

Was ist das Besondere einer Stadt? Was sind ihre spezifischen Eigenarten? Was sind ihre spezifischen Probleme? Was macht die Stadt zu dem, was sie ist und was sie sein kann?

Diese Fragen stehen häufig zu Beginn einer Planung für ein gesamtstädtisches Entwicklungskonzept. Was ist typisch Karlsruhe?

die IDEALE Stadt

Karlsruhe ist mit seiner Gründung als Idealstadt konzipiert. Wir wollen voraussetzen, dass Karlsruhe diesen Status nicht nur als historische Erinnerung bewahrt, sondern als Teil seiner Identität und seines Anspruchs an die Zukunft versteht.

Fächer und Zirkel sind dabei auf den ersten Blick natürlich formale Ausprägungen barocken Denkens. Dahinter liegt aber eine zweite Idee: Das Idealbild von Karlsruhe zeichnet sich durch das enge Miteinander von Stadt und Landschaft aus. Der Grundstein für diese Synthese aus Stadt und Landschaft wurde bereits mit dem Gründungsmythos und der Verzahnung von Stadt und Wald im Strahlennovum gelegt. Spätere Stadtentwicklungen, insbesondere die Gartenstädte sowie die Waldstadt haben dieses Idealbild in völlig anderen Maßstäben und formalen Ausprägungen fortgeführt.

die SCHÖNE Stadt

Die „Schönheit“ einer Stadt vermittelt sich über deren Stadträume und Stadtbilder. Diese besonderen, identitätsstiftenden Orte können den Stadtbewohnern und Besuchern ein (wieder-)erkennbares Selbstbild sowohl visuell als auch emotional mitteilen. Die Schönheit von Karlsruhe zeigt sich in den Aspekten der historischen Fächerstadt, dem Durlacher Altstadtkern und den alten Dörfern ebenso wie in der Vielfalt der prägenden Landschaftsbilder und Naturräume zwischen dem Rhein und den Höhenzügen. Eine Landschaft durch die „Reliefflässe“ des Flusses klar gerichtet und zeit gegliedert durch die querenden Abflüsse der Schwarzwaldhöhen. Einige dieser Räume entfalten ihre Schönheit noch nicht auf angemessene Weise und sind in Zukunft in Wert zu setzen. Sie sind entweder nicht wahrnehmbar oder abgeschnitten, visuell und akustisch beeinträchtigt oder schöpfen ihre Potentiale schlicht nicht aus. Generell stellt sich die Frage, wie die Schönheit im Sinne von Visualität und Emotionalität für die Menschen der Stadt verbessert werden kann.

Die PROSPERIERENDE Stadt

Karlsruhe wächst – im Hinblick auf die Einwohnerzahlen bereits über das erwarbare Maß hinaus. Sicher auch bedingt durch den Reiz ihrer landschaftlichen Lage und die herausragende verkehrliche Zentralität. Die Prosperität von Karlsruhe ist einerseits eine exklusive Situation und große Chance für eine stabile Zukunft der Stadt. Andererseits eine Belastung für den Wohnungsmarkt, der es naheliegen kann bezahlbaren Wohnraum vorzuziehen oder zu schaffen.

Und Karlsruhe will wachsen – natürlich ist die Wirtschaft, der gewerbliche Sektor der Stadt für die ökonomische Zukunft des Gemeinwesens aber auch als ortsnahes Erwerbsangebot für die Bewohner unabdingbar und nachhaltig gedacht. Die „prosperierende“ Stadt, also die wirtschaftlich erfolgreiche Stadt ist strategisches Ziel der Stadtentwicklung.

Potentieller Zielkonflikt:

Verbaute Stadt oder stagnierende Stadt ?

Zwischen den zentralen Aspekten der schönen Stadt und der prosperierenden Stadt wird ein Zielkonflikt sichtbar: Karlsruhe ist eine Stadt, die Veränderung und Wachstum als Grundlage ihrer wirtschaftlichen Stabilität braucht. Aufgrund ihres qualitativen Selbstverständnisses, ihrer klimatischen Voraussetzungen und vorbildlicher Ansätze an die Nachhaltigkeit soll Karlsruhe aber in Zukunft nicht weiter in die Fläche wachsen.

