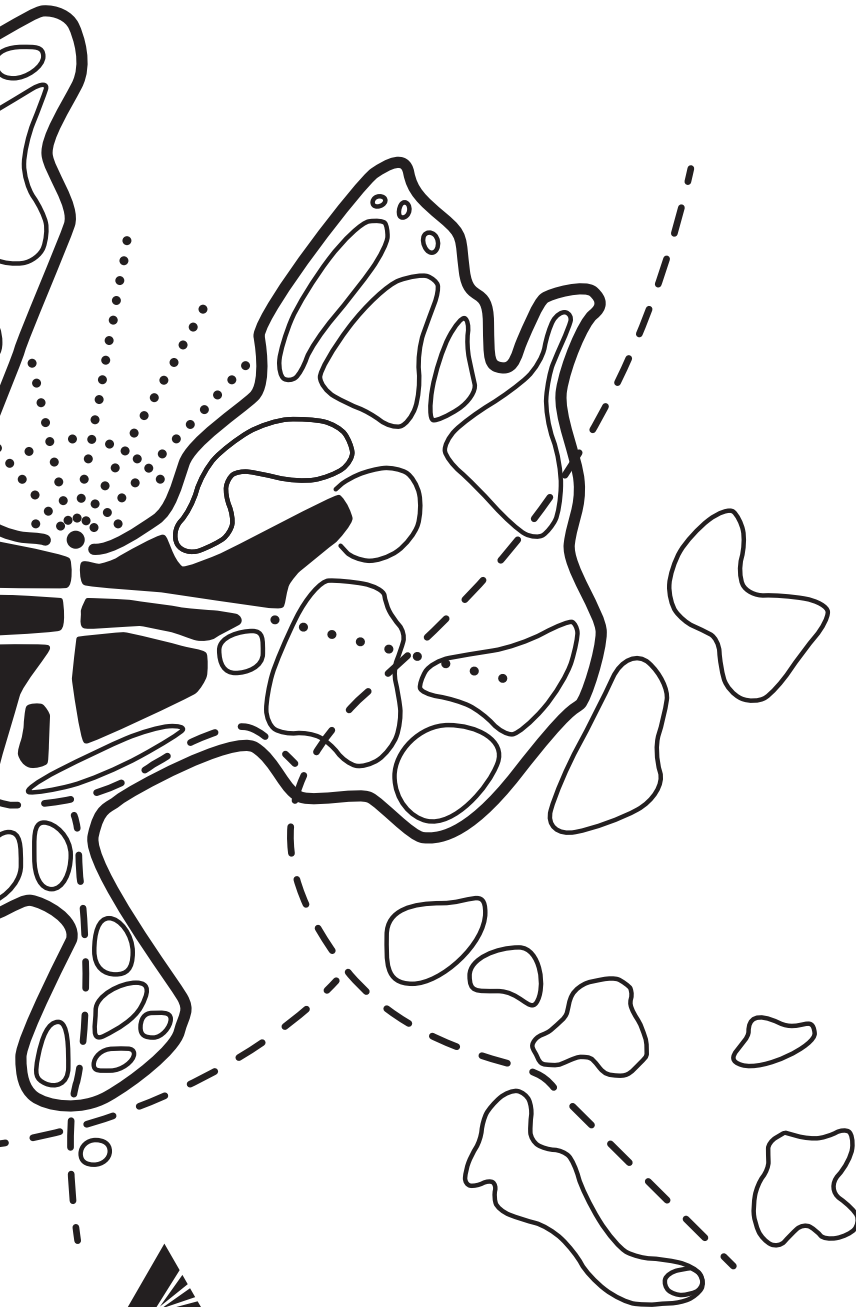


AUF DEM WEG ZUM

# RÄUMLICHEN LEITBILD

**KARLSRUHE**





**AUF DEM WEG ZUM**  
**RÄUMLICHEN**  
**LEITBILD**

**KARLSRUHE**

Herausgegeben von:  
Stadt Karlsruhe

Stadtplanungsamt  
Lammstraße 7  
76133 Karlsruhe  
Tel: 0721 / 133-6101  
Fax: 0721 / 133-6109  
Email: [stpla@karlsruhe.de](mailto:stpla@karlsruhe.de)  
[www.karlsruhe.de](http://www.karlsruhe.de)

Redaktion:  
Prof. Markus Neppl  
Dr. Harald Ringler  
Dr. Matthias Stippich  
Christian Hennig  
Benedikt Stoll

Grafik:  
LUV Design

Lektorat:  
Textgärtnerei

#### Impressum



Karlsruher Institut für Technologie (KIT)  
KIT Scientific Publishing  
Straße am Forum 2  
D-76131 Karlsruhe

KIT Scientific Publishing is a registered trademark of Karlsruhe  
Institute of Technology. Reprint using the book cover is not allowed.

[www.ksp.kit.edu](http://www.ksp.kit.edu)



*This document – excluding the cover – is licensed under the  
Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 DE License  
(CC BY-SA 3.0 DE): <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/de/>*



*The cover page is licensed under the Creative Commons  
Attribution-No Derivatives 3.0 DE License (CC BY-ND 3.0 DE):  
<http://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0/de/>*

Print on Demand 2015

ISBN 978-3-7315-0394-1  
DOI 10.5445/KSP/1000047352





# INHALT

---

<b>GRUSSWORT</b> Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup	1
<b>EINFÜHRUNG</b> Prof. Markus Neppl	3–4
 <b>PROLOG</b>  	
<b>PLÄNE FÜR KARLSRUHE: VOM BÖCKLER- PLAN FÜR MÜHLBURG ÜBER DEN JAGDSTERN BIS ZU DEN AKTUELLEN RÄUMLICHEN LEITLINIEN</b> Dr. Harald Ringler	7–12
<b>VORGESCHICHTE: VON DER IDEE EINER BAUAUSSTELLUNG IN KARLSRUHE BIS ZUM PROJEKT FÜR EIN RÄUMLICHES LEITBILD</b> Dr. Harald Ringler	13–14
<b>BEDINGUNGEN DER STADTENTWICK- LUNG HEUTE: DAS BEISPIEL KARLSRUHE</b> Prof. em. Dr. E.h. Thomas Sieverts	15–19
<b>10 FRAGEN AN KARLSRUHE</b> Sigrun Hüger, Dr. Thomas Müller	21–27
<b>WAS SOLL EIN LEITBILD FÜR KARLSRUHE LEISTEN?</b> Prof. Dr. Anke Karmann-Woessner	29–31

# PLANUNGSWERKSTATT

<b>AUFGABENSTELLUNG UND AUSWAHL DER TEAMS</b> gekürzt aus „Räumliches Leitbild Karlsruhe 2015 Planungswerkstatt – Aufgabenstellung“	35–40
<b>PERSPEKTIVEN FÜR KARLSRUHE MAL DREI</b>	41
<b>RÄUMLICHES LEITBILD KARLSRUHE 2050</b> berchtoldkrass spaceoptions STUDIO . URBANE STRATEGIEN URBAN CATALYST Studio	42–59
<b>REDESIGN KARLSRUHE</b> Machleidt GmbH sinai Gesellschaft für Landschaftsarchitekten mbH SHP Ingenieure GbR	60–77
<b>ADRESSEN EINER INNOVATIONSLANDSCHAFT</b> West 8 urban design & landscape architecture b.v. verkehrplus GmbH	78–95
<b>DAS BEGLEITGREMIUM NIMMT STELLUNG</b> Dr. Markus Nollert	97–112
<b>VON DER AUSSTELLUNG 2013 BIS ZU DEN PRÄSENTATIONEN</b> Sigrun Hüger, Dr. Thomas Müller	113–124



**REFLEXIONEN: EIN WORKSHOP DES  
ARCHITEKTURSCHAUFENSTERS  
KARLSRUHE E. V.** 125–131

gekürzt aus „Workshop: Reflexionen zum Räumlichen Leitbild Karlsruhe 2015“ Dokumentation

## **DER WEITERE WEG**

**VON DER PLANUNGSWERKSTATT ZUM  
INTERNEN BETEILIGUNGSPROZESS:  
ZIELKONFLIKTE, ÜBEREINSTIMMUNGEN** 135–136

Heike Dederer

**METHODE UND ARBEITSSTRUKTUR DES  
INTERNEN BETEILIGUNGSPROZESSES** 137–140

Heike Dederer, Dr. Antonella Sgobba

**DIE 7 STOSSRICHTUNGEN:  
RÜCKÜBERSETZUNG UND ERARBEITUNG  
EINES ERSTEN ENTWURFES FÜR DIE  
AUSSTELLUNG** 141–148

Heike Dederer, Dr. Antonella Sgobba,  
Dr. Markus Nollert

**DIE LUPEN** 149–163

Heike Dederer, Dr. Antonella Sgobba

**EINE AUSSTELLUNG ZUM 300STEN** 165–172

complicizen Planungsbüro, Marian Schmitt

<b>WIE GEHT ES WEITER? DAS REGIEBUCH ZUM LEITBILD</b>	173–174
Heike Dederer, Dr. Antonella Sgobba	
<b>FRAGEN ZUR HERSTELLUNG EINES INTEGRIERTEN GESAMTSTÄDTISCHEN KONZEPTS</b>	175–180
Dr. Wilfried Wittenberg	
<b>STADTENTWICKLUNGSPLÄNE, LEITBILDER, MASTERPLÄNE ... WAS BLEIBT?</b>	181–186
Dr. Harald Ringler	
<b>WIE ZEICHNET MAN EIN LEITBILD?</b>	187–194
Prof. Markus Nepl	
 <b>ANHANG</b>	
<b>PRESSESPIEGEL</b>	197–207
<b>BETEILIGTE</b>	209–210
<b>AUTOREN</b>	211
<b>BILDVERZEICHNIS</b>	213





# GRUSSWORT

Der Gemeinderat hat die Verwaltung 2012 beauftragt, ein Räumliches Leitbild für die Stadt Karlsruhe zu erarbeiten. Die erste Ausstellung dazu, „10 Fragen an Karlsruhe“ 2013 im Stadtmuseum, hat mich neugierig gemacht. Spannende und komplexe Fragestellungen zur städtebaulichen Zukunft wurden verständlich dargestellt und miteinander verknüpft aufgearbeitet. Die Ausstellung war damit auch ein gelungener Auftakt für den Dialogprozess zur Entwicklung eines zukunftsweisenden räumlichen Gerüsts für unsere Stadt. Es war der erste Baustein von insgesamt dreien, der erste Schritt zu einem mittel- bis langfristigen Rahmenkonzept, zum Setzen von räumlichen Schwerpunkten und städtebaulichen Stoßrichtungen für die Zukunft.

Im zweiten Schritt haben in der Planungswerkstatt 2014 drei interdisziplinäre Teams aus Karlsruhe, Berlin und Rotterdam dann intensiv im Austausch mit Experten und der Öffentlichkeit an Entwürfen zum Leitbild gearbeitet.

Mit diesem Buch möchten wir den langen Prozess, die vielen Etappen, Arbeitsschritte und Ergebnisse zusammenfassen und Revue passieren lassen. Und es freut mich, dass ich mit der Präsentation des Leitbild-Entwurfs in der Ausstellung »Die Stadt neu denken« im Sommer 2015 den dritten Schritt im Prozess zum Räumlichen Leitbild einleiten kann.

Im Jahr des 300. Geburtstages unserer Stadt soll sich Karlsruhe vergewissern, wie die Stadt für die Gegenwart und die Zukunft gestaltet, geordnet und gefördert werden kann. Es geht nicht um eine „Idealstadt“, was immer das sein mag. Es geht um

die heute schon absehbaren Herausforderungen – ich nenne hier nur beispielhaft die Klimaveränderungen und das anhaltende Wachstum der Einwohnerzahl. All dies wird Folgen haben für die Flächennutzung, den Städtebau und die Mobilität. Es geht aber darüber hinaus auch um die Attraktivität unserer Stadt als Wohn- und Arbeitsort.

Es freut mich besonders, dass in diesem großen Projekt die Bürgerinnen und Bürger intensiv beteiligt sind. Denn Stadtbaukultur stützt sich nicht nur auf das qualitätsvolle Planen und Gestalten. Stadtbaukultur ist auch Verfahrenskultur im Sinne von informieren, zuhören, diskutieren. Das kostet Zeit, Engagement der Beteiligten und Geld. Aber es lohnt sich, wenn daraus ein Leitbild entsteht, welches von ganz Karlsruhe gemeinsam getragen und umgesetzt wird. Ich bin gespannt auf die Ideen und Visionen, die wir gemeinsam für die Zukunft unserer Stadt entwickeln werden.



*Dr. Frank Mentrup  
Oberbürgermeister*



# EINFÜHRUNG

*Prof. Markus Neppi*

Die Stadt Karlsruhe verändert sich. Viele Karlsruher Bürger sprechen immer noch liebevoll von ihrem „Dorf Karlsruhe“. Wer sich heute aber in der Stadt umschaute, erlebt eine enorme Bautätigkeit, die das Stadtbild in der Stadtmitte und in den Stadtteilen deutlich verändern wird. Ist dieses „neue Karlsruhe“ noch genauso lebens- und liebenswert wie das, was seine Bewohner bislang so schätzen, oder sind die Veränderungen zu radikal und überhastet?

Karlsruhe ist eine junge Stadt. Die Stadtgründung vor 300 Jahren wird in diesem Jahr gebührend gefeiert. Die Gründungsidee des Markgrafen Karl III. Wilhelm von Baden-Durlach war ein klares Manifest für einen neuen Typus von Stadt. Der Fächergrundriss organisiert idealtypisch das Verhältnis von Stadt und Landschaft und der Privilegienbrief war ein beeindruckendes Bekenntnis für eine liberale und offene Stadt.

Was ist aus diesen Gründungsidealien geworden? Sind diese Prinzipien heute noch relevant oder geraten sie durch pragmatische und tagespolitische Entscheidungen nach und nach in den Hintergrund? In der Geschichte der Stadtplanung spielt nicht nur der barocke Fächergrundriss eine wichtige Rolle. In jeder Epoche sind in Karlsruhe bedeutende und heute noch gut funktionierende Quartiere und Gebäude entstanden. Vom Generalbauplan von 1797 für das klassizistische Karlsruhe von Friedrich Weinbrenner über die Pläne für die Bauten und Stadtteile des Jugendstils von Herman Billing und Karl Moser bis hin zum modernen Siedlungsplan für Dammerstock von Walter Gropius findet man zahlreiche Planwerke und Entwürfe, die wichtige Beiträge zur Weiterentwicklung der Stadt geleistet haben.

Auch nach dem Krieg waren die Pläne für die Waldstadt und das Mühlburger Feld wegweisend für den Siedlungsbau in Deutschland. Der verkehrsgerechte Umbau der Stadt und der Wiederaufbau der Innenstadt veränderten jedoch das Stadtbild sehr weitgehend. Die Stadt verlor ihre durch eindrucksvolle Gebäude und Stadträume geprägte Identität und entwickelte sich in die Fläche. Die Stadterweiterungen in der Nordweststadt, in Oberreut und Rintheim sowie die Bebauung der militärischen Konversionsflächen in der Nordstadt, in Knielingen und Neureut vergrößerten die Siedlungsfläche deutlich und schafften vor allen Dingen ein dringend benötigtes Wohnungsangebot in unmittelbarer Nähe zum Zentrum.

Nach diesen beinahe „planmäßigen Epochen“ ist die Entwicklung in den letzten Jahrzehnten sehr viel unübersichtlicher geworden. Der komplizierte Entschluss zur Kombilösung, die langen Debatten über die Nordtangente, die zweite Rheinbrücke und das Wildparkstadion zeigen, dass die Weiterentwicklung der bestehenden Strukturen sehr viel schwieriger umzusetzen ist als die Erweiterungsplanungen der letzten Epochen.

Die stadtplanerischen Themen strahlen naturgemäß über die Grenzen der Gemarkung hinaus. Die Stadt ist längst ein Teil einer hochdynamischen Region. Unter dem Namen Technologieregion versuchen die Mitglieder ihre Entwicklungsperspektiven zu koordinieren, um sich im nationalen Standortwettbewerb behaupten zu können.

Die Stadtplanung der Zukunft scheint immer komplizierter und weniger nachvollziehbar zu werden.

Der in den letzten Jahren immer größere Wunsch der Stadtöffentlichkeit nach Partizipation und Transparenz der Prozesse spiegelt dies sehr eindrucksvoll wider und zwingt die Verantwortlichen zu neuen Vorgehensweisen.

In vielen europäischen Städten sind allerdings die Problemlagen unterschiedlich und die Handlungsspielräume sehr speziell. Die Disziplin Stadtplanung kann deshalb nicht mehr auf Patentrezepte zurückgreifen oder sogar allgemeine Zielsetzungen für eine ganze Epoche ausrufen. Schwer vorhersehbare Schrumpfungs- oder Wachstumsprozesse finden beinahe synchron statt und die Effekte der europäischen Vernetzung führen zu kaum nachvollziehbaren räumlichen Konsequenzen. Die Auswirkungen des demografischen Wandels, der Klimaanpassung, der Energiewende und der Niedrigzinspolitik sind lokal unterschiedlich ausgeprägt und verlangen nach maßgeschneiderten Konzepten und Lösungsstrategien.

