



ZUSAMMENFASSUNG LEITBILD-KONZEPT

TEAM WEST 8 (Rotterdam) mit verkehrplus (Graz)

Team West8/Verkehrplus konstatiert der Stadt eine hohe Dichte von Planwerken hoher Qualität, fragen aber nach dem Zusammenspiel und der Priorisierung dieser einzelnen Planungen. Gleichzeitig identifizieren die Planer zwischen Innerer Stadt und den eigenständigen Dörfern und Siedlungen im Außenbereich einen Zwischenraum, der bisher aus Rückseiten besteht und als ungeplanter Raum gelten kann. Der rote Faden des Teambeitrags ist daher die Ausbildung von Adressen für Karlsruhe um, die Stadt zu ordnen, zu entwickeln und die charakteristischen Eigenheiten von Karlsruhe herauszustellen.

Dabei konzentriert sich das Team auf drei Schwerpunkte:

Landschaftsraum: Schnittstellen zwischen Stadt und Landschaft werden als Standortfaktor von Karlsruhe qualifiziert.

Stadtgefüge: Die Kernstadt wird zum Zentrum von Karlsruhe und die bestehende Innovationslandschaft von Karlsruhe wird nach ihren Begabungen geclustert.

Klimaanpassung: Die Kernstadt wird durch bauliche, grüne, und verkehrliche Maßnahmen für den Klimawandel ertüchtigt.

Die geografische Lage Karlsruhes in fünf verschiedenen Landschaften wird vom Team als Standortqualität hervorgehoben. West 8 und verkehrplus fokussieren auf die Schnittstellen zwischen Stadt und Landschaft als Adresse und Strukturierung der Stadtentwicklung. Ausgehend von den Landschaftsräumen definieren sie ungenügend ausgestaltete Schnittstellen zu den Freiräumen sowohl an den Stadtgrenzen als auch im Zwischenraum innerhalb der Stadt. Auf Basis einer Analyse gelungener Übergänge machen sie Vorschläge für die Gestaltung und Fassung der Schnittstellen sowie die Aufwertung der Qualität und Zugänglichkeit insbesondere des Zwischenraums. Dabei verweisen die Planer nicht nur auf landschaftliche Elemente sondern auch darauf, dass an manchen Stellen auch eine städtebauliche Fassung für die Verbesserung des Übergangs sinnvoll sein kann.

Das derzeitige Stadtgefüge Karlsruhe wird darüberhinaus als „fraktaler Stadtkörper“ charakterisiert, in den die Arbeitswelten teils konzentriert, teils gemischt integriert sind. Auch hier muss Karlsruhe aus Sicht des Teams seine Adressen besser ausbilden: Einerseits soll die Innenstadt von Karlsruhe grösser gedacht und gestärkt werden, da diese von außen nur als ein kleiner Teil von vielen sichtbar ist. Andererseits gilt es, räumliche und nutzungsspezifische Schwerpunkte auszubilden, die sich entweder für nationale, regionale oder lokale Funktionen gut eignen.

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 nach Ansicht des Teams Synergien in Form von gemeinsamen Einrichtungen, der Vernetzung des Wissens, bis hin zur stadträumlichen Gestaltung besser genutzt werden.

Das Team verweist auch darauf, dass Karlsruhes infrastrukturell günstige Lage entlang europäischer Verkehrsachsen und seine Begabungen im Bereich Forschung und Wissenschaft zukünftig stärker als „Adressen“ verstanden und ausgestaltet werden sollten.

Die Klimaanpassung ist ein dritter Schwerpunkt der Arbeit des Teams. Dabei konzentriert sich der Beitrag auf die Innere Stadt, in dem 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, der kompensiert werden muß.

Auf Basis dieser Konsequenzen fordert das Team „neue verkehrliche Pioniertaten“ von Karlsruhe und betont die Vorreiterrolle der Stadt bei Innovationen wie dem Fahrrad, dem Auto, der Zweisystem-Stadtbahn, aber auch dem Car-Sharing. Dabei werden Ansatzpunkte geliefert, wie die im VEP 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 und ÖV - wie den Fahrradstraßen und Fahrzeitgarantien - werden auch eine Ausweitung des Anwohnerparkens, der Bau von Quartiergaragen und der Ausbau von Park+Ride Möglichkeiten vom Team als wichtig erachtet, um den Konflikt im Straßenraum zwischen Bedürfnissen des Verkehrs und der Klimaanpassung lösen zu können.