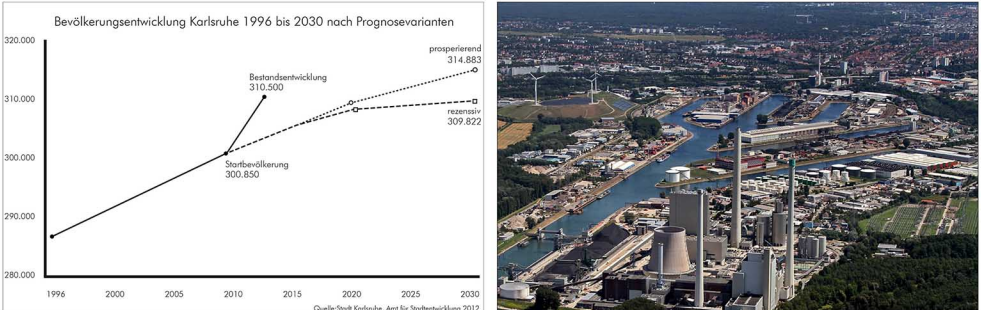
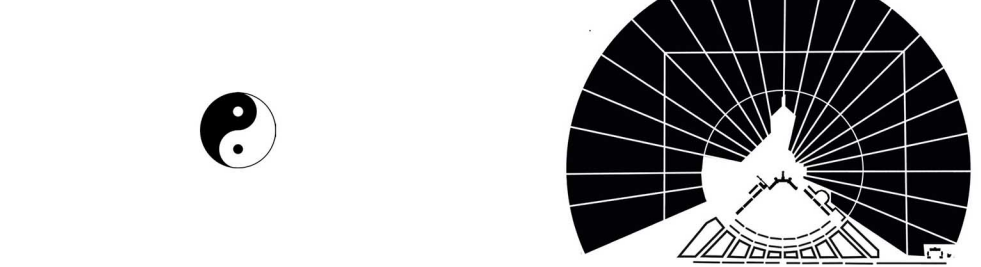
Zunächst stehen das prognostizierte Wachstum und die verfügbaren Flächenressourcen scheinbar im Widerspruch zueinander: entweder die Stadt wird weiter landschaftliche Freiräume verbauen oder es kommt zur Stagnation.

Das „Ying und Yang“, das bewußte Wechselspiel von Stadt und Landschaft ist durch seine spürbare Erfahrbarkeit, seine enorme Identitätskraft, seine hohe Permanenz und seine Einzigartigkeit das wesentliche Strukturelement für Karlsruhe. Der Anspruch für die Zukunft muss es sein, diese typische Karlsruher Identität wiederzuentdecken, weiterzuentwickeln und als Karlsruher Ideal zu manifestieren.

These:
Karlsruhe begreift sich als Modellstadt. Im Zentrum ihrer Identität steht die ganzheitliche Wahrnehmung von Stadt, Landschaft und Verkehr.

Es ist aber die Stadtstruktur als Ganzes, das Miteinander von Stadt und Landschaft, die den Karlsruhern am Herzen liegt. Die lockere Struktur mit den zahlreichen grünen Zäsuren, den Siedlungsteilen in der Landschaft und der häufig unvermittelte Zugang zum freien Raum machen die Qualitäten der „Landschafts-Stadt“ Karlsruhe aus. Darüber hinaus ist diese Struktur unabdingbar zur klimatischen Entlastung der dicht bebauten Innenstadt. Daraus begründet sich die klare Haltung keine weiteren Landschaftsräume mehr zu beanspruchen.

These:
Karlsruhe arbeitet bewusst an den ästhetischen und sinnlichen Qualitäten seiner Stadt- und Landschaftsräume. Karlsruhe bleibt Landschafts-Stadt: die Stadtentwicklung kommt ohne weiteren Flächenrass aus.



These:
Der Wohn- und Erwerbsstandort Karlsruhe wächst. Die Stadt muss auch räumliche Entwicklungsangebote machen können.

Potentieller Zielkonflikt:

Verbaute Stadt oder stagnierende Stadt ?

