

Räumliches Leitbild Karlsruhe 2015

Planungswerkstatt

Januar – Juni 2014

KARLSRUHE:
ZUKUNFT

Empfehlungen des Begleitgremiums





1. VORBEMERKUNG	5
2. WÜRDIGUNG DER ARBEITEN DER TEAMS	9
2.1 Team „berchtoldkrass space&options Studio . Urbane Strategien UC ^{STUDIO} “	10
2.2 Team „Machleidt Sinai SHP“	14
2.3 Team „West8/verkehrplus“	18
3. EMPFEHLUNGEN DES BEGLEITGREMIUMS	23
3.1 Aufgabe eines Leitbilds	24
3.2 Handlungsräume	26
3.3 Handlungsfelder- „Aufgaben für Karlsruhe“	28
4. EMPFEHLUNGEN FÜR DAS WEITERE VORGEHEN	47
 Beteiligte der Planungswerkstatt, Impressum	 52



1. Vorbemerkung

kooperative Planungswerkstatt „Räumliches Leitbild Karlsruhe 2015“



Abbildung 1: Impressionen von der 1. Zwischenpräsentation im Südwerk am 06.03.2014 (oberes Bild) und vom Finale im Substage am 04.06.2014 (unteres Bild), Thomas Müller (MESS)

Im Jahr 2012 startete mit der Ausarbeitung der „10 Fragen an Karlsruhe“ die Grundlagenarbeit für die Ideenkonkurrenz zum „Räumlichen Leitbild Karlsruhe 2015“, deren Ergebnisse nun vorliegen. Die Vorarbeit der 10 Fragen ist dabei als Versuch zu verstehen, die Schlüsselthemen der zukünftigen Stadtentwicklung für Karlsruhe und damit inhaltliche Fragen des Räumlichen Leitbilds auszuloten. Der gesamte Prozess war dabei von Anfang an als öffentlicher Diskurs geplant. Daher kam der Vermittlung des Prozesses und der Inhalte eines Räumlichen Leitbilds ein hoher Stellenwert zu.

Anknüpfend an bisherige, positive Erfahrungen mit Planungswerkstätten, wie bspw. dem Verfahren zur Durlacher Allee, wurde daher auch die Ideenkonkurrenz zum „Räumlichen Leitbild Karlsruhe 2015“ als öffentlich begleitete Planungswerkstatt ausgelobt, um mit dieser neuen Karlsruher Planungskultur kommunale Entscheidungsträger und die Stadtöffentlichkeit frühzeitig bei der Gestaltung der räumlichen Entwicklung miteinzubeziehen sowie damit die erarbeiteten Ergebnisse auf eine tragfähigere Basis zu stellen. Außerdem lassen sich so in einem transparenten Prozess komplexe stadtplanerische Themen anschaulicher vermitteln, Schnittmengen und Problemlagen gemeinsam erörtern und Entscheidungsprozesse ein Stück weit nachvollziehbarer gestalten.

In einem ersten Schritt erfolgte im Rahmen einer Ausstellung mit dem Titel: „Die Stadt neu sehen – 10 Fragen an Karlsruhe“ und dem dazu gehörigem Begleitprogramm im Zeitraum vom 19. Juli – 27. Oktober 2013 im Prinz-Max-Palais die erste Konfrontation als Diskurs mit der Öffentlichkeit. Hier wurde den Besuchern die Möglichkeit eingeräumt, zu den inhaltlichen Themen in Form von Kommentarkarten Stellung zu nehmen, die wiederum in den Erarbeitungsprozess zurückflossen. Auch der nächste Schritt, das Auswahlverfahren von drei Arbeitsgemeinschaften für die Teilnahme an der Planungswerkstatt, erfolgte in einer öffentlichen Vorstellungsrunde mit insgesamt neun Teams, die aus einem fachlichen Auswahlprozess aus insgesamt 14 Bewerbungen hervorgingen. Die eigentliche Planungswerkstatt bot im Bearbeitungszeitraum vom 30. Januar bis zum 04. Juni mit insgesamt fünf öffentlichen Terminen, vom Auftakt über Zwischen- bis zur Endpräsentation und dem Finale, weitere Möglichkeiten für die inte-

ressierte Öffentlichkeit, mit den Bearbeiterteams sowie externen Fachleuten, Vertretern aus Stadtpolitik und Stadtplanung zusammenzutreffen und die Zwischen- bzw. Endergebnisse zu diskutieren. An Teamstationen sowie einem Bürgertisch bestand zudem die Möglichkeit für den direkten Kontakt und das Hinterlassen von Anmerkungen und Anregungen, die den Teams, aber auch den verantwortlichen Entscheidungsvorbereitern und -trägern für die Bearbeitung sowie den weiteren Prozess aufbereitet und zugänglich gemacht wurden.

Als Ergebnis der Planungswerkstatt wurde weder ein umfassendes Stadtentwicklungskonzept noch ein fertiges Leitbild erwartet, sondern ein inhaltliches Grundgerüst für die integrierte und langfristige Ausrichtung der räumlichen Entwicklung. Die Erkenntnisse sind jetzt Grundlage für die eigentliche Erarbeitung eines räumlichen Leitbilds für Karlsruhe dient. Die von den Bearbeiterteams herausgestellten Aspekte verdeutlichen teils mit großer Übereinstimmung, zum Teil auch konträr die zukünftigen Handlungsfelder und Aufgaben der räumlichen Stadtentwicklung. In nächsten Schritt werden diese thematisch geordnet und zu einem „Pflichtenheft“ für Karlsruhe zusammengeführt. Neben der Würdigung der einzelnen Arbeiten sollen diese Aspekte als „Empfehlungen des Begleitgremiums“ nachfolgend vorgestellt werden.



2. Würdigung der Arbeiten

„berchtoldkrass space&options | Studio . Urbane Strategien | UC STUDIO“ entwickeln ihren Vorschlag aus der bestehenden Struktur Karlsruhes heraus („Zellenstadt“ und „Stadt der Freiräume“) und setzen ihn mit möglichen Entwicklungen der Zukunft in Beziehung (Produktive Welten, Klimaschutz, Zukunft der Mobilität). In einer ausführlichen Herleitung der Entwicklungsrichtung für Karlsruhe werden Entwicklungsszenarien (auch ohne Wachstumsvorzeichen für die Stadtentwicklung) zur Diskussion gestellt:

- kompakte Stadt: Reurbanisierung, Konzentration, Innenentwicklung, Nachverdichtung, Nutzungsmischung
- Kreislaufstadt: nachhaltige, soziale und ökonomische Lebensweisen, schonender und effizienter Flächenverbrauch, lokale Wertschöpfungsketten
- Regiopole: KA als regionaler Entwicklungsmotor und Zentrum der Region, regionale Kooperationen, Schärfung des Wirtschaftsprofils, Entwicklung der Schnittstellen
- Landschaftsstadt: Klimawandel als treibende Kraft, Landschaft als wichtigster Bestandteil der Stadt, intensive Verbindung von Stadt und Landschaft
- Zellenstadt: Quartiere, Nachbarschaften und lokale Gemeinschaften, lebendige und vielfältige kleinteilige Nutzungsmischung, Identitäten

Für Karlsruhe werden als Fazit aus dieser Betrachtung die Ausbildung von Nachbarschaften, die individuelle Entwicklung der Quartiere, Nutzungs- und Funktionsmischung, die Stadt der kurzen Wege sowie die Schaffung von identitätsstiftenden Räumen und Zentren als Entwicklungsziele abgeleitet. Aus der Überlagerung mit den Wünschen und Herausforderungen für die zukünftige Entwicklung erarbeitet das Team 5 Ebenen (Handlungsfelder) für eine neue Idealstadt Karlsruhe. Gemeinsam bilden diese ein „stabil-dynamisches“ Gerüst für Karlsruhe, dessen Rückgrat die vernetzten Freiräume sind.

Sie definieren aus der Betrachtung der Stadtentwicklungsgeschichte und bisherigen planerischen Leitbildern einen ringförmigen „Handlungsraum“ rund um die „Innenstadt“. Dieser verbindet diejenigen Gebiete Karlsruhes miteinander, in denen sich nach Meinung des

Teams durch Flächenreserven und Anschlüsse an die bedeutsamen Verkehrssysteme die größten Chancen und Aufgaben für die Weiterentwicklung von Karlsruhe in den nächsten 20 Jahren konzentrieren. Ebenso stellt der Handlungsraum auch die Grenze zwischen einer eher städtisch geprägten Entwicklung (Innere Stadt) und der Entwicklung „in der Landschaft“ (Äußere Stadt) dar. Verbindendes und einzig durchgängiges Element dieses Rings ist ein Freiraumband, welches neben der freiräumlichen Gliederung und Orientierung von Innen- und Außenstadt auch die Funktion einer tangentialen Vernetzung im Radverkehr übernehmen soll.

Für die Gesamtstadt machen sie ein Qualitätsangebot: Sie propagieren die Stadt der Nachbarschaften, welche eine maßgeschneiderte Weiterentwicklung der Stadt innerhalb der bestehenden nachbarschaftlichen Strukturen der Quartiere vorsieht. Diese sollen über eine eigene Grundversorgung sowie zentrale Einrichtungen verfügen und in Zusammenarbeit mit ihren Bewohnern weiterentwickelt und – wo möglich – auch verdichtet werden. Mit dem Konzept der „5-Minuten-Stadt“ wird die Erreichbarkeit bestimmter Orte zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV innerhalb einer bestimmten Zeit als Maßstab für die Weiterentwicklung der Innenstadt gesetzt (Grundversorgung, Innenstadt oder wichtige Freiräume). Wo dies nicht möglich ist, müssen nach Meinung des Teams entweder Einrichtungen ergänzt oder die Verkehrsverbindungen verbessert werden.

Im Bereich der Gewerbeentwicklung verweisen sie auf die zukünftige Bedeutung „produktiver Welten“ – einer stärkeren Verknüpfung zwischen Hochschulen und Produktion, die Förderung des Kreativgewerbes und anderer Nischen – und die Notwendigkeit, sich für zukünftige Entwicklungen „Jokerflächen“ zu erhalten, innerhalb derer keine Chancen verbaut werden sollen. Neben Hochschulquartier und dem Nordband soll sich die gewerbliche Entwicklung von Karlsruhe auf die bestehenden Gebiete entlang der Südtangente konzentrieren. Dort machen sie signifikante Flächenpotenziale aus, die sie als „Mixed Zone“ charakterisieren und durch die Setzung neuer baulicher Regeln (keine einstöckigen Hallen, keine großflächigen ebenerdigen Parkplätze) mobilisieren wollen. Diese Mobilisierung soll von bestehenden und neuen Bahnhöfen entlang der „Mixed Zone“ ausgehen, welche mit einer neuen S-

Bahnlinie zwischen Mühlburg und Blankenloch attraktiv bedient werden sollen („Stadt der Schnittstellen“).

Für das eigentliche Leitbild werden die formulierten Stoßrichtungen inhaltlich und räumlich miteinander verzahnt und in Beziehung gesetzt. Jeder Ort in Karlsruhe muss auf seine Rolle und deren Bedeutung in Bezug auf die verschiedenen Ebenen des Leitbilds (Nachbarschaften, Freiräume, Produktive Welten, ...) überprüft werden. So ergibt sich ein Orientierungsrahmen, mit dem die Stadt zukünftige Entwicklungen besser einordnen und steuern kann. Mit der Formulierung planerischer und politischer Schritte auf dem Weg zu einem Leitbild sowie von notwendigen Aufgaben für die Umsetzung einzelner Bausteine geben sie wichtige Hinweise für die Funktionsweise eines räumlichen Leitbilds. Nach ihrer Meinung ist die Fortführung des Dialogs mit Verwaltung, Behörden, Experten und Bevölkerung, die Koordination der Aktivitäten der Verwaltung, der Einbezug bestehender Planungen und Ressourcen und eine wiederkehrende Standortbestimmung ein besonders wichtiger Bestandteil des weiteren Vorgehens.

Würdigung:

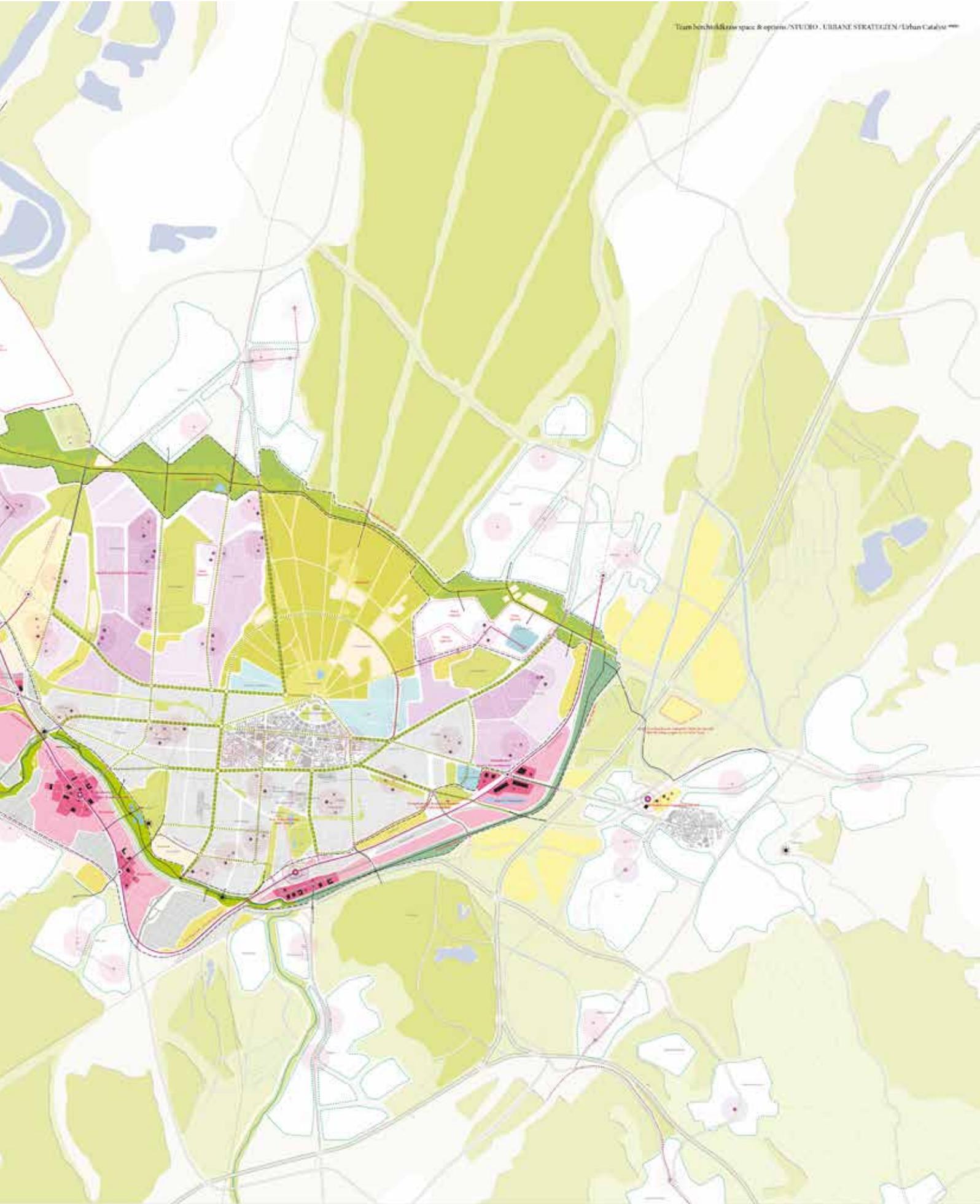
„berchtoldkrass space&options | Studio . Urbane Strategien | UC ^{STUDIO}“ haben mit dem Ring als Handlungsraum ein starkes Bild entwickelt, welches ihre Ideen für die Entwicklung Karlsruhes beispielhaft transportiert. Ihr strategischer Ansatz, Stoßrichtungen zu definieren, die jedem Ort eine Rolle und Bedeutung zuzumessen unterstreicht ihre prozesshafte Interpretation des Leitbildgedankens und liefert wertvolle Vorschläge für den weiteren Prozess bei der Erarbeitung des Leitbildes inklusive des eingeschlagenen Dialogs und Beteiligungsprozesses. Ebenso ist die Herleitung der gewählten Entwicklungsrichtung über die Diskussion möglicher Zukünfte ein wertvoller Beitrag, der auch in der zukünftigen Weiterentwicklung des Leitbilds eine Rolle spielen kann.

Ihr Konzept ist die einzige Arbeit, die ohne neue Flächeninanspruchnahme auskommt und den prognostizierten Bedarf ausschließlich über Nachverdichtung im Bestand und Transformation vorhandener Flächen decken will. Um dies zielgerichtet aber auch mit der

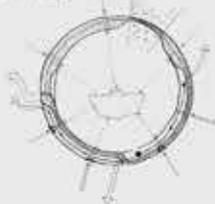
notwendigen Differenzierung erreichen zu können, machen „berchtoldkrass space&options | Studio . Urbane Strategien | UC STUDIO“ Qualitätsversprechen, die sowohl für die Planung, wie auch für die Öffentlichkeit nachvollziehbar sind und als Leitlinien der Entwicklung dienen können. Für den Leitbildprozess beispielhaft setzen sie klare Schwerpunkte, identifizieren mit Ihrer Kategorie der „Jokerflächen“ auch Gebiete (wie beispielsweise den Raffinerien) die man bewusst offenhalten soll, um sich Entwicklungsoptionen nicht zu verbauen.

Das starke Bild des Rings gewährleistet ein hohes Maß an Prägnanz und Öffentlichkeitswirksamkeit, kann aber auch einengen. Auch wenn Bereiche identifiziert werden, die wichtige Schnittstellen und Handlungsfelder für Karlsruhe darstellen, definiert es doch ein „Innen“ und ein „Aussen“, welches der speziellen Siedlungsstruktur Karlsruhes nicht immer angemessen erscheint. Insofern ist die Abgrenzung in eine innere und eine äußere Stadt mit unterschiedlichen Entwicklungsperspektiven auch kritisch zu prüfen. Aufgrund ihrer Konzentration auf den strategisch-organisatorischen Ansatz fallen die gemachten Vorschläge teilweise zu wenig konkret aus. Verbalisierte Begriffe für Handlungsfelder und daraus resultierende Erwartungen haben aufgrund realer Rahmenbedingungen vielfach einen eher theoretischen Anspruch, dessen Durchführbarkeit als schwierig gewertet wird.

Obwohl das Begleitgremium das Ring-Konzept als Leitbildgedanke für die Entwicklung von Karlsruhe kritisch beurteilt, liefert die Arbeit von „berchtoldkrass space&options | Studio . Urbane Strategien | UC STUDIO“ sehr wertvolle Ergebnisse für die zukünftige Ausgestaltung der räumlichen Entwicklung von Karlsruhe.



Grundriss



Peripherer Ort



Akzentzone - Zentrum



3. Stufe von Suburb



Stufe - 4. Stufe von Suburb



Stufe - 5. Stufe von Suburb



Das ist ein Stadtmodell, das sich auf die Entwicklung der Stadt über die Zeit bezieht. Es zeigt die verschiedenen Stufen der Suburbanisierung, von der ersten Stufe bis zur fünften Stufe. Die erste Stufe ist die Kernzone, die zweite Stufe ist die Peripherie, die dritte Stufe ist die Suburbane Zone, die vierte Stufe ist die Suburbane Zone mit Akzentzone, und die fünfte Stufe ist die Suburbane Zone mit Akzentzone und Zentrum.

Das ist ein Stadtmodell, das sich auf die Entwicklung der Stadt über die Zeit bezieht. Es zeigt die verschiedenen Stufen der Suburbanisierung, von der ersten Stufe bis zur fünften Stufe. Die erste Stufe ist die Kernzone, die zweite Stufe ist die Peripherie, die dritte Stufe ist die Suburbane Zone, die vierte Stufe ist die Suburbane Zone mit Akzentzone, und die fünfte Stufe ist die Suburbane Zone mit Akzentzone und Zentrum.

Das ist ein Stadtmodell, das sich auf die Entwicklung der Stadt über die Zeit bezieht. Es zeigt die verschiedenen Stufen der Suburbanisierung, von der ersten Stufe bis zur fünften Stufe. Die erste Stufe ist die Kernzone, die zweite Stufe ist die Peripherie, die dritte Stufe ist die Suburbane Zone, die vierte Stufe ist die Suburbane Zone mit Akzentzone, und die fünfte Stufe ist die Suburbane Zone mit Akzentzone und Zentrum.

