

Sanierungsgebiet Grünwinkel

Vorhaben WestBahnHub

Auftaktveranstaltung am 18. Juli
Ergebnisprotokoll

Teilnehmende

Gewerbetreibende aus dem Gewerbegebiet Grünwinkel, Interessenten, Anlieger und Anliegerinnen

Veranstaltungsort

ICF Ellipse, Griesbachstraße 10b

Veranstalter

Stadt Karlsruhe
Stadtplanungsamt
Kaiserallee 4, 76133 Karlsruhe

Moderation & Organisation

DIALOG BASIS, Breitwasenring 15, DE-72135 Dettenhausen



Kontakt

Stadt Karlsruhe
Stadtplanungsamt
0721 133-6111
0721 133-6109
stpla@karlsruhe.de

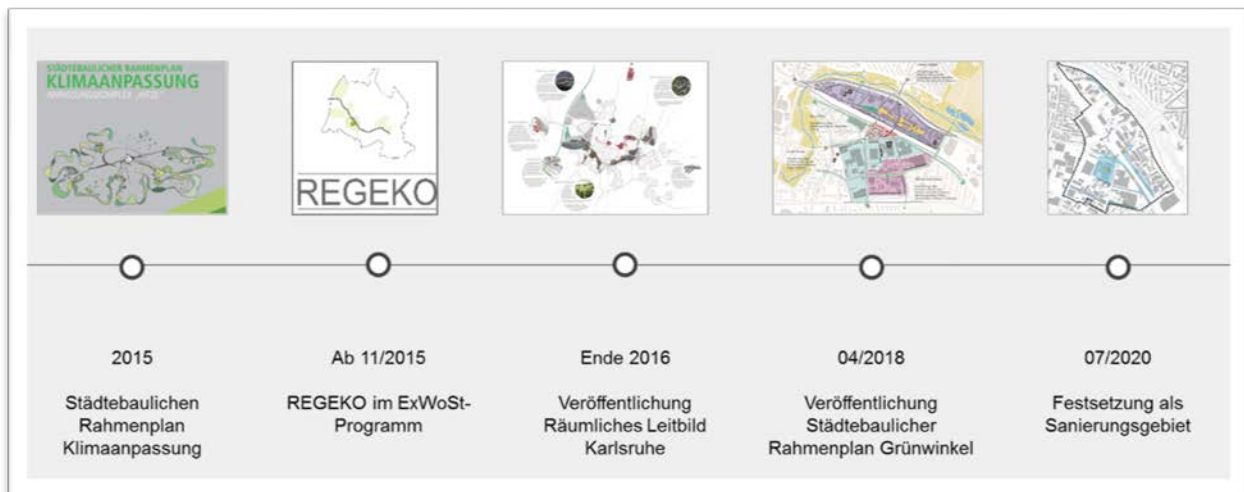
Ablauf

Uhrzeit	Programmpunkt
17:00 Uhr	Einführung in die Veranstaltung Klara Köberle Moderatorin von DIALOG BASIS
17:10 Uhr	Begrüßung Gabriele Luczak-Schwarz Erste Bürgermeisterin der Stadt Karlsruhe
17:15 Uhr	1. Rückblick: Städtebaulicher Rahmenplan Grünwinkel Heike Dederer Stellvertretende Amtsleitung, Stadtplanungsamt, Stadt Karlsruhe
17:45 Uhr	2. Ausblick: Vorhaben WestBahnHub David Reiher-Leibrich Projektleitung, Stadtplanungsamt, Stadt Karlsruhe
18:05 Uhr	3. Plenum Moderation: Klara Köberle Dialog Basis <ul style="list-style-type: none"> • David Reiher-Leibrich, Projektleitung, Stadtplanungsamt, Stadt Karlsruhe • Abrorbek Yuldashev, IHK, Referent Verkehr & Raumplanung (entschuldigt) • Heike Dederer, stellvertretende Amtsleitung, Stadtplanungsamt, Stadt Karlsruhe • Karin Armbruster, Bürgerverein Grünwinkel e. V.
18:35 Uhr	4. Vorstellung Sanierungsverfahren Sabine Wand Stadtplanungsamt, Stadt Karlsruhe
18:40 Uhr	5. Offener Ausklang mit 3 Themenständen <ul style="list-style-type: none"> • Thema Verkehr • Thema Nutzungen • Sanierungsverfahren
Gegen 19 Uhr	Ende der Veranstaltung

1. Rückblick Städtebaulicher Rahmenplan Grünwinkel

Im Jahr 2015 wurde ein städtebaulicher Rahmenplan mit dem Ziel der Klimaanpassung beschlossen. Im November 2015 startete dazu das REGEKO-Projekt („Ressourcenoptimierte Gewerbeflächenentwicklung durch Kooperation“).

Parallel wurde das Räumliche Leitbild Karlsruhe erarbeitet und Ende 2016 beschlossen. Dies ging Hand in Hand mit dem städtebaulichen Rahmenplan Grünwinkel, der schließlich im April 2018 veröffentlicht wurde und in die Festsetzung eines Sanierungsgebietes im Juli 2020 mündete.



Die Stadt Karlsruhe hat mit ihrer ressourcenoptimierten Gewerbeflächenentwicklung bereits im bundesweiten Fokus gestanden, da Klimaschutz und Klimaanpassung bis dahin nur selten für Gewerbegebiete zusammengedacht wurde. Die Fragestellung war, wie Grünzüge in die Stadt integriert und überhitzte Gebiete abgekühlt werden können.

Weiterführende Informationen

- [Städtebauliche Rahmenplan Klimaanpassung](#)
- [Städtebauliche Rahmenplan Grünwinkel](#)
- [Räumliches Leitbild Stadt Karlsruhe](#)

Im städtebaulichen Rahmenplan Klimaanpassung wurde das Gewerbegebiet Grünwinkel als Hot Spot identifiziert, weshalb es Teil des Rahmenplans mit ersten beispielhaften Maßnahmen wurde:

- Dach- und Fassadenbegrünung
- teilweise Entsiegelung
- grüne Parkierung
- Verschattung von Straßen, Plätzen und Gebäuden
- Neueinrichtung von Pocket-Parks
- energetische Gebäudesanierung
- sommerlicher Wärmeschutz
- Erhöhung der Oberflächen-Albedo von Dächern und Fassaden
- Reduktion anthropogener Wärmeemissionen

Mit der Leitlinie "dynamisches Band" des Räumlichen Leitbildes bedeutet "Die Stadt bekennt sich zu einer zukunftsorientierten Stadt, die wirtschaftlich vielfältig und wettbewerbsfähig bleibt und technologischen Entwicklungen gegenüber offen ist". Es ist ein fester Beschluss der Stadt, die Bestandsquartiere aufzuwerten und zukunftsfähig zu gestalten, anstatt neue Flächen auf der „Grünen Wiese“ auszuweisen. Wichtige Unterpunkte sind dabei:

- vorhandene Gewerbegebiete reaktivieren und weiterentwickeln
- Funktionen mixen; Anpassung der Nutzungsstruktur quartiersabhängig prüfen; Gewerbeanteile sichern
- vorhandene Cluster für aktuelle Anforderungen überplanen und modernisieren
- Güterbahnhof als europäischen Knoten und Standortqualität nutzen
- bauliche Entwicklung entlang der Südtangente prüfen und Landschaftsbezüge ausbauen.

