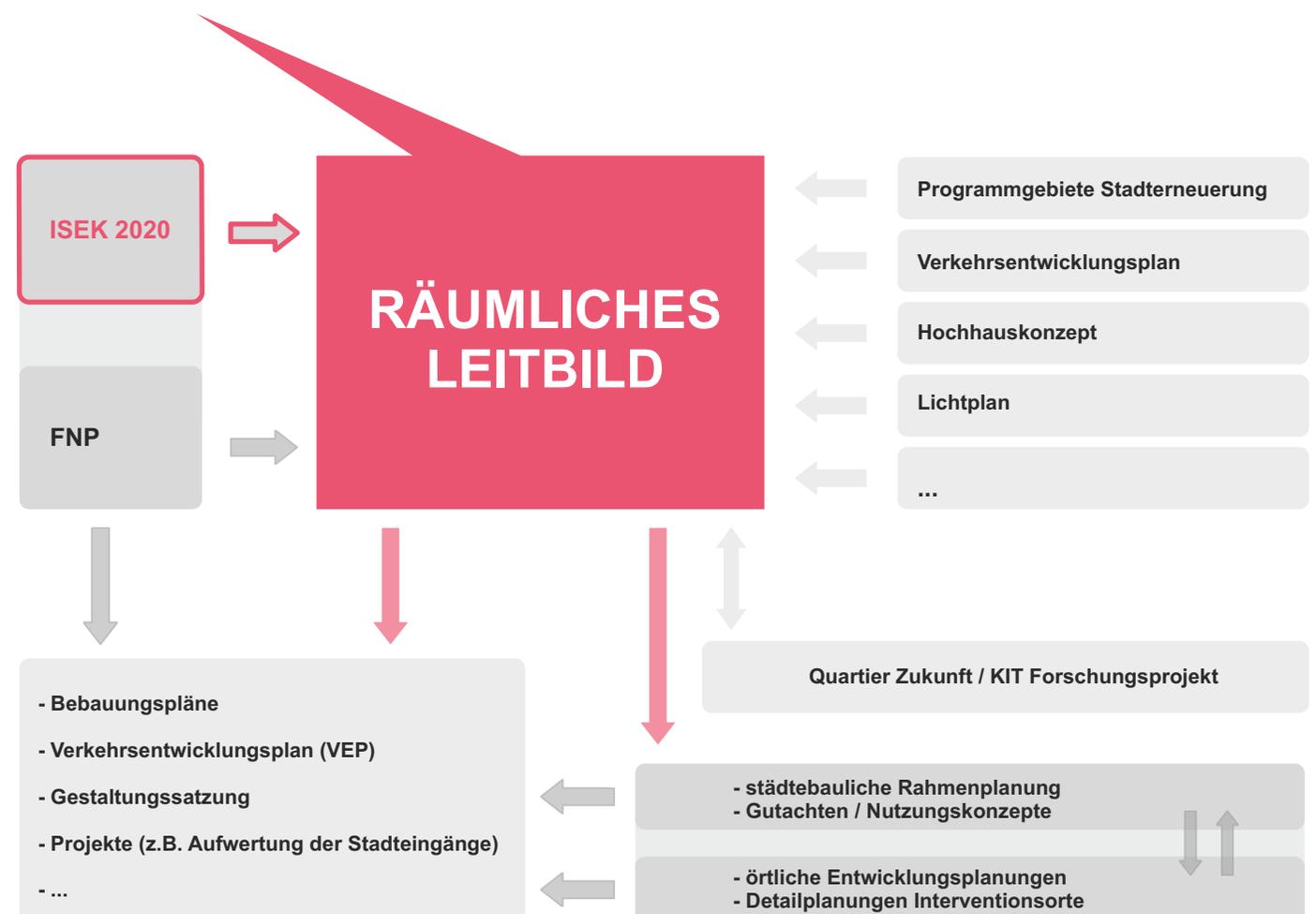
Karlsruhe ist nach wie vor eine wachsende Stadt. Es gilt daher, die Attraktivität der Stadt Karlsruhe als Wohn, Arbeits- und Forschungsstandort zu erhalten und weiterzuentwickeln.

Daraus ergeben sich eine Vielzahl von räumlichen Handlungsfeldern, die sich vom Thema Stadt in der Region, das Verhältnis der Stadt zum Rhein, über den Hochschul- und Technologiestandort,

das Thema Mobilität, das Stadtbild und die Innenstadt bis hin zu dem Thema Umwelt und Freiräume erstrecken. Die bauliche Struktur und die Erscheinung der Stadt sind davon primär betroffen und es bedarf entsprechender stadtraumbezogener Aussagen, um die Stadt weiterzudenken, aber auch, um die Vielzahl von Einzelprojekten in ein gemeinsames Bild einzuordnen. Für die zukünftige Stadtentwicklung sind daher Fragen nach der Wohn- und Gewerbegebietsentwicklung, den Veränderungen, Defiziten und Potenzialen in den jeweiligen Stadtteilen, überhaupt den Flächenpotenzialen aber auch den naturräumlichen Übergängen oder der regionalen Zusammenhänge interessant.

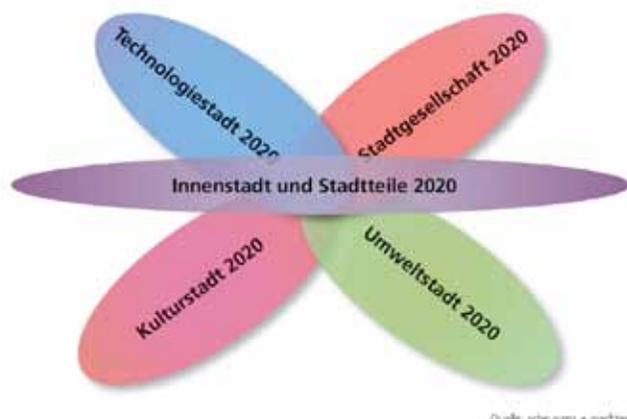
Vor dem Hintergrund, den bestehenden Entwicklungsdruck mit den Vorgaben des ISEKs ohne großes Flächenwachstum zu einem zukunftsfähigen räumlichen Gerüst zu entwickeln, erscheint gerade die Konkretisierung der räumlichen Strategien in einem Leitbild notwendig.

Vorliegende Broschüre stellt hierzu im Sinne einer vorbereitenden Analyse 10 Fragen an eine zukünftige Entwicklung Karlsruhes, welche die grundlegenden Thematiken ansprechen und in der Konsequenz die zu treffenden Entscheidungen herausarbeiten.



GRUNDLAGE ISEK 2020

Das ISEK formuliert fünf sich überschneidende Fokusbereiche



Fokus Technologiestadt 2020

- Profilierung als Wissenschaftsstadt und High-Tech-Standort
- Ressourcenoptimiertes Gewerbeflächenangebot

Fokus Stadtgesellschaft 2020

- Zusammenhalt der Stadtgesellschaft
- Integrierte Bildungsplanung
- Sport und Gesundheit

Fokus Kulturstadt 2020

- Kunst und Technologie
- Kultur und Wirtschaft
- Inhaltliche Neukonzeption und bauliche Weiterentwicklung der kulturellen Infrastruktur
- Positionierung als Stadt der Menschen - und Bürgerrechte

Fokus Umweltstadt 2020

- Natur- und Stadtgrün als Lern- und Erholungsraum
- Schutz natürlicher Ressourcen, Klimaschutz und Klimaanpassung
- Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität

Fokus Innenstadt und Stadtteile 2020

- Aufwertung der Innenstadt und der Stadtteile
- Entwicklungsräume für Wirtschaft, Wissenschaft und Innovation
- **Räumliches Leitbild** und Stadtausstellung

ISEK und Räumliches Leitbild

Die Erarbeitung eines Räumlichen Leitbilds ist ein fester Bestandteil des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts „Karlsruhe 2020“. Während das ISEK mehr strategisch programmatische Vorgaben formuliert, sollen im Leitbild konkrete räumliche Entwicklungsaussagen getroffen werden.

Aus dem ISEK 2020:

„Karlsruhe verfügt über eine Vielzahl von thematischen oder auf Teilbereiche der Stadt bezogene Planungen (Höhenkonzept, Lichtplan, Plätzekonzept, Neugestaltung Kaiserstraße etc.).

Es fehlt jedoch ein übergeordnetes stadtplanerisches Gesamtbild, das die vorhandenen Planungen bündelt und ein gemeinsames Bild für die städtebauliche Entwicklung der Stadt über die „Planung in Projekten“ hinaus darstellt.

Das Räumliche Leitbild soll bis Ende 2014 unter Beteiligung der Öffentlichkeit erarbeitet und im Rahmen des Stadtjubiläums 2015 in einer Ausstellung präsentiert werden.“

Ziele

„Das Räumliche Leitbild soll eine fachlich abgestützte Grundlage für die Stadtplanung sowie für die Entscheidungen des Gemeinderates und die Zusammenarbeit mit Investoren und anderen privaten Akteuren sein.

Es soll richtungsweisende Vorgaben für die gewünschte stadträumliche Entwicklung Karlsruhes vor dem Hintergrund des Bevölkerungswachstums, des Klimawandels, des demografischen Wandels und neuer Wohnwünsche enthalten.

Wie viel Raum soll für welche Nutzungen künftig wo zur Verfügung stehen? Wo ist eine städtebauliche Nachverdichtung zu erreichen, ohne die Lebensqualität zu beeinträchtigen? Wie kann Karlsruhe für die nächste Generation stadträumlich bewusst erfahrbar gemacht werden? Das Ziel des Räumlichen Leitbildes ist ein Planwerk, in dem räumliche Rahmenbedingungen, Potenzialräume und Zonen des Bewahrens definiert werden. Dabei werden aktuelle Vorhaben und Programme einbezogen. Räumliche und thematische Planungen sind zwischen den Maßstäben und Disziplinen zu vernetzen und bestehende Planungen in Zusammenhang zu stellen. Auf Basis von strategischen Entwicklungszielen, thematischen Planungen und dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept sollen stadträumliche Formulierungen gefunden werden, die die Qualitäten von Karlsruhe sichtbar machen und weiterentwickeln.“

Schlüsselthemen

Das Räumliche Leitbild soll die künftige städtebauliche Entwicklung sichern und schärfen. Folgende Schlüsselthemen sind für die Erarbeitung des Räumlichen Leitbilds von besonderer Bedeutung:

Flächenpotenziale - Nachverdichtung:

Mögliche Potenziale im Innenbereich sind Leerstand, Nachverdichtung in bestehenden Quartieren sowie „voids“ (Brachflächen und Baulücken, ungenutzte Flächen entlang von Infrastruktureinrichtungen und Straßen, „Grenzbereiche“ zwischen Quartieren etc.). Werden darüber hinaus Flächen für die Außenentwicklung benötigt, müssen im Räumlichen Leitbild geeignete Standorte gefunden bzw. diskutiert werden. Ein Hochhauskonzept soll einen Rahmen für die Errichtung von Hochhäusern schaffen.

Bereiche im Umbruch:

Der innere Wandel der Stadt muss vorausschauend organisiert werden. Dafür gilt es, diese Bereiche frühzeitig zu erkennen, ihre Entwicklungspotenziale und -hemmnisse auszuloten und Rahmenseetzungen für Funktion und Gestaltung vorzunehmen. Dazu zählt auch, sich frühzeitig mit der Transformation bestehender Gebäude - beispielsweise von Bürobauten der 1960/70er Jahre oder auch frei werdender Schulgebäude - auseinanderzusetzen. Darüber hinaus spielt die energetische Ertüchtigung eine zentrale Rolle bei der Gestaltung des inneren Wandels der Stadt.

Übergänge zwischen Stadt und Landschaft:

Räumliche und thematische Verknüpfung der gesamten Stadt sowie die Verknüpfung in die Landschaft, zum Rhein und nicht zuletzt zum Umland mit seinen eigenen Siedlungsschwerpunkten.

Bilder der Stadt:

Stadtansichten, Aufwertung der Stadteingänge etc.

Räumliche Komponente der Klimaanpassung

Lokale Klimaanpassung kann durch entsprechendes Bauen und Planen gestützt werden. Wichtige Themen sind dabei die Durchlüftung der Stadt (Kaltluftschneisen) und Möglichkeiten, durch Verschattung ein angenehmes Mikroklima zu erzeugen (Straßenbäume, Hofsituationen, Straßenquerschnitte usw.).

Wohnqualitäten:

Weiterentwicklung des Wohnraums für unterschiedliche Ansprüche und soziale Marktsegmente, Bereitstellung von Flächen für den Wohnungsbau.

Stadtausstellung Karlsruhe:

Das Räumliche Leitbild wird in einer Ausstellung mit begleitenden Veranstaltungen präsentiert.

RÄUMLICHE ENTWICKLUNGSSCHWERPUNKTE ISEK 2020

Integriertes Stadtentwicklungskonzept Karlsruhe 2020
Räumliche Entwicklungsschwerpunkte

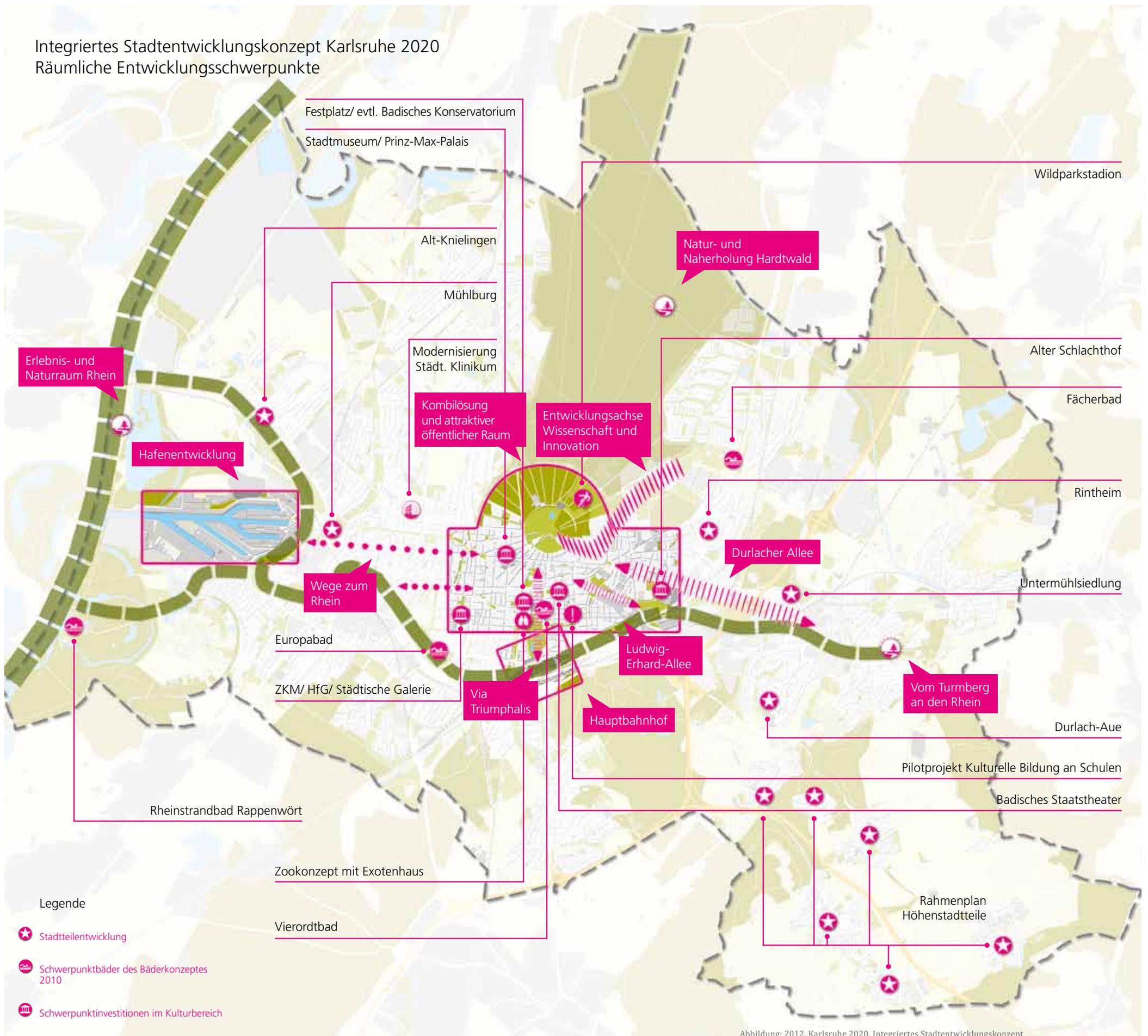
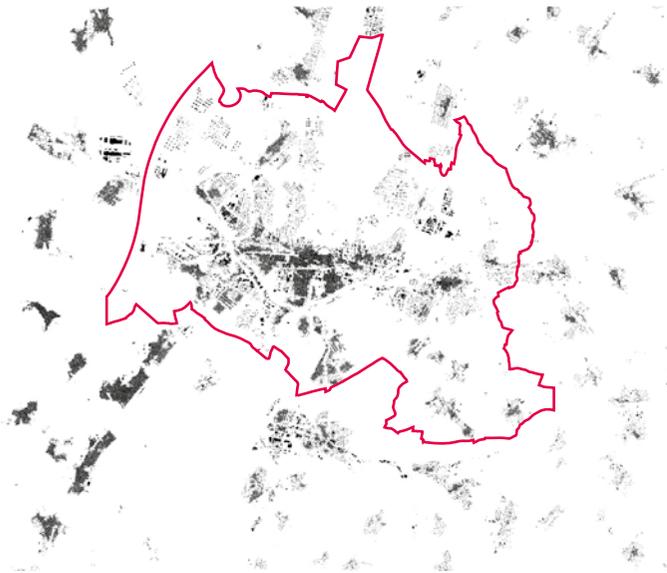


Abbildung: 2012, Karlsruhe 2020, Integriertes Stadtentwicklungskonzept

STADT IM WANDEL



Im Laufe der Zeit ist die geplante klassizistisch geprägte Innenstadt mit den umliegenden alten Dorfkernen verwachsen.

Die Stadtentwicklung Karlsruhes mit ihrer Ost-Westausrichtung überdeckt die ehemals topografisch bedingt parallel zum Rhein verlaufenden Siedlungsachsen. Dennoch sind, sofern nicht kriegszerstört oder städtebaulich überformt, die ehemaligen selbstständigen Gemeinden mit ihren historischen, kleinteiligen Hofstrukturen, mittelalterlicher Bebauung und barocken Häusern noch zu erkennen. Die Anlage der barocken Planstadt Karlsruhe selbst beruht auf dem markanten Entwurf mit dem strahlenförmigen Grundriss und dem Schloss als Zentrum. Die darauf folgenden klassizistischen und gründerzeitlichen Stadterweiterungen nach Süden und später nach Westen und Osten lassen sich noch heute durch das orthogonale und diagonale Straßenraster, die drei- bis fünfgeschossige Blockrandbebauung, Arbeiterwohngebiete und Industrieviertel ablesen. Weiterhin bestimmen die aufgelockerten Gebiete mit großbürgerlichen Villen, repräsentativen Geschosswohnungsbauten, die sozialen Wohnprojekte der städtebaulichen Moderne sowie die genossenschaftlich und städtisch errichteten bzw. geförderten Gartenstadt- und Siedlungshausgebiete die städtebauliche Gestalt. Gut ablesbar sind die umfangreichen Siedlungsplanungen verschiedener städtebaulicher Leitbilder zwischen Auflockerung und Verdichtung nach 1945 mit z.T. ausgeprägten, selbständigen Stadtteilen. Natürlich sind auch in Karlsruhe die verschiedenen Erscheinungsformen der Suburbanisierung zwischen individueller Entfaltung, verdichteten Siedlungen und ökologischen Konzepten abgebildet. Meist noch zentral gelegen, prägen Sonderbaufelder als eigenständige Komplexe mit eigener Infrastruktur wie bspw. das KIT, das ZKM und Kasernen, Krankenhäuser, Schulen, Einkaufszentren oder Verwaltungs- und Kulturzentren die Innenstadt. Um diesen zentralen Bereich finden sich die Stadterweiterungen der Industrialisierung in Form von Gewerbe- und Industriegebieten, die heute nach Strukturwandel und Konversionen schon wieder die Möglichkeit bieten, Flächen für den Dienstleistungssektor und das Wohnen in der Innenstadt bereitzustellen.

Quellen: Einsele, Martin, Kilian, Andrea: Stadtbausteine Karlsruhe. Elemente der Stadtlandschaft. Karlsruhe 1997
Stadt Karlsruhe: Karlsruhe Masterplan 2015
<http://www.diekombiwoesung.de/kombiwoesung/projekt.html>, Zugriff 14.09.2012
http://www.karlsruhe.de/b3/natur_und_umwelt/klimaschutz/klimafolgen.de, Zugriff 15.09.2012



Abbildung: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Karlsruhe_Luftbild.jpg×tamp=20110907142617

Mehr Mobilität, mehr Einkaufserlebnis, mehr Aufenthaltsqualität,... verspricht sich die Stadt Karlsruhe von den aktuellen Umgestaltungen im Bereich der Innenstadt: Der Kombilösung mit dem Stadtbahntunnel unter der Kaiserstraße bzw. dem Autotunnel unter der Kriegsstraße. Damit sollen die Verkehrsprobleme entschärft, stadtgestalterische Defizite wieder rückgängig gemacht und Barrieren im Stadtgefüge beseitigt werden.