„Machleidt | Sinai | SHP“ haben die Gründungsidee der Stadt für die Entwicklung ihres Konzepts aufgenommen: Stadt und Landschaft sind in Karlsruhe gleichberechtigte Elemente. Zusammen mit dem prognostizierten Wachstum Karlsruhes entwickeln sie Ihr Leitbildkonzept anhand dreier Thesen:

- Die Ideale Stadt: „Karlsruhe begreift sich als Modellstadt. Im Zentrum ihrer Identität steht die ganzheitliche Wahrnehmung von Stadt, Landschaft und Verkehr.“
- Die Schöne Stadt: „Karlsruhe arbeitet bewusst an den ästhetischen und sinnlichen Qualitäten seiner Stadt- und Landschaftsräume. Karlsruhe bleibt Landschaftsstadt: die Stadtentwicklung kommt ohne weiteren Flächenfraß aus.“
- Die Prosperierende Stadt: der Wohn- und Erwerbsstandort Karlsruhe wächst. Die Stadt muss auch räumliche Entwicklungsangebote machen können.

Die Einbettung der barocken Planstadt in die Landschaft – sowohl im großen als auch im kleinen Maßstab – wird als ein besonderes Merkmal von Karlsruhe und als „Reichtum“ wahrgenommen, den es zu schützen und weiterzuentwickeln gilt (die „Ideale Stadt“). Dabei stellen sie fest, dass Karlsruhe nicht primär am Rhein sondern auch an der Alb liegt, welche neben dem Hardtwald den wichtigsten innerstädtischen Freiraum akzentuiert.

Für die zukünftige Entwicklung von Karlsruhe machen sie einen Zielkonflikt aus: Die „Prosperierende Stadt“ Karlsruhe braucht Flächen, allerdings soll dafür nicht die Landschaft mit neuen Siedlungsflächen verbaut werden (die „Schöne Stadt“). Ihre Lösung besteht in der Transformation derjenigen Gebiete mit den meisten Problemen und Barrieren, aber auch den meisten Entwicklungspotenzialen. Diese liegen nach Ansicht des Teams in einem Nord- und Südband rund um die Kernstadt. Dort wo auch die Verknüpfung zwischen den städtischen Freiräumen und der Landschaft stattfindet.

Auf der Suche nach Flächenreserven und Transformationspotenzialen für die Entwicklung von Karlsruhe werden die Handlungsfelder „Landschaft“, „Stadtraum“, und „Mobilität“ konsequent entlang der beiden Bänder durchgespielt. Der Schwerpunkt liegt auf dem Abbau

von Barrieren, der Inwertsetzung von Freiräumen und der Erkundung von Möglichkeiten für die Weiterentwicklung von Wohnen und Gewerbe. Die Konzepte für die einzelnen Teilgebiete werden in Form von funktionalen Skizzen, dem Entwurf städtebaulicher Grobstrukturen und einer Flächenbilanz unterstützt.

Ihre Erkundung liefert Vorschläge für die Weiterentwicklung und Transformation bestehender Stadtteile, wie zwischen Nordstadt und Neureut oder südlich der Südtangente. Ebenso gelangen aber auch „neue Räume“ und ihre Entwicklungspotenziale in den Fokus: So zum Beispiel der Hardtwald – der mit einem durchgehenden „Waldpark“ in Ost-West-Richtung und weiteren Lichtungen mehr Licht und weitere Funktionen für die Erholung und den Radverkehr erhält, der Güterbahnhof als langfristige strategische Reserve für das Arbeiten (und Wohnen) sowie Möglichkeiten des Wohnens zwischen Energieberg und Rheinhafen.

Für die Innere Stadt stellt das Team die Bedeutung des Abbaus von Barrieren der Verkehrswege heraus. Daher wird auf den Stadtstraßen dem verstärkten Mischen der Verkehrsarten (insbesondere Radverkehr und MIV) gegenüber der strikten Trennung der Vorzug gegeben. Ebenso plädiert das Team für die Weiterführung des Rückbaus nicht mehr benötigter Straßenkapazitäten auf den Magistralen, wie der Rheinstraße, der Kriegsstraße aber auch in Bezug auf die Anschlussknoten der Stadtautobahnen. Als prominenteste und gleichzeitig kühnste Maßnahme fordern sie die Überdeckung der Südtangente im Bereich der Günther-Klotz-Anlage.

Würdigung:

„Machleidt | Sinai | SHP“ wählen eine solide städtebaulich- landschaftsplanerische Herangehensweise. Mit der Identifikation nach Problemfeldern und identitätsstiftenden Potenzialen der Stadt spannen sie den Rahmen auf, innerhalb dessen sie nach Flächenpotenzialen und -reserven für die Stadtentwicklung suchen. Durch die Arrondierung, Erweiterung und markante Stärkung vorhandener Freiraumstrukturen wollen sie die Lesbarkeit der Stadtlandschaft verbessern und eine bessere Orientierung im Stadt-Landschaftsgefüge sorgen.

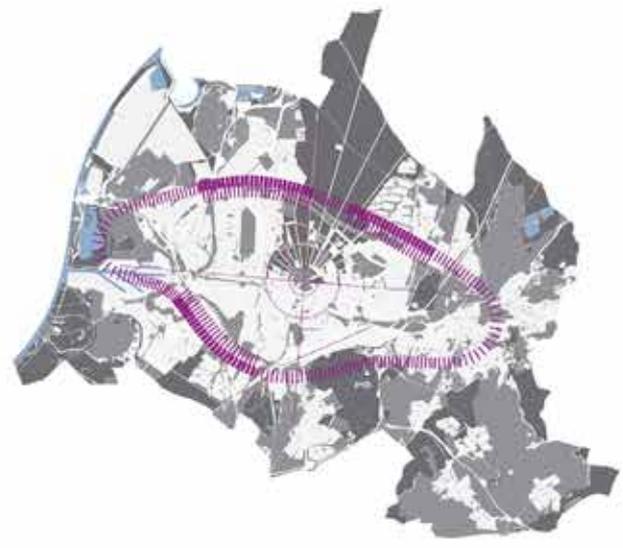
Mit diesem Ansatz formulieren sie eine tragfähige Übersicht für die Bewältigung des möglichen Wachstums durch Transformation, Flächentausch und neue Siedlungsflächen. Ebenso stellen sie mit den Siedlungserweiterungen auf dem Gelände des Güterbahnhofs, im Süden Neureuts und am Nordrand des Rheinhafens Flächen zur Diskussion, die durchaus als zukünftige Wohn- und Arbeitsstandorte geprüft werden sollten. Ihr Konzept denkt zwar viele neue Siedlungsflächen an, jedoch haben „Machleidt | Sinai | SHP“ den Anspruch, den größten Teil durch Verschiebung vorhandener Reserven des FNP decken zu können. Als einziges Team bilanzieren sie den Flächenverbrauch sowie die Möglichkeiten der Transformation von Bauflächen. Der Nachweis steht auch für die ehrliche Einschätzung, dass eine wachstumsorientierte Stadtentwicklung unter den heutigen Rahmenbedingungen wohl nicht ohne neue Flächeninanspruchnahme auskommt.

„Machleidt | Sinai | SHP“ liefern starke konzeptionelle Vorschläge für die Qualifizierung der Freiräume als einer der Standortvorteile von Karlsruhe, die besonders gewürdigt werden. Gerade die anschauliche Transformation der Freihaltetrasse Nord ist ein diskussionswürdiger Beitrag zum Umgang mit dem Hardtwald. Den ausdrucksstarken beispielhaften Konkretisierungen für Alb und Hardtwald stehen für die anderen Handlungsfelder aber eher allgemein gehaltene Ziele und mögliche Projekthinweise gegenüber. Gerade die innere Stadt

ist thematisch unterbelichtet, was zu einem gewissen Ungleichgewicht der Aussagen führt. Auch im Verkehr bleibt es bei eher programmatischen Beiträgen, die – wo konkretisiert – teilweise nicht den heutigen Rahmenbedingungen oder im Bau befindlichen Projekten entsprechen, aber trotzdem ernsthaft zu diskutieren sind.

Auch wenn die eigene Zielsetzung - Transformation statt Stadterweiterung - durch die doch substanziellen Neuausweisung von Flächen nicht ganz erreicht wird, liefert der Beitrag von „Machleidt | Sinai | SHP“ gerade im Bezug auf die Flächendiskussion, wie auch den Umgang mit bedeutsamen Freiräumen wichtige Grundlagen und Hinweise für die weitergehende Arbeit am Räumlichen Leitbild Karlsruhes.





10 FRAGEN - 10 Antworten

Was sollte die Stadt jetzt tun?

Was ist die Aufgabe der Planung und des Städtebaus?

1. Die Stadt hat sich bisher nur mit einem öffentlichen Handeln begnügt, die meisten sind die Auswirkungen einzelner Vorhaben. Es gibt keine integrierte Planung. Die Stadt hat sich bisher nur mit einem öffentlichen Handeln begnügt, die meisten sind die Auswirkungen einzelner Vorhaben. Es gibt keine integrierte Planung.
2. Die Stadt hat sich bisher nur mit einem öffentlichen Handeln begnügt, die meisten sind die Auswirkungen einzelner Vorhaben. Es gibt keine integrierte Planung.
3. Die Stadt hat sich bisher nur mit einem öffentlichen Handeln begnügt, die meisten sind die Auswirkungen einzelner Vorhaben. Es gibt keine integrierte Planung.

Was sollte die Stadt auf keinen Fall tun?

1. Die Stadt hat sich bisher nur mit einem öffentlichen Handeln begnügt, die meisten sind die Auswirkungen einzelner Vorhaben. Es gibt keine integrierte Planung.
2. Die Stadt hat sich bisher nur mit einem öffentlichen Handeln begnügt, die meisten sind die Auswirkungen einzelner Vorhaben. Es gibt keine integrierte Planung.

1. Die Stadt hat sich bisher nur mit einem öffentlichen Handeln begnügt, die meisten sind die Auswirkungen einzelner Vorhaben. Es gibt keine integrierte Planung.
2. Die Stadt hat sich bisher nur mit einem öffentlichen Handeln begnügt, die meisten sind die Auswirkungen einzelner Vorhaben. Es gibt keine integrierte Planung.

Welche Entwicklungsschwerpunkte in Form von Brundage-Planen, Reparatoren, Nachverdichtung sowie „Joker“ werden gesetzt?

1. Die Stadt hat sich bisher nur mit einem öffentlichen Handeln begnügt, die meisten sind die Auswirkungen einzelner Vorhaben. Es gibt keine integrierte Planung.
2. Die Stadt hat sich bisher nur mit einem öffentlichen Handeln begnügt, die meisten sind die Auswirkungen einzelner Vorhaben. Es gibt keine integrierte Planung.

Gibt es Subzentren, was etwa nicht geschaffen wird?

1. Die Stadt hat sich bisher nur mit einem öffentlichen Handeln begnügt, die meisten sind die Auswirkungen einzelner Vorhaben. Es gibt keine integrierte Planung.
2. Die Stadt hat sich bisher nur mit einem öffentlichen Handeln begnügt, die meisten sind die Auswirkungen einzelner Vorhaben. Es gibt keine integrierte Planung.

Welche Themen / Orte / andere Fragen sollen vertiefert untersucht werden?

1. Die Stadt hat sich bisher nur mit einem öffentlichen Handeln begnügt, die meisten sind die Auswirkungen einzelner Vorhaben. Es gibt keine integrierte Planung.
2. Die Stadt hat sich bisher nur mit einem öffentlichen Handeln begnügt, die meisten sind die Auswirkungen einzelner Vorhaben. Es gibt keine integrierte Planung.
3. Die Stadt hat sich bisher nur mit einem öffentlichen Handeln begnügt, die meisten sind die Auswirkungen einzelner Vorhaben. Es gibt keine integrierte Planung.
4. Die Stadt hat sich bisher nur mit einem öffentlichen Handeln begnügt, die meisten sind die Auswirkungen einzelner Vorhaben. Es gibt keine integrierte Planung.
5. Die Stadt hat sich bisher nur mit einem öffentlichen Handeln begnügt, die meisten sind die Auswirkungen einzelner Vorhaben. Es gibt keine integrierte Planung.
6. Die Stadt hat sich bisher nur mit einem öffentlichen Handeln begnügt, die meisten sind die Auswirkungen einzelner Vorhaben. Es gibt keine integrierte Planung.
7. Die Stadt hat sich bisher nur mit einem öffentlichen Handeln begnügt, die meisten sind die Auswirkungen einzelner Vorhaben. Es gibt keine integrierte Planung.
8. Die Stadt hat sich bisher nur mit einem öffentlichen Handeln begnügt, die meisten sind die Auswirkungen einzelner Vorhaben. Es gibt keine integrierte Planung.
9. Die Stadt hat sich bisher nur mit einem öffentlichen Handeln begnügt, die meisten sind die Auswirkungen einzelner Vorhaben. Es gibt keine integrierte Planung.
10. Die Stadt hat sich bisher nur mit einem öffentlichen Handeln begnügt, die meisten sind die Auswirkungen einzelner Vorhaben. Es gibt keine integrierte Planung.

Aspekte zu den Entwicklungen entlang der Trassen der Nord und Südgraben

Welche Funktionen haben die Entwicklungen an den Rändern in Bezug auf die Gesamtheit / die Innenstadt?

Die wichtigsten Entwicklungen an den Rändern sind die Entwicklung von Wohn- und Gewerbegebieten. Diese sind wichtig für die Entwicklung der Stadt, da sie die Bevölkerung und die Wirtschaft stärken.



Welche Dimensionen hätte eine solche Entwicklung (Verteilung möglicher Dichten bis hin zu großen Schichtungen zu Geschäftsfächen)?

Die Entwicklung an den Rändern hat die Dimensionen der Dichte, der Fläche und der Nutzung. Dies ist wichtig für die Entwicklung der Stadt, da es die Bevölkerung und die Wirtschaft stärken kann.

Welche Teile der Entwicklungen sind Neubau, welche Transformation?

Die Entwicklung an den Rändern besteht aus Neubau und Transformation. Dies ist wichtig für die Entwicklung der Stadt, da es die Bevölkerung und die Wirtschaft stärken kann.

Welche Synergieeffekte zwischen der in TMP vorgeschlagenen Siedlungsdichte und den Freiflächen sind ergeblingsfähig?

Die Synergieeffekte zwischen der Siedlungsdichte und den Freiflächen sind die Verbesserung der Luftqualität, die Erhaltung der Biodiversität und die Erhöhung der Lebensqualität.

Wie können eine Priorisierung aussehen? An welchen Orten sollte und könnte man beginnen und welche Orte sind eher langfristig geeignet?

Die Priorisierung sollte an den Orten mit der höchsten Bevölkerungsdichte beginnen. Dies ist wichtig für die Entwicklung der Stadt, da es die Bevölkerung und die Wirtschaft stärken kann.



1. Aufteilung der Alleen durch „Zwischenblöcke“ über Stollgerade
2. Nutzung der Flächen zwischen den Alleen für die Erhaltung der Natur
3. Ausbau der Alleen für die Erhaltung der Natur
4. Ausbau der Alleen für die Erhaltung der Natur
5. Ausbau der Alleen für die Erhaltung der Natur
6. Ausbau der Alleen für die Erhaltung der Natur
7. Ausbau der Alleen für die Erhaltung der Natur
8. Ausbau der Alleen für die Erhaltung der Natur
9. Ausbau der Alleen für die Erhaltung der Natur
10. Ausbau der Alleen für die Erhaltung der Natur

Legende

- Wohnbauzone
- Erweiterungsbereich
- Kernzone
- Wohnbau
- Alte Flächen

2.3 Team „West8/verkehrplus“

„West8/Verkehrplus“ stellen die Lage Karlsruhes in fünf verschiedenen Landschaften als überregional bedeutsame Standortqualität heraus. Fokus ihrer Überlegungen sind die Schnittstellen zwischen Stadt und Landschaft als Adresse und Strukturierungspunkte der Stadtentwicklung. Ausgehend von den Landschaftsräumen identifizieren sie ungenügend qualifizierte Schnittstellen zu den Freiräumen sowohl an den Stadtgrenzen wie auch in Zwischenräumen innerhalb der Stadt und damit eine mangelnde Erlebbarkeit und Erreichbarkeit der Landschaften sowie der Stadträume. Auf der Basis einer Analyse gelungener Übergänge machen sie Vorschläge für die Gestaltung und Fassung der Schnittstellen sowie der Aufwertung der Qualität und Zugänglichkeit insbesondere des Zwischenraums. Dabei verwenden sie nicht nur landschaftliche Elemente sondern zeigen auf, dass an manchen Stellen auch eine städtebauliche Fassung für die Verbesserung der Ränder sinnvoll sein kann.

Das derzeitige Stadtgefüge Karlsruhe wird als „fraktaler Stadtkörper“ charakterisiert, in den die Arbeitswelten teils konzentriert, teils gemischt integriert sind. Die Bildung von Adressen äußert sich hier in einer Organisation der Stadtbestandteile nach ihrer Bedeutung in einem nationalen, regionalen und lokalen Kontext. Für die Weiterentwicklung von Karlsruhe erscheint es dem Team daher wichtig, die Ausdehnung und Bedeutung der Innenstadt als verbindendes Element zu erhöhen. Ein weiteres Leitmotiv ist das Clustern des Gewerbes, ausgehend von der verkehrlichen Lage Karlsruhes und seiner Potenziale als Wirtschaftsstandort. Durch das langfristige Sortieren gleicher Nutzungen am selben Ort, können Synergien in Form von gemeinsamen Einrichtungen, der Vernetzung des Wissens, bis hin zur stadträumlichen Gestaltung genutzt werden. Auch betonen sie die Bedeutung der Lage von Karlsruhe an europäischen Verkehrsachsen und empfehlen, die Begabungen in Forschung und Wissenschaft als „Adressen“ zu verstehen und entsprechend auszugestalten.

Die Klimaanpassung ist ein dritter Schwerpunkt der Arbeit des Teams. Dabei wird besonderes Augenmerk auf die Kernstadt gerichtet, in welcher die Folgen einer Erwärmung der Durchschnittstemperatur am stärksten spürbar sein werden. Mit einer Auslegeordnung möglicher Maßnahmen (Verschattung, Abkühlung, Reduktion

aufheizender Materialien und Gegenstände) werden die Konsequenzen für die Stadtentwicklung und insbesondere den öffentlichen Straßenraum aufgezeigt. Dabei wird deutlich, dass die notwendigen Eingriffe zwar die Qualität dieser Räume massiv erhöhen, aber auch in Konflikt mit dem Verlust von Stellflächen für den MIV im Straßenraum stehen, die kompensiert werden müssen.

Auf Basis dieser Konsequenzen fordert das Team „neue verkehrliche Pioniertaten“ von Karlsruhe und betont die historische Vorreiterrolle der Stadt bei Innovationen in neue Mobilitätskonzepten, wie dem Fahrrad, dem Auto, der Zweisystem-Stadtbahn, aber auch dem Car-Sharing. Dabei werden Ansatzpunkte geliefert, wie die im VEP (Verkehrsentwicklungsplan) geforderte Erhöhung des Modal Split zugunsten des Umweltverbunds realisiert und gleichzeitig das Problem des ruhenden Verkehrs in der Inneren Stadt entschärft werden kann. Neben Ansätzen zur Förderung des Zweiklangs aus LV (Langsamverkehr: Fußgänger und Radfahrer) und ÖV (Öffentlicher Verkehr) – wie den Fahrradstraßen und Fahrzeitgarantien – werden auch eine Ausweitung des Anwohnerparkens, der Bau von Quartiersgaragen und der Ausbau von Park+Ride als wichtig erachtet, um Konflikte im Straßenraum zwischen den Bedürfnissen des Verkehrs und der Klimaanpassung lösen zu können.