Bereits früh stand durch REGEKO das Gewerbegebiet Grünwinkel im Fokus der Qualifizierung von Gewerbegebieten. Der städtebauliche Rahmenplan Grünwinkel bietet eine Arbeitsgrundlage zur Weiterentwicklung des Gewerbegebiets in Grünwinkel.

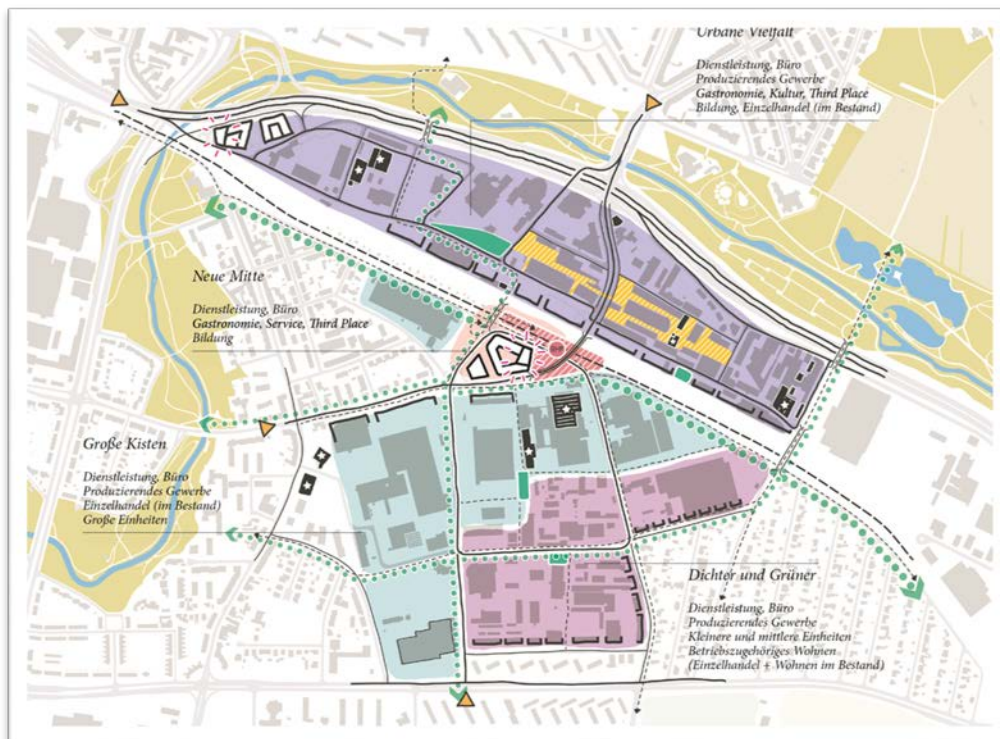


Abbildung 1: Städtebaulicher Rahmenplan Grünwinkel

Es gibt folgende Ziele, um das Quartier zu einem lebendigen und aktiven Teil der Stadt zu machen:

- höhere Dichten und ein multifunktionales Gewerbegebiet
- hohe Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume
- Optimierung des Freifächensystems
- Entsiegeln bei gleichzeitigem Bauen in die Höhe: Eigentümer*innen sollen in Zukunft höher bauen dürfen, müssten aber dafür einen Teil ihres Grundstücks entsiegeln, um auch anfallendes Oberflächenwasser vor Ort versickern zu lassen
- Mobilitätsknoten am Westbahnhof
- Optimierung der nachhaltigen Verkehrssysteme
- verbesserte An- und Durchbindung des Fuß- und Radverkehrs

Ein wesentlicher Schritt, auch in Richtung Klimaanpassung, ist der Ausbau der Radwege. Entlang der Rad- und Fußwege können zudem Bäume oder Grünstrukturen ergänzt werden.



Abbildung 2: Radwegkonzept mit Freiflächen des städtebaulichen Rahmenplans Grünwinkel

Sanierungsziele des Sanierungsgebietes Grünwinkel

Folgende Abbildung zeigt die festgesetzten Sanierungsziele. Die öffentlichen Maßnahmen befinden sich zum großen Teil in der Umsetzung bzw. Planung.

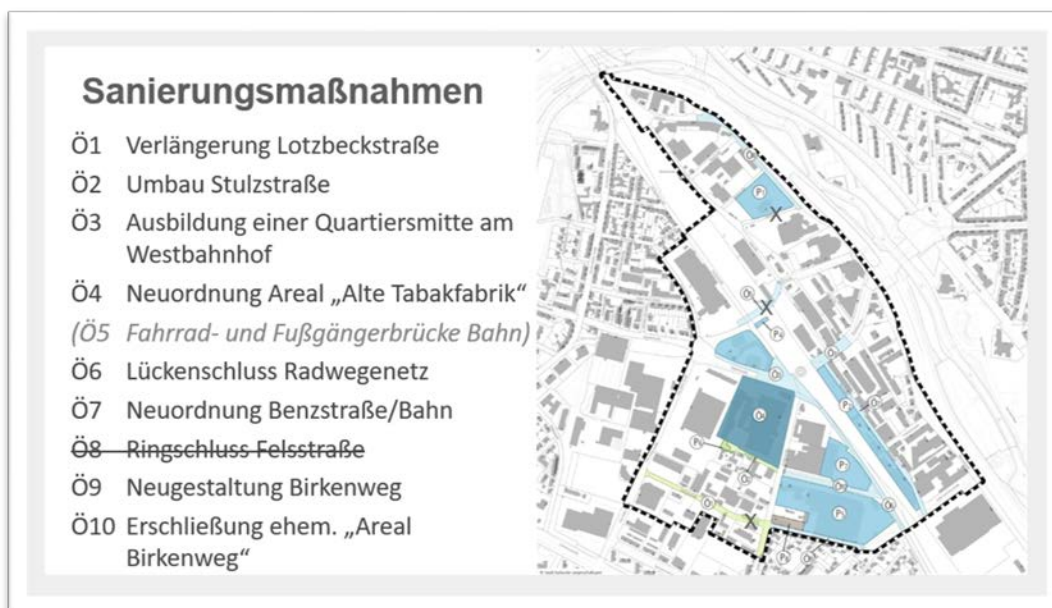


Abbildung 3: Sanierungsziele des Sanierungsgebietes Gewerbegebiet Grünwinkel

Die Maßnahme Ö5 – "Fahrrad- und Fußgängerbrücke Bahn" ist grau hinterlegt, weil dessen Umsetzung aufgrund der zu erwartenden hohen Kosten sehr unsicher ist. Die Aufgabe an die Planungswerkstatt lautet gute, moderne und kostengünstigere Lösungen zu finden.

Die Maßnahme Ö7 – "Neuordnung Benzstraße/Bahn" birgt viel Potenzial, da die Fläche aktuell nur für Stellplätze genutzt wird. Die Stadt wird entsprechend auf den/die Eigentümer*In zugehen.