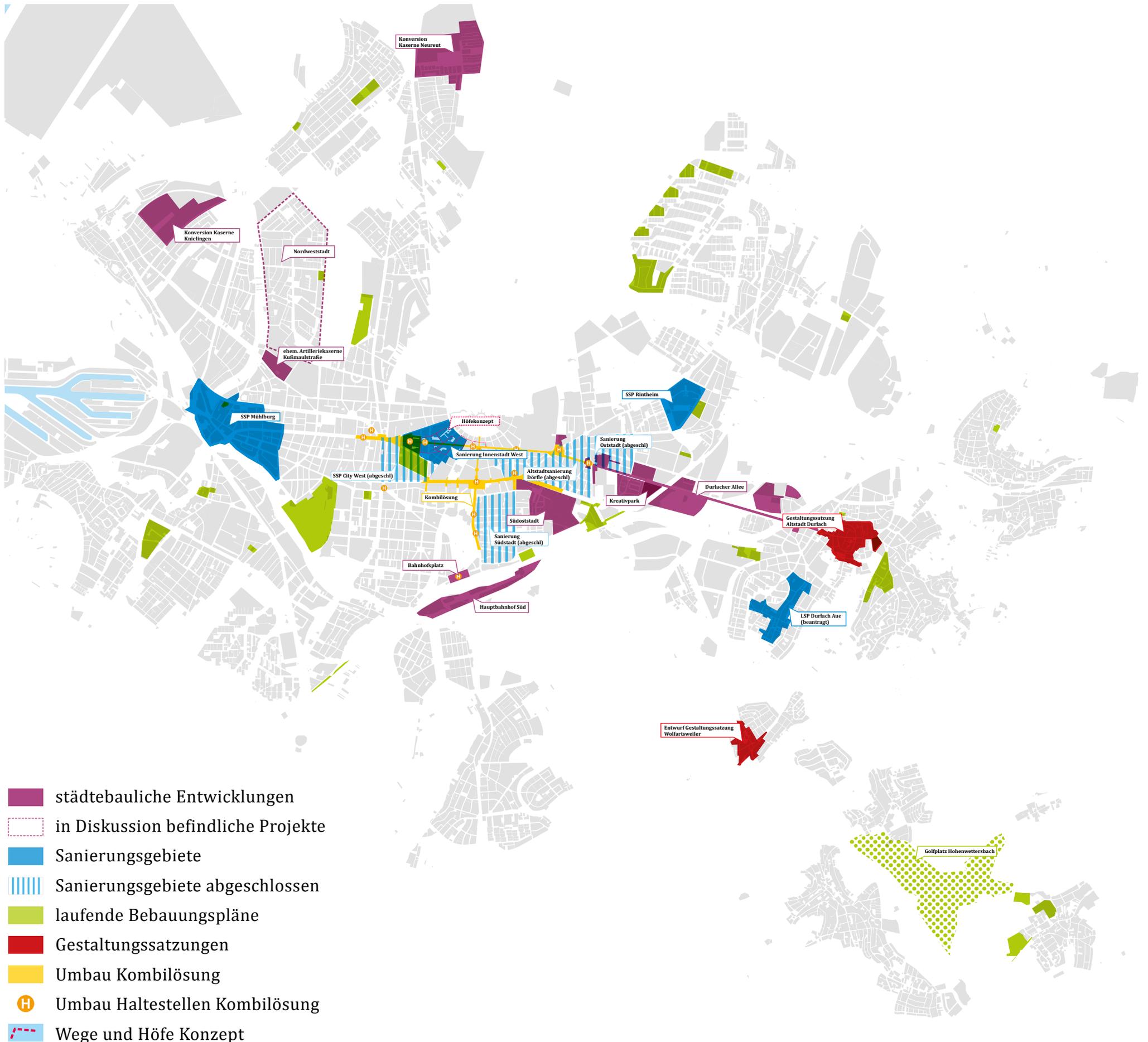
Die Innenstadt von Karlsruhe erhält zurzeit ein neues Gesicht: Zentrale Straßenzüge werden für Handel, Gastronomie, Kultur und Wohnen aufgewertet. Gleichzeitig vergrößert sich die Innenstadt zusammen mit dem ECE-Center „Ettlinger Tor“ weiter in Richtung Süden. Der Steigerung der Anziehungskraft des Zentrums dient ebenfalls das bis 2015 in der Umsetzung befindliche Höfekonzept, in dem untergenutzte, zugesperrte, betonierte Hofflächen durch Aufwertung zu attraktiven Einkaufs- und Gastronomielagen entwickelt bzw. zu begrünten Aufenthaltsbereichen für Besucher und Bewohner umgestaltet und untereinander vernetzt werden sollen. Weitere Herausforderungen für Karlsruhe erwachsen beispielsweise aus der Verkehrsentwicklungsplanung, der Weiterentwicklung des vorbildlichen ÖPNV oder der Zielsetzung, durch Steigerung des Radverkehrsanteils aber vor allem durch die Gleichberech-

tigung aller Verkehrsteilnehmer, fahrradfreundlichste Stadt in Süddeutschland zu werden. Auch aus der naturräumlichen Lage der Stadt im Oberrheingraben zwischen Rheinniederung und Nordschwarzwald beinhalten Chancen, Potenziale und Aufgaben. Der Oberrheingraben zählt zur Region mit den mildesten Wintern und wärmsten Sommern in Deutschland und bedeutet für die Stadt Karlsruhe in Zeiten des Klimawandels eine besondere Herausforderung. Auf rund 40 % des Stadtgebietes von Karlsruhe erstrecken sich mit Natur- und Landschaftsschutzgebieten sowie Europäische Schutzgebiete geschützte Naturräume. Neben dem Schutzgut Flora und Fauna sind damit für Karlsruhe große Potenziale für eine sanfte Naherholung in der Natur gegeben. Ein besonderes Verhältnis besteht zwischen dem Rhein und der Stadt, welcher abseits des Stadtzentrums fließt und zudem durch Verkehrsstrassen und Industriensiedlungen wie dem Rheinhafen von der Stadt getrennt ist.

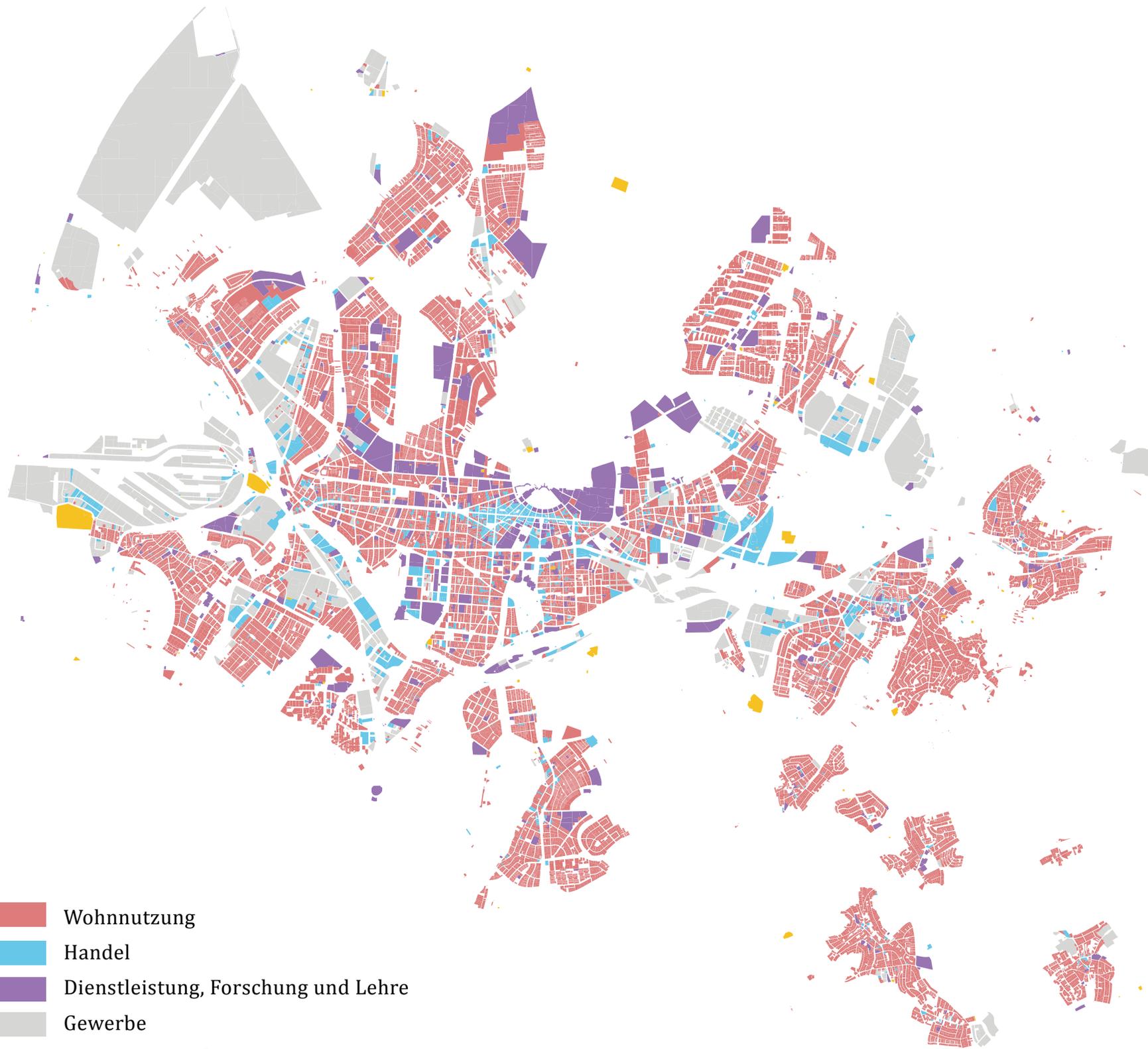
Aktuelle Zielsetzung für die Stadt ist es, den weniger als 8 km von Zentrum entfernt liegenden Rhein mit seinen Rheinauen und Altarmen als beliebte Erholungslandschaft weiter auszubauen und entsprechende attraktive Freizeit- und Erholungsräume zu gestalten.

...es gibt also heute schon zahlreiche Ansätze, Planungen und Projekte, die es nun zusammen mit zukünftigen Ansprüchen im Sinne eines Leitbilds zu koordinieren gilt...

STÄDTEBAULICHE PROJEKTE



NUTZUNGSVERTEILUNG



- Wohnnutzung
- Handel
- Dienstleistung, Forschung und Lehre
- Gewerbe
- Versorgungsanlagen

Eigene Darstellung auf der Basis der GIS Datenbank, Stadt Karlsruhe



27 Stadtteile
davon **17** Eingemeindungen
in **300** Jahren Stadtgeschichte

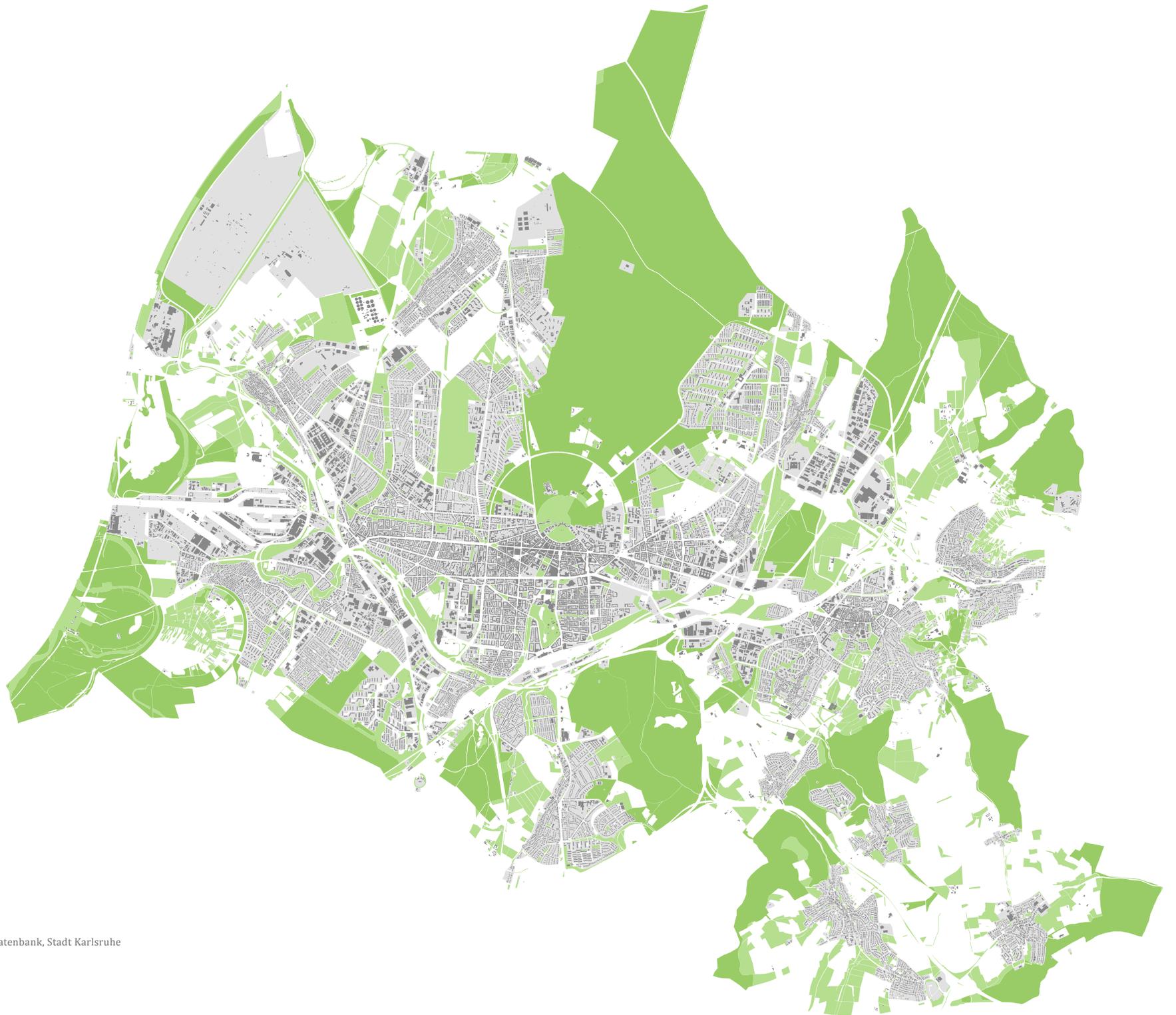
Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung, Statistikstelle

39.912 Wohngebäude
147.823 Wohnungen

2,09 Personen/Wohnung

2370m² Siedlungsfläche / Einwohner

STADT IM WALD - WALD IN DER STADT



- Waldflächen
- Grünflächen

Eigene Darstellung auf der Basis der GIS Datenbank, Stadt Karlsruhe



Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Karlsruhe 2010

3500m²
Freifläche / Einwohner

PROSPERIERENDE STADT

2012 sind in Karlsruhe 307.000 Wohnberechtigte gemeldet. Personen mit Migrationshintergrund machen gut 24 % der Gesamtbevölkerung aus, dabei sind 14,4 % Personen mit ausländischer Nationalität und 9,8 % Deutsche mit Migrationshintergrund. Das Durchschnittsalter liegt bei 42,1 Jahren. Der Anteil der über 65-Jährigen liegt bei 19 %, der Anteil der unter 18-Jährigen bei 14,6 %.

Einem Geburtendefizit von -228 stand 2011 ein Wanderungsgewinn von 2.242 Personen gegenüber.

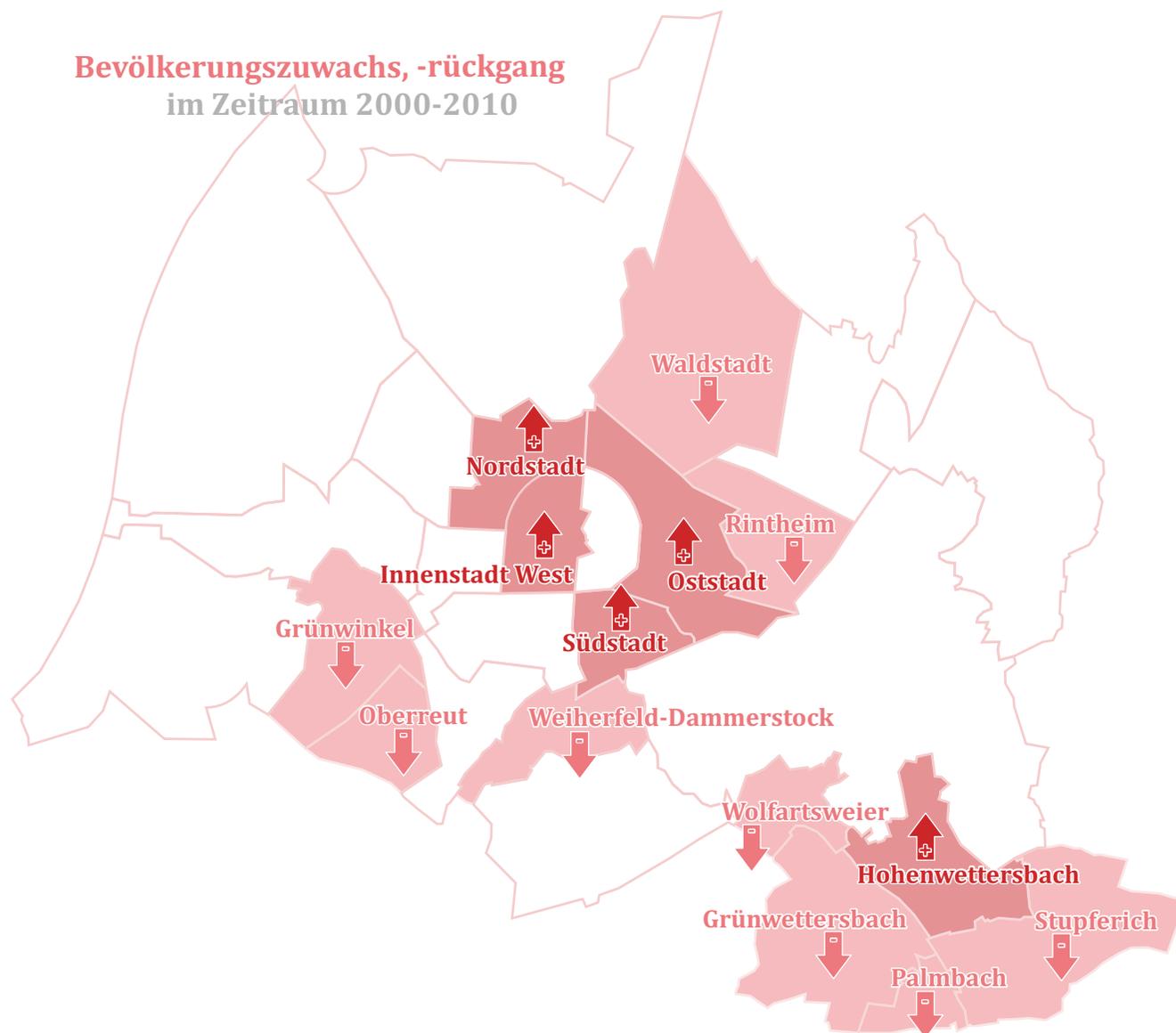
Die Wanderungsgewinne speisen sich vor allem aus dem Ausland, aber auch aus Baden-Württemberg und dem übrigen Bundesgebiet. Dagegen fällt die Wanderungsbilanz mit dem unmittelbaren Umland (Landkreis Karlsruhe und Landkreis Germersheim) negativ aus, weil mehr Menschen aus der Stadt in die Umlandgemeinden wegziehen als von dort zuziehen. Trotz der insgesamt rückläufigen Gesamtbevölkerung in Deutschland werden auch künftig wirtschaftlich starke Städte und Regionen Bevölkerungszuwächse verzeichnen. Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Karlsruhe 2020 verweist diesbezüglich auf die Attraktivität Karlsruhes als Bildungs- und Wirtschaftsstandort. Die Zuzüge werden daher auch künftig voraussichtlich die Wegzüge und das Geburtendefizit mehr als ausgleichen, so dass von einem weiteren Anstieg der Zahl der Wohnberechtigten bis 2020 um mehr als 8.000 und bis 2030 um ca. 14.000 Personen gegenüber 2010 auszugehen ist.

Karlsruhe verlor zwar 1950 die Funktion als Landeshauptstadt, konnte sich jedoch regional und überregional als Verwaltungssitz, durch die Ansiedlung des Kernforschungszentrums und die Erweiterung der technischen Universität als Forschungsstandort etablieren und ist Sitz des Bundesverfassungsgericht sowie der Bundesanwaltschaft. Durch den Ausbau des Rheinhafens und der Ansiedlung von Raffinerien und neuen Industriebranchen konnte Karlsruhe seine Position als wichtiger Umschlagplatz sowie Gewerbe- und Industriestandort seit den 1950er und 60er Jahren ausbauen und festigen.

Heute sind es die Weiterentwicklung zum internationalen Forschungszentrum für Energie-, Umwelt- und Zukunftstechnologien und mit dem KIT, die den Spitzenplatz von Karlsruhe in der Forschungslandschaft sichern sollen.

Außerdem soll Karlsruhe neben Freiburg, Straßburg, Basel und weiteren Städten die Funktion als Metropole in einer zukünftigen „Europäischen Metropolregion Oberrhein“ übernehmen. Karlsruhe ist Zentrum eines IT-Clusters der Spitzenklasse mit über 3.600 IT Unternehmen in der Region sowie ein exzellenter Hochschul- und Wissenschaftsstandort mit internationalem Ruf, welcher sich durch eine gute Vernetzung mit der regionalen Wirtschaft auszeichnet. Karlsruhe war zudem von 2006 bis 2012 mit dem renommierten Karlsruher Institut für Technologie in der Exzellenzinitiative des Bundes und der Länder als Elite-Universität vertreten und konnte in dieser Zeit mit dem Zusammenschluss von Universität und außeruniversitären Forschungszentrum punkten.

Bevölkerungszuwachs, -rückgang im Zeitraum 2000-2010



Bevölkerungszuwachs 2000-2010



Bevölkerungsrückgang 2000-2010

Quelle: Amt für Stadtentwicklung, Stadt Karlsruhe Januar 2013,

307.000
Einwohner

314.000
Einwohner bis 2030

jeweils 50%
männlich und weiblich

41,9 Jahre
Durchschnittsalter



19,0 % > 65 Jahre
14,6 % < 18 Jahre

Quelle: Stadt Karlsruhe,
Amt für Stadtentwicklung, Statistikstelle



5,5%
Arbeitslose

Das KIT bezeichnet sich als Europas größte Forschungs- und Lehrereinrichtung, ist der größte Arbeitgeber der Stadt und nimmt weltweit einen Spitzenplatz im Technologiesektor ein. Neben dem KIT existieren in Karlsruhe noch zahlreiche private Forschungseinrichtungen und 7 weitere Hochschulen.