Zwischen den zentralen Aspekten der schönen Stadt und der prosperierenden Stadt wird ein Zielkonflikt sichtbar: Karlsruhe ist eine Stadt, die Veränderung und Wachstum als Grundlage ihrer wirtschaftlichen Stabilität braucht. Aufgrund ihres qualitativen Selbstverständnisses, ihrer klimatischen Voraussetzungen und vorbildlicher Ansätze an die Nachhaltigkeit soll Karlsruhe aber in Zukunft nicht weiter in die Fläche wachsen.

Zunächst stehen das prognostizierte Wachstum und die verfügbaren Flächenressourcen scheinbar im Widerspruch zueinander: entweder die Stadt wird weiter landschaftliche Freiräume verbauen oder es kommt zur Stagnation.

Synthese als Lösung:

Die transformierte Stadt! Räumliches Idealbild Karlsruhe 300plus [RIKa300+]

Außersbar ist der Konflikt nur im qualitativen Wandel und der effektiveren Nutzung bereits vorhandener Siedlungsräume. Die Synthese, bestehende Barrieren abzubauen und gleichzeitig daraus neue Räume und Flächen zu generieren, kann die Karlsruher Lösung sein.

Karlsruhe setzt auf qualitatives Wachstum, statt auf quantitatives. Auf Stadttransformation statt auf Stadterweiterung.

die IDEALE Stadt Verkehrliche und freiräumliche Barrieren sollen abgebaut und gleichzeitig zu attraktiven Aufenthalts- und Verbindungsräumen transformiert werden. Durch das gemeinsame Denken und Entwickeln von Stadt und Landschaft nun einschließlich der Mobilität werden sowohl Baufelder als auch Freiräume und Straßenräume in Wert gesetzt. Dies betrifft in erster Linie die Südbanane und den Güterbahnhof (verkehrliche Barrieren) sowie die Freihaltstrasse der Nordtangente und den Hardwald (freiräumliche Barrieren).

die SCHÖNE Stadt Durch die Entwicklung innerer Potenzialräume wird die Stadt gleichzeitig in ihrer Qualität und Wahrnehmung verbessert. Durch diese Transformation werden aus Restflächen hochwertige Freiräume innerhalb der Stadt, aus Rückseiten neue Stadtansichten und aus eintönigen Gewerbestandorten lebendige „Urbane Kerzonen“. Diese neuen Binnenräume generieren somit auch neue Top-Adressen mit erhöhter Dichte sowie intensiv nutzbare Freiräume für die wachsende Stadt. Dabei zeichnen sich ein nördliches und ein südliches Entwicklungsband ab.

die PROSPERIERENDE Stadt Karlsruhe soll weiter wachsen und damit verbunden ist ein Verbrauch an Fläche. Diese Fläche wird aber nicht durch weitere Versiegelung, sondern durch Nachverdichtung und Transformation – also durch eine bessere Ausnutzung – bereitgestellt. Dieser Wandel erzeugt zusätzliche Flächenressourcen und gleichzeitig vielfältige und lebenswerte Stadtquartiere und Freiräume.

Raum für die Transformation gibt es durch ein Karlsruher Phänomen: an der Schnittstelle zwischen innerer und äusserer Stadt liegen gleichzeitig die grössten Konflikte und die grössten Potentiale. Sie bedingen einander.



massiven Raumverbrauch, ihre enorme Barrierewirkung und Anbaufreiheit, die mit dem Verkehr verbundenen Emissionen sowie das damit verbundene Image der im Umfeld entstehenden Resträume. Dies führt zur Blockade des Rheinzugangs und zum Abschneiden der südlichen Stadteile vom Zentrum und damit zur Unternutzung der angrenzenden Flächen. Innere Peripherie ist das Ergebnis derlei Barrieren und Beeinträchtigungen. Solch einen verschwenderrischen Umgang mit knappen baulichen Flächen darf sich Karlsruhe in derart zentraler Lage in Zukunft nicht mehr leisten.