Das lokale Unwohlsein gegenüber Veränderungen wird von Stadtplanern in diesem Zusammenhang oft unterschätzt. Städtebauliche Pläne oder Gestaltungsvorschläge für den öffentlichen Raum werden von den unmittelbar betroffenen Bürgerinnen und Bürgern eher als Bedrohung empfunden. Nach einer Vortragsveranstaltung formulierte es eine Karlsruher Bürgerin so: „Alles soll so bleiben, wie es ist.“ Was bedeutet diese Großwetterlage für die weitere Entwicklung der Stadt? Soll man tatsächlich lieber unauffällig pragmatisch entscheiden?

Die Karlsruher Politik hat sich aber in einem engen Schulterschluss mit der Verwaltung zu einem viel ambitionierteren Vorgehen entschlossen. Zum 300-jährigen Stadtjubiläum sollte eine Aussage darüber gemacht werden, wie die bemerkenswerte Karlsruher Planungstradition in der Zukunft weitergeführt werden kann.

Der daraufhin maßgeschneiderte Prozess zur Erarbeitung eines Räumlichen Leitbildes ist in dieser Publikation dokumentiert. Das inhaltliche Gerüst und der methodische Zuschnitt werden von den jeweiligen Akteuren beschrieben. Alle Autorinnen und Autoren haben sich bemüht, neben der Darstellung der fachlichen Inhalte auch die Hintergründe zu beleuchten und ihre Erfahrungen offenzulegen. Dabei ist kein Hochglanzbild entstanden, sondern eine Beschreibung eines anstrengenden und auch mühevollen Weges. Die Karten, Pläne und Texte, die im Sommer in einer Ausstellung der Öffentlichkeit präsentiert werden, sind das vorläufige Ergebnis der Arbeit der letzten zwei Jahre.

Das gesamte Material dient als Diskussionsgrundlage, um bis zum Jahr 2016 das Räumliche Leitbild Karlsruhe zu formulieren und von den politischen Gremien beschließen zu lassen.



# PROLOG

---

**PLÄNE FÜR KARLSRUHE: VOM BÖCKLER-  
PLAN FÜR MÜHLBURG ÜBER DEN JAGD-  
STERN BIS ZU DEN AKTUELLEN RÄUMLI-  
CHEN LEITLINIEN**

Dr. Harald Ringle

**VORGESCHICHTE: VON DER IDEE  
EINER BAUAUSSTELLUNG IN  
KARLSRUHE BIS ZUM PROJEKT FÜR  
EIN RÄUMLICHES LEITBILD**

Dr. Harald Ringle

**BEDINGUNGEN DER STADTENTWICK-  
LUNG HEUTE: DAS BEISPIEL KARLSRUHE**

Prof. em. Dr. E.h. Thomas Sieverts

**10 FRAGEN AN KARLSRUHE**

Sigrun Hüger, Dr. Thomas Müller

**WAS SOLL EIN LEITBILD FÜR  
KARLSRUHE LEISTEN?**

Prof. Dr. Anke Karmann-Woessner



# PLÄNE FÜR KARLSRUHE

VOM BÖCKLER-PLAN FÜR MÜHLBURG ÜBER DEN JAGDSTERN  
BIS ZU DEN AKTUELLEN RÄUMLICHEN LEITLINIEN

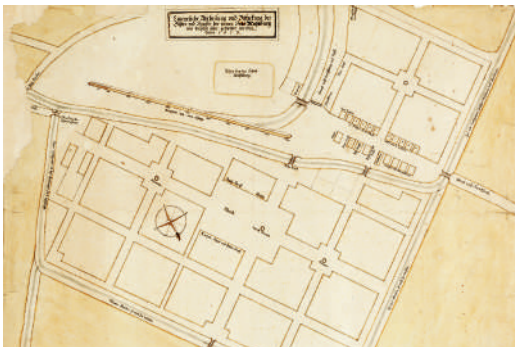
Dr. Harald Ringler

Der folgende Beitrag gibt einen Überblick der allgemeinen Planung für Karlsruhe, ohne dabei einzelne Pläne vertieft zu behandeln.<sup>1</sup> Legt man einer Karlsruher Planungsgeschichte das heutige Stadtgebiet zugrunde, so reicht es nicht, sich nur auf die Zeit ab 1715 zu beziehen. Die Siedlungsgeschichte dieses Gebietes reicht weit zurück. Ob es dabei auch immer planerische Überlegungen gab, ist fraglich. Von zwei neuzeitlichen Planungen damaliger Städte haben wir aber Kenntnis.

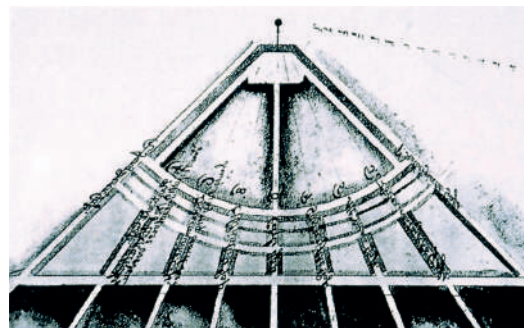
Die Ursprünge des heutigen Stadtteils Mühlburg liegen im Mittelalter. Um Burg und Mühlen entstand eine kleine Ansiedlung, die 1670 zur Stadt erhoben wurde und nach dem Plan von Georg Andreas Böckler ausgebaut werden sollte<sup>2</sup>. Durch die Zerstörung von Schloss und Stadt 1689 und die spätere Gründung Karlsruhes verlor Mühlburg und seine weitere Entwicklung an Bedeutung. Auch die Residenzstadt Durlach erlitt im Pfälzischen Erbfolgekrieg ihre Zerstörung. Der damalige Stadtbaumeister Thomas Lefèbvre entwarf 1694 einen Regulierungsplan und Modellhaustypen zum Wiederaufbau der Stadt im Sinne barocker Bauvorstel-

lungen. Die Umsetzung erfolgte in Kompromissen zwischen fürstlichen und bürgerlichen Ansprüchen.<sup>3</sup>

Nun zur Residenzstadt Karlsruhe und deren allgemeine Planungen. Wahrscheinlich existierte Anfang 1715 ein Plan für die Anlage eines Jagdreviers mit einem Jagdschloss im Zentrum. Grafische Vorlagen dazu gab es in der zeitgenössischen Literatur.<sup>4</sup> Die Einmessung und der Ausbau der 32 Wege für die Jagdgesellschaft bedurften einer planerischen Grundlage. Die erste vorhandene Planzeichnung stammt voraussichtlich von 1716 und manifestiert die anfangs noch nicht vorhandene Absicht, eine Hof-siedlung oder gar Residenz zu errichten, und zwar mit den neuen südlichen Wegen als fächerartigen Grundriss. Der alte Verbindungsweg zwischen Durlach und Mühlburg bildete die Basislinie dieses Dreiecks.



Böckler-Plan für Mühlburg 1663  
(Staatl. Kunsthalle Karlsruhe, Baupläne Mühlburg Nr. 183)



Entwurf zum Schloss und Bebauung  
Karlsruhes 1716 (?)  
(GLA 47\_1657 – Eigentum des Hauses Baden)

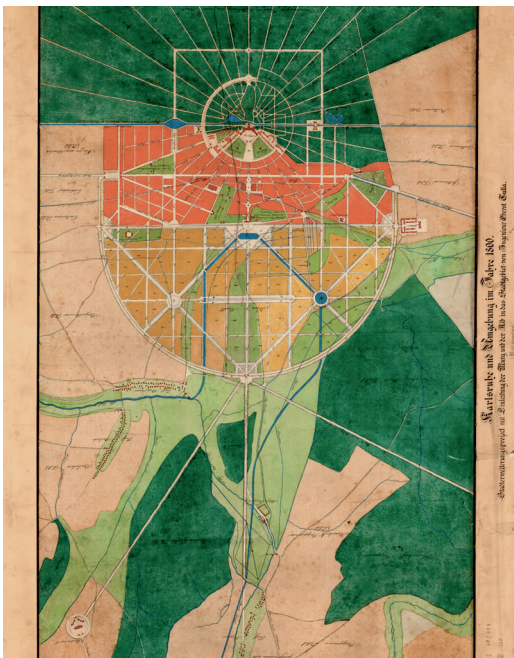
Durch die Vergrößerung des Landes und die Erhebung zum Großherzogtum Anfang des 19. Jahrhunderts nahmen die städtebaulichen Aufgaben für Karlsruhe einen hohen Stellenwert ein. So lie-

ferte Friedrich Weinbrenner, seit 1801 Leiter der fürstlichen Bauverwaltung, auch Planungen für die Gesamtstadt und deren Erweiterung. Die Stadtvergrößerungsplanung von 1818 beinhaltetete wie bereits der Vorläufer von 1812 eine groß angelegte Stadterweiterung nach Süden. Die zentrale Nord-Süd-Achse wurde bis nach Rüppurr fortgesetzt. Eine halbkreisförmig angelegte Allee begrenzte diesen neuen Stadtteil. Vom Platz vor dem Ettlinger Tor erstreckten sich diagonale Straßen, die sich wiederum mit diagonalen Verbindungsstraßen kreuzten. Das geometrische Schema setzt die Fächerstraßen aus dem Norden teilweise fort. Die schon früher

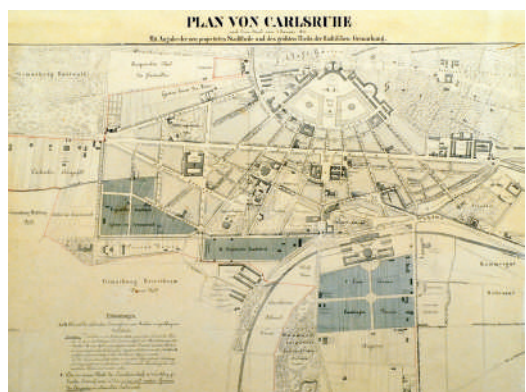
diskutierte Umleitung der Alb bis nach Karlsruhe zeigt sich im Plan als Kanal. Eine zweigeschossige Bebauung im Randbereich und eine mit bis zu vier Geschossen im zentralen Bereich bestimmen das Stadtbild. Eisenbahnbau und Industrialisierung der späteren Jahrzehnte bestimmen aber eine andere Südentwicklung.

Ein Stadtplan aus dem Jahre 1847 zeigt die „neu projectierten Stadtteile“ südlich des 1843 eröffneten Bahnhofs, südlich der Kriegsstraße und der Sophienstraße. Der „Bauplan“ von 1857 in Form eines Verordnungstextes der großherzoglichen Regierung des Mittelrheinkreises nimmt diese Absichten auf und weist die Richtung für die nächsten Jahre. 1871 folgt ein „Bau- bzw. Erweiterungsplan“, in dem die heutige Südweststadt und der südliche Teil der Weststadt im orthogonalen Muster des „Geometer-Städtebaus“ vorgesehen sind.

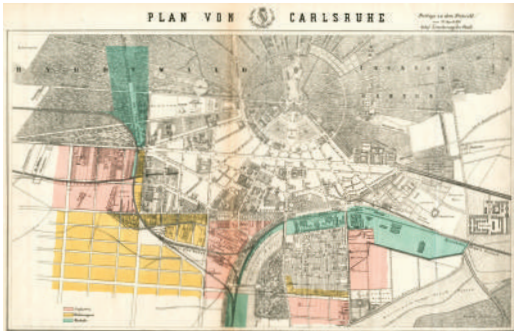
Der Ausbau der Industrie führte auch damals schon zu Beeinträchtigungen der Wohngebiete.



Der Stadtvergrößerungsplan von 1818 („SituationsPlan von der Residenz Stadt Karlsruhe mit den Umgebungen und der von Sr. Königlichen Hoheit ...“ mit Nota zur vorhandenen und geplanten südlichen Vergrößerung. Kopie, 1818 (oder bald danach), Weinbrenner (SAK 8/PBS XVI 120)



Stadtplan von 1847 mit den projectierten Erweiterungen (SAK 8/PBS XVI 187)

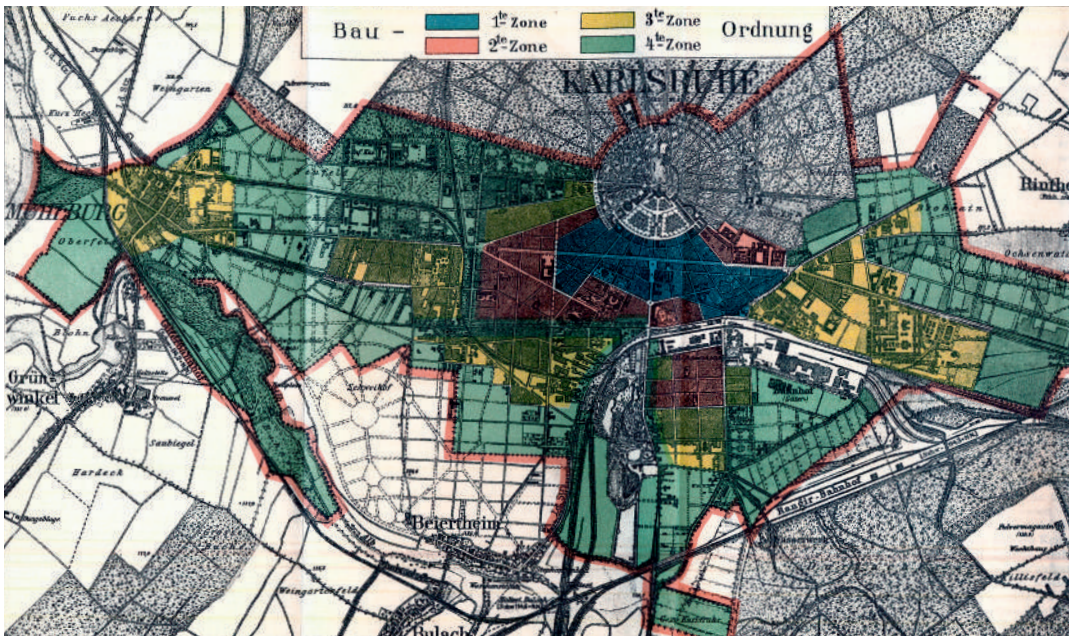


Erweiterungsplan 1871  
(SAK Bauplan1871\_8\_PBS\_XVI\_1089)

Karlsruhe erstmals für Quartiere im Westen zur Anwendung kam. Die Bauordnung von 1898 führte erstmals vier Bauzonen innerhalb des Stadtgebietes ein mit städtebaulich bedeutsamen Vorgaben für Gebäudehöhen, Überbauungsgrad der Grundstücke und Gebäudeabständen. Ihr folgte 1912 eine weitere mit 16 Bauklassen, die zum Teil auch noch mit nutzungsbezogenen Aussagen verbunden waren. Die Baufluchtenpläne ergänzten dieses städtebauliche Instrumentarium, das sich bis zur heutigen Bauleitplanung entwickelte.

Die in Baden 1871 eingeführte Deutsche Gewerbeordnung machte eine Sortierung nach Villenvierteln und Industriegebieten möglich, was in

Nach dem 1. Weltkrieg beginnt die Stadtverwaltung mit der Erarbeitung einer langfristig ausgerichteten Stadtentwicklungsplanung. „Weit voraus-



Bauordnung von 1898 mit den vier Bauzonen. Die Zonen 1 bis 3 sind für die geschlossene Bauweise vorgesehen und unterscheiden sich unter anderem durch die Ausnutzung der Grundstücksflächen, die von der inneren Stadt nach außen hin abnimmt. (Stadt Karlsruhe (Hg.): Hygienischer Führer durch die Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe, Karlsruhe 1897)

schauend der wachsenden Stadt die Wege weisen“, diese Formulierung stand Pate für den 1926 von der Stadt Karlsruhe vorgelegten Entwurf eines Generalbebauungsplans.