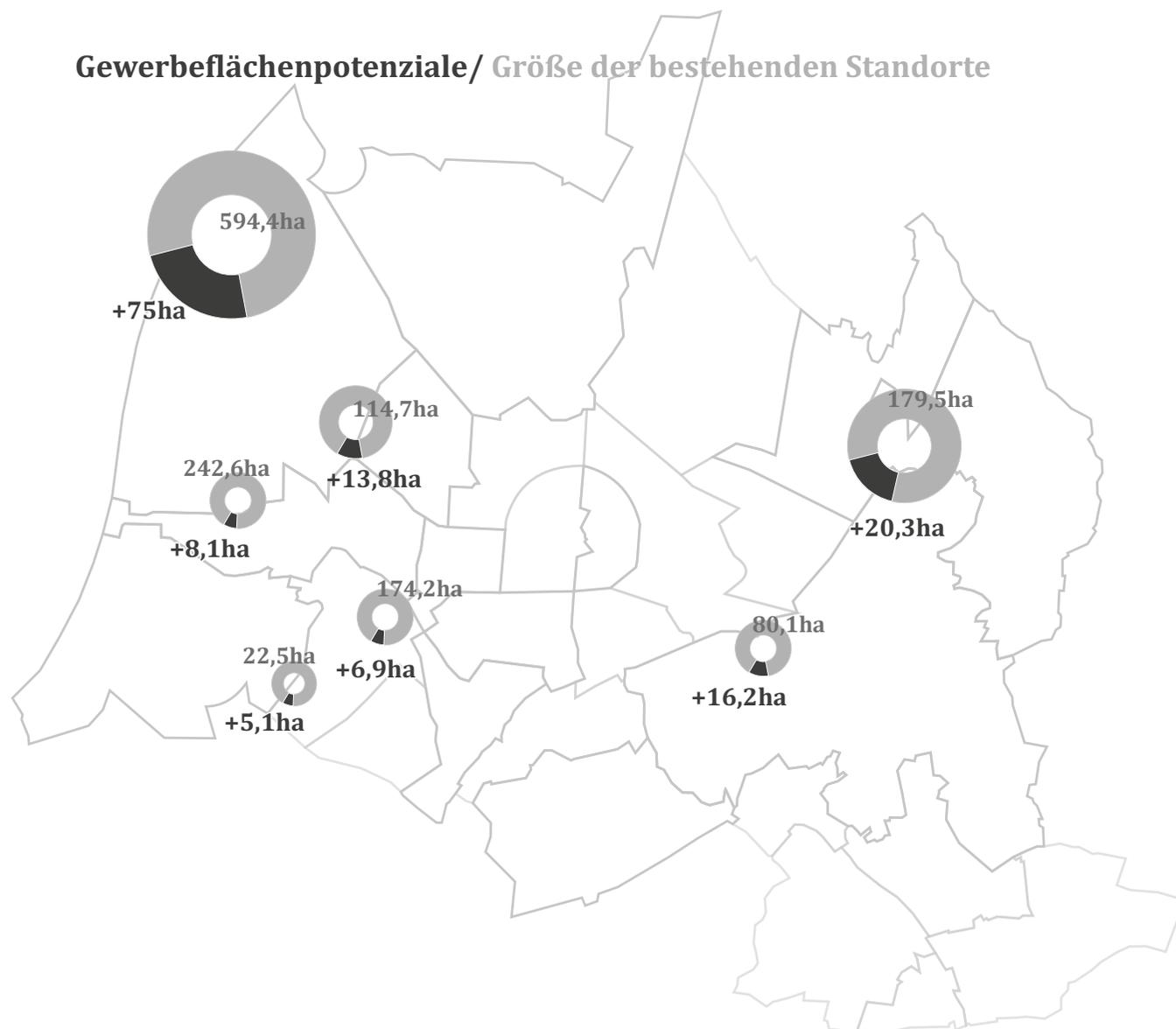
Die enge Vernetzung von Wirtschaft, Wissenschaft, Forschung, Bildung und Verwaltung wird als Zielsetzung gesehen, um die Herausforderungen des Strukturwandels zu bewältigen und Karlsruhe als Wirtschaftszentrum am Oberrhein, als internationalen Wirtschaftsstandort sowie als Messe- und Kongressstadt erhalten und weiter auszubauen zu können. Eine Mischung aus Industrie, Dienstleistung und Handwerk komplettiert den Wirtschaftsstandort Karlsruhe. Die hohe Forschungsdichte und die Nähe zu den Universitäten fördern Ausgründungen und Neuansiedlungen von Technologieunternehmen, die zusammen mit Karlsruhe als Stadt mit hoher Beschäftigung und einem qualifizierten Arbeitsmarkt in Kombination mit guter Verkehrsanbindung und einer hohen Lebensqualität einen attraktiven Standortfaktor für die Zukunft darstellen.

Die wirtschaftliche Struktur, das attraktive Arbeitsplatzangebot und die sehr guten Ausbildungsmöglichkeiten auf schulischer, beruflicher und universitärer Ebene machen Karlsruhe zusammen mit dem allgemeinen Trend der Reurbanisierung zu einer kontinuierlich wachsenden Großstadt. Bis 2025 sollen rund 13.900 neue Arbeitsplätze entstehen.

Die Arbeitslosenquote beträgt im Mai 2013 5,5 % . Die Verteilung der Erwerbstätigen entspricht dem tertiären Arbeitsmarkt und zeigt 83,7 % im Dienstleistungssektor und 16,1 % im produzierenden Gewerbe. Das Bruttoinlandsprodukt liegt mit 66.303 € je Erwerbstätigem über dem durchschnittlichen Landeswert und abgesehen von Stuttgart und Mannheim über dem der anderen Großstädte in Baden-Württemberg. Das verfügbare Einkommen liegt mit 20.528 € je Einwohner ganz leicht unter dem Landesdurchschnitt für Baden- Württemberg.

Um die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt und Region Karlsruhe sicherzustellen, gilt es quantitativ und qualitativ genügend Flächenpotenziale für Gewerbe, Dienstleistung, Forschung und Technologie vorzuhalten. Die Gewerbeflächenstudie für den Nachbarschaftsverband Karlsruhe bis 2025 prognostiziert in diesem Zusammenhang eine positive Beschäftigungsentwicklung, insbesondere bei den wirtschaftsnahen Dienstleistungen und erwartet bis zu 13.900 neue Arbeitsplätze. Für die Stadt Karlsruhe bedeutet diese Prognose einen zu erwartenden Flächenbedarf bis 2025 von rund 100 ha, zusammen mit einer Flächenreserve im FNP sogar 154 ha in einem ausgewogenen Mix aus Flächen in klassischen Gewerbegebieten, qualitätsorientierten Bürostandorten und urbanen Quartieren. Dem stehen mit den Potenzialen im Bestand und im Flächennutzungsplan zusammen rund 146 ha Flächenreserven gegenüber. Allerdings verweist die Studie auf eine geringe oder fehlende Eignung der derzeit im FNP dargestellten gewerblichen Potenzialflächen sowie auf die Unterschiede hinsichtlich der Flächenverfügbarkeiten. In Folge des wirtschaftlichen Wachstums ist ein angespannter Wohnungsmarkt mit einem hohen Bedarf an Wohnraum zu erwarten.

Gewerbeflächenpotenziale/ Größe der bestehenden Standorte



+20,3ha

bestehende Gewerbestandorte mit Erweiterungspotenzial

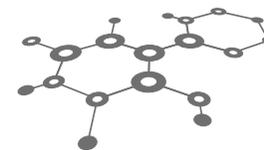
Quellen: Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung, Statistikstelle, Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung; Die Entwicklung der Karlsruher Wohnbevölkerung – Eigene Fortschreibung, Stand 31.05.2012; Statistisches Jahrbuch der Stadt Karlsruhe 2011, Internetfassung http://www1.karlsruhe.de/Stadtentwicklung/siska/statistisches_jahrbuch.htm, Zugriff 07.08.2012
Stadt Karlsruhe: Grünprojekt Karlsruhe 2015, Karlsruhe 2009
<http://www.karlsruhe.ihk.de/international/Volkswirtschaft/zahlenundfakten>, Zugriff am 15.10.2012
CIMA Beratung + Management GmbH / Planquadrat Elfers Geskes Krämer Part. G. dwb BDA Architekten und Stadtplaner: Gewerbeflächenstudie für den Nachbarschaftsverband Karlsruhe bis 2025. Stuttgart, Darmstadt 2012, <http://www.kit.edu/index.php>

+ 154ha
Gewerbeflächebedarf
bis 2025



€
66.303
pro Erwerbstätigen

3.600
IT-Unternehmen



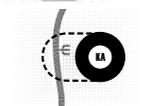
+13.900
Arbeitsplätze bis 2025



FRAGEN AN KARLSRUHE



STADT UND REGION: WO FÄNGT KARLSRUHE AN?



STADT AM FLUSS: WIE NAHE KOMMT KARLSRUHE DEM RHEIN?



STADT UND GRÜN: MEHR LICHT IN DEN HARDTWALD?



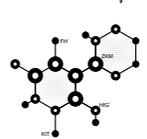
ANKOMMEN UND ORIENTIEREN: BIN ICH SCHON DRIN?



**BEWEGUNG IN DER STADT: DIE SYSTEME SIND GUT - ABER PASST DIE
VERKNÜPFUNG?**



TRANSITRAUM SÜD: WAS IST DIE SÜDBANANE?



**ANKER IN DER STADT WIE ENTWICKELN SICH FORSCHUNG, LEHRE
UND TECHNOLOGIE ALS STADTBAUSTEINE?**



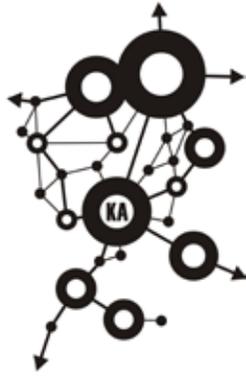
GESTALTUNG IN DER STADT: IN WELCHEM STYLE SOLLEN WIR BAUEN?



STADT IN TEILEN: ODER DOCH EIN GANZES?



RÄUMLICHES LEITBILD: WIE PLANT MAN EINE PLANSTADT WEITER?



Karlsruhe, im nordwestlichen Baden-Württemberg gelegen, stellt das Oberzentrum für die Region Mittlerer Oberrhein dar, welche die Stadt- und Landkreise von Karlsruhe, Baden-Baden und Rastatt mit zusammen 1.012.917 Einwohner (Stand März 2012) umfasst. Die westliche Stadtgrenze zum Rhein bildet gleichzeitig die Landesgrenze zu Rheinland-Pfalz.

Nur wenige Kilometer südwestlich von Karlsruhe ist der Rhein zudem die Staatsgrenze zu Frankreich. Nördlich grenzt die Region Karlsruhe an die Metropolregion Rhein-Neckar, einem der bedeutendsten Wirtschaftsstandorte Deutschlands.

Die Entfernung zu den nächsten größeren Städten betragen: Pforzheim ca. 30 km, Baden-Baden ca. 45 km, Heidelberg ca. 55 km, Stuttgart ca. 80 km, Ludwigshafen / Mannheim ca. 60 km, Freiburg 130 km, Straßbourg ca. 70 km.

Die Stadt liegt im Bereich der oberrheinischen Tiefebene. Naturräumlich prägende Elemente sind der nach Plänen von Tulla im 19. Jahrhundert begradigte Rhein sowie die Rheinebene mit Rheinniederung, abgeschnittenen Altwasserarmen, Auenseen und Auwäldern sowie den Niederterrassen. Der Grabenbruch, im Laufe der Jahrtausende durch Sedimente weitgehend wieder aufgefüllt, wird im Nordosten durch die Hügellandschaft des Kraichgaus, im Südosten durch den Nordschwarzwald, im Nordwesten durch den Haardtrand des Pfälzer Berglands und im Südwesten durch die Vogesen begrenzt. Die Verteilung der Naturräume zeigt große Zusammenhänge landwirtschaftlich und weinbaulich genutzte Flächen vor allem westlich des Rheins, größere zusammenhängende Waldflächen mit dem Bienwald ebenfalls westlich des Rheins sowie dem Hardtwald und dem Schwarzwald auf der rechten Rheinseite. Der nordöstlich gelegene Kraichgau zeichnet sich durch einen Wechsel aus mittelgroßen bis kleinteiligen Waldflächen und Freiräumen aus.

Als barocke Planstadt im Absolutismus gegründet, war Karlsruhe frei von topografischen oder ökonomischen Rahmenbedingungen, wie sie in den kettenförmigen Ansiedlungen entlang der Flussläufe und an den Rändern der Berge im direkten Umfeld ihren sichtbaren Ausdruck gefunden haben.

In der Konsequenz konnte Karlsruhe in den vergangenen drei Jahrhunderten Entwicklungsgeschichte ein großes quantitatives und qualitatives Siedlungspotenzial ausschöpfen. Die hauptsächlich additiven Siedlungsflächenzuwächse in der Region Karlsruhe seit der Mitte des 20. Jahrhunderts konzentrierten sich vor allem auf die rechtsrheinische Seite, die gegenüber der linksrheinischen Seite aufgrund von nationalen und internationalen Ländergrenzen, naturräumlichen Grenzen sowie kulturellen und wirtschaftlichen Unterschieden zwischen Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz um ein vielfaches größer ausfällt. Siedlungsneugründungen betreffen in Form von Industrieansiedlungen das direkte Umland von Karlsruhe. Der „Speckgürtel“ von Karlsruhe entstand hauptsächlich in der ersten Suburbanisierungswelle zwischen 1960-1980, die Suburbanisierung der vergangenen 30 Jahre fällt geringer, kleinteiliger und über die gesamte Region verteilt aus.

Karlsruhe ist Knotenpunkt überregionaler und internationaler Verbindungen (Bundesstraßen, Autobahnen und Bahnlinien). Rechtsrheinisch verläuft die A5 (Frankfurt Main - Basel) als wichtige Nord-Südverbindung im europäischen Verkehrsnetz, südlich von Karlsruhe mit Abzweig zur A8 nach Stuttgart und München. Linksrheinisch verläuft die A65 von Ludwigshafen bis Würth, die in die Südtangente von Karlsruhe übergeht. Karlsruhe befindet sich im Schnittfeld zweier europäischer Schienenkorridore (Paris-Budapest / Rotterdam-Genua) und ist Station der Hochgeschwindigkeitsstrecke des TGV Est von Stuttgart über Karlsruhe und Straßbourg nach Paris. Der rd. 30 km südlich von Karlsruhe

gelegene Regionalflughafen Karlsruhe / Baden-Baden ermöglicht schnelle Verbindungen zu europäischen Urlaubszielen und in die europäischen Metropolen. Weltweit bekannt ist Karlsruhe für sein Nahverkehrssystem, das eine vorbildliche Anbindung der gesamten Region an das Oberzentrum ermöglicht. Die Rheinhäfen von Karlsruhe, an einer der verkehrsreichsten Wasserstraßen der Welt gelegen, zählen mit ihrem Gesamtumschlag von über 6 Mio. Tonnen im Jahr zu Europas bedeutendsten Binnenhäfen.

Das beschriebene Wachstum in die Region, die Vernetzung und die Einbindung Karlsruhes in zahlreiche regionale, auch grenzüberschreitende Verbunde müssen bei der Erarbeitung eines räumlichen Leitbilds mitbedacht werden, diese Einflüsse gehen weit über die Gemarkungsgrenze hinaus und bringen jeweils unterschiedliche räumliche, politische, wirtschaftliche und administrative Grenzen und Geltungsbereiche mit sich.



Untersuchungsbereich: Gemarkung der Stadt Karlsruhe

STADT UND REGION WO FÄNGT KARLSRUHE AN?

Welche Relevanz erwächst aus den unterschiedlichen räumlichen, politischen und administrativen Grenzen von Karlsruhe innerhalb der Region mittlerer Oberrhein für ein Räumliches Leitbild?

Welche Konsequenzen ergeben sich aus den starken regionalen Verflechtungen für die Stadtentwicklung von Karlsruhe?

Wie verhalten sich die einzelnen Stadtteile (z.B. die Höhenstadtteile) zur Gesamtstadt?

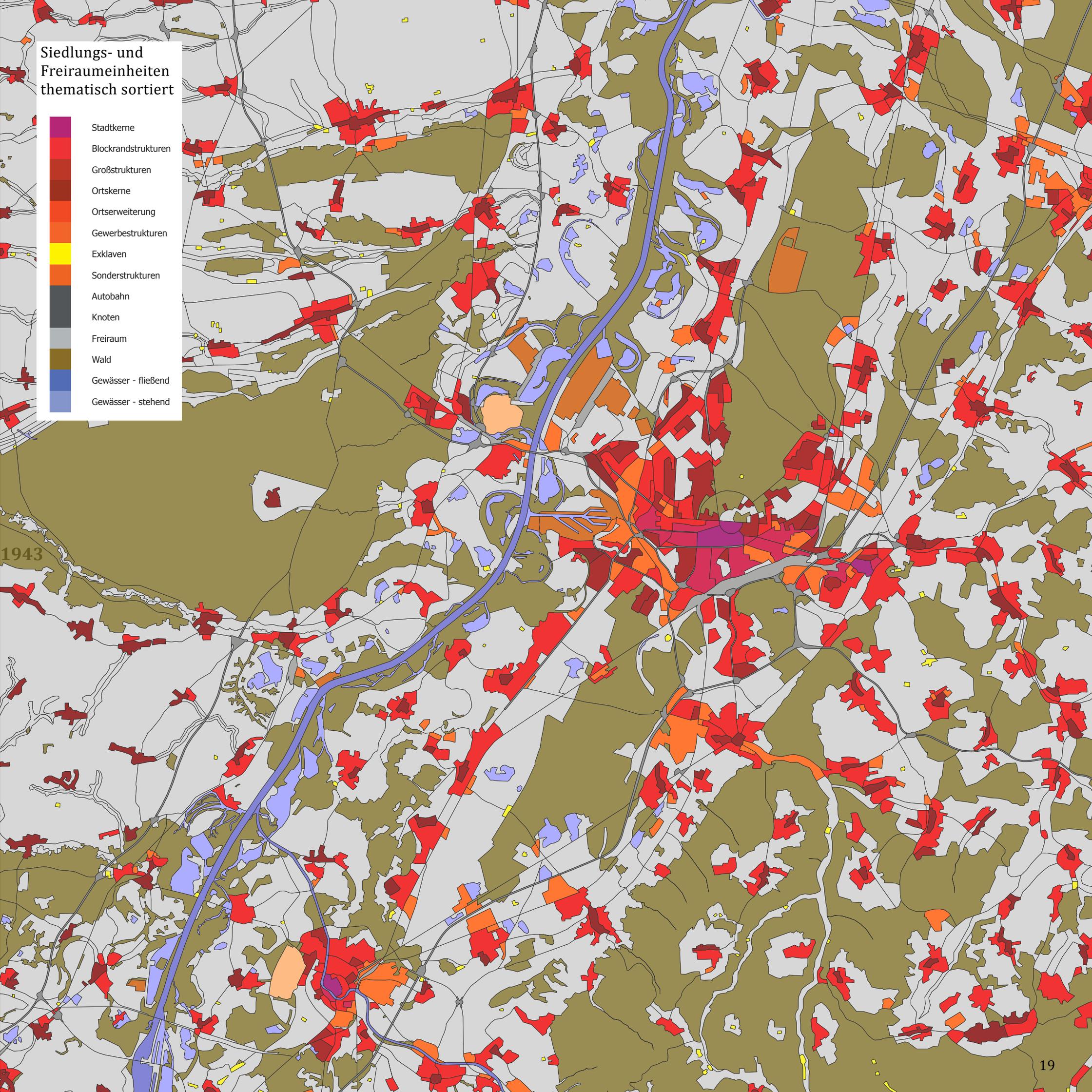
Wie positioniert sich die Stadt Karlsruhe heute und zukünftig in der Region mittlerer Oberrhein? Welche Bedeutung hat Karlsruhe heute und zukünftig für die Region und welche Bedeutung hat die Region für Karlsruhe?

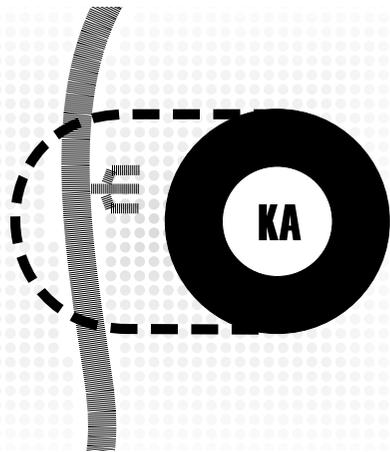
Ist Karlsruhe eine Regionalstadt oder eine Stadt in der Region?



Siedlungs- und Freiraumeinheiten thematisch sortiert

- Stadtkerne
- Blockrandstrukturen
- Großstrukturen
- Ortskerne
- Ortserweiterung
- Gewerbestruckturen
- Exklaven
- Sonderstrukturen
- Autobahn
- Knoten
- Freiraum
- Wald
- Gewässer - fließend
- Gewässer - stehend





Karlsruhe liegt am Rhein - oder doch nicht? Die vorhandene Nähe zum Fluss wird durch verschiedene räumliche Faktoren zumindest infrage gestellt.

Bis heute ist der Rhein in seiner Bedeutung für Karlsruhe im Wesentlichen durch den Hafen und die Wirtschaftskraft geprägt, weniger als Natur- und Naherholungsraum oder als Adresse im Sinne einer Stadt am Fluss.

Thomas Henz schreibt dazu: „Der Bezug zum Schwarzwald ist im Bewusstsein der Bevölkerung traditionell verankert. Mit dem bis in das 19. Jahrhundert ungebändigten Rhein hatte man eher unangenehme Erfahrungen gemacht. So wandte die Stadtentwicklung dem Fluss mit Hafen- und Industrieansiedlungen den Rücken zu und vollzog sich vorrangig auf dem ebenen und sandigen Hardtrücken.“ Der Rhein fließt demnach abseits des Stadtzentrums und die Stadt ist zudem durch Verkehrsstrassen und Industrieansiedlungen wie dem Rheinhafen vom Rhein getrennt.

Von der Innenstadt sind es 7,5 km Luftlinie, von Durlach schon 12 km Entfernung zum Rhein.

Im Prinzip erfolgt der erste Kontakt mit dem Rhein über den Hafen, der sich 3 km nach Osten in Richtung Stadt schiebt. Der Hafen allerdings ist nur schwer zugänglich und zusammen mit den großflächigen Industrie-, Gewerbe- und Raffinerieflächen für viele Karlsruher ein schwarzer Fleck auf der Landkarte. Somit ist ein Besuch des Rheins in Stadtnähe weniger Natur- als vielmehr ein Industrierlebnis, eine direkte Anbindung an den Fluss besteht nicht.

Ziel der Stadt ist, den Rhein mit seinen Rheinauen und Altarmen als Erholungslandschaft weiter auszubauen und entsprechende attraktive Freizeit- und Erholungsräume zu gestalten.

Wichtige Projekte diesbezüglich sind der Landschaftspark Rhein - „PAMINA - Rheinpark“, der eine durchgehende Wegeverbindung von der südlichen bis zur nördlichen Gemarkungsgrenze erhalten soll, kombiniert mit einem Landschaftspark am Hofgut Maxau, Naturbeobachtungsstationen, gastronomischen Angeboten und Spielplätzen oder der Rheinauenerlebnispark, eine Auenlandschaft als Naturschutzraum mit Baumwipfelpfad, Lehrpfad sowie Spiel- und Lernstationen.

Aber nicht erst jetzt setzt sich die Stadt mit dem Rhein auseinander. Positive Bevölkerungsprognosen mit Zuwächsen von einigen 10.000 EW bis zum Ende des 20. Jahrhunderts bildeten die Voraussetzungen für die Planung von Trabantenstädten wie der Rheinstadt in Knielingen in den 1960er Jahren, die mit der Bebauung der Rheinniederung auf ca. 100 ha die Stadt Karlsruhe mit dem Thema „Wohnen bis an den Rhein“ dem Fluss näher bringen sollte. Entsprechend dem Leitbild der „Urbanität durch Dichte“ waren hier in drei kreisförmigen Stadtteilen bis zu 20-geschossige Gebäude für insgesamt 29.000 Bewohner vorgesehen. Dem Zeitgeist entsprechend kombiniert mit einer verkehrsgerechten Erschließung mit unterschiedlichen Ebenen für Fußgänger, der Erschließung mit Parkierung und dem Wirtschaftsverkehr. Die rückläufige Bevölkerungsentwicklung nach 1970 führte jedoch zur Einstellung des Projektes.