Das stärkste Initial zur Veränderung liegt im Altbraum verborgen. Durch die Aktivierung der immanenten Lagegunst kann aus einer Barriere ein neuer Freiraum mit hoher Aufenthaltsqualität und Verknüpfungsfunktion entstehen, der eine enorme Strahlkraft in die angrenzenden Stadtquartiere entfaltet. Die umfangreichsten Flächenpotentiale liegen im südlichen Entwicklungsband in den großflächigen Gewerbestrukturen. Durch die Transformation dieser Flächen können langfristig neue Flächenreserven generiert werden.

Entwicklungsband Nordtangente / Entwicklungsroutenord

Das bisher nicht beachtete enorme Potenzial der Freihaltstrasse für die Nordtangente im Zusammenspiel mit dem Hardwald stellt einen weiteren wertvollen Entwicklungsraum für Karlsruhe dar. Das Kernelement der Entwicklungsroutenord ist der Hardwald. Von dort aus erstreckt sich diese nach Westen über die Freihaltstrasse Nordtangente bis zum Rhein und nach Osten über das Freizeitband bis in die Kulturlandschaft und nach Durch- und weiter zum Turmberg.

Die nördliche Entwicklungsroutenord ist mit dem dichten barocken Hardwald und der breiten, räumlich nicht definierten Freihaltstrasse für die Nordtangente stark von „Grünen Barrieren“ geprägt. Die Folge der bisher additiven Siedlungsentwicklung ist eine formlose Stadt mit willkürlicher Raumbildung. Die weder räumlich noch adressbildend ausgebildeten Siedlungsränder in diesen Bereichen verstärken die Wirkung der Grünen Barrieren zusätzlich. Die Folge ist ein Abschneiden der nördlichen Stadteile vom Zentrum und ein völlig untergenutzter Raum in einem hervorragend erschlossenen Bereich der Stadt. Die

Der Entwicklungsringing:

Das südliche und nördliche Entwicklungsband mit ihren Anbindungen an Rhein und Kulturlandschaft Durch- bzw. Turmberg formen eine strukturelle Bindeglied. In der Aus- bzw. im Bereich der Strahlkraft dieser Figur liegen die wichtigsten strategischen Entwicklungsräume der Zukunft für Karlsruhe.

RÄUMLICHES IDEALBILD KARLSRUHE 300plus [RIKa300+]

Das Entwicklungsmodell

Ausgehend von den aktuell vorliegenden Entwicklungen, Projekten und Planungen sowie dem integrierten Stadtentwicklungskonzept 2020 wird deutlich, dass sich in Karlsruhe bereits vieles bewegt und auch vieles richtig angegangen wird. Es stellt sich jedoch im Rahmen der Erstellung eines langfristigen räumlichen Leitbildes für ein Karlsruhe der Zukunft die Frage, wo es zusätzliche Ansätze und weitere Potenzialräume für die Stadt gibt, die bisher noch im Dormrückschlafl weilen und darauf warten wachgeküst zu werden. Diese Fragestellung gewinnt vor allem dann an Bedeutung, wenn Karlsruhe in Zukunft eine Vorbildrolle einnehmen und ein Wachstum der Stadt ohne weiteren Flächenverbrauch realisieren möchte.

Der Entwicklungsring bildet hierbei das Rückgrat der NEUEN zukünftigen räumlichen Entwicklung von Karlsruhe und umfasst dabei wesentliche innerstädtische Magistralen und Parkachsen. Dies bedeutet natürlich zum einen, dass bestehende Entwicklungen beispielsweise in der Innenstadt weiterverfolgt werden sollen und darüber hinaus auch noch weitere Räume, beispielsweise die Höhenstadteile von Bedeutung sind.

Entscheidend ist aber: dass die Stadträume am Entwicklungsring bisher baulich-räumlich, gestalterisch, funktional und strategisch stark vernachlässigt waren. Dies liegt vor allem auch daran, dass das traditionell für Karlsruhe seit seiner Gründung typische Miteinander von Stadt und Landschaft in diesen Räumen zugunsten des Verkehrs nicht wiederzufinden ist. In Zukunft sollen die Räume am Entwicklungsring unter dem Motto des Stadt-Yin und Landschafts-Yang in den Fokus der räumlichen Betrachtung rücken. Ausgehend von diesem ringförmigen Schwerpunkt der Entwicklung werden durch dessen Strahlkraft auch angrenzende Stadtebereiche sowie die Gesamtstadt und Region merklich profitieren. Eine Besonderheit der räumlichen Entwicklung ist das Thema der Transformation. Vor dem Hintergrund des modellhaften Umgangs Karlsruhes mit seinen Flächenressourcen ist dies unvermeidlich – nur so kann die Prosperität Karlsruhes mit dem nachhaltigen Flächenmanagement funktionieren.