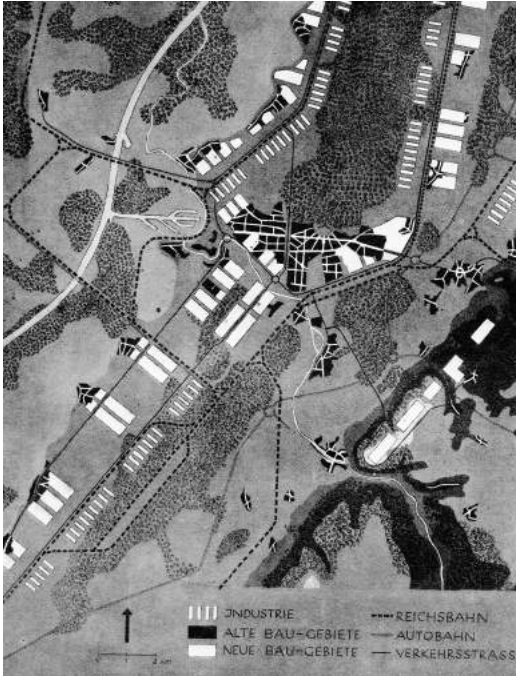
Trotz seiner Unverbindlichkeit hatte er Auswirkungen bis in die 1950er-Jahre. Erstmals lag ein Plan (Originalmaßstab ca. 1: 22.000) und ein fundierter Erläuterungsbericht vor. Mit der grundlegenden Veränderung des Bahnnetzes innerhalb der Stadt sollten umfangreiche Optionen für die bauliche Entwicklung geschaffen werden. Das Potenzial für die Siedlungserweiterungen war auf ca. 358.000 Einwohner bis 1975 ausgelegt, bezogen auf das heutige Stadtgebiet ohne die Höhenstadtteile und Grötzingen (1925: 177.000). Tatsächlich lebten Mitte der 1970er-Jahre um 271.000 Menschen innerhalb dieses Gebietes.

Ein Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung lag im Südwesten, ausgehend von der Kriegsstraße über das Beiertheimer Feld, zwischen Daxlanden und Bulach. Die „störende“ Bahntrasse in Richtung Pfalz war aufzugeben. Die Umsetzung der Gesamtkonzeption scheiterte letztlich an der zu anspruchsvollen und nicht mit der Bahnverwaltung zu vereinbarenden Idee für eine neues Eisenbahnlinienkonzept. Mit der Veröffentlichung des großformatigen Buches mit beigefügten Plänen stand das umfassende Planwerk der Fachöffentlichkeit, den Behörden und der Bevölkerung zur Verfügung. Eine von über 5.000 Menschen besuchte Ausstellung förderte diese damals sehr fortschrittliche Art der Beteiligung. Modern an diesem Stadtentwicklungsplan waren aber auch die fundierte Erarbeitung und die planerische Einbeziehung der Umlandgemeinden.



Entwurf des Generalbebauungsplans für Karlsruhe von 1926.  
Die geplanten Wohnbebauungen sind orange dargestellt, Industrie-  
flächen gelb

1943 wurden die Professoren der Technischen Hochschule Karlsruhe Otto Ernst Schweizer (Siedlungswesen) und Friedrich Raab (Eisenbahnwesen) beauftragt, Überlegungen für die Stadtentwicklung Karlsruhes nach dem Krieg anzustellen. Otto Ernst Schweizer veröffentlichte 1948 die Überlegungen aus dem Gutachten „Zum Gebrauch der Studierenden der Technischen Hochschule zu Karlsruhe bei städtebaulichen Studienaufgaben“ unter dem Titel „Zur städtebaulichen Neuordnung von Karlsruhe“. Die nach Westen orientierten Fernverkehrsanlagen werden südlich von Karlsruhe vorgesehen. Die regionale Siedlungsentwicklung verläuft entlang der historisch bedingten Nord-Süd-Verbindungen, aber bewusst nicht bandförmig. Parallel dazu sind die Industrieflächen mit eigenen Verkehrsverbindungen angelegt. Die Vorschläge hatten aber keinen direkten Niederschlag



Schema der Neuordnung des Raumes Karlsruhe von Otto Ernst Schweizer (Otto Ernst Schweizer: Zur städtebaulichen Neuordnung von Karlsruhe, Karlsruhe 1948)

auf die Stadtplanung der Nachkriegszeit gefunden. Der aus dem Jahre 1947 datierte Generalbebauungsplan ist in großen Teilen noch am Plan von 1926 orientiert, ohne dessen gestalterische Ausformung zu übernehmen. Weggefallen ist auch die Neuordnung des Eisenbahnnetzes.

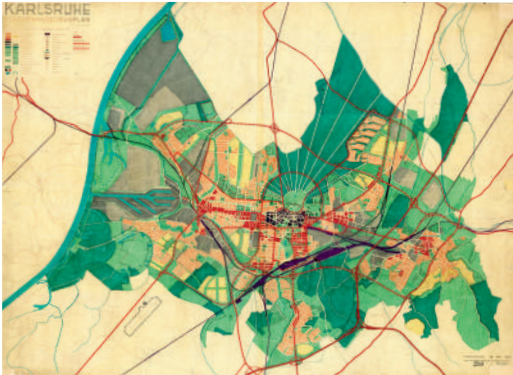
Der Gemeinderat nahm 1961 einen Entwurf eines Flächennutzungsplanes zur Kenntnis, beschloss ihn aber nicht förmlich. Der in derselben Gemeinderatssitzung diskutierte und beschlossene Verkehrsentwicklungsplan erfuhr politisch „höhere Weihen“, was für diese Zeit nicht ungewöhnlich erscheint.



Generalbebauungsplan 1947 (Bildstelle der Stadt Karlsruhe)

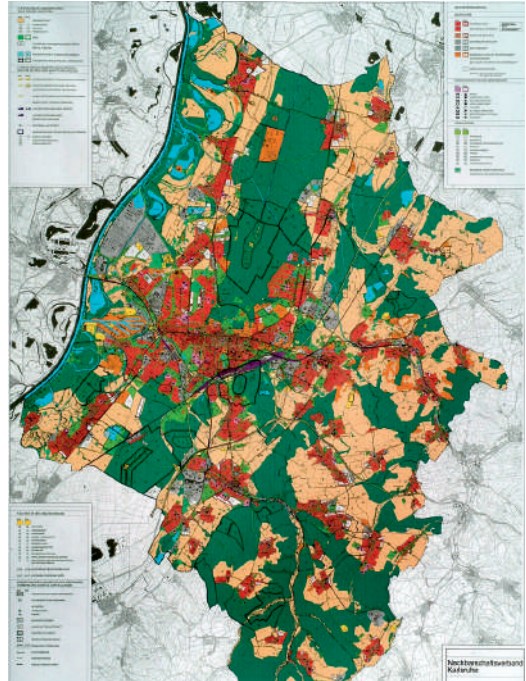
Erst mit dem Flächennutzungsplan 1985 lag wieder ein „amtlicher“ Entwicklungsplan für die Stadt vor, zwar als Teil eines Gesamtplanes für den Nachbarchchaftsverband Karlsruhe, eines Stadt-Umland-Verbandes. 2004 folgte eine grundlegende Fortschreibung (FNP 2010). Neue Baugebiete auf der „grünen Wiese“ sind dabei seltener geworden, denn die Innenentwicklung, gefördert durch freigewordene militärische Liegenschaften und Industrieflächen, gewann eine große Bedeutung. Das Ergebnis der „Belastungsgrenzen für den Raum Karlsruhe“ hatte in Form einer erstmals in der Bundesrepublik erstellten ökologischen Verträglichkeitsstudie die Arbeit für diesen Bauleitplan beeinflusst.

Für viele Städte liegen inzwischen Stadtentwicklungskonzepte mit dem Ziel der koordinierten Ausrichtung der zukünftigen Entwicklung vor, so auch in Karlsruhe.



Flächennutzungsplan der Stadt Karlsruhe 1961  
(SAK 8\_PBS\_XVI\_1294)

2007 verabschiedete der Gemeinderat den „Masterplan 2015“, eine pragmatische Zusammenführung von nahezu 50 Projekten, die zwischenzeitlich in Teilen umgesetzt wurden. Die Fortschreibung folgte 2012 mit dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept 2020. Für die räumliche Entwicklung Karlsruhes bedeutsam werden die Ergebnisse der Fortschreibung des Flächennutzungsplans und das nun zu erarbeitende „Räumliche Leitbild“.



Flächennutzungsplan 2010 des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe  
(2004)  
([www.nachbarschaftsverband-karlsruhe.de](http://www.nachbarschaftsverband-karlsruhe.de))

<sup>1</sup> Dazu: Leiber, Gottfried: Friedrich Weinbrenners städtebauliches Schaffen für Karlsruhe Teil I – Die barocke Stadtplanung und die ersten klassizistischen Entwürfe Weinbrenners, Karlsruhe 1996.

Ders.: Friedrich Weinbrenners städtebauliches Schaffen für Karlsruhe Teil II – Der Stadtausbau und die Stadterweiterungsplanungen 1801–1826, Mainz 2002.

Ringler Harald: Stadtplanung in Karlsruhe im 19. Jahrhundert: Der Bauplan von 1857, in: *Blick in die Geschichte, Karlsruhe* 1998–2003.

Ders.: Stadtplanung in Karlsruhe 1850 bis 1918 - Baupläne und Bauordnungen als städtebauliche Leitpläne, in: *Blick*

in die Geschichte, Karlsruhe 2009.

Ders.: Der Karlsruher Generalbebauungsplan 1926. Ein Entwurf zur langfristigen Stadtentwicklung, in: *Blick in die Geschichte. Karlsruher stadthistorische Beiträge* 1988–1993, Karlsruhe 1994.

<sup>2</sup> Bayer, Adolf: Die neue Stadt Mühlburg nach der Planung von Georg Andreas Böckler ab 1668, Karlsruhe 1981

<sup>3</sup> Asche, Susanne; Hochstrasser, Olivia; Durlach: Staufergründung, Fürstenresidenz, Bürgerstadt, Karlsruhe 1996, S. 135ff.

<sup>4</sup> Leiber, Gottfried: a.a.O.



# VORGESCHICHTE

## VON DER IDEE EINER BAUAUSSTELLUNG IN KARLSRUHE BIS ZUM PROJEKT FÜR EIN RÄUMLICHES LEITBILD

*Dr. Harald Ringler*

### **BAUAUSSTELLUNG**

Eine vom Stadtplanungsamt moderierte Arbeitsgruppe mit Vertretern der Architekturfakultäten des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT) und der Hochschule für Wirtschaft und Technik, der Architektenkammer, des Bundes Deutscher Architekten (BDA), der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL), der Volkswohnung und des Gartenbauamtes begann 2008 mit der Vertiefung der Idee, 2015 in Karlsruhe eine Bauausstellung zu veranstalten. Im Vergleich zu vergangenen und geplanten Bauausstellungen an anderen Orten konnten in Karlsruhe keine substanziellen städtebaulichen Defizite identifiziert werden, die Anlass zu einem örtlich konzentrierten und thematisch ausgerichteten Eingreifen mit zu bauenden Lösungen und Perspektiven gegeben hätten.

Dennoch führte die Diskussion zur Einschätzung, dass es in vielen deutschen Großstädten zu einer Problemlage für Bürobauten der 1960er- und 1970er-Jahre kommen wird. Die erhöhten Anforderungen an die Energieversorgung, Barrierefreiheit und Büroausstattung werden zu Leerständen der konstruktiv soliden und an Standorten der Inneren Stadt situierten Gebäuden führen. Eine „Transformation“ in eine an den Standorten erwünschte bzw. geeignete neue Nutzungspalette könnte zu einer besonderen Bereicherung im Stadtgefüge führen. Erneuerungsmaßnahmen im Umfeld als Maßnahmen der Städtebauförderung würden diese Transformation stützen. Eine vom Stadtplanungsamt durchgeführte Analyse zeigte ein Potenzial von über 50 Objekten, deren Eigentümer angeschrieben wurden. Gedacht war eine Bauausstellung mit mindestens sieben 2015 fertig-

gestellten Pilotprojekten. Leider konnte kein einziges Gebäude für dieses Projekt gefunden werden, dessen Eigentümer ein Interesse an der Mitwirkung gezeigt hätte.

### **STADTAUSSTELLUNG**

Am 1. Juli 2009 veranstaltete das Innovationsforum Wohnungsbau am KIT einen Workshop „Karlsruhe 1715-2015“ mit Vertretern der Architekturfakultät, der Architektenkammer, des BDA sowie dem Stadtplanungsamt Karlsruhe. Dabei wurde deutlich, dass sich in Karlsruhe eine Fülle von städtebaulich bedeutsamen Projekten im Realisierungsprozess befindet und weitere im Planungsstadium seien (Kombilösung mit Umgestaltungen in der Innenstadt und Umbau Kriegsstraße, Konversionen Neureut, Knielingen und Karlsruhe SO mit Ostaupark, Landschaftspark Rhein, Neue Feuerwache, Hauptbahnhof Süd, Umsetzung Höfekonzept, Lichtplan, Programm Soziale Stadt Mühlburg und Rintheim, Stadttumbau Alter Schlachthof u.a.m.). Ebenso seien Planungskonzepte in Arbeit, u.a. der Verkehrsentwicklungsplan, Programm Fahrradstadt Karlsruhe, Lärminderungsplan, Hochhauskonzept, Mehrgenerationenwohnen Grünwinkel, Stadtachse Durlacher Allee. Der vom Gemeinderat 2007 beschlossene „Masterplan Karlsruhe 2015“ biete daneben noch weitere Projekte, die einzubeziehen seien. Allein diese einmalige Konzentration von Vorhaben innerhalb eines Jahrzehnts biete den Anlass für eine Präsentation. Ein konzeptioneller Rahmen und der Anstoß für weitere Projekte könnten unter dem programmatischen Titel „Die Stadt neu sehen“ zu einem neuen Format „Stadtausstellung“ führen.

Das Internationale Symposium „Wo steht Karlsruhe in der Zukunft?“ am 26. November 2009 im Gartensaal des Karlsruher Schlosses mit den Beiträgen von Prof. Markus Nepl, Brian Cody, Arun Jain, Nick Johnson, Alex Wall, Marta Doehler-Behzadi, Margit Bonacker, Thomas Lützkendorf, Uwe Bode-mann, Benedikt Loderer, Nikolaus Hirsch, Dietrich Lohmann, Kerstin Gothe, Harald Ringler – als Do-kumentation veröffentlicht – führte zu einer Schärfung der Idee einer Stadtausstellung.

Die Idee und Aufforderung „Die Stadt neu sehen“ wurde auch illustriert durch öffentliche Veranstaltungen wie die Einladung von vier Stadtwanderern und deren Vorstellung ihrer Eindrücke am 9. Mai 2010 im Lokal „Im Schlachthof“ (Ulrike Böhme / Künstlerin aus Berlin, Ulrich Grober / Journalist aus Marl, Bertram Weisshaar / Stadtwanderer aus Leipzig, Michael Zinganel / Architekturtheoretiker und Künstler aus Wien). Im Rahmen des Kulturfestivals der Kinder und Jugendlichen KiX + JuX erkundeten während der Pfingstferien 2011 über 20 Kinder und Jugendliche die Innenstadt, sammelten und gestalteten ihre Eindrücke in Form eines großen Stadtmodells. Die Karlsruher Vertreter des Deutschen Werkbundes erarbeiteten ein eigenes Konzept für eine Ausstellung.

Im Juli 2010 überreichten Prof. Kerstin Gothe und Prof. Markus Nepl dem Baudezernenten BM Michael Obert das Memorandum „Stadtausstellung Karlsruhe 2015“. Am 30. September 2010 nahm der gemeinderätliche Planungsausschuss das Memorandum zur Kenntnis. Die Stadtausstellung ist als Gesamtpaket aus vier sich ergänzenden Bau-steinen zu sehen: fachlicher Diskurs, das Räumli-

che Leitbild, weitere Qualifizierung von Projekten und die Ausstellung 2015. Leitlinien für die Aus-stellung 2015 wären:

- Die Stadt im Zusammenhang sehen
- Vorhandenes als Ressource begreifen
- Nach innovativen Wegen suchen
- Entwicklung nachhaltig gestalten

Vier Themen als „vier Brillen“ werden herausgearbeitet, um spezifische Blickwinkel auf die Stadt zu ermöglichen:

- Das Unsichtbare in der Stadt
- Neue Wege
- Stadtteile und Stadtganzes
- Neues Leben in alter Form

Der Gemeinderat musste aus damals aktuellen finanziellen Engpässen eine Reduzierung des Gesamtprojektes verlangen. Letztendlich waren nur Mittel für das Teilprojekt „Räumliches Leitbild“ in Aussicht gestellt worden.

Der Planungsausschuss nahm am 21. Juni 2012 das Konzept für ein Räumliches Leitbild zustimmend zur Kenntnis und beauftragte die Verwaltung mit der Erarbeitung.