Würdigung:

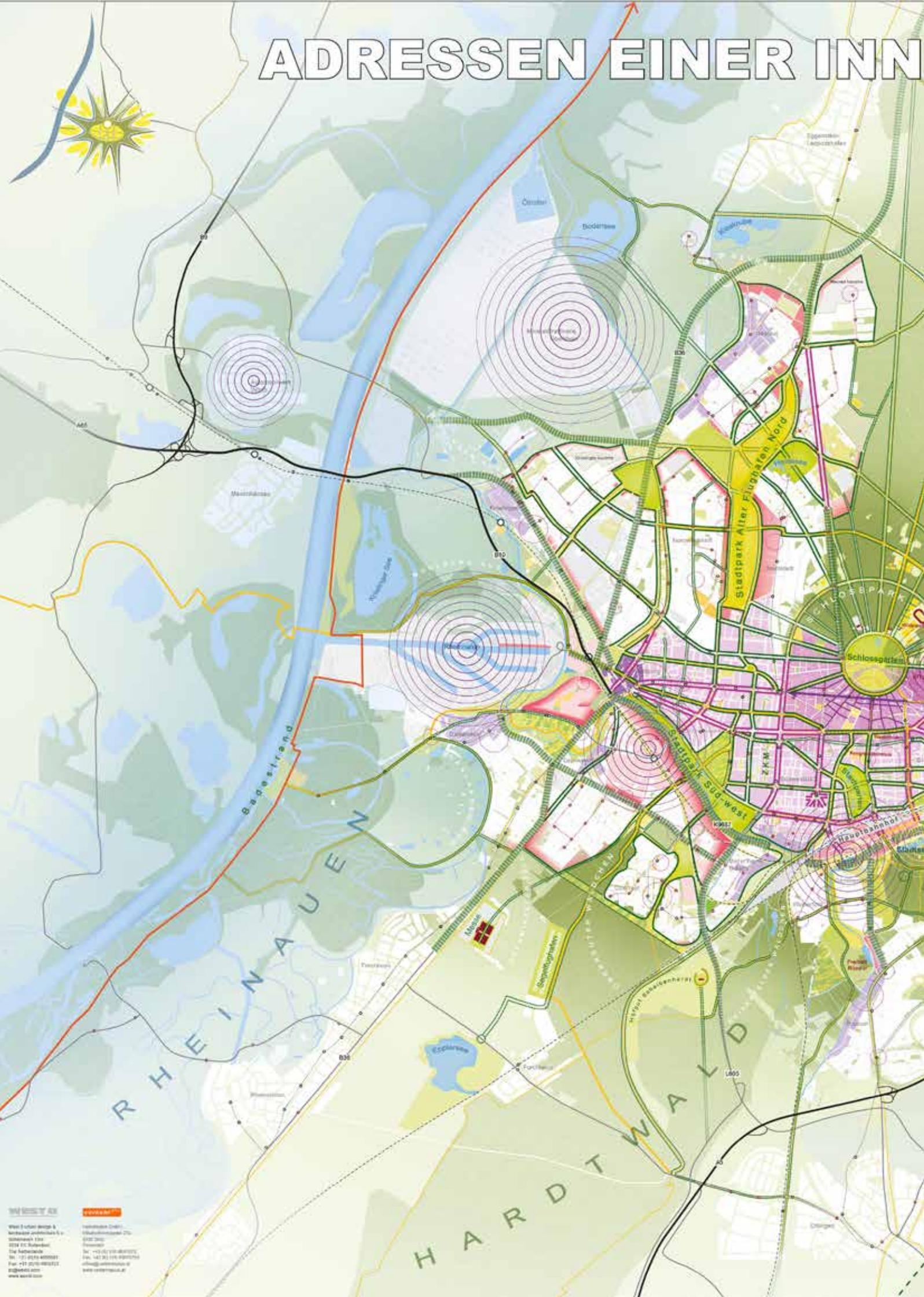
„West8/Verkehrplus“ nehmen Karlsruhe aus der Außenperspektive wahr und liefern damit eine präzise Übersicht der spezifischen Stärken der Stadt, die in einem aus der „Innensicht“ geführten Diskurs sehr hilfreich erscheint. Gerade die Identifikation des „Zwischenraums“ als unterentwickeltes Bindeglied zwischen Kernstadt und Stadtteilen ist die klarste Darstellung der von allen Teams identifizierten Problemzone. Dementsprechend ist die Ausbildung von „Adressen“ als Handlungsmaxime für das Leitbild konsequent und diskussionswürdig. Insbesondere die Definition der Ränder und Grenzen zwischen Stadt und Landschaft sowie die Profilbildung durch Ausbildung von Innovationsclustern sind Elemente, die in ihrem Konzept herauszuheben sind. Durch konkrete Testentwürfe für relevante Beispielsituationen in Karlsruhe vermögen sie ihre generellen Ansätze auf die Stadtgestalt mit ihren spezifischen Eigenschaften zu konkretisieren und verständlich darzustellen. Ebenso verweisen sie, wo nötig, auf Zusammenhänge und Abhängigkeiten zwischen der Stadt Karlsruhe und ihrer Region bis hin zu ihrer Bedeutung in internationalen Verkehrsbeziehungen und liefern damit wertvolle Hinweise für die Abstimmung der Stadtentwicklung und ihrem regionalen Umfeld.

Einen wertvollen Beitrag liefert das Team in der Veranschaulichung von Möglichkeiten und Konsequenzen der Klimaanpassung in der Inneren Stadt. Gerade die Verbindung zwischen Abkühlung der Strassenräume und den Bedürfnissen der Mobilität ist Basis für eine ganzheitliche Diskussion notwendiger Maßnahmen in dem Teil der Stadt, der von einer Klimaerwärmung am stärksten betroffen sein könnte. Der Einbezug des ruhenden Verkehrs zeigt den Integrierten Ansatz, der die Aussagen von „West8/Verkehrplus“ für die weitere Diskussion so wertvoll macht.

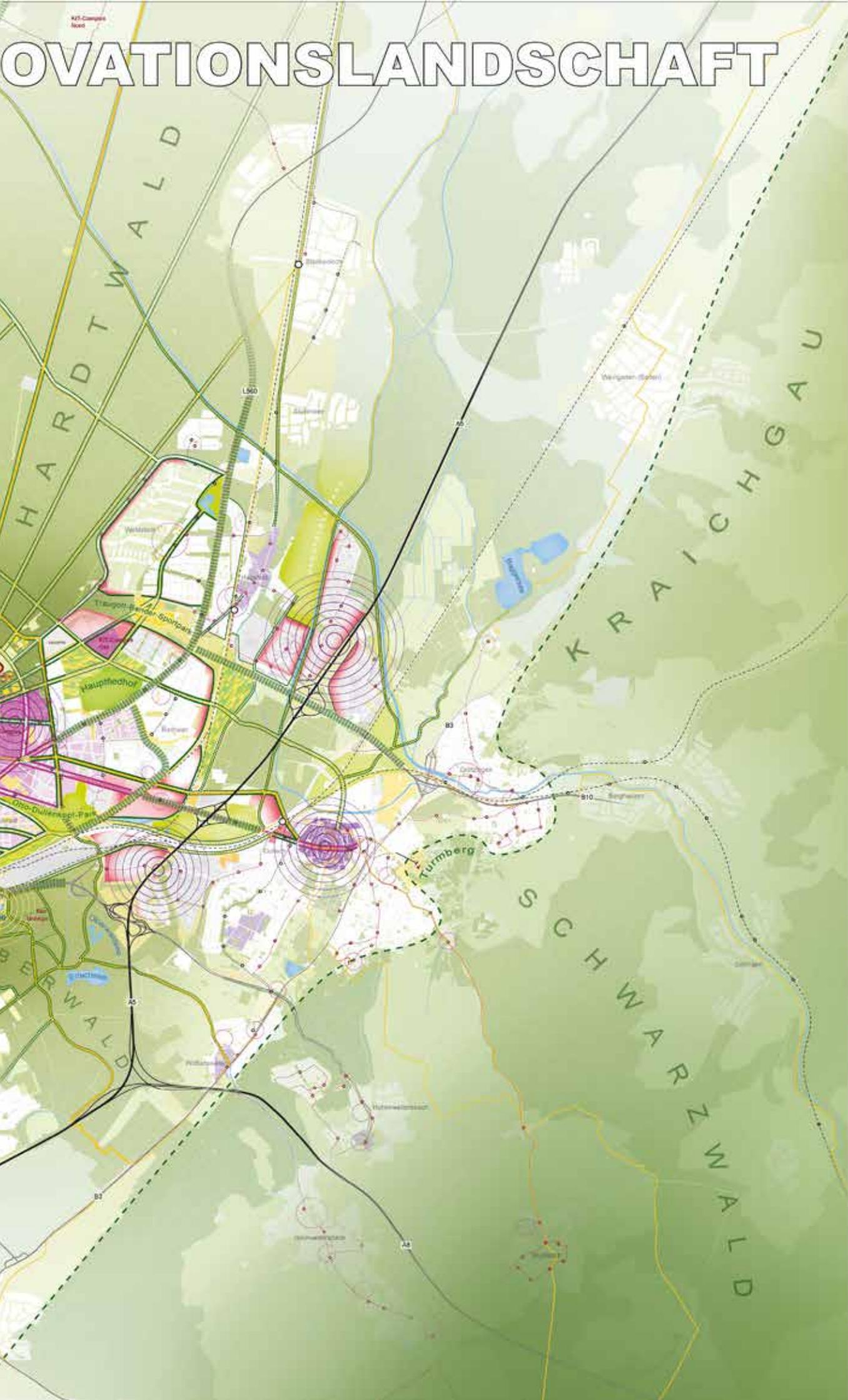
Auch wenn in der Ausformung der Grenzen zwischen Stadt und Landschaft starke konzeptionelle wie auch konkrete Aussagen gemacht werden, tangieren vor allem die baulichen Vorschläge bestehende Frei- und Naturräume. Ob diese Vorschläge weiterverfolgt werden können, ist kritisch zu prüfen. In ihren Aussagen

zur Weiterentwicklung der Mobilität, wie beispielsweise den vorgeschlagenen „Multimodalen Verknüpfungspunkten“, fehlen konkrete, beispielhafte Ausformulierungen, die in anderen Bereichen des Konzepts vorhanden sind. Ebenso ist nicht ganz klar, in welcher Beziehung die „Pioniertaten“ in der Mobilität zu dem bereits vorhandenen hohen Standard der Mobilitätskultur Karlsruhes stehen. Trotz dieser Kritikpunkte stellt der Entwurf von „West8/Verkehrplus“ sowohl vom Ansatz als auch von einzelnen konkreten Vorschlägen eine äußerst wertvolle Grundlage für die weitere Erarbeitung des räumlichen Leitbilds auf der Basis starker Landschaftsbezüge dar.

ADRESSEN EINER INN



NOVATIONSLANDSCHAFT



- Adressen**
- Suburbanisierung als Kern-Management
 - Suburbane Entwicklung
 - Hauptknoten
- Klima**
- Klimazone als Lebensraum
 - Produktion / Aktivitätszone
 - Urbaner Lebensraum
 - Waldzone
- Stadtgefüge**
- Suburbane Zone
 - Urbaner Lebensraum
 - Urbaner Lebensraum
- Mobilität**
- Autobahn
 - Regionaler Verkehrsraum
 - Bus
 - Tram
 - Rad
- Landschaftsraum**
- Produktion
 - Lebensraum



3. Empfehlungen

3.1 Aufgaben eines räumlichen Leitbilds

Seit ihrer Gründung stützt sich die Entwicklung der Stadt Karlsruhe in Abständen immer wieder auf planerische Vorstellungen und Leitbilder wie den ersten Plan von 1716 oder die Entwürfe gegen Ende des 18. Jahrhunderts für die Mitte der Stadt, die von Friedrich Weinbrenner Anfang des 19. Jahrhunderts stadträumlich umgesetzt wurden. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstehen Stadterweiterungskonzepte bis zum Entwurf eines Generalbebauungsplans 1926. Dieser lebte in Teilen in der Wiederaufbauphase nach dem 2. Weltkrieg fort. Waren die 1960er Jahre planerisch noch ganz auf den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ausgerichtet, so konnten später zwei „Generationen“ Flächennutzungspläne zur Generalplanung für die Stadt und das unmittelbare Umland führen.

Nach vielen großen Projekten des Stadtumbaus und der Stadterneuerung, Stadtteilrahmenplanungen, aktuell gültigen Fachplanungen wie Lichtplan, Verkehrsentwicklungsplan, Lärminderungsplan u.a.m. macht die Stadt Anstrengungen, eine räumliche Entwicklungsvorstellung für die Gesamtstadt zu formulieren, was durch die Erstellung eines „Räumlichen Leitbildes“ geschehen kann. Dabei geht die Stadt Karlsruhe einen speziellen Weg in Form unterschiedlicher Planungs- und Beteiligungsformate. In Zusammenarbeit mit externen Experten erfolgte zunächst die „Analyse“ als bewusst provokativer, aber fachlich fundierter Fragenkatalog („10 Fragen an Karlsruhe“) als Basis für eine Planungswerkstatt, die sowohl fachlich als auch öffentlich sehr intensiv begleitet wurde. Es ist nun an der Stadt Karlsruhe, die Ergebnisse zu analysieren, auf ein noch zu definierendes Leitbild-Gerüst zu projizieren und zu einem Entwurf eines Gesamtwerkes zu führen.

Die Nachfolgenden Erkenntnisse und Empfehlungen des Begleitgremiums markieren das Ende der Planungswerkstatt, sind aber gleichfalls als Startpunkt für den eigentlichen Prozess der Formulierung eines Räumlichen Leitbilds zu verstehen. Dass ein solches neues räumliches Leitbild notwendig ist, um die zukünftige Entwicklung der Stadt Karlsruhe lenken und koordinieren zu können, steht für das Begleitgremium außer Frage. Daher ist es zunächst wichtig zu klären, welchen Aufgaben ein solches Leitbild für Karlsruhe genügen muss. Diese werden dann durch die Formulierung der fachlichen Erkenntnisse aus den Beiträgen der Teams konkretisiert.

Die wesentliche Erkenntnis aus der Vorarbeit „10 Fragen an Karlsruhe“ und Ausgangslage für die Aufgabe der kooperativen Planungswerkstatt war die Notwendigkeit, räumliche Strategien zu entwickeln, die den bestehenden Entwicklungsdruck mit den Vorgaben des ISEKs (Integriertes Stadtentwicklungskonzept), ohne markantes Flächenwachstum auszukommen, zu einem zukunftsfähigen räumlichen Gerüst konkretisieren. Die Erarbeitung eines räumlichen Leitbilds ist daher eine notwendige Konsequenz aus dem zuvor entstandenen Stadtentwicklungskonzept, um ein räumliches Gesamtbild für die übergeordnete Entwicklung von Karlsruhe der nächsten Jahre und Jahrzehnte zu entwickeln, in das sich auch die vorhandenen Planungen und Projekte integrieren lassen.

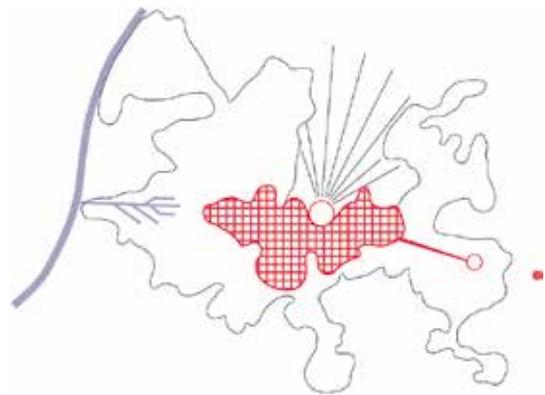
Für die räumliche Planung haben sich grundsätzlich zwei Handlungsstrategien bewährt:

- **ordnen** im Sinne, Stadtentwicklung mit Leitlinien bzw. „Leitplanken“ zu betreiben, was der Alltagspraxis räumlicher Stadtentwicklung und Stadtplanung dient sowie
- **entwickeln** im Sinne von projektorientierter Arbeit für Zielgebiete bzw. Zielareale.

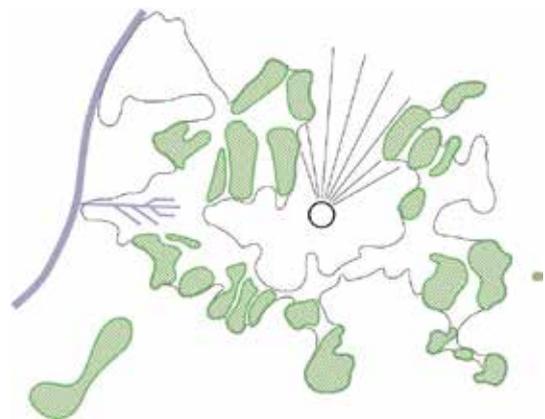
Das zukünftige Räumliche Leitbild von Karlsruhe sollte daher diesen grundsätzlichen Aufgaben genügen und zum einen das Regelwerk bzw. der Orientierungsrahmen für die räumliche Entwicklung der Gesamtstadt im Planungsalltag sowie bei nicht alltäglichen Projekten größeren Maßstabs bzw. größerer Bedeutung sein, zum anderen als räumliches Konzept zur mittelfristigen Entwicklung von Standorten, Arealen, Korridoren, auch als Initiativprogramm für die Stadtentwicklung dienen. Es geht demnach um Zielvorstellungen für eine gewünschte stadträumliche Entwicklung, die Grundlage für die Stadtplanung, für Entscheidungen des Gemeinderates und die Zusammenarbeit mit Investoren und anderen privaten Akteuren der Stadtentwicklung sein soll. Für die damit verbundenen Fragen nach dem Umgang mit Bevölkerungswachstum, aber auch den demografischen Veränderungen, einer zukunftsfähigen Industrie-, Dienstleistungs- und Gewerbeentwicklung, dem Erhalt und der Weiterentwicklung der landschaftlichen Elemente von Karlsruhe und damit verbundener

grundsätzlicher Aufgaben wie bspw. der Anpassung an den Klimawandel zeichnen sich für die einzelnen Stadtteile, Quartiere, Freiräume und Lagen innerhalb von Karlsruhe unterschiedliche Entwicklungsperspektiven, Potenziale und Handlungserfordernisse ab, wie die Bandbreite der Aussagen der Teams der Planungsworkstatt in ihren Präsentationen und Abgaben gezeigt haben.

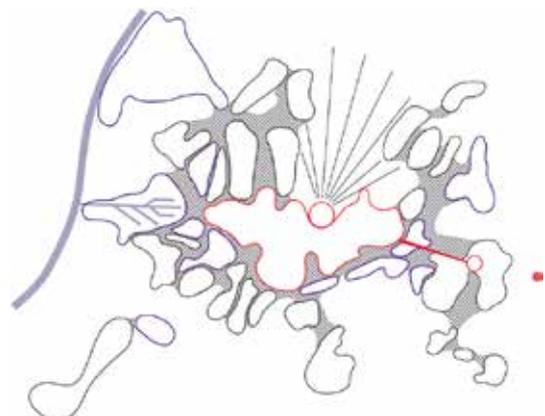
Neben unterschiedlichen Handlungsräumen mit entsprechenden Intensitäten der Auseinandersetzung, lassen sich teamübergreifende Gemeinsamkeiten für bestimmte Entwicklungsrichtungen und prioritäre Orte ablesen, die nachfolgend in entsprechende Aufgabenfelder zusammengefasst und erläutert werden.



1. städtisches Zentrum von Karlsruhe



2. eigenständige Stadtteile



3. Zwischenraum

Abbildung 2: Stadtgefüge von Karlsruhe
(Team: West 8 / Verkehr Plus)

3.2 Handlungsräume

„Kernstadt „und „Außenstadt“ als Handlungsräume mit eigener Agenda

Entsprechend der Funktion und Hierarchie innerhalb des Stadtgefüges erwachsen für die zukünftige Stadtentwicklung unterschiedliche Aufgaben. Für die Kernstadt mit dem Schloss als zentralem Ausgangspunkt der Stadtgründung geht es dabei grundsätzlich um die Weiterentwicklung als dichter, funktionsgemischter Handels-, Dienstleistungs- und Wohnstandort. Ebenso ist der Erhalt und Ausbau oberzentraler Funktionen wichtig, um die Positionierung der Innenstadt als Zentrum und Adresse für Karlsruhe und die Region mittlerer Oberrhein zu unterstützen. Die Kernstadt, in der heute ca. 145.000 Menschen leben, setzt sich mit ihrer vergleichsweise homogenen zusammenhängenden Baustruktur und seiner Ausdehnung von den umliegenden Stadtvierteln und Stadtteilen ab.

Obwohl die Teams vergleichsweise wenig Aussagen zur räumlichen Entwicklung im Stadtzentrum treffen¹, wird die „Kernstadt“ und als eigenständiger Handlungsraum identifiziert. Obwohl unterschiedliche Begriffe und räumliche Ausdehnungen der „Kernstadt“ verwendet werden verorten alle Teams hier zukünftige Aufgaben, die im Zusammenhang mit der Funktion als Kultur- und Handelszentrum stehen. Dabei sind die Aufwertung der öffentlichen Räume, die Adressbildung², die Weiterentwicklung der Quartiere und ihrer Ausstattung und die weitere Verbesserung des ÖV's (Öffentlicher Verkehr) und Radverkehrs herauszustellen. Aufgrund der baulichen Dichte werden ebenfalls Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel und der Verbesserung der Erreichbarkeit der Freiräume als bedeutsam dargestellt.