Handlungsfeld Landschaft

Die Ringfigur, aufgespannt entlang der Südtangente und der Nordtangente, bringt die herausragenden Freiraumpotentiale der Stadt zusammen: das Rheinufer, das Albtal, die Pfalz, den Hardwald und den Oberwald aber auch die städtischen Anlagen der Süd-stadt. Für die Verbindungsräume wird eine Reihe von typologisch neuartigen Freiraumtypen entwickelt. Ihre Umsetzung wird als strategisches Entwicklungsinstrument mit gesamtstädtischer Bedeutung betrieben:

Südtangente: Rhein – Alb – Pfalz Entlang der südlichen Innenstadtkante steht die intensive Auseinandersetzung mit den Verkehrsstrassen und Infrastrukturen im Mittelpunkt und damit die Frage welche landschaftlichen Antworten auf die Zerschneidung und Immissionsbelastung denkbar sind. Es wird vorgeschlagen die Südtangente in langen Teilschnitten mit Landschaftsbrücken zu überspannen. Die Landschaftsbrücken ordnen sich in ein übergeordnetes Thema ein, dass wir als „Metropark“ bezeichnen. Ein Parktyp, der offensiv und gestalnd mit den Verkehrsinfrastrukturen umgeht.

Nordtangente: Wald-Lichtungspark und produktive Landschaft Die Freihaltzonen der Nordtangente mit den vernetzenden Grünzügen in Nord-Süd-Richtung und dem alten Flugfeld wird als System von extensiv gestalteten Offenlandparks interpretiert.

Handlungsfeld Stadt

Wie ordnet sich der identifizierte Entwicklungsring in die gesamtstädtischen Handlungsfelder ein. Im Karlsruher Stadtraum können nach unserer Wahrnehmung drei wesentliche Handlungsfelder identifiziert werden: 1. die Innenstadt, 2. die Randlagen mit den Höhenstadteilen und 3. eben die Schnittstellen zwischen Innerer und Äußerer Stadt. Wie sich zeigt ist das 3. Handlungsfeld dasjenige mit der größten Hebelwirkung für die Entwicklung der Gesamtstadt.

Schnittstellen zwischen Innerer und Äußerer Stadt (3. und prioritäres Handlungsfeld) Ein bisher noch nicht als solches erkanntes Handlungsfeld Stadtraum liegt an den Schnittstellen zwischen Innerer und Äußerer Stadt. Doch gerade hier liegen erstaunlich große Chancen für die Karlsruher Stadtentwicklung: zum einen da sich hier verkehrliche und „Grüne“ Barrieren mit städtischen Potenzialräumen überlagern. Also ein doppelter Effekt im Sinne einer Umkehr von der Barriere zum Potenzial in einem Streich möglich ist. Zum anderen schlummern hier die großen latenten Flächenreserven der Stadt.

Das Handlungsfeld der Schnittstelle ist momentan als Konfliktraum prägend für die Ränder der Inneren Stadt. Um diesen ringförmigen Korridor der die Innere Stadt reflektiert umklammert in Zukunft nicht nur zu überwinden sondern umzukehren in einen wertvollen Stadtraum muss die Transformation dieser Flächen zum neuen Karlsruher Weg im Sinne einer räumlichen Strategie werden.

Handlungsfeld Verkehr

Die im Entwicklungsring aufgezeigten Konflikte (aber auch die Potentiale) sind im Wesentlichen verursacht durch Verkehrsanlagen, die resultierenden Barrierewirkungen aber auch fehlende Verknüpfungen. Die Integration des Verkehrs ist also über die sektorale Betrachtung hinaus von zentraler Bedeutung für die Transformation der Stadt.

