

Adressen einer Innovationslandschaft

Räumliches Leitbild Karlsruhe
2015
Planungswerkstatt



WEST 8
Urban Design & Landscape Architecture

West 8 urban design & landscape architecture b.v.
Schiehaven 13m
3024 EC Rotterdam
The Netherlands
Tel.: +31 (0)10-4855801
Fax: +31 (0)10-4856323
pr@west8.com
www.west8.com



Verkehrplus GmbH
Elisabethnergasse 27a
8020 Graz
Österreich
Tel.: +43 (0) 316-9087070
Fax: +43 (0) 316-90870799
office@verkehrsplus.at
www.verkehrsplus.at

Inhaltsangabe

Einleitung	4
Landschaftsraum - Stadtgefüge - Klimawandel	6
Plandarstellung	10
Karlsruher Adressen	12
1. Adressen und Landschaft	12
1.a Äußere Randadressen - Landschaft	12
1.b Innere Randadressen	18
2. Adressen und Stadtgefüge	20
2.a Stadtkern	20
2.b Siedlungen und Dörfer	21
2.c Wirtschaftsmotoren	21
Standortprofil als Visitenkarte	22
3. Adressen und Klimawandel	26
3.a Enkeltaugliche Mobilität in Karlsruhe	28
Testentwürfe	32
Testentwurf Hauptbahnhof Süd	36

Einleitung

Karlsruhe befindet sich in stetiger Konkurrenz mit anderen Städten und Regionen Europas. Es geht um die Attraktivität als Technologiestandort und Lebensraum für rund 1.25 Mio. Einwohner. Im globalen Kontext kommt der Vernetzung aller gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und sektoraler Bereiche eine herausragende Bedeutung zu. Auch der Faktor der Lebensqualität von Karlsruhe und seinem Umland spielt eine wichtige Rolle für seine Attraktivität als Wohn- und Arbeitsplatzstandort. Karlsruhe ist momentan ein beliebter Standort. Wie lässt sich die Attraktivität Karlsruhes künftig halten oder sogar steigern? Die Erwärmung des Weltklimas wird mittlerweile als eine Tatsache gesehen. Städte und Regionen können sich diese Tatsache nicht entziehen und müssen Entscheidungen über großräumliche Entwicklungen im Zusammenhang mit ihrem Effekt auf das Stadtklima betrachten. Die Aufgabenfelder für Karlsruhe wie Attraktivität, Lebensqualität und Anpassung an den Klimawandel stellen übergeordnete Themen dar, die nur gemeinsam im Teamverband erörtert und bewertet werden können. Vor diesem Hintergrund erscheint es uns als ein richtiger Schritt, dass die Stadt Karlsruhe über ein umfassendes Leitbild für die zukünftige Stadtentwicklung nachdenkt. Das Leitbild vermag unterschiedlichste Bereiche in ein sinnvolles Verhältnis zueinander zu stellen und schafft damit den strategischen Rahmen für zukünftige räumliche Entwicklungen.

Bei der Betrachtung bestehender Karlsruher Planungen und Vorhaben fallen uns im Allgemeinen drei Punkte auf. Die Planungen sind grundsätzlich sehr gründlich und inhaltlich fundiert. Für fast jede Fragestellung wie Nachhaltigkeit, Verkehr, Stadtplanung und Grünraumplanung existieren umfassende Studien, Planungen und Satzungen. Innerhalb der einzelnen Projekte fällt eine gewisse funktionale Gleichwertigkeit auf, die mehrere Aspekte gleichbedeutend nebeneinandersetzt. Die in sich konsequenten Teilprojekte weisen einen relativ geringen Zusammenhang mit Planungen anderer Sektoren auf; anders gesagt, man vermisst ein gemeinsames, übergeordnetes Thema.

Die Gleichwertigkeit der einzelnen Teilaspekte und die scheinbare Eigenständigkeit, das Fehlen eines übergeordneten Themas, erlauben aber keine deutliche vertiefende Haltung gegenüber einem Themenbereich und somit fehlt es an Profil. Die Profillosigkeit sorgt unter anderem dafür, dass von außen betrachtet Karlsruhe zugleich Stadt, Dorf, Gewerbe-, Industrie- und Freizeitgebiet ist; nebeneinander und durcheinander.

Mit unserem Beitrag für das Leitbild Karlsruhe 2015 wollen wir Vorschläge machen, die dazu beitragen Karlsruhe als charakteristischen Bestimmungsort zu erfahren; einen attraktiven Ort der es vermag Menschen an sich zu binden. Wir suchen die Attraktivität in der Vielschichtigkeit Karlsruhes.

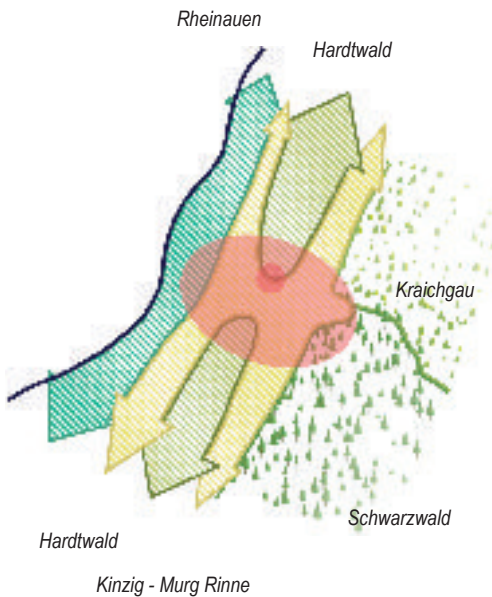
Um dies zu erreichen bieten wir Gedankenansätze an, die der Stadt helfen sollen ihre besonderen Begabungen von Karlsruhe zu entdecken und deutlich herauszustellen. Dabei geht es auch um das Finden einer großen räumlichen Linie, anhand derer alle in der Stadt anstehenden Aufgaben ausgerichtet werden können. Wir sehen in den Themenbereichen der Vernetzung, der Lebensqualität und der Nachhaltigkeit einen Nährboden für die prosperierende Innovationslandschaft von Karlsruhe.

Das räumliche Leitbild für Karlsruhe 2015 sollte der Stadt helfen gemeinsam die großen räumlichen Linien der Zukunft festzulegen. In diesem Prozess sollte sich jeder Sektor einbringen. Das betrifft nicht nur die Miteinbeziehung der Bürger sondern auch Rundetafelgespräche zwischen unterschiedlichen Ämtern, Gremien und Sektoren.



Landschaftsraum - Stadtgefüge - Klimawandel

1. Landschaftsraum: die Lage, der Rahmen



Die Landschaftstypen rund um Karlsruhe

Für das Selbstverständnis von Städten, Dörfern und Gemeinden in den Regionen des Oberrheins spielt der Landschaftsraum eine entscheidende Rolle. Landschaftsräume wie der Schwarzwald, die Rheinebene, das Kraichgau oder das Elsass sind weltweit bekannte Marken, die Touristen anziehen und einen außerordentlich hohen Wert für die Lebensqualität darstellen. Die Landschaften stehen für Sonne, Weitsichten, Genuss, Kultur, Feste und Bewegung in entspannter Umgebung. Sie bilden den Rahmen, die Lage einer Stadt. Die Bedeutung der Landschaften zeigt sich beispielsweise an der landläufigen Bezeichnung der jeweiligen Bewohner nach den Orten, in denen sie wohnen: Pfälzer, Elsässer, Schwarzwälder, Kraichgauer, etc.

Die Lebensqualität des Wohnumfeldes ist ein wichtiger Faktor für die Ansiedlung von Arbeitsplätzen. Nicht umsonst ist die Technologieregion um Karlsruhe eine der attraktivsten Regionen Europas. Die Bürger von Karlsruhe wissen um die großen Vorzüge der sie umgebenden Landschaften. Das hochwertige ÖPNV Netz verbindet Karlsruhe bequem mit dem Umland. Die Landschaften befriedigen mit ihren unterschiedlichen Qualitäten die Bedürfnisse nach Freizeit, Erholung und Sport. Die jeweiligen Landschaften sind auch die Heimat für ihre Bewohner und damit wichtige Identifikationspunkte. Die landschaftlichen Orte mit ihren jeweiligen spezifischen räumlichen Gegebenheiten wie Erlebnisräumen, Klima und Nutzung tragen wesentlich zur Profilierung einer Region bei. Die Landschaften bilden also Adressen der Region ab.

Zu den das Wohnumfeld bestimmenden Freiräumen gehören auch die Stadtinternen Straßenräume, Alleen, Parks und Grünzüge. Diesen kommt eine hohe Bedeutung bei der Bemessung der Wertigkeit eines Wohnumfeldes zu. Das städtische Gefüge ist zudem der Verbindungsraum zwischen den großen Landschaftsräumen und den dicht besiedelten Wohngebieten. Der städtische Freiraum ist mehr als nur ein funktionaler Bewegungsraum. In ihm findet städtisches Leben statt, hier erlebt man Stadt, oder auch nicht; hier entsteht die Wertigkeit einer Immobilie. Die Adresse, der öffentliche Raum ist die Visitenkarte einer Stadt.

Wir betrachten den Landschaftsraum rund um Karlsruhe als eines der drei Schlüsselthemen für die künftige Entwicklung der Stadt. Die Orientierung bestehender und künftiger baulicher Entwicklungen am Außenraum hat einen wesentlichen Einfluss auf das Erleben, den Charakter einer Stadt. Der öffentliche Raum sollte entsprechend einer großräumlichen Struktur zu unterschiedlichen Adressen in Karlsruhe führen. Die Gestaltung des Freiraumes wird dann zur städtischen Visitenkarte, dem Rahmen für Stadteingänge, Profilierung, gemütliches Leben.

2. Stadtgefüge: die Struktur, der Motor

Die Trias in Karlsruhes Stadtgefüge

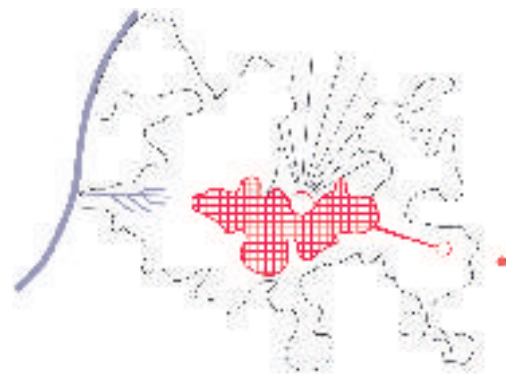
Die Bedeutung Karlsruhes in der Region wird maßgeblich von seiner Lage zwischen den unterschiedlichen charakteristischen Landschaftstypen geprägt. Betrachtet man das Stadtgefüge Karlsruhes, dann sticht in erster Instanz die prägnante Fächerform der Straßenzüge ins Auge, in deren Zentrum sich das Karlsruher Schloss befindet. Auf den ersten Blick fällt auch auf, wie weit sich der Hardtwald ungehindert in die Innenstadt hinein schiebt, um in der Nähe des Zentrums im Schlosspark die erste Adresse Karlsruhes darzustellen. Die Fächerstadt geht in eine dichte städtische Blockstruktur über, die vom Charakter an französische oder preußische gründerzeitliche Stadtstrukturen erinnert. Karlsruhe ist hier städtisch mit Hochschulen, Verwaltungsgebäuden, Museen, Theater, Stadtparks und einem

Hauptbahnhof mit ICE Anbindung. Dieser Bereich ist als deutlich definierbares Stadtzentrum auszumachen. Der städtische Kern Karlsruhes ist kranzförmig von eigenständigen Siedlungsbereichen teilweise moderner, suburbaner, industriell, gewerblich oder eher ländlich geprägter Stadtteile umschlungen. Die jeweiligen Stadtteile und Quartiere haben ihre eigenen zentralen Bereiche und sind vielerorts durch einen diffusen Saum voneinander getrennt. Dem Saumbereich werden eher die Hinterbereiche, die Rückseiten der einzelnen Siedlungen zugewandt. Der Saumbereich hat sich im Laufe der Jahrzehnte zu einem städtischen Zwischenraum entwickelt, der in erster Linie die großen Verkehrsadern, ehemalige Bahntrassen und Flughäfen und die Reservierung für einen Schnellstraßenring beinhaltet. (hier betritt man heute die Stadt, kein Wunder, dass die Stadt sich die Frage nach den Stadteingängen stellt!)

In der geschichtlichen und geologischen Entwicklung Karlsruhes kann man eine Begründung für die Trias von städtischem Zentrum, eigenständigen Siedlungsbereichen und dem Zwischenraum finden. 2015 feiert Karlsruhe seinen 300. Geburtstag. Eigentlich feiert dann die Karlsruher Fächerstadt ihren runden Geburtstag, da viele der Karlsruher Stadtteile wesentlich älter sind und vor der herzoglichen Stadtgründung 1715 eigenständige Dörfer, Gemeinden oder Klöster waren. So sind beispielsweise Knielingen 786 n.Chr, Bulach 1193 n.Chr. oder Hagsfeld 1023 n.Chr. erstmals urkundlich erwähnt worden. Die Dörfer hatten sich entlang von Handelswegen auf den Kiesrücken im Flussbett des Rheins angesiedelt. Bis heute haben die Siedlungen eine gewisse Eigenständigkeit erhalten, die besonders räumlich noch immer erfahrbar ist. Erst durch die Regulierung des Wasserhaushaltes des Rheintals im 19.Jh. wurden die niedriger liegenden Landschaftsgebiete nutzbar. Es bot sich im Zeitalter der Industrialisierung an vor Allem hier Verkehrsadern, Industrie- und Gewerbegebiete anzusiedeln. Später wurden stillgelegte Streckenabschnitte von Schrebergartenkolonien und Sporteinrichtungen besetzt.

Die großen Arbeitsstätten Karlsruhes wie das KIT, der Rheinhafen, Dienstleistungsunternehmen, Verwaltungseinrichtungen, gewerbliche und industrielle Nutzungen, sowie kulturelle Einrichtungen sind in die Trias des Stadtgefüges eingewoben, teils als kleinmaßstäbliche Stadtbausteine, teils als Campus in der Kernstadt, teils als eigene Quartiere im äußeren Siedlungsband. Besonders bei der Betrachtung Karlsruhes im internationalen und nationalen Vergleich mit anderen Wirtschaftsregionen kommt der Betrachtung dieser Bereiche eine besondere Bedeutung zu.

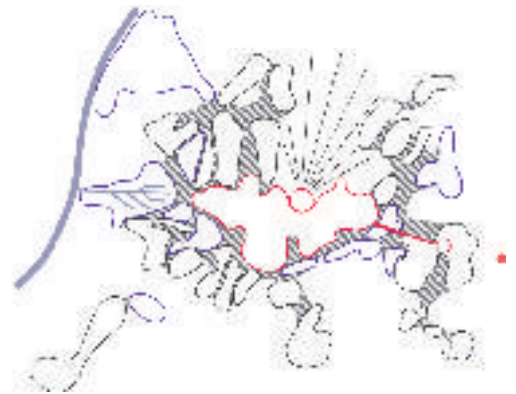
Das Leitbild für Karlsruhe wird dieser Karlsruher Eigenart der Trias in der Stadtstruktur Rechnung tragen müssen. Jeder städtische Baustein bedarf einer eigenen Betrachtung. Das Leitbild sollte dazu in der Lage sein die drei Strukturen unterschiedlich in ihrer Haltung zu schärfen. Das Ziel des Leitbildes sollte es sein klar ablesbare Stadträume zu schaffen und ihnen je nach Lage und Funktion die Möglichkeit zu geben sich zu entwickeln und bestmöglich darzustellen. Gemeinsam werden sie zur Visitenkarte für Karlsruhe als ein leistungsfähiger konkurrierender Standort zum Wohnen und Arbeiten.



1. städtisches Zentrum von Karlsruhe

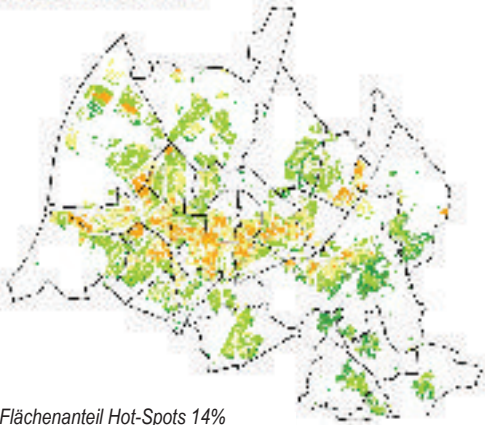


2. eigenständige Stadtteile



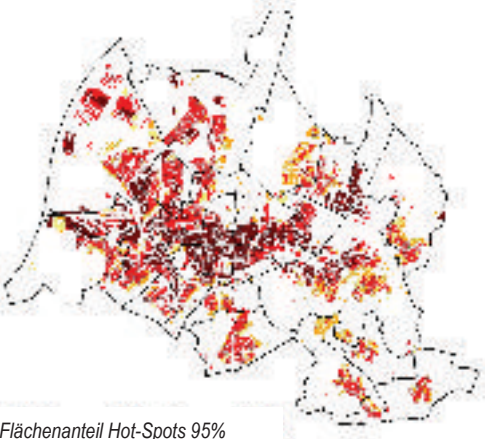
3. Zwischenraum

Gegenwart. 2001-10



Flächenanteil Hot-Spots 14%

langfristige Zukunft 2030-59



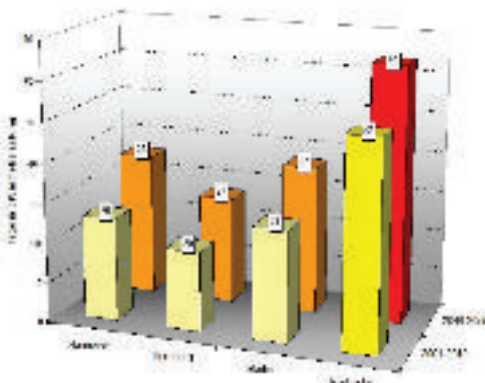
Flächenanteil Hot-Spots 95%

3. Klimawandel (URBAN HEATING)

Adressen und Klimawandel

Der dritte große Themenbereich für das Karlsruher Leitbild beinhaltet den notwendigen Stadtumbau zur Anpassung an den globalen Klimawandel. Studien belegen, dass die Stadt Karlsruhe in mittelbarer Zukunft mit den Folgen der Klimaerwärmung konfrontiert werden wird (vgl. ExWoSt-Modellvorhaben Innenentwicklung versus Klimakomfort, NVK Karlsruhe). Im stadträumlichen Bereich hat die Klimaerwärmung vor allem negative Auswirkungen auf die Wärmeentwicklung in der Karlsruher Innenstadt während Hitzeperioden im Sommer. Auf die Ursachen für die globale Erwärmung soll an dieser Stelle nicht weiter eingegangen werden.