Die Maßnahme Ö8 – Ringschluss Felsstraße ist entfallen, da das Land das Areal als Gesamtheit entwickeln möchte

Die Maßnahmen Ö2 und Ö9 können schon konkretisiert werden. Für den Birkenweg, existiert bereits eine Vision, bei der neben einer Baumreihe auch der Radverkehr Platz finden und eine Abgrenzung des Wohngebiets des nördlich gelegenen Gewerbegebiets geschaffen werden soll

Die Stulzstraße wird im Zuge der Entwicklung der Alten Tabakfabrik neu gedacht. Die Straße muss saniert und in dem Zuge ausgebaut werden. Eine bestehende Versickerungsmulde kann das Oberflächenwasser des Straßenraums erfassen.



Abbildung 4: Erste Überlegungen zum Umbau der Stulzstraße und des Birkenweges

Die Sanierungsmaßnahme Ö3 – "Ausbildung einer Quartiersmitte am Westbahnhof" ist der Schwerpunkt der heutigen Veranstaltung.

Rückfragen aus dem Publikum:

(1) Wofür steht "P1", "P2", "P3", ... in der Karte in Abbildung 3?

*Heike Dederer erläutert, P stehe für private Grundstücke, bei denen die Stadt Potential sehe und auf die Eigentümer*innen zugehen werde, um dieses Potential gemeinsam nutzen zu können. Der Unterschied zu den öffentlichen Sanierungsmaßnahmen sei, dass die Stadt diese selbst in der Hand habe, während die privaten Maßnahmen immer mit den Eigentümer*innen abgesprochen werden müssten. "P1" sei beispielsweise das Grundstück der LEA, wo man sich eine soziale Kooperation erhoffe. Bei "P2" handele es sich um die Stellplätze in der Benzstraße, wo man bereits im Gespräch mit den Eigentümer*innen sei.*

(2) Soll das Familienheim in "P8" erhalten bleiben?

Auch hier werde man mit den Eigentümer*innen sprechen müssen.

(3) Ist das Hegele-Areal ("P5" und "P8") im Besitz der Stadt Karlsruhe?

In diesem Punkt sei die Karte nicht ganz aktuell. "P5" sei inzwischen Eigentum der städtischen Tochtergesellschaft, "P7" jedoch nicht.

(4) Welche Alternativen gibt es, um die Durchgängigkeit am Westbahnhof ohne die Fahrrad- und Fußgängerbrücke zu gewährleisten? Bereits jetzt ist es problematisch, dass man eine sehr hohe Brücke überqueren muss. Dies ist mit Kinderwagen oder Rollator nicht möglich. Sollte ein Hub entstehen, dann muss dieser auch barrierefrei sein.

Diese Frage werde man den vier externen Planungsbüros während der Planungswerkstatt stellen, die das Stadtplanungsamt ausgewählt habe und mit einem Honorar vergüten werde. Klara Köberle erklärt, die Gäste könnten am Ende der Veranstaltung ihre Vorschläge und Fragen zum Hub an den Stellwänden sammeln. Diese würden dann an die Planungsbüros weitergegeben werden.

(5) In der Linie 60 fallen aktuell sehr viele Busse aus. Wie wird man damit umgehen?

Heike Dederer bedauere die vielen ausgefallenen Busse. Auch dies, sowie eine Ausweitung des Fahrplans, werde man als Teil des Projekts angehen. Hierüber habe man bereits viele Gespräche mit VBK geführt. Die Bahn sei bereit, den Takt ihrer Züge zu erhöhen, wenn man belegen könne, dass die geplanten Maßnahmen zu einem Anstieg der Ein- und Ausstiegszahlen auf 1.000 Fahrgäste pro Tag führen würde. Diese läge aktuell bei 600 Fahrgästen pro Tag. Sie sei sehr optimistisch, dass der Anstieg mit dem Vorhaben erreicht werde.

2. Ausblick Vorhaben WestBahnHub

Aktuelle Entwicklungen im Gewerbegebiet



Abbildung 5: Aktuelle Entwicklungen im Gewerbegebiet Grünwinkel

Das **Areal der ehemaligen Tabakfabrik** werde aktuell von einer städtischen Tochtergesellschaft entwickelt. Das Gelände ist bekannt durch seinen prägenden baulichen Bestand (z.B. die Scheddach-Hallen). Das Gelände technisch zu ertüchtigen und für neue Zwecke nutzbar zu machen, bringe jedoch einige Herausforderungen mit sich. Ein wichtiges Ziel ist der Bestandserhalt. Geplant sind gemischte Nutzungen aus Handwerk, Gewerbe, Kunst- und Kreativwirtschaft. Im südlichen Bereich soll es einen größeren Neubau für zusätzliche Gewerbeflächen geben. Es soll in die Höhe gebaut werden, da die Fläche des Geländes der ehemaligen Tabakfabrik begrenzt sei.

Seit 2023 befindet man sich in der Planungsphase, die auch bis 2028 andauern wird. Das KIT nutzt die Leichtbauhalle als Zwischennutzung zur Forschung an zirkulärem Bauen. Ziel ist es, dass 2028 die ersten Mieter*innen einziehen können.

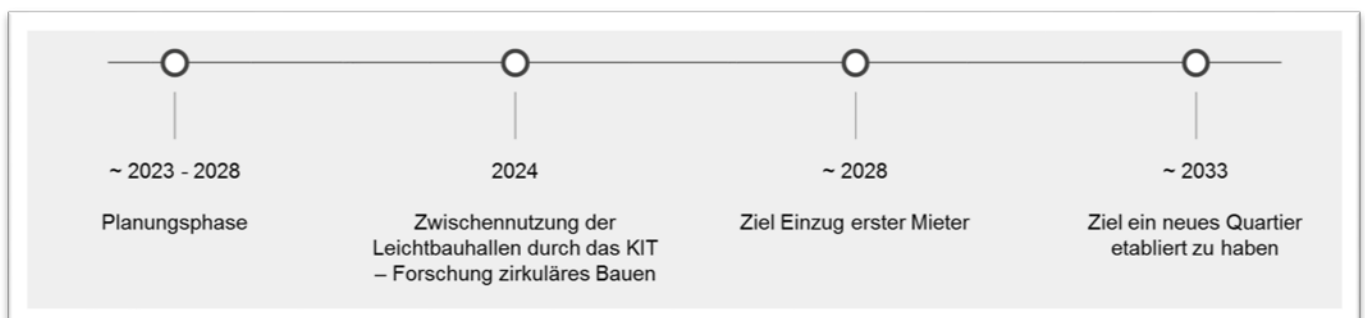


Abbildung 6: Grober Zeitplan Entwicklung Areal Ehemalige Tabakfabrik

Im Rahmen des **Bebauungsplanes „Westlich der Hardeckstraße“** wird ein neuer rechtlicher Rahmen geschaffen, damit sich dieses Gebiet weiterentwickeln kann. Ziel ist es, mit dem Bebauungsplan Möglichkeiten für die Eigentümer*innen zu schaffen, mehr in die Höhe zu bauen und somit neue Gewerbeflächen im Bestand zu schaffen. Gleichzeitig soll für ein nachhaltigeres Gewerbegebiet und ein wertigeres Erscheinungsbild entsiegelt und mehr Grün geschaffen werden.