Die ehemals eigenständigen Siedlungen und Dörfer mit vielfach deutlich längerer Entwicklungsgeschichte als das heutige Karlsruhe, die sich heute stärker als monofunktionale Wohnorte oder gewerbliche Standorte in einem insgesamt heterogenen Stadtgefüge präsentieren, gilt es als Stadtteile mit eigenständigen Nachbarschaften und Zentren innerhalb einer polyzentralen Stadt weiterzuentwickeln. Hierzu erscheint es notwendig, sich mit den Entwicklungsdefiziten und -potenzialen der einzelnen Stadtteile, ihrem baulichen Erbe und ihren unterschiedlichen heutigen Problemlagen

(demographischer Wandel, Sanierungszustand, bauliche Dichte,...) auseinanderzusetzen. Die Aussagen der Planungsteams liefern hierzu einen ersten, nicht tiefgehenden Ansatzpunkt und verorten für die „Außenstadt“ Aufgaben wie die Bewahrung der baulichen Charakteristik, den Erhalt und Ausbau der infrastrukturellen Ausstattung der Stadtteilzentren oder eine Verbesserung der Verbindungen und Erreichbarkeit zwischen den Stadtteilen sowie den Landschaftsräumen durch Verminderung der Barrierewirkung großer Verkehrsrassen oder den Ausbau des ÖV und Radverkehrs.

Der „Zwischenraum“ als Raum mit den meisten Aufgaben und Entwicklungschancen für die nächsten Jahrzehnte

Alle drei Arbeiten identifizieren Bereiche entlang des südlichen Verkehrsinfrastrukturbandes und der nördlichen Freihaltetrasse der Nordtangente und deren Zwischenräume als zukünftige Handlungsräume der Stadtentwicklung. Das Team „West 8/Verkehrplus“ begründet dies mit dem bisherigen organischen Wachstum der Inneren Stadt und der einzelnen Stadtteile zu ihren gemeinsamen Rändern bzw. zum Freiraum. Das Team „bercholdkrass/S . US/UC“ verweist in diesem Zusammenhang auf die Stadtentwicklungsgeschichte und planerischen Leitbildern einer expansiven Stadtentwicklung und der späteren Hinwendung zur Auseinandersetzung mit der Innenstadt, welche nachfolgend nun den bisher vernachlässigten Zwischenraum als Arbeitsfeld zum Fokus haben muss.

Nach Ansicht der Teams liegen in diesem „Zwischenraum“ die meisten Flächenreserven für die weitere Entwicklung (Minder- oder Unternutzung oder Abstandsflächen zu großen Verkehrsinfrastrukturen). Aufgrund des ungeplanten, additiven Wachstums ist dieser Bereich städtebaulich und landschaftlich unbefriedigend, problembehaftet und stellt sich vielfach nur als „Rückseite“ zur Stadt oder Landschaft dar, obwohl sich hier bspw. im Süden mit den Gleisanlagen und der Südtangente hauptsächliche Stadteingangssituationen befinden. Auch der Albraum als prinzipiell reizvoller und gestaltprägender Landschaftsraum Karlsruhes fristet im „Zwischenraum“ ein größtenteils wenig einsehbares und kaum zugängliches Dasein.

¹ - was damit zu begründen ist, dass die aktuellen Umgestaltungen im Rahmen der Kombilösung und anderer Konzeptionen wie bspw. dem Höfekonzept ihre Wirkung nach der Fertigstellung in den kommenden Jahren erst entfalten müssen -

² verstanden als: Herausstellen und in Wert setzen der spezifischen Merkmale eines Ortes in Bezug auf seine stadträumlichen oder landschaftlichen Qualitäten, seine Erschließung oder die bestehenden Nutzungen

Die Teams verorten daher zum einen Entwicklungs-
räume für eine bauliche Weiterentwicklung der Stadt
in Form von neuen Flächen und Umstrukturierungen.
Zum anderen liegen hier die größten Potenziale für die

Weiterentwicklung und Vernetzung der Landschafts-
räume von Karlsruhe mit entsprechender Nutzung als
Erholungs,- Sport und Freizeitraum sowie für garten-
bauliche Nutzung.

bisher

1



Expansion:
Erweiterung und neue Quartiere

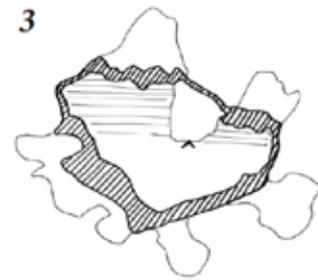
2



Innenstadt:
Sanierung + Konservierung
Reparatur
Konversionen

zukünftiger Fokus

3



Ring + Nördliche Kernstadt:
Infrastrukturen
Zentren + Nachbarschaften
Bestandsentwicklung

Abbildung 3: Bisherige und mögliche zukünftige Entwicklungsschwerpunkte von Karlsruhe
(Team: berchtoldkrass / S. US / UC)

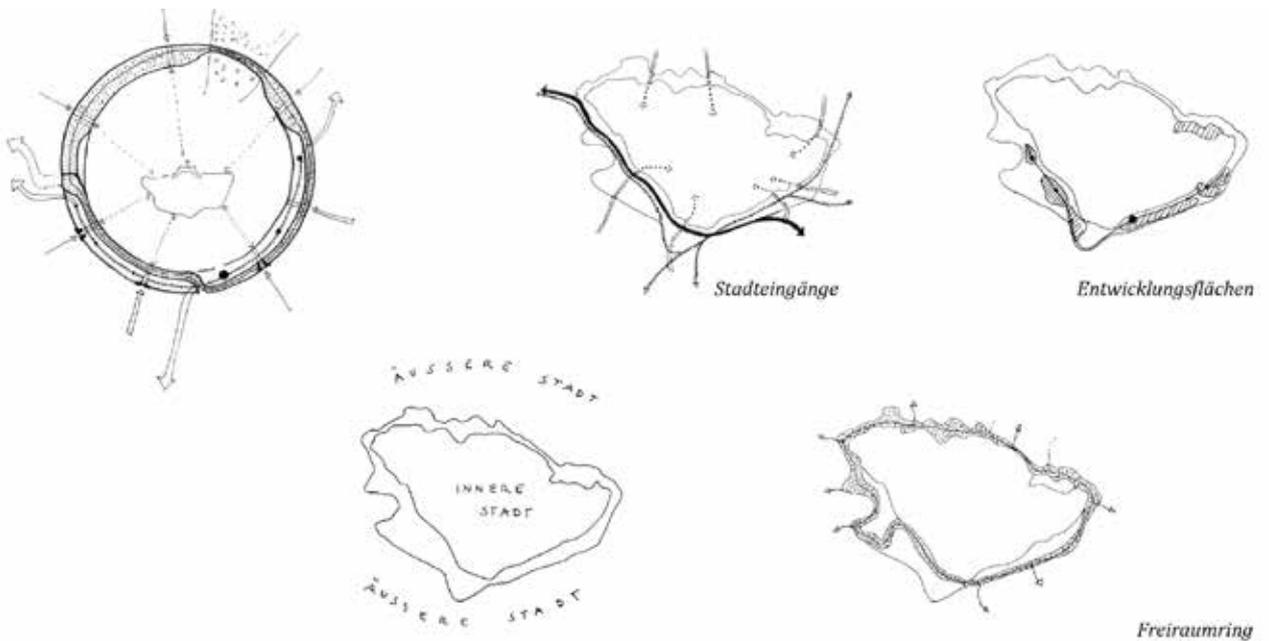


Abbildung 4: Der Handlungsraum „Ring“ und seine Funktionen als Beispiel für zukünftig bedeutsame räumliche Entwicklungsschwerpunkte
(Team: berchtoldkrass / S. US / UC)

3.3 Handlungsfelder - „Aufgaben für Karlsruhe“

Organisation des Einwohnerwachstums

Die bestehenden Prognosen zum Einwohnerwachstum in Karlsruhe werden derzeit von der tatsächlichen Entwicklung bei weitem übertroffen. Es muss daher planerisch damit gerechnet werden, dass die Stadt auch weiterhin Wohnraum für eine wachsende Zahl an Einwohnern schaffen muss. Will Karlsruhe dabei den Flächenverbrauch minimieren, wie dies im ISEK formuliert wurde, muss der Schwerpunkt der Entwicklung auf die vorhandenen Flächen gelegt werden. Die Transformation und Qualifizierung bestehender Wohnquartiere und anderer bereits bebauter Flächen wird damit zur strategischen Aufgabe.

Die Ergebnisse der Teams haben dazu verschiedene Ansätze geliefert, welche aus Sicht des Begleitgremiums weiterzuverfolgen sind:

- **Maßgeschneiderte Verdichtung einzelner Siedlungsteile in der „Kernstadt“:** Die vom Team „berchtoldkrass/S. US/UC“ vorgeschlagene gezielte Weiterentwicklung und Verdichtung einzelner Quartiere der Kernstadt wird als eine der Hauptaufgaben der räumlichen Weiterentwicklung von Karlsruhe gesehen. Dabei kann es sich nur um ein maßgeschneidertes Vorgehen handeln, da zunächst geklärt werden muss, welche Siedlungsteile sich tatsächlich für eine städtebauliche Weiterentwicklung eignen und welche Auswirkungen dies beispielsweise auf die klimatische Situation hat. Interessant erscheint auch der Ansatz, bei der Frage der Verdichtung mit den bestehenden „Nachbarschaften“ zusammenzuarbeiten – also diejenigen räumlichen Einheiten der Stadt, welche aufgrund ihres Charakters und ihrer sozialen Vernetzung einen funktionalen Raum bilden. Die nordwestlichen Stadtteile spielen dabei möglicherweise eine zentrale Rolle, auch wenn die Aussagen des Teams dazu als noch zu pauschal angesehen werden.
- **Neue Wohnflächen durch die Weiterentwicklung des „Zwischenraums“ an den Rändern der „inneren Stadt“:** Vor allem die Arbeit des Teams „Machleidt/Sinai/SHP“ zeigt eine Vielzahl möglicher Orte im Zwischenraum zwischen der Kernstadt und den äußeren Stadtteilen, die sich als Flächen für den

Wohnbau (und das Gewerbe) eignen. Die Vorschläge werden vom Begleitgremium als Hypothese verstanden, welche es in der Folge zu prüfen und zu vertiefen gilt. Neben der Frage einer ausreichenden Erschließung dieser Flächen müssen auch klimatische Bedingungen (Kaltluftströme) beachtet werden. Die Vorschläge des Teams „West8/Verkehrplus“ zeigen mögliche Synergien der Entwicklung neuer Wohnstandorte mit der Ausbildung von Siedlungsrändern (beispielsweise Alter Flugplatz) oder der Weiterentwicklung wichtiger Siedlungskerne der Stadt (beispielsweise südlich des Hauptbahnhofs) auf, die aus Sicht des Begleitgremiums verfolgenswert erscheinen.



Abbildung 5: Verdichtung einzelner Siedlungsteile der Inneren Stadt (Team: berchtoldkrass / S. US / UC)

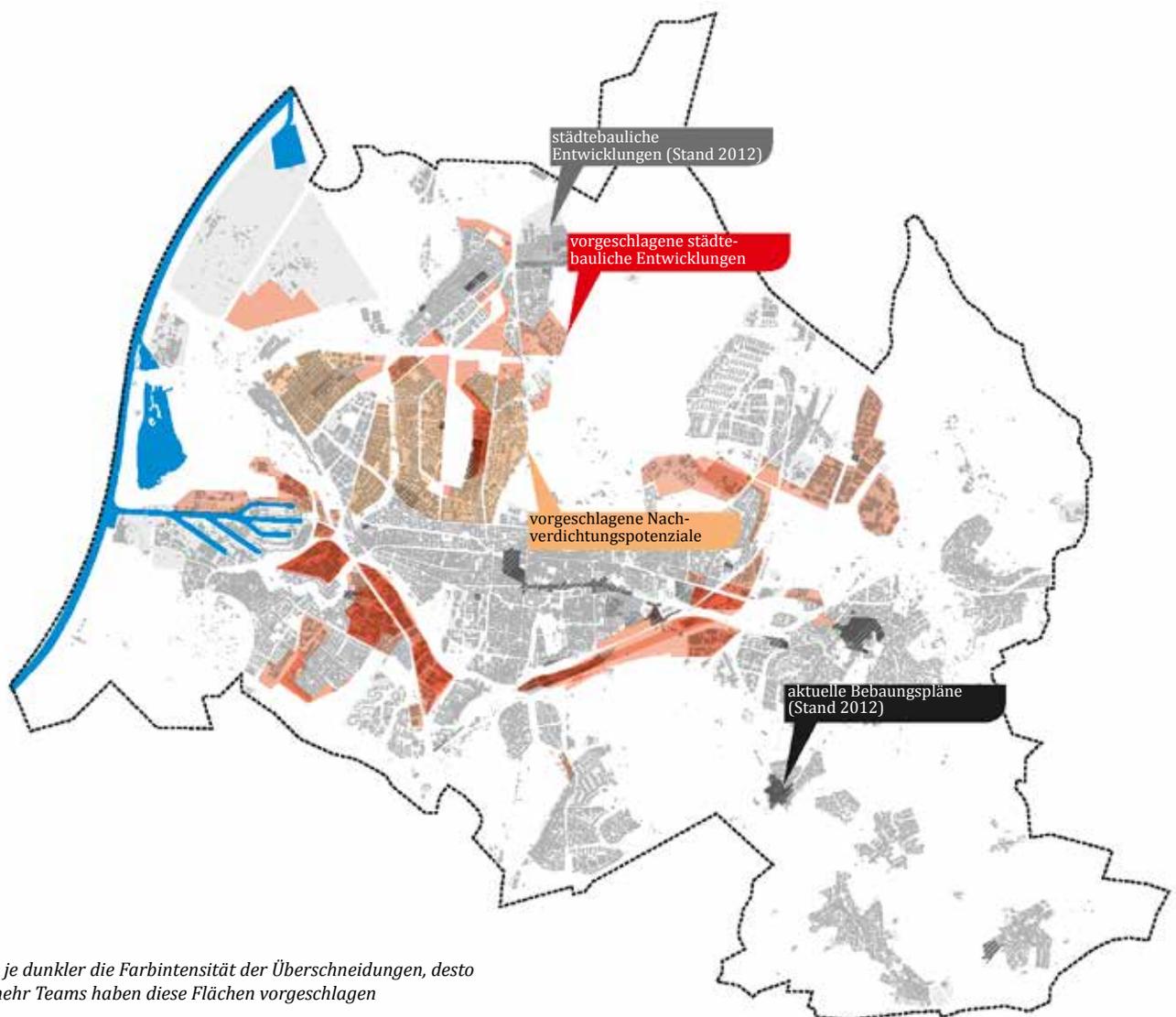


Abbildung 6: Weiterentwicklung des Zwischenraums (Team: Machleidt / Sinai / SHP)

Karlsruhe hat noch bedeutende Reserven, um ein mögliches Einwohnerwachstum innerhalb seiner Stadtgrenzen zu bewältigen. Diese liegen mehrheitlich am Rand der Kernstadt entlang des Zwischenraums. Zentrale Voraussetzung für die Entwicklung einer Strategie zur Mobilisierung dieser Reserven ist aber, die Potenziale für die Transformation und

innere Entwicklung der Stadt zu kennen. Die Diskussion im Begleitgremium hat gezeigt, dass eine solche Übersicht für die Gesamtstadt noch nicht vorhanden ist.

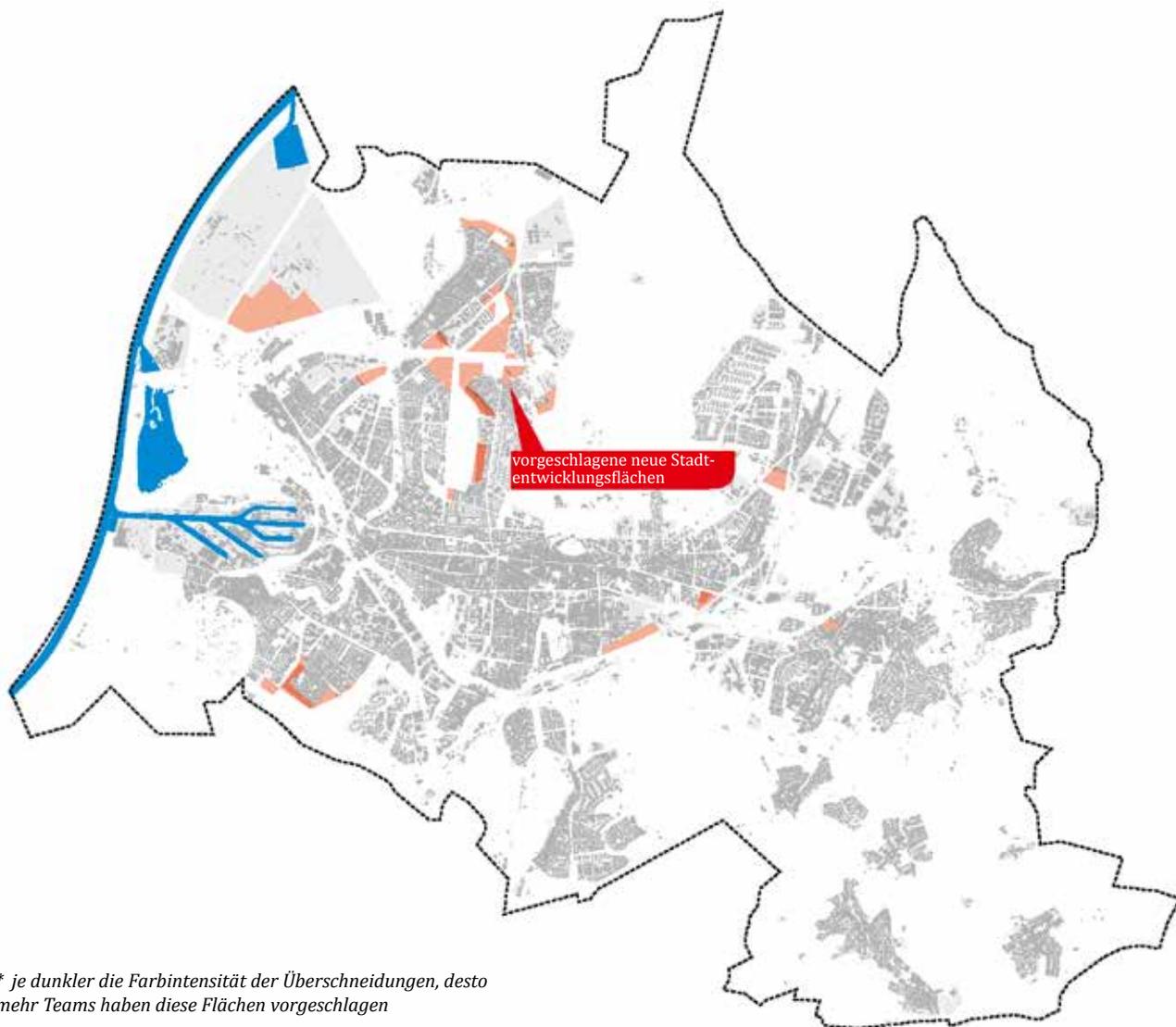
Es wird daher empfohlen, diese als ersten Schritt zu erstellen. Erst danach können Prioritäten und Schwerpunkte der Entwicklung entschieden wer-