Für das räumliche Leitbild von Karlsruhe 2015 stellt der Klimawandel einen wichtigen Aufgabenbereich dar. Der Aufwärmung insbesondere städtischer Bereiche kann entgegengewirkt werden, indem sich stark aufheizende Flächen durch sich weniger stark aufheizende Flächen ersetzt werden. Zudem trägt die Verschattung versiegelter Bereiche zur geringeren Aufheizung des Stadtraumes bei. Ziel künftiger Planungen muss es sein, sowohl weniger versiegelte Flächen anzulegen, als auch auf sich weniger aufheizende Materialien beim Anlegen städtischer Räume zu achten und für Verschattung zu sorgen. Nur, wenn diese Maßnahmen konsequent im großen Maßstab durchgeführt werden, kann einem künftig unangenehmen Stadtklima entgegengewirkt werden.

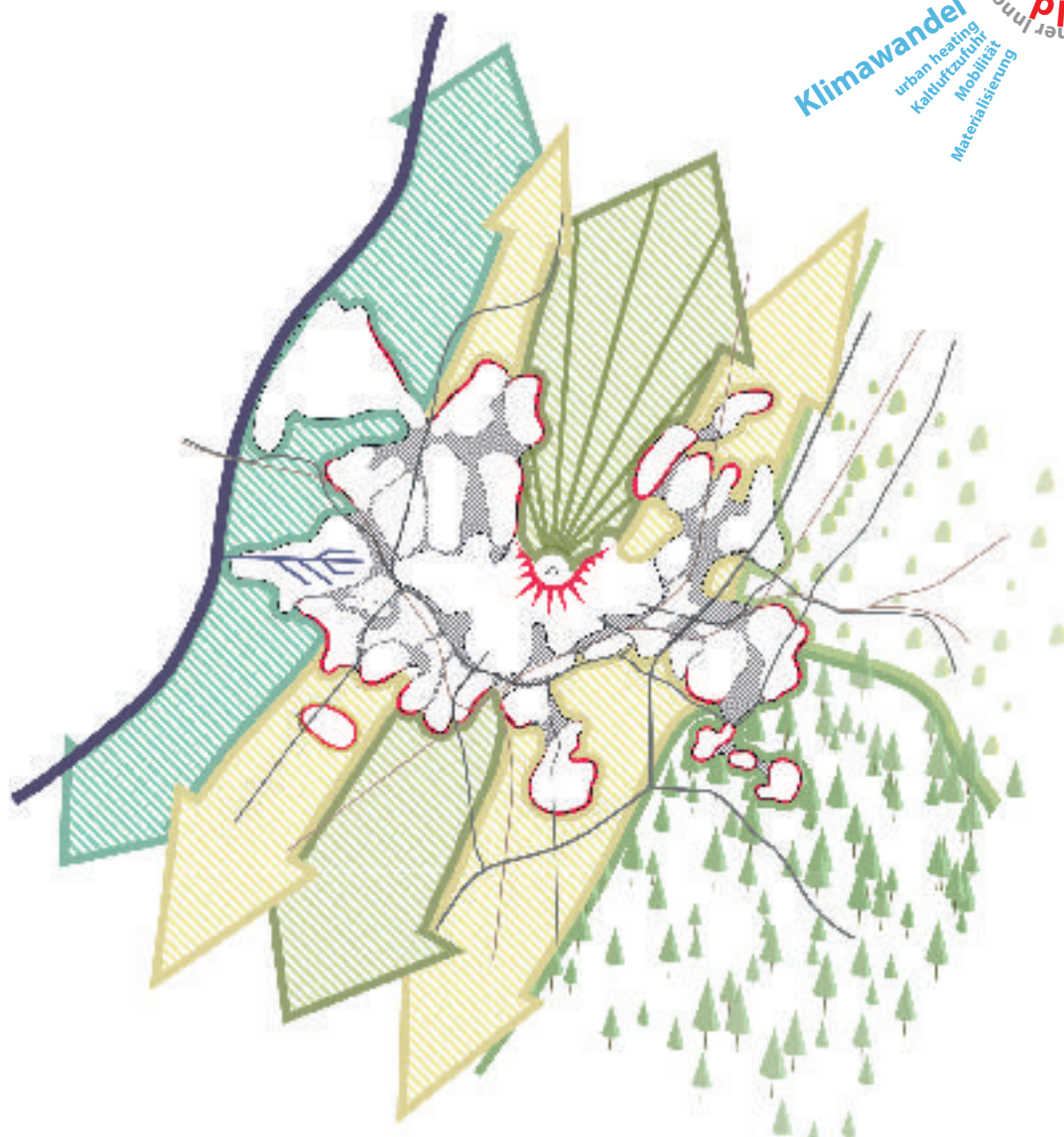


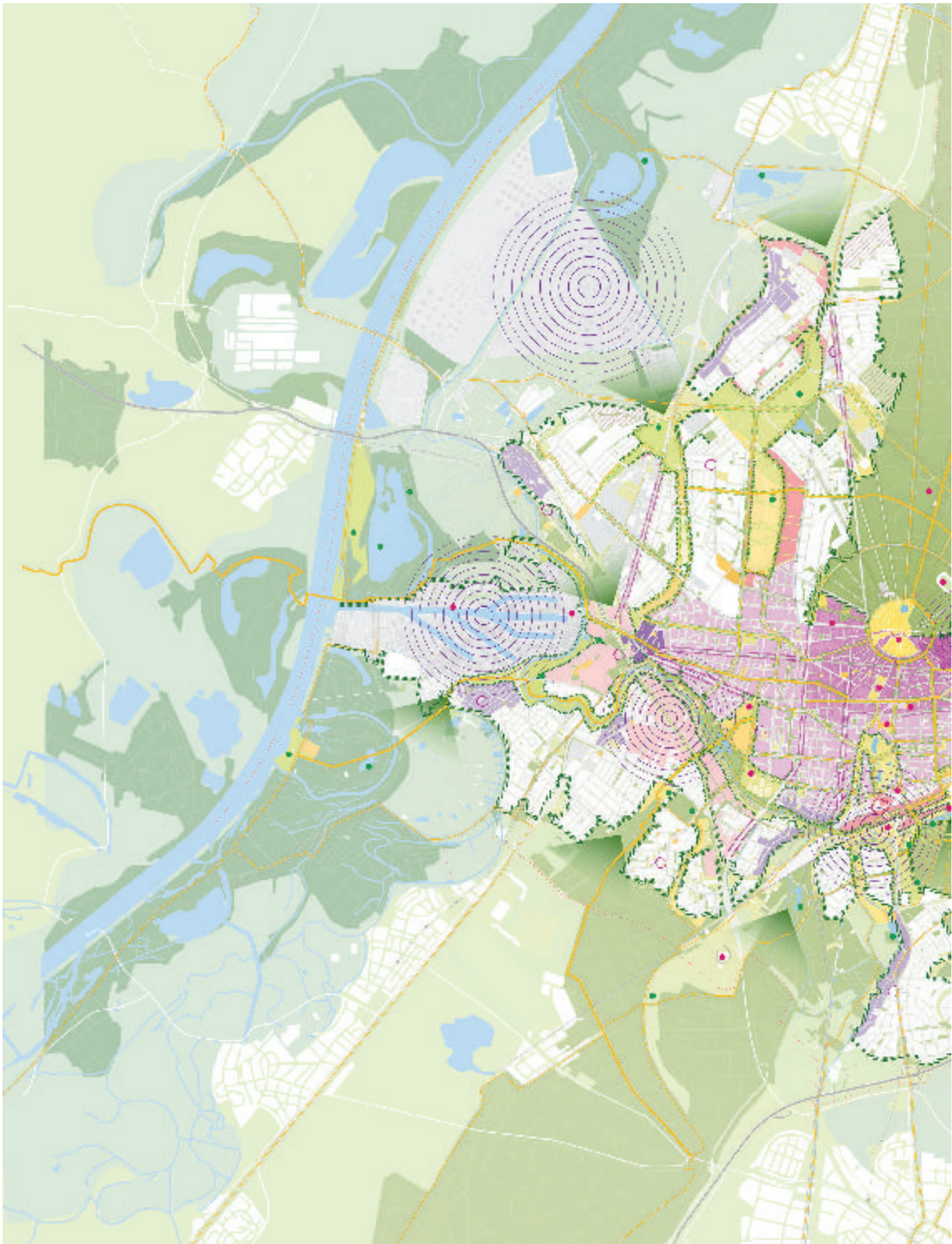
Prognose Hitzebelastung

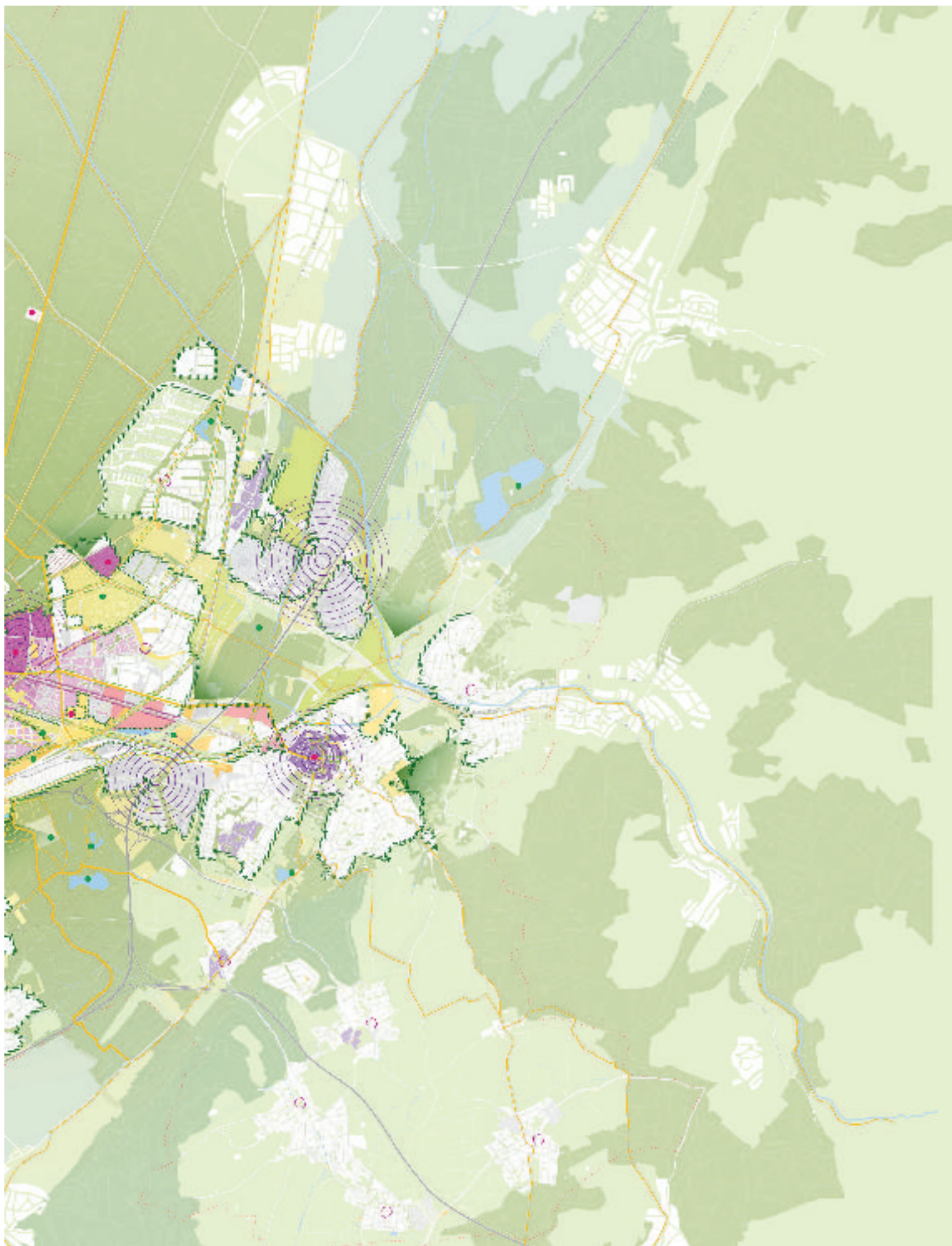
Auszug aus Städtebaulicher Rahmenplan Klimaanpassung, Stadt Karlsruhe, 2013

Verbindung von Landschaftsraum, Stadtgefüge und Klimawandel

Unser Beitrag für das Werkstattverfahren räumliches Leitbild Karlsruhe 2015 versucht einen räumlichen Zusammenhang zwischen den großen Themen Karlsruhes herzustellen. Einerseits geht es um die Verortung Karlsruhes in seiner Umgebung. Aus der Lage der Stadt an ihren Landschaftsräumen, aber auch aus der Lage an inneren Freiräumen wollen wir ein System der Wertsteigerung und der Verbindungsräume erstellen. Diese Räume nennen wir Adressen. Die Lage der neuen Adressen wird in hohem Maße vom zweiten großen Entwicklungsthema, dem Stadtgefüge bestimmt. Der als Zwischenraum bezeichnete dritte Stadtraum kann nämlich von seinem diffusen Charakter befreit werden und in einen positiven Adressraum verwandelt werden. Dieser bietet den einzelnen Quartieren die Möglichkeit sich optimal zu präsentieren. Die Quartiere werden ihrer Lage und Funktion nach gegliedert, gruppiert und bekommen eine Adresse an Karlsruhes Freiräumen. Die Sichtbarkeit und die inhaltliche Gliederung der Räume sorgen für ein deutliches Profil für Karlsruhe. Die für die Anpassung an den Klimawandel notwendigen Maßnahmen betreffen sowohl die Materialisierung, als auch die räumliche Gestaltung der Stadt Karlsruhe. Die Formulierung von Adressen und der notwendige Stadtumbau gehen Hand in Hand. Um den Umbau des öffentlichen Raumes umsetzen zu können bedarf es allerdings einer angepassten Lebenshaltung, die vor Allem durch das Verkehrsverhalten der Bürger bestimmt wird.







Karlsruher Adressen

In diesem Kapitel wird die Auswirkung der drei Betrachtungsfelder Landschaftsraum Stadtgefüge und Klimawandel auf die Handlungsebenen der Stadt untersucht. Die Untersuchungen resultieren jeweils in Empfehlungen für die zukünftige Handlungsweise.