Abbildung 7: Umgriff des Bebauungsplangebietes „Westlich der Hardeckstraße“

Das **“Areal Birkenweg”**, ehemals das Hegele-Gelände, ist von einer städtischen Tochtergesellschaft gekauft worden, um auch dort weitere Entwicklungen zu ermöglichen. Der Radwegelückenschluss entlang der Bahngleise kann damit nun auch verwirklicht werden. Derzeit finden erste Studien und Untersuchungen statt. Die Gebäude sind sehr baufällig und der Gebäudebestand nicht attraktiv. Die Mietverhältnisse bleiben zunächst bestehen.

Vorhaben WestBahnHub

Bei der neuen Quartiersmitte WestBahnHUB handelt es sich um den dreiecksähnlichen Bereich, der durch die Hardeckstraße begrenzt wird und sich bis zum Areal der Ehemaligen Tabakfabrik unter der Zeppelinbrücke bis zur Haltestelle Karlsruhe West erstreckt. Ziel ist es, den Vorplatz des Westbahnhofs zu entwickeln und die Ziele des Rahmenplans zur neuen Mitte zu realisieren.

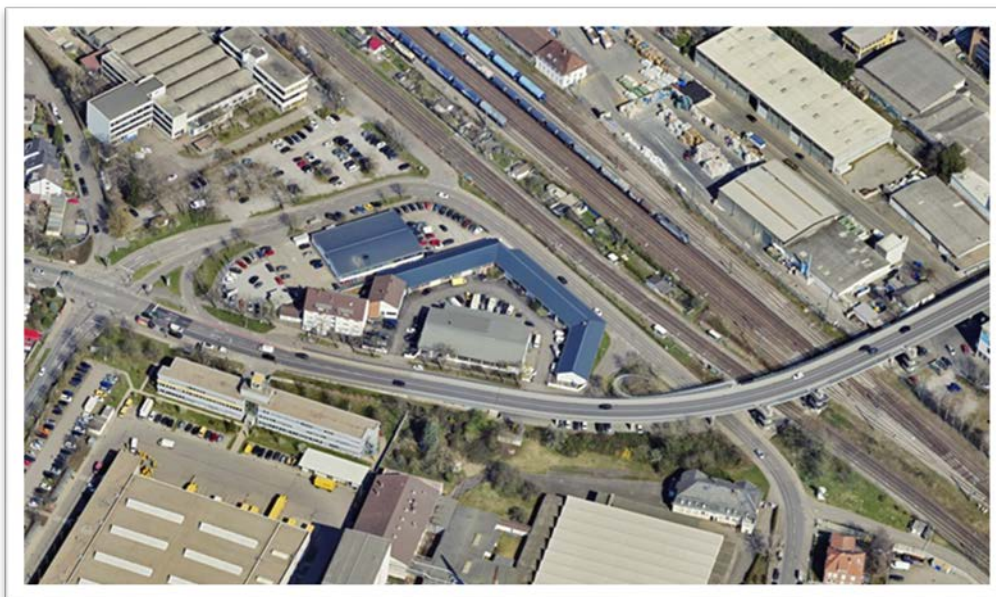


Abbildung 4: Areal WestBahnHub

Im Bestand liegen eine niedriggeschossige Bauweise und gewerbliche Nutzung vor. Der Bereich ist geprägt durch eine hohe Versiegelungsrate, eine fehlende Aufenthaltsqualität und fehlende Verbindungen in das Quartier. Insbesondere der Raum unter der Brücke besitzt keine Qualität und stellt eine große Herausforderung dar. Zudem kann der Westbahnhof aktuell nicht barrierefrei erreicht werden.



Abbildung 8: Ansichten Areal WestBahnHub

Folgende Abbildung zeigt die Visualisierung einer Vision aus dem städtebaulichen Rahmenplan Grünwinkel 2018. Es handele sich hierbei nicht um einen fertigen Entwurf, sondern um eine abstrakte Darstellung der Ziele für das Gebiet. Dargestellt ist ein baulicher Hochpunkt von bis zu 45 m mit Gewerbeflächen. In den Erdgeschosszonen befinden sich Läden und gastronomische Einheiten, es entsteht eine Vorplatzzone und der öffentliche Raum wird lebendig.

Es sind Fahrradabstellanlagen angedacht sowie ein geordneter Übergang zum Areal der ehemaligen Tabakfabrik. Auch die Taktung des ÖPNV solle in diesem Verkehrsknotenpunkt gestärkt werden, und ankommende Menschen sollten weiter in das Quartier durch Verbindungen und Wege geführt werden.

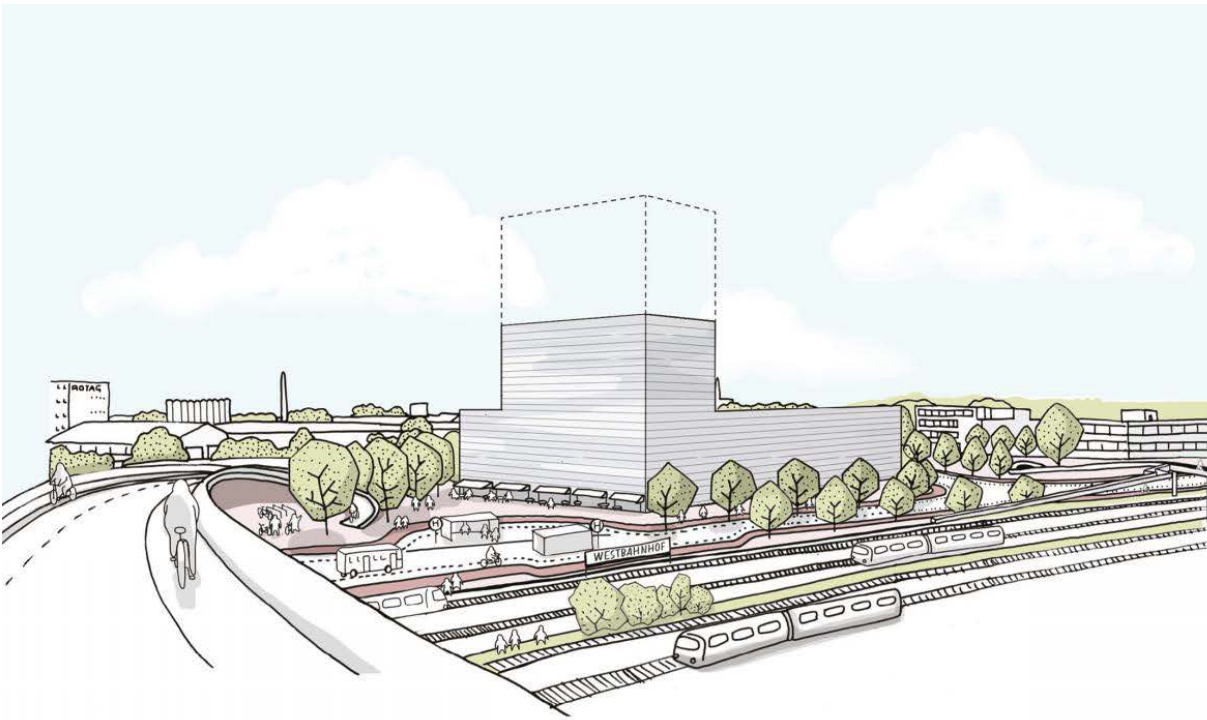


Abbildung 9: Projekt „WestBahnHUB“ – Vision aus dem städtebaulichen Rahmenplan

Zur Umsetzung des baulichen Hochpunktes und des Vorplatzes bedarf es neuer Ideen und detaillierter Pläne. Diese sollen während der Planungswerkstatt am 28./29. November 2024 von vier eingeladenen Planungsbüros erarbeitet und bis Anfang 2025 finalisiert werden.