Quellen: Henz, Thomas: Der Landschaftspark Rhein in Karlsruhe. Ein Konzept für Naherholung und Naturerlebnis in der Rheinaue. In Stadt und Grün 06-2012

Stadt Karlsruhe: Karlsruhe Masterplan 2015

Einsele, Martin, Kilian, Andrea: Stadtbausteine Karlsruhe. Elemente der Stadtlandschaft. Karlsruhe 1997, S.97

<http://ka.stadtwiki.net/Rheinstadt> Zugriff, 16.09.12;

<http://www.karlsruhe.de/b1/stadtgeschichte/chronik/?epoche=196%25&title=Die%20Jahre%201960%20bis%201969>, Zugriff, 16.09.12



Modell der Rheinstadt, Quelle: Stadt Karlsruhe

STADT AM FLUSS

DEM RHEIN SO NAH?



Braucht Karlsruhe den Rhein als Stadtadresse?

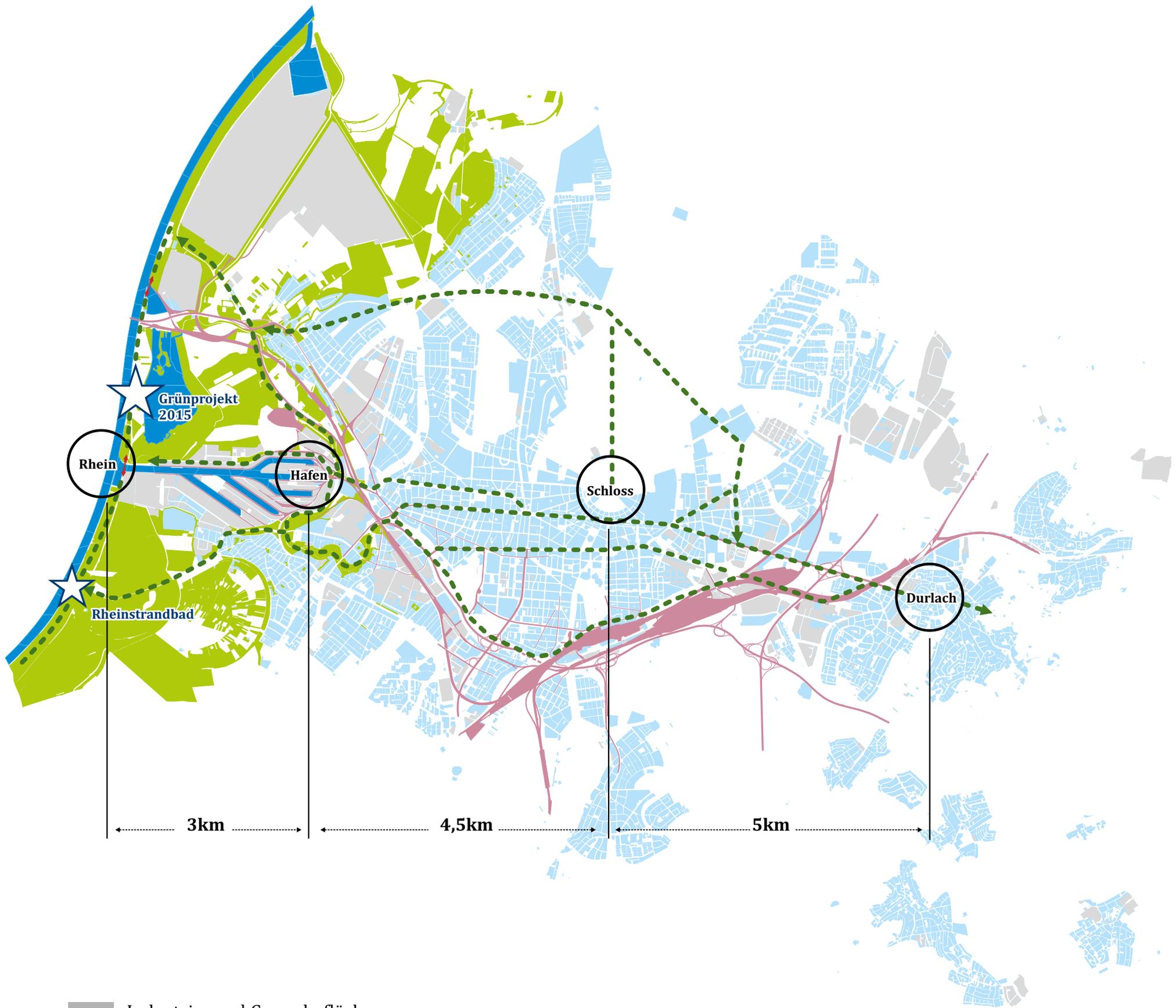
*Welche Angebote müssen am Rhein entstehen,
damit die nötige Anziehungskraft entsteht?
Reichen Freizeitangebote aus?*

*Kann und soll es angesichts von Natur- und Hochwasser-
schutz nach den Planungen der 1960er Jahre wieder eine
siedlungsbezogene Annäherung an den Rhein geben?*

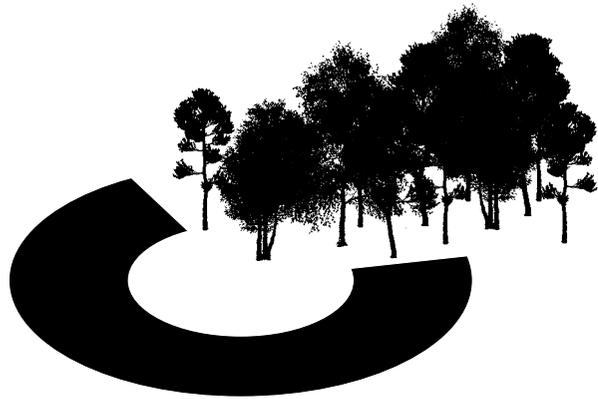
*Welche Maßnahmen müssen ergriffen werden, um
die Zugänglichkeit zum Rhein zu verbessern?*

*Wie gut kann die Erreichbarkeit zu
Fuß, mit dem Fahrrad und mit dem
ÖPNV werden?*

*Ist der Hafen schon Rhein oder sind
das zwei unterschiedliche Themen?*



- Industrie- und Gewerbeflächen
- Verkehrsstrassen
- Freiräume
- mögliche Wegeführung zum Rhein



Der Klimawandel mit längeren Trockenperioden, Starkwetterereignissen oder Naturkatastrophen ist auch in Deutschland spürbar.

Aufgrund seiner naturräumlichen Lage im Oberrheingraben und damit der Region mit den mildesten Wintern und wärmsten Sommern in Deutschland, wird Karlsruhe nach bisherigen Erkenntnissen zu den Großstädten gehören, die besonders stark vom Klimawandel betroffen sind.

Für den Oberrhein wird ein überdurchschnittlicher Anstieg der Jahresmitteltemperatur prognostiziert. Für Karlsruhe wird davon ausgegangen, dass sich in den Sommermonaten die Zahl heißer Tage mit Temperaturen über 30 °C und die Zahl tropischer Nächte verdoppeln wird. Für die zunehmend milderen Winter ist dagegen kaum noch mit Frosttagen unter 0 °C zu rechnen. Somit kommt dem Freiraumsystem (Umland wie innerstädtisch) eine noch stärkere Bedeutung zu. Parkanlagen tragen zur Milderung innerstädtischer Wärmeinseln in einer dicht bebauten Struktur bei und größere zusammenhängende Freiflächen sind die Kalt- und Frischluftproduzenten, die über entsprechende Luftleitbahnen für den Luftaustausch sorgen.

Das Stadtgebiet umfasst mit der Rheinniederung, der Niederterrasse, der Kinzig-Murg-Rinne, dem Kraichgau und dem nördlichen Schwarzwaldrand unterschiedliche Naturräume mit jeweils eigenen Qualitäten.

Auf rund 40 % des Stadtgebietes von Karlsruhe erstrecken sich mit Natur- und Landschaftsschutzgebieten sowie mit Europäischen Schutzgebieten geschützte Naturräume.

Mit diesen großen geschützten Bereichen ergeben sich für Karlsruhe große Potenziale für eine sanfte Naherholung in der Natur. Das dichte Nahverkehrs- sowie ein gut ausgebautes Rad- und Wanderwegnetz ermöglicht es den Bewohnern und Besuchern Karlsruhes dieses Potenzial auszuschöpfen.

Besonders markant in Erscheinung tritt der nördliche Hardtwald, welcher bis in die Innenstadt reicht und der früher wie heute prägendes Element der Stadt ist. Bereits im Generalbebauungsplan von 1926 wurden Ansätze für eine intensivere Nutzung im Bereich des Zirkels unterbreitet.

Im Laufe der Stadtentwicklung nach 1945 rückte die Stadt mit neuen Siedlungen und der Universität in den nördlichen Naturraum vor und das Wildparkstadion brachte zusammen mit anderen Sportstätten am Adenauerring öffentliche Nutzungen in den Hardtwald. Unterschiedlich ausgeprägt sind dabei die Übergänge zwischen Stadt und Wald. Die aufgelockerte ehemalige „Amerikanersiedlung“ der 1950er Jahre und die Waldstadt der 1960er Jahre integrieren ihre Zeilenbebauung in den Naturraum zur Stadtlandschaft, aus der nur die Hochhäuser der Waldstadt über die Baumwipfel herausragen. Andere Bereiche wie die General-Fähnert-Kaserne und natürlich die Ring- und Ausfallstraßen stellen Barrieren zum Hardtwald dar oder zerschneiden ihn.

Es geht nicht nur um die Quantität der angebotenen Nutzungen sondern auch um die Qualität.

Aktuelle Entwicklungen wie die Konversion in Neureut zeigen neue Verzahnungsmöglichkeiten zwischen Siedlung und Wald auf. Diese Beispiele zeigen, dass gerade die Übergangsbereiche inklusive der Zugänge zwischen Stadt und Freiraum von Interesse sind, ebenso inwiefern sich dort Nutzungen intensivieren lassen oder bestimmte Wegeverbindungen gestärkt und sogar ergänzt werden können.

Quellen: Stadt Karlsruhe: Karlsruhe Masterplan 2015, S.17, 59ff;

Einsele, Martin, Kilian, Andrea: Stadtbausteine Karlsruhe. Elemente der Stadtlandschaft. Karlsruhe 1997, S.17

sowie http://www.karlsruhe.de/b3/natur_und_umwelt/klimaschutz/klimafolgen.de, Zugriff 15.09.2012

http://www.karlsruhe.de/b3/natur_und_umwelt/naturschutz/naturerleben.de, Zugriff 15.09.2012



Generalbebauungsplan 1926, Quelle: Stadt Karlsruhe

STADT UND GRÜN

MEHR LICHT IN DEN HARDTWALD?



In welchen Bereichen sind Verbindungen noch zu optimieren?

Welche (Freiraum)Potenziale bergen die großen Flächen des ehemaligen Flugplatzes?

In welchem Verhältnis stehen die Stadt und der Freiraum? Wie treffen beide aufeinander?

Wie und wo (am Rand?, mittendrin?) soll der Wald genutzt werden?

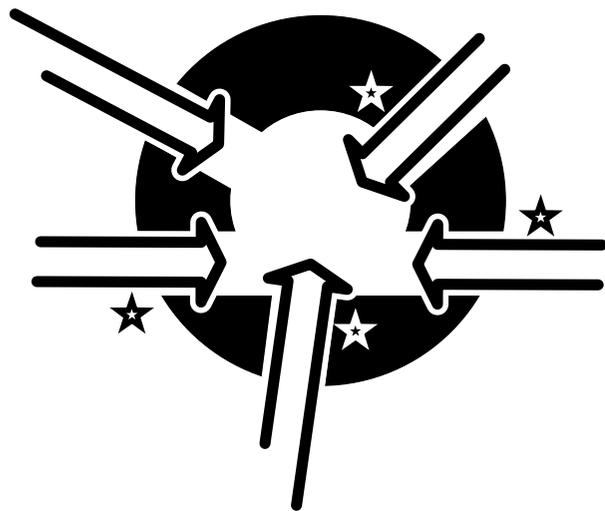
Wie kommt man in den Wald hinein?

Welche Freiräume (Hardtwald, Wasserflächen, Höhenzüge,...) sind für das Karlsruher Klima zukünftig besonders von Bedeutung?

Ist der nördliche Hardtwald eine Zäsur im Stadtraum oder ein gemeinsamer Naherholungsraum?







Durch die Bündelung des Verkehrs auf der Südseite, dem prägenden Hardtwald auf der Nordseite und durch die durch Eingemeindungen der umliegenden Dörfer gewachsene Stadtstruktur Karlsruhes kommt man als Besucher sehr unterschiedlich und teilweise eben fast unbemerkt in Karlsruhe an.

Definiert sich ein Stadteingang über die Bebauung? Durch das Ortsschild? Mit einem Merkzeichen? Plötzlich oder mit einem Übergang? Je nach Situation, benutztem Verkehrsmittel und damit unterschiedlicher Bewegungsgeschwindigkeit können die Antworten sehr unterschiedlich ausfallen. Ein sehr deutlicher Stadteingang ist heute beispielsweise die Rheinbrücke mit dem nachfolgenden Energieberg, ab diesen klar spür- und sichtbaren Elementen ist man von Westen kommend gefühlt in Karlsruhe angekommen.

Eine Studie zu potenziellen Hochhausstandorten deutet darauf hin, dass im Bereich des südlichen Transitraums beispielsweise Hochhäuser ein Mittel zur Markierung eines Stadteingangs sein könnten. Heute sind es noch überdimensionierte Ortsschilder, die einem klarmachen, dass man soeben an der Innenstadt vorbeifährt.

Sind Hochpunkte abgesehen von den in der Studie ausgewiesenen Bereichen entlang der Südbanane auch an weiteren Standorten denkbar? Im ursprünglichen, barocken Planstadtgrundriss mit dem Schloss als Zentrum waren im südlichen Viertelkreis die Ansiedlung der Hofbediensteten, Beamten und Bürgern in gegenüber dem

dreigeschossigen Schloss niedriger, zwei- bzw. eingeschossiger einheitlicher Bebauung vorgesehen, der nördliche Dreiviertelkreis blieb frei von einer Bebauung und bildete den Übergang zur Natur mit Wald, Gärten und Tiergehege als fürstliches Erholungs- und Jagdgebiet. Erst aus der späteren gründerzeitlichen Stadtentwicklung stechen neben den Kirchen bereits einzelne Industrieansiedlungen aus der charakteristischen drei- bis fünfgeschossigen Blockrandbebauung heraus. Noch heute besteht dadurch ein sehr klares einheitliches Bild der Innenstadt.

Die Situation außerhalb der Innenstadt veränderte sich mit den ersten Hochhäusern in den 1950er Jahren und mit dem Städtebau der 1960er und 70er Jahre nach dem Leitbild „Urbanität durch Dichte“. Jetzt entstanden dort auch nicht klerikale Hochpunkte innerhalb der erweiterten Stadtsilhouette. Beispiele hierfür sind das Mühlburger Feld, die Hochpunkte in der Waldstadtsiedlung, das Wohnhochhaus in unmittelbarer Nähe der Siedlung Dammerstock oder das Landratsamt am Ettlinger Tor. Im Bereich der Sonderbaufelder wie beispielsweise der Universität oder des ZKM kommen später auch innerstädtische Hochpunkte hinzu, wie auch das Hochhaus der Karlsruher Lebensversicherungs AG am Stadtgarten.

Die Hochhausstudie aus dem Jahr 2007 diskutiert mögliche zukünftige Standorte im Zusammenhang mit den Stadteingängen und thematisiert auch aktuell zu entwickelnde Orte wie den Bereich südlich des Bahnhofs, den Endpunkten der Ost-West-Achsen. Im Gegenzug weist die Studie auf freizuhaltende Achsen, die sich aus dem historischen Fächergrundriss mit seinen Strahlen ergeben hin.

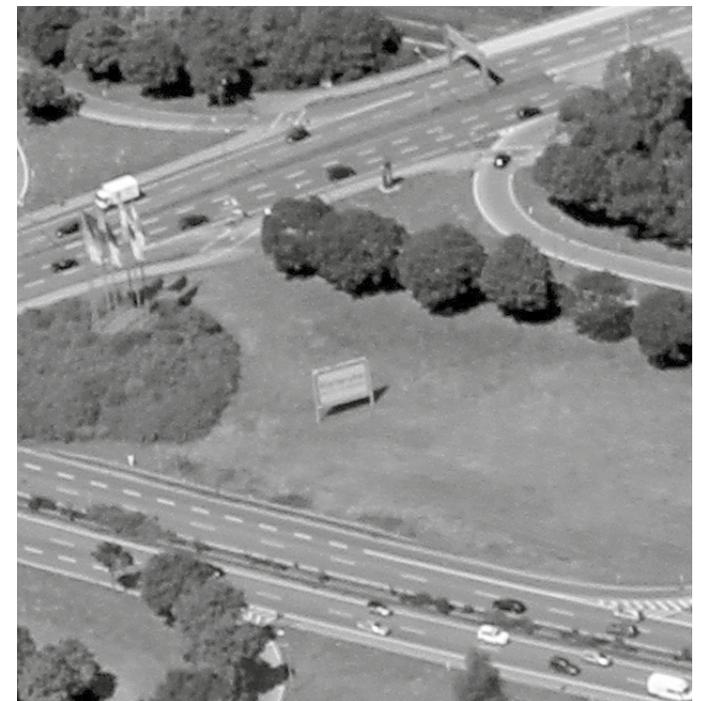
Quellen: Einsele, Martin, Kilian, Andrea: Stadtbausteine Karlsruhe. Elemente der Stadtlandschaft. Karlsruhe 1997, S.29ff

Stadt Karlsruhe, Stadtplanungsamt: Hochhauskonzept für Karlsruhe. 2007

<http://ka.stadtwiki.net/Hochhaus>

Bin ich schon drin...

- ...wenn ich das Ortsschild passiere?
- ...wenn ich von der Autobahn/Bundesstraße abfahre
- ...wenn ich aus dem Zug steige?
- ...wenn ich ein markantes Zeichen sehe ?
- ...wenn städtische Baustrukturen beginnen?



Luftbild: Roland Fränkle, Presse- und Informationsamt - Bildstelle

ANKOMMEN UND ORIENTIEREN

BIN ICH SCHON DRIN?



Abbildung: Stadt Karlsruhe

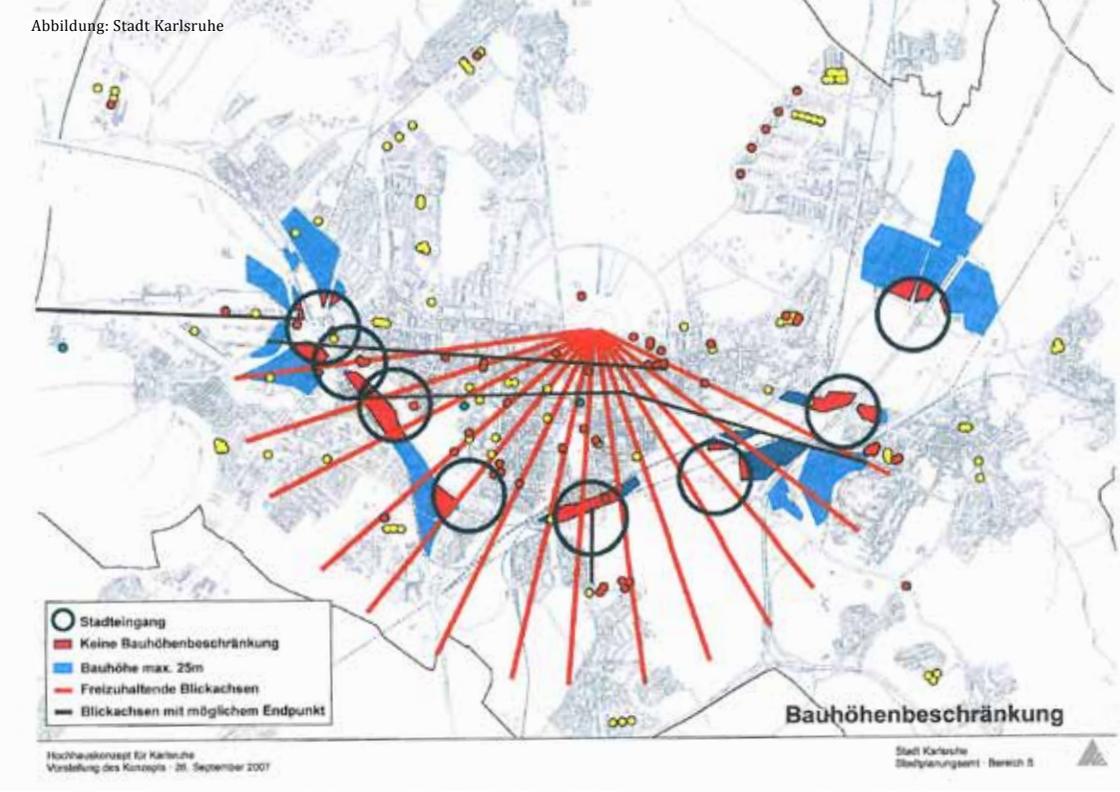


Abbildung: Stadt Karlsruhe



Abbildung: Stadt Karlsruhe



Abbildung: Stadt Karlsruhe

Gibt es zwei Stadteingänge?