Internationales Symposium und Memorandum „Die Stadt neu sehen“

# BEDINGUNGEN DER STADTENTWICKLUNG HEUTE

DAS BEISPIEL KARLSRUHE\*

*Prof. em. Dr. E.h. Thomas Sieverts*

## **DAS ERBGUT, DIE DNS DER STADT KARLSRUHE**

Jede Stadt hat ihre Eigenarten – man würde heute sagen, ihre eigene DNS, ihr eigenes Erbgut, festgelegt in ihrer Geografie, ihrer Geschichte, ihren Menschen und ihrer Kultur. In Karlsruhes Erbgut ist von Beginn an das „Planungsgen“ kräftig wirksam und hat in seiner jungen Geschichte von 300 Jahren wichtige, auch grundsätzliche Beiträge zur Planung der Stadt geleistet: Im Barock hat der „Fächerplan“ Stadt und Land mit der gleichen räumlichen Struktur geordnet – ein heute wieder moderner Gedanke! Im Klassizismus hat der Architekt Friedrich Weinbrenner das barocke Straßennmuster transformiert, damit den Bedürfnissen des 19. Jahrhunderts angepasst und die städtebauliche Ordnung bis weit in die Zeit der industriellen Revolution vorgeprägt. In den 1920er-Jahren, nach dem Ersten Weltkrieg, hat Karlsruhe mit der Wohnsiedlung „Dammerstock“ ein Stück Reform-Siedlungsbau realisiert, der international weit ausgestrahlt hat. In der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg, in den 1950er-Jahren, hat Karlsruhe mit der „Waldstadt“ ein seinerzeit maßstabsetzendes Stück Städtebau realisiert. In den 1960er- und 1970er-Jahren war die Architektur in Karlsruhe mehr als anderenorts dem Stadtgefüge dienend ausgebildet und weniger der eigenen Selbstdarstellung. Vielfach war sie in ihren Nutzungen gemischt und fügte sich mit Kubatur und Fassade in den Straßenraum ein. Dies sollten wir heute wieder stärker würdigen, bei aller Kritik an den 1960er- und 1970er-Jahren!

In den 1970er-Jahren hat die Stadt Karlsruhe mit der systematischen Sanierung des „Dörfle“ einen

frühen Beitrag zur Theorie und Praxis der damals gerade beginnenden Stadtsanierung geleistet, der viel diskutiert wurde und auf andere Städte anregend gewirkt hat. Und auch die gegenwärtig wenig geliebte Postmoderne, mit ihren Zügen eines eklektizistischen Neohistorismus, hat in Karlsruhe, gebändigt durch die in der Stadt von Anfang an angelegte Planungsdisziplin, zu guten Stadtergänzungen geführt. Auflösung der Ränder gibt es hier viel weniger als anderswo. Die Gegenwart kann ich noch nicht recht charakterisieren, dazu fehlt mir der zeitliche Abstand, vielleicht aber hat das auch tiefere Gründe einer allgemeinen Verunsicherung, auf die ich noch zu sprechen komme. Auf jeden Fall lässt sich feststellen, dass die Stadt Karlsruhe eine große, kontinuierliche Stadtplanungstradition hat, auf die sie stolz sein sollte.

## **AUF DER SUCHE NACH EINEM NEUEN RÄUMLICHEN LEITBILD**

Gegenwärtig sucht die Stadt Karlsruhe wieder nach einem neuen Räumlichen Leitbild. Wie könnte ein Beitrag beschaffen sein, der den nächsten städtebaulichen Entwicklungsschritt Karlsruhes in eine zukunftssträchtige Richtung lenkt und zugleich wieder einen allgemein bedeutsamen Beitrag zur nunmehr globalen Städtebaudiskussion leisten könnte? Das ist eine sehr schwierige Frage, denn die Rahmenbedingungen für die Stadtentwicklung sind gegenwärtig alles andere als klar benennbar oder gar prognostizierbar: Die gegenwärtige Situation ist geprägt von tiefer Unbestimmtheit. Einige Stichworte und Beispiele dazu sollen dies veranschaulichen:

Die ca. 150 Jahre andauernde Epoche des großen Städtewachstums ist in Europa mehr oder weniger

abgeschlossen. Will man die Städte weiterentwickeln, muss man im Wesentlichen den Bestand transformieren und das Bestehende, einschließlich der Infrastruktur, besser nutzen.

Wir können bisher kaum prognostizieren, wie sich die Energiewende als Abschied vom Zeitalter der fossilen Energien auf unsere Städte auswirken wird. Wir können nur rückblickend feststellen, dass jede Änderung bei den Basisenergien mit einer Umwälzung der Stadtform verbunden war: Wie wird es nach dem Öl weitergehen?

Karlsruhe ist wirtschaftlich – wenn auch nicht so stark wie der Raum Stuttgart – weitgehend von der Autoindustrie abhängig. Wie wir alle wissen, ist die Zukunft des Autos unsicher: Werden die Räume Karlsruhe und Stuttgart, Rüsselsheim sowie Ingolstadt mit München ein vergleichbares Schicksal erleiden wie das Ruhrgebiet? Auch das kann niemand gegenwärtig beantworten.

Wird es gelingen, nach einem möglicherweise auslaufenden industriellen Entwicklungszyklus rund um das Auto einen neuen „Kondratieff’schen Zirkel“ rund um die neuen Energieformen in Gang zu setzen? In dieser Hinsicht hat Karlsruhe zwar mit seiner Technischen Universität und sonstigen Forschungsinstitutionen gute Voraussetzungen, aber eine Entwicklungsrichtung wird noch nicht erkennbar.

Hinzu kommen einige prozessuale Probleme der Stadtplanung, die meines Erachtens noch zu wenig diskutiert werden:

In den letzten Jahrzehnten ist seit den Gesetzen zur Bildung von Immobilien-Teileigentum ein großer Anteil insbesondere des Geschosswohnungsbaus im kleinteiligen Teileigentum entstanden. Es besteht die Gefahr, dass bei sehr zahlreichen

Teileigentümern ein Gebäude kaum noch saniert oder umgebaut werden kann, weil sich die hierzu erforderliche Zustimmung unter den Eigentümern kaum noch erreichen und organisieren lässt. Anstatt die Stadt beweglicher zu machen, wird sie dadurch immer unbeweglicher.

Für zielgerichtete planvolle Lenkung der kleinteiligen, mehr oder weniger zufällig verteilten „natürlichen“ Transformation der Bestandsgebäude fehlt in unserer Planungssystematik das erforderliche Instrument.

Und nicht zuletzt: In den letzten 50 Jahren ist wahrscheinlich insgesamt mehr gebaut worden als zusammengenommen in den letzten 5.000 Jahren. Diese Bausubstanz kommt nun in die Phase notwendiger Sanierungen und Modernisierungen. Dies wird zukünftigen Generationen den eigenen Planungs- und Handlungsspielraum stark beschneiden.

Kurz gesagt: Die Entwicklungsbedingungen, unter denen ein neues Räumliches Leitbild zu entwickeln sind, sind noch unscharf, schwierig und weitgehend unbestimmt.

### **GRUNDSÄTZLICHE UND SPEZIFISCHE AUFGABEN DER STADTENTWICKLUNGSPOLITIK UNTER DEN BEDINGUNGEN VON UNBESTIMMTHEIT UND STAGNIERENDEN BZW. ABNEHMENDEN MATERIELLEN EINKOMMEN**

Was sollte eine Stadt unter den oben skizzierten Bedingungen tun?

Sie sollte einen ehrlichen Kassensturz machen, um ihre realen, nachhaltigen Entwicklungsmöglichkeiten abschätzen zu können, wobei die anstehenden Erneuerungskosten des Infrastrukturbestands

nüchtern einbezogen werden müssen. Wahrscheinlich sind unsere Städte „im Betrieb“ zu teuer, die Verschuldungskredite belasten die Zukunft. Die Stadt sollte resilient, das heißt widerstandsfähig gemacht werden. Das könnte unter anderem bedeuten, bei allen Investitionen in die „Hardware“ des Gebauten, darauf zu achten, dass das Gebaute möglichst lange benutzbar bleibt, leicht zu reparieren und ohne großen Aufwand in Zukunft auch anders zu nutzen ist.

Im Prinzip geht es darum, eine langfristig „abfallfreie“ Stadt zu schaffen. Das sollte in ein bis zwei Generationen möglich sein.

Die innere „Beweglichkeit“ und Flexibilität des Stadtgefüges darf nicht durch zu kleinteilige, starre Eigentumsformen verfestigt werden, stattdessen sollten anstelle alter Eigentumsrechte vielmehr bewegliche Verfügungsrechte und Planungsverfahren treten, die einzelne, ohnehin stattfindende Transformationen in eine vorher bestimmte Entwicklungs- und Gestaltungsrichtung lenken können.

Alle diese Prinzipien zusammengenommen bedeuten eine Abkehr vom Funktionalismus in Architektur und Städtebau: Es geht nicht mehr um das Prinzip „form follows function“, sondern um das Prinzip, robuste Stadträume, Infrastruktur und Gebäude zu schaffen, die eine weite Kapazität für unterschiedlichen Gebrauch mit einer ebenso robusten gestalterischen Prägnanz verbinden!

Derartige Prinzipien sollten nun angewendet werden und ihre Verkörperung finden in den spezifischen Aufgaben, die Karlsruhe – seiner starken Planungstradition getreu – als Beitrag der Gegenwart

zu seinem stadträumlichen Gefüge bearbeiten will: Vielleicht am bedeutendsten ist die Klärung des Verhältnisses Karlsruhes zum Rheinstrom, eine seit den Anfängen der Stadt ungelöste Aufgabe. Das Zusammenwachsen Europas, das auch über den Rheinstrom bewerkstelligt wird, lässt es dringlich erscheinen, auch Karlsruhe zu einer Stadt am Rhein zu machen!

Bedeutend ist auch die stadträumliche Kultivierung der großen, in den 1960er-Jahren gebauten Umgehungsstraße. Der hier entstandene „Wildwuchs“ passt zwar so gar nicht in die Planungstradition der Stadt, gibt aber vielleicht einen Hinweis auf die Notwendigkeit, im Interesse der privatwirtschaftlichen Entwicklung auch mal „Leine“ zu lassen und planerisch-gestalterische Ansprüche auf den öffentlichen Raum zu konzentrieren!

Manches in Karlsruhe erscheint – seiner Geschichte des Zusammenwachsens aus ganz verschiedenen, ja heterogenen Elementen geschuldet – noch zu inselhaft vereinzelt. Es wird darum gehen, diese Elemente besser räumlich zu vernetzen, um die möglichen zusätzlichen Erträge ihres Zusammenwirkens realisieren zu können.

Das gilt auch für die Nutzungsmischungen in einem Gebäude, die noch bis in die 1960er-Jahre in Karlsruhe eine Tradition hatten. Die Trennung der Funktionen ist ohne Zweifel durch die Baunutzungsverordnung durch Vorlieben von Investoren für monofunktionale Gebäude gefördert worden. Sie kommt aber auch der in unserer Gesellschaft zu bemerkenden, vielleicht mit der Alterung der Bevölkerung zunehmenden Intoleranz entgegen. Eine Nutzungsgemischte Stadt kann nur entstehen, wenn die Stadtgesellschaft gleichzeitig wieder mehr gegenseitige Toleranz lernt!

Karlsruhe ist eine Hochschul- und Wissenschaftsstadt geworden, diese schließt sich freilich räumlich in klar abgegrenzte Campusstrukturen ein. Es fehlt an Verbindungselementen mit der Stadt, in der Wissenschaft für die Stadtgesellschaft spürbar und sichtbar wird. In der Stadtgeschichte waren die geistigen und materiellen Kräfte, die die Stadt jeweils historisch geprägt hatten, sichtbar, ja sie prägten das Erlebnis der Stadt: die Kirchen, der Handel, das Gewerbe, die Industrie. Der Wissenschaft, der Forschung und Entwicklung ist es bisher noch nicht gelungen, das Stadtbild des 21. Jahrhunderts zu prägen.

### **UNBESTIMMTHEIT ALS FREIHEIT ZUM EXPERIMENTIEREN: KARLSRUHE ALS STADT DER EXPERIMENTE!**

Wie schon angedeutet, war Karlsruhe im Verlauf seiner Geschichte eine Stadt städtebaulicher Experimente. An diese Tradition gilt es anzuknüpfen: Es geht darum, Experimentierfelder zu definieren, die einen Beitrag zu unserer Zeit, zur Resilienz der Stadt leisten. Das Grundgesetz ermöglicht den Städten und Gemeinden einen großen Raum der selbstbestimmten Entwicklung, der meines Erachtens kaum irgendwo mit sozialkultureller Fantasie genutzt wird, am ehesten noch in kleinen Gemeinden mit konzeptionell starken Bürgermeistern. Ich meine, Karlsruhe hat eine fast ideale Größe für städtebauliche Experimente!

Ich sehe zurzeit folgende Experimentierfelder als vordringlich:

Die finanziellen, aber auch personellen Grenzen des Wohlfahrtsstaats in einer alternden Gesellschaft mit tendenziell abnehmendem materiellem Wohlstand erfordern neue Formen der Solidarität

mit gegenseitiger sozialer Verantwortung. Auf diesem Gebiet könnte die Stadt Karlsruhe einen Stadtteil in Angriff nehmen, der auf diesem Gebiet neue Wege ausprobiert, ganz in der Tradition von Dammerstock und Waldstadt, aber unter den Bedingungen unserer Zeit, in denen es durch gemeinsame Nutzungen auch wieder gilt, Wohnfläche pro Person zu verringern, einen Stadtteil, der in wesentlichen Teilen aus öffentlich gestützter Selbstorganisation heraus entsteht und neue Formen aktiver Nachbarschaft lebt und weiterentwickelt, bis zu aktiven Tauschbörsen und einer eigenen Stadtteilwährung. Auf diesem Feld gilt es, den Genossenschaftsgedanken zeitgemäß weiterzuentwickeln, die Praxis des Teilens und Selbermachens zu kultivieren.

Das Ziel einer abfallfreien Stadt, die ihre laufende Erneuerung in unterschiedlich langen Kreisläufen organisiert, erfordert Experimente im Entwickeln und Testen von symbiotischem Austausch zwischen unterschiedlichen Aktivitäten. Aber auch einer Symbiose zwischen Stadt und Umland bei Produktion und Konsum von Nahrungsmitteln bzw. Energiepflanzen sowie bei der Bereitstellung von gestalteter Landschaft, von Sport-, Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten auf dem Lande im Austausch mit kulturellen und bildungsbezogenen Angeboten der Stadt. Hier könnte mit einzelnen, exemplarischen Kontrakten begonnen werden.

Experimentieren sollte man auch auf dem Feld der Ästhetik, begriffen als eine mit Emotionen verbundene Wahrnehmung der Stadt. Weite Bereiche der Stadt, insbesondere Peripherie, technischen Infrastruktur und Wohngebiete, sind heute „anästhetisch“, d.h. sie werden nicht gesehen bzw. nur sehr oberflächlich wahrgenommen – sie ge-

hen nicht in die Erinnerung ein – oder sie werden nur instrumentell erkannt. Stadt braucht für jeden Bewohner und Besucher Gravitationsorte der Wahrnehmung! Wenn diese fehlen, bleiben alle Anstrengungen vergeblich, die persönliche Verantwortung zu beleben und zu stärken. Es braucht eine Liebe zur Stadt!

### **DIE BEDEUTUNG DER KUNST FÜR EIN RÄUMLICHES LEITBILD**

Die für die Sensibilisierung der Bewohner und Besucher verwendeten Methoden sind verschiedenen Bereichen entnommen und weiterentwickelt, sie sind z.T. mit Methoden künstlerischer Tätigkeiten verwandt, insofern, als sie die Realität „verzaubern“: Übersetzungen der städtische Realität in Bilder und sprachliche Metaphern bis hin zu neuen Erzählungen; szenische Aneignung von Räumen bis hin zum Straßentheater, Aufbau von Bild-Sequenzen in den Köpfen der Teilnehmer durch Spaziergänge und Wanderungen bis hin zu minimalen Realinterventionen, z.T. für eine bestimmte Zeit etc. Die Übergänge zur Kunst sind fließend, aber diese „Techniken“ beginnen inzwischen doch schon fast zum Handwerkszeug des Städtebaus zu werden, sie sind wichtige Mittel auf dem Wege der Stadtentwicklung, aber keine autonome Kunst.

Seit ca. 200 Jahren gehen Kunst, Architektur und Städtebau verschiedene Wege, die Zeiten, in denen Kunst neue Architektur und neue Landschafts-

gärten malte, bevor sie gebaut wurden, sind lange vorbei. Auch die Idee des Gesamtkunstwerks aus Architektur, Skulptur, Malerei und Musik, zuletzt realisiert im Barock, ist trotz Karl Friedrich Schinkel und Jugendstil heute nicht mehr realisierbar.

„Kunst am Bau“ hat fast nie zu guten Ergebnissen geführt. Unsere Plätze sind vollgerümpelt mit schlechten Brunnen und Skulpturen, die den Gedanken nahelegen, jedes öffentlich ausgestellte Kunstwerk mindestens alle zehn Jahre zur Disposition zu stellen oder von vornherein nur für eine begrenzte Zeit aufzustellen.

Das Verhältnis von Stadt und Kunst ist kompliziert. Wir Städtebauer wären schon dankbar, wenn autonom gewordene Kunst sich für Stadt ernsthaft interessierte und Stadt und Kunst sich auf Augenhöhe begegneten. Die Kunst bleibt autonom, tritt aber „auf Augenhöhe“ mit der Stadt in einem produktiven Dialog.