WestBahnHUB – Vorgaben an die Planungsbüros

Die konkrete Aufgabenbeschreibung für die Planungsbüros der Planungswerkstatt umfasst folgende Punkte:

Rolle der neuen Mitte/WestBahnHUB

- Vorplatz/Treffpunkt/Mittelpunkt
- Leuchtturmfunktion und Impulswirkung
- Eingangssituation

Nutzungsmix und Bebauung

- EG schweres Gewerbe/Logistik, OG leichtes Gewerbe, Büro, Verwaltung
- Wohnen ist nicht vorgesehen
- Kleinteilige Gastronomie am Platzbereich
- Hohe Arbeitsplatz- und Besucherdichte

Blickbeziehungen und Wegeverbindungen

- Aufenthaltsqualität unterhalb Brücke bzw. attraktive Fußwegeverbindung
- Blickbeziehungen Alte Tabakfabrik
- Öffentlicher Raum zur Haltestelle

Verkehr

- Barrierefreie Zugang des Haltepunktes
- Erschließung MIV und Parkmöglichkeiten
- Fahrradwegeverbindung

Klima

- Konzept zur Wiedernutzung der Baumaterialien
- Klimatische angepasster Platzbereich Haltestelle West – WestBahnHUB

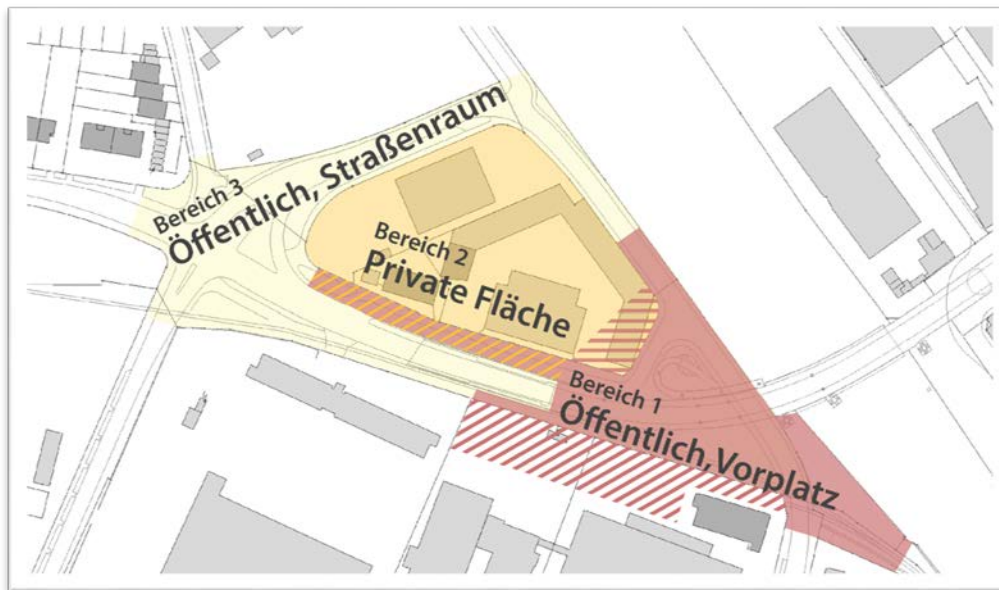


Abbildung 10: Aufgabenbereiche der Planungswerkstatt

Bei der Bearbeitung des Areals werden drei Bereiche unterschieden. Bereich 1 ist im städtischen Eigentum und soll Teil der Vorplatzfläche werden. Der Bereich 2 sei im privaten Eigentum, wofür ein Nutzungsmix und eine abstrakte städtebauliche Kubatur von den Planungsbüros der Planungswerkstatt vorgeschlagen werden können. Die eigentliche Entscheidung obliegt dem Eigentümer, weshalb dieses Areal nur bedingt im Fokus der Planungswerkstatt steht. Der Bereich 3 stellt den öffentlichen Straßenraum dar, der zwar mitgedacht werden muss, aber nicht neugestaltet werden soll.

Die Durchführung der Planungswerkstatt folgt folgendem Zeitplan. Im November 2023 erhielt die Stadt den positiven Förderbescheid des Landesprogramms „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“. Damit wird unter anderem die Planungswerkstatt Ende November 2024 finanziert. Die vier Planungsbüros bekommen die Aufgabe Pläne für die entsprechenden städtischen Ziele des WestBahnHUBs zu entwickeln. Finale Ergebnisse werden hierfür im Frühjahr 2025 erwartet.



Abbildung 11: Zeitplanung Durchführung Planungswerkstatt

3. Plenum

Was ist Ihr zentrales Thema für die Sanierung des WestBahnHubs?

Das Publikum wählt folgende Antworten aus:

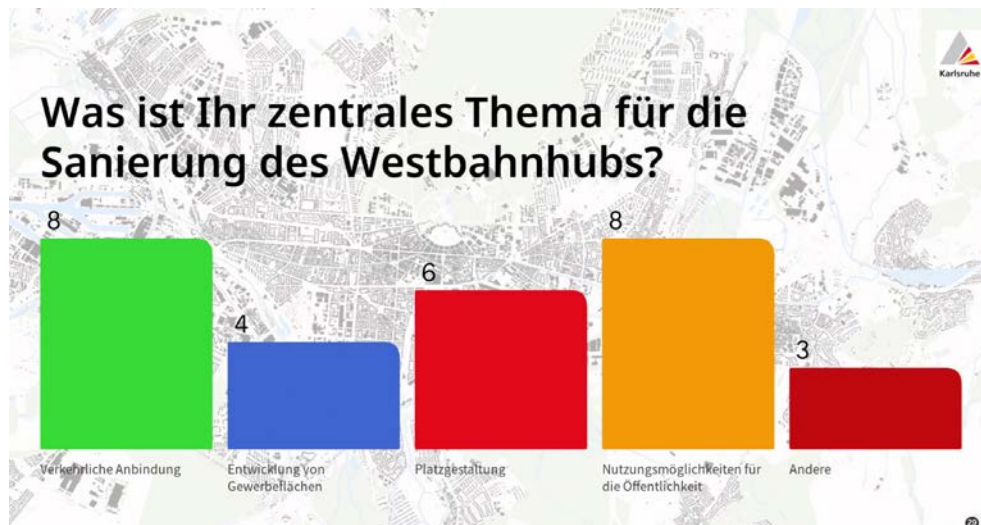


Abbildung 12: Ergebnis der Mentimeter Umfrage „Was ist Ihr zentrales Thema für die Sanierung des WestBahnHubs?“

Was sind aus Ihrer Sicht die Chancen der Sanierung des WestbahnHubs?