Das Mobilitätsverhalten ist geprägt durch die verkehrlichen Infrastrukturen und das Verhalten der Individuen. Während sich letzteres in den vergangenen Jahren deutlich verändert hat und beispielsweise die Nutzung des Kraftfahrzeuges bei den jüngeren Generationen allgemein rückläufig ist, sind die verkehrlichen Infrastrukturen immer noch stark geprägt von den autoorientierten Leitbildern der Vergangenheit. In der räumlichen Ausprägung wird sich dies nur langfristig ändern lassen.

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Karlsruhe ist gekennzeichnet durch die Ausrichtung auf eine zukunftsfähige und nachhaltige Mobilität. Ziel ist eine deutliche Änderung in der Verkehrsmittelwahl: etwa 25% weniger Autofahrten, dafür Steigerungen im Radverkehr um fast 40%, im ÖPNV um mehr als 20%. Das zu Fuß gehen soll ebenfalls attraktiver werden. Ein wesentlicher Schlüssel hierzu sind stadträumliche Verbesserungen die insbesondere die Nahmobilität zu Fuß und mit dem Rad angenehmer machen als bisher. Stadträumliche Verbesserungen sind zu einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens beitragen. Diese Intentionen decken sich mit den Zielen der Idealstadt in der Stadt, Landschaft und Verkehr als Ganzheit verstanden werden.

Handlungsfeld Quartier

Um Stadt nachhaltig zu verbessern, bleiben die üblichen Maßstabebenen eines räumlichen Leitbildes für die Gesamtstadt zu großflächig. Die grundsätzlichen Ziele des Ausbalancierens zwischen der „schönen“ und der „prosperierenden“ Stadt sind nur umfassend zu erreichen, wenn die Ebene des Quartiers, des Blocks oder der Siedlung angesprochen werden. Die Strategie der Ressourcen- und Flächenentwicklung durch ein modellhaftes Zusammenspiel aus Stadt – Freiraum – Mobilität eröffnet neue Räume wenn man die Stadt „unter die Lupe“ nimmt, analysiert und maßstabgerechte Strategien entwickelt. Zum lernen ermutigen sollte dabei die Vielzahl unterschiedlicher Ansätze in Karlsruhe – die Stadt ist ein wahres Siedlungslabor.

Mit Sicherheit wird es dabei auch um die Möglichkeiten der Effektivierung und Nachverdichtung gehen. Mit den spielerischen Begriffen „New Deal“, „Breathe“ und „Abiat“ die fiktive „Kampagnen“ oder Förderkulisen beschreiben, soll es verdeutlicht werden: Die Transformation der Stadt bringt auch Belastungen und scheinbar Verschlechterungen für die Bewohner mit sich. In einer Art Tauschhandel müssen damit auch immer Verbesserungen verbunden sein. Die „prosperierende“ Stadt muss immer auch „schöne“ Stadt generieren.

TRANSFORMATION heißt für uns

- SYNTHESE von Stadt, Landschaft und Verkehr und damit die Umkehrung von verkehrlichen und Grünen Barrieren zu Potenzialen von Stadt und Landschaft
- WANDEL von großflächigen hochversiegelten Gewerbestandorten zu raumeffizienten vielfältigen Arbeits- und Wohnstandorten mit grünen Freiräumen
- KONVERSION von brachliegenden und für die Lage in der Stadt nicht akzeptablen Nutzungen zu neuen vielfältigen Entwicklungsflächen
- NACHVERDICHTUNG von flächenintensiven Wohn- und Arbeitsstandorten zu angemessen Dichten und gemischten Stadtquartieren
- FLÄCHENMANAGEMENT zwischen Rückbau an peripheren Lagen sowie Nichtanspruchnahme von Flächen laut FNP und dafür Neuversiegelung an zentralen hocherschlossenen Standorten zur Fassung und Aktivierung neuer Stadt- und Freiräume.