** je dunkler die Farbintensität der Überschneidungen, desto mehr Teams haben diese Flächen vorgeschlagen*

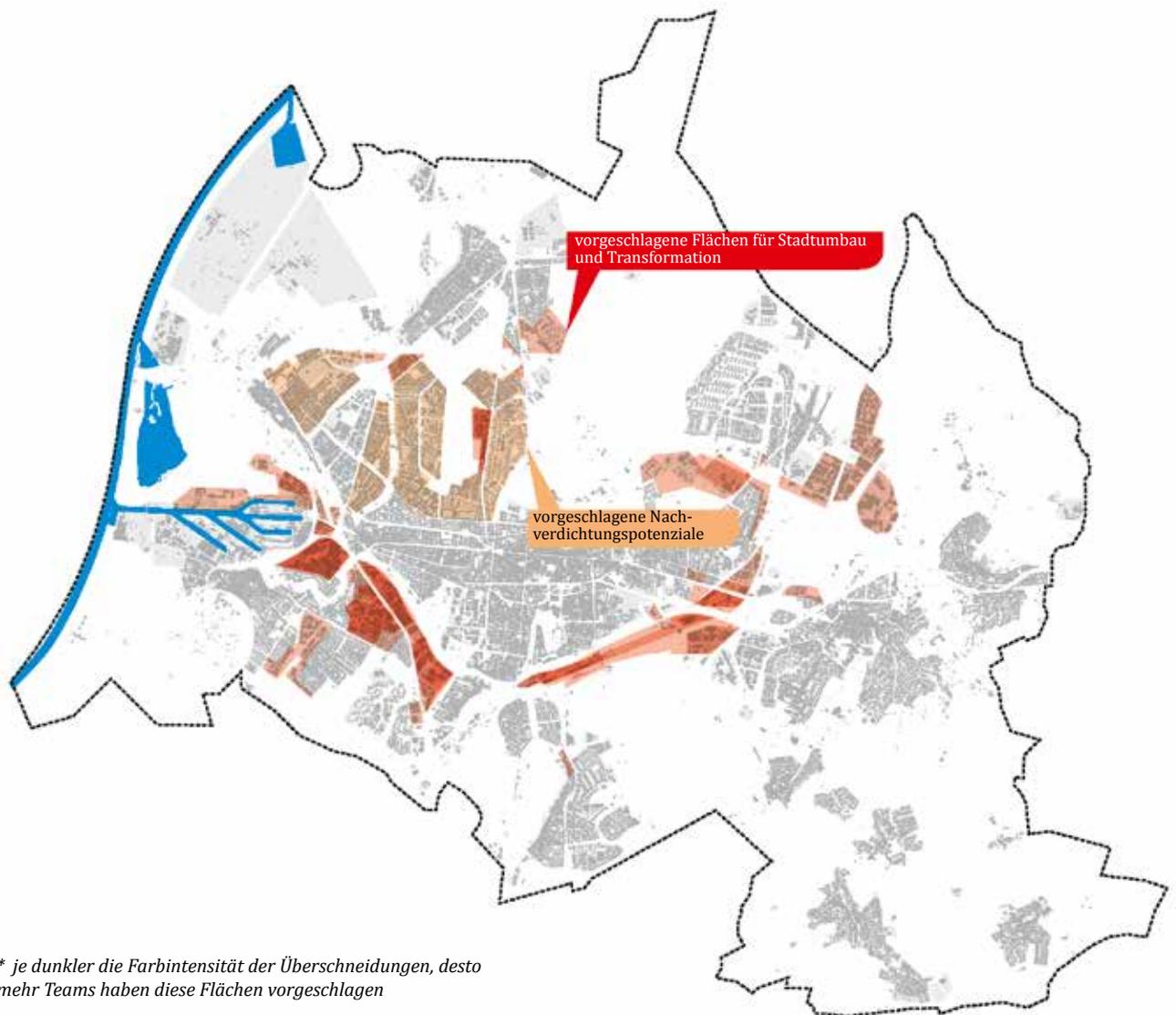
Abbildung 7: Überlagerung der identifizierten Flächenpotenziale für die Stadtentwicklung (inkl. aktuelle städtebauliche Entwicklungen), eigene Darstellung

3.3 Fachliche Erkenntnisse - „Aufgaben für Karlsruhe“



** je dunkler die Farbintensität der Überschneidungen, desto mehr Teams haben diese Flächen vorgeschlagen*

Abbildung 8: Überlagerung der vorgeschlagenen neuen Stadtentwicklungsflächen (inkl. aktuelle städtebauliche Entwicklungen), eigene Darstellung



** je dunkler die Farbintensität der Überschneidungen, desto mehr Teams haben diese Flächen vorgeschlagen*

Abbildung 9: Überlagerung der vorgeschlagenen Flächen für Stadtumbau und Transformation (inkl. aktuelle städtebauliche Entwicklungen), eigene Darstellung

3.3 Fachliche Erkenntnisse - „Aufgaben für Karlsruhe“

Innovationen für den Gewerbestandort Karlsruhe

Karlsruhe verfügt über bedeutende Potenziale, um seine Rolle als Arbeitsstandort weiter ausbauen zu können. Dazu gehören die überdurchschnittlich gute verkehrliche Anbindung, die Hochschul- und Forschungseinrichtungen und die ansässigen Firmen, der Technologie- und Dienstleistungsbranchen. Um diese Potenziale zu nutzen, müssen einerseits die gut erschlossenen Gewerbeflächen noch besser ausgenutzt werden, andererseits bedarf es womöglich einer räumlichen Organisation der Wirtschaftszweige und neuer baulicher Regeln, um Funktionen zusammenzulegen und damit zu der Entwicklung einer „neuen gewerblichen Dichte“ beizutragen. Aus den Vorschlägen der Teams werden folgende mögliche Handlungsansätze als verfolgenswert eingestuft, um eine Strategie für die Entwicklung des Gewerbestandorts zu erarbeiten:

- **Ausbildung von „Adressen“, „Clustern“ und „Nischen“ zur Förderung von Synergien:** Die Diversifizierung und Clusterung der Karlsruher Gewerbelandschaft und die Entwicklung von „Adressen“ für die Ansiedlung weiterer Unternehmen (Team „West8/Verkehrplus“) wird als ein wichtiger Baustein für die Entwicklung des Gewerbestandorts Karlsruhe betrachtet. Auf diese Weise können bestimmte räumliche und funktionale Synergien zwischen einzelnen Betrieben genutzt werden, was zu einer steigenden Attraktivität des Standorts führt und Potenziale für das weitere Wachstum bei begrenztem Flächenangebot bietet. Die Verknüpfung zu den Hochschulen ist dabei weiterhin zu fördern, da diese einen der wesentlichen Standortvorteile von Karlsruhe ausmachen (Teams „West8/Verkehrplus“ und „berchtoldkrass/S. US/UC“). Gerade für die Ansiedlung innovativer und forschungsnaher Firmen und die Förderung von Start-ups erscheint es wichtig, auch zukünftig genügend „Nischen“ für junge und kleine Unternehmen anzubieten.
- **Entwicklung multimodaler Verknüpfungspunkte entlang der südlichen Verkehrsachsen zur Förderung der Entwicklung vorhandener Gewerbeflächen:** Alle Teams haben die Flächen entlang der Südlichen Infrastrukturbänder als die Bereiche interpretiert, welche am meisten Potenziale zur Nachverdichtung und Transformation für das Gewerbe besitzen. Dieser Meinung schließt sich auch

das Begleitgremium an. Neben der konzeptionellen und organisatorischen Weiterentwicklung der Ideen für eine Transformation und Adressbildung dieser Gebiete erscheint es wichtig, frühzeitig die Bildung von Entwicklungsschwerpunkten vorzusehen, die multimodal erreichbar sind. Ein Vorschlag hierzu liefert das Team „berchtoldkrass/S. US/UC“ mit der Idee, die bestehenden Haltepunkte der Bahnstrecken zu attraktiveren und durch neue Haltepunkte zu ergänzen.

- **Identifizieren und Schützen von „Joker-Flächen“ für die langfristige Entwicklung:** Neben der Entwicklung räumlicher Schwerpunkte sollten auch solche Flächen identifiziert werden, die für die langfristige Entwicklung Karlsruhes von möglicherweise strategischer Bedeutung sind, ohne das heute schon eine Nutzung dafür vorhanden ist. Auf diesen „Jokerflächen“ (Team „berchtoldkrass/S. US/UC“) – zu denen beispielsweise die Raffinerien mit ihren Erweiterungsflächen und auch der Güterbahnhof gehören könnten – sind heute teilweise noch bestehende Nutzungen. Man sollte daher darauf konzentrieren, diese vor kurzfristigen, kleinteiligen Entwicklungen zu schützen, die eine spätere Nutzung der Gesamtfläche verunmöglichen könnten. Dies gilt auch für unmittelbar angrenzende Flächen. Um sich Entwicklungsoptionen offenhalten zu können, sollten auch weitere strategische Flächenpotenziale, wie beispielsweise der Hafen, als „Jokerflächen“ identifiziert und behandelt werden

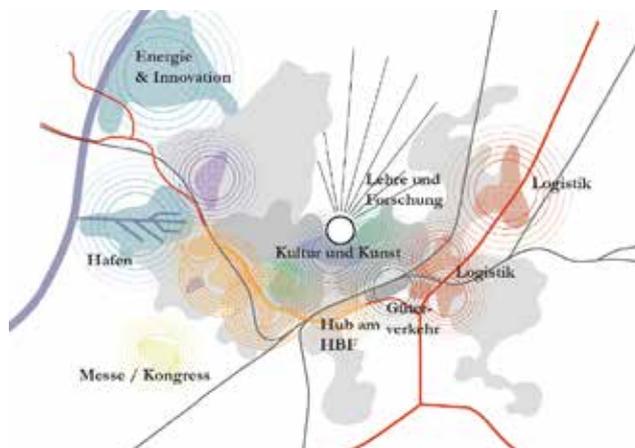


Abbildung 10: Mögliche Cluster des Gewerbestandorts Karlsruhe (Team: West 8 / Verkehr Plus)

Für die Entwicklung einer Strategie der gewerblichen Entwicklung von Karlsruhe sind die Schärfung der strategischen Ausrichtung einzelner Gewerbegebiete und die Ausbildung räumlicher Schwerpunkte wichtige Voraussetzungen. Ebenso sind bestehende und mögliche zukünftige Potenziale für die Transformation und Weiterentwicklung der Gewerbegebiete zu identifizieren. Nur so kann sich die Stadt Karlsruhe in die Lage versetzen, neuen Betrieben einen für beide Seiten günstigen

Standort zuzuweisen, respektive die ungenügende Nutzung von wichtigen Standorten zu verhindern. Dabei ist auch die Frage zu klären, welche wirtschaftlichen Schwerpunkte sich Karlsruhe setzen will und welche nicht. Diese Frage ist aus Sicht des Begleitgremiums nur im regionalen Maßstab zu klären, da eine Konzentration auf die „Begabungen“ einzelner Standorte nur durch die Zusammenarbeit Karlsruhes mit seinen umliegenden Gemeinden funktionieren kann.

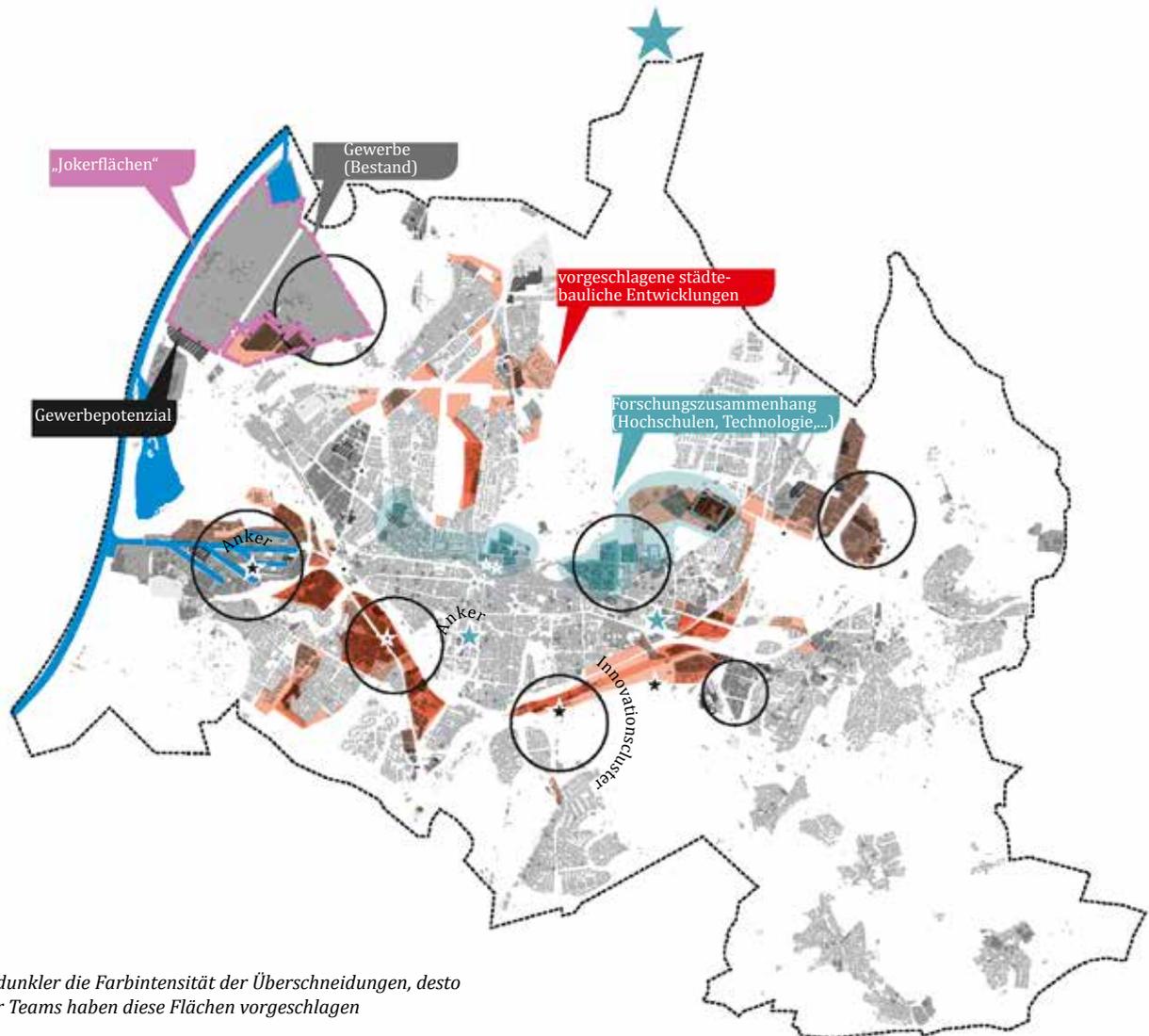


Abbildung 11: Überlagerung der identifizierten Flächenpotenziale für die Stadtentwicklung mit den bestehenden und geplanten (FNP) Gewerbegebieten sowie Hochschulstandorten, eigene Darstellung

3.3 Fachliche Erkenntnisse - „Aufgaben für Karlsruhe“

Klimaanpassung innerhalb des Stadtgebiets und ihre Konsequenzen

Die Klimaanpassung Karlsruhes ist ein zentrales Thema der Stadtentwicklung. Dabei sind Maßnahmen gegen die Aufheizung der Kernstadt ebenso wichtig, wie die Sicherung der bestehenden Kaltluftschneisen. Die Planungswerkstatt hat gezeigt, dass für die Klimaanpassung nicht nur die Frage der baulichen Dichte, sondern auch die der Gestaltung des städtischen Straßen- und Freiraums von Bedeutung ist, da dort ein Großteil der klimatischen Entlastung geleistet werden kann. Die von den Teams (insbesondere von „West8/Verkehrplus“) diskutierten Vorschläge zeigen dabei die grundsätzlichen Möglichkeiten für die Kühlung der Kernstadt auf:

- **Verschattung und Verdunstungskälte durch Bäume und kühlende Oberflächen wie Wiesen und Wasser:** Die kühlende Wirkung von Vegetation und Wasser ist unbestritten und sollten fester Bestandteil der Weiterentwicklung der städtischen Freiräume sein. Ebenso wird es immer wichtiger, für eine möglichst durchgehende Verschattung wichtiger Wege und Aufenthaltsräume für Fußgänger und Radfahrer zu sorgen (Teams „berchtoldkrass/S . US/UC“ und „West8/Verkehrplus“).
- **Reduktion aufheizender Elemente und Materialien:** Ebenso wichtig erscheint es, aufheizende Materialien wie Asphalt oder dunkle Dächer soweit als möglich zu reduzieren und durch hellere Materialien zu ersetzen. Zur Reduktion der Aufheizung des Straßenraums gehört auch, die Anzahl unverschattet parkender Autos zu reduzieren, was weitreichende Konsequenzen für die Organisation des ruhenden Verkehrs nach sich zieht.



Abbildung 12: Klimaanpassungen im öffentlichen Raum (Team: West 8 / Verkehr Plus)



Abbildung 13: Verschattete Wege für Fußgänger- und Fahrradverkehr (Team: berchtoldkrass/S . US/UC)

Es erscheint zentral, ausgehend von den Konzepten des Teams „West8/verkehrplus“ eine Sammlung städtebaulicher Möglichkeiten der Klimaanpassung in der Innenstadt und insbesondere im Straßenraum zu erarbeiten und zu diskutieren. Dem Konflikt zwischen den Maßnahmen zur Verschattung und möglichen Konsequenzen für den ruhenden Verkehr ist dabei besondere Beachtung zu schenken.

Diese Diskussion kann vor allem dann geführt werden, wenn Alternativen und flankierende Maßnahmen zum Parken im Straßenraum entwickelt werden. Zudem wird dringend empfohlen, die Erkenntnisse des städtebaulichen Rahmenplanes zur Klimaanpassung baldmöglichst mit den Ergebnissen der Planungswerkstatt abzugleichen.

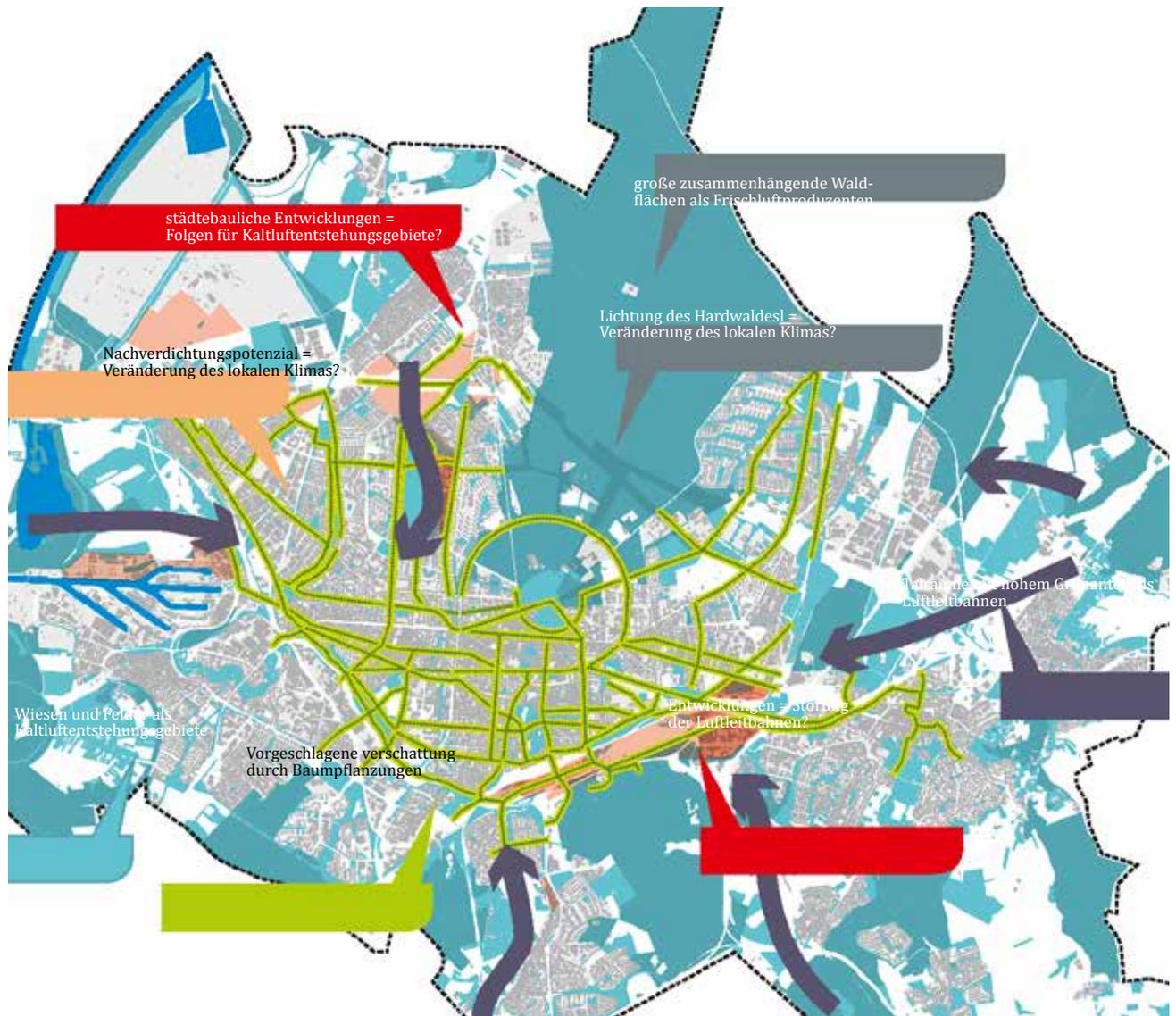


Abbildung 14: vorgeschlagene Maßnahmen sowie mögliche Konfliktbereiche im Rahmen der Klimaanpassung (inkl. klimarelevante Wald- und Freiflächen (Stand 2013), eigene Darstellung

3.3 Fachliche Erkenntnisse - „Aufgaben für Karlsruhe“

Qualifizierung der Schnittstellen zwischen Stadt und Landschaft

Karlsruhe ist eine Stadt mit überdurchschnittlich vielen Berührungen zur Landschaft. Die Schnittstellen definieren die Stadt nach Innen und Außen und tragen zur Zugänglichkeit der Freiräume bei. Sie sind Bestandteile der Standort- und Lebensqualität und stellen Adressen für die Stadtentwicklung dar. Die Qualifizierung der im Rahmen der Planungswerkstatt identifizierten funktionalen und gestalterischen Defizite (Zugänglichkeit, Nutzung, Vernetzung) der Schnittstellen werden als eine strategische Aufgabe für Karlsruhe gesehen – insbesondere im „Zwischenraum“ zwischen Kernstadt und Außenbereichen. Dass die Schnittstellen teilweise auf sehr unterschiedliche Art zu qualifizieren sind, haben die Arbeiten der Teams deutlich gezeigt. Dennoch lassen sich einige mögliche Handlungsansätze formulieren:

- **Ein Repertoire für die Aufwertung von Übergängen:** Es erscheint zielführend, eine Übersicht über die Übergänge mit Defiziten zu erstellen und gleichzeitig ein Repertoire an Möglichkeiten zu erarbeiten, wie diese grundsätzlich aufgewertet werden können. Ebenso wird empfohlen, an besonders wichtigen Übergängen mit Testentwürfen konkrete Verbesserungen zu entwickeln und möglicherweise sogar als Prototyp zu realisieren und zu testen. Zu beachten ist dabei, dass gerade an den Inneren Schnittstellen große Potenziale für die Siedlungsentwicklung liegen.
- **Stärkung von Rad- und Fußwegeverbindungen zwischen Stadt und Freiraum:** Ein wesentliches identifiziertes Defizit der Schnittstellen zwischen Stadt und Landschaft ist die fehlende Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr. Daher ist darauf zu achten, gerade für diese Verkehrsträger neue Verbindungen zu schaffen und bestehende zu qualifizieren.