David Reiher-Leibrich sieht die größte Chance darin, dass man nun einen attraktiven Ort schaffen könne, der auf das gesamte Gebiet ausstrahle. Das Projekt könne viele weitere positive Entwicklungen mit sich bringen, etwa die Entwicklung des Bahnhofs oder der Lückenschluss der Radwege.

Heike Dederer schließt sich dem an und ergänzt, es sei als große Chance zu sehen, hier einen Eingang schaffen zu können, der mit allen Fortbewegungsmitteln gut erreichbar sei. Dabei ginge es nicht darum, den Vorplatz möglichst schick und teuer zu gestalten, sondern ein Gefühl von zuhause herbeizuführen.

Karin Armbruster, Bürgerverein Grünwinkel e.V., ergänzt, die Chancen seien die Antworten, die bereits in der Mentimeter Umfrage aufgegriffen seien. Aktuell sei das Gewerbegebiet noch sehr schlecht angebunden, da der Bus das Gebiet umfahre und nicht hineinfahre. Hinzu käme, dass der Bahnhof nur von Regionalzügen befahren werde, und dass man mit öffentlichen Verkehrsmitteln das Gebiet nicht gut erreichen könne. Es gebe keine guten Fuß- und Radweegeanbindungen und die Gehwege seien nicht vollständig oder sicher gestaltet. Sie erhoffe sich eine gesteigerte Attraktivität des Gebiets. Das Projekt könne sogar zu einer Mobilitätswende beitragen, da aktuell die meisten Personen das Gewerbegebiet mit dem PKW anfahren. Sie fügt hinzu, dass ein barrierefreier Bahnhof heutzutage ein Muss sei. Hierzu gehörten auch Abstellmöglichkeiten für Fahrräder am Bahnhof sowie und die Erreichbarkeit der Gleise mit dem Fahrrad. Als Bürgerverein wünsche man sich eine Belebung des Gewerbegebiets. Man erhoffe sich ein Bahnhofsgebäude mit Cafés und ähnlichem Kleingewerbe. Hier ergebe sich auch ein schöner Zusammenhang mit der alten Tabakfabrik und möglicher Nutzung zum Einkaufen und Aufenthalt.

Wie lässt sich eine Brücke zwischen den verschiedenen Anforderungen schlagen?

*Karin Armbruster, Bürgerverein Grünwinkel e.V. erklärt, dass die Frage nach den Kosten und der Finanzierung sehr präsent sei. Aus dem REGEKO-Projekt habe man gelernt, wie wichtig der Austausch zwischen den Akteuren sei. Häufig stelle man fest, dass man aus unterschiedlichen Gründen dieselben Ziele verfolgt. Eine höhere Attraktivität des Gewerbegebiets sei auch ein Ziel für Gewerbetreibende, da diese so leichter an Arbeitnehmer*innen geraten könnten, sowie für Grundstückseigentümer*innen, da diese so ihre Grundstücke besser vermarkten könnten. Im Austausch ergeben sich also produktive Effekte und neue Möglichkeiten. Als Beispiel nennt Karin Armbruster die Wichtigkeit des Dialogs mit der Deutschen Bahn. Diese wolle den Bahnhof erst barrierefrei machen, wenn die Fahrgastanzahl angestiegen sei. Das Problem präsentiere sich jedoch, dass die Fahrgastanzahl kaum steigen werde, solange der Bahnhof nicht barrierefrei sei und nur durch Regionallinien angesteuert werde. Lösungen müsse man also im Dialog entwickeln. Sie sehe es als große Chance, dass in diesem Projekt viele verschiedene Themen und Fragen ineinandergreifen und aufeinander einwirken und sich so Effekte und Synergien ergeben würden.*

Fragen aus dem Publikum

- (1) Es gebe sehr viel Güterverkehr am Westbahnhof in Richtung Hauptbahnhof über Bulach mit etwa 80 Zügen pro Tag. Wird sich hier etwas verändern? Besteht ein Dialog mit der Bundesbahn?

Karin Armbruster erklärt, dass dies aktuell ein sehr offenes Thema sei, da noch nicht festgelegt sei, wo die Erweiterung der Bahnstrecke Genua-Rotterdam entlanglaufen werde. Dies liege in den Händen der Bahn, und es sei noch nichts final entschieden. Somit sei auch noch nicht zu sagen, wie sich dies auf den Güterverkehr auswirken werde.

Heike Dederer korrigiert, dass die Bahnstrecke Genua-Rotterdam keinen Einfluss auf den Westbahnhof haben werde. Man habe mit der Bahn über den Westbahnhof aus güterlogistischer Sicht gesprochen, dort werde sich jedoch für sehr lange Zeit nichts ändern, da der Güterbahnhof gebraucht werde, um den Rheinhafen zu bedienen.

- (2) Der Begriff "Neue Mitte" irritiere. Eine Mitte gebe es für die Bürger*innen im Quartier bereits beim Braustübl. Der Westbahnhof liege für die Bürger*innen daher nicht im Zentrum des Interesses. Von Interesse sei vor allem die Anbindung zwischen den Stadtteilen durch die Straßenbahn.

Heike Dederer bietet an den Begriff zu überarbeiten, doch dadurch würde man nicht das Projekt in seiner Gesamtheit infrage stellen. Die VBK plane bereits die Straßenbahn in der Pulverhausstraße. Dies wird zwar noch einige Zeit dauern, doch die Projekte stehen nicht in Konkurrenz zueinander.

David Reiher-Leibrich erklärt, dass der Begriff "Neue Mitte" aus dem städtebaulichen Rahmenplan stamme und nur noch selten genutzt werde, um die Brücke vom Rahmenplan zum aktuellen Projekt WestBahnHUB zu schlagen. Nun heiße das Projekt „WestBahnHUB“, mit einem Fokus auf einen gewerblichen Stadteingang.

Karin Armbruster ergänzt, dass das Projekt im Rahmen von REGEKO immer als "Neue Mitte des Gewerbegebiets" bezeichnet worden sei.

- (3) Soll der Eingangsbereich nur tagsüber belebt sein?

Karin Armbruster antwortet, dass das darauf ankomme, welche Art von Gastronomie sich dort ansiedle. Sie könne sich jedoch durchaus vorstellen, dass der Platz auch abends belebt sein werde.

- (4) Es gebe im gesamten Gewerbegebiet ein großes Potential für Photovoltaikanlagen. Ist angedacht, dieses Thema voranzutreiben und hierüber mit den Stadtwerken in den Dialog zu treten?

Heike Dederer erklärt, dass hier eine Kooperation mit den Stadtwerken nicht nötig sei, da diese ihren Strom dort abnehmen werde, wo es Solaranlagen bereits gebe. Außerdem sei die Montage von PV-Anlagen auf Dächern nun überall dort verpflichtend, wo die Stadt neue Bebauungspläne aufstelle.