- 1. in den Stadtkörper und*
- 2. in die Innenstadt?*

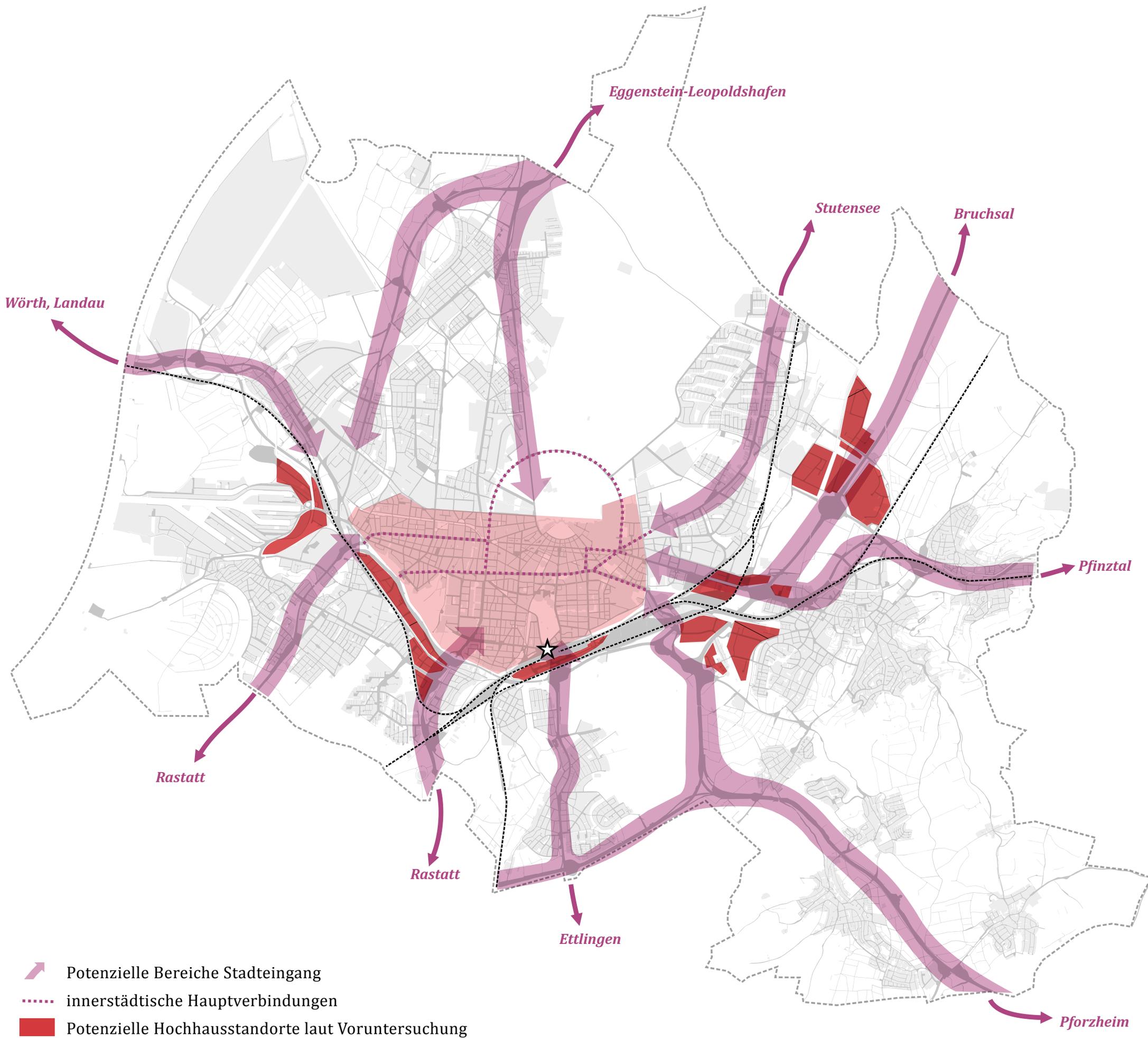
*Welche Art Entrée ist an
welchem Ort die richtige?*

*Fahre ich nach Durlach oder
nach Karlsruhe?*

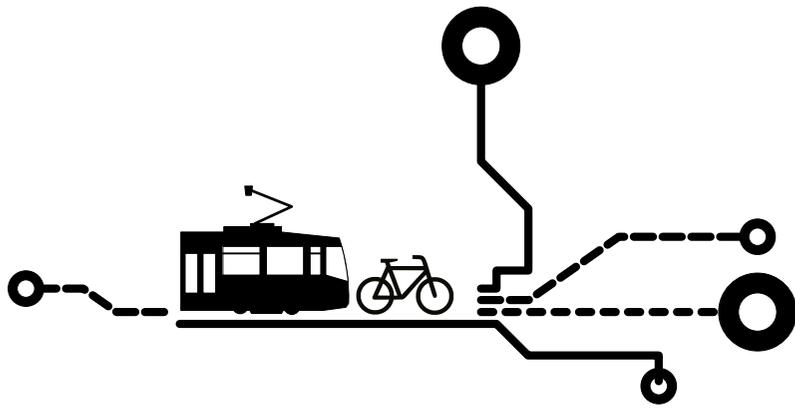
*Welche stadträumlichen Qualitäten zwischen Stadt-
straße und Stadteinfahrt gilt es weiterzuentwickeln ?*

*Welche Potenziale erwachsen aus einem
Hochhauskonzept in Verbindung mit dem
Thema Stadteingang?*

*An welchen Orten würde ein Hochhaus-
konzept neue Standorte ausweisen?*



-  Potenzielle Bereiche Stadteingang
-  innerstädtische Hauptverbindungen
-  Potenzielle Hochhausstandorte laut Voruntersuchung
-  Bahnlinien mit Hbf
-  innerer Stadtbereich



Quellen:

Karlsruher Verkehrsverbund <http://www.kvv.de/unternehmen-kvv/karlsruher-modell.html>, Zugriff 13.08.2012

SISKA Statistisches Informationssystem der Stadt Karlsruhe, Sachgebiet 05 Verkehr <http://www1.karlsruhe.de/Stadtentwicklung/siska/sgt/sgt05110.htm>, Zugriff 13.08.2012

Das Hauptverkehrsnetz Karlsruhes wird durch den Grundriss der Stadt bestimmt: Es ist im nördlichen Teil durch die radialen Einfallstraßen (Moltkestraße, Willy-Brandt-Allee, Theodor-Heuss-Allee, Karl-Wilhelm-Straße / Haid- und Neu-Straße / Gustav-Heinemann-Allee) geprägt, welche alle auf den Adenauer-Ring als innerstädtischen Verteiler und nördliche Umfahrung des Schlosses und die Neureuter Straße münden. Die Kaiserallee, Durlacher Allee, Kaiserstraße, Kriegsstraße und Ludwig-Erhard-Allee bilden die Ost-West-Verbindungen, die Ettlinger Allee sowie die Michelinstraße bzw. die Eckenerstraße die südlichen Ausfallstraßen. Im Süden sammelt die Südtangente als wichtigste Verkehrsader den Verkehr. Die Länge des Straßennetzes von Karlsruhe beträgt zusammen rd. 1286 km.

In den vergangenen Jahrzehnten wurde konsequent ein Radverkehrsnetz aufgebaut, welches sich aus einem Hauptnetz und einem Nebennetz zusammensetzt.

Zum übergeordneten Radwegenetz zählen die Stadtteilrouten, die die einzelnen Stadtteile zügig und direkt an die Innenstadt anbinden und die Ringroute, auf der die Innenstadt umfahren wird und von außen her erschlossen werden kann. Diese Routen führen oft

an den großen Verkehrsachsen entlang und bieten dem Radfahrer deshalb zur Sicherheit eigene Fahrspuren. Ein Nebennetz ergänzt das Hauptnetz und sorgt für die „Feinverteilung“, es erschließt die einzelnen Stadtquartiere. Hier fährt der Radfahrer im Mischverkehr in Tempo-30-Zonen. Ergänzt wird dieses Netz durch Touristenrouten, die Karlsruhe mit den Fernradwegen verknüpfen. Um die Attraktivität der Routen aber auch die Sicherheit des Radfahrers zu gewährleisten, investiert die Stadt in die qualitative Ausgestaltung des Radverkehrs mit eigenen Radfahrstreifen, Vorbeifahrstreifen, Radaufstellflächen an Ampeln, Abbiegespuren für Radfahrer und Fahrradstraßen. Zudem gibt es zahlreiche Bemühungen, das Fahrrad als Verkehrsmittel in der Stadt interessant zu machen. Als Beispiel können die Mietfahrräder von Call a Bike der DB und die Fahrradverlosung unter Studenten mit neuem Erstwohnsitz in Karlsruhe genannt werden.

Doch auch im öffentlichen Personennahverkehr ist Karlsruhe Vorbild. Das sog. „Karlsruher Modell“ verbindet den schienengebundenen Stadtverkehr mit dem Regionalverkehr unter Verknüpfung von Eisenbahnstrecken mit dem Straßennetz und ermöglicht auf einem zu 80 % vom motorisierten Individualverkehr unabhängigen Netz einen leistungsfähigen ÖPNV.

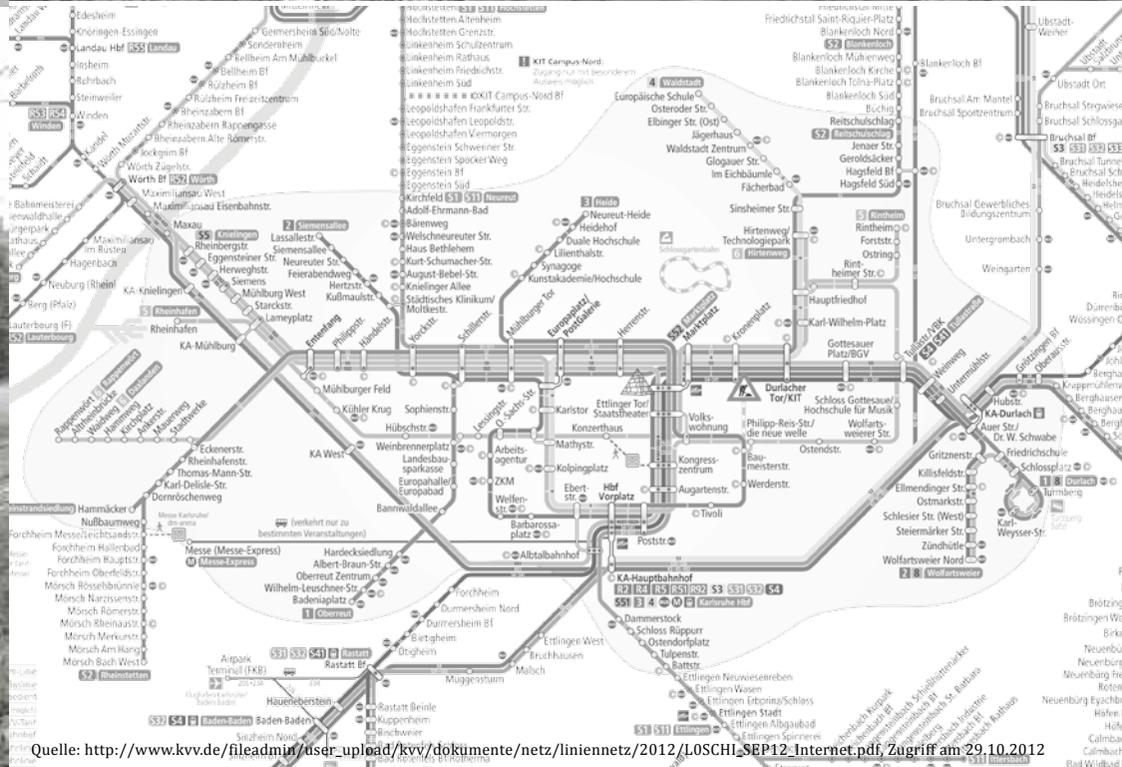
Die Stadtbahnen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe bzw. der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft befahren ein Verkehrsnetz von über 500 km Streckenlänge und legten im Jahr 2010 über 27 Mio. Wagen-Kilometer zurück.

Mit diesem Dreiklang aus MIV, ÖPNV und Radverkehr ist eine hervorragende Grundvoraussetzung für multimodalen Verkehr gegeben, die es gilt auszunutzen und auszubauen.

Interessanterweise sind Großveranstaltungsorte zum Teil gar nicht (Wildparkstadion) oder nicht zufriedenstellend mit dem ÖPNV (Messe Forchheim, Europahalle) angeschlossen. Ebenso ist die Erreichbarkeit des Rheins sowohl mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (Rheinstrandbad im Süden und Maxau im Norden) als auch mit dem Fahrrad nicht optimal - gerade im Hinblick auf das Entwicklungsziel, dort weitere Freizeit- und Freiraumangebote zu bekommen.

Am Rhein liegen hingegen heute die großen Gewerbestandorte - und auch die großen Gewerbeflächenreserven. Die Anbindung an das Fernstraßennetz wäre im Osten mit den Autobahnen A5 und A8 aber erheblich besser...

BEWEGUNG IN DER STADT
 DIE SYSTEME SIND
 GUT - ABER PASST DIE
 VERKNÜPFUNG?



***Karlsruhe als Hauptstadt der Multimodalität?
- was muss noch getan werden?***

Wie verkehrsverträglich kann die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer ausgestaltet werden und was bedeutet das für das Stadtbild?

Welche Bedürfnisse erwachsen aus einem steigenden Radverkehrsanteil und wie lassen sich entsprechende Maßnahmen räumlich umsetzen?

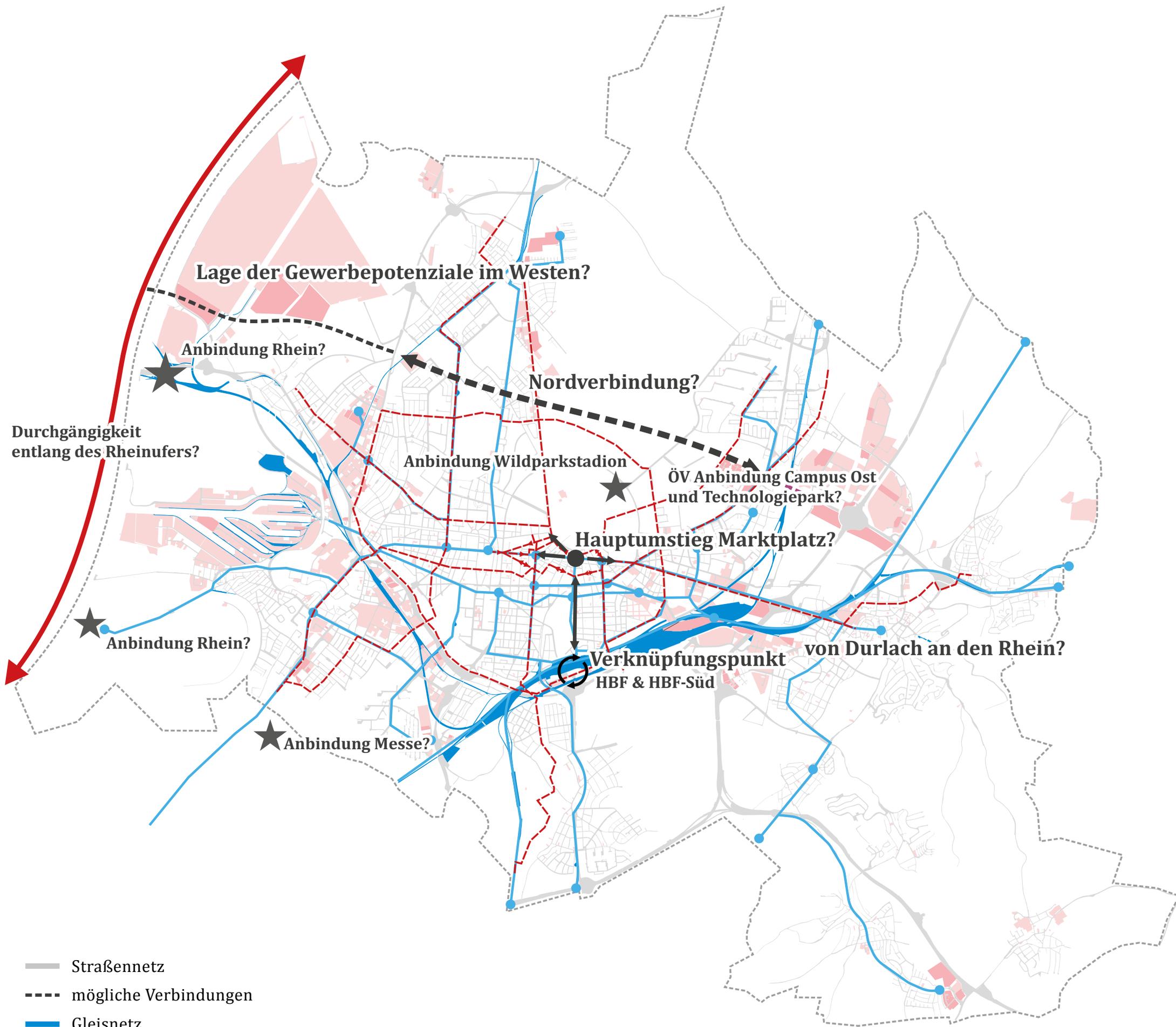
Wie kann der Westen mit dem Rhein besser angebunden werden?

Wie können Großveranstaltungsorte (Wildparkstadion, Messe, Europahalle) besser bzw. überhaupt angebunden werden?

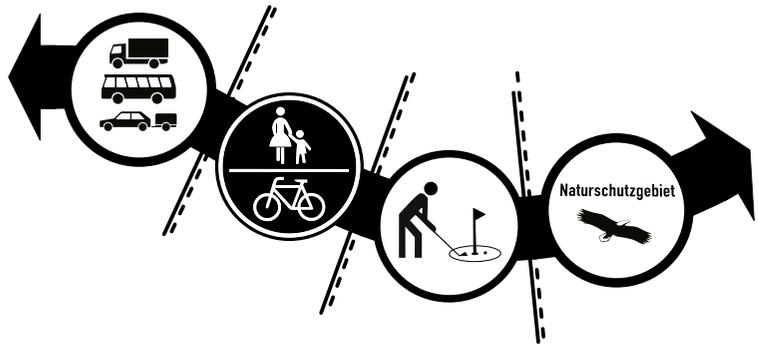
Welche Auswirkungen sind stadträumlich aus der Kombilösung zu erwarten und wirken sie sich räumlich aus?

Wird es zukünftig doch eine Nordtangente geben?

Welche Potenziale eröffnen neue Themen wie die Elektromobilität?



- Straßennetz
- - - mögliche Verbindungen
- Gleisnetz
- · - Radverkehr Stadtteilrouten
- Gewerbeflächen
- Gewerbeflächenpotenziale



Ohne den rund 15 km langen „Transitraum Süd“ ist das Funktionieren des heutigen Karlsruhes nicht denkbar.

Aus der Funktion als Oberzentrum der Region Mittlerer Oberrhein sowie als attraktiver Wirtschaftsstandort erwächst ein entsprechend hohes Verkehrsaufkommen, das durch geänderte Lebensweisen und Suburbanisierung zu kontinuierlich steigendem Verkehr geführt hat. Trotz hervorragendem ÖPNV-System stellt der motorisierte Individualverkehr eine wesentliche Größe der städtischen Mobilität in Karlsruhe dar.

Die für Karlsruhe wichtigste Verkehrsachse ist die Südtangente als wichtigste Umgehung der Stadt zwischen der Rheinbrücke und Wolfartsweier, insbesondere seit der Fertigstellung des zentralen Bereichs der Kaiserstraße zur Hauptfußgängerzone und ÖPNV-Achse in den 1980er Jahren. Im Bereich der Südtangente bündeln sich zudem die Bahntrassen zum Hauptbahnhof und Güterbahnhofsgelände. Zusammen mit dem vier- bzw. sechsstreifigen Ausbau der Südtangente zur Stadtautobahn mit entsprechenden Ein- und

Ausfahrtkreuzen entsteht ein fragmentarisierter Raum bestehend aus Grünflächen, mit Gewerbe oder Kleingärten besetzte Stadtinseln, Tunneln, Brückenbauwerken, Fußgängerunterführungen - aber auch aufgelockert durch unmittelbar angrenzende größere Naturräume. Insgesamt stellt der Transitraum Süd für den Gesamtstadtkörper eine schwer zu überwindende Barriere dar. Entstanden zu Zeiten des Leitbilds „Autogerechte Stadt“, wurde inzwischen bereits versucht, diesen Komplex zu überwinden, indem man die Straße in den 1980er Jahren in einem Bereich Grün „überdeckelte“.

Im Hinblick auf das zu erwartende Wachstum Karlsruhes und die beschränkten Entwicklungsflächen erscheint dieser bislang wenig beachtete Bereich ein interessantes Potenzial zu bergen, ebenso beim schon behandelten Thema „Stadteingänge“. Und überhaupt: Wie gehört denn dieser Raum zu Karlsruhe? Ist er Umland oder schon Innenstadt? Schon heute zeigt sich beim genaueren Hinsehen, dass hier bereits eine große Vielfalt mit zahlreichen Angeboten entstanden ist.

Quellen:

<http://ka.stadtwiki.net/S%C3%BCdtangente>, Zugriff 14.08.12

[http://de.wikipedia.org/wiki/S%C3%BCdtangente_\(Karlsruhe\)](http://de.wikipedia.org/wiki/S%C3%BCdtangente_(Karlsruhe)); Zugriff 14.08.12

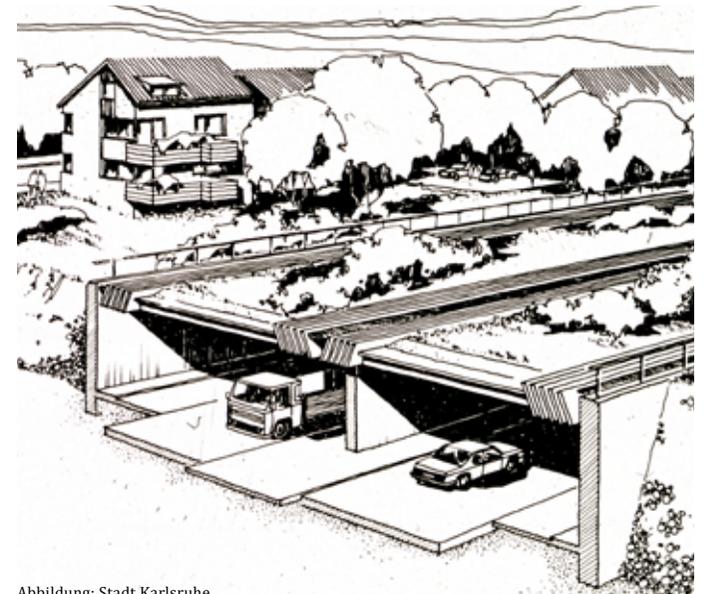


Abbildung: Stadt Karlsruhe

TRANSITRAUM SÜD WAS IST DIE SÜDBANANE?

Hauptbahnhof



Welche Position und Aufgabe (Haupterschließungsspange, Stadteingang, Durchgangsverkehr, Gewerbespange,...) kommt dem Transitraum Süd innerhalb der Stadt zukünftig zu?