TRANSFORMATIONEN im Bereich des Entwicklungsrings führen

- zu neuartigen attraktiven, zentralen Freiräumen in Karlsruhe
- zur besseren Vernetzung zwischen Innerer und Äußerer Stadt, zwischen Stadt, Rhein und Turmberg sowie zwischen der Stadt und der Region,
- zur besseren Versorgung mit Fahrrad- und Fußwegen für langsame und schnelle Nutzer
- zu neuen Entwicklungsflächen und damit zur klaren Ablesbarkeit der einzelnen Stadteile, die sich mit einer neuen Raumkante am Freiraum präsentieren und diesen baulich-räumlich fassen
- zu Veränderungen in den angrenzenden Stadteilen durch die neue Lagegunst bzw. deren Strahlkraft und damit zu Nachverdichtung – insbesondere in den aktuell untergenutzten Gewerbestandorten bzw. zur Konversion bestehender Bahnhöfen sowie einigen Wohngebieten – und damit zu neuen Flächenpotenzialen ohne Flächenwachstum

Aspekt Die ideale Stadt:
Tradierte Haltung: Räumliche Verzahnung Stadt – Landschaft - Verkehr

Aspekt Die schöne Stadt:
Qualifizierung und Erhöhung der Aufenthalts- und Verbindungsqualität

Aspekt Die prosperierende Stadt:
Aktivierung Flächenreserven: Adressbildung und Überwindung der Barrieren

Kurzbeschreibung:

- Aufwertung des Albraums durch „Landschaftsbrücken“ über Südtangente
- Metropark: Neuer Freiraumtyp um die Infrastrukturen als Tor zum Rhein
- Garten-Park-Band: Vernetzung der Innenstadtparks mit Durlacher Kulturlandschaft
- Hardwald wird verbindender Wald-Lichtungspark
- Landschaftspark Nord: Produktiver Park – Urbane Landwirtschaft

Aspekt Die prosperierende Stadt:
Aktivierung von unternutzten Flächenreserven sowie Flächenmanagement

Aspekt Die Ideale Stadt:
Modellhafter Umgang mit Ressourcen, Verzahnung Stadt - Landschaft - Verkehr

Aspekt Die schöne Stadt:
Stärkung von Stadtkulissen und -eingängen, räumlicher Städtebau bzw. Stadtbaukunst im Sinne eines räumlich-gestalterischen Städtebaus

Kurzbeschreibung:

- Umbau vom Altbraum zum Altbraum
- Monofunktionales Gewerbes zum urbanem Mix
- Erster urbaner Trittstein am Rhein
- Bahnhofsviertel als Brückenschlag
- Experiment: Wohnen und Arbeiten in Neureut
- Aktivierung der Umbauprozesse in Knielingen
- Anspruchsvolle Parkkanten

Aspekt Die schöne Stadt:
Ökonomische Strukturen zugunsten von Stadt und Raum

Aspekt Die prosperierende Stadt:
Verbesserung der Verflechtung, Beibehaltung der Leistungsfähigkeit

Aspekt Die Ideale Stadt:
Tradierte Haltung: Räumliche Verzahnung Stadt – Landschaft - Verkehr

Kurzbeschreibung:

- Verschlangung: Umbau von Knoten und Querungen in Parallellage(1)
- Vernetzung: Parkbahn und Fahrradhighway durch den Hardwald (2)
- Durchlässigkeit: Check der Bahnbrücke am Mühlendorfer Bahnhof (3)
- Magistralencheck: Downgrade Verkehrsfunktion zu Stadtqualität (4)
- Neue Fuß- und Radwegeverbindungen über den Güterbahnhof (5)

Aspekt Die Ideale Stadt
Modellhafter Umgang mit Ressourcen, Ausbalancieren: Höhere Dichte, mehr Lebensqualität

Aspekt Die schöne Stadt
Klimatische Optimierung, Gestalterische Auswertung, Soziale Verbesserung

Aspekt Die prosperierende Stadt
Aktivierung von Flächenreserven

Kurzbeschreibung:

- Maßstabswechsel: Handlungsfelder auf Nachbarschafts- und Quartiersebene
- Evaluierung von Handlungsmöglichkeiten in Siedlungen (1) und Quartieren (2)
- New Deal: verträgliche Nachverdichtung vs. freiräumliche und siedlungsstrukturelle Verbesserungen (1)
- New Breathe: Grüne Höfe, grüne Dächer, grüne Straßen. Klimaoffensive für die Innenstadt (2)
- New Abiat: Wasserspiele als Kimaanlagen für die Innenstadt (2)