---

*\*Vortrag zur Eröffnung der Ausstellung „Die Stadt neu sehen: Zehn Fragen an Karlsruhe“ am 18. Juli 2013 im Stadtmuseum Karlsruhe (gekürzte Fassung).*





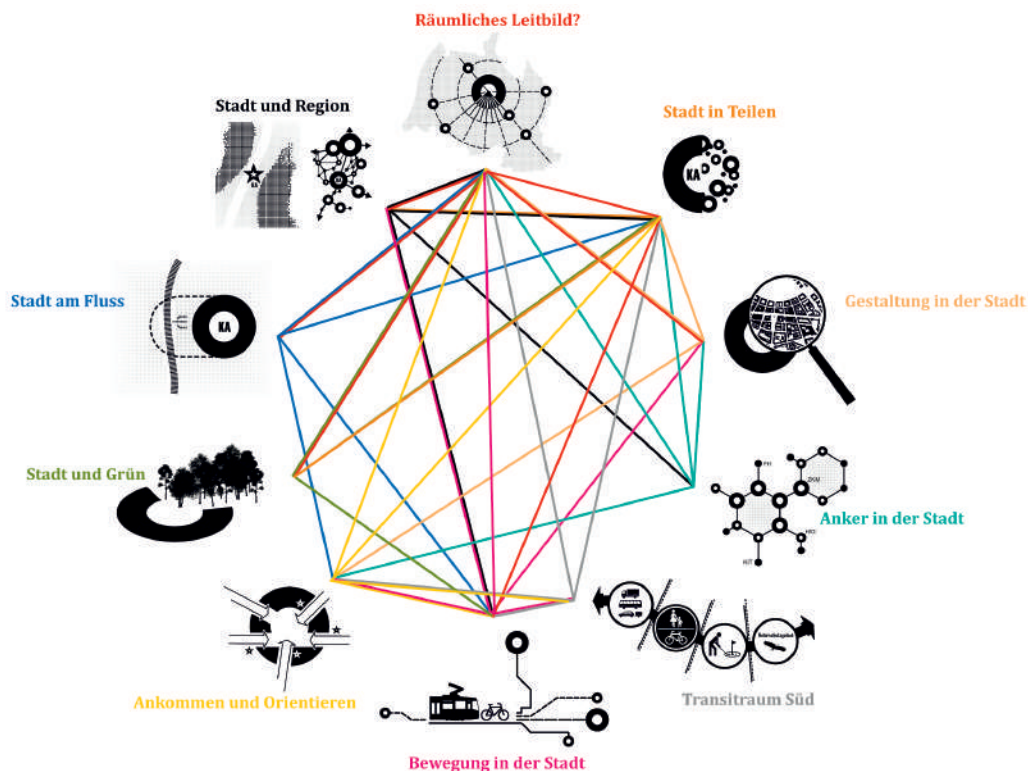
# 10 FRAGEN AN KARLSRUHE

Sigrun Hüger, Dr. Thomas Müller

Die Aufgabe eines Räumlichen Leitbilds, wie es in den vorangehenden Kapiteln beschrieben wurde, besteht darin, die bereits vorhandenen Planwerke wie den Karlsruher Masterplan 2015 und das ISEK 2020 als räumliche Entwicklungsstrategien in einem zukunftsfähigen räumlichen Gerüst zu konkretisieren und zu koordinieren. Es bedarf daher Aussagen zur grundsätzlichen Entwicklungsrichtung, um die Stadt weiterzudenken, aber auch, um die Vielzahl von Einzelprojekten in ein gemeinsames Bild einzuordnen. Das prosperierende Karlsruhe steht heute an einem Punkt, der eine ver-

tiefe Auseinandersetzung mit den zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten verlangt. Eingemeindungen sind nicht mehr möglich, ein übermäßiges Wachstum in die Fläche ist nicht zielführend und größere Brachen sind weitestgehend transformiert. Die aktuelle Stadtentwicklung Karlsruhes stößt damit an Grenzen, die nicht nur mit der räumlichen Gemarkung gleichzusetzen sind.

Im Rahmen der Voruntersuchung wurden aus dem umfangreichen Grundlagenmaterial und den zuvor beschriebenen aktuellen Rahmenbedingun-



gen der Karlsruher Stadtentwicklung zehn Fragen an Karlsruhe erarbeitet, welche die Zukunftsoptionen der Stadt in Form von Denkanstößen veranschaulichen sollten. Mit zum Teil provokanten Fragen wurden zukünftige Handlungsfelder aufgezeigt und so die Verbindung mit Themen wie der Mobilität, dem Verhältnis zu Natur und Freiraum, dem Klimawandel, der Entwicklung der Gewerbe und Forschungslandschaft oder der Beziehung zwischen den Stadtteilen untereinander und ihrem Umland aufgezeigt, die es im Rahmen der räumlichen Weiterentwicklung der Stadt zu berücksichtigen gilt.

Mit der Frage: „Wo fängt Karlsruhe an?“ wurde auf den regionalen Kontext hingewiesen. Das Wachstum in die Region, die Vernetzung und die Einbindung Karlsruhes in die Region Mittlerer Oberrhein, in zahlreiche regionale, auch grenzüberschreitende Verbünde sowie die Funktion als Knotenpunkt im überregionalen und internationalen Verkehrsnetz müssen bei der Erarbeitung eines Leitbilds mitbedacht werden.

Die Frage: „Dem Rhein so nah?“ thematisierte das Verhältnis von Karlsruhe zum Fluss. Hier ist es das Ziel der Stadt, den Naturraum Rhein, dessen Bedeutung für Karlsruhe mit seinen Hafen- und Industriensiedlungen im Wesentlichen wirtschaftlich geprägt ist, als Erholungslandschaft weiter auszubauen und entsprechende attraktive Freizeit- und Erholungsräume zu gestalten.

Mit „Mehr Licht in den Hardtwald?“ wurde nach dem zukünftigen Umgang mit dem markanten und besonders prägenden landschaftlichen Element Hardtwald und seiner Bedeutung sowohl für



die Forstwirtschaft, den Naturschutz als auch für die Naherholung gefragt.

Die sehr unterschiedlichen und mehr oder weniger deutlich ausgeprägten Stadteingangssituationen sowohl an den Stadtgrenzen als auch zur Innenstadt waren Ausgangspunkt für die Frage: „Bin ich schon drin?“, womit auch das zukünftige Thema der Höhenentwicklung angesprochen wurde.

Obwohl in Sachen Multimodalität schon auf einem Spitzenplatz und international bekannt durch das Karlsruher Modell des ÖV wurden mit: „Die Systeme sind gut – aber passt die Verknüpfung?“ die Weiterentwicklung des Verkehrssystem und die Mobilitätskonzepte Karlsruhes thematisiert.

Mit der saloppen Frage: „Was ist die Südbahn?“ rückte die zukünftige Auseinandersetzung mit dem Transitraum Süd als für Karlsruhe wichtigste Verkehrsachse und den damit verbundenen stadträumlichen Qualitäten und Potenzialen in den Fokus.

„Wie entwickeln sich Forschung, Lehre und Technologie als Stadtbausteine?“ stand für die Zukunftsaufgabe der Weiterentwicklung des Hochschul- und Wissenschaftsstandorts Karlsruhe und dessen stadträumliche Ausprägungen, aber auch für die damit verbundenen wirtschaftlichen Verflechtungen sowie das Wirtschaftszentrum Karlsruhe am Oberrhein im Allgemeinen.

„In welchem Style sollen wir bauen?“ thematisierte die aktuellen Transformationen in Teilen der Innenstadt, die nicht nur verkehrliche Auswirkungen, sondern auch gestalterische Fragestellungen nach sich ziehen. Innen- statt Außenentwicklung, damit verbundene Nachverdichtungspotenziale, aber auch der Umgang mit dem erhalten gebliebenen barocken, klassizistischen und gründerzeitlichen Erbe, den Beispielen des Neuen Bauens oder dem Siedlungsbau der Nachkriegszeit stellen die Frage nach dem zukünftigen städtebaulichen und architektonischen Anspruch der Stadt.

„Stadt in Teilen oder doch ein Ganzes?“ fragte nach dem Umgang mit dem barocken Planstadtentwurf und der Weiterentwicklung eines durch Industria-

lisierung, Wachstum und Eingemeindungen angewachsenen heterogenen Stadtkörpers mit zahlreichen historischen Ortskernen, mehr oder weniger eigenständigen Siedlungen und Stadtteilen und autarken Komplexen wie beispielsweise den Hochschulen oder Industriearealen.

Die Frage: „Wie plant man eine Planstadt weiter?“ stand zusammenfassend und stellvertretend für den anstehenden Prozess der Suche nach Strategien im Umgang mit einer wirtschaftlich und bevölkerungstechnisch expandierenden Stadt, in der beispielsweise für die Fragen nach der zukünftigen Deckung des Wohnraumbedarfes, möglichen neuen Entwicklungspolen oder dem Verhältnis zur Landschaft Antworten gefunden werden müssen. Ebenso sind für bestehende mindergenutzte oder brachliegende Bereiche wie beispielsweise den Güterbahnhof zukünftige Nutzungsmöglichkeiten aufzuzeigen.

Die „10 Fragen an Karlsruhe“ sollten als Ausgangsbasis für die Planungswerkstatt zu einer kreativen Auseinandersetzung mit den Aspekten der Stadtentwicklung führen und zugleich das Interesse in der Bürgerschaft für den Prozess der Erarbeitung eines Räumlichen Leitbildes für Karlsruhe wecken. Sie sind dabei sicherlich nicht abschließende Schlüsselthemen in der zukünftigen räumlichen Stadtentwicklung, die sich in unterschiedlicher Intensität gegenseitig ergänzen bzw. Konsequenzen zur Beantwortung jeweils anderer Fragestellungen nach sich ziehen. Je nach Gewichtung einzelner Aspekte entstehen daraus übergeordnete Fragestellungen, die unterschiedliche Antworten zulassen.



# AUSSTELLUNG UND BEGLEITPROGRAMM

Im Rahmen einer ersten Ausstellung wurden diese vielfältigen Denkanstöße mit Stadt- und Architekturmodellen, Fotografien, Zeichnungen und Planwerken im Prinz-Max-Palais einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt mit dem Ziel, den Besuchern neue eigene Sichtweisen auf die Stadt zu eröffnen und den Diskussionsprozess für die zukünftige Stadtentwicklung Karlsruhes zu starten.

Die Vernissage der Ausstellung war gleichzeitig Auftakt für die öffentliche Auseinandersetzung mit der zukünftigen Gestalt der Stadt für den auf drei Jahre angelegten Prozess. Drei Impulsvorträge lieferten dazu im Rahmen der Auftaktveranstaltung einige zusätzliche Anregungen, die vom Eröffnungspublikum rege diskutiert wurden. Neben Prof. Markus Neppi, der einen ersten Einblick in die Ausstellungskonzeption gab, vermittelte Peter Spuhler, der Generalintendant des Badischen Staatstheaters, in seinem Statement „sehr subjektive Eindrücke eines Menschen, der seit zwei Jahren in der Stadt ist und dem die Zukunft Karlsruhes eine Herzensangelegenheit ist“. Unter anderem fragte in seinem Vortrag auch nach dem Raum für Innovationen, „für Verrücktes“ und

Aufsehenerregendes in der Stadt und forderte auf, „das Potenzial der badischen Beteiligungskultur“ noch stärker zu nutzen: „Machen wir die Bürger zu Gestaltern ihrer Stadt!“

Als dritter Impulsgeber des Abends war der renommierte Stadtplaner Prof. Thomas Sieverts aus Bonn geladen, der in seinem Vortrag vor allem auf die große städtebauliche Tradition Karlsruhes verwies. Karlsruhe sei im Laufe der letzten drei Jahrhunderte immer wieder planerisches Vorbild gewesen und daran gelte es anzuknüpfen. Dabei sei die größte aktuelle Herausforderung das allgegenwärtige Fragezeichen, die Unbestimmtheit der zukünftigen Entwicklungsrichtung. Nur aus sich selbst heraus könnten heute europäische Städte, die in der Fläche weitestgehend „fertig gebaut“ seien, transformiert werden. Insbesondere in der Integration der „noch nicht verdauten Infrastrukturen der Südtangente“, auf die in der Ausstellung im Komplex „Was ist die Südbanane?“ verwiesen wird, sieht er großes Zukunftspotenzial (vgl. Bedingungen der Stadtentwicklung heute – das Beispiel Karlsruhe auf Seite 15–19).



Ergänzend zur Ausstellung wurden in zwei Abendveranstaltungen im Format der „Stadtansichten“ die 10 Fragen vertieft. Verschiedenste Referenten und Positionen trafen aufeinander: von der Autorin über den Bürgervereinsvorsitzenden, Marketingexperten bis hin zu Stadtplanern, Verkehrsexperten, Klimaforschern, Urban-Gardening-Aktivisten und Architekturvermittlern. Alle Referenten hatten für ihren Impulsvortrag zehn Minuten Zeit, sich mit einer der zehn Fragen auseinanderzusetzen. Die Vielfalt der Perspektiven

bereicherte die Diskussion im Anschluss der fünf Vorträge und bot für die Besucher verschiedenste Zugänge zum komplexen Organismus Stadt und dessen räumlicher Gegenwart und Zukunft.

So nahm der ehemalige Stadtplanungsamtsleiter Dr. Harald Ringler Bezug auf die Frage: „Wie plant man eine Planstadt weiter?“. Dass angesichts der in Karlsruhe bereits zahlreich vorhandenen Pläne und Konzepte – vom Flächennutzungsplan über das Klimaschutzgutachten bis hin zum integrierten Stadtentwicklungskonzept – die Rolle und Funktion eines Räumlichen Leitbilds vom Publikum durchaus hinterfragt wurde, hatte der Planungsexperte erwartet. „Gerade weil wir uns in Karlsruhe in einer relativ gesättigten stadtplanerischen Situation befinden, ist es wichtig, Leitplanken für die räumliche Entwicklung zu setzen und Interventionsräume zu identifizieren.“ Es gehe um den übergeordneten, verbindenden Blick, der über den planerischen Alltag hinaus räumliche Entwicklungspotenziale für die Stadt definiert.

Die grundlegende Frage nach der städtischen Identität Karlsruhes als „Stadt in Teilen oder doch als Ganzes“ wurde im Beitrag von Prof. Dr. Wolfgang Fritz, Vorsitzender der örtlichen Bürgervereine, in seinem Vortrag thematisiert. Er beschrieb Karlsruhe als „buntes Mosaik von dörflichen und städtischen Lebenswelten“.

In seinem Impulsreferat verwies er auf die zahlreichen Traditionen, Feste und Rituale in den einzelnen Stadtteilen – Heimatgefühl entsteht in Karlsruhe seiner Ansicht nach sehr stark in Bezug auf das Wohnquartier und diese sehr unterschiedliche(n) Karlsruher Heimat(en) gelte es

auch zukünftig zu bewahren. Die junge Autorin Gülsen Ergün zeichnete mit ihrer Zehn-Minuten-Lesung ein sehr anschauliches Bild der Vielfältigkeit Karlsruher Stadtteil-Mikroidentitäten.

Der Verkehrsexperte Prof. Dr. Peter Vortisch hat in seinem Beitrag „Bewegung in der Stadt“ ein sehr positives Fazit gezogen. Karlsruhe ist in verkehrlicher Hinsicht gut aufgestellt, es gelte vielmehr – gemäß der Devise „Weiter so!“ – das hohe Niveau zu halten. Karlsruhe ist als Hauptstadt der „Multimodalität“, also des Nebeneinanders von funktionierendem Öffentlichen Nahverkehr, Auto- und Radverkehr, in vielen Punkten Vorreiter. Dass sich aus veränderten Verkehrslagen und neuen verkehrlichen Infrastrukturen wie der Kombilösung auch neue stadtgestalterische Potenziale ergeben, machte Prof. Kerstin Gothe, Regionalplanerin am KIT, sowohl in ihrem Vortrag als auch in der anschließenden Diskussionsrunde mit dem Publikum deutlich. „Bin ich schon drin? Eingänge und Wege in die Stadt“ lautete die Fragestellung, zu der Prof. Gothe aus aktuellen Forschungsprojekten Impulse lieferte. Dabei fokussierte sie vor allem auf das Gestaltungspotenzial für die Karlsruher Einfahrtsstraßen und Verkehrsadern, die in der Nachkriegszeit entstanden sind und heute nicht mehr in vollem Umfang für eine reine Verkehrsnutzung benötigt werden.

Auch Stadtmarketingchef Norbert Käthler verwies auf vorhandene Potenziale und lange Traditionslinien, die sich aus den Themenbereichen Wissenschaft und Forschung in der Stadt ergeben. Ausgangspunkt seines Impulsvortrages war die Frage, inwiefern Wissenschaft und Forschung, ihre Ver-

ortung und Vernetzung in der Stadt auch Stadtbausteine und damit wichtige Interventionsräume bilden könnten, die es im Prozess des Räumlichen Leitbildes zu definieren gilt. Der Marketingexperte gab zum einen den Überblick über die zahlreichen vorhandenen Aktivitäten und Initiativen, um Studierende auch nach ihrem Universitätsabschluss in der Stadt zu halten. Laut einer Umfrage haben etwa ein Drittel der Studierenden vor, in Karlsruhe zu bleiben, immerhin ein weiteres Drittel kann sich vorstellen, die Stadt zum späteren Lebensmittelpunkt zu machen. Zum anderen verwies er auf sechs „reale Utopien der Wissenschaftsstadt Karlsruhe“, um das Thema Wissenschaft und Forschung noch stärker mit dem städtischen Leben zu vernetzen und das Profil der Stadt zu schärfen.