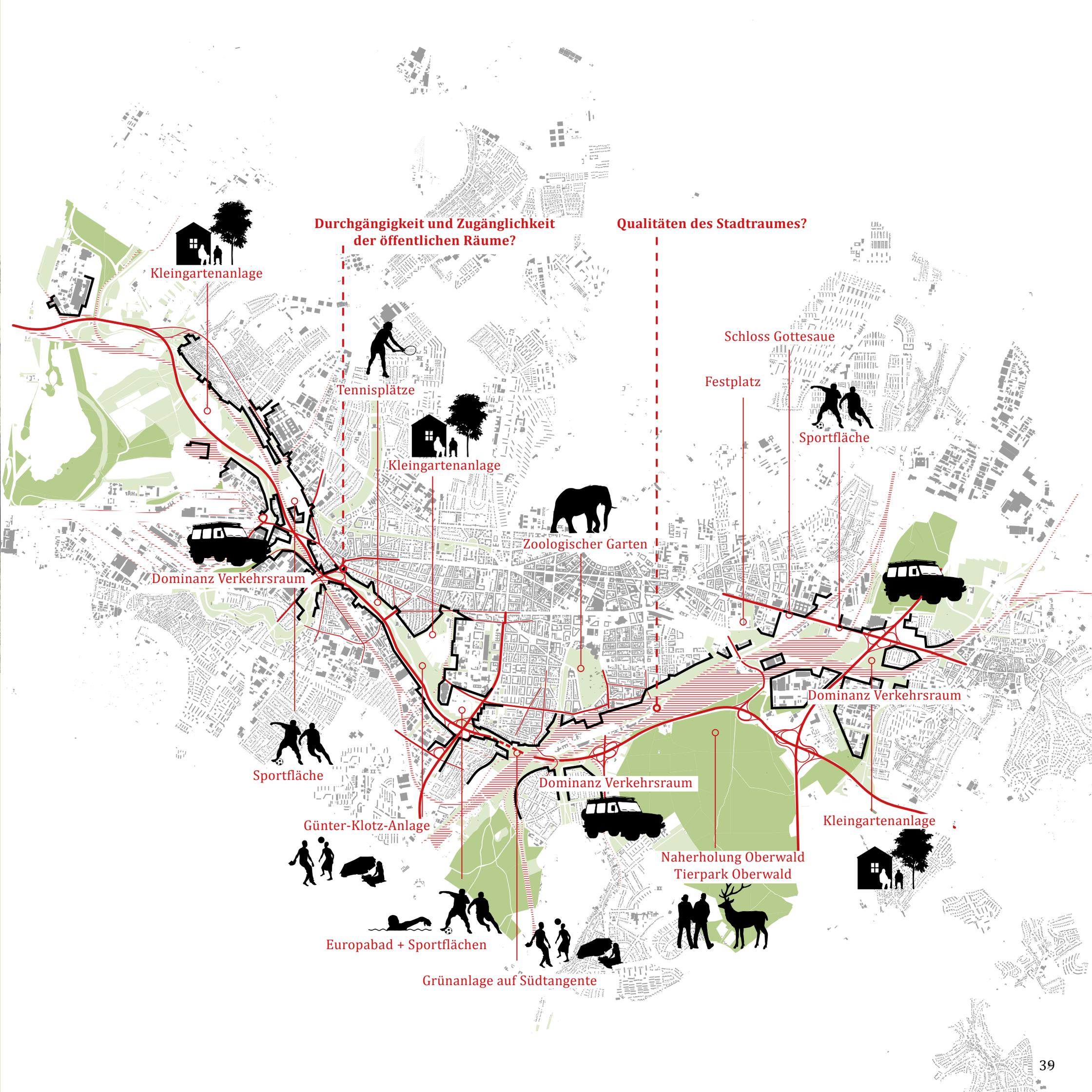
Wozu gehört der Bereich im Süden? Ist es Karlsruhe? Ist es ein Erschließungsraum? Ist es eine Grenze? Gibt es besondere Punkte entlang der Strecke?

Was sind die stadträumlichen Qualitäten und wo liegen die Potenziale in diesem Bereich?

Welche Gestaltungsaufgaben erwachsen aus dem vielspurigen Stadtautobahncharakter mit Geschwindigkeiten bis 100 km/h?

In welchem Maßstab (Gesamtstadt, Stadtteil) muss dieser Raum betrachtet werden?

Was würde eine Nordtangente verändern?



Durchgängigkeit und Zugänglichkeit der öffentlichen Räume?

Qualitäten des Stadtraumes?

Kleingartenanlage

Tennisplätze

Kleingartenanlage

Zoologischer Garten

Schloss Gottesaue

Festplatz

Sportfläche

Dominanz Verkehrsraum

Dominanz Verkehrsraum

Sportfläche

Dominanz Verkehrsraum

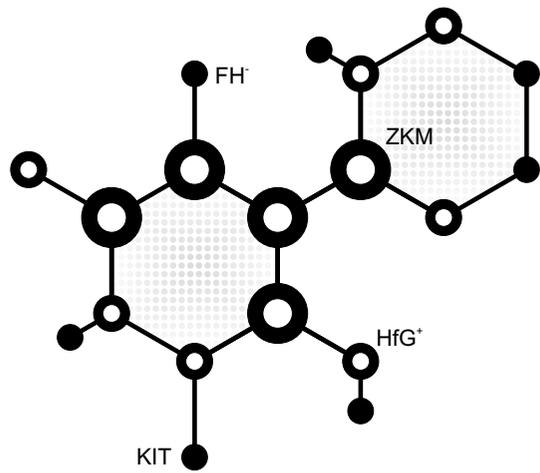
Güter-Klotz-Anlage

Kleingartenanlage

Naherholung Oberwald
Tierpark Oberwald

Europabad + Sportflächen

Grünanlage auf Südtangente



Karlsruhe wird mit bedeutenden Erfindungen in Verbindung gebracht. 1817 wurde hier durch Karl Freiherr von Drais das Fahrrad erfunden, im Jahre 1878 der Zweitaktmotor gefolgt durch das erste Automobil im Jahr 1885 jeweils durch Carl Benz. Heinrich Hertz entdeckte 1886 die elektromagnetischen Wellen und die erste eMail wurde 1984 in Karlsruhe empfangen.

Heute ist Karlsruhe Zentrum eines IT-Clusters der Spitzenklasse mit über 3.600 IT Unternehmen in der Region sowie ein exzellenter Hochschul- und Wissenschaftsstandort mit internationalem Ruf, welcher sich durch eine gute Vernetzung mit der regionalen Wirtschaft auszeichnet.

Das Karlsruher Institut für Technologie war von 2006 bis 2012 mit in der Exzellenzinitiative des Bundes und der Länder als Elite-Universität ausgewählt. Grundlage hierfür war der Zusammenschluss zwischen der Universität (heute KIT Campus Süd) und dem Helmholtz Forschungszentrum (heute KIT Campus Nord).

Das KIT bezeichnet sich als Europas größte Forschungs- und Lehreinrichtung und ist der größte Arbeitgeber der Stadt.

Es nimmt weltweit einen Spitzenplatz im Technologiesektor ein und verfügt über Forschungsschwerpunkte in den Bereichen Kommunikation und Computertechnologie, Mensch und Technik, Optik und Photonik, Mobilitätssysteme, Anthropomatik und Robotik, Energie, Klima und Umwelt. Neben dem KIT existieren in Karlsruhe noch weitere sieben Hochschulen, drei Fraunhofer Institute, das Forschungszentrum Informatik sowie weitere Institutionen.

Die enge Vernetzung von Wirtschaft, Wissenschaft, Forschung, Bildung und Verwaltung wird auch als zukünftige Zielsetzung gesehen, um die Herausforderungen des Strukturwandels bewältigen zu können.

So soll Karlsruhe als Wirtschaftszentrum am Oberrhein, als internationaler Wirtschaftsstandort und als Messe- und Kongressstadt

Quellen:Stadt Karlsruhe: Karlsruhe Masterplan 2015,

Stadt Karlsruhe: Grünprojekt Karlsruhe 2015, Karlsruhe 2009,

Homepage der Stadt Karlsruhe: Wirtschaft und Wissenschaft Ideen aus Karlsruhe verändern die Welt. <http://www.karlsruhe.de/b2.de>

IT Region: http://www.karlsruhe.de/b1/stadtmarketing/strategische_themen/it_region?backUrl=http://www.karlsruhe.de/b2

Internetauftritt Karlsruher Institut für Technologie: <http://www.kit.edu/index.php>

erhalten und weiter ausgebaut werden. Eine Mischung aus Industrie, Dienstleistung und Handwerk komplettiert den Wirtschaftsstandort Karlsruhe.

Wie weit sollen und können sich die Forschungsstandorte räumlich im Stadtbild integrieren und präsentieren?

Standorte wie beispielsweise der Campus Süd prägen aufgrund ihrer Größe und Frequentierung umgebende Viertel und ihre Bewohnerstruktur sowie natürlich das Versorgungsangebot. Wie können sich diese Standorte in sich weiterentwickeln, erweitern und untereinander vernetzen? Und wie kann die räumliche Distanz zwischen den beiden Großstandorten Campus Süd und Campus Nord überbrückt werden? Gibt es einen Link zum Technologiepark?

Aber auch die kleineren Einheiten „infizieren“ ihr Umfeld und suchen mehr und mehr die Kooperation untereinander - und selbstverständlich auch mit den kulturellen Einrichtungen der Stadt.

ANKER IN DER STADT

WIE ENTWICKELN SICH FORSCHUNG, LEHRE UND TECHNOLOGIE ALS STADTBAUSTEINE?



Technologiepark



KIT Campus Süd



ZKM



Kreativpark

Wie präsent kann das Thema Wissenschaft und Forschung im Stadtraum werden?

Besteht die Möglichkeit oder Notwendigkeit zur stärkeren Ausbildung von „Wissenschaftsachsen“ und welches räumliche Rückgrat ist dafür vorhanden bzw. weiterzuentwickeln?

Wie wirken sich die Wissenschafts- und Forschungsstandorte auf das Umfeld aus und welche funktionalen und stadträumlichen Synergien sind zukünftig zu erwarten?

Inwieweit spielen hier ehemalige Kasernenareale zukünftig eine Rolle?

Grafik: http://www.technologieregion-karlsruhe.de/fileadmin/bilder/exporeal/bros_trk_exporeal-2011.pdf, Zugriff am 29.10.2012

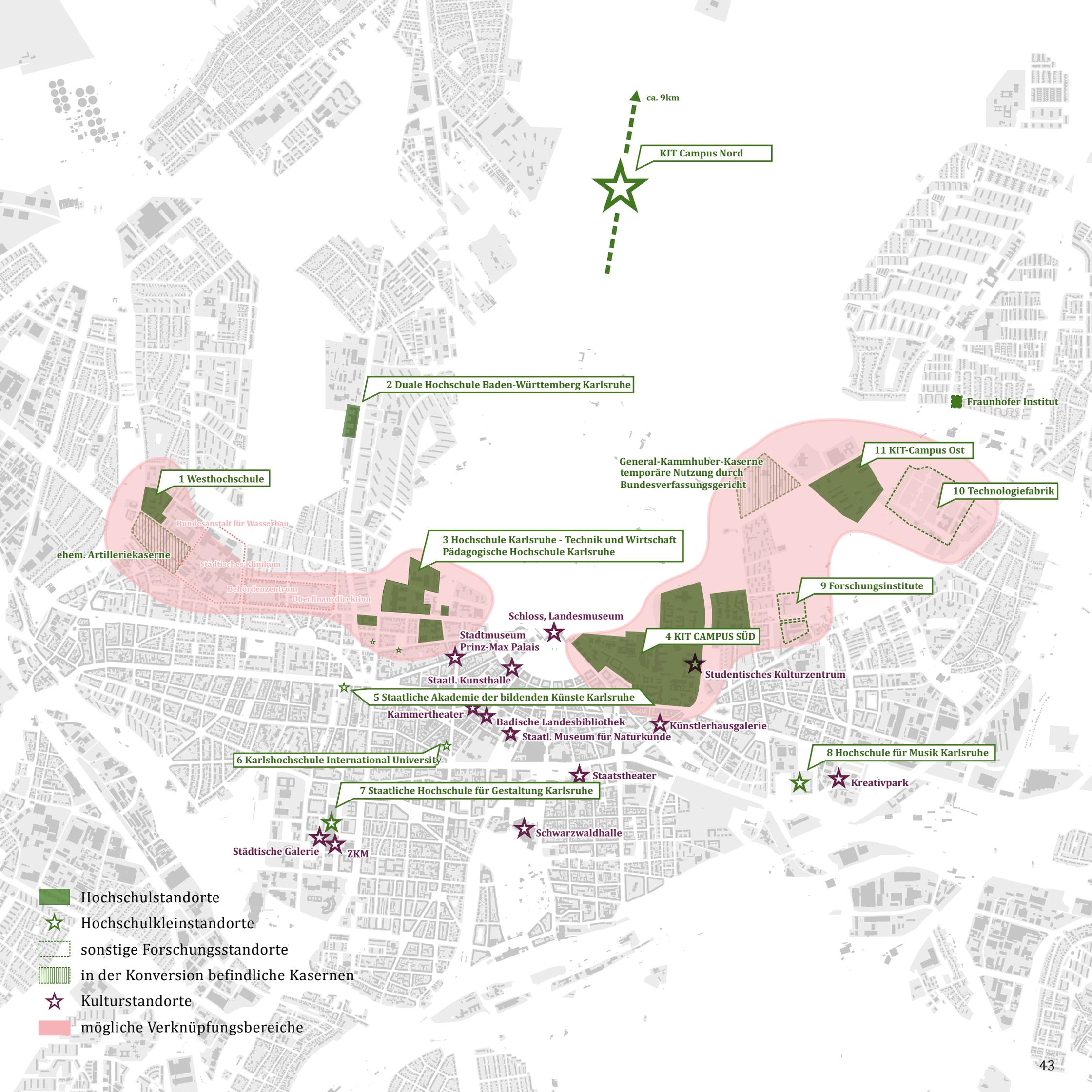


Wie kann der Kontakt des Campus Süd zur Innenstadt besser werden?

Gehört der Campus Nord auch zu Karlsruhe? Wie kann er mit dem Campus Süd besser verknüpft werden?

Wo gibt es noch Reserveflächen?





ca. 9km

KIT Campus Nord

2 Duale Hochschule Baden-Württemberg Karlsruhe

Fraunhofer Institut

1 Westhochschule

General-Kammhuber-Kaserne
temporäre Nutzung durch
Bundesverfassungsgericht

11 KIT-Campus Ost

10 Technologiefabrik

Bundesanstalt für Wasserbau

ehem. Artilleriekaserne

Städtisches Klinikum

Behördenzentrum

Oberfinanzdirektion

3 Hochschule Karlsruhe - Technik und Wirtschaft
Pädagogische Hochschule Karlsruhe

9 Forschungsinstitute

Schloss, Landesmuseum

Stadtmuseum
Prinz-Max Palais

4 KIT CAMPUS SÜD

Studentisches Kulturzentrum

Staatl. Kunsthalle

5 Staatliche Akademie der bildenden Künste Karlsruhe

Kammertheater

Badische Landesbibliothek

Künstlerhausgalerie

Staatl. Museum für Naturkunde

6 Karlsruhochschule International University

8 Hochschule für Musik Karlsruhe

7 Staatliche Hochschule für Gestaltung Karlsruhe

Staatstheater

Kreativpark

Städtische Galerie

ZKM

Schwarzwaldhalle

Hochschulstandorte

Hochschulkleinstandorte

sonstige Forschungsstandorte

in der Konversion befindliche Kasernen

Kulturstandorte

mögliche Verknüpfungsbereiche



Quellen: Stadt Karlsruhe: Karlsruhe Masterplan 2015

sowie <http://www.diekombiloesung.de/kombiloesung/projekt.html>, Zugriff 14.09.2012

„In welchem Style sollen wir bauen?“ - diese Frage stellte der Architekt und großherzogliche Baudirektor der Stadt Karlsruhe Heinrich Hübsch bereits 1822.

Dieses historische Zitat ist vor dem Hintergrund des Umbaus großer Teile der Innenstadt durch die Kombilösung momentan wieder eine wichtige Fragestellung.

Die Transformation von Teilen der Innenstadt zieht neben den verkehrlichen Auswirkungen auch eine Reihe von gestalterischen Fragen und damit auch Chancen nach sich.

Wie zeigt sich die Innenstadt Karlsruhes zukünftig? Der Umbau durch die Kombilösung stellt neben einer großen Herausforderung auch eine große Chance dar, Teilen der Innenstadt ein neues Gesicht zu geben.

Aber auch das bis 2015 in der Umsetzung befindliche Höfekonzept birgt großes Potenzial - nicht in den öffentlichsten Bereichen sondern in den Höfen der innerstädtischen Blöcke. So können „versteckte“ Lagen im Zuge einer Vernetzung der Höfe Angebote für Besucher wie Bewohner bringen. Um dies zu erreichen werden in Zusammenarbeit mit den Anwohnern und Gewerbetreibenden individuelle Konzeptionen entwickelt. Mit dem Waldhof, dem Passagehof oder dem Hirschhof sind die ersten Umgestaltungen verwirklicht.

Durch den prognostizierten hohen Wohnraumbedarf rücken Bereiche mit Nachverdichtungspotenzial in den Fokus. Interessant sind hier besonders die Siedlungen der 50er, 60er und 70er Jahre, da sie inzwischen meist sanierungsbedürftig sind und aufgrund ihrer den damaligen Leitbildern entsprechenden aufgelockerten Bauweise Potenziale bergen.

In vielen Einfamilienhausgebieten der 70er und 80er Jahren finden momentan und zukünftig Bewohnerwechsel statt. Dies ist vor dem Hintergrund interessant, dass die Bewohnerstrukturen dort relativ homogen waren und sich somit größere Veränderungen ergeben werden. Wie geht man mit diesen Gebieten um?

Mit dem erhalten gebliebenen barocken, klassizistischen und gründerzeitlichen Erbe, den Beispielen des Neuen Bauens, dem Wiederaufbau in den 1950er Jahren, dem Siedlungsbau, Hochhäusern sowie den aktuellen baulichen Veränderungen und Ergänzungen stellt sich die Frage nach dem städtebaulichen und architektonischen Anspruch der Stadt. In welcher baulichen Erscheinung will sie ihren Bewohner und Besuchern gegenüber treten?



GESTALTUNG IN DER STADT IN WELCHEM STYLE SOLLEN WIR BAUEN?



Abbildung: Stadt Karlsruhe, Entwurf: Büro Mettler, Berlin

Abbildung: Stadt Karlsruhe

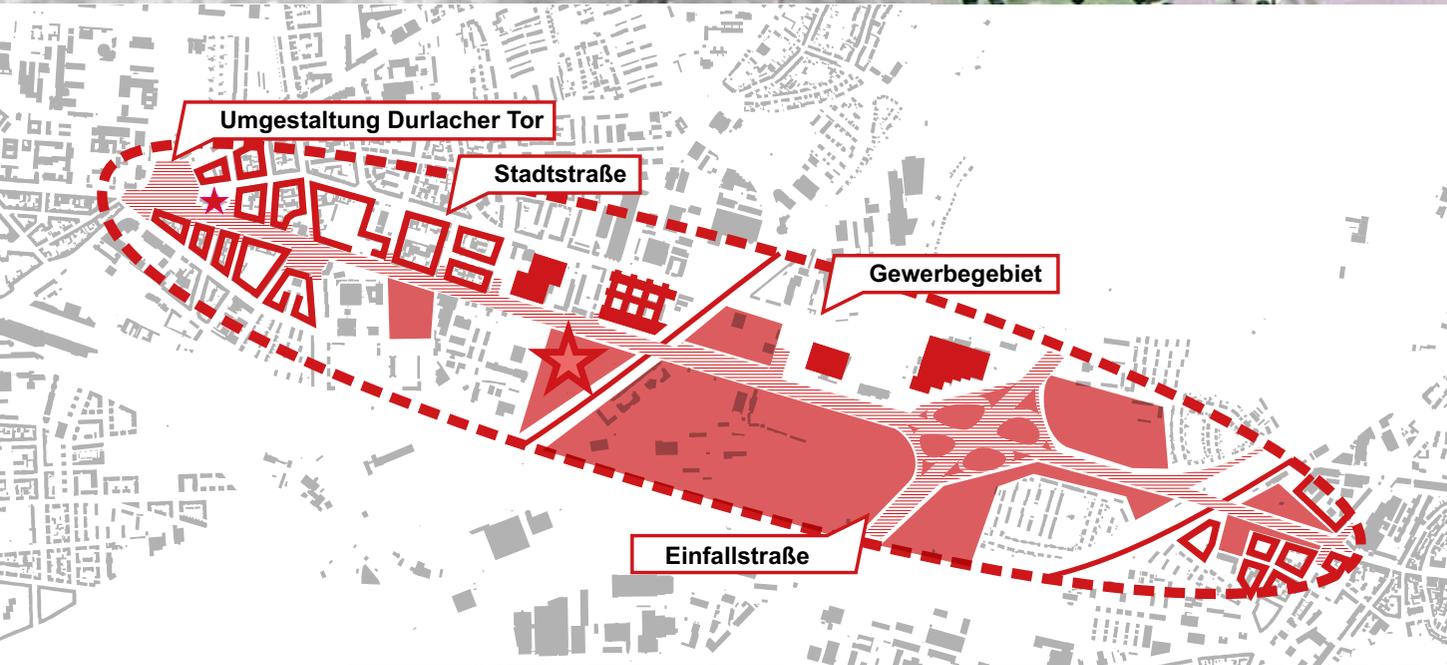


Abbildung: <http://www.am-albgruen.de/pressemappe.html>, Zugriff am 29.10.2012



Abbildung: kasig

Abbildung: Stadt Karlsruhe

Wie verändern sich innerstädtische Lagen durch die Kombilösung?

Welche Konsequenzen erwachsen daraus für die angrenzenden Teile der Innenstadt?

Was bedeutet die Kombilösung konkret für den KIT Campus Süd als ein „neuer“ Ostpol der Fußgängerzone? Gibt es einen Westpol?

Welchen Charakter und welche Funktion bekommen die Platzräume außerhalb der zentralen Achsen?

Welche stadträumlichen Aufgaben erwachsen aus der Attraktivierung und Vergrößerung der Fußgängerinnenstadt?

Welche Chancen eröffnen sich durch zukünftige Projekte wie die Umgestaltung der Durlacher Allee oder der Bereich südlich des Hauptbahnhofs?

Welche weiteren Potenziale (Baulücken, Konversionen, Mindernutzungen, öffentliche Freiflächen,...) zur Weiterentwicklung der Innenstadt können identifiziert werden?

Wie kommt die via triumphalis am Bahnhofplatz an?

Wie soll zukünftig mit dem barocken, klassizistischen und gründerzeitlichen Erbe, aber auch mit dem Gebauten der 1950er bis 1970er umgegangen werden und welcher architektonische Anspruch lässt sich daraus ableiten?



Artilleriekaserne

Potenzial
ehemaliger
Flugplatz?

Umgestaltung Fußgängerzone Kaiserstraße

Höfekonzept

Umgestaltung
Durlacher Tor

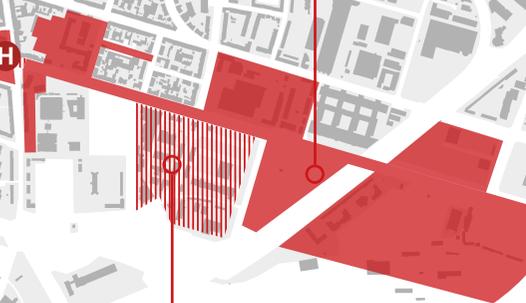
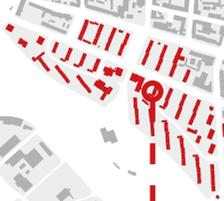
Nachverdichtungen
Bsp. Waldstadt,
Rintheim

Umgestaltung Mühlburger Tor

FH Mensa

Schlossplatz

Neugestaltung Durlacher
Allee und Umfeld



Bundesgerichtshof

ECE-Einkaufsgalerie
Ettlinger Tor

Kaiser Karree

Badisches Staats-
theater Karlsruhe

ZKM

Schwarzwaldhalle

Pflege der Gründerzeit?



Hauptbahnhof Süd

Wie erhaltenswert sind die 1950er?

Umbau Kriegsstraße

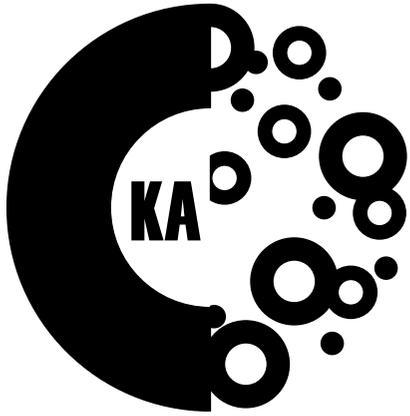
Marktplatz

Kreativpark
Alter Schlachthof

Festplatz

Veränderungspotenzial zwischen Gründerzeit und 1970?