1. Adressen und Landschaft

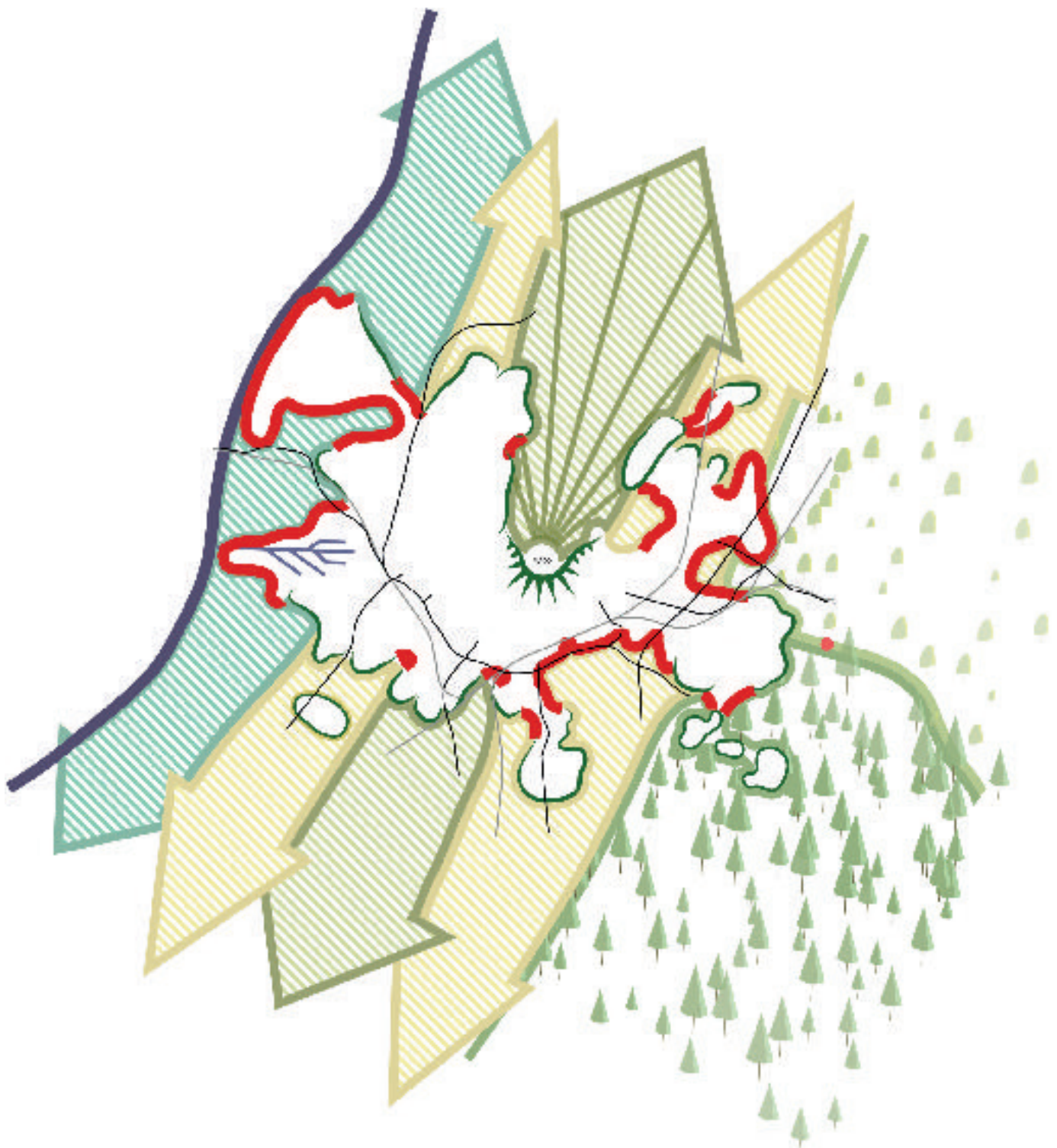
Bei der Betrachtung der landschaftlichen Adressen unterscheiden wir in die Betrachtung der inneren und der Äußeren Ränder. Die äußeren Ränder befinden sich am Übergang des gebauten Raumes zur Landschaft. Die inneren Ränder bezeichnen den eingeschlossenen Landschaftsraum Karlsruhes. Sie beschreiben die Ränder von gebautem Raum zum innerstädtischen Verbindungsraum.

1.a Äußere Randadressen - Landschaft

Wo die Landschaft die Stadt küsst

Wie oben ausgeführt sehen wir in den Landschaften, die Karlsruhe umgeben, bedeutende Adressen für das Selbstverständnis von Karlsruhe. Bei einer genaueren Betrachtung profitiert das Stadtgefüge von Karlsruhe relativ wenig von der Lage in seiner Umgebung. Besonders schwach ist dabei die erlebbare Verbindung ausgeprägt. Das bedeutet, dass man weder in der Innenstadt Karlsruhes sich der relativen Nähe zu Karlsruhe bewusst ist, noch auf den gut ausgebauten Straßen und Schienennetzen ein attraktives Reiseerlebnis erfährt. Auch mit dem Fahrrad ist Fahrt in die Landschaft vor Allem funktionaler Art und führt meist entlang von verlärmten Hauptverkehrsadern. Dies überrascht, beruht doch der Gründungsgedanke Karlsruhes auf dem harschen Übergang des Hardtwaldes zur Bebauungsstruktur. Dramatisch in Szene gesetzt ist dabei die Lage des Schlosses, das als zentraler Bezugspunkt aller es umgebenden Stadtstraßen und Waldwegen dient. Auch die Parkanlage, die das Schloss umgibt verdeutlicht eindrucksvoll das Ende der Stadt und den Beginn der Landschaft. Ein weiteres herausragendes Beispiel eines subtilen, aber eindrucksvollen Stadtrandes ist der südliche Rand der Dammerstock- und Weiherfeld Siedlungen. Vom südlich gelegenen Rüppur führt die land- und forstwirtschaftlich genutzte Landschaft bis an den Siedlungen heran, wo eine öffentliche Straße den Rand zwischen Stadt und Land markiert. Der Landschaftsraum verjüngt sich zu einer städtischen Grünanlage die beide Siedlungen miteinander verbindet und die räumliche Verbindung in Richtung Innenstadt darstellt. Diese gelungenen Begegnungen zwischen der gebauten Umgebung und den Landschaftsräumen haben einen sehr charakteristischen und attraktiven Einfluss auf die Umgebung. Das Schloss und seine Grünanlagen sind das unumstrittene Wahrzeichen Karlsruhes und die Dammerstock- und Weiherfeldsiedlungen gehören zu den attraktivsten Wohnlagen Karlsruhes. Im Kontrast zu diesen herausragenden Beispielen weist das Stadtgebiet von Karlsruhe jedoch viele unspektakuläre, sehr zufällige und uneindeutig artikulierte Stadtränder auf.

Oftmals verlieren sich die Landschaften jäh in der Erschließungsgewalt der Karlsruher Zwischenräume oder übergangslos in den Karlsruher Stadtwäldern. Dies ist wohl vor allem der Tatsache geschuldet, dass die Karlsruher Stadtteile sich von ihrem jeweiligen Kern her entwickelt haben. Nach hinten, zum nächsten Entwicklungskern und zur Landschaft hin, in Richtung der tieferen, lies nasserer Lagen haben sich Rückseiten entwickelt. Die Ränder wurden nicht geplant, sie sind organisch entstanden. Wir möchten, dass Karlsruhe sich seiner besonderen Lage an den Rheinauen, dem Hardtwald, dem Kraichgau, dem Schwarzwald und den Wiesen, Äckern und Wäldern der Kinzig – Murg Rinnen bewusst wird und dass das Wohnen an den Landschaften der Stadt ein neues Gesicht gibt.



Bestehende Situation der äußeren Randadressen

Nur an wenigen Stellen ist die Adressierung an den Landschaftsräumen bewusst ausformuliert.



Lage an den Rheinauen

Karlsruhe an den Rheinauen

Die wasserreichen Rheinauen prägen das westliche Stadtgefüge Karlsruhes. Ursprünglich war die mäanderförmige Landschaft Teil des weitverzweigten Flussbettes des Rheines. Seit der Begradigung des Rheins und der damit einhergehenden Kanalisierung des Flusses haben sich die Rheinauen zu eigenständigen waldigen Feuchtgebieten entwickelt. Als Feuchtgebiete haben die Rheinauen mit ihren Altarmen eine große Bedeutung als ökologische Biotope für geschützte Tier- und Pflanzenarten und den Klimahaushalt der Region. Als stadtnaher Freiraum kommt den Rheinauen insbesondere eine Bedeutung wegen des Strandbades, der Kanunutzung und der weitläufigen Rad- und Wanderwege zu. Eine hochwertige ÖPNV Verbindung erschließt das Areal rund ums Strandbad. Die Rheinauen verbinden das Stadtgefüge von Karlsruhe mit dem Rhein. Somit ist die Lage der Stadt an den Auen auch die Lage am Rhein. Im Landschaftsgebiet der Rheinauen befinden sich der Karlsruher Hafen und der Ölhafen mit einer Raffinerie. Die großmaßstäblichen Gewerbe- und Industriegebiete am Rhein zergliedern die naturnahe Auenlandschaft rund um Karlsruhe.

Ziel künftiger Planungen muss es sein die Vernetzung der natürlichen Auenlandschaften entlang des Hafens und der Raffinerie miteinander zu verbinden.



Lage am Hardtwald

Karlsruhe am Hardtwald

Der nördliche Hardtwald beschreibt den Ort, an dessen südlichen Rand Karlsruhe vor rund 300 Jahren gegründet wurde. Der Hardtwald befindet sich geologisch auf einer Hochterrasse im Rheintal, und ist damit im Gegensatz zu den Auenwäldern am Rhein von einer eher trockenen Mischwaldvegetation geprägt. Teil der Stadtplanung der Renaissance war es, den Hardtwald mit einem strahlenförmigen Wegenetz zu versehen, dessen Mittelpunkt das Schloss der herzoglichen Familie darstellte. Die strahlenförmig angeordneten Waldwege sind noch heute deutlich im Stadtgrundriss ablesbar. Der Wald wird lediglich in unmittelbarer Nähe zum Schloss als Stadtpark genutzt. Die Prägung des restlichen Waldes ist die eines Nutzwaldes, auch wenn sich hier besondere Funktionen wie das Wildparkstadion oder die Walsiedlung befinden.

Der Hardtwald ist eine der wichtigsten Karlsruher Adressen. Der starke Gegensatz in den Nutzungen, auf der einen Seite Wohngebiete und auf der anderen Seite Nutzwald schwächt allerdings seine Bedeutung, da der Nutzwald dem Stadtbewohner nicht als städtischer Parkraum zur Verfügung steht, sondern lediglich als typischer Mischwald erfahren wird.



Lage an Pfinz- und Albtal

Karlsruhe in der Kinzig - Murg Rinne (Pfinztal und Albtal)

Der Landschaftstyp der Kinzig – Murg Rinne ist durch eine abwechselnde Raumfolge agrarischer Nutzungen sowie naturnaher feuchter Waldgebiete und kleinen Seen geprägt. Das fruchtbare ursprüngliche Überschwemmungsgebiet des unbegradigten Rheins stellt heute einen hochwertigen Nährboden für landwirtschaftliche Nutzungen dar. Insbesondere den Feuchtgebieten diesen Landschaftstypus kommt die besondere Bedeutung der regionalen Kühlung während heißer Sommermonate zu. Das abwechslungsreiche Landschaftsbild mit historisch gewachsenen Dorfstrukturen bietet eine spannungsvolle Kulisse für steigungsarme Rad- und Wandertouren durch die Landschaft. Einkehrmöglichkeiten erhöhen ein typisch Badisches Freizeiterlebnis.

Talsohlen von Flüsschen wie Alb und Pfinz, sowie Seen und Teiche bieten die Möglichkeit ein abwechslungsreiches Wegenetz zwischen landwirtschaftlichen Flächen und Wäldchen zu erstellen.

Karlsruhe am Nordschwarzwald

Der Durlacher Turmberg stellt den nördlichsten bergartigen Auftakt des Schwarzwaldes dar. Von hier ab erstreckt sich parallel zur Rheinebene das hügelige bis gebirgige Massiv des Schwarzwaldes mit seinen charakteristischen Tälern, forstwirtschaftlich genutzten Wäldern, viehwirtschaftlich geprägten Weiden und Matten. Der Schwarzwald ist neben dem Elsass möglicherweise die stärkste landschaftliche Marke in Karlsruhes Umgebung mit einer eigenen Touristikbranche. Im Karlsruher Stadtbereich erscheinen die Ausläufer des Schwarzwaldes als liebliche Hügellandschaft, die eine maßgebliche Rolle bei der Versorgung Karlsruhes mit Kaltluft hat. Künftige Planungen am Fuß des Schwarzwaldes dürfen daher dem Abfluss kühlender Luftströmung aus den Höhenlagen in die Innenstadt nicht im Wege stehen.

Kraichgau

Die Hügellandschaft des Kraichgaus ist für seine Weinbaugebiete, Äcker, Wiesen und Wälder bekannt. Burgen und Schlösser säumen das Rheintal ab Karlsruhe in nördlicher Richtung. Der Karlsruher Bürger nutzt das Kraichgau zum Wandern, Fahrradfahren und Genießen.



Lage am Schwarzwald



Lage am Kraichgau

Maßnahmen / Empfehlungen für die äußeren Ränder



Schlosspark



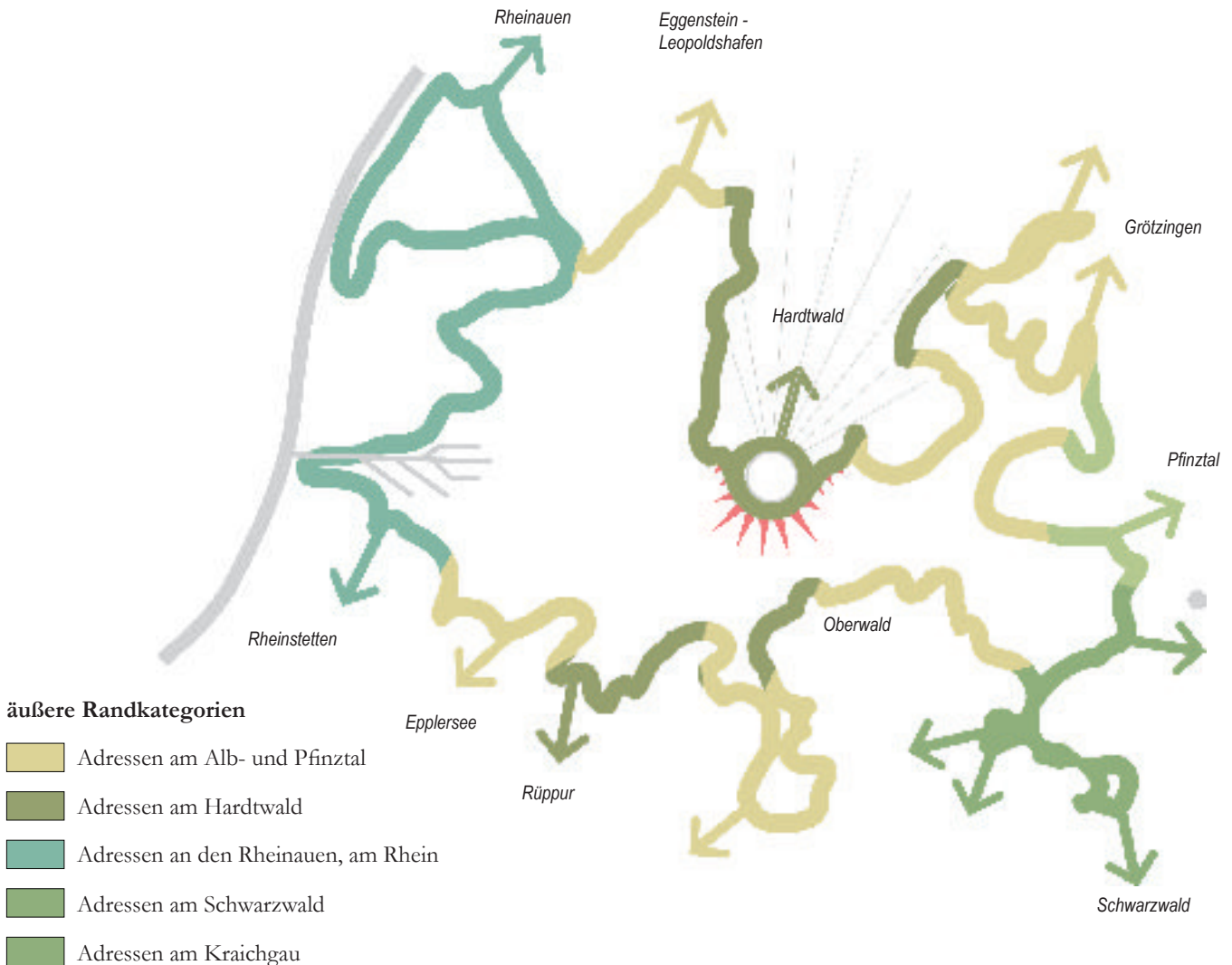
gutes Beispiel für einen äußeren Rand

Kategorien für Fenster zur Landschaft erstellen

Direkt an das Stadtgefüge grenzende Landschaftsräume können je nach angrenzender Bebauungsdichte wie ein Stadtpark genutzt werden. Ein gutes Beispiel einer solchen parkartigen Nutzung ist der Schlosspark. Nördlich des Schlosses befinden sich stark frequentierte Rasenflächen und Wegestrukturen, die, je weiter man sich in Richtung Norden vom Schloss weg bewegt, fließend in den Hardtwald übergehen.

Die stadtnahen Landschaftsräume können mit Funktionen belegt werden, die ganz speziell spezifischen Bedürfnissen der angrenzenden Quartiere Rechnung tragen. Es könnte sich dabei um Grillstellen, Sportfelder, Spazierwege, Anlegestege, Naturteiche, o.Ä. handeln. Mit den Bewohnern der Stadtteile können dabei gemeinsam Konzepte zur Bepflanzung erarbeitet werden.

Wir glauben, dass die Lage an den jeweiligen Landschaften die angrenzenden Viertel aufwertet und ihnen eine Adresse gibt. Die Quartiere unterscheiden sich voneinander entsprechend ihrer Lage und bekommen ein deutlicheres Profil. Wir erachten es daher als sinnvoll, die Stadtränder Karlsruhes abzuwandern und zu kategorisieren. Wo befindet sich bereits ein attraktiver Übergang? Welches Quartier profitiert bereits von der Lage? An welcher Stelle ist keinerlei Verbindung zu spüren, wo empfindet man eine willkürliche Randsituation? Die Kategorisierung soll dabei helfen, Bereiche zu identifizieren, die aufgewertet werden können und für das angrenzende Quartier einen funktionellen Mehrwert darstellen können.