Was verstehen wir unter Adressen am Freiraum?

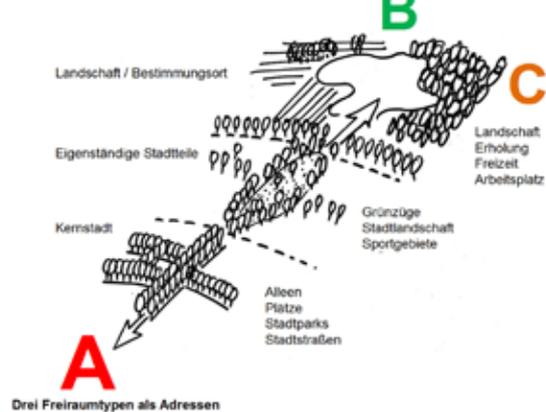


Abbildung 15: Freiraumadressen (Team: West 8 / Verkehr Plus)

1. Fazit Freiraum Erlebnis Maßnahmen

Kategorisierung „äußere Adressen“

Kategorisierung „innere Adressen“

Vom Hinterhof zur Stadtadresse

Abbildung 16: Qualifizierung äußerer und innerer Schnittstellen (Team: West 8 / Verkehr Plus)

Die Gestaltung der Schnittstellen zwischen Stadt und Landschaft ist auch eine Maßnahme zum Wachstum ohne Flächenverbrauch. Dort wo Ränder zur Landschaft qualifiziert werden, ist ein weiteres Wachstum der Siedlung deutlich erschwert. Die Arbeiten der Teams „West8/Verkehrplus“ und „Machleidt/Sinai/SHP“ zeigen, dass an manchen

Stellen städtebauliche Massnahmen zielführend sind, die es auch zu nutzen gilt. Daher ist bei der Gestaltung der Schnittstellen auch zu klären, wo die Qualifizierung von der Freiraumentwicklung und von der Siedlungsentwicklung ausgehen.

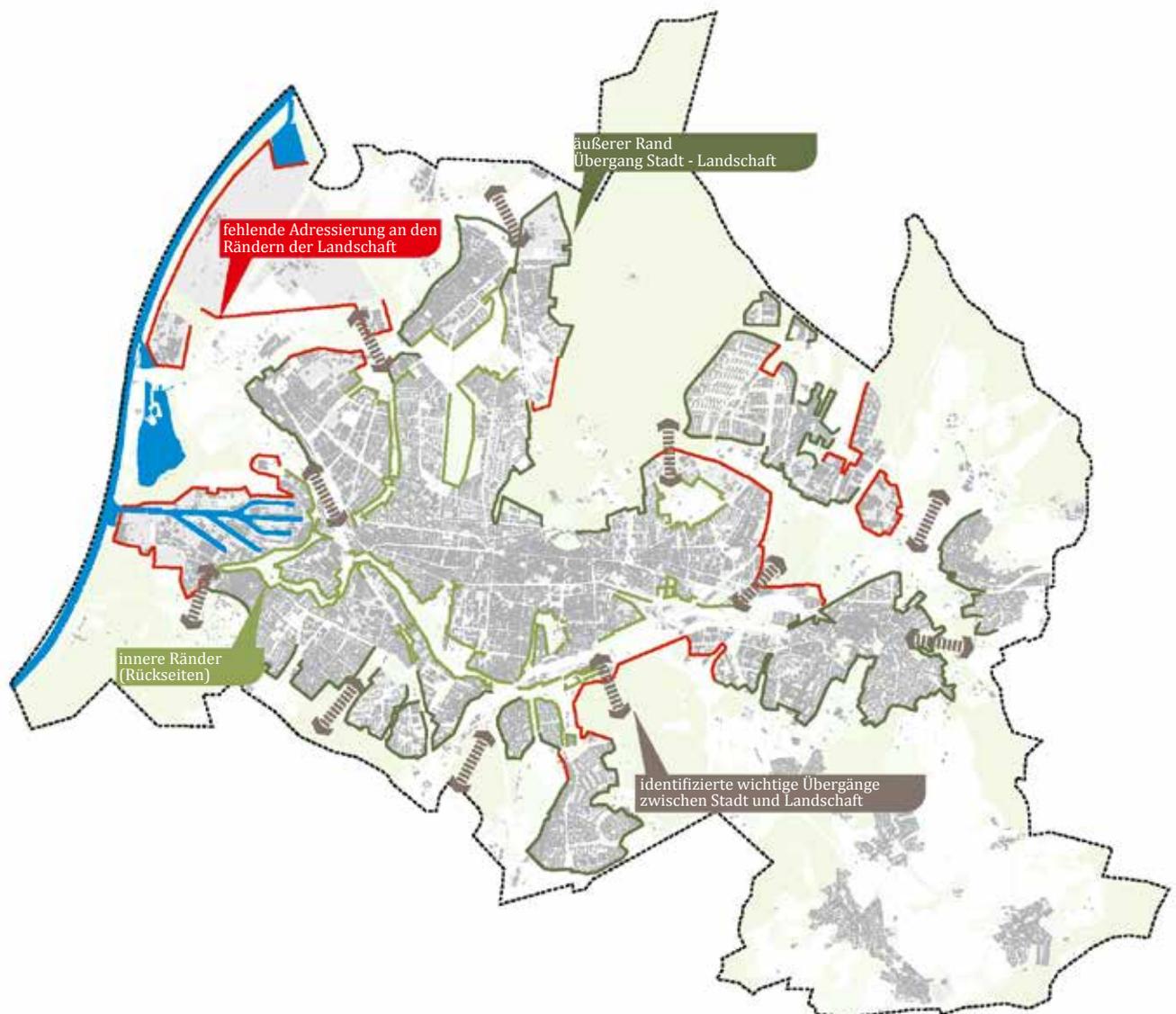


Abbildung 17: innere und äußere Ränder zwischen Stadt und Landschaft, eigene Darstellung

3.3 Fachliche Erkenntnisse - „Aufgaben für Karlsruhe“

Weiterentwicklung und Vernetzung der Freiräume

Alle Teams betonen die außerordentliche Qualität der Freiräume in und um die Stadt Karlsruhe. Ihre Lage am Rhein, der Hardtwald und der Oberwald, die Kinzig-Murg-Rinne sowie die angrenzenden Landschaftsräume des Kraichgau und des Schwarzwaldes bilden ein außerordentlich vielfältiges Landschaftsgerüst, welches - auch das ist eine Spezialität von Karlsruhe - an vielen Stellen weit in die Stadt hineinreicht. Trotz dieser Qualitäten haben sich alle Teams mit der Weiterentwicklung und Qualifizierung der Freiräume innerhalb und außerhalb des Siedlungsgebiets beschäftigt. Gründe für die Weiterentwicklung der Freiräume sind die wachsenden Nutzungsansprüche an die Freiräume wie die „bioklimatische Entlastung, Erholung, Biodiversität, Nahrungsmittelproduktion“. Zudem sind die Freiräume „Träger des Langsamverkehrs und Orte der Gemeinschaft“ (Team „berchtoldkrass/S . US/UC“)

Alle Teams haben verfolgenswerte Handlungsansätze zur Weiterentwicklung der Freiräume geliefert, von denen hier nur einige wiedergegeben werden:

- **Orts- und landschaftsspezifische Aufwertung der äußeren Freiräume:** Die Freiräume rund um Karlsruhe sollten sehr spezifisch und in Bezug auf ihren landschaftlichen Kontext behandelt werden, um die Charakteristik der verschiedenen Landschaftstypen zu erhalten und sichtbar zu machen. Ebenso ist bei der Weiterentwicklung der Landschaftsräume zu klären, welcher Teil schwerpunktmäßig für Erholung und andere urbane Nutzungen zur Verfügung stehen soll, wo die land- und forstwirtschaftliche Nutzung im Vordergrund steht und welche Flächen dem Naturschutz vorbehalten bleiben.
- **Erweiterungen der Funktionen der einzelnen Freiräume:** Der Vorschlag des Teams „berchtoldkrass/S . US/UC“, die bestehenden Freiräume multifunktionaler zu gestalten, erscheint als konzeptionelle Vorgabe interessant und ist kritisch weiterzuverfolgen. Gerade in Bezug auf die Funktionen Erholung, bioklimatische Entlastung und urbane Nahrungsmittelproduktionen erscheinen Synergien möglich, welche auch zu einer neuen Qualität bestimmter Freiräume führen können.
- **Freihalten von Kaltluftschneisen:** Die Entwicklung des Freiraums sollte die bestehenden Kaltluftschneisen in die Stadt zumindest nicht verschlechtern und wenn möglich sogar in ihrer Funktion unterstützen.
- **Konzepte für den innovativen Umgang mit dem Hardtwald:** Die in der Planungswerkstatt diskutierten Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des stadtnahen Teils des Hardtwaldes erscheinen als interessante Handlungsoption zur Qualifizierung eines bereits sehr attraktiven Erholungsraums für Karlsruhe. Dabei ist zu klären, inwieweit das Auslichten oder Roden von Teilen des Waldes tatsächlich möglich ist.
- **Neue Wegeverbindungen für den Rad- und Fußverkehr:** Die Vorschläge der Teams, die äußeren Freiräume unter anderem für die Etablierung neuer Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr zu nutzen, ist nicht nur aus der Perspektive der Erholung interessant. Wie vor allem das Konzept von „berchtoldkrass/S . US/UC“ zeigt, unterstützt die ringförmige Lage der Freiräume rund um Karlsruhe die Schaffung schneller Tangentialverbindungen für den Radverkehr.



Abbildung 18: Lichtung des Hardtwalds
(Team: Machleidt / Sinai / SHP)

Die Weiterentwicklung der Freiräume ist auch ein wichtiger Beitrag zur Stärkung des Lebens- und Arbeitsstandorts Karlsruhe und dementsprechend zu behandeln. Allerdings ist aus Sicht des Begleitgremiums herauszustellen, dass diese nur in Zusammenspiel mit der Land- und Forstwirtschaft gelingen kann, die diese Flächen bewirtschaften muss. Daher wird es in vielen Fällen darum gehen,

Möglichkeiten der Gestaltung landwirtschaftlich genutzter Flächen zu erarbeiten. Ebenso werden Möglichkeiten zu erkunden sein, wie mit wichtigen Freiräumen umzugehen ist, die an Verkehrsstrassen liegen (wie beispielsweise der Günther-Klotz-Anlage). Zu klären ist die Anbindung Karlsruhes an den Rhein und in Richtung Pfalz, welche von den Teams nur zum Teil bearbeitet aber als Problem identifiziert wurde.

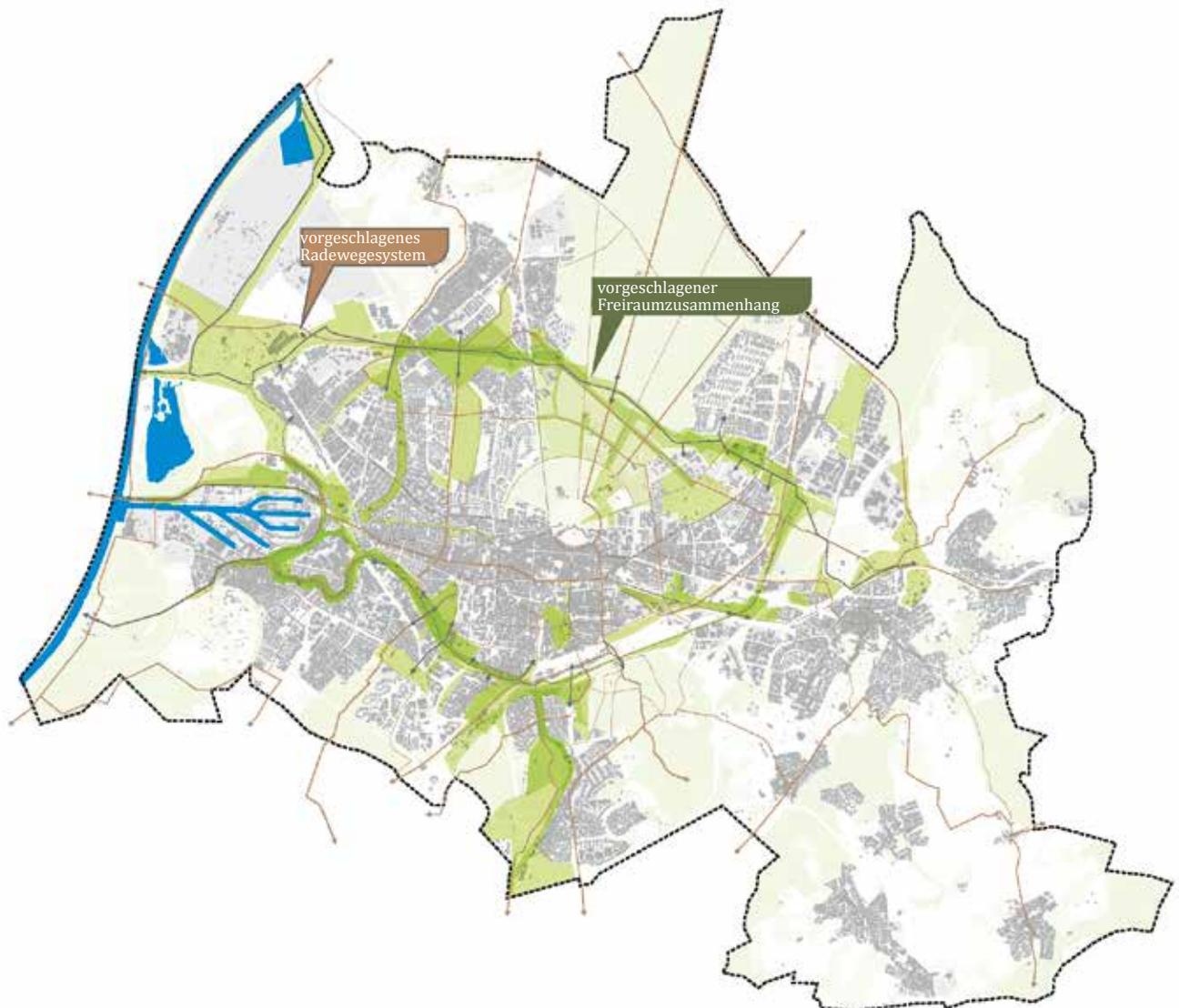


Abbildung 19: Überlagerung der identifizierten Flächenpotenziale für die Freiraumentwicklung und -vernetzung (inkl. vorgeschlagener Ausbau des Radwegesystems, eigene Darstellung)

3.3 Fachliche Erkenntnisse - „Aufgaben für Karlsruhe“

Weiterentwicklung der Infrastrukturen

Die verkehrliche Anbindung Karlsruhes an die nationalen und regionalen Verkehrsnetze ist überdurchschnittlich gut. Mit den Autobahnen A5, A8 und A65 und der Lage am Verknüpfungspunkt zwischen den Bahnkorridoren Rotterdam - Genua und Paris - Budapest besitzt Karlsruhe einen entscheidenden Standortvorteil gegenüber vergleichbaren Städten. Die Planungswerkstatt hat gezeigt, dass die großen Herausforderungen für die Verkehrsentwicklung im Stadtgebiet liegen. Das Verkehrssystem der Stadt Karlsruhe ist durch die Realisierung der Kombilösung derzeit tiefgreifenden Veränderungen ausgesetzt. Gleichzeitig sind die weiteren Ziele der verkehrlichen Entwicklung durch den 2012 verabschiedeten VEP (Verkehrsentwicklungsplan) definiert, welche größtenteils durch die Teams übernommen wurden. Die Vorschläge aller Teams sind als Ansatzpunkte zu werten, wie die im VEP angestrebte Erhöhung des Modal Split im Umweltverbund (öffentlicher Verkehr, Fuß und Radverkehr) erreicht werden kann. Die folgenden Handlungsansätze lassen sich daher als Erweiterung zu den Konzepten des VEP verstehen:

- **Ausbau des S-Bahn/Tramnetzes zur schnellen Verbindung der Entwicklungspole im Süden der Kernstadt:** Die Bedeutung der tangentialen Verkehrsbeziehungen könnte mit zunehmender Größe und Diversifizierung von Karlsruhe weiter zunehmen. Daher ist zu prüfen, ob das bestehende S-Bahnnetz durch eine schnelle Verbindung auf den Bahnstrecken zwischen Rheinhafen und Hagsfeld erweitert werden könnte. So könnte die Erreichbarkeit großer Teile von Karlsruhe vom Hauptbahnhof, sowie die Ost-West-Beziehungen verbessert werden. An Kreuzungspunkten, wie der Hardeckstrasse oder der Durlacher-Alle, könnte eine solche Linie mit dem bestehenden Netz verknüpft werden.
- **Ausbau der Fahrrad(schnell)wege in und um die Kernstadt:** Karlsruhe ist schon jetzt eine Fahrradstadt, dennoch schlagen alle Teams einen signifikanten Ausbau der Fahrradwege vor, und unterstützen damit die Aussagen des VEP. Vor allem innerhalb der Kernstadt wird dies aufgrund der beengten Platzverhältnisse besondere Anstrengungen erfordern. Zu prüfen ist daher auch der Vorschlag des Teams „West8/Verkehrplus“, das Straßennetz teilweise prioritär dem Fahrradverkehr zur Verfügung zu stellen
- **Neue Strategien für den ruhenden Verkehr zur Klimaanpassung im Straßenraum:** Der zukünftige Umgang mit dem Ruhenden Verkehr ist eine der Herausforderungen der Stadtentwicklung. Wenn eine Verschattung der Straßenräume ermöglicht werden soll, müssen Alternativen für das Parken im Straßenraum gefunden werden. Die Vorschläge der Teams (insbesondere „West8/Verkehrplus“) zu gedeckten/unterirdischen Parkplätzen, einer weitergehender Förderung des Park&Ride und einer Verschärfung des Anwohnerparkens, sind als Ansätze zu verstehen, welche weiter geprüft werden müssen.
- **Reduktion der Barrierewirkung der großen Magistralen:** Wie viele deutsche Städte verfügt Karlsruhe über großzügige Straßenräume, welche vor allem für den MIV (motorisierter Individualverkehr) vorgesehen sind und dadurch für den Fuß- und Radverkehr eine Barriere darstellen. Die Teams haben daher empfohlen, die bereits begonnene und geplante Redimensionierung der Straßenräume (wie auf der Herrenalberstraße oder der Kriegstraße) weiterzuführen, wo es die Belastungen zulassen. Darin eingeschlossen ist die Überprüfung der Verknüpfungsbauwerke zwischen der Südtangente und anderen Hauptstraßen, die derzeit im Autobahnstandard ausgeführt sind.
- **Innovative Konzepte zur Sicherung der Erreichbarkeit Karlsruhes mit dem MIV:** Generell wird die Erreichbarkeit Karlsruhes mit dem MIV als gut eingeschätzt. Ebenso zeigen die Ergebnisse des VEP, dass die bestehenden Kapazitäten auch weiterhin ausreichen, um den Verkehr in und um Karlsruhe zu bewältigen. Trotzdem ist darauf zu achten, dass vom MIV abhängige Einrichtungen auch weiterhin gut erreicht werden können. Dies kann auch beinhalten, diese an besser erreichbare Orte zu verlegen. Ebenso ist aber in Betracht zu ziehen, dass die Dichte von Autobesitzern insbesondere in der Kernstadt in Zukunft auch abnehmen könnte, respektive andere Formen der individuellen Mobilität, wie das Car-Sharing, in den Fokus rücken.