Karin Armbruster erinnert sich, dass es im REGEKO-Prozess solche Anregungen gegeben habe. Sie deutet darauf hin, dass es bereits Gewerbebetriebe in dem Gebiet gebe, die bereits über PV-Anlagen verfügen.

Heike Dederer ergänzt, dass darüber hinaus PV-Pflicht des Landes greife, wenn Änderungen an Gebäuden vorgenommen werden. Man freue sich zwar über jede PV-Anlage, die montiert werde, doch dies liege leider nicht in städtischer Hand.

- (5) Könnte eine zunehmende Lebhaftigkeit des Gewerbegebiets zu zunehmenden Staus für PKWs führen? Die Situation sei bereits heute auf der Zeppelinbrücke zu Stoßzeiten nicht attraktiv. Gibt es etwa zu Umgehungswegen Richtung Südtangente Überlegungen?

*Heike Dederer antwortet, dass dies eine Frage der Perspektive sei. Wenn man es schaffe, einen ÖPNV-Umsteigeschwerpunkt im Gewerbegebiet aufzubauen, könne der MIV sogar abnehmen. Man hoffe nicht, dass zunehmend Pendler*innen mit dem Auto das Quartier anfahren würden, doch dies hänge stark von der Tarifpolitik der Verkehrsbetriebe ab. Man wolle nun erstmal das übergeordnete Verkehrsnetz betrachten. Dies werde Thema in der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans in etwa zwei Jahren sein. Es sei auch kein Ziel, den Stau komplett zu eliminieren, da man dafür überdimensionierte Straßen bauen müsse. Solange der Stau vertretbar sei, werde er in Kauf genommen.*

Karin Armbruster ergänzt, dass der MIV durch verbesserte Rad- und ÖPNV-Anbindungen nicht nur reduziert werde, sondern auch durch Überlegungen, über Güterzüge den WestBahnHUB zu beliefern und diese Lieferungen mit kleineren Elektrofahrzeugen direkt zu den Betrieben zu bringen. Dies würde das Gewerbegebiet enorm entlasten, da dort vor allem Verkehrsdruck durch die großen LKWs herrsche, die durch die engen Straßenkurven fahren müssen.

- (6) Herr Artmann, der in dem Gewerbegebiet angesiedelt ist, begrüßt den Prozess und die Veranstaltung sehr. Er freue sich, dass das Gebiet nun im Fokus der Stadt stehe. Er bedauere jedoch, dass es in den letzten Jahren kaum Fortschritt gegeben habe, trotz Erwerb mehrerer Grundstücke, durch die die Stadt nun einen stärkeren Einfluss habe. Herrn Artmann fehlen die kurzfristigen Schritte voran. Er überlege, ob man die Sanierung nicht der freien Wirtschaft hätte überlassen sollen.

Heike Dederer erkennt an, dass man da auf unterschiedliche Standpunkte stoße, da sie nicht der Meinung ist, dass die freie Wirtschaft schneller vorangekommen wäre. Sie erklärt, dass beide von der Stadt erworbenen Gelände aktuell mit langfristigen Mietverträgen belegt seien. Das Hegele-Areal ist heute zu 100% vermietet und die Mietverträge würden noch mindestens drei Jahre laufen. Bis dahin könne man dort die Gebäude nicht abreißen oder sanieren. Ähnlich sehe es mit der alten Tabakfabrik aus. Es sei Teil des Kaufvertrags gewesen, dass die Lagerhallen mehrere Jahre erhalten bleiben müssten. Sie seien erst im Laufe des letzten Jahres geräumt worden. Parallel dazu sei eine Vielzahl von Gutachten erstellt worden. Die Stadt sei genauso wie

Privatpersonen mit Regulierungen wie Denkmalschutz und Brandschutz konfrontiert, und diese verhinderten aktuelle Sanierungsmaßnahmen. Man sei jedoch optimistisch, dass man hier durch gute Vorarbeit eine positive Entwicklung gewährleisten könne.

- (7) In Baden-Württemberg herrsche die PV-Pflicht für neue Dächer. Demnach muss 60% der geeigneten Fläche mit PV oder Solarthermie belegt werden. Gilt dies auch für Gewerbe?

Heike Dederer bejaht, dass dies auch für Gewerbe gelte, jedoch nur für neue Dächer.

- (8) Die Gewerbegebäude sollen mit Handwerk und Kunst- und Kreativwerkstätten belegt werden. Welche Branchen sollen dies genau werden? Gibt es da bereits konkrete Überlegungen oder Beispiele (z.B. Sägewerke, Tischlereien, Unternehmen im Elektrobereich)?

Heike Dederer erklärt, das Stadtplanungsamt sei hierzu noch in der Diskussion. Sie könne jedoch ausschließen, dass es Speditionen werden. Es werde jedoch wahrscheinlich lautes Gewerbe, denn dafür habe man bisher nur wenige Flächen. Aus diesem Grund seien auch keine Wohnflächen in dem Gebiet vorgesehen. Die Leichtbauhalle werde zum Beispiel aktuell von einem Forschungsbetrieb mit schwerem Gerät gemietet, der einen solchen Standort benötige.

- (9) Eine Anwohnerin/ Eigentümerin in der Stulzstraße meldet sich. Sie wohnt direkt angrenzend zur Alten Tabakfabrik, also interessiert es sie sehr, was in auf dem Gelände passieren werde. Soll die Leichtbauhalle bestehen bleiben?

Heike Dederer erklärt, dass es Teil des Rahmenplans ist, dass die Leichtbauhalle mittelfristig abgerissen und durch ein mehrgeschossiges, höheres Gewerbegebäude ersetzt werden soll.

Karin Armbruster ergänzt, dass man in der Planungswerkstatt Gewerbe angedacht habe, die wenig Fläche benötigen.

- (10) Wäre es eine Möglichkeit, ein Ärztehaus im Grünwinkel unterzubringen?

Karin Armbruster erklärt, es sei durchaus möglich, wenn es dazu einen geeigneten Investor geben sollte. Man habe sich jedoch einen anderen Standort für ein Ärztehaus ausgesucht. Dieser befinde sich zwischen mehreren Stadtteilen und sei daher zentraler und erfolgsversprechender.

Weitere Fragen wurden an das Publikum gerichtet:

Most popular

belebt	6
--------	---

Also prominent

aufenthaltsqualität	3	freundlich	2	grün	2
---------------------	---	------------	---	------	---

schattig	2	sicher	2
----------	---	--------	---

Other responses

abends gut ausgeleuchtet	auch wohnungen	dachcafe mit weitblick	einladend			
fußgängerfreundlichkeit	gastro	gesellig	gruen	grünflächen	gute infrastruktur	
hell	hell und mit farben	industrial style	kein konsumzwang in öff	kein mc donalds		
kreativ	lebendig	mcdonalds	modern	offen	ruhe	sachlich-grün
schatten	schattig grün	schattig und grün	sicher bei nacht	sichere verkehrswege		
springbrunnen	unkommerziell	urban	zukunftsorientiert			

Abbildung 14: Ergebnis der Mentimeter Umfrage „Welche Atmosphäre soll der Westbahnhof ausstrahlen?“

4. Vorstellung des Sanierungsverfahrens



Abbildung 15: Abgrenzung Sanierungsgebiet Grünwinkel

Das **Sanierungsgebiet wurde vom Gemeinderat am 21. Juli 2020** förmlich beschlossen (öffentliche Bekanntmachung am 31. Juli 2020), mit einer Laufzeit bis mindestens Ende 2031. Das Sanierungsgebiet Grünwinkel hat eine Fläche von 60,8 ha mit etwa 371 Einwohner*innen.