Adresse Rheinauen

Entlang des Rheinufer wird ein durchgehender Verbindungsweg für Fahrradfahrer und Fußgänger angelegt, der wo immer möglich mit dem Rad- und Fußwegenetz der Innenstadt von Karlsruhe verbunden werden sollte. Ein zusammenhängendes Wegenetz stärkt die Rheinauen als eigenständige Adresse am Rand von Karlsruhe. Bei der Betrachtung der Rheinauen als Zielort für die Freizeitnutzung stehen Wasser- und Badesport, sowie Bewegung mit Rad oder zu Fuß und Naturbeobachtung und Naturerziehung im Vordergrund.

Maßnahmen

- Rhein mit Innenstadt verbinden
- Wasser- und Badesport
- Rad- und Fußweg
- Naturbeobachtung

Adresse Karlsruhe am Hardtwald – Alleenwald und Erlebniswald

In der Umgebung des Schlosses ist eindrucksvoll nachzuvollziehen wie attraktiv eine parkähnliche Fläche am Waldrand des Hardtwaldes sein kann. Hier kann man auch ableiten, wie weit ungefähr das Bedürfnis des Städters reicht den Wald als Stadtpark zu nutzen. Der Hardtwald sollte um mehrere attraktive Orte ergänzt werden. Die landschaftlichen Eingriffe sollten dabei die ursprüngliche Planung aus der Renaissance verstärken, den einzigartigen Charakter des Karlsruher Hardtwaldes hervorheben, und den Wald als städtisch zu nutzenden parkartigen Erlebnisraum unterstützen.

Wir schlagen daher vor, die wichtigsten Wegeführungen wie z.B. die strahlenförmigen Wege mit alleinartigen Baumpflanzungen zu versehen. Pro Weg würde eine andere Baumart benutzt wodurch die Stimmung des jeweiligen Raumes sich grundlegend ändert. Die Strahlen würden sich grundlegend voneinander unterscheiden. Der Einsatz von Alleen als Freiraumtypus entspricht dabei einerseits der Landschaft des Waldes als auch dem Hardtwald als Renaissanceplanung. Gleichzeitig zeugen die neu geschaffenen unterschiedlichen Räume ein spannendes städtisches Erlebnis im Wald.

- Alleen im Wald anlegen
- Pro "Strahl" eine Baumart
- Erlebniswald

Adresse Karlsruhe in der Kinzig - Murg Rinne (Pfinztal und Albtal)

Da die Feuchtgebiete der Landschaften zur Kaltluftproduktion für Karlsruhe beitragen, ist es sinnvoll womöglich den Landschaftsraum um weitere kühlende Elemente wie Feuchtwiesen, Teiche, Gräben und Wäldchen zu erweitern. Diese Elemente dienen zusätzlich als Retentionsflächen für die Flüsschen und Bäche wie die Alb, die sich aus dem Schwarzwald kommend in Richtung Rhein bewegen. Solche Eingriffe können vor Allem in Stadtnähe dazu führen, dass neben dem klimatisch wünschenswerten Kühlungseffekt ein Mehrwert für die Freizeitnutzung entsteht. Teiche, Seen und Wasserflächen könnten zum Baden oder Kanu, bzw. Kajak fahren genutzt werden. Dies ist insbesondere im Bereich des Oberwaldes vorstellbar. Der Oberwald grenzt ähnlich dem Hardtwald an die Stadtgrenze von Karlsruhe. Im Gegensatz zum Hardtwald allerdings sind die städtischen Nutzungen im Stadtrandbereich sehr schwach ausgeprägt. Der Landschaftsumbau entsprechend dem Charakter eines Feuchtwaldgebietes könnte die parkähnliche Nutzung am südlichen Stadtrand erlauben.

- Teiche, Gräben und Wäldchen zu erweitern
- Retentionsflächen
- Baden
- Kanu, bzw. Kajak fahren
- Parkähnliche Nutzungen am Hardtwald

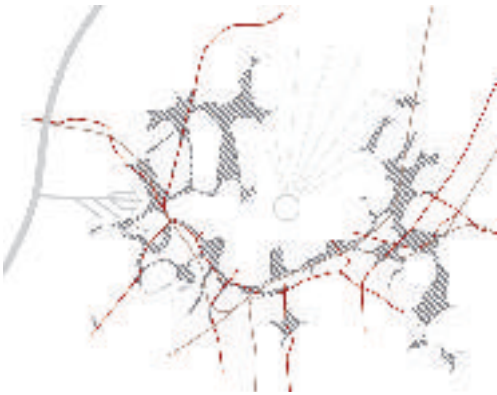
Adresse Karlsruhe am Nordschwarzwald und dem Kraichgau

Von Durlach und den Höhenstadtteilen aus lässt sich die charakteristische Landschaft mit allen Verkehrsmitteln bequem erreichen. Auf dem Weg von der Karlsruher Innenstadt aus in Richtung Schwarzwald stellt vor Allem der Streckenverlauf der Autobahn A5 eine nur an wenigen Stellen zu überwindende Barriere dar. Ein besonderes Augenmerk muss daher bei der Ausformulierung von Wegeverbindungen für Fahrradfahrer und Fußgänger entlang der die Autobahn querenden Hauptverkehrserschließungen in ost – westlicher Richtung liegen. Auch gilt es Wander- und Fahrradwege, die in den Schwarzwald führen optimal mit den innerstädtischen Wegeverbindungen zu verknüpfen. Nur wenn die Autobahn nicht als räumliche Barriere erfahren wird, können die Stadtteile östlich der A5 emotional zur Adresse Karlsruhes zählen.

- Wegeverbindung für Fahrradfahrer und Fußgänger über die A5
- Wander- und Radwege optimal mit der Innenstadt verbinden

1.b Innere Randadressen

Vom Hinterhof Karlsruhes zur Stadtadresse



Der Zwischenraum und die Haupteerschließung. Dies ist die Willkommensgeste für Besucher

Der dritte Karlsruher Stadtraum besteht aus dem Zwischenraum zwischen Kernstadt und den eigenständigen Stadtteilen und den äußeren Stadtteilen untereinander. Dieser Raum zieht sich nahezu über das gesamte Karlsruher Stadtgebiet. In ihm befinden sich einerseits die Hauptverkehrswege der Stadt wie die Südtangente oder die Gleisanlagen und andererseits landwirtschaftlich und kleingärtnerisch genutzte Flächen. Im Bereich des ehemaligen Flughafens ist eine der wichtigsten Sandbiotope Baden-Württembergs entstanden. Der Zwischenraum ist zergliedert und sehr unterschiedlich erschlossen. Der Raum lässt sich lediglich in der Gesamtschau als zusammenhängender Raum erfahren. Seine räumlichen Qualitäten gleichen der Erscheinung eines städtischen Hinterhofs, von industriellem Autobahn- und Gleisanlagencharme bis hin zu romantisch wilder und geordneter Natur. Nachdem sich im Zwischenraum allerdings auch die Haupteerschließung Karlsruhes befindet erscheint es nicht als verwunderlich, dass Karlsruhe sich die Frage nach der Qualität und Bedeutung seiner Stadteingänge stellt. Alle Stadteingänge befinden sich im ‚Hinterhof‘, in einem diffusen Verkehrsraum zwischen der bewohnten Welt. Erst unmittelbar vorm Erreichen der Kernstadt wird dem Besucher bewusst wo er sich befindet. Die undeutliche Erreichbarkeit Karlsruhes liegt wohl vor allem an der geschichtlichen Entwicklung Karlsruhes. Der Zwischenraum ist zwischen den einzelnen Dorfkernen und der Fächerstadt von Karlsruhe entstanden und wurde während der Industrialisierung und in der Nachkriegszeit dankend als Fläche für den benötigten Verkehrsraum angesehen. Der Aspekt des Erlebens und des Wahrnehmens spielte dabei offensichtlich eine untergeordnete Rolle. Karlsruhe hat sich mittlerweile zu einer Großstadt entwickelt, die sich gemeinsam mit ihrer Technologieregion in der Konkurrenz um Arbeitsplätze und Arbeitskräfte international Behaupten muss. Dabei spielen das Erlebnis und die Erscheinung des Standortes eine herausragende Rolle. Mit unserem Beitrag zum räumlichen Leitbild wollen wir dafür werben, den Zwischenraum Karlsruhes in einen Entwicklungsraum zu transformieren, der gleichzeitig Bewegungsraum, Erlebnisraum, Stadtraum und Sichtadresse ist. Vom Hinterhof Karlsruhes muss sich der undefinierte Zwischenraum in eine Vorderseite, eine Willkommensgeste Karlsruhes verwandeln, die die Qualitäten der Stadt schon beim Ankommen spüren lässt.



Schrebergärten im Zwischenraum



Die Südtangente als Willkommensgeste



Gleisanlagen im Zwischenraum

Maßnahmen / Empfehlungen für die inneren Ränder

Kategorien für die Landschaftstypen in der Stadt erstellen

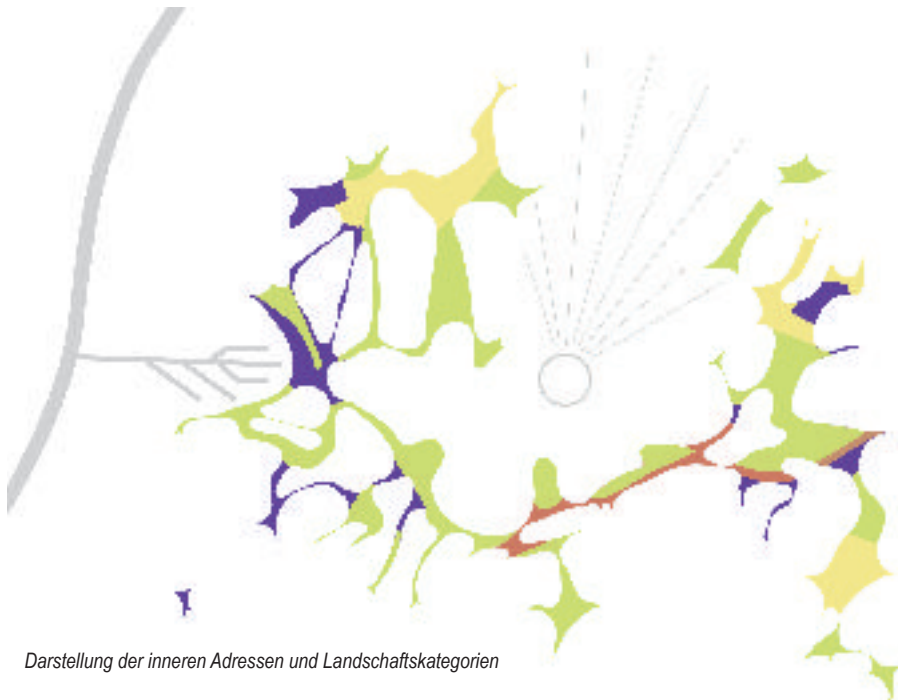
Wir denken, es wäre sinnvoll die Zwischenräume Karlsruhes als zukünftiges Planungsfeld zu betrachten, um der Wertigkeit Karlsruhes als Zentrum seiner Technologieregion gerecht zu werden.

Wir schlagen daher vor, den Zwischenraum mit Wegeverbindungen zu versehen, die die Kernstadt und die eigenständigen Stadtteile Karlsruhes mit der sie umgebenden Landschaft verbinden. Es entstehen Bewegungsadern, die für alle Verkehrsmittel unterschiedlich ausformuliert werden und entlang derer bauliche Entwicklungen stattfinden können, die ihre Schauseite, ihren Hauptzugang dem Erschließungsraum zuwenden und damit dem dahinter liegenden Quartier ein Gesicht und eine Adresse im Karlsruher Stadtgefüge geben. Die Entwicklungsräume befinden sich oftmals in Randlage bereits bestehender Planungen wie Bebauungsplänen, Rahmenplänen und Stadtteilanierungsplänen. Die Verbindungsräume werden zu dem verbindenden Element aller Planungen. Sie beeinträchtigen die bestehenden Planungen kaum, sorgen aber für einen gesamtstädtischen Kontext der Planungsvorhaben. Es ist davon auszugehen, dass die Verbindungsräume auch bestehende Immobilien aufwerten, da sie auch für diese neue, zusammenhängende Adressen darstellen.

Das Anlegen der Entwicklungsräume bedarf eines eigenständigen auf Karlsruhe abgestimmten Material- und Gestaltungskanon, der sowohl dem Klimawandel, als auch einer einheitlichen Wiedererkennbarkeit Rechnung trägt. Für die Bestimmung der Entwicklungsräume sehen wir unterschiedliche Kategorien, die je nach Lage der Adressen unterschiedlich ausformuliert werden.
ressen in ländlichen Stadtteilen: Landschaftsparks, Grünzüge, Naturschutzgebiete



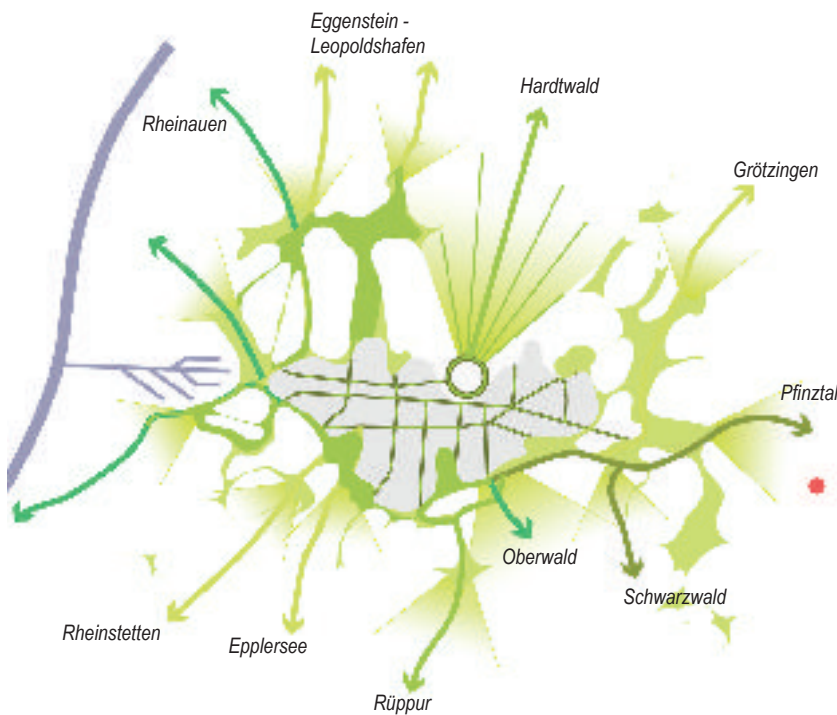
Die Entwicklungsräume befinden sich oftmals in Randlage bereits bestehender Planungen wie Bebauungsplänen, Rahmenplänen und Stadtteilsanierungsplänen.



Darstellung der inneren Adressen und Landschaftskategorien

innere Randkategorien

- Wiesen- und Ackerflächen
- Schrebergärten, Parks, Grünflächen
- Industriell geprägte Bereiche
- Von Infrastruktur beeinträchtigte Bereiche



Maßnahmen innere Ränder

- Zwischenraum mit Wegeverbindungen versehen
- für alle Verkehrsmittel unterschiedlich
- entlang der inneren Ränder können bauliche Entwicklungen stattfinden
- Quartieren ein Gesicht geben
- Bestehende Immobilien aufwerten

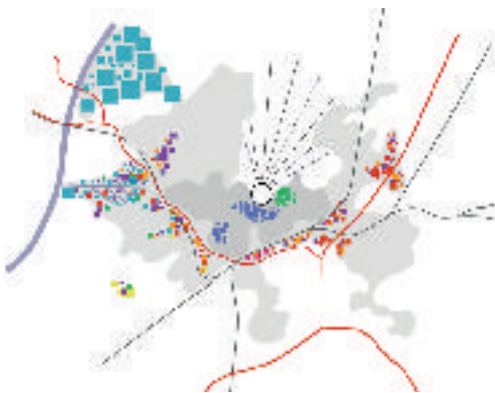
Vom Hinterhof zur Stadtadresse
Aufwertungsadern / Entwicklungskorridore im Zwischenraum

2. Adressen und Stadtgefüge

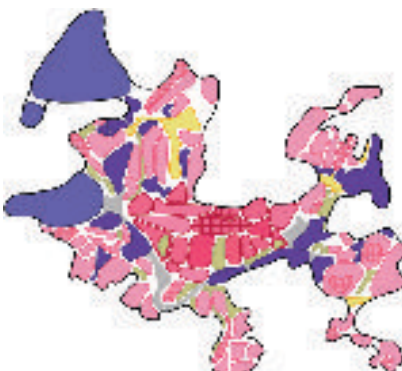
2.a Adresse Stadtzentrum

Karlsruhe hat sich mit 300.000 Einwohnern zu einer großen Stadt entwickelt. Die Karlsruher Innenstadt ist das Oberzentrum einer Region mit ca. 1.25 Mio. Einwohnern. Die Fußgängerzone in der Innenstadt ist längst zur Haupteinkaufsadresse für die Region geworden. Mit der sich im Bau befindlichen Kombilösung für die unterirdische Trassenführung des Schienengebundenen ÖPNV und der damit einhergehenden Aufwertung des oberirdischen öffentlichen Raumes setzt die Stadt ein deutliches Zeichen: Karlsruhe passt sich den wachsenden Besucherströmen an und wird großstädtisch! Gleichzeitig bietet es Einzelhändlern mehr Komfort und erhöht die Lebensqualität in der Innenstadt. Durch die Kombilösung, die auch die streckenweise Untertunnelung der Kriegsstraße (B10) beinhaltet, setzt Karlsruhe auch auf die Erweiterung des Kernbereiches der Innenstadt. Indem nämlich der oberirdische öffentliche Raum vom Durchgangsverkehr befreit wird, entstehen nahezu barrierefreie Übergänge zwischen den nördlich und südlich der Straße gelegenen Stadtvierteln. Zudem wird der ehemals verlärmte Stadtraum ruhig und attraktiv mit einer hohen Aufenthaltsqualität mitten im Herzen Karlsruhes. Hiermit ist die Grundlage für eine hochwertige Nutzung insbesondere der Erdgeschossbereiche geschaffen. Es wird die Aufgabe zukünftiger Planungen sein, im Bereich des Tunneldeckels der B10 bauliche Entwicklungen zu stimulieren, die auf die neuen Rahmenbedingungen reagieren und das Fußgängerniveau beleben. (Testcase Kriegsstraße).