Auch für die Entwicklung der Infrastrukturen wird empfohlen, auf Basis des VEP die Frage zu beantworten, welche Schwerpunkte Karlsruhe im Verkehr setzen will. Aufgrund der steigenden Nutzerdichte und der beengten Platzverhältnisse ist zu erwarten, dass es an einigen Stellen der Stadt zu Situationen kommen kann, in denen das bisher angestrebte „Nebeneinander“ aller Verkehrsträger nicht mehr möglich sein wird. Ebenso sollte für die

zukünftige Entwicklung der Siedlung auch geklärt werden, welche Erschließungsqualität Entwicklungsschwerpunkte benötigen und wie diese bereitgestellt werden kann. Eine offene Frage stellt sich aus Sicht des Begleitgremiums bei der Zukunft des Güterverkehrs in Karlsruhe. Trotz der überdurchschnittlichen Anbindung an Straße, Schiene und Wasser ist derzeit unklar, welche Rolle Karlsruhe im Güterverkehr spielen kann und will.



Abbildung 20: Qualitätsangebot Erreichbarkeiten (Team: berchtoldkrass / S. US / UC)



Abbildung 21: Reduktion der Barrierewirkung an Knotenpunkten (Team: Machleidt / Sinai / SHP)

3.3 Fachliche Erkenntnisse - „Aufgaben für Karlsruhe“

Weiterentwicklung der Knotenpunkte

Die überaus gute Lage an Verkehrsträgern europäischer Bedeutung ist eine der großen Stärken Karlsruhes, von denen die Stadt in der Vergangenheit bereits profitiert hat. Vor allem die Teams „berchtoldkrass/S. US/UC“ und „West8/Verkehrplus“ zeigen aber auf, dass insbesondere die größeren Knotenpunkte des Verkehrs teilweise noch große Potenziale für die Entwicklung Karlsruhes aufweisen. Dies gilt sowohl für die Siedlungsentwicklung als auch die Entwicklung des Gewerbes. Die Entwicklung der Knotenpunkte kann dabei ein wichtiger Treiber der Siedlungsentwicklung sein, den es zu nutzen gilt. Die Konzepte der Teams zeigen einige Möglichkeiten auf, welche prüfungswert erscheinen:

- **Gezielte Siedlungsentwicklung an Verkehrsknotenpunkten:** Vor allem entlang der Infrastrukturen im Süden der Kernstadt bestehen große Potenziale für die Siedlungsentwicklung. Diese können vor allem dann mobilisiert werden, wenn Impulse an bestehenden Knoten des ÖV angestoßen werden. Dies gilt auch für die Gebiete südlich des Hauptbahnhofs, von denen es in Bezug auf ihre Erschließungsgunst nur wenige gleichwertige Flächen in Deutschland gibt.
- **Neue Bahnhöfe entlang der Entwicklungsgebiete:** Ebenso ist zu prüfen, ob in bereits beschriebenen Entwicklungsgebieten neue Haltepunkte geschaffen werden können, um die Attraktivität dieser Gebiete zu steigern. Dies gilt nicht nur für die Strecke zwischen dem Hauptbahnhof und Wörth, sondern auch für die Idee eines S-Bahn-Haltepunkts im Bereich Siemens oder auch auf der Strecke in Richtung Durlach.
- **Multimodale Verknüpfung und Entwicklung der Güterverkehrsknoten:** Es sollte Ziel der zukünftigen Entwicklung von Karlsruhe sein, die Qualität der bestehenden Knoten im Güterverkehr (Hafen, Schiene, Straße) mindestens zu erhalten. Es könnte aber von Vorteil sein, die Vernetzung dieser Knoten noch zu verbessern, um als Wirtschaftsstandort auch weiterhin konkurrenzfähig zu bleiben.

- **Ausbau der Verknüpfungsmöglichkeiten der Mobilitätsarten in der Kernstadt:** Die noch engere Verknüpfung zwischen einzelnen Verkehrsträgern im innerstädtischen Verkehr (ÖV, Fahrrad, Car-Sharing) wird zukünftig an Bedeutung zunehmen. Auch wenn die Vorschläge der Teams diesbezüglich nicht zu sehr ins Detail gehen, sollten Lösungsansätze erarbeitet werden, wie ein innerstädtischer Verknüpfungspunkt in Zukunft aussehen könnte.

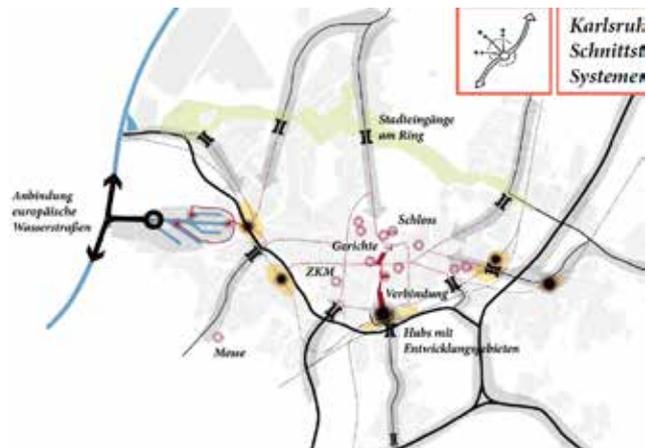


Abbildung 22: Entwicklung wichtiger Knotenpunkte (Team: berchtoldkrass / S. US / UC)



Abbildung 23: Adresse neues Stadtquartier südlich des HBF (Team: West 8 / Verkehr Plus)

Für den Aspekt der Weiterentwicklung der Knotenpunkte wird daher empfohlen, die genauen Problemlagen und Entwicklungspotenziale der jeweiligen Verkehrsknoten und ihres näheren Umfelds zu identifizieren, um entsprechende stadträumliche Entwicklungen anstoßen zu können. Die Bedeutung der Knotenpunkte innerhalb der Verkehrsinfrastruktur

aber auch im Stadtgefüge sind herauszuarbeiten, um Aussagen über eine entsprechende Entwicklungspriorität und Notwendigkeiten zur Verbesserung der Vernetzung untereinander und in Bezug zu Stadt und Landschaft treffen zu können.

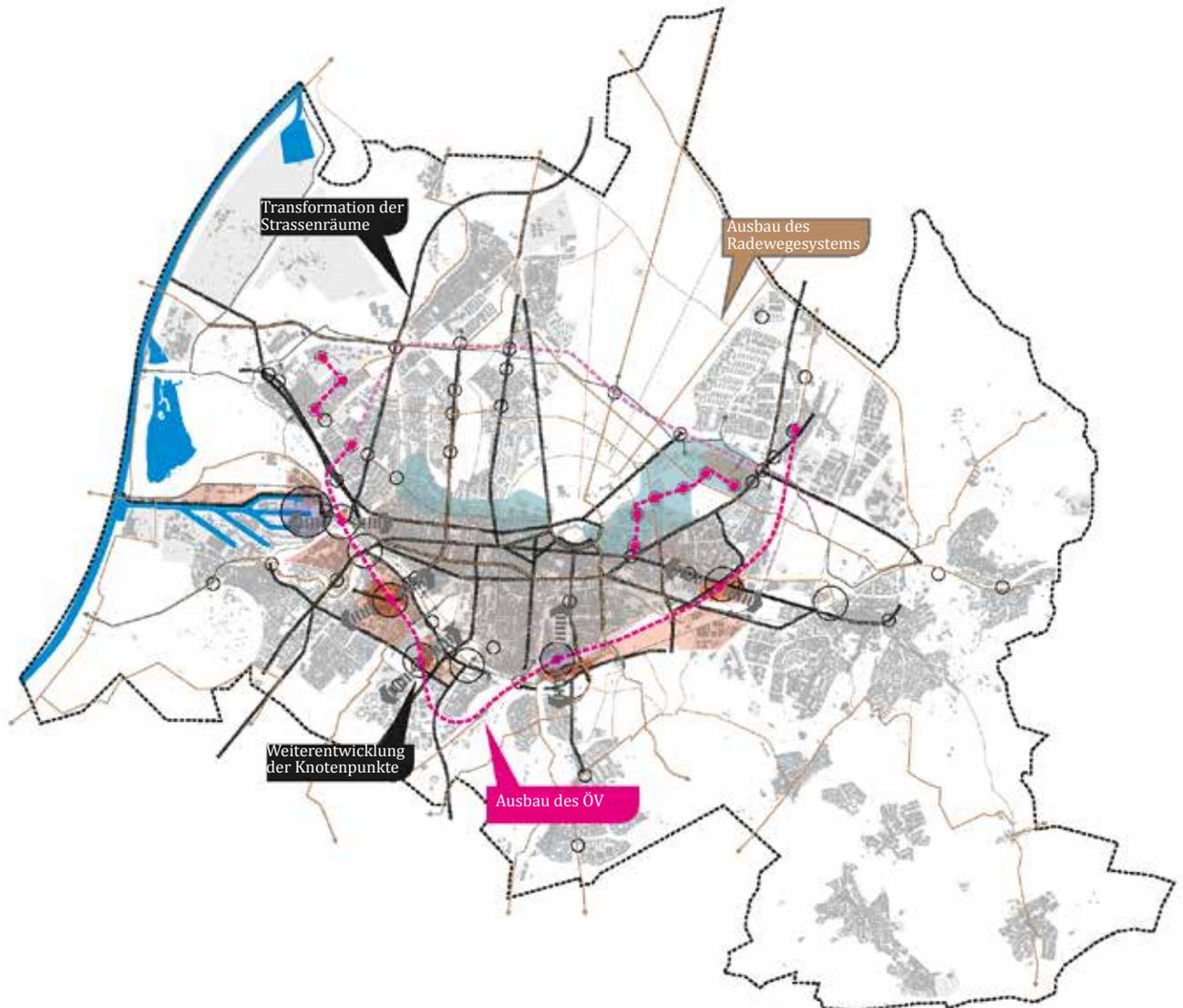


Abbildung 24: Überlagerung vorgeschlagener Maßnahmen im Bereich Verkehr und Weiterentwicklung der Knotenpunkte (inkl. Innenstadtabgrenzung sowie Dienstleistungs- und Hochschulbereiche), eigene Darstellung

3.3 Fachliche Erkenntnisse - „Aufgaben für Karlsruhe“

Weiterentwicklung der Kernstadt

Die Kernstadt ist für den Zusammenhalt der „Zellenstadt“ Karlsruhe – mit ihren vielen eigenständigen Stadtteilen – von besonderer Bedeutung. Damit sie diese Aufgabe auch in Zukunft übernehmen kann, muss Ihre Rolle in Zukunft gestärkt werden. Allerdings finden derzeit tiefgreifende Veränderungen (Kombilösung) statt, die abgewartet werden müssen, bevor weitere Interventionen entschieden werden können. Dennoch muss man sich schon jetzt mit der Weiterentwicklung der Kernstadt beschäftigen, da hier alle formulierten Funktionen und Anforderungen an die Stadt zusammenkommen. Die durch die derzeitigen Bauarbeiten verursachte Wartezeit bietet dabei die große Chance, konzeptionell über die Zukunft der Kernstadt nachzudenken:

- **Definition und Schärfung der „Adressen“ in der Kernstadt von Karlsruhe:** Die „Adresse“ des Zentrums von Karlsruhe ist - auch aufgrund der historischen Stadtgestalt – derzeit noch stark auf die Kaiserstraße konzentriert. Mit den möglichen Entwicklungen am Bahnhof und dem Umbau der Kriegstraße besteht die große Chance, das Zentrum nach Süden zu erweitern. Ebenso sollte in Betracht gezogen werden, den Campus des KIT noch stärker mit der Innenstadt zu vernetzen.
- **„Stadt der Nachbarschaften“:** Das Konzept der spezifischen Weiterentwicklung der Quartiere des Teams „berchtoldkrass/S. US/UC“ wird als interessanter Ansatzpunkt gesehen, um gesamtstädtische Entwicklungsziele mit der lokalen Verankerung der Karlsruher Bevölkerung in Einklang zu bringen. Ein solcher Ansatz würde die Stadt auch dabei unterstützen, neue Einrichtungen der Grundversorgung zu fördern, aber auch, um gesamtstädtische Konzepte (wie beispielsweise die Klimaanpassung) gezielt mit der betroffenen Bevölkerung zu diskutieren und zu verfeinern. Inwieweit sich die „Nachbarschaften“ von den Stadtteilen unterscheiden, ist zu prüfen.

- **Erreichbarkeiten im ÖV und Langsamverkehr als Stadtentwicklungsmaßstab:** Das Konzept der „5-Minuten-Stadt“ des Teams „berchtoldkrass/S. US/UC“ wird als verfolgenswert angesehen. Ein solches Konzept könnte – wenn es von der Bevölkerung getragen wird – auch dazu dienen, gemeinschaftlich Anpassungen der Infrastrukturen zu legitimieren. Ebenso hätte die Stadt auf diese Weise ein Werkzeug zur Priorisierung und Steuerung der Siedlungsentwicklung zur Verfügung.

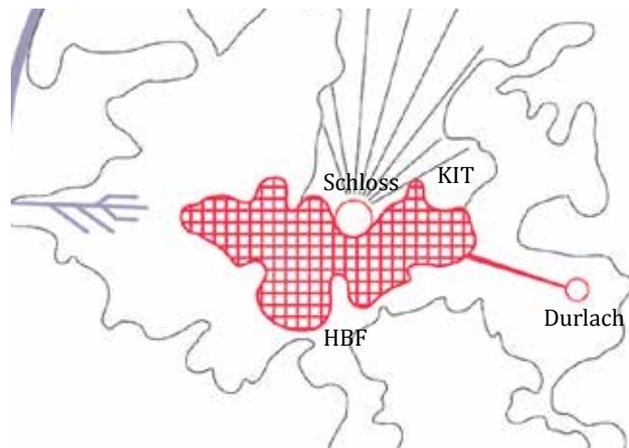


Abbildung 25: Kernstadt und ihre Adressen (Team: West 8 / Verkehr Plus)

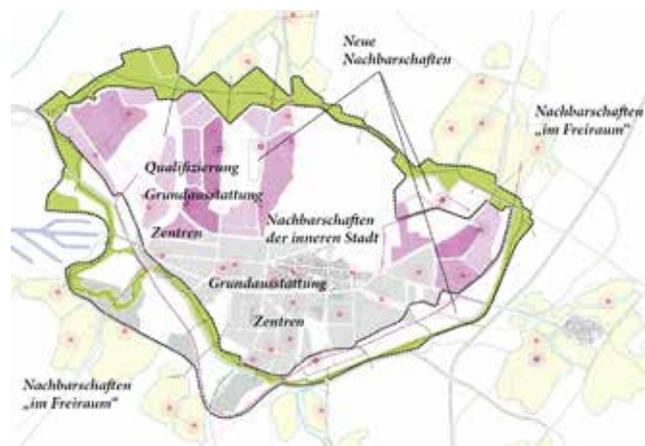


Abbildung 26: Adresse neues Stadtquartier südlich des HBF (Team: berchtoldkrass / S. US / UC)

Ein Schwerpunkt der Entwicklung der Kernstadt wird und muss sicherlich in der Aufwertung der Freiräume und der Qualifizierung des Straßenraums liegen, wie bereits im Abschnitt zur Klimaanpassung beschrieben. Vor allem in den engen Straßen der Quartiere der Gründerzeit, wird es dabei nicht nur um innovative Konzepte gehen, sondern auch darum, so bald wie möglich einen Diskussionsprozess mit der Öffentlichkeit zu star-

ten, um die Akzeptanz möglicher Lösungsansätze auszuloten und für das Thema der Klimaanpassung zu sensibilisieren.

Weitere Themen, die in der Kernstadt noch diskutiert werden müssen, sind die Fragen, ob und wie das Wohnen in der Innenstadt gefördert werden kann und welche Rolle Hochhäuser in Karlsruhe spielen könnten.

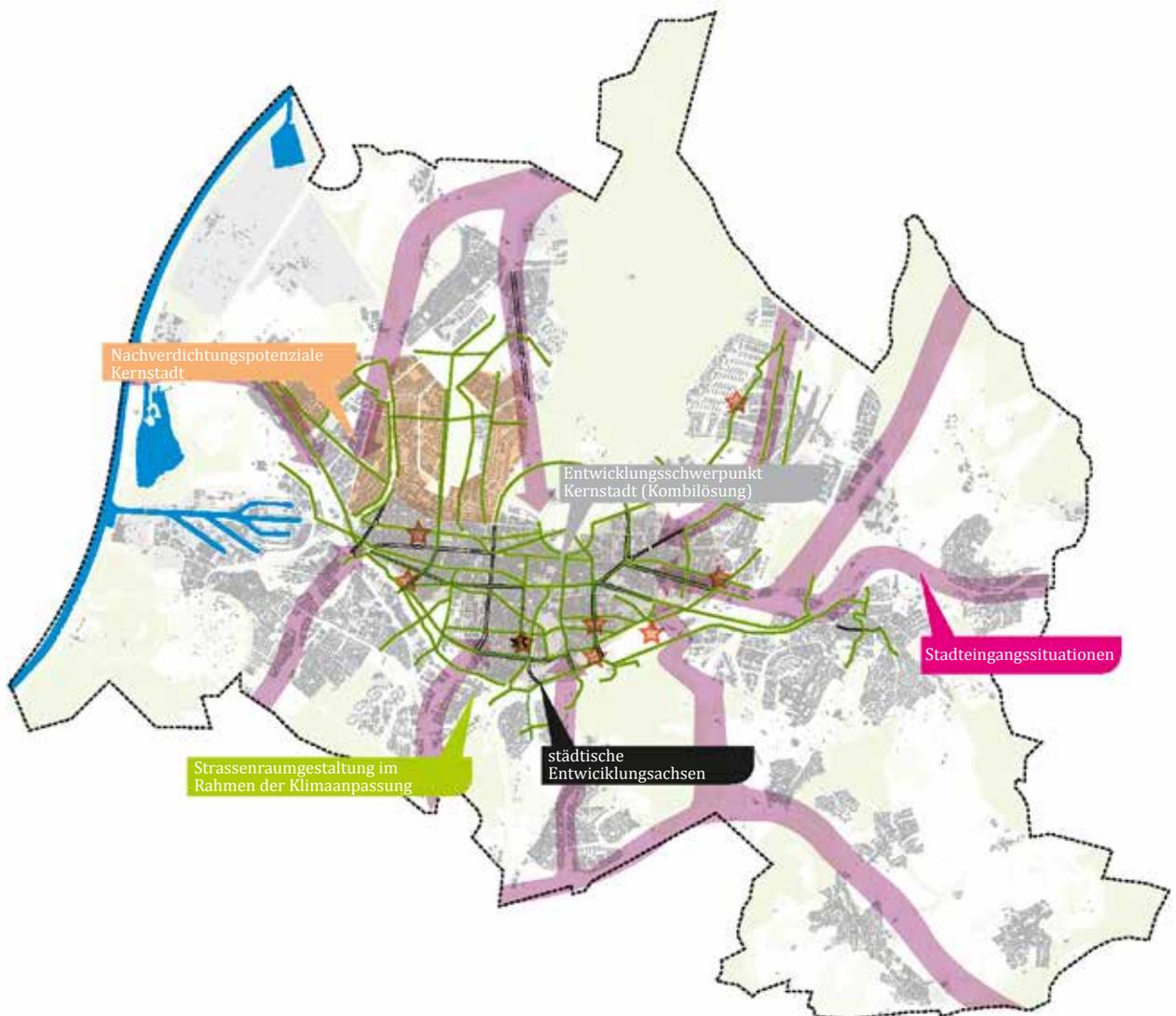


Abbildung 27: Überlagerung vorgeschlagener Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Kernstadt (inkl. Innenstadtabgrenzung und Bereich Kombilösung), eigene Darstellung



4. Empfehlungen weiteres Vorgehen

Empfehlungen zum weiteren Vorgehen

Definition und Aufgaben des Karlsruher Leitbilds klären

Die Aufgabe eines Leitbildes ist es, Brücken zu bereits existierenden Themenschwerpunkten in der Stadt zu bauen, aber auch andere Perspektiven aufzuzeigen, zu ordnen und zu entwickeln. Das Räumliche Leitbild Karlsruhe ist nach dem ISEK und der Planungswerkstatt der dritte Schritt zur Formulierung einer integrierten räumlichen Entwicklungsstrategie. Im Unterschied zu den vorhergehenden Planungen definiert es sich durch den starken räumlichen Bezug der formulierten Entwicklungsrichtungen und Aufgaben sowie dem erfolgten Abgleich mit den bestehenden sektoralen und räumlich begrenzten Planwerken. Ebenso muss ein räumliches Leitbild schlussendlich politisch verabschiedet und mitgetragen werden. Neben der fachlichen Ausarbeitung eines Leitbildentwurfs sind auch bei der politischen Verankerung die Aufgaben des Karlsruher Leitbilds zu klären und zu vermitteln. Erst dann kann das Leitbild seiner Aufgabe als Orientierungsrahmen für zukünftige Planungen im Sinne des „Ordnen“ und „Entwickeln“ gerecht werden.