Via Triumphalis



Die Anlage der barocken Planstadt Karlsruhe beruht auf dem markanten Entwurf mit dem strahlenförmigen Grundriss und dem Schloss als Zentrum. Die darauf folgenden klassizistischen und gründerzeitlichen Stadterweiterungen nach Süden und später nach Westen und Osten lassen sich noch heute durch das orthogonale und diagonale Straßenraster und die drei- bis fünfgeschossige Blockrandbebauung, Arbeiterwohngebiete und Industrieviertel ablesen.

Die bevorzugten Wohnlagen des ersten Drittels des 20. Jahrhunderts entstanden an den Ausfallstraßen nach Westen, an stillgelegten und begrünten Bahntrassen in Form von aufgelockerten Gebieten mit großbürgerlichen Villen, Doppelhäusern und repräsentativen Geschosswohnungsbauten. Gestaltprägend sind zudem die sozialen Wohnprojekte der städtebaulichen Moderne mit zwei- bis fünfgeschossiger Bebauung als Zeile oder straßenbegleitend mit größeren zusammenhängenden begrünten Freiflächen. Das bekannteste Projekt ist hierbei sicherlich die Siedlung Dammerstock. Wie in anderen Städten führte auch in Karlsruhe die Kritik an den Missständen der gründerzeitlichen Großstadt zu genossenschaftlich und städtisch errichteten bzw. geförderten Gartenstadt- und Siedlungshausgebieten, die sich städtebaulich durch freistehende anderthalb bis dreigeschossige, offene, straßenbegleitende Bebauung mit Nutzgärten und Nebengebäude auszeichneten.

Nach dem Zweiten Weltkrieg führten umfangreiche Siedlungsplanungen unter dem Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ zu selbstständigen Stadtteilen wie der Wald- oder der Nordstadt.

Deren städtebauliche Merkmale sind die geringere städtebauliche Dichte und Herabzonung in Form offener drei- bis fünfgeschossiger Zeilenbebauung, z.T. akzentuiert durch bis zu zwölfgeschossige Punkthäuser, durchsetzt mit großzügigen Freiräumen und Gliederung in Nachbarschaftseinheiten mit Versorgungszentren. Oftmals wurden die Verkehrsarten getrennt geführt.

Unter dem Leitbild „Urbanität durch Dichte“ prägen in den 1960er und 70er Jahren verdichteter Geschosswohnungsbau, höhere Geschosigkeit und eine größere Zahl an Wohneinheiten den Städtebau. Beispiele hierfür sind Oberreut Waldlage und Feldlage.

Daneben stehen die 1960er und 70er Jahre auch für verdichtete Einfamilienhausbauweisen (Reihen- und Kettenhausgebiete), um der zunehmenden Zersiedelung zu begegnen und im Zuge steigender Baulandpreise Wirtschaftlichkeit zu gewährleisten. Beachtetes Beispiel hierfür ist die Baumgartensiedlung in Rüppurr.

Bereits seit Mitte der 1960er Jahre rückten innerstädtische Konversionsflächen in den Blickpunkt der Stadtentwicklung. Das Brachfallen ehemaliger Kasernenareale und vor allem das Freiwerden ehemaliger Gewerbegebiete durch neue periphere Standorte ermöglichte die Errichtung hochverdichteter Gebäudekomplexe (Wohnblöcke, Punkthochhäuser, Terrassenhäuser), wie beispielsweise die Richtwohnanlage in Durlach oder die Bebauung des ehemaligen Binding-Areals. Städtebauliche Kennzeichen sind die hohe bauliche Dichte, die zentrale Lage mit guter Verkehrsanbindung und ein einheitliches Erscheinungsbild.

Ende der 1970er Jahre rückte zudem die ökologische Thematik in den Vordergrund und führte im peripheren Einfamilienhausbau zu zunehmend gemischteren und verdichteteren Wohngebieten, die sich zusätzlich durch eine gute Nahverkehrsanbindung auszeichnen. Mit zunehmenden ökologischen und sozialen Anforderungen entstehen in den späten 1980er und vor allem in den 1990er Jahren Siedlungen des ökologischen Bauens (Niedrigenergiestandard, ökologische Materialien, Solar- und Regenwassernutzung), Sammelstellplätzen und verkehrsfreien Bereichen sowie in gemeinschaftlicher Mitbestimmung und mit Eigentumsanteilen. Innerstädtische Konversionsflächen eröffnen zudem die Möglich-

keit einer gemischten Stadtentwicklung im Sinne der Nachhaltigkeitsgrundsätze.

Im Zuge der Industrialisierung etablierte sich Karlsruhe als Standort für Maschinenbau, Lokomotivbau, Nähmaschinenbau sowie Metallbau und profitierte dabei insbesondere vom Anschluss an das schnell wachsende Eisenbahnnetz und ab 1901 von der Gründung des Rheinhafens, der sowohl die industrielle Entwicklung als auch die gesamte Stadtentwicklung weiter nach Westen in Richtung Rhein ausdehnte.

Nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelte sich der Rheinhafen zu einem der leistungsfähigsten deutschen Binnenhäfen, zur Drehscheibe für den Güterverkehr sowie zum Industriehafen. In Karlsruhe laufen zudem europäische Pipelines zusammen und machten Karlsruhe zum Standort für zwei große Ö raffinerien.

Der wirtschaftliche Erfolg drückte sich in Neugründungen im Osten der Stadt, entlang der Alb und am neuen Rheinhafen aus. Die ehemaligen innenstadtnahen Lagen bieten heute nach Strukturwandel und Brachfallen durch Konversion die Möglichkeit, Flächen für den Dienstleistungssektor und das Wohnen in der Innenstadt bereitzustellen.

Unabhängig von ihrer Entstehungszeit prägen „Sonderbausteine“ den Karlsruher Stadtorganismus. Als größere autarke Komplexe mit eigener Infrastruktur bilden sie Inseln in der Stadt. Beispiele hierfür sind die Hochschulkomplexe, Krankenhäuser, Schulen, Einkaufszentren oder Verwaltungs- und Kulturzentren, wie sie durch Konversion auf ehemaligen Industrie- und Kasernenarealen entstanden sind. Prominentes und überregional bekanntes Beispiel ist das Zentrum für Kunst und Medientechnologie (ZKM).

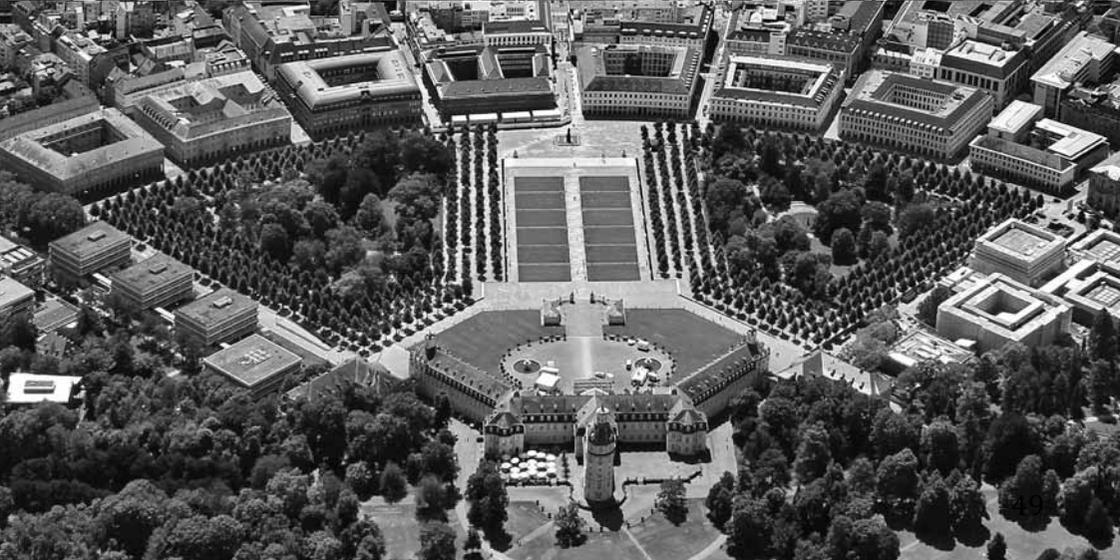
Im Prinzip hat eine stetige Eingemeindung der ehemals umliegenden Dörfer in Verbindung mit dem Wachstum der gewerblichen und industriellen Standorte einen Stadtkörper mit zahlreichen historischen Ortskernen in den Randbereichen inkl. bunter Erweiterung und einem ziemlich einheitlichen, jüngeren klassizistischen Zentrum entstehen lassen. Dies ist durchaus eine Besonderheit im Vergleich zu anderen Großstädten. Wie geht man damit um?

Ist Durlach oder Mühlburg nun Karlsruhe oder nicht? Was ist Innenstadt und was sind Außenbezirke? Wo kann sich Karlsruhe noch entwickeln? Was vermittelt das große gemeinsame Feeling?

Quellen: Einsele, Martin, Kilian, Andrea: Stadtbausteine Karlsruhe. Elemente der Stadtlandschaft. Karlsruhe 1997

STADT IN TEILEN

ODER DOCH EIN GANZES?





Wo liegen die zukünftigen räumlichen Entwicklungsschwerpunkte von Karlsruhe und in welchem Zusammenhang stehen sie zur bestehenden Stadtstruktur?

Wie funktioniert Wachstum ohne Flächenverbrauch?

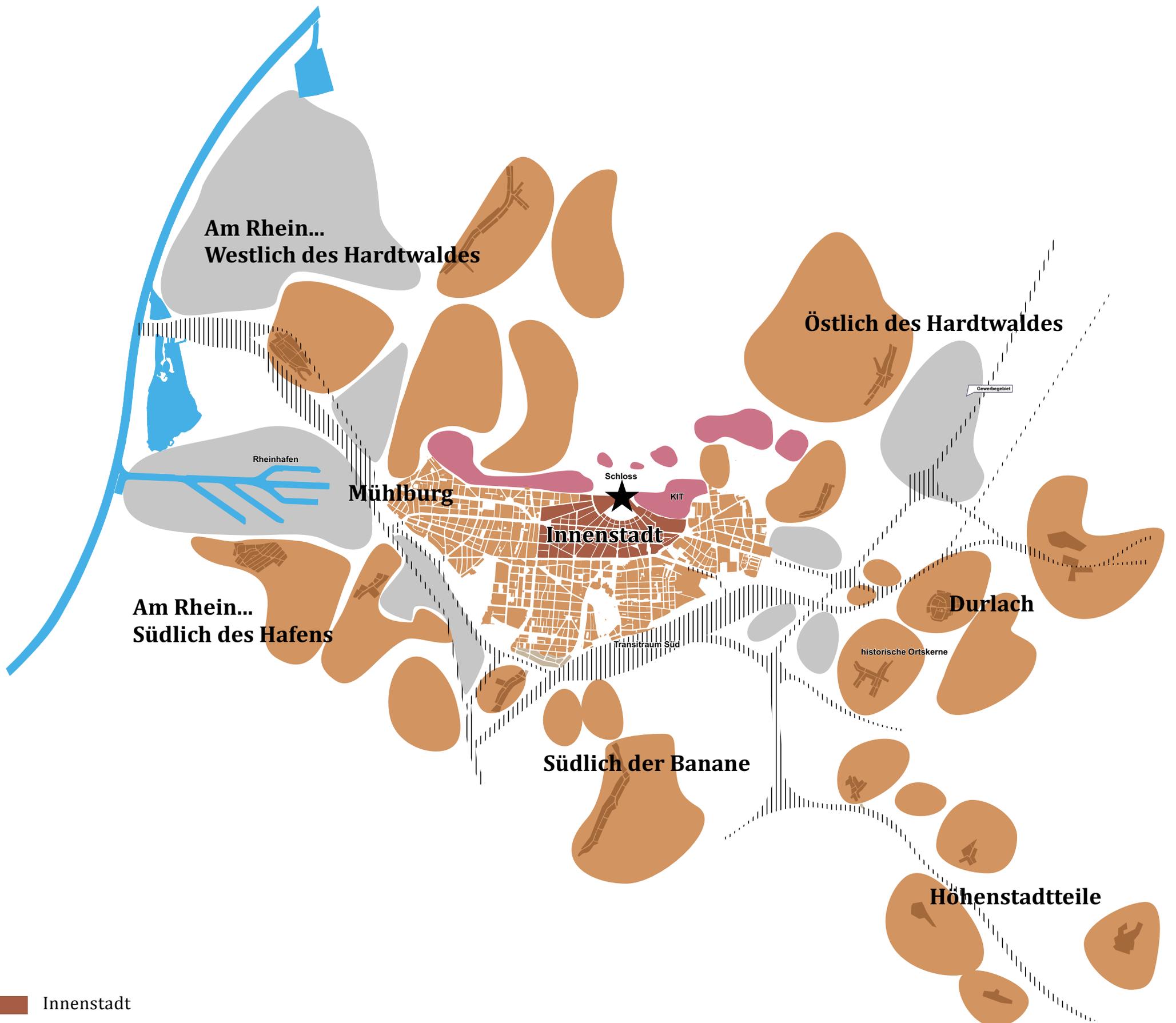
Bin ich in Durlach oder Karlsruhe?

Wo beginnt die Innenstadt?

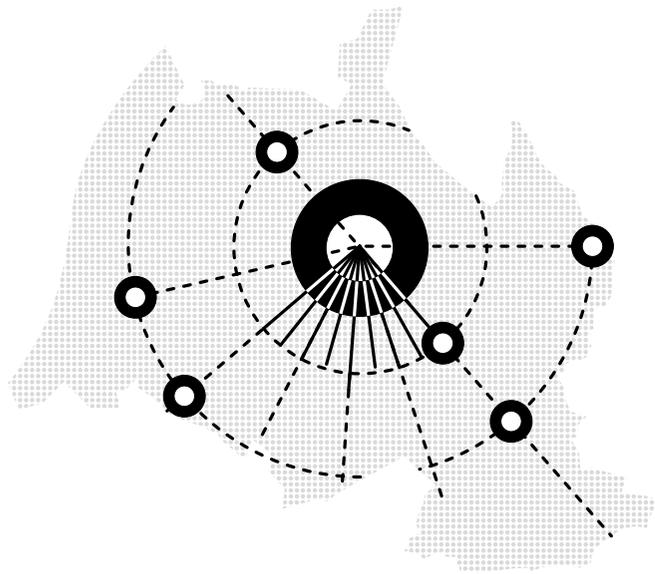
Welche übergreifende Klammer kann die Stadtteile zusammenhalten?

*Was muss bewahrt werden?
Was kann transformiert werden?*

Können die „Zwischenräume“ ein Potenzial sein?



- Innenstadt
- Stadtteile mit z.T. historischen Ortskernen
- Gewerbestandorte
- großflächige Sonderstandorte
- Infrastrukturbündelung



Können die vorangegangenen neun Fragen mit einem Leitbild beantwortet werden?

Definiert sich Karlsruhe räumlich auch zukünftig schwerpunktmäßig über den historischen Fächergrundriss oder gibt es weitere „neue“ gesamtstädtische Themen? Wie schon heute beispielweise der regionale Verkehrsverbund, wofür Karlsruhe international als Musterbeispiel gilt. In diesem Zuge kann man sich fragen, ob sich der starke Regionalbezug, der auch das wirtschaftliche Karlsruhe prägt, in räumlichen Strategien stärker abbilden soll? Oder muss sich eine Stadt gerade in ihrem regionalen Geflecht als starker eigenständiger Pol herauskristallisieren?

Fakt ist, dass die Prognosen für Karlsruhe ein Wachstum - wirtschaftlicher wie auch bevölkerungstechnischer Natur - mit allen Folgen prognostizieren.

Damit ist klar, dass Strategien für den Umgang dieser Expansion gefunden werden müssen - vor der Maßgabe, dieses möglichst im Bestand zu bewerkstelligen. Es kann und soll nicht über die Neuerschließung von Siedlungsfläche gelöst werden, vielmehr wird es um eine Umstrukturierung im System gehen.

Wie geht man dabei räumlich mit dem Konglomerat aus gesetzter Fächerinnenstadt und den Stadtteilen, die sich wiederum aus eigenen historischen Identitäten nähren, um? Es gilt, Weichen so zu stellen, dass Ziele wie beispielsweise die Stärkung des Rheinbezugs langfristig erreicht werden können - und dass diese die

Ziele im besten Fall durch Umschichtung oder eine Flächenrochade erreicht werden.

Wo konkret kann der nötige Bedarf an Wohnraum zukünftig gedeckt werden? Ist es die Nachverdichtung der aufgelockerten Strukturen der 50er und 60er Jahre oder eröffnet eine Gewerbeflächenstrategie neue Flächenoptionen an Standorten, die interessante Möglichkeiten bieten, wo man es sich heute aber noch nicht vorstellen kann?

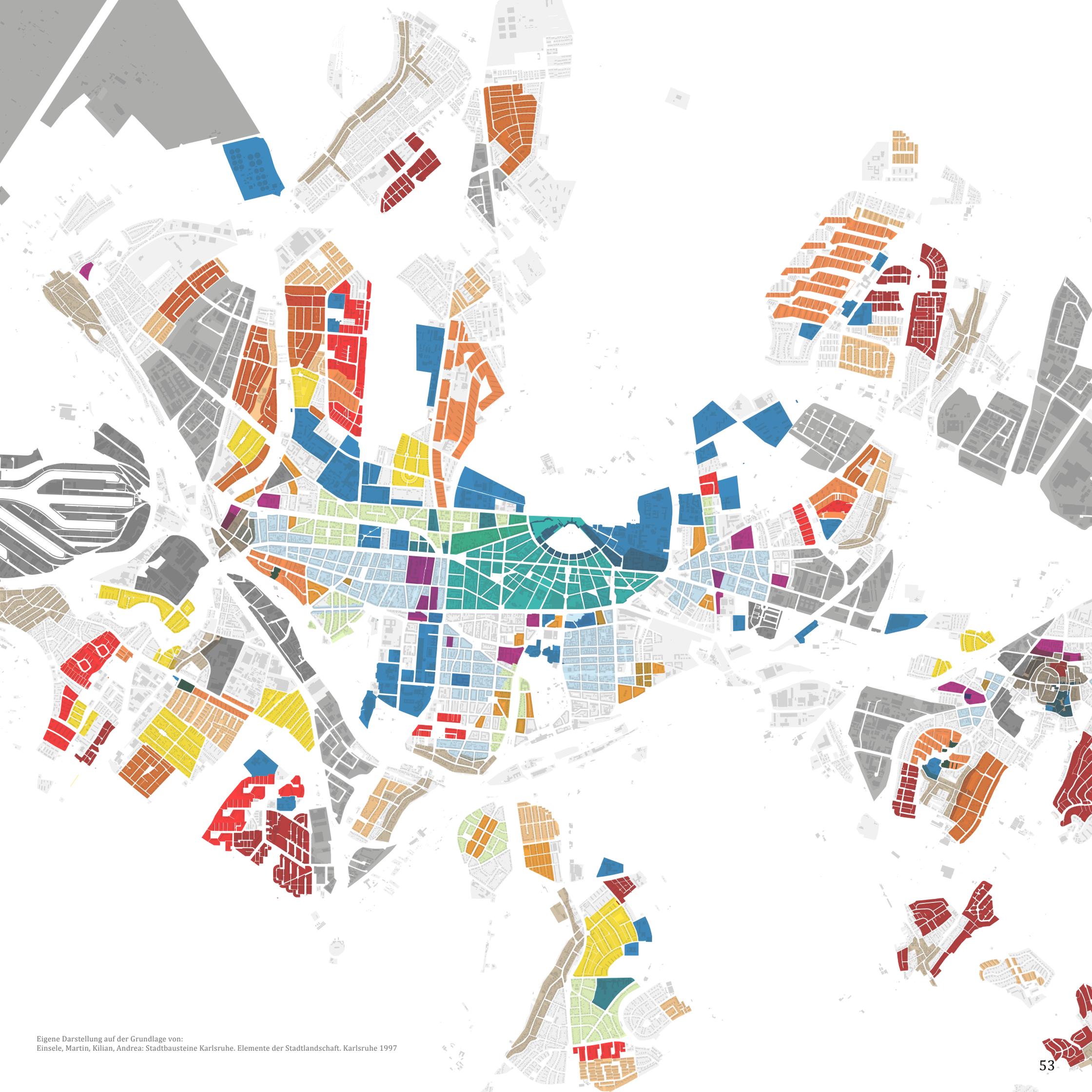
Welches räumliche Bild aus Stadtstruktur und Freiräumen, Grünzügen und Rheinufer kann in den nächsten Jahrzehnten angestrebt werden, um die genannten Herausforderungen und Chancen zu meistern bzw. zu nutzen? Auch und gerade vor dem Hintergrund der klimatischen Veränderungen und daraus erwachsender Herausforderungen?

Einen Ansatz „Umbau im Bestand“ demonstriert Karlsruhe im Prinzip gerade mit der Kombilösung auf der verkehrlichen Innenebene, bei der durch eine Umstrukturierung der Verkehrssysteme neue Optionen und Räume gewonnen werden. Kann eine solche Optimierung auch im Bezug auf größere Zusammenhänge funktionieren? Welche Prinzipien müssen dafür verfolgt werden? Diese Fragestellungen sind keineswegs nur spezifisch für Karlsruhe - es ist vielmehr eine Frage, die zukünftig viele Großstädte zu beantworten haben werden. Findet Karlsruhe auf diese drängenden Fragen eine gute Antwort, kann das durchaus eine Vorreiterrolle im Bezug auf zukünftiges Siedlungsmanagement bedeuten...

- historische Ortskerne
- historische Innenstadt
- Blockrand Gründerzeit
- Bürgerliche Stadtvillen
- Gartenstädte
- Zeilen und Blöcke 1910-40
- Reihe/Kette 60er/70er
- Siedlungen der 1950er
- Geschosswohnungsbau 60er/70er
- Dicht auf Brache
- neuere gemischte Wohnquartiere
- alte Gewerbestandorte
- neue Gewerbestandorte
- Sonderaufelder

RÄUMLICHES LEITBILD

WIE PLANT MAN EINE PLANSTADT WEITER?



300 JAHRE WACHSTUM EINER PLANSTADT

Im Jahr der Gründung der Stadt 1715 als Residenz durch und für den Markgraf Karl III. Wilhelm von Baden-Durlach betrug die Gemarkungsfläche 158 ha auf der 1719 dank günstiger Ansiedlungsbedingungen, Freiheiten und Privilegien bereits rund 2.000 Einwohner lebten. Parallel zur Planstadt entstand im Südosten das sog. „Dörfle“ als Ansiedlung von niederen Ständen, Handwerkern, Soldaten etc.