Der zentralstädtische Raum Karlsruhes lässt sich grob auf den Bereich zwischen dem Schloss im Norden, dem Bahnhof im Süden, dem Ostring im Osten und Mühlburg im Süden festmachen. Der Kernbereich zeichnet sich größtenteils durch eine sehr städtische Bebauungsdichte aus. In diesem Bereich befinden sich alle Zentrumsfunktionen Karlsruhe; Neben dem Einkaufszentrum sind hier Bundes-, Landes-, und städtische Einrichtungen gelegen. Hier findet man Museen, Theater, das ZKM und Stadtparks. Zudem ist ein Teil des KIT Campus Teil der Innenstadt.



bestehende gemischte Arbeits- und Kulturstätten



heutiges Erscheinungsbild der einzelnen Bausteine Karlsruhes, ein gleichwertiges Nebeneinander

Das städtische Zentrum sollte es vermögen, im Laufe der kommenden Jahre zum unangefochtenen städtischen Zentrum der Region zu werden. In der Stadtplanung ist es daher hilfreich den Kernbereich deutlich zu definieren. Die Definition erlaubt unterschiedliche Entscheidungsmuster innerhalb der Stadt Karlsruhe. So können beispielsweise unterschiedliche Gestaltungsleitfäden für die jeweiligen Bereiche der Stadt aufgestellt werden: Gestaltungssatzung Innenstadtbereich und eine Gestaltungssatzung für die Außenbereiche. Insbesondere in den Freiraumtypen unterscheidet sich das Stadtzentrum von den umliegenden Siedlungsbereichen. Im Kernbereich handelt es sich bei Freiräumen um städtische Räume wie Alleien, Stadtparks, Höfe oder Stadtstraßen. Freiräume im Außenbereich werden dahingegen eher von einer großzügigeren Landschaftlichkeit geprägt. In diesem Zusammenhang sollte auch über den stadtgerechten Umbau des öffentlichen Raumes für die Anpassung an den Klimawandel nachgedacht werden. Bei zunehmendem Parkplatzdruck auf den öffentlichen Raum kann ein eigenes Parkausweisregime für die Innenstadt erstellt werden. Beispielsweise können Regelungen für das Parkraumangebot von Besuchern getroffen werden, wonach Besucher entweder in Tiefgaragen, oder in P&R Systemen oder nur gegen die Entrichtung einer hohen Gebühr im öffentlichen Raum in der Kernstadt einen Parkplatz finden können. Die Stadt Karlsruhe hat beispielsweise mit dem Höfeplan, der Kombilösung, dem Entwurf für das Schlachthausgebiet, dem Stadtteil-Sanierungs-Plan für Mühlburg und mit den Planungen zur Durlacher Allee bereits erste Planungen eingeleitet die sich unter die Gliederung von Planungen für die Kernstadt reihen lassen. Weitere Planungen für den Kernbereich könnten das Wohnen in der Fußgängerzone sowie das Fittmachen Karlsruhes für den Klimawandel betreffen.

2.b Adressen der Siedlungen und Dörfer

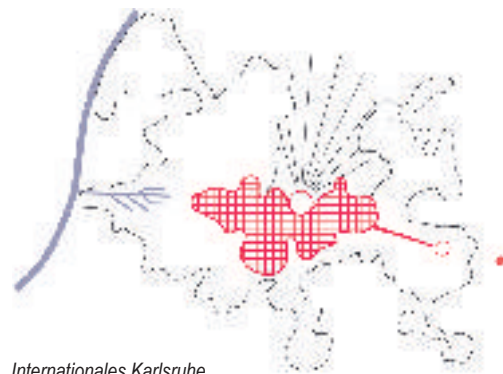
In den Siedlungen und Dörfern lässt sich die gelebte Karlsruher Gemütlichkeit verankern. In den Wohngebieten herrscht größtenteils eine hohe, eher ländlich geprägte Lebensqualität. Insbesondere die eigenständigen Stadtteile Karlsruhes werden ihren ortsbezogenen Charakter erhalten wollen und müssen. Wir sehen die Eigenständigkeit der Stadtteile als eine besondere Qualität von Karlsruhe, die ihre Existenz in der Geschichte und landschaftlichen Topographie Karlsruhes begründet. Das Leitbild für Karlsruhe sollte die räumliche Eigenständigkeit weiterhin respektieren und mit Gestaltungsregeln insbesondere die Dörflichen Kernbereiche in ihren Eigenarten stärken.

Es sollte jedoch die Aufgabe des Leitbildes sein für eine übergeordnete (Wege-) Beziehung der Stadtteile zur Kernstadt und zur umgebenden Landschaft zu sorgen. Die Wegebeziehungen sorgen für eine deutlichere Verortung der einzelnen Siedlung im Stadtgefüge. Sie schärfen damit das Bewusstsein der Bewohner über die Identität ihres Wohnortes. Letztendlich trägt die Verortung an Landschaft und Kernstadt zur Verbesserung der Lebensqualität bei. Hierbei geht es um die räumliche Betrachtung der Ränder, die die Siedlungen hinsichtlich der Landschaftsräume und ihrer Verbindungen mit der Kernstadt ausgebildet haben. Dabei sollten auch die räumlichen Verdichtungspotentiale in den Randbereichen zwischen Siedlung und dem sogenannten Zwischenraum eine Rolle spielen.

2.c Wirtschaftsmotoren (Bewusstwerdung der Begabungen)

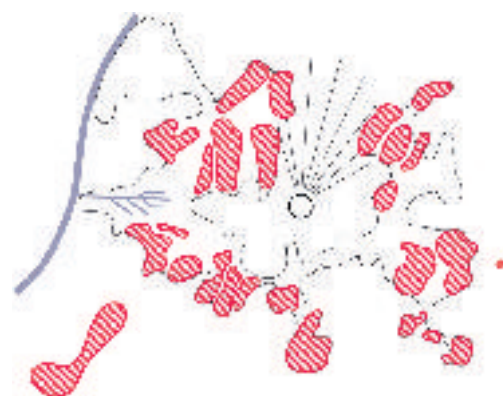
Die Arbeitsstätten Karlsruhes befinden sich sowohl im Bereich der Kernstadt als auch im Siedlungsrand rund um die Kernstadt. Sie sind also teilweise städtisch eingebunden und teilweise Teil der eigenständigen Stadtteile. Karlsruhe weist eine Reihe bedeutender Arbeitsstätten auf, mit jeweils anderem Charakter. Neben dem KIT und den Bundes- und Landeseinrichtungen stellen der Rheinhafen, das Kongresszentrum Karlsruhe, Gewerbe- und Industriegebiete sowie Dienstleistungsbetriebe wirtschaftskräftige Motoren des Karlsruher Arbeitsmarktes dar. Karlsruhe bietet diesen Arbeitsstätten gute Standortbedingungen. Die unterschiedlichen Branchen zeigen sich gleichwertig nebeneinander. Im stetig wachsenden Konkurrenzkampf der Technologieregion Karlsruhe mit anderen Regionen Europas stellt sich jedoch die Frage, ob die ‚Adresse‘ Karlsruhe mit ihren Begabungen scharf genug erkannt wird. Welche Standortbedingungen weist Karlsruhe auf, die andere Orte nicht haben, und welche Zukunftschancen hat die Technologiebranche bei einer immer stärker und schneller werdenden Vernetzung einzelner Branchen weltweit? Das Leitbild für Karlsruhe muss zur positiven Entwicklung der Technologieregion Karlsruhe und ihrer zukünftigen Wettbewerbsfähigkeit beitragen.

Vernetzung, Begegnung, Kommunikation und Lebensqualität sind Schlüsselworte in einer zeitgemäßen innovativen Arbeitswelt. Dies geht über die rein technische Kommunikation hinaus. Gute Ideen und innovative Projekte entstehen nicht ausschließlich am Bildschirmarbeitsplatz sondern sind auch in hohem Maße vom Gemütszustand, Zufällen und externen Inspirationsquellen abhängig. Das räumliche Leitbild kann die Rahmenbedingungen für eine fruchtbare Innovationslandschaft schaffen.



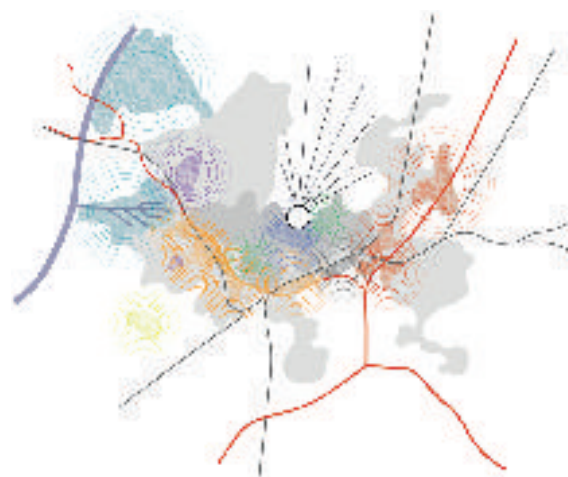
*Internationales Karlsruhe
Stadtkern von Karlsruhe etablieren und markieren:*

- Katalog Außenraum
- Städtische Dichte
- Städtische Mischung
- Städtische Baustrukturen



Lokales Karlsruhe (Siedlungen und Dörfer)

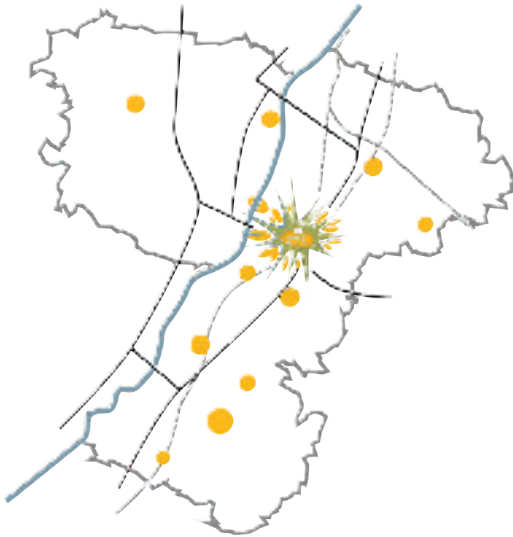
- Eigenständige Stadtteile in ihren Eigenheiten unterstützen
- Gestaltungsrichtlinien erstellen
- Suburbane Dichte
- Suburbane Programm
- Suburbane Baustrukturen



Ordnen und Zusammenlegen:
Die Gewerbe- und Industriegebiete sollten ihrer Lage im Herzen der Region und an den jeweiligen Verkehrsräumen gerecht werden:
Am Wasser: Hafennutzung
Im Ölhafen: Knotenpunkt der innovativen Energie-Gewinnung, Förderung und Lagerung
Entlang der Südtangente: Hochwertige Cluster von Innovation, Dienstleistung, Gewerbe und Gründerzentren
Durlacher Allee: Dienstleistung

Bedeutung eines Standortprofils von Karlsruhe als Visitenkarte

„Mix to the Max“ wird zu Clusterbildung und Profilierung der Stärksten Standorte



Karlsruhe, das Herz der Technologieregion

Die Stärke der Technologieregion Karlsruhe liegt in der Zusammenarbeit der einzelnen Bereiche. Konkurrenz unter einzelnen Gewerbestandorten belebt das Geschäft, aber die Chance der Region liegt im Austausch und der Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Standorten. Will man beispielsweise einen Wirtschaftsstandort wie den Rheinhafen künftig stärken, sollte über die funktionelle Gliederung des Geländes nachgedacht werden. Ladezonen am Wasser sind beschränkt. Betriebe, die den Schiffsverkehr nutzen sind auf die Wasserlage angewiesen. Für diese sollte der Güterumschlag am Wasser reserviert sein. Von der Wasserlage unabhängigen Betrieben sollte nahegelegt werden einen anderen Standort aufzusuchen. Die Technologieregion kann dabei helfen geeignete Standorte zu finden, indem alle Standorte auf ihre jeweiligen Begabungen untersucht werden. D.h. die Lage an der Autobahn, Lage am Wasser, Grundstückspreise, Innenstadtlage, aber auch die Anwesenheit gleichartiger Betriebe bestimmen die beste Standortwahl, mehr als die historisch gewachsenen Faktoren. Auf diese Art und Weise entstehen schlagkräftigere Gebiete mit einem eigenen Profil und damit mit klaren Vorteilen gegenüber konkurrierenden Gebieten. Jedes Gebiet steht für eine innovative Branche, für eine eindeutige Begabung. Konkrete Beispiele aus erfolgreichen Technologieregionen zeigen, dass Betriebe einer bestimmten Branche einander suchen, und eine gemeinsame Adresse als Identifikationspunkt brauchen.

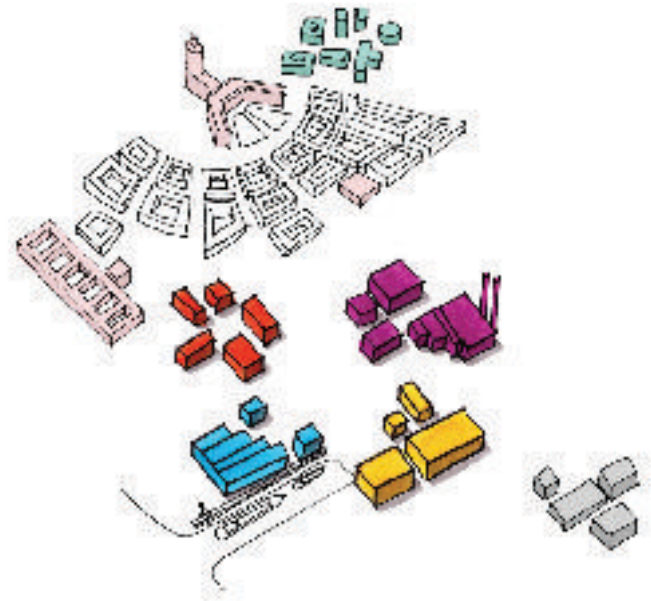
(Beispiel Brainport Industries Eindhoven)

Die Ausformulierung einer räumlich hochwertigen Adresse hilft dabei der Vermarktung und Profilierung des Gebietes. Ähnlich einer Sichtadresse an der Autobahn kann die Lage an einem Stadtboulevard oder an einer Parkanlage als Aushängeschild genutzt werden. Der Immobilienwert eines Ortes wird demnach sowohl aus der funktionalen Gruppierung als auch aus der Lage im Stadtgefüge definiert. Die Rolle der Sichtbarkeit und der Identifikation für Gewerbegebiete Cluster ist es auch der Verramschung von Gebieten entgegen zu wirken. Eine gute Lage an einem hochwertigen öffentlichen Raum verlangt auch Hochwertigkeit in der Erscheinung des jeweiligen Betriebes.