Konzeptionelle Ansätze als Rahmen und Prüfstein für die Arbeit am Räumlichen Leitbild nutzen

Die drei erarbeiteten Konzepte der Teams stellen eine wertvolle Grundlage für die nächsten Schritte dar. Sowohl bezüglich ihrer Gesamtaussagen als auch in Form von einzelnen inhaltlichen und konzeptionellen Bausteinen sind sie Startpunkt und qualitative Prüfsteine für die weiteren Arbeiten, die es zu nutzen gilt. Daher wird empfohlen, die Handlungsräume und Handlungsfelder der drei Arbeiten zu sortieren und zu vergleichen. Die Diskussion der einzelnen Vorschläge untereinander kann dabei helfen, begründete Entscheidungen der zu verfolgenden Entwicklungsrichtungen für Karlsruhe zu treffen und neue, noch fehlende Elemente für das Karlsruher Leitbild zu definieren.

Dort, wo ein Ansatz eines Teams klar erkennbar weiterverfolgt wird, sollte dieses Team an den Arbeiten beteiligt werden.

Abgleich der Konzepte mit vorhandenen Planwerken

Der Abgleich mit den bestehenden Planwerken ist der nächste Schritt zur Erarbeitung des räumlichen Leitbildes. Dabei geht es nicht nur um das „Konsolidieren“ und „Prüfen“ der Erkenntnisse der Planungswerkstatt auf der Basis der bestehenden Planwerke, sondern auch darum, herauszufinden, welche neuen Erkenntnisse in die sektoralen Planungen einfließen müssen, weil sie beispielsweise Zielen anderer Planungen widersprechen oder neue Erkenntnisse aus der Planungswerkstatt vorliegen („Ordnen“ und „Entwickeln“). Ergebnis dieses Prozesses sollte eine Agenda der „Aufgaben für Karlsruhe“ sein, welche sowohl programmatische wie auch räumliche Schwerpunkte enthält.

Entscheidungsgrundlagen erarbeiten

Die Ergebnisse der Teams sowie die abschließende Diskussion des Begleitgremiums haben aufgezeigt, dass zu einigen Themen belastbare Grundlagendaten fehlen, die für die weitere Erarbeitung des Leitbilds wichtig sind. Dies gilt beispielsweise für die tatsächlich noch vorhandenen Potenziale für Wohnen und Gewerbe inklusive der Transformationsmöglichkeiten. Ebenso könnten weitere Auskünfte über konkrete Gebiete Aufschluss darüber geben, welche Entwicklungschancen zu welchem Zeitpunkt bestehen. Daher wird empfohlen, relevante Daten und Informationen baldmöglichst zu erheben und im weiteren Prozess mitzuführen.

Schwerpunkte setzen

Die Aufgaben für Karlsruhe sind vielfältig und die Ressourcen zu ihrer Behandlung beschränkt. Umso wichtiger ist es, für das Räumliche Leitbild sowohl räumliche als auch thematische Schwerpunkte zu definieren, die für die Entwicklung der Gesamtstadt von Bedeutung sind. Diese gilt es schon im Prozess der Erarbeitung des Leitbilds vertieft zu behandeln. Ebenso muss es aber auch darum gehen, herauszufinden, welche Bereiche und Aufgaben nicht integriert angegangen werden müssen und daher losgelöst vom weiteren Leitbildprozess bearbeitet werden können.

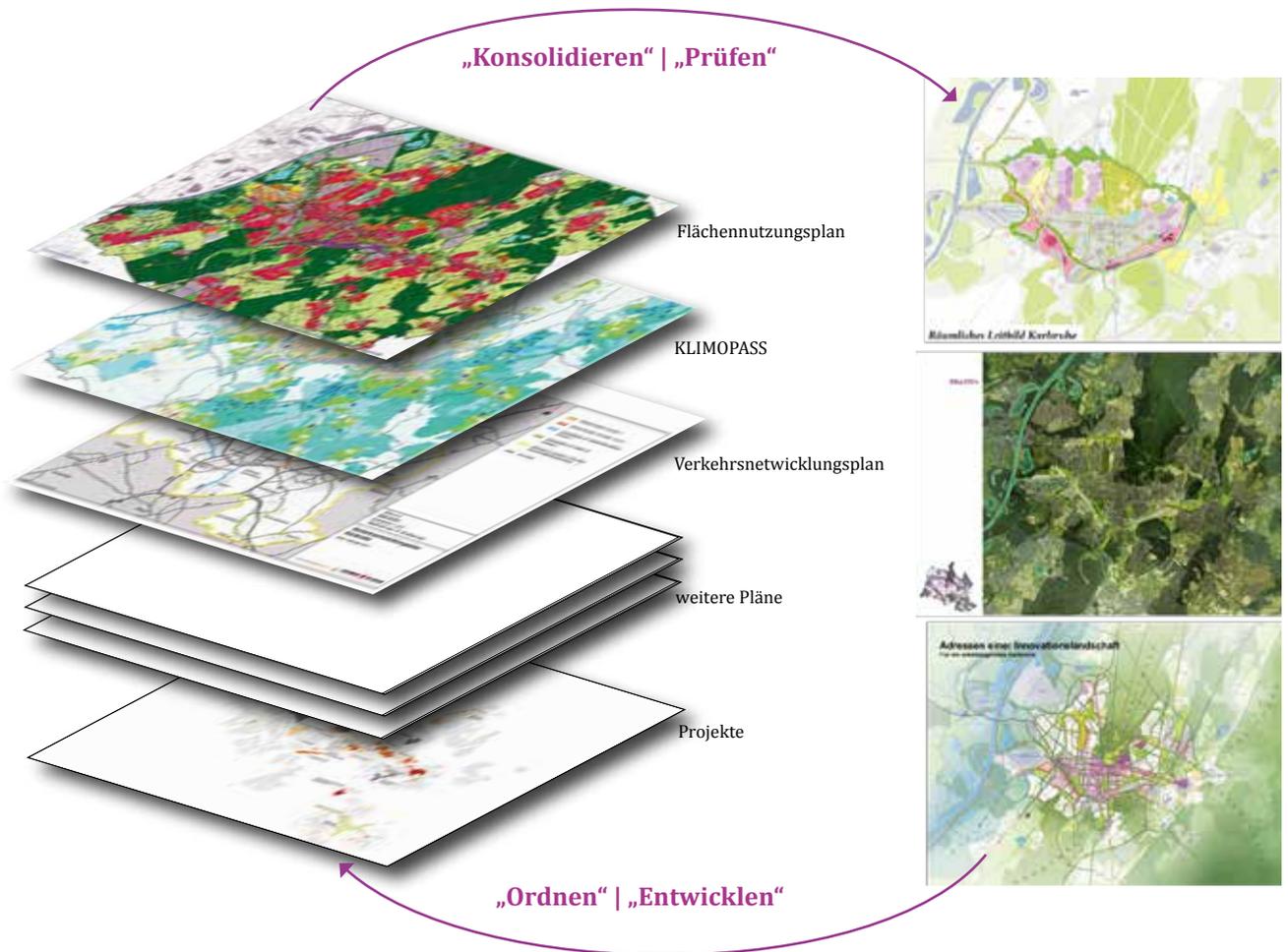
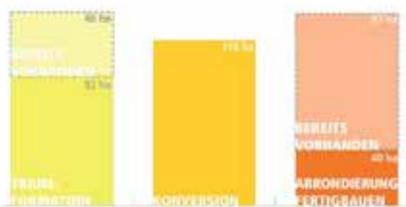


Abbildung 28: Leitbildkonzepte mit den bestehenden Planwerken der Stadt abstimmen (Alle Teams und Stadt Karlsruhe)

Flächenwandel



Flächentausch

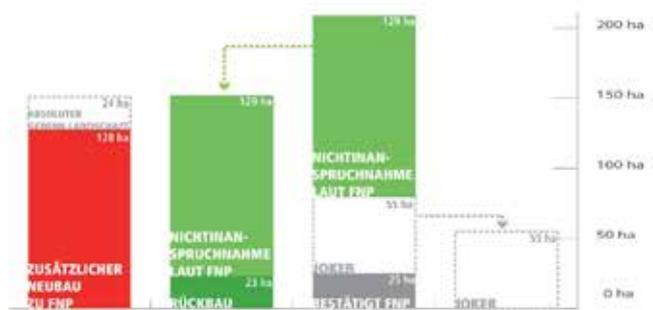


Abbildung 29: Entscheidungsgrundlagen erarbeiten! (Team: Machleidt / Sinai / SHP)

Offene Fragen und Themen in die Bearbeitung einbeziehen

Die Diskussionen im Begleitgremium haben aufgezeigt, dass bestimmte Fragestellungen während der Planungswerkstatt nicht oder nicht ausreichend diskutiert wurden. Folgende Fragestellungen sind dabei herauszustellen:

- die Frage der neuen Rheinbrücke
- die Frage der (nicht mehr benötigten) Nordtangente
- die Frage der Zukunft des Schienengüterverkehrs in und durch Karlsruhe inklusive der heutigen und möglichen Lärmbelastung.

Aufgrund der möglicherweise beträchtlichen Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung Karlsruhes sollten diese Themen in der weiteren Beschäftigung mit dem räumlichen Leitbild zumindest kritisch geprüft werden, um der Gefahr zu entgehen, Entscheidungen auf falschen Annahmen zu machen.

Weiterführung des Leitbild-Prozesses

Das Räumliche Leitbild Karlsruhe ist ein Prozess! Auch nach Beendigung der Planungswerkstatt wird und muss der Diskurs zwischen den Beteiligten inklusive der Öffentlichkeit weitergehen, um Schritt für Schritt ein Leitbild erarbeiten zu können. Erst durch das kontinuierliche Wechselspiel zwischen Entwürfen und deren kritischer Prüfung können Entscheidungsgrundlagen entstehen, die breit getragen werden. Die Ergebnisse der Teams zeigen Möglichkeiten auf, wie ein solcher Prozess gestaltet sein könnte. Es wird daher empfohlen, baldmöglichst einen Prozess zu entwickeln, innerhalb dessen die Grundlagen des Leitbilds fachlich wie politisch diskutiert, abgestimmt und schrittweise entschieden werden können.

Erarbeitung eines ersten Entwurfes zur Ausstellung 2015

Die im Rahmen des Stadtgeburtstags geplante Ausstellung zum räumlichen Leitbild ist der Anlass, an dem die Stadt Karlsruhe ihre Überlegungen zum Räumlichen Leitbild zur Diskussion stellen sollte. Wohlwissend, dass es nicht das Ziel sein kann, zu diesem Zeitpunkt ein fertiges Leitbild zu präsentieren wird mit Nachdruck empfohlen, die planerischen Überlegungen der Stadt in Form eines ersten Entwurfs zu einem wesentlichen Teil der Ausstellung zu machen. Ebenso ist zu überlegen, ob die Ausstellung auch eine Bühne darstellen könnte, um kontroverse Fragen der räumlichen Entwicklung öffentlich zur Diskussion zu stellen.

Mit dem Prozess der „10 Fragen an Karlsruhe“ und der Durchführung der öffentlichen Planungswerkstatt „Räumliches Leitbild Karlsruhe 2015“ hat die Stadt Karlsruhe einen Weg eingeschlagen, der deutschlandweit zu den innovativsten Planungsverfahren gezählt werden kann. Der weitere Prozess inklusive der Ausstellung 2015 bietet eine große Möglichkeit, diesen Weg weiterzugehen.

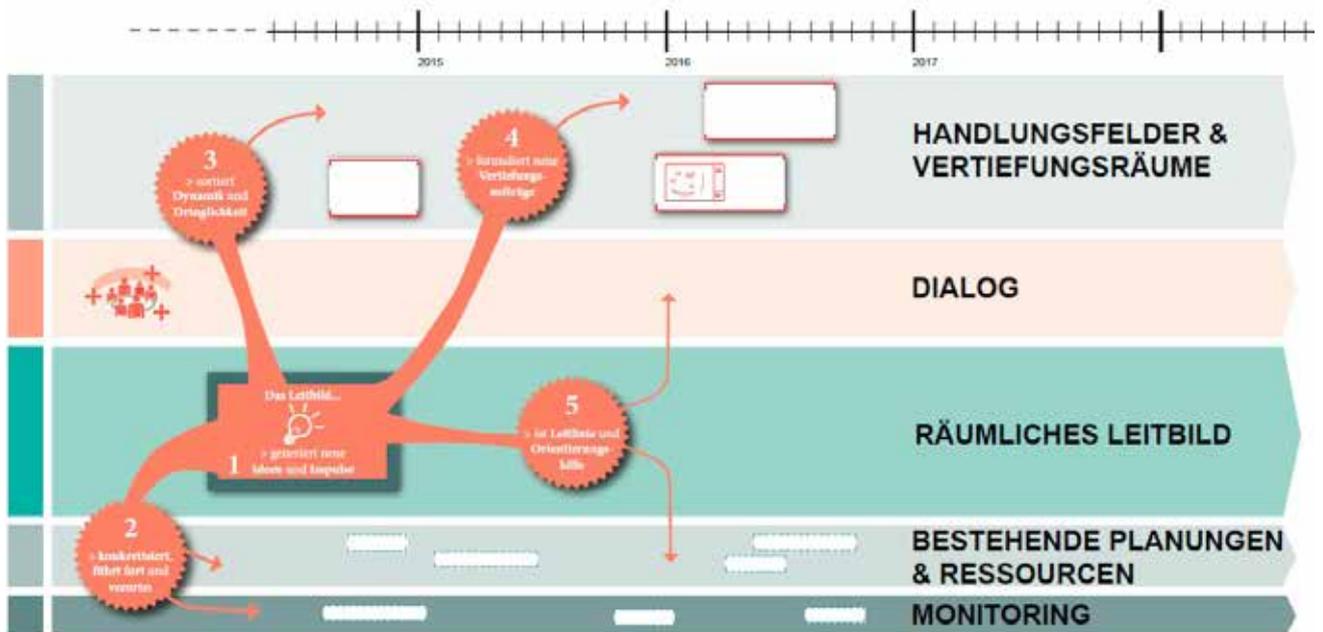


Abbildung 30: Den Leitbildprozess weiterführen!
(Team: berchtoldkrass / S. US / UC)

„Wir sind super und wollen so bleiben wie wir sind!“

> *Vorhandenes bewahren* & > *Veränderung zulassen*

„Wir brauchen Spielräume, um zukunftsfähig zu sein!“

Abbildung 31: Die Ausstellung 2015 auch als Bühne für die Diskussion kontroverser Fragen nutzen!
(Team: berchtoldkrass / S. US / UC)

Planungsteams:

- Team „berchtoldkrass space&options | Studio . Urbane Strategien | UC ^{STUDIO}“
 - berchtoldkrass space&options, Karlsruhe:
 - Martin Berchtold
 - Philipp Krass
 - STUDIO . URBANE STRATEGIEN, Karlsruhe:
 - Martina Baum
 - Lukas Bessai
 - URBAN CATALYST STUDIO, Berlin:
 - Klaus Overmeyer
 - Jörn Gertenbach
 - Martin Schlegel
- Team „West8 | verkehrplus“
 - West 8 urban design & landscape architecture b.v., Rotterdam
 - Adriaan Geuze
 - Christoph Elsässer
 - Christian Gausepohl
 - Riëtte Bosch
 - Janneke Eggink
 - Giulia Frittoli
 - Christiaan van Nimwegen
 - Matthieu Schricke
 - Xiaoxuan Lu
 - Verkehrplus GmbH, Graz
 - Dr. Markus Frewein
 - Hannes Brandl
 - Jérémy Burg
- Team „Machleidt | Sinai | SHP“
 - Machleidt GmbH, Berlin:
 - Benjamin Wille
 - Carsten Maerz
 - Steffen Wörsdörfer
 - sinai Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin:
 - AW Faust
 - Sumika Aizawa
 - Maja van der Laan
 - Lene Zingenberg
 - SHP Ingenieure GbR, Hannover:
 - Wolfgang Haller
 - Sabrina Stieger
 - Visualisierung:
 - Matthias Grobe

Begleitgruppe:

- Fachverständige Beratende:
 - Prof. Dr. Anke Karmann-Woessner, Stadtplanungsamt (Leitung)
 - Prof. Markus Neppi, KIT (Leitung)
 - Prof. Dr. Udo Weilacher, TU München
 - Prof. Dr. Peter Vortisch, KIT
 - Prof. Dr. Walter Schönwandt, Universität Stuttgart
- Fachverständige Beratende - Stellvertretende
 - Andreas Grube, Architektenkammer Karlsruhe
 - Helmut Kern, Gartenbauamt
 - Ulrich Wagner, Stadtplanungsamt
 - Christian Fulda, Amt für Stadtentwicklung
 - Heike Dederer, Stadtplanungsamt
- Sachverständige Beratende
 - Michael Obert, Bürgermeister Dezernat 6
 - Tilman Pfannkuch, CDU-Fraktion
 - Bettina Lisbach, Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen
 - Michael Zeh, SPD-Fraktion
- Sachverständige Beratende - Stellvertretende
 - Rita Fromm, FDP-Fraktion
 - Lüppo Cramer, KAL Fraktion
 - Prof. Dr. Wolfgang Fritz, Karlsruher Bürgervereine
- Arbeitsgruppe Räumliches Leitbild/ Paten Teams
 - Prof. Dr. Riklef Rambow, KIT
 - Prof. Kerstin Gothe, KIT
 - Matthias Christoffel, BDA
 - Wolfgang Voegelé, SRL / DASL
 - Hubert Schmidler, Architekturschaufenster e.V.
- Expertinnen und Experten:
 - Norbert Hacker, Amt für Umwelt und Arbeitsschutz
 - Patricia Erb-Korn, Rheinhäfen Karlsruhe
 - Dr. Klaus Lösch, KVV
 - Dr. Gerd Hager, Regionalverband
 - Gerhard Schönbeck, Tiefbauamt
 - Anne Sick, Amt für Hochbau und Gebäudewirtschaft
 - Michael Kaiser, Wirtschaftsförderung
 - Georg Gerardi, Stadtplanungsamt

Moderation und Prozessbüro:

- Moderation Verfahren:
 - Prof. Markus Neppi, KIT
 - Jeannette Merker, EINSATEAM, Berlin
- Prozessbüro, Konzeption und Unterstützung:
 - Stadtplanungsamt Karlsruhe:
 - Sigrun Hüger
 - Vincent Scheiffelen
 - Karlsruher Institut für Technologie (KIT)
 - Institut Entwerfen von Stadt und Landschaft, Fachgebiet Stadtquartiersplanung:
 - Dr. Markus Nollert, bureau für RAUM-ENTWICKLUNG
 - Dr. Thomas Müller, MESS GbR
 - Dr. Harald Ringler, Stadtplanungsamtsleiter a.D.
- Kommunikation:
 - EINSATEAM, Berlin:
 - Jeannette Merker
 - Franziska Eidner





Impressum:

Stadt Karlsruhe
Stadtplanungsamt
Lammstraße 7
76124 Karlsruhe

Tel: 0721 / 133-6139
Fax: 0721 / 133-6109
Email: stpla@karlsruhe.de
www.karlsruhe.de

Leiterin:
Prof. Dr. Anke Karmann-Woessner
Bereichsleiterin Städtebau:
Sigrun Hüger
Projektleitung:
Vincent Scheiffelen

Karlsruher Institut für Technologie (KIT)
Institut Entwerfen von Stadt und Landschaft
Fachgebiet Stadtquartiersplanung
Englerstraße 11
76131 Karlsruhe

Leiter:
Prof. Markus Neppi
Mitarbeit:
Dr. Markus Nollert, brueau für RAUMENTWICKLUNG
Dr. Thomas Müller, MESS
Beratung: Dr. Harald Ringler

Soweit nicht anders gekennzeichnet liegen
die Bildrechte bei den Verfassern.

November 2014