Das Verhältnis Karlsruhes zu seinen Grünräumen ist einer der Themenkomplexe in der Ausstellung, der am meisten von Besuchern kommentiert wurde. Welche Bedeutung kommt dem städtischen Grün im Zusammenhang mit den Herausforderungen des Klimawandels zu? Klimaexperte Peter Trute erläuterte eindrücklich das Klimaszenario 2015 für Karlsruhe: Während die Maximalwerte im Sommer aktuell bei 39 Grad Celsius lägen, könnten in wenigen Jahrzehnten Werte bis zu 45 Grad erreicht werden. Hitzeperioden, die bis zu 16 Tage andauern, prognostizieren Experten für die Region und stellen fest: „Karlsruhe ist Spitzenreiter in Deutschland, was die bioklimatische Belastung angeht, fast alle Siedlungsflächen sind hoch bis sehr hoch belastet.“

Die Folgevorträge der Planungsexperten Dietmar Lorenz und Sebastian Hermann beleuchteten zwei

sehr unterschiedliche Karlsruher Potenzialräume, die Beziehung der Stadt zum Fluss und zur Südtangente und ihre vielfältigen Entwicklungsmöglichkeiten.

Den Fluss für die Karlsruher als Naherholungsgebiet erlebbarer und erreichbarer zu machen – „Destinationen und markante Verbindungen zum Rhein zu schaffen“, wie es Dietmar Lorenz formulierte – seien wichtige Planungsstrategien. Der Ausbau alternativer Mobilitätssysteme wie Radwege zum Rhein spielten eine wichtige Rolle.

Das „Raumgeflecht“ entlang der Stadtautobahn Südtangente, das von der Trasse und damit stark von Barrieren geprägt und zerstückelt wird, weist in den Augen der Planer bereits jetzt eine Vielzahl von Angeboten und Nutzungsprogrammen auf – nur würden sie bislang von vielen Karlsruhern nicht wahrgenommen. Für Lorenz ist der Raum entlang der fünfzehn Kilometer langen Transitstrecke ein „Spannungsfeld, das alle Themen des Räumlichen Leitbildes“ verbinde und viel planerisches Potenzial biete: vom Hochhausstandort bis zum Möglichkeitsraum für Bastler, Tüftler und andere Kreative.

Zum Abschluss der Impulsvorträge erweiterte Dr. Hanna Hinrichs vom Architekturschaufenster Karlsruhe den Fokus vom konkreten Ort auf das große Ganze. „In welchem Style wollen wir bauen?“ lautete die Frage aus dem Themenkatalog des Räumlichen Leitbildes. Dabei ging Dr. Hanna Hinrichs sehr grundsätzlich auf den Zusammenhang von Stadtgestalt und kultureller Identität ein. „Was will Karlsruhe sein und für wen?“, fragte sie. Lachshäppchen oder Butterbrot? Geht es um Glamour oder Bodenständigkeit? Vermissen die Karls-



ruher den Glanz? Was macht Glanz überhaupt aus? Bedarf es glamouröserer Architektur in der Stadt? Kann man mit dem Umgang alter Gebäude glänzen? Das Räumliche Leitbild bezeichnete die Architekturvermittlerin als große Chance für Karlsruhe, um öffentlich – „im großen Rahmen und mit vielen Leuten“ – über das Spektrum an Gestaltungsmöglichkeiten zu diskutieren und zu identifizieren, was für die Stadt wirklich wichtig ist.

In den abschließenden Diskussionen wurde deutlich, dass vor allem das Thema der räumlichen Potenziale – etwa im Hinblick auf neue Möglichkeiten für den innerstädtischen Wohnungsbau, auf großes Interesse stößt, aber auch einer starken Sensibilität im Hinblick auf Belange des städtischen Klimaschutzes bedarf. Großes Interesse bestand auch an dem Thema Anbindung der Stadt an den Rhein und der Rolle der Freiflächen wobei abschließend attestiert, dass eine ganzheitliche und an Gestaltung gekoppelte Betrachtung erforderlich sei. Ergänzend zu dem Veranstaltungsformat „Stadtansichten“ gab es neben den regulären Ausstellungsführungen auch die Möglichkeit, in einem Sonderführungsprogramm mit am Arbeitsprozess

beteiligten Experten zu verschiedenen Schwerpunkten vertiefende Einblicke zu erhalten. Zudem wurde durch einen Schülerfotowettbewerb sowie Programme für Kindergruppen und Schulklassen zum aktiven Mitmachen eingeladen. Auch jeder Ausstellungsbesucher hatte die Möglichkeit, über Kommentarkarten sein Feedback zur Ausstellung abzugeben, zu einzelnen Themen Stellung zu beziehen und so seine Bürgermeinung in den Prozess der Erarbeitung eines Räumlichen Leitbilds einzubringen. Mehr als 3.000 Menschen besuchten die Ausstellung, mehr als 500 Karlsruher nahmen am Begleitprogramm teil und 200 Ideen und Anmerkungen von Bürgern wurden in der Ausstellung gesammelt (vgl. Von der Ausstellung 2013 bis zu den Präsentationen auf Seite 113–124).





# WAS SOLL EIN LEITBILD FÜR KARLSRUHE LEISTEN?

*Prof. Dr. Anke Karmann-Woessner*

Mit dem Titel „Kein Leitbild ist keine Lösung, Karlsruhe wagt sich an den großen Plan“ kontert die Bauwelt 8.2015 mit ihrem Artikel zum „Räumlichen Leitbild Karlsruhe“ bereits auf die Diskussion um die Renaissance der Leitbildfrage „Ohne Leitbild? Städtebau in Deutschland und Europa“<sup>1</sup>. Was kann ein Leitbild aber für die lebendige Stadt der Zukunft und die aktuellen Herausforderungen der räumlichen Planung leisten? Wie mutig darf es sein, wo sind seine Grenzen?

Mit dem Ziel, den Kosmos und dessen göttliche Ordnung widerspiegeln zu wollen, entstand 1715 die bis heute einzigartige, fächerförmige Idealstadtanlage nach französischem Vorbild um das Karlsruher Schloss. Eine prägnant räumlich-funktionale Verknüpfung von Siedlung und Landschaft im Jagdgebiet des Markgrafen, die gleichwohl auch durch die gesellschaftliche Zuordnung und Bebauungsdichte in Musterhäusern die Gesellschaftsordnung ablesbar werden ließ. Markgraf Karl III. Wilhelm von Baden-Durlach formte aber nicht nur ein einprägsames Bild, sondern fand mit der an sich widersprüchlichen Allianz aus Absolutismus und Weltoffenheit einen unkonventionellen Ansatz für eine moderne Zuwanderungspolitik aus ökonomischer Not. Sein Privilegienbrief schaffte dabei mit langfristigen Steuer- und Religionsfreiheiten erst die entscheidenden wirtschaftlichen Voraussetzungen für diese Stadtgründung.

Bis heute prägen sehr unterschiedliche städtebauliche Leitbilder nicht nur den Stadtgrundriss von Karlsruhe, sondern stehen für ein immer wieder verändertes gesellschaftspolitisches Verständnis von Stadtgesellschaft: Bereits im Entwurf zum ers-

ten Stadtvergrößerungsplan für Karlsruhe 1802 hat Friedrich Weinbrenner nicht nur sichtbare bauliche Akzente mit dem fächerförmigen Stadtgrundriss gesetzt, sondern auch den Veränderungsprozess von der absolutistischen Ständegesellschaft hin zur bürgerlichen Stadtgesellschaft ablesbar gemacht. Später waren es die gründerzeitliche Blockrandbebauung, der Bau der Gartenstadt auf der Grundlage eines gemeinschaftlichen Haus- und Grundbesitzes (1912), die Bauhaussiedlung Dammerstock als Experiment der Moderne im Wohnungsbau (1929), die Waldstadt als Beispiel für die gegliederte und aufgelockerte Stadt der Funktionsteilung (1957) etc. Selbst der mittelalterliche Stadtgrundriss von Durlach ist heute Teil der Gesamtstadt. Zwischen 1924 und 1926 entstand ein erster strategisch angelegter Generalbebauungsplan, dessen Planungsraum innovativ und vorausschauend die Nachbargemeinden einschloss und mit seinem stadträumlichen Entwurfsansatz über die Konzeption eines reinen Flächennutzungsplans hinausging. Leitbilder wurden aber auch immer revidiert, angepasst und bis zur Unkenntlichkeit überformt.

Leitbilder skizzieren heute weder Archetypen noch eine ganz bestimmte Gesellschaftsordnung. Was unter dem Begriff Leitbild firmiert, reicht vom Synonym für Ziele, Prinzipien, Konzepte, Strategien – im Fall Karlsruhe für die städtebaulich-räumliche Entwicklung – und spiegelt vielmehr die grundsätzliche Synthese anstehender Herausforderungen und der Zielkonflikte aus dem Zusammenführen vielfältiger Fachplanungen wider. Das Räumliche Leitbild Karlsruhe ist kein Instrument der Raumordnung mit normativer Wirkung, son-

dem ein Leitvorhaben des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes Karlsruhe (ISEK 2012).

Internationale Beispiele wie das Räumliche Leitbild Graz, Chicago Metropolis 2020, Le Grand Paris, die Räumliche Entwicklungsstrategie Zürich 2025 oder das Räumliche Leitbild Wien haben einen jeweils sehr unterschiedlichen Fokus. Sie setzen Rahmen für die übergeordnete baulich-räumliche Entwicklung der regionalen Dimension (Ausbau der linearen Infrastruktur/Paris) und treffen Aussagen zur gesamtstädtischen Entwicklung bis zu gebietsbezogenen Leitlinien auf der Basis von Bereichstypen.

Ziel des Räumlichen Leitbildes Karlsruhe ist es, konkret räumliche Rahmenbedingungen, Potenzialräume, aber auch Zonen des Bewahrens auf der räumlichen Ebene der Gesamtstadt zu definieren. Dabei werden aktuelle Vorhaben und Programme mit räumlichen und thematischen Planungen vernetzt. In Karlsruhe entsteht ein Leitbild, das grafisch einprägsam und wie ein Regiebuch diese Leitlinien der Stadtplanung formuliert. Schlüsselthemen der anstehenden räumlichen Entwicklung werden auf konkrete Handlungsfelder heruntergebrochen. Wir erleben, dass diese „Lupen“ bereits zum jetzigen Zeitpunkt eine wichtige Planungsdiskussion initiieren und die Grundlage für weitergehende Forschungs- und Modellvorhaben auslösen.

Für den Prozess der Leitbildfindung eine geeignete Plattform zu schaffen, ist ein entscheidender Bestandteil des Prozesses selbst sowie des intensiven Diskurses im Begleitgremium und mit der Öffentlichkeit: „Die Stadt neu sehen – 10 Fragen an

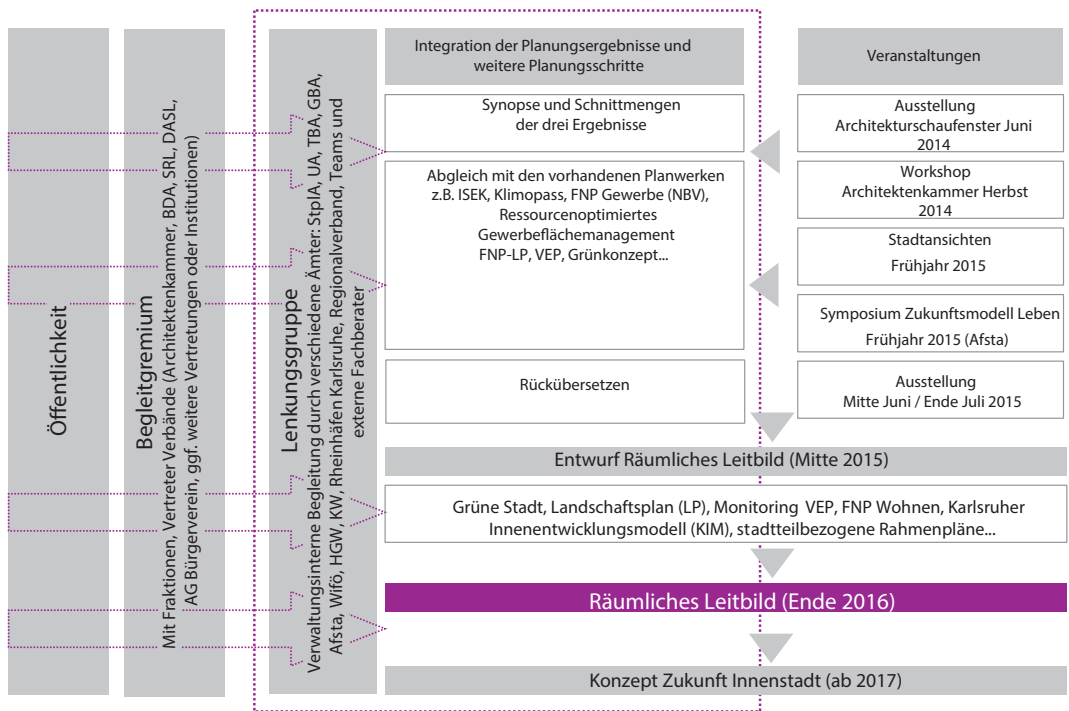
Karlsruhe“ (2013), die Planungswerkstatt (2014) und die Reflexionsphase „Die Stadt neu denken“. Umso mehr ist es folgerichtig, dieses Vorgehen auch in der Ausstellung 2015 in einer Agora dreidimensional zu verorten.

Das Räumliche Leitbild wird sich als Konsensdokument entwickeln, um beschlussfähig zu sein. Dem anstehenden Prozess kommt somit eine genauso wichtige Rolle zu, denn hier entscheidet sich, in welchem Detaillierungsgrad die bisherigen Ergebnisse Eingang finden und der Prioritätensetzung für einen Zeitraum von 20 Jahren dienen. Kernbestandteil des Transformationsprozesses in Karlsruhe ist nicht räumliches Wachstum oder Schrumpfung, sondern die Bewältigung der vielfältigen demografischen, klimatischen, energetischen, verkehrlichen und strukturellen Veränderungsprozesse innerhalb der bestehenden äußeren baulichen Grenzen bis zur Verankerung von Smart-City-Strategien. Kernbestandteil des Leitbildes ist es, sich bereits vor Einzelentscheidungen zu Projektentwicklungen auf einen umfassenden Wertekanon verständigt zu haben.

Hier bedarf es der Integration einer Vielzahl von Fachdisziplinen in einen ganzheitlichen Steuerungsprozess, unter Annahme der absehbaren Entwicklungen und schon bestehenden Planungen, aber auch visionärer Szenarien – innovativer und auch experimenteller langfristiger Ansätze. Karlsruhe findet sich nach unserem heutigen Verständnis dennoch weder in einer begrenzenden Ringstruktur (Team berchtoldkrass space&options/ Studio.Urbane Strategien/ Urban Catalyst Studio) noch in einem Bändersystem mit großen Eingriffen in den Wald (Team Machleidt/ sinai/ SHP) gänzlich wieder.

Wie bei einem Regiebuch steht zu Beginn die Frage: Warum wollen wir das Stück machen? Diese Antworten haben die drei Teams in der Planungsworkstatt mit unterschiedlichen Schwerpunkten und ihrer Sicht von außen gegeben. Die Regie entsteht in der Auseinandersetzung mit dem Stück, von der Konzeptionsprobe über die Strichfassung bis zur Lesefassung als ein intensives Arbeitsergebnis vieler Beteiligten und vieler Proben. Diese Lesefassung und die Generalprobe stehen noch aus.

Erst dann können wir abschätzen, wie stabil sich die Ziele des Räumlichen Leitbildes Karlsruhe auch im Planungsalltag von der Projektentwicklung bis zur konzeptionell-strategischen Zielsetzung in den politischen Entscheidungsprozessen bewähren und damit die Planung selbst nicht nur die notwendige Resilienz<sup>2</sup> aufweist, sondern sich auch unser Dokument als belastbar über die „Planung in Projekten“ hinaus bewährt.



<sup>1</sup>Becker, Heidede; Jessen, Johann; Sander, Robert (Hg.): Ohne Leitbild? Städtebau in Deutschland und Europa, Stuttgart, 1998.

Anmerkung: Dieser Titel greift die kritische Auseinander-

setzung Theodor W. Adornos in seinem kulturpolitischen Essay „Ohne Leitbild“ von 1967 auf.