Die **Förderlaufzeit läuft bis zum 30. April 2029**. In diesem Zeitraum können 60% der förderfähigen Kosten der beschlossenen Sanierungsmaßnahmen von Land und Bund bezuschusst werden. Der Förderrahmen beträgt aktuell 6 Mio. €.

Während der Förderlaufzeit können Gebäudeeigentümer*innen (von Gebäuden, die bis Ende 1994 fertig gestellt worden sind und über bautechnische oder energetische Mängel oder Missstände verfügen) **finanzielle Zuschüsse** erhalten.

Die Zuschusshöhe beträgt bei Gebäudemodernisierungen 35% und bei Ordnungsmaßnahmen (Gebäudeabbruch, Neubau, Begrünung) max. 100% der förderfähigen Kosten. Die Zuschüsse seien bei

Modernisierungs- und Ordnungsmaßnahmen jedoch auf max. 200.000€ begrenzt. Unbedingt wichtig ist eine **Vereinbarung mit der Stadt Karlsruhe vor Maßnahmenbeginn.**

Aufgrund begrenzter Haushaltsmittel besteht kein Rechtsanspruch auf Zuschüsse. Unabhängig der Zuschüsse besteht in Sanierungsgebieten die Möglichkeit der **steuerlichen Sonderabschreibung**.

Darüber hinaus gibt es eine sanierungsrechtliche Genehmigungspflicht (§ 144 Abs. 1) für u.a. folgende

- **Vorhaben** wie
 - Bauvorhaben oder Änderungen
 - Nutzungsänderungen von baulichen Anlagen
 - Gebäudeabbrüche
- **Rechtsvorgänge** wie
 - Grundstücksteilung
 - Befristete Miet- und Pachtverträge
 - Veräußerung eines Grundstücks
 - Grundschuldeintragungen, Baulasten o.ä.

Die sanierungsrechtliche Genehmigungspflicht ist eine selbständige Genehmigung zusätzlich zu bspw. einem Bauantrag.

Die Stadt Karlsruhe empfiehlt grundsätzlich bei Planungen mit dem Stadtplanungsamt in Kontakt zu bleiben.

5. Themenstände

Im Anschluss an die Veranstaltung gibt es drei Themenstände zu den Themen Verkehr (mit den Unterthemen „Hub“, „Netze“ und „Verbindungen“), Nutzungen (mit den Unterthemen „Anforderungen an das Gebäude“ und „Platzgestaltung“) und zur Vorstellung des Sanierungsverfahrens.

Die Stellwände werden von DIALOG BASIS und dem Stadtplanungsamt betreut. Folgende Einstiegsfragen wurden gestellt:

- Was muss passieren, dass der Westbahnhof zu einem Hub wird?
- Wie kann eine Magnetwirkung des Ortes entstehen?
- Welche Nutzungen können Sie sich am Westbahnhof vorstellen?
- Welche Wegeverbindungen fehlen Ihnen?

Die Ergebnisse sind im folgenden Abschnitt digitalisiert und werden im Nachgang an die vier Planungsbüros für die Planungswerkstatt weitergegeben.

Themenstand Verkehr

- Verbindungen
 - Barrierefreiheit um den Westbahnhof
 - Stulzstraße soll nicht Hauptzufahrt werden
 - Redundanz mit Alb-Radweg
 - Fehlende Verbindung zu Weststadt
 - Unterführung statt Brücke?
 - Essigbrücke Gipfelpunkte verbinden für Fahrrad- und Fußverkehr
- Netze
 - Radwegeverbindung zum Bhf. zur Essigbrücke
 - Entschärfung der Kreuzung Essigbrücke-Akazienweg
 - Radwegeverbindung über und auf der Brücke erhalten
 - Bahnachse neu denken: Verknüpfung mit Linie 4
 - Verbindung Westbahnhof Daxlanden: kurzfristig Bus, langfristig Bahn

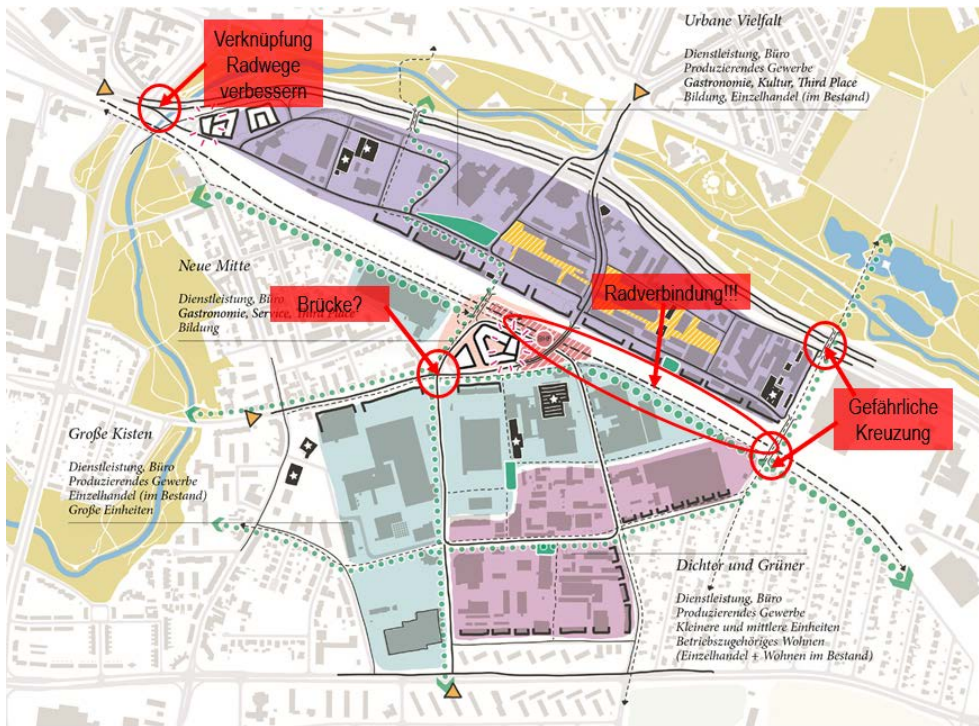


Abbildung 16: Anmerkungen am Themenstand "Verkehr"

Themenstand Nutzungen

- Was muss passieren, dass der Westbahnhof zu einem Hub wird?
 - Ungezieferplage (Ratten) im Umfeld Alte Tabakfabrik
 - Anbindung S-Bahn Neureut → Unabhängigkeit
- Welche Nutzungen können Sie sich am WestBahnHUB vorstellen?
 - Warum kein Wohnen?
 - Größerer Planungsmaßstab
 - Bei hohem Gebäude Dachcafé