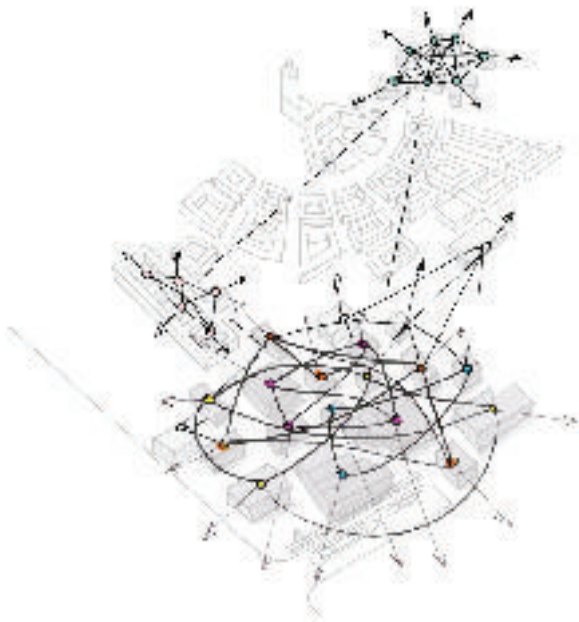




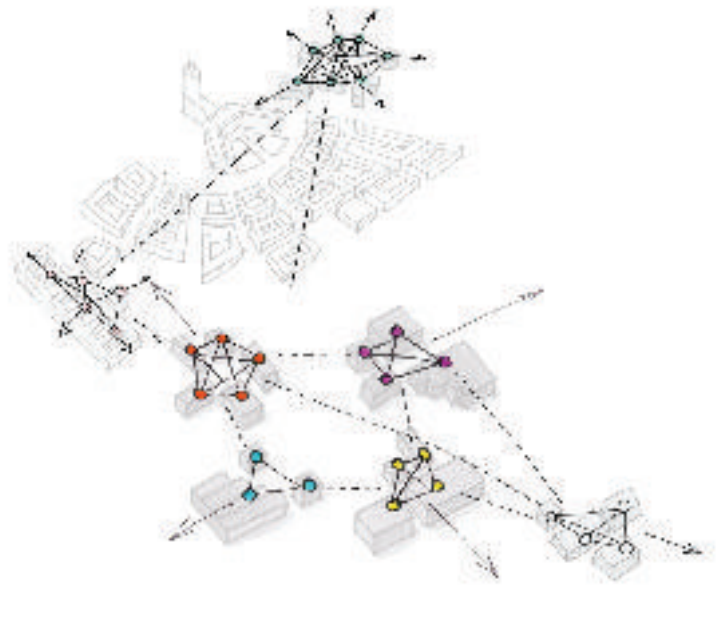
Diffuse räumliche Mischung unterschiedlicher Branchen in einem Gebiet



Gruppierung spezialisierter Bereiche wie Forschung, Hafen, Innovation, Brutstätten erlaubt die gemeinsame Nutzung



Komplexe räumliche Kommunikationslinien, zufällige Begegnungen gleicher Interessensgruppen sind beinahe ausgeschlossen



Das Zusammenlegen einzelner Branchen und Interessensgruppen erhöht die Kommunikation und verbessert den gemeinsamen Auftritt.



Herrkömmliche Verteilung von Grün- und Freiflächen in Gewerbegebieten.



Die Gruppierung erlaubt die optimale Ausnutzung des zur verfügung stehenden Raumes und fördert zusammenhängende Bereiche, wie Grünräume die als Adresse dienen können.

Maßnahmen Wirtschaftsadressen für Karlsruhe



Karlsruhe im Zentrum Europas



Das Karlsruher Thema Energie: Karlsruhe liegt an einem wichtigem Knoten zwischen Erdgas und Erdöl



Das Thema Hafen, wassergebundene Industrie- und Produktionsgewerbe, und Recycling



Lage an Schiene und Straße. Funktionen herausarbeiten, die der Lage an Schiene und Straße gerecht werden

Es wird sich künftig die Aufgabe stellen Strategien für das Gruppieren von Funktionen auf dem Gebiet der Gesamtstadt zu entwickeln und zu unterhalten. Bei der Betrachtung der Bedeutung Karlsruhes wirtschaftlicher und kultureller Motor ist es wichtig ein deutliches Ziel vor Augen zu haben, wie z.B. „Nummer eins in Deutschland...“

Bei der Gruppierung der Cluster sollte der Blick sehr breit auf unterschiedliche Betrachtungsebenen gelenkt werden, um Arbeitsstätten international, national, regional und lokal anbieten zu können. In erfolgreichen Konzepten werden solche Entwicklungen in der Zusammenarbeit einer dreifachen Helix zwischen Behörden, nichtstaatlichen Organisationen, und Privaten Gesellschaften entwickelt. (wie z.B. Brainport development)

Gemeinsam mit den Branchenverbänden werden sinnvolle Cluster anhand einer Langzeitstrategie identifiziert. Dabei sollte immer der räumliche Zusammenhang zwischen der Kernstadt und den einzelnen Wirtschaftsmotoren hergestellt werden, um zufällige Begegnungspunkte zu schaffen und die Cluster in das städtische Leben Karlsruhes einzubinden.

Die Außenwirkung für solche Cluster ist äußerst wichtig. Der Stadtbau mit dem Schaffen neuer Adressen hilft dabei Zeichen zu setzen und erlaubt die Realisierung von Pilotprojekten. Ein möglicher Ort für ein Sichtbares Zeichen ist die umgestaltete Südtangente und der Stadteingang am Hauptbahnhof. Ein sichtbares Zeichen besteht auch darin, logistische Rahmenbedingungen wie Schiene und Straßen auf den neuesten Stand der Technik zu bringen und in Erlebnisräume umzuwandeln.

Hervorstechende Standorte und Begabungen wie ZKM, Bundesverfassungsgericht sollten deutlich erkennbar gemacht werden durch das Anlegen von Aussichtspunkten und Informationspunkten. Veranstaltungen in den jeweiligen Gebieten und Rundgänge erhöhen die Anwesenheit der Orte. Gestaltungsleitfäden für einzelne Gebiete helfen dabei, Charakteristika herauszuarbeiten und Zusammenhänge darzustellen. (Beispiel Gestaltungsleitfaden für den Hafen von Rotterdam)

Zu schärfende Karlsruher Themen, Cluster- und Innovationszentren

- Energie der Zukunft
- Technik multidisziplinär; Forschung Lehre, Innovation, Service: (Bio valley, life science network, hybrid sensor net, nano valley, Informatik, Sensorik)
- Medientechnologie und Feinmechanik
- Transport und Güterumschlag: (Code 24 am Achsenkreuz Rotterdam – Genua und Paris – Osteuropa) Südtangente Ost
- Logistik- und Gewerbegebiete an der A5
- Gründerzentren / Technologiefabrik / Brutstätten
- Wissensaustausch; Kongress und Wissensvermittlung
- Staatstheater, (Klein-) Kunst
- Museen
- ZKM
- Jugendkultur (Veranstaltungen, Ausgehen, urban Sports)

Exkurs Rheinhafen

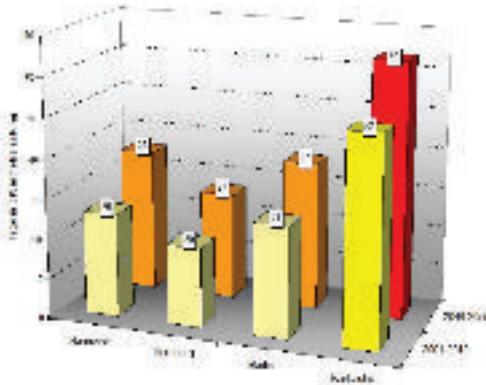
Entlang des Rheins befindet sich der Karlsruher Rheinhafen mit seinen Ladedocks und dem Ölhafen. Die Mineralölraffinerie Oberrhein in Karlsruhe ist Deutschlands größte Kraftstoffraffinerie und eine der modernsten und leistungsfähigsten Raffinerien in Europa. Das wassergebundene Gewerbe- und Industriegebiet ist über die Südtangente optimal an sowohl das internationale Schienen- als auch Straßennetz angebunden. Der Rheinhafen ist ein einzigartiger Standortfaktor Karlsruhes in der Region und in Deutschland. Neben dem Güterumschlag liegt sein Nutzerschwerpunkt mehr als bei anderen Häfen in dem Bereich der Energielagerung, dem Energietransport, der Energieveredelung und der Energiegewinnung. Diese Nutzung unterliegt momentan konventionellen Rohstoffen wie Öl, Gas und Kohle. Gleichzeitig besteht eine gute Zusammenarbeit zwischen dem Atomstromproduzenten EDF und dem KIT. Vor dem Hintergrund der künftigen Ressourcenknappheit und des Klimawandels liegt es vor der Hand, dass langfristig in Karlsruhe die bereits vorhandenen Wissens- und Forschungseinrichtungen gemeinsam mit dem Mineralöl- Gas- und Kohlesektor über alternative, nachhaltigere und effizientere Energiequellen, Energietransport und Energieveredelung forschen und entwickeln. Der Rheinhafen als Energiehafen bietet hierzu die besten Voraussetzungen. Der Rheinhafen könnte sich zur internationalen Visitenkarte der Energieforschung Deutschlands entwickeln, einen Ort der Produktion, der Forschung und des Wissensaustausch auf dem Gebiet von Energie.

3. Adressen und Klimawandel

Eine nachhaltig wirkungsvolle Reduktion der Oberflächentemperaturen kann nur gelingen, wenn auf dem Maßstab des gesamten Gemeindegebiets Maßnahmen zur Reduktion getroffen werden. Neben Maßnahmen auf privatem Grund kann die Stadt Karlsruhe insbesondere bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes großmaßstäblichen Einfluss auf das städtische Mikroklima der Zukunft nehmen. Im Grundsatz besteht der Eingriff zum Einen im Austausch sich stark aufwärmender Materialien durch sich deutlich weniger stark aufwärmender Materialien und zum Anderen durch den Einsatz schattenspendender Baumpflanzungen. Konkret bedeutet dies, dass mit dunklem Asphalt oder Blech versehene Oberflächen, durch Rasenflächen, helle Pflasterflächen oder offene Wasserflächen ersetzt werden müssen. Zudem müssen baumlose öffentliche Räume mit Schatten spendenden Bäumen versehen werden. Gemeinsam mit den sich weniger aufheizenden Materialien sorgt der Schattenwurf der Baumpflanzungen für ein angenehmeres Mikroklima, das es den Bürgern ermöglicht sich auch an heißen Sommertagen zu Fuß und mit dem Fahrrad durch den öffentlichen Raum zu bewegen. Die geringere Erwärmung des Außenraums vorkommt zusätzlich den großmaßstäblichen Einsatz von Klimaanlagen im Wohnungsbau, der ohne die kühlenden städtischen Maßnahmen notwendig werden würde.

Die Reduktion von Blechen, der Einsatz von Baumpflanzungen und das Anlegen von Rasen- und offenen Wasserflächen wirken sich auf die Nutzung des öffentlichen Raumes aus. In dicht besiedelten Gebieten, wie dem Zentrum von Karlsruhe bewirkt der Umbau des öffentlichen Raumes vor Allem die Reduktion von Parkständen und Parkplatzflächen im öffentlichen Straßenraum. Stellplätze und Parkplätze werden in Karlsruhe allerdings benötigt, und können nicht ohne Weiteres reduziert werden.

Um der Problematik der Stellplatzverminderung im öffentlichen Raum von Karlsruhes Kerngebiet zu begegnen, schlagen wir in unserem Denkansatz eine Strategie mit drei Handlungsebenen vor.



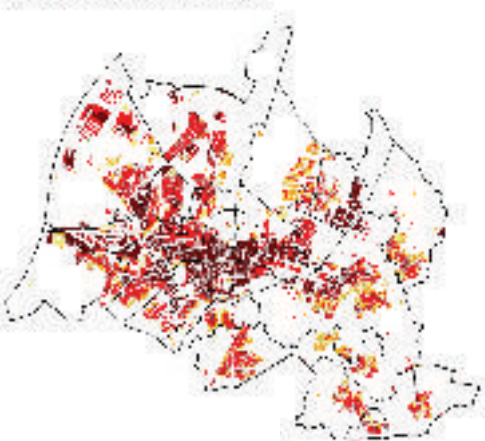
Klimaprognosen gehen von einer großen Hitzebelastung im Hochsommer aus.

Gegenwartig 2001-10



Flächenanteil Hot-Spots 14%

langfristige Zukunft 2050-60



Flächenanteil Hot-Spots 95%

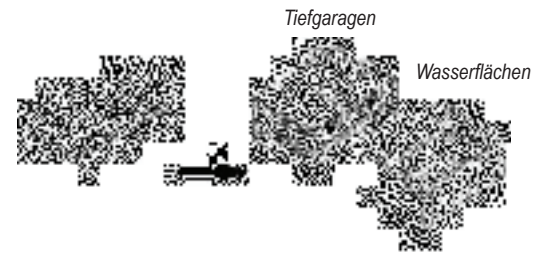


Maßnahmen / Empfehlungen Anpassung an den Klimawandel

1. Zunächst sollte ein Parkraumregime in Erwägung gezogen werden. Im dichtbewohnten Gebiet der Kernstadt sollte flächendeckend zwischen Schloss und Bahnhof, dem Ostring und Mühlburg eine für Anwohner reservierte Parkplatzzone eingeführt werden. Besucher Karlsruhes müssen dementsprechend eine Parkgebühr im Kerngebiet entrichten. Das bereits bestehende gute Angebot von Park & Ride Anlagen außerhalb der Kernstadt würde dadurch noch interessanter für Besucher von außerhalb und der Stellplatzbedarf in der Innenstadt nimmt ab und es entsteht Raum für Baumpflanzungen zwischen Parkständen.

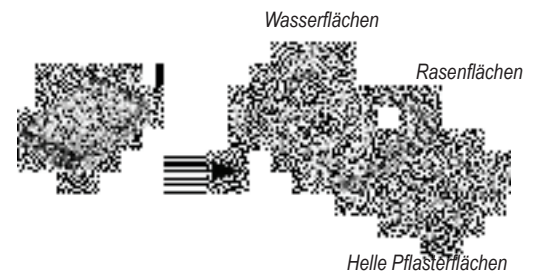
2. Ein weiterer Schritt besteht darin den Bau (unterirdischer) privater Quartiersgaragen in den Blockinnenbereichen der Viertel zu stimulieren. Die Stimulierung kann über die Ermittlung der marktüblichen Garagenmieten geschehen, auf Basis derer mit privaten Bauherren ein Zuschuss zum Bau der Garagen ausgehandelt werden kann. Gleichzeitig stimuliert die Reduktion öffentlicher Parkstände die bessere Ausnutzung bereits bestehender privater Tiefgaragen. Der private Stellplatz wird zum Wohnkomfort in der Innenstadt. Die Eingriffe regen die Bewohner an ihre privaten reservierten Stellplätze zu benutzen, anstelle sich auf die Suche nach einem freien Parkstand im öffentlichen Raum zu begehen.

3. Eine weitere wichtige Handlungsebene liegt in der konsequenten Umsetzung eines nachhaltigen Mobilitätskonzept. Das Nachhaltige Mobilitätskonzept muss in erster Linie dafür sorgen, dass der Modal Split sich ändert, d.h. mehr Menschen das Fahrrad und den ÖPNV benutzen anstelle des Privatwagens. Hierzu ist umdenken notwendig.



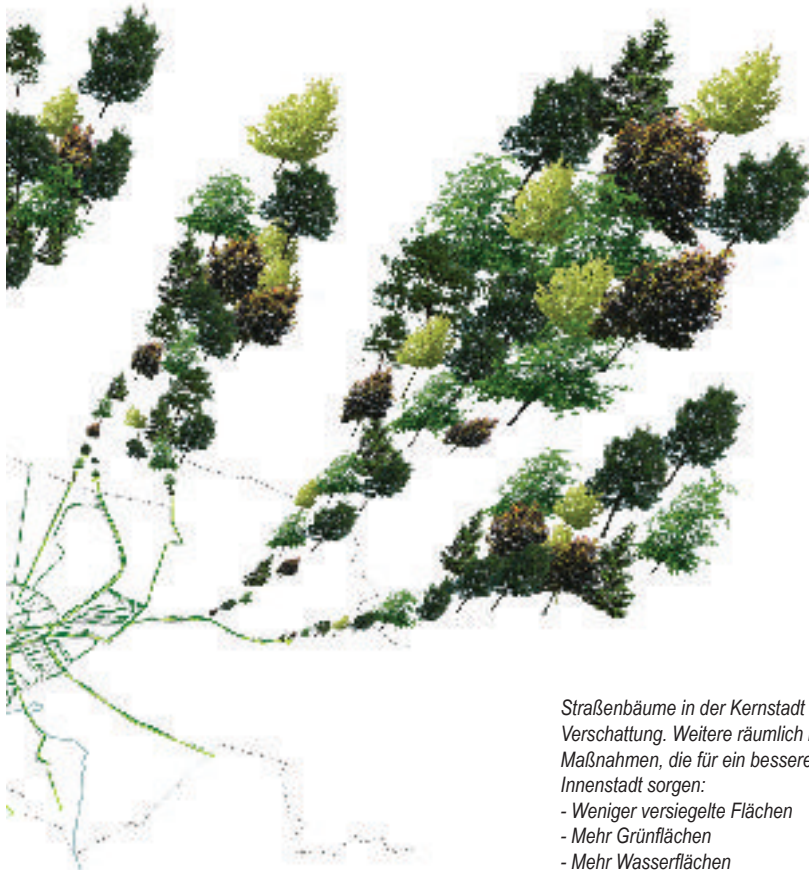
Die Oberflächenbeschaffenheit von der Sonne ausgesetzten Dächern und Freiflächen tragen maßgeblich zur Aufheizung des Stadtklimas bei.

Parkplätze und Logistikflächen mit Fahrzeugen strahlen Wärme ab ebenso wie Asphaltflächen, die der direkten Sonneneinstrahlung ausgesetzt sind



Maßnahmen, um der weiteren Aufheizung entgegenzuwirken:

- Tiefgaragen
- Mehr Wasserflächen
- Mehr Rasenflächen



Straßenbäume in der Kernstadt sorgen für Verschattung. Weitere räumlich relevante Maßnahmen, die für ein besseres Mikroklima in der Innenstadt sorgen:

- Weniger versiegelte Flächen
- Mehr Grünflächen
- Mehr Wasserflächen

Enkeltaugliche Mobilität in Karlsruhe – Enkeltaugliche Mobilitätskultur - Karlsruhe als Stadt der Mobilitätserlebnisse

Räumliche Mobilität bezeichnet die Ortsveränderungen von Lebewesen im geografischen Raum. Mobilität bedeutet Beweglichkeit.