<sup>2</sup>Vgl. Kegler, Harald: Resilienz – Strategien & Perspektiven für die widerstandsfähige und lernende Stadt (2014), S.18.



# PLANUNGS- WERKSTATT

---

## **AUFGABENSTELLUNG UND AUSWAHL DER TEAMS**

gekürzt aus „Räumliches Leitbild Karlsruhe 2015  
Planungswerkstatt – Aufgabenstellung“

## **PERSPEKTIVEN FÜR KARLSRUHE MAL DREI**

### **RÄUMLICHES LEITBILD**

#### **KARLSRUHE 2050**

berchtoldkrass spaceoptions  
STUDIO . URBANE STRATEGIEN  
URBAN CATALYST Studio

## **REDESIGN KARLSRUHE**

Machleidt GmbH  
sinai mbH  
SHP GbR

## **ADRESSEN EINER INNOVATIONSLANDSCHAFT**

West 8 urban design & landscape architecture b.v.  
verkehrplus GmbH

## **DAS BEGLEITGREMIIUM NIMMT STELLUNG**

Dr. Markus Nollert

## **VON DER AUSSTELLUNG 2013 BIS ZU DEN PRÄSENTATIONEN**

Sigrun Hüger, Dr. Thomas Müller

## **REFLEXIONEN: EIN WORKSHOP DES ARCHITEKTURSCHAUFENSTERS KARLSRUHE E. V.**

gekürzt aus „Workshop: Reflexionen zum Räumli-  
chen Leitbild Karlsruhe 2015“ Dokumentation



# AUFGABENSTELLUNG UND AUSWAHL DER TEAMS

*gekürzt aus „Räumliches Leitbild Karlsruhe 2015 Planungswerkstatt – Aufgabenstellung“*

## **PRÄQUALIFIKATION**

Die Ideenkonkurrenz wurde von der Stadt Karlsruhe als Planungswerkstatt ausgelobt, in der drei interdisziplinäre Teams, bestehend aus Architekten, Stadtplanern, Freiraumplanern sowie Verkehrsplanern, für die komplexe Aufgabe der stadtstrukturellen Weiterentwicklung Karlsruhes Lösungsansätze entwickeln sollten. Die Teams sollten ihre Erfahrungen in der Bearbeitung von Fragestellungen der integrierten städtebaulichen, landschaftlichen und verkehrlichen Entwicklung in größeren Maßstäben darstellen können. Darüber hinaus sollten die Teams Erfahrungen bei der Mitarbeit an kooperativen Verfahren haben.

Es wurden 17 Büros für eine Präqualifikation angefragt, wovon sich 13 bewarben. Die Präqualifikation war in zwei Stufen unterteilt: Die erste Stufe bestand aus einer schriftlichen Bewerbung, welche die Eignung und Zusammensetzung des Teams, die Referenzen und das Verständnis der Aufgabe beinhalten sollte. Für die zweite Stufe wurden neun Teams ausgewählt, die sich am 5. Dezember 2013 in einer kurzen Präsentation dem Auswahlgremium vorstellten:

*Albert Speer & Partner GmbH, Frankfurt/Main*

*Cityförster/Berlin/Hannover mit Stein+Schulz Partnerschaft/Frankfurt/Main und raumtaktik/Berlin*

*Iris Scherer/Karlsruhe mit bueroKleinekort/Düsseldorf und Polinna + Hauck/Berlin*

*Machleidt GmbH/Berlin mit sinai/Berlin und SHP Ingenieure/Hannover*

*scheuevens + wachen/Dortmund mit Lohrberg/Stuttgart und Runge + Küchler/Düsseldorf*

*berchtoldkrass space&options/Karlsruhe mit Urban*

*Catalyst Studio/Berlin und Studio . urbane Strategien/ Karlsruhe*

*Trojan Trojan + Partner/Darmstadt mit BHM/Bruchsal und Kühne & Partner/Hannover*

*West 8/Rotterdam mit verkehrplus/Graz*

*yellow z/Zürich/Berlin mit urbanista/Hamburg und FH Nordwestschweiz/Basel*

Folgende drei Teams wurden für die Planungswerkstatt ausgewählt:

*Machleidt GmbH/Berlin mit*

*sinai/Berlin und SHP Ingenieure/Hannover*

*berchtoldkrass space&options, Karlsruhe mit*

*Urban Catalyst Studio/Berlin und Studio . Urbane Strategien/Karlsruhe*

*West 8/Rotterdam mit verkehrplus/Graz*

## **AUFGABENSTELLUNG**

Im Folgenden werden Auszüge aus der Aufgabenstellung vom Januar 2014 herangezogen. Die Analyse mit den „10 Fragen an Karlsruhe“ spielte für die Bearbeitung eine wichtige Rolle.

Von den Teams wurde eine räumliche Vorstellung für die künftige Entwicklung der Stadt Karlsruhe als langfristige Perspektive für die nächsten 20 Jahre und darüber hinaus erwartet. Diese sollte die Grenzen und Potenziale möglicher Entwicklungspfade sowie die angestrebten städtebaulichen, architektonischen, landschaftlichen, sozioökonomischen und kulturellen Qualitäten beinhalten. Angesichts des Zeithorizonts galt es zudem, über Realisierungsetappen und Alternativen nachzudenken. Aufgabe der Teams war es, im Spannungsfeld der dargestellten Schlüsselthemen, geeignete Entwicklungsperspektiven für die Stadt Karlsruhe

zu erkunden und zu diskutieren. Aus diesen sollte dann eine „Vorzugsoption“ gewählt werden, welche dann an wichtigen Punkten überprüft werden kann. Im Vordergrund des Verfahrens stand auch ein gemeinsamer Lernprozess in Karlsruhe, für die beteiligten Akteure, die Politik und die Öffentlichkeit. Es galt gemeinsam herauszufinden, welche Fragestellungen die Stadt zukünftig angehen muss, welche Möglichkeiten und Chancen, aber auch Abhängigkeiten bestehen und welche Entwicklungen nicht zielführend sind.

Folgende generelle Leistungen wurden erwartet:

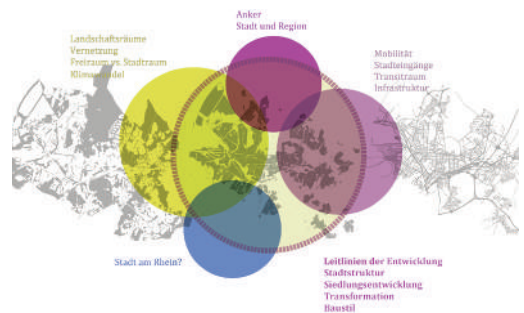
- Eine Verortung der Konflikte und Potenziale der stadträumlichen Entwicklung
- Beschreibung/Diskussion der zentralen Annahmen der Entwicklung
- Die Darstellung der Gesamtvorstellung zur zukünftigen Stadtentwicklung unter Betrachtung der Schlüsselthemen
- Die Erörterung und Darstellung von Maßnahmen oder Teilaufgaben sowie Teilräume, die für die Gesamtstadtentwicklung von zentraler Bedeutung sind
- Überlegungen zu den Zeitabläufen und Entwicklungsschritten zur Erreichung der angestrebten Zielvorstellung sowie über zu klärende Fragestellungen

Für die Erarbeitung einer räumlichen Entwicklungsperspektive für die kommenden Jahrzehnte stand neben den „10 Fragen“ aus der Analysephase auch die grundsätzliche Auseinandersetzung mit Kernthemen wie der Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung sowie dem Ausbau der Infrastrukturen im Fokus. Daraus ergaben sich unterschiedli-

che Schwerpunkte, beispielsweise das Verhältnis von Innenstadt zu „Außenstadt“, die Klärung der Frage nach möglichen neuen Entwicklungspolen, die Frage „Karlsruhe am Rhein?“ und die Weiterentwicklung der Landschaftsräume.



Thematische Zusammenhänge der 10 Fragen (Schlüsselthemen)



Kernthemen für die Erarbeitung eines Räumlichen Leitbildes für Karlsruhe



Wesentliche Aufgabe der Teams war es, auf dem Weg zu einer zukünftigen räumlichen Entwicklungsvorstellung Potenziale, Chancen und Konflikte zu erkunden. Ebenso ging es darum, Zusammenhänge zwischen einzelnen Aspekten der Schlüsselthemen aufzudecken und deren (räumliche) Konsequenzen für eine Entwicklungsrichtung abzuschätzen.

### **GEFORDERTE PRODUKTE**

Während das Verfahren einen Diskussions- und Lernprozess initiieren sollte, orientierten sich die geforderten Produkte an den Gegebenheiten der geplanten Ausstellung zum Stadtgeburtstag 2015. Das heißt, dass die einzelnen Produkte eher als Exponate aus räumlichen oder thematischen Bausteinen gedacht werden mussten, um sie möglichst selbsterklärend der Öffentlichkeit zu präsentieren. Die Form dieser Bausteine war jedem Team prinzipiell freigestellt.

Für das Verfahren selbst wurden folgende Produkte gefordert:

- Eine Präsentation zur Kommunikation und Diskussion des Arbeitsstandes in beiden Zwischenpräsentationen und der Schlusspräsentation
- Ein Plan (max. zwei DIN-A0-Seiten), der die Entwicklungsperspektive in integrierter Form und seiner jeweiligen Reife darstellt und in den drei Workshops mit den Experten als Diskussionsgrundlage dient
- Eine modellhafte räumliche Darstellung in Form eines Modells oder einer digitalen Darstellung

### **ASPEKTE DER BEURTEILUNG**

Bei der Vielschichtigkeit und Offenheit der Aufgabe waren zu enge Beurteilungskriterien nicht angebracht. Vielmehr sollten die Beiträge unter den Gesichtspunkten der Folgerichtigkeit und der Angemessenheit bezüglich der Aufgabenstellung beurteilt werden. Folgende Fragen waren bedeutsam:

- Werden zentrale Probleme aufgegriffen?
- Werden die Zusammenhänge zwischen einzelnen Themen dargestellt?
- Sind die Prioritäten des Handelns klar?
- Gibt es Sofortmaßnahmen?
- Ist die Aufwärtskompatibilität gegeben?
- Wird der Koordinationsbedarf mit anderen laufenden Vorhaben erkannt?
- Verständlichkeit: Ist die Argumentation nachvollziehbar?

Zu einer Vorzugsoption – welche für die Entwicklungsrichtung von Karlsruhe entwickelt werden sollte – zählten die folgenden Elemente:

- Konzeptionelle Grundidee, leitender Gedanke, Motto, Entwicklungspotenzial des Gesamttraums
- Darstellung und Beschreibung der Entwicklungsperspektive unter integrierter Betrachtung der Schlüsselthemen
- Beschreibung der zentralen Annahmen
- Darstellung der Maßnahmen, die für das Konzept von tragender Bedeutung sind
- Beschreibung und Prüfung der kritischen Elemente der Machbarkeit (Risiken und Alternativen)
- Überlegungen zu möglichen Zeitabläufen und Etappenhalten (optimaler Pfad der Schritte)
- Überlegungen zu operativen/organisatorischen Elementen

Den Teams wurden vielfältige Unterlagen zur Verfügung gestellt. Die Liste zeigt auch den damaligen aktuellen Stand der Planungen für Karlsruhe:

Titel	Format und Verfügbarkeit
<b>Kategorie 1 - Mit Aufgabenstellung versendet</b>	
Abschlussbericht Verkehrsentwicklungsplan Karlsruhe	Broschüre (auf CD)
Karlsruhe 2020: Integriertes Stadtentwicklungskonzept	Broschüre (auf CD)
Gewerbeflächenstudie für den NVK bis 2025 - Teil 1	Broschüre (auf CD)
Gewerbeflächenstudie für den NVK bis 2025 - Teil 2	Broschüre (auf CD)
Leitprojekt Lichtplan	Broschüre (auf CD)
Karlsruhe Masterplan 2015 - Innovation und Lebensqualität	Broschüre (auf CD)
Anpassung an den Klimawandel	Broschüre (auf CD)
ExWoSt-Modellvorhaben "Innenentwicklung versus Klimakomfort" im NVK	Broschüre (auf CD)
Städtebaulicher Rahmenplan Klimaanpassung für die Stadt Karlsruhe	Broschüre (auf CD)
Grünprojekt Karlsruhe 2015 - Ideenskizze und Machbarkeitsstudie April 2009	Broschüre (auf CD)
Grünsystem der Stadt Karlsruhe - Vorläufiger Planstand 10.12.2013	Plan (auf CD)
Langfristige Hafentwicklungskonzeption Rheinhäfen Karlsruhe	Broschüre (auf CD)
Luftaufnahmen Karlsruhe Stadtgebiet	CD
Klimafunktionskarte	Online <a href="http://geodaten.karlsruhe.de/nvk/7&amp;level=4&amp;svoff=luftbilder_2009_nvk&amp;svon=nvk_klimafunktionskarte">http://geodaten.karlsruhe.de/nvk/7&amp;level=4&amp;svoff=luftbilder_2009_nvk&amp;svon=nvk_klimafunktionskarte</a>
Flächennutzungsplan 2010	Online <a href="http://geodaten.karlsruhe.de/nvk/?level=4&amp;svoff=luftbilder_2009_nvk&amp;svon=fnp_2010">http://geodaten.karlsruhe.de/nvk/?level=4&amp;svoff=luftbilder_2009_nvk&amp;svon=fnp_2010</a>
Landschaftsplan 2010	Online <a href="http://geodaten.karlsruhe.de/nvk/?level=4&amp;svoff=luftbilder_2009_nvk&amp;svon=lp_2010">http://geodaten.karlsruhe.de/nvk/?level=4&amp;svoff=luftbilder_2009_nvk&amp;svon=lp_2010</a>
Planungswerkstatt Durlacher Allee	Online <a href="http://www.karlsruhe.de/b3/bauen/projekte/wettbewerbe/durlacherallee.de">http://www.karlsruhe.de/b3/bauen/projekte/wettbewerbe/durlacherallee.de</a>

<b>Kategorie 2 - kann bei Bedarf zur Verfügung gestellt werden (Projekte, Satzungen, G</b>	
Stadterneuerung in Karlsruhe	Broschüre & Online <a href="http://www.karlsruhe.de/b3/bauen/sanierung.de">http://www.karlsruhe.de/b3/bauen/sanierung.de</a>
Sanierung Innenstadt West	Broschüre & Online <a href="http://www.karlsruhe.de/b3/bauen/sanierung/innenwest.de">http://www.karlsruhe.de/b3/bauen/sanierung/innenwest.de</a>
Sanierung Oststadt 2000-2010	Broschüre & Online <a href="http://www.karlsruhe.de/b3/bauen/sanierung/oststadt">http://www.karlsruhe.de/b3/bauen/sanierung/oststadt</a>
Sanierungsprojekt Mühlburg Programm Soziale Stadt (SSP)	Broschüre
Sanierungsgebiet "City-West" nach Landessanierungsprogramm (LSP)	Broschüre
Sanierung Südstadt - 1989 - 2005	Broschüre & Online <a href="http://www.karlsruhe.de/b3/bauen/sanierung/sanierungsgebiete.de">http://www.karlsruhe.de/b3/bauen/sanierung/sanierungsgebiete.de</a>
Altstadtsanierung "Dörfle" 1954-1994	s.o.
Vorbereitende Untersuchungen Karlsruhe - Rintheim	Broschüre & Online <a href="http://www.karlsruhe.de/b3/bauen/sanierung/rintheim.de">http://www.karlsruhe.de/b3/bauen/sanierung/rintheim.de</a>
Planungswerkstatt - Konversion des Kasernenareals in Karlsruhe Neureut	Broschüre
Konversion des Kasernenareals in Karlsruhe Knieleingen	Broschüre
Kaiserstraße und Karl-Friedrich-Straße Planungswettbewerb mit Ideen- und Realisierungsteil - Dokumentation	Broschüre
Kaiserstraße und Karl-Friedrich-Straße Planungswettbewerb mit Ideen- und Realisierungsteil - Auslobung	Broschüre
Bahnhofplatz Karlsruhe - Ideen- und Realisierungswettbewerb	Broschüre
Karlsruhe Kombi-Lösung: Teilprojekt Stadtbahntunnel Haltestellengestaltung	Broschüre & Online <a href="http://www.diekombi050ung.de/">http://www.diekombi050ung.de/</a>
Oberflächenpläne Haltestellen Stadtbahntunnel	CD
Städtebaulicher Ideenwettbewerb "Karlsruhe: vom Schloßplatz zum Kongreßzentrum 'via triumphalis' 2022"	Broschüre
Das Ensemble Festplatz in Karlsruhe	Broschüre
Hochhauskonzept für Karlsruhe	Blätter