Entscheidenden Aufschwung brachte die Entwicklung Karlsruhes von der markgräflichen Residenz zur großherzoglich-badischen Haupt- und Residenzstadt, verbunden mit erheblichen badischen Gebietserweiterungen bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts. Die damit verbundene deutliche Bevölkerungszunahme machte die Stadterweiterung nach Süden notwendig. Im Jahr 1800 war die Stadt auf 205 ha und 7.275 Menschen angewachsen.

Die Industrialisierung ab 1850 als erneuter Impuls für die Stadtentwicklung brachte der Stadt Karlsruhe großflächige Stadterweiterung nach Süden, Westen und Osten. 1881 betrug das Stadtgebiet 625 ha auf dem 50.941 Menschen lebten. Im Jahr 1901 war Karlsruhe mit der Eingemeindung von Mühlburg auf 1.465 ha und 100.167 Einwohnern zur Großstadt angewachsen.



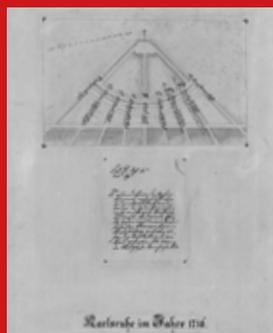
BEI DER GRÜNDUNG

UM 1800

UM 1860

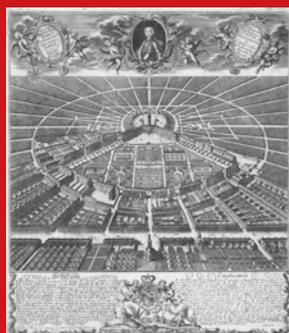
UM 1900

1716



Der fächerförmige Karlsruher Stadtgrundriss, dem Stadtgründer Karl Wilhelm zugeschrieben

1739



Idealstadtansicht der Stadt von Norden, kolorierter Kupferstich des Hofgärtners Christian Thran

1779



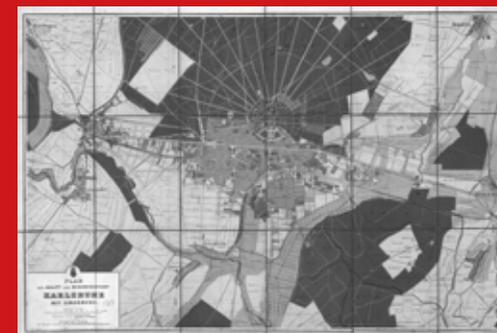
Stadtplan von 1779

1822



Stadtplan Friedrich Weinbrenners mit Ansichten seiner Stadtbild prägenden Bauten

1887



Stadtplan von 1887 mit der in diesem Jahr eingemeindeten Stadt Mühlburg.

Wesentliche Einflussgröße auf die Stadtentwicklung zu Beginn des 20. Jahrhunderts waren Transport und Verkehr. Der 1901 in Betrieb genommene Rheinhafen ließ die Stadt Karlsruhe weiter nach Westen in Richtung Rhein wachsen. Zahlreiche Eingemeindungen vergrößerten zusätzlich das Stadtgebiet. Mit der Verlegung des Hauptbahnhofs weiter nach Süden an seine heutige Position wurde die Trennung zwischen Südstadt und Innenstadt aufgehoben. Zwischen den Weltkriegen bestimmte vor allem der genossenschaftliche Wohnsiedlungsbau die Stadtentwicklung.

Mit den Eingemeindungen während der Zeit des Nationalsozialismus, insbesondere der Stadt Durlach wuchs Karlsruhe vor dem Zweiten Weltkrieg auf 12.313 ha und 196.680 Einwohner an.

Der Zweite Weltkrieg endete mit der fast vollständigen Zerstörung von ca. 40 % aller Gebäude im gesamten Stadtgebiet. Die Innenstadt wurde sogar zu 80 % zerstört.

Die Stadtentwicklung nach 1945 war bestimmt durch den Wohnungsbau sowie den Ausbau des Straßennetzes und folgte im Laufe der Jahrzehnte den jeweiligen städtebaulichen Leitbildern, von der gegliederten und aufgelockerten Stadt, über Urbanität durch Dichte bis hin zur behutsamen Stadterneuerung. Dabei wurden auch im nördlichen Bereich der Stadt, im Hardtwald, großflächige Baugebiete erschlossen oder unter dem Leitbild „Urbanität durch Dichte“

außerhalb des Stadtkerns verdichtete Siedlungen geschaffen. Das Wachstum an den Stadträndern und in Form von Trabantsiedlungen machten nach 1970 weitere Eingemeindungen notwendig. Prägend für die Entwicklung der letzten Jahre sind vor allem die Themen Innenentwicklung und Konversion.

Quellen: Einsele, Martin, Kilian, Andrea: Stadtbausteine Karlsruhe. Elemente der Stadtlandschaft. Karlsruhe 1997

Statistisches Jahrbuch der Stadt Karlsruhe 2011, Internetfassung http://www1.karlsruhe.de/Stadtentwicklung/siska/statistisches_jahrbuch.htm, Zugriff 07.08.2012

<http://www.karlsruhe.de/b1/stadtgeschichte/kurzstadgeschichte>, Zugriff. 08.08.12



UM 1945



UM 1995



AKTUELL

Abbildungen: Einsele, Martin, Kilian, Andrea: Stadtbausteine Karlsruhe. Elemente der Stadtlandschaft. Karlsruhe 1997

1928



Stadtplan von 1928 mit Industriezonen und dem 1929 eingemeindeten Stadtteil Bulach

1944



Kartierung der Zerstörungen der Innenstadt durch die Luftangriffe im Zweiten Weltkrieg

1975



Die Gemarkungsentwicklung Karlsruhes 1715-1975

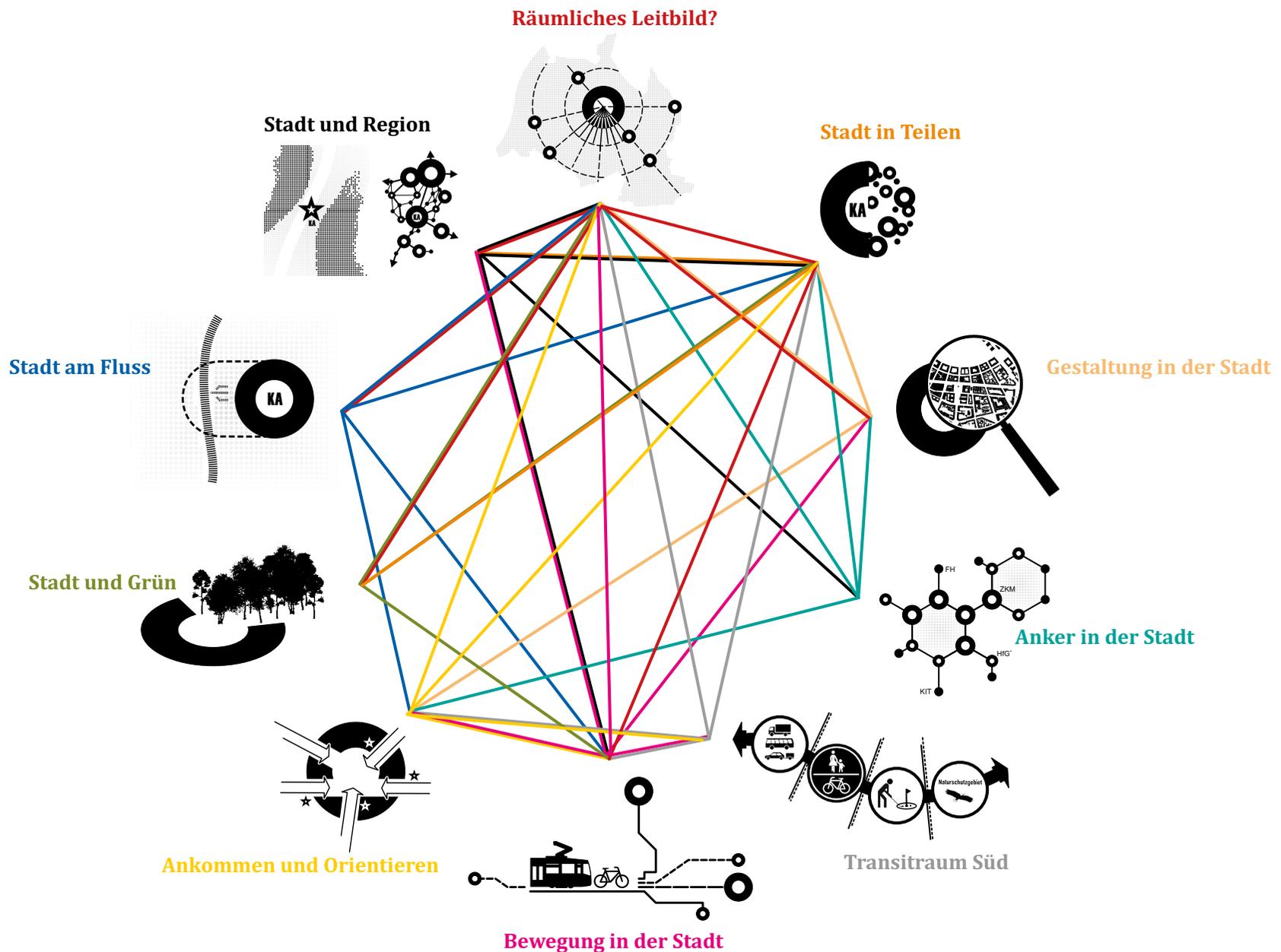
1979



Stadtplan von 1979 mit den Eingemeindungen 1971-1975 (Hohenwettersbach 1971, Stupferich 1972, Wolfartsweiler, 1973, Grötzingen 1974, Grünwettersbach 1975, Palmbach 1975, Neureut 1975)

Abbildungen: http://www1.karlsruhe.de/bilderbogen_neu/Chronik-Stadtplaene, Zugriff am 29.10.2012

10 FRAGEN - 1 LEITBILD

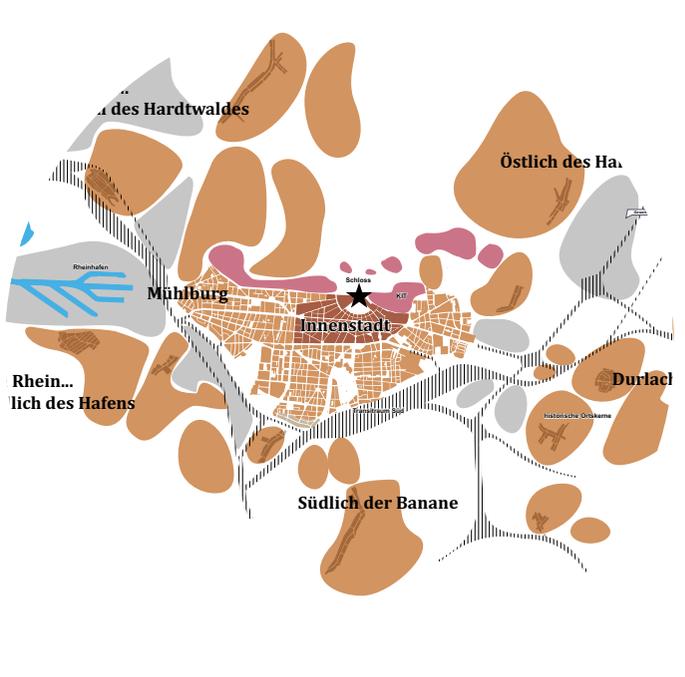
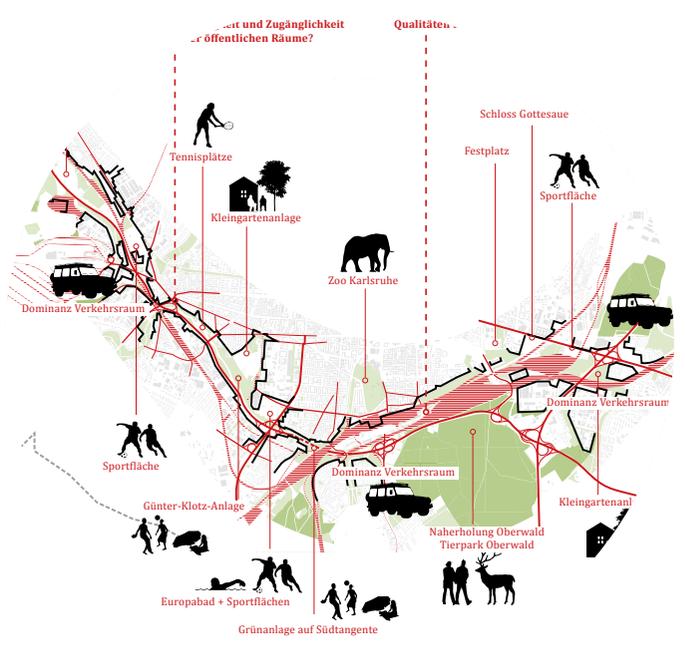
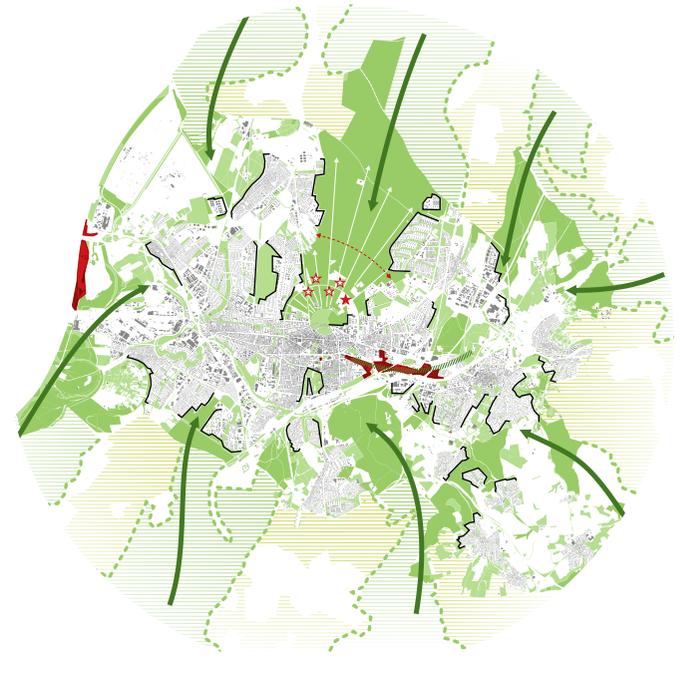
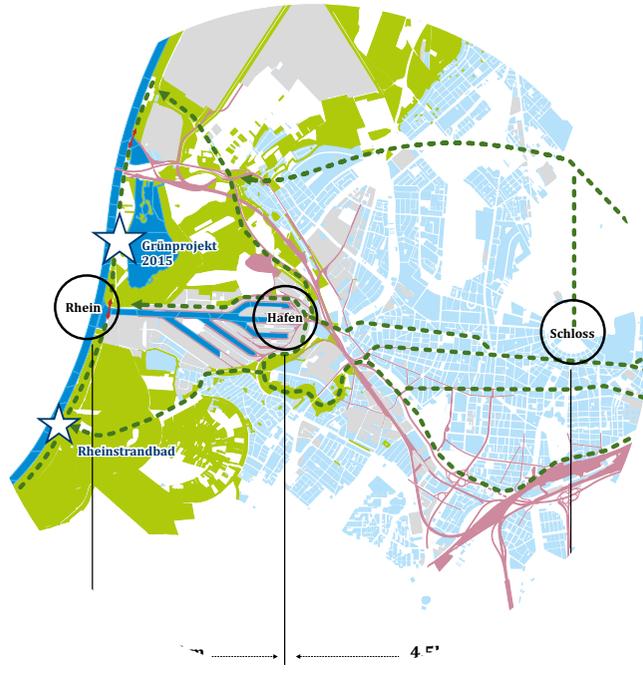
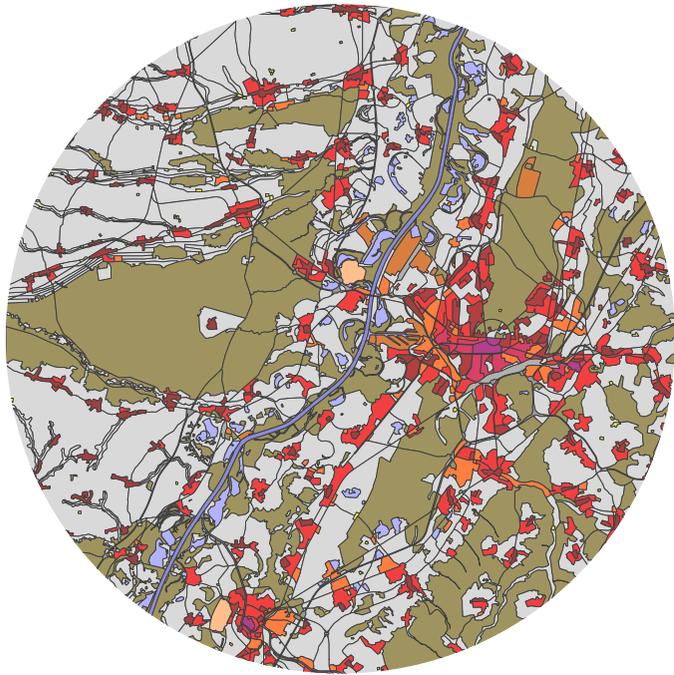


Sämtliche angesprochenen Themenfelder und Fragestellungen bedingen sich in unterschiedlicher Intensität gegenseitig bzw. ziehen Konsequenzen für Antworten auf andere Fragestellungen nach sich. In gewisser Weise also ein Spiegelbild der Funktionsverknüpfung einer Stadt.

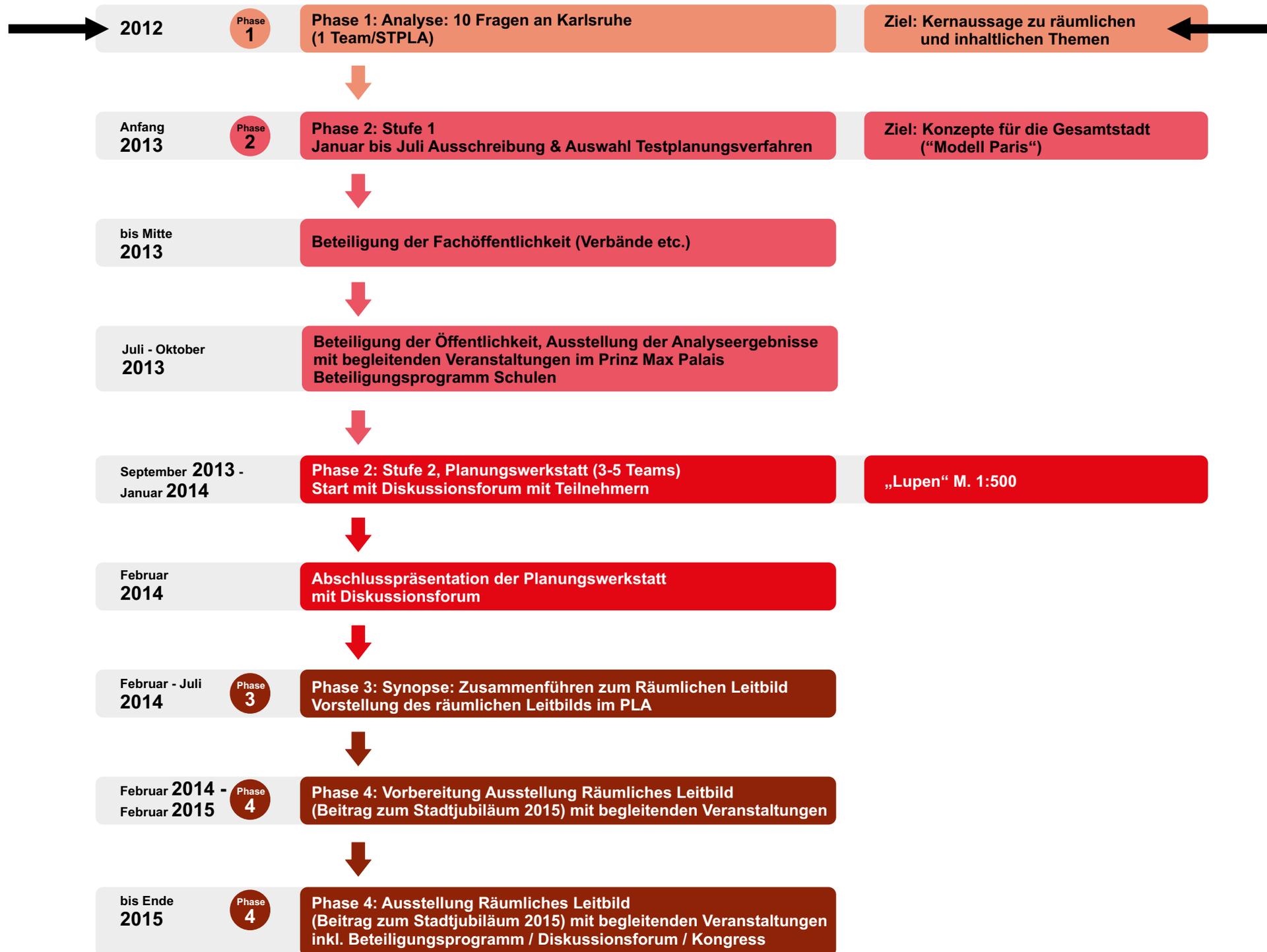
Gerade hier besteht bei einer konkurrierenden Erarbeitung von Vorschlägen zu einem Räumlichen Leitbild durch mehrere Teams die spannende Situation, dass es auf alle Fragen unterschiedliche Antworten gibt, seien es beispielsweise quantitative oder qualitative. Wird ein Aspekt stärker gewichtet, ergeben sich völlig andere Antworten und Lösungsvorschläge für „untergeordnete“ Fragestellungen. Und am Ende vermutlich sehr unterschiedliche Ansätze.

Aus diesem Grund will vorliegende Broschüre gar keine Antworten geben bzw. konkrete Zielsetzungen formulieren.

Vielmehr sollen die 10 Fragen neben dem Herausarbeiten der wichtigen Aspekte einer räumlichen Entwicklung Karlsruhes dazu animieren, kreative Gedanken und Antworten dazu zu generieren. Und sie tut dies bewusst auf sehr unterschiedlichen Maßstabsebenen.



AUSBLICK AUF DAS WEITERE VERFAHREN





AUFTRAGGEBER



Karlsruhe

Stadtplanungsamt Karlsruhe
stpla@karlsruhe.de

KONZEPTION UND BEARBEITUNG



ASTOC GmbH & Co. KG
Architects & Planners
Maria-Hilf-Straße 15
50677 Köln

0221-271806-0
www.astoc.de

Prof. Dipl.-Ing. Markus Nepl
Dipl.-Ing. Markus Lang



MESS GbR
Mobile Einsatztruppe Stadt und Stil
Raiffeisenstraße 9
67655 Kaiserslautern

0631-6803077
www.m-e-s-s.de

Dipl.-Ing. Sebastian Hermann
Dipl.-Ing. Thomas Müller

Soweit nicht anders gekennzeichnet liegen
die Bildrechte bei den Verfassern.

Juni 2013