Beweglichkeit und Innovation zeichnen und zeichnen Karlsruhe aus: Karlsruhe die Stadt der Mobilitätspioniere und Meilensteine der multimodalen Mobilität.

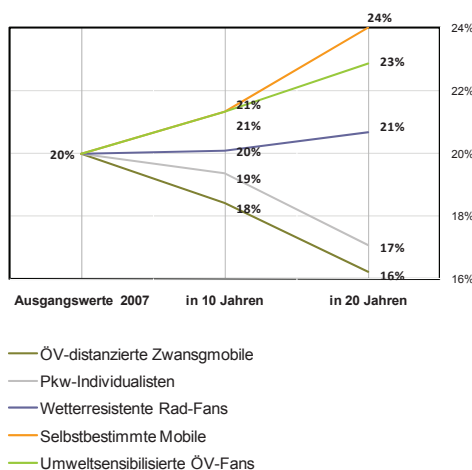
- Karl Drais: Erfinder des Fahrrades, das erste Mal wurde das Zweiradprinzip zur menschlichen Fortbewegung angewandt
- Carl Benz: Erfinder des ersten Automobils mit Verbrennungsmotor, das sogenannte Dreiradfahrzeug
- Stadtrationalbahn welche die Innenstadt mit dem Umland verbindet wurde 1992 in Karlsruhe erfunden (Tram-Trains)
- Flächendeckendes carsharing mit mehr als 100 (129) Einzelstandorten in der Stadt, Spitzenreiter in Deutschland

Für die nächsten 300 Jahre gilt es nun, den Ursprung der Mobilitätspioniertaten in die Zukunft für eine enkeltaugliche Mobilität fortzuschreiben.

Folgende Fragen als Basis für Robuste Regeln für die nächsten 300 Jahre sind zu beantworten:

- Wie sind die Karlsruher von Morgen mobil?
- Welche Mobilitätskultur ist enkeltauglich?
- Mit welchen Entscheidungen werden in Karlsruhe die Weichen gestellt und zwar, „im wahrsten Sinne des Wortes“?

Abbildung 1: Entwicklungstendenz einstellungsbasierter Mobilitätstypen in den nächsten 20 Jahren (verkehrplus 2011)



1) als Einstellungsbasierte Mobilitätstypen gelten: Selbstbestimmte Mobile, Umweltsensibilisierte ÖV-Fans, Wetterresistente Rad-Fans, Pkw-Individualisten und ÖV-distanzierte Zwangsmobile

2) HUNECKE, M., HAUSTEIN, S. (2007): Einstellungsbasierte Mobilitätstypen: Eine integrierte Anwendung von multivariaten und inhaltsanalytischen Methoden der empirischen Sozialforschung zur Identifikation von Zielgruppen für nachhaltige Mobilität. *Umweltpsychologie*, 11. Jg., Heft 2, 38-68

3) verkehrplus 2011: ImMoReg - Implementierungsstrategien innovativer, klimafreundlicher Mobilitätslösungen für Regionen, im Auftrag des Klima- und Energiefonds des Bundes, Graz 2011

Mobilität von Morgen

Wie sind die Karlsruher von Morgen mobil?

Für die Analyse der Karlsruher Bevölkerung wird auf das idealtypische Konstrukt der einstellungsbasierten Mobilitätstypen (Hunecke/Haustein 2007²⁾) zurückgegriffen, bei denen die Einstellungen der Verkehrsteilnehmer im Vordergrund stehen. Die Einschätzung der zukünftigen Entwicklungstendenz und Nutzungsverteilung der unterschiedlichen Mobilitätstypen ¹⁾ (Delphibefragung, verkehrplus 2011 ³⁾) bietet die Möglichkeit auf das Potenzial von entsprechenden Mobilitätslösungen zu schließen. Das Wissen ob der Entwicklungstendenz bietet den Vorteil der zielgruppenspezifischen Planung und Gestaltung von der Karlsruher Mobilitätslösungen von morgen.

Entwicklungstendenz und Nutzungsverteilung der unterschiedlichen Mobilitätstypen




Vor allem die Gruppen, die

- sich frei entscheiden können die „Selbstbestimmten Mobilen“,
- denen die Umwelt und der ÖV am Herzen liegt, die „Umweltsensibilisierten ÖV-Fans“ und
- die Radfahrer die Wind und Wetter trotzen die „Wetterresistenten Rad-Fans“ wachsen. In Summe sind es künftig fast 70% der Bevölkerung, für die es gilt das System respektive die Stadt besonders attraktiv zu gestalten.

Tabelle 1 zeigt, welche Mobilitätslösungen hauptsächlich von den Mobilitätstypen deren Anteil in Zukunft deutlich zunehmen wird, verwendet werden.

Verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätsverknüpfungspunkten, Carsharing und Fahrradverleihsystemen kommt eine große Bedeutung zu. Für alltägliche Erledigungen ist die „Eines-für-alles Karte“ die Chance multimodale Mobilität ohne Barrieren erlebbar zu machen.

Einstellungsorientierte Mobilitätstypen Smarte Mobilitätslösung

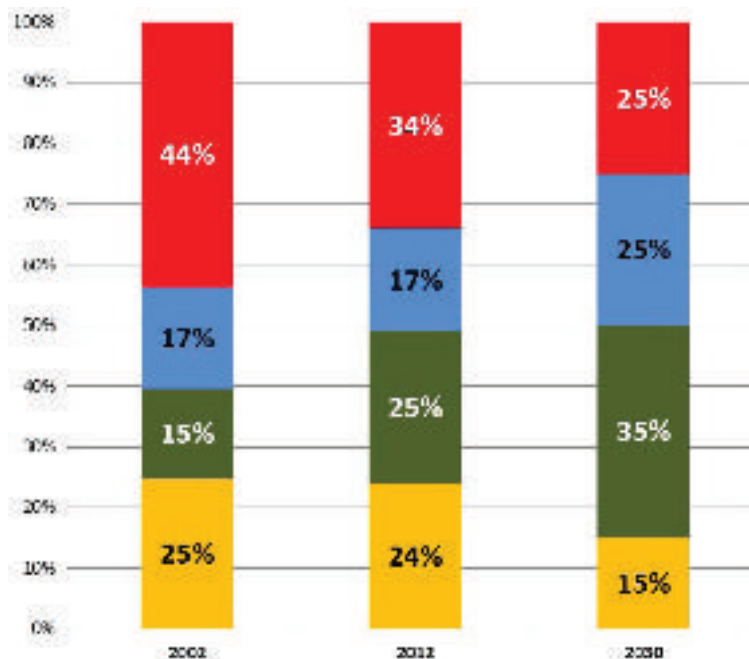
EINSTELLUNGSORIENTIERTE MOBILITÄTSTYPEN	SMARTE MOBILITÄTSLÖSUNG
<ul style="list-style-type: none"> Selbstbestimmte Mobile 	
<ul style="list-style-type: none"> Umweltanehlicke ÖV-Fans 	
<ul style="list-style-type: none"> Weiterresistente Rad-Fans 	

Mit dem Wissen, welche Mobilitätstypen die Karlsruher Enkel sein werden, gilt es sich für die weiteren Planungsschritte mit dem enkeltauglichen Homo Karlsruh' zu beschäftigen.

Tabelle 1: Zuordnung Zielgruppe und hauptsächlich verwendete Mobilitätslösung (verkehrplus 2011)

Wie sieht der Ziel Modal Split 4) 2030 / 40 des Homo Karlsruh' aus?

- Der MIV nimmt deutlich ab (auf 25%) und ist das Potenzial für den „Zweiklang“ aus ÖV und Rad.
- ÖV nimmt zu, auf 25%, liegt jedoch im mitteleuropäischen Vergleich noch immer an der unteren Grenze. Die Karlsruher Stadtbahn ist europaweites Vorzeigebispiel.
- Radanteil nimmt zu, auf 35% und ist damit der dominante Anteil im Modal Split, Karlsruhe als Fahrradhauptstadt in Süddeutschland positionieren.
- Fußgängeranteil nimmt ab auf 15%, ist ebenfalls das Potenzial für den „Zweiklang“.



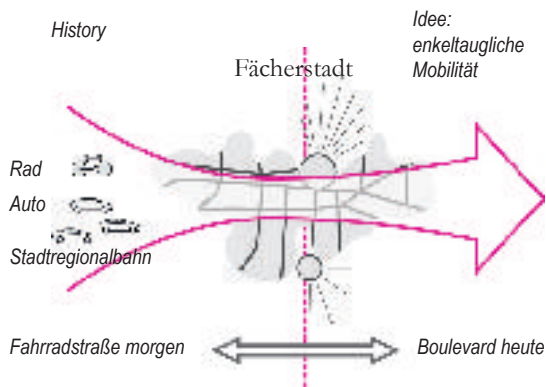
Der Modalsplit des Homo Karlsruh' ist eine Zielfestlegung. Gemessen wurde der jeweilige Anteil des Verkehrsmittels in einem Benchmark Prozess an den europäischen Spitzenreitern wie Zürich, Bern, Freiburg und Amsterdam. Letztlich dient dieses Ziel als Grundlage für die Beantwortung der Frage, welcher Mobilitätskultur es bedarf erfolgreich zu sein.

- MIV
- ÖPNV
- Rad
- Fuß

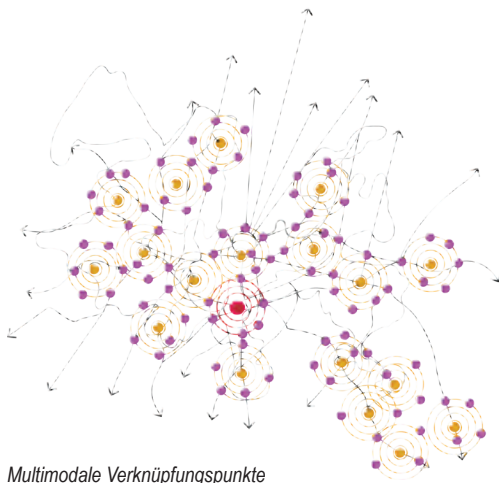
4) Modal Split gemessen am Wegeanteil

Welche Mobilitätskultur ist enkeltauglich?

Für jedes Verkehrsmittel wird eine Mobilitätskultur fokussiert und die Maßnahmen orientieren sich zum einen am neuen Mobilitätsverhalten und zum anderen am Modal Split des enkeltauglichen Homo Karlsruhe'.



- Motorisierter Individualverkehr:
 - Mobilitätskultur: umdenken und teilen statt besitzen, zukünftiger weniger Kfz in der Innenstadt
- ÖV:
 - Mobilitätskultur: Leistungsniveau erhalten, Attraktivität steigern und fahrgastfreundliche Tarifpolitik
- Rad:
 - Mobilitätskultur: Konsequentes Beibehalten der Infrastrukturentwicklung für das Rad, Netzlücken vermeiden und Radschnellachsen als Lebensadern für eine enkeltaugliche Beweglichkeit
- Fuß:
 - Mobilitätskultur: Potenzial für „Zweiklang“ und Aufenthaltsqualität im Straßenraum, Lebensadern prägen die Stadt - Boulevards statt Verkehrsspagetti
- Multimodale Verknüpfungspunkte
 - Mobilitätskultur: Verknüpfungspunkte ermöglichen Multimodalität, forcieren den Klimaschutz und bieten jederzeit alle Mobilitätsmöglichkeiten an.



Multimodale Verknüpfungspunkte

Mit welchen Entscheidungen werden in Karlsruhe die Weichen gestellt und zwar, „im wahrsten Sinne des Wortes“?

- Welche Entscheidungen sind zu treffen? Mutige politische Entscheidungen sind notwendig, nachfolgend entsprechende Stichwörter dazu:
- Stichwort Kostenwahrheit: Wir geben der inneren Stadt und als Herz der gesamten Region einen besonderen Wert.
 - Kfz-Kurzparzone in der inneren Stadt
 - LKW Maut auf der Südtangente so wie im übrigen hochrangigen Straßennetz und damit Mautflüchtlinge verhindern
 - Carsharing konsequent weiter ausbauen
- Stichwort Fokus auf den „Zweiklang“ aus ÖV und Fahrrad:
 - Radschnellachsen als grüne Achsen verbinden die Stadtteile mit der inneren Stadt,
 - Radabstellanlagen werden größer, bequemer und ganz sicher,
 - auf Radschnellachsen gilt eine Fahrzeitgarantie, denn diese haben Vorrang ggü. Kfz-Straßen mit bis zu 7.000 Kfz/Tag,
 - Fahrradstraßen in der inneren Stadt erhalten wieder Platz, so dass das sie zu grünen Lebensadern werden, und Kfz sind ausschließlich zu Gast
- Stichwort Multimodalität
 - Verknüpfungspunkte unterschiedlicher Ausstattungsqualität entwerfen und implementieren
 - Eine „Eine-für-Alles Karte“ ermöglicht den schnellen und einfachen Eintritt in die Multimodalität
 - Barrierefreiheit in allen Fahrzeugen des ÖV und
 - Jobticket für Alle

Welche Konsequenzen ergeben sich aus diesen Entscheidungen? Der anvisierte Modal Split wird erreicht von...

- ...Menschen die gesünder bleiben wollen und es auch werden,
- ...Menschen die mehr Wege mit dem Fahrrad und dem ÖV fahren,
- ...Kindern die sich mehr bewegen wollen und es auch werden,
- ...Menschen die CO2 reduzieren wollen,
- ...Menschen die den Schatten der Bäume als Klimaschutz sehen und
- ...den Karlsruhern, die einen neuen Lebensstil für sich entdecken.

Start für die nächsten 300 Jahre Karlsruhe und Mobilitätspioniertaten

Einmal mehr ist das Motto „back to the roots“ Erfolg versprechend. Der Ursprung ist die Zukunft, das Rad insbesondere das Rad mit Elektroantrieb ist enkeltauglich - Omas und Opas können damit auch Ihren Enkeln die Stadt zeigen, Radschnellwege – bestehend aus Fahrradstraßen in den Grünzonen der städtischen Boulevards verbinden als Lebensadern die innere Stadt mit den Stadtteilen. Karlsruhe als Fahrradhauptstadt Süddeutschlands.

Mobilität wird gemütlicher, eine neue Karlsruher Mobilitätskultur bildet den entsprechenden Rahmen dazu. Kinder, die mit den Fahrrädern auf großzügigen Radwegen ihre Geschwindigkeit selbst wählen können (wo ist das sonst für Kinder möglich?). Die Stadt garantiert auf den Radschnellachsen die Fahrzeit durch eine rigorose Bevorrangung des Radverkehrs vor dem Kfz.

Das Auto bleibt wesentlicher Teil gelebter Multimodalität, allerdings gilt es Werte dort sichtbar zu machen, wo die Werte hoch sind. Gebührenpflichtiges Kfz-Parken in der inneren Stadt wird bald Gewohnheit sein. Dass auf das eigene Auto zu verzichten viele positive Auswirkungen haben wird, dafür wird es noch Überzeugungsarbeit brauchen. Das Auto zu teilen statt zu besitzen - carsharing beginnt bereits gelebte Mobilitätskultur zu werden, wo können wir sonst gemeinsam die Stadt teilen statt diese in Besitz zu nehmen?

Die Stadtreionalbahn wird für alle mit der „Eine-für-Alles Karte“ für jeden aus Karlsruhe und der Region zur Alternative. Das Jobticket für Alle ermöglicht es den Alltagsweg entspannt zu begehen. Die Stadtreionalbahn bleibt omnipräsent und Karlsruhe positioniert sich als europäische Hauptstadt der Tram-Trains.

Erst die konsequente und moderne Verknüpfung schafft eine erlebbare und klimaschützende Multimodalität. Multimodale Verknüpfungspunkte an strategisch wichtigen Knoten geben Sicherheit und ermöglichen Beweglichkeit.

Die moderne Verbindung aller Mobilitätspioniertaten (Auto, ÖV, Fuß und Rad) macht Karlsruhe zur Stadt der Mobilitätserlebnisse.

In den drei Themenfeldern, Kostenwahrheit, Radschnellwegen und Mobilitätsverknüpfungspunkten gilt es den ausgezeichneten Verkehrsentwicklungsplan von 2009 weiter zu schreiben. Es gelingt somit, dass die Stadtpolitik ihre Chance wahrnimmt in die Zukunft zu denken und vor allem zu handeln und somit der Bevölkerung zu helfen. Mit einfachen Mitteln und mutigen Entscheidungen wird die Stadt den Menschen zurückgegeben und als Lebensraum erlebbar. Die Stadt wird grüner, gemütlicher und die lange Liste der Mobilitätspioniertaten fortgesetzt. Der Homo Karlsruh' geht planmäßig in die nächsten 300 Jahre.

Fazit für die Adressen im Klimawandel

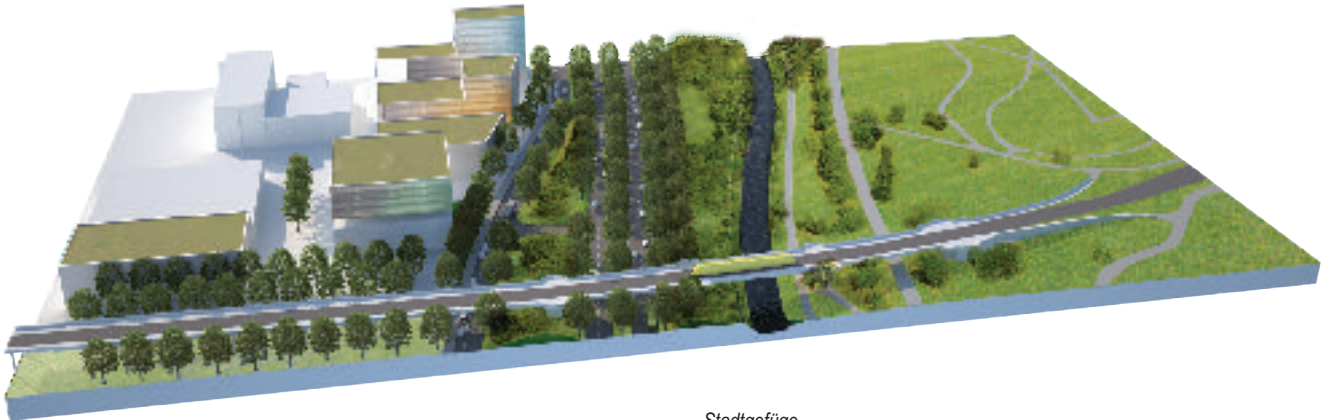
Um Karlsruhe für den Klimawandel fit zu machen wird der sukzessive Umbau des öffentlichen Raumes notwendig. Der Umbau bezieht sich vor Allem auf das Mikroklima in der Kernstadt. Der Umbau besteht aus dem Einsatz sich weniger aufheizender Materialien, schattenspendender Bäume, der Verringerung von Parkständen und Stellplätzen im öffentlichen Raum und einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie. Für den Umbau ist das konsequente Verfolgen einer umfassenden Gesamtstrategie unerlässlich, da nur der Zusammenhang vieler kleiner Maßnahmen das gewünschte Ziel einer geringeren Stadterwärmung erreichen kann.

Testentwürfe

Adressen am Landschaftsraum Adressen im Stadtgefüge Anpassung an den Klimawandel



1.a Südtangente
Die Südtangente stellt eine Zäsur im Stadtraum dar. Sie befindet sich im verkehrlich dominierten südlichen Zwischenraum Karlsruhes. Sowohl Stadtparks (wie die Gunther Klotz Anlage) und angrenzende Gewerbegebiete haben Rückseiten zur Schnellstraße ausgebildet.



1.b Innerer Rand: an der Südtangente

Landschaftsraum

- Unter Beibehaltung der Verkehrsintensität kann die Südtangente zu einer Stadtavenue umgestaltet werden. Straßenbäume stärken ihren Charakter als städtische Allee, die sich in Randlage eines Parks befindet. Die räumliche Aufwertung wandelt den Rückseitencharakter in eine Schauseite mit Sichtadressen am Stadtpark.

Stadtgefüge

- Sichtadressen und Vorderseiten an der Stadtavenue.
- Die Adresse erlaubt eine relative hohe bauliche Entwicklung am inneren Stadtrand.
- Die hochwertigen Adressen verlangen nach hochwertiger, effektiver Ausnutzung der Lage, wie mehrfache Flächennutzung und Hochbauakzente

Anpassung an den Klimawandel

- Straßenbäume verhindern die Aufheizung der Stadtavenue
- Eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit verringert Lärm und Feinstaub



2.b Äußerer Rand: Testentwurf Bahnhofsgelände Süd

Mit der baulichen Entwicklung eines Stadteingangs am südlichen Bahnhofsgelände kann den drei Schlüsselthemen für Karlsruhes Zukunft Rechnung getragen werden:

Landschaftsraum

- Strategisch gesetzte begrenzte Überdeckelungen von Verkehrsinfrastrukturen sorgen für eine hochwertige Verbindung der Kernstadt mit dem Landschaftsraum des Oberwaldes.
- Am Oberwald entsteht eine hochwertige Wohnadresse vergleichbar mit Karlsruhes ersten Lagen (z.B. am Schloss)
- Die Ost – West Linearität der Stadt erlaubt öffentliche Räume mit unterschiedlichem Charakter anzulegen: 1. Allee am Oberwald, 2. Stadtboulevard Südtangente, Schwarzwaldstraße wird zur Bahnhofsallee

Stadtgefüge

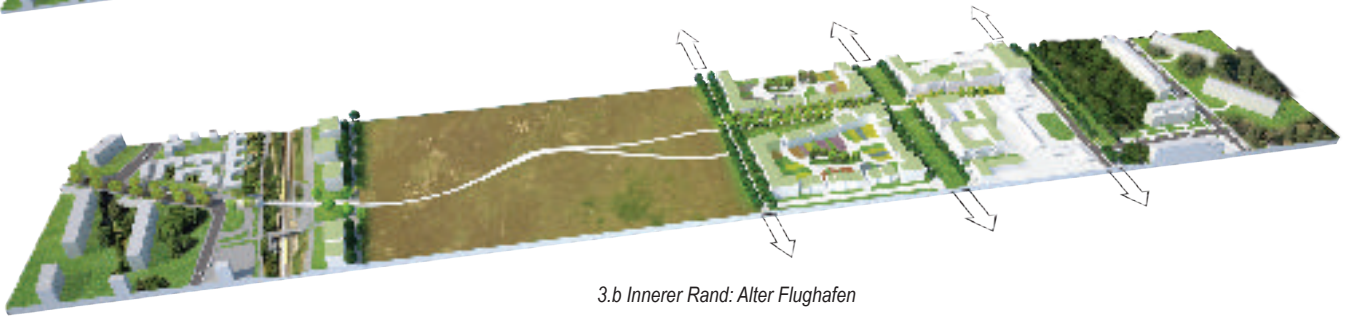
- Sichtadressen und Stadteingang an der Südtangente, eine warme Willkommengeste
- Immobilienwert steigt durch die hochwertige Adressen: Äußerer Rand am Oberwald, Sichtadressen für Dienstleistungsbetriebe am Stadteingang
- Mischnutzung entlang der Schwarzwaldstraße
- Städtische Funktionsmischung je nach Lage möglich: Gründerzentren, Dienstleistungsunternehmen, Gewerbe und Wohnnutzungen

Anpassung an den Klimawandel

- Verschattung durch Baumstrukturen auf allen Stadtstraßen und Alleen
- Gründächer
- Erweiterung der Wasserflächen im Oberwald



3.a Alter Flughafen
 Das heutige Gelände hat sich an der Rückseite der angrenzenden Gebiete entwickelt. Die vertieft angelegte Stadtbahn stellt einen tiefen Graben zwischen dem alten Flugfeld und der angrenzenden Nordweststadt dar



3.b Innerer Rand: Alter Flughafen

Landschaftsraum

- Das Sandbiotop bleibt erhalten und wird umsäumt mit Radschnellwegen. Diese werden mit der Umgebung verbunden. Damit entstehen Vorderseiten, erste Wohnadressen am alten Flugfeld.
- Das Biotop wird zur internen, erlebbaren Landschaft. Der Naturschutzstatus bleibt erhalten.

Stadtgefüge

- Bereits bestehende Planungen werden um eine innere Randadresse erweitert. Das Sandbiotop wird für alle Karlsruhe erlebbar, es wird zur Inneren Adresse.

Anpassung an den Klimawandel

- Bäume, Gründächer
- Erhalt des Biotops und der benötigten Frischluftschneisen



4.a Kriegsstraße
 Im heutigen Zustand stellt die Kriegsstraße eine intensiv befahrene Bundesstraße dar. Ihre Effekte wie Lärm und Feinstaub strahlen negativ auf die Stadtstruktur ab.



4.b Innerer Rand im Stadtkern: Die Kriegsstraße
 Die Kriegsstraße ist Teil der Kombilösung. Die Tunnelführung der Kriegsstraße erzeugt die einzigartige Möglichkeit den öffentlichen Raum den Karlsruher Bürgern zur Verfügung zu stellen.

Landschaftsraum

- Die oberirdische Kriegsstraße kann zur Stadtallee werden. Straßencafés und

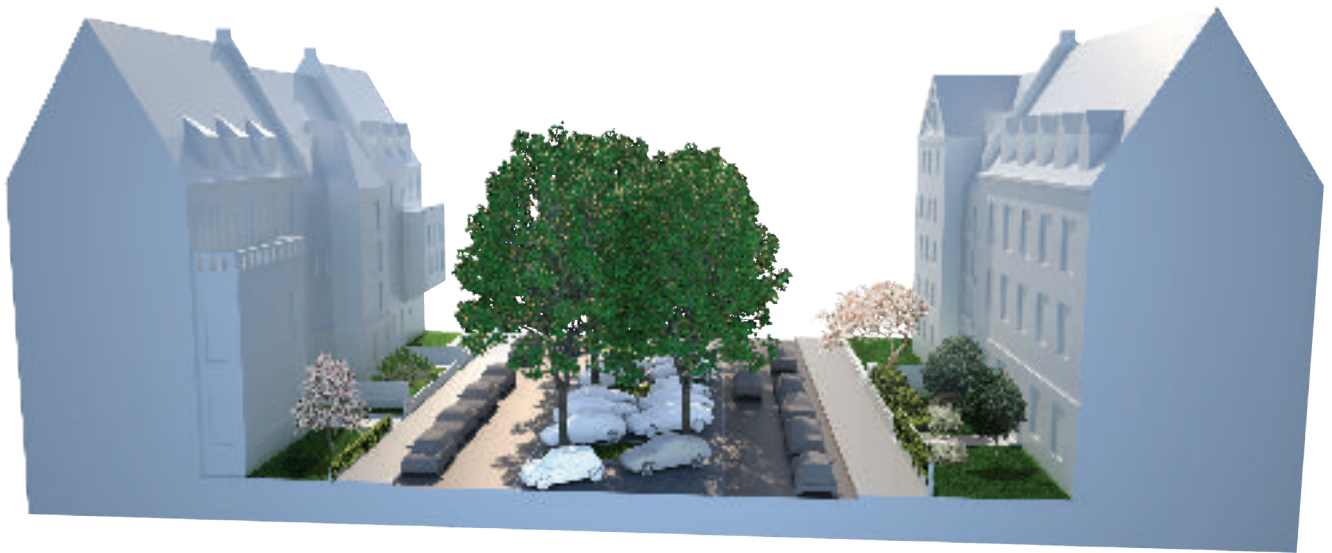
ebenerdige Fußgängerquerungen beleben den Straßenraum.

Stadtgefüge

- Die Innenstadt nördlich und südlich profitiert enorm von der Tunnelführung des zentralen Straßenverlaufs. Einzelhandel, Dienstleistung und Wohnadressen werden die Innenstadt auf.

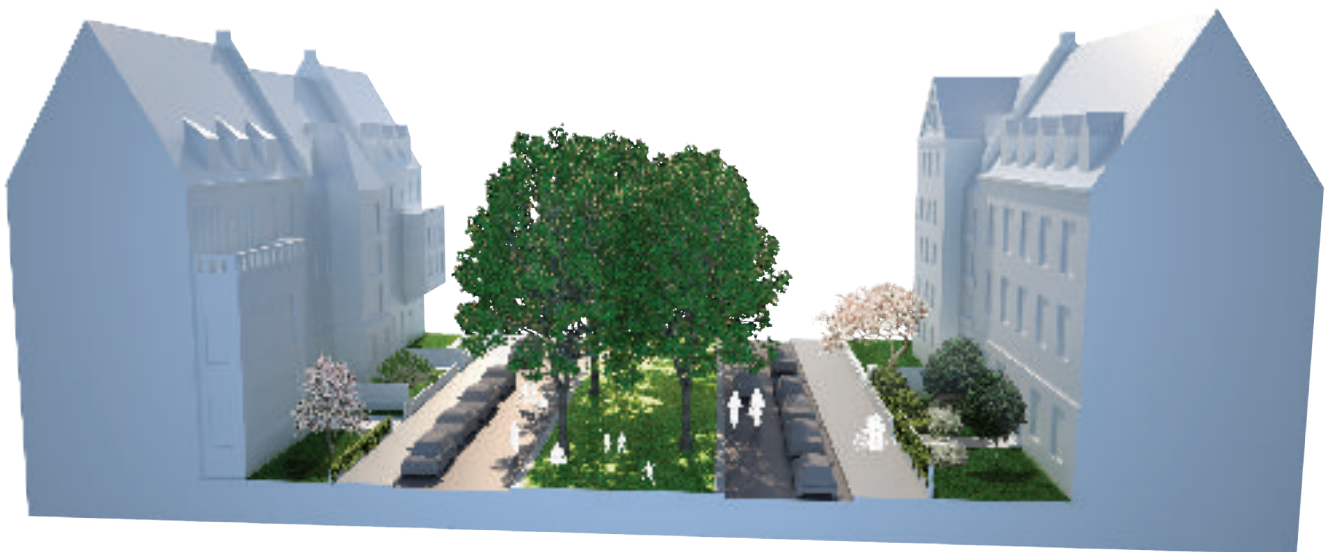
Anpassung an den Klimawandel

- Straßenbäume verschatten die versiegelten Flächen
- Die Materialisierung der Stadtallee kann durch helle Granitflächen einen positiven Effekt gegen die Aufheizung erzielen.



5.A Fahrradstraßen

In Karlsruhe sind Fahrradstraßen ausgewiesen, die frequentiert genutzt werden. In ihrer Erscheinungsform unterscheiden sie sich allerdings nicht von anderen Karlsruher Stadtstraßen. PKW dominieren wie anderenorts den Straßenraum.



5.B Fahrradstraßen

Landschaftsraum

- Die Fahrradstraßen sollten zu städtischen Alleen transformiert werden
- Autos sind hier zu Gast (einseitige Parkstände)
- Die Fahrradstreifen werden eindeutig markiert (beispielsweise mit rotem Asphalt)

Stadtgefüge

- Der entstehende Freiraum steht den Bürgern zur Verfügung, nicht als Parkplatz, sondern als Spielfläche, Fläche zum Spazieren gehen oder Sport treiben.
- Die Immobilien entlang der grünen Achsen werden aufgewertet und unterscheiden sich deutlich von anderen städtischen Adressen.

Anpassung an den Klimawandel

- Baumpflanzungen (Ergänzen fehlender Bäume)
- Verringerung der versiegelten Flächen und Erweiterung der Rasenflächen.





6.A Stadtstraßen in der Kernstadt

Die schmalen Stadtstraßen beispielsweise der Südstadt sind häufig baumfrei; Gehwege sind schmal und die Straßenprofile dienen vorrangig dem MIV.



6.B Stadtstraßen in der Kernstadt

Landschaftsraum

- Das nachhaltige Mobilitätskonzept hilft, den Straßenraum vom Joch der PKW Stellplätze zu befreien.
- PKW sind im Straßenraum „zu Besuch“ indem Parkstände lediglich einseitig angeboten werden.

Stadtgefüge

- Der Straßenraumbreite entsprechen wird mehr Raum für Fahrradfahrer, Fußgänger und spielende Kinder geschaffen.

Anpassung an den Klimawandel

- Straßenbäume verschatten versiegelte Flächen und verbessern das Mikroklima
- Grüne Baumscheiben verringern den Anteil an versiegelter Fläche





Ausschnitt Detail 2b

Was kann die Stadt sofort tun?

- Deutliche Definition von räumlichem Kernbereich und räumlich eigenständigen Stadtvierteln
- Klare Entscheidungen treffen
- Profilerstellung / Schärfung der Begabungen
- Gestaltungsleitfäden für die einzelnen Stadtteile erstellen
- Definition und Analyse des Zwischenraums (funktional und räumlich)
- Bestimmung der Adresskorridore (Klassifizierung in sofort realisierbar und funktional vorhanden)
- Analyse aller inneren und äußeren Randsituationen (Kategorisierung in: Kein Handlungsbedarf, möglicherweise Handlungsbedarf, auf jeden Fall Handlungsbedarf)
- Testplanungen (Kriegsstraße)
- Testplanung Sophienstraße
- Testplanung Stadtstraße (Begrünung in der Innenstadt)
- Testweise Einführung von Anwohner Parkausweisen

Neue Fragen die sich stellen

Sind die funktionalen Themen die Richtigen?

Sind die gefundenen Korridore / Adern die Richtigen?

Wo sollte man die Grenze zwischen Kernstadt und eigenständigen Stadtteilen ziehen?

Gehören die Wirtschaftsmotoren der Stadt zur Kernstadt?

Welche Instrumente lassen sich einsetzen um eine fächerübergreifende Zusammenarbeit zu realisieren?

Wer sind die Akteure? Wer die treibende Kraft?

WEST 8
Urban Design & Landscape Architecture

West 8 urban design & landscape architecture b.v.
Schiehaven 13m
3024 EC Rotterdam
The Netherlands
Tel.: +31 (0)10-4855801
Fax: +31 (0)10-4856323
pr@west8.com
www.west8.com



Verkehrplus GmbH
Elisabethnergasse 27a
8020 Graz
Österreich
Tel.: +43 (0) 316-9087070
Fax: +43 (0) 316-90870799
office@verkehrsplus.at
www.verkehrsplus.at