Verkehrsentwicklungsplan Karlsruhe Baustein Zustandsanalyse	Broschüre & Online <a href="http://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/verkehrsentwicklung/bearbeitungsbaustein/zustandsanalyse">http://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/verkehrsentwicklung/bearbeitungsbaustein/zustandsanalyse</a>
Radverkehr - 20 Punkte Programm	Broschüre & Online <a href="http://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/radverkehr/HF_sections/content/ZZKPy1q3TBHP/ZZ14JB-9CHsb9Z/Brosch%C3%BCre_Internetversion_klein.pdf">http://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/radverkehr/HF_sections/content/ZZKPy1q3TBHP/ZZ14JB-9CHsb9Z/Brosch%C3%BCre_Internetversion_klein.pdf</a>
Materialien zum Verkehr in Karlsruhe - Radverkehr	Broschüre
Lärmaktionsplan 1. Maßnahmenpaket	Broschüre & Online <a href="http://www.karlsruhe.de/b3/natur_und_umwelt/umweltschutz/laerm/laermaktionsplan.de">http://www.karlsruhe.de/b3/natur_und_umwelt/umweltschutz/laerm/laermaktionsplan.de</a>
2. Sachstandsbericht Leitprojekte Karlsruhe Masterplan 2015	Broschüre
Zukunftsfähige Innenstadt - Entwicklung der Karlsruher Innenstadt	Broschüre
Aspekte der Stadtplanung - Ausgewählte Plätze und Höfe	Broschüre
Entwicklung der südlichen Innenstadt	Broschüre
Dokumentation Grünprojekt 2015 Bundesgartenschau 2015	CD
Fortschreibung LP - Screeningbericht zur Ausgestaltung des Landschaftsplans (Ergebnis der Orientierungsphase März 2013)	Broschüre & Online <a href="http://www.nachbarschaftsverband-karlsruhe.de/b3/lp_2030/verfahrenslogbuch_lp.de">http://www.nachbarschaftsverband-karlsruhe.de/b3/lp_2030/verfahrenslogbuch_lp.de</a>
Landschaftspark Rhein - Besucherlenkungs-konzept 2008 - Aktualisierung 2013	CD
<b>Kategorie 3 - Zusätzliche Informationen können bei Bedarf erfragt werden</b>	

## **ZEITLICHER ABLAUF**

Donnerstag 30.1.2014, ab 18.00 Uhr  
Gartensaal im Schloss  
AUFTAKT: WERKSTATTBEGINN

Donnerstag 6.3.2014, ab 16.30 Uhr  
Südwerk – Bürgerzentrum Südstadt  
ETAPPE 1: ZWISCHENPRÄSENTATION

Donnerstag 10.4.2014, ab 16.30 Uhr  
Südwerk – Bürgerzentrum Südstadt  
ETAPPE 2: ZWISCHENPRÄSENTATION

Donnerstag 22.5.2014, ab 16.30 Uhr  
Südwerk – Bürgerzentrum Südstadt  
ETAPPE 3: SCHLUSSPRÄSENTATION

Mittwoch 4.6.2014, ab 18.00 Uhr  
Gartensaal im Schloss  
FINALE: FAZIT + EMPFEHLUNGEN





# PERSPEKTIVEN FÜR KARLSRUHE MAL DREI

---

Die teilnehmenden Teams mit ihren Beiträgen:

**BERCHTOLDKRASS SPACE&OPTIONS**  
**STUDIO . URBANE STRATEGIEN**  
**URBAN CATALYST STUDIO**

**MACHLEIDT GMBH**  
**SINAI GESELLSCHAFT VON**  
**LANDSCHAFTSARCHITEKTEN MBH**  
**SHP INGENIEURE GBR**

**WEST 8 URBAN DESIGN & LANDSCAPE**  
**ARCHITECTURE B.V.**  
**VERKEHRPLUS GMBH**

Im Folgenden werden die Abschlussberichte der drei zur Planungswerkstatt eingeladenen Teams in gekürzter und redaktionell bearbeiteter Form dargestellt.

# RÄUMLICHES LEITBILD 2050

BERCHTOLDKRASS SPACE&OPTIONS

STUDIO . URBANE STRATEGIEN

URBAN CATALYST STUDIO

## BEWAHREN ODER VERÄNDERN?

„Wir sind super und wollen so bleiben, wie wir sind“ oder „Wir brauchen Spielräume, um zukunftsfähig zu sein. In diesem Spannungsfeld aus Vorhandenem bewahren und Veränderung zulassen bewegt sich jede Entwicklung einer Vorstellung über die Zukunft unseres Lebensraums.

Eine Vision für Karlsruhe bedeutet für uns nicht, etwas völlig Neues über die Stadt zu stülpen, sondern mit dem Vorhandenen perspektivisch zu arbeiten. Hierbei ist es uns wichtig, dieses Vorhandene umfassend zu verstehen und auszuloten, welche Rolle es in der Zukunft einnehmen kann. Neue Interpretationen sind dabei ebenso möglich wie Weiterentwicklungen und die Ergänzung um neue Elemente. Aus dieser Auseinandersetzung entsteht für uns die räumliche Vision, die es im Folgeschritt mit den Akteuren abzugleichen und zu diskutieren gilt.

## DAS RÄUMLICHE LEITBILD ALS STABIL-DYNAMISCHES GERÜST

Das Räumliche Leitbild ist für uns die Vision einer lebens- und liebenswerten Stadt, des nachhaltigen Umgangs mit vorhandenen und des Erschließens neuer Ressourcen. Das Leitbild gibt ein Qualitätsversprechen, das zu halten sich die Stadtentwicklung zum Ziel setzt, und das es nun zu verfolgen gilt.

Wir haben das Räumliche Leitbild als ein stabil-dynamisches Gerüst entwickelt, das wichtige Themen der Stadtentwicklung verbindlich festlegt, wesentliche Entwicklungsräume aufzeigt und hierfür Prinzipien definiert. Es will hingegen keinen

baulichen Endzustand im Sinne einer städtebaulichen Vision der Zukunft 2050 zeigen!

Das Räumliche Leitbild muss offen sein, unterschiedliche Marktentwicklungen und Nachfragen aufnehmen können, ohne dabei seine Kraft zu verlieren. Es ist in diesem Sinne ein visionäres und

**Das Karlsruher Team berchtoldkrass space&options + STUDIO . URBANE STRATEGIEN + URBAN CATALYST studio (Berlin) entwirft anhand von fünf Entwicklungsszenarien Ziele und Vorschläge, wie die Förderung von Nachbarschaften, die individuelle Entwicklung der Quartiere, Vorstellungen von Nutzungs- und Funktionsmischung und eine Stadt der kurzen Wege aussehen könnte. So soll zum Beispiel die „5-Minuten-Stadt“ ein Maßstab für die Erreichbarkeit von Zielen zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV werden. Weiterhin kann ein ringförmiger Handlungsraum rund um die Kernstadt Potenziale für die Entwicklung von Karlsruhe liefern, während der Knappheit von gewerblichen Flächen durch „Produktive Welten“ entlang der Südtangente (als „Mixed Zone“) und durch die Identifizierung von „Jokerflächen“ begegnet werden könnte. Die Mitglieder des Teams wollen ohne neue Flächeninanspruchnahme auskommen und den künftigen Bedarf über Nachverdichtung und Transformation abdecken. [Redaktion]**

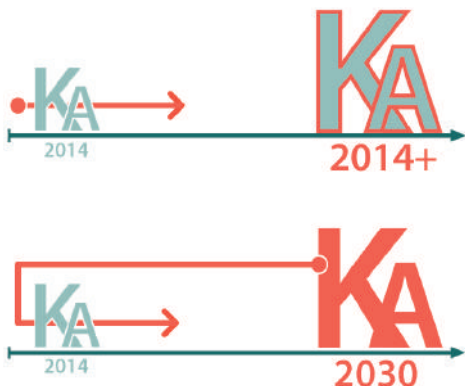
gleichzeitig robustes Werkzeug für die zukünftige Stadtentwicklung in Karlsruhe.

### **AUS DEM VORHANDENEN SCHÖPFEN UND AUS DER ZUKUNFT DENKEN!**

In einem ersten Schritt nähern wir uns der Stadt aus zwei Betrachtungsrichtungen, um Verständnis für die Themen und Aufgabenstellungen in Karlsruhe zu entwickeln.

Diese beiden Betrachtungsrichtungen liefern die wesentlichen Grundlageninformationen für die Entwicklung des Räumlichen Leitbild.

Zum einen durchleuchten wir, zurückblickend von der Gegenwart aus, die Anlagen der Stadt, ihre Entwicklung, Qualitäten und Eigenheiten, aber auch ihre Wünsche und Herausforderungen. Dabei steht stets die Stadt an sich im Mittelpunkt der Analyse. Die zweite Betrachtungsrichtung schaut aus der Zukunft auf die möglichen heutigen Entscheidungspfade der städtischen Entwicklung. Dabei übertragen wir globale Themen auf Karlsruhe und stellen deren Einfluss auf die Stadtentwicklung aus der Perspektive des Jahres 2050 dar.



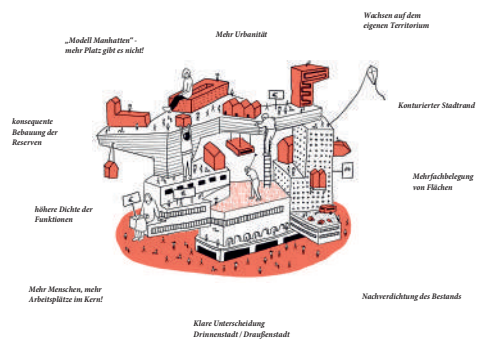
# AUS DER ZUKUNFT DENKEN ...

## IN SZENARIEN DENKEN – KARLSRUHE IM JAHR 2050

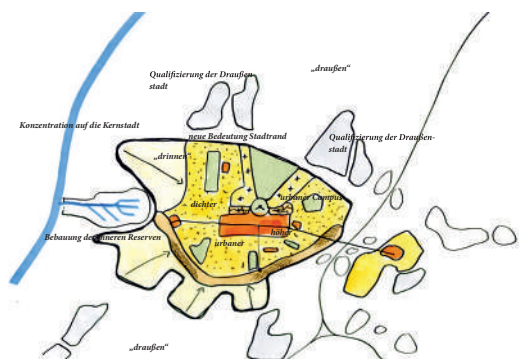
Es gibt keine magische Glaskugel, die uns aufzeigt, was uns in der Zukunft erwartet. Ein Blick in die Zukunft ist nicht leicht. Daher wird in der strategischen Planung in Szenarien gedacht, wenn es darum geht, sich der Zukunft zu nähern. Mögliche Entwicklungen der Zukunft und Vorstellungen über positive und negative Veränderungen werden analysiert und zu umfassenden Bildern zusammengefasst. Szenarien verbinden empirisch-analytische mit kreativ-intuitiven Elementen. Im Ergebnis bilden Szenarien eine Welt ab, die sich in recht radikaler Weise einem Ansatz verschreibt. Wir haben die Technik der Szenarien für die Entwicklung des Räumlichen Leitbild Karlsruhe angewandt, um Entwicklungsrichtungen in einer radikalen räumlichen Umsetzung auszutesten und daraus Rückschlüsse zu ziehen. Die aufgeführten Szenarien sind somit ein Gedankenspiel, in dem alternative zukünftige Situationen aufgezeigt werden. Dabei haben wir uns an Themen orientiert, die national und global im Diskurs über Stadtentwicklung eine wichtige Rolle spielen. Sie bilden generelle Entwicklungstendenzen ab und spannen einen Denkraum auf, in dem eine Karlsruher Entwicklung durchdacht werden kann.

Die folgenden Szenarien eröffnen einen Möglichkeitsraum, in dem sich Zukunft abspielen kann. Wir versetzen uns ins Jahr 2050 und stellen uns vor, wie die Welt in Karlsruhe aussieht. Es geht um einen Zeitraum von 40 Jahren, in dem sich Rahmenbedingungen wie das Klima oder die Ressourcenverfügbarkeit ändern; und in dem Menschen Entscheidungen treffen, wie sie leben wollen.

## SZENARIO 1 KOMPAKTE STADT



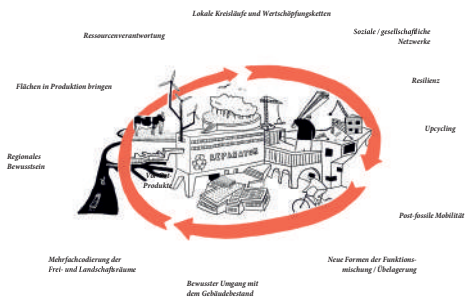
Die konzentrierte Stadt Karlsruhe stellt ein Gegenbild zu vielen anderen Städten dar, in denen das Wachstum zu einer ungesteuerten Suburbanisierung und Zersiedlung der Landschaft führte. Einst skeptisch beäugt, weil man so einen komplizierten Weg gehen würde, wird die konzentrierte Stadt Karlsruhe heute ob ihrer hohen Flächeneffizienz und Multifunktionalität international als Vorbild gefeiert.







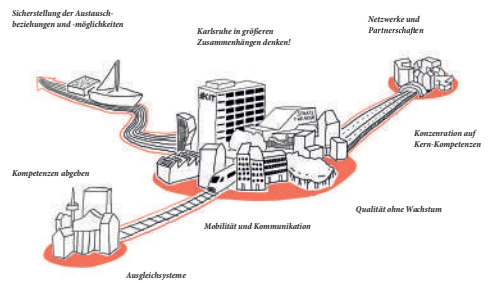
## SZENARIO 2 KREISLAUFSTADT



Mittlerweile sind lokale Kreisläufe und Wertschöpfungsketten essenzielle Bestandteile des Karlsruher Wegs. Die Bewohner produzieren vieles selbst und vor Ort. Das hat zu ganz neuen gemischten Formen des städtischen und öffentlichen Raums geführt, da kurze Wege auch für lokale Kreisläufe entscheidend sind. Der direkte Kontakt zum Produzenten hat auch eine neue Form des gesellschaftlichen Zusammenhalts entstehen lassen.



## SZENARIO 3 REGIOPOLE

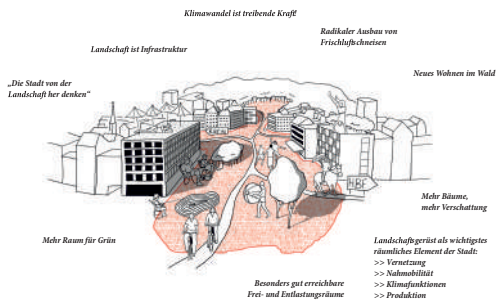


Kooperation statt Wettbewerb! Vor dem Hintergrund der geringen Flächenverfügbarkeit in Karlsruhe bedeutet dies mitunter, dass die Stadt sich auf ihre Kernkompetenzen konzentriert und andere Kompetenzen innerhalb der Region an andere Städte abgibt. Anfangs war das schwer. Jedoch hat man schnell verstanden, dass davon die ganze Region profitiert – und davon profitiert wiederum auch Karlsruhe!

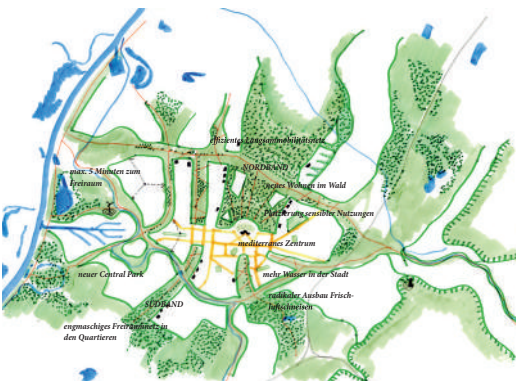




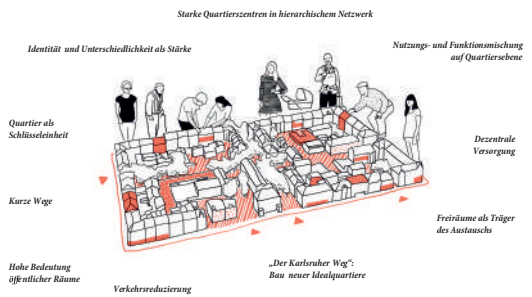
## SZENARIO 4 LANDSCHAFTSSTADT



Grünflächen und baumgesäumte Straßen bilden grüne Verbindungswege. Über diese lassen sich Frei- und Entlastungsräume, aber auch Siedlungsbereiche schnell und bequem erreichen. Entlang der grünen Wege bauen die Karlsruher ihr eigenes Gemüse an. Die Grünflächen und grünen Verbindungswege bilden ein Landschaftsgerüst aus. Es ist sozusagen das Rückgrat Karlsruhes, das die Hitze reduziert und für ein angenehmes Klima in der Stadt sorgt.



## SZENARIO 5 ZELLENSTADT



So begannen die Bewohner Karlsruhes ihr Lebensumfeld wieder selbst zu gestalten und dem Wunsch nach lokaler Gemeinschaft nachzugehen. Daraus entwickelte sich ein lebendiger, städtischer Organismus, welcher auf der Vielfalt einer relokalierten Karlsruher Gesellschaft fußt. Heute gibt es in Karlsruhe viele verschiedene Stadtzellen, große und kleine, mit starken Zentren und einer jeweils ganz spezifischen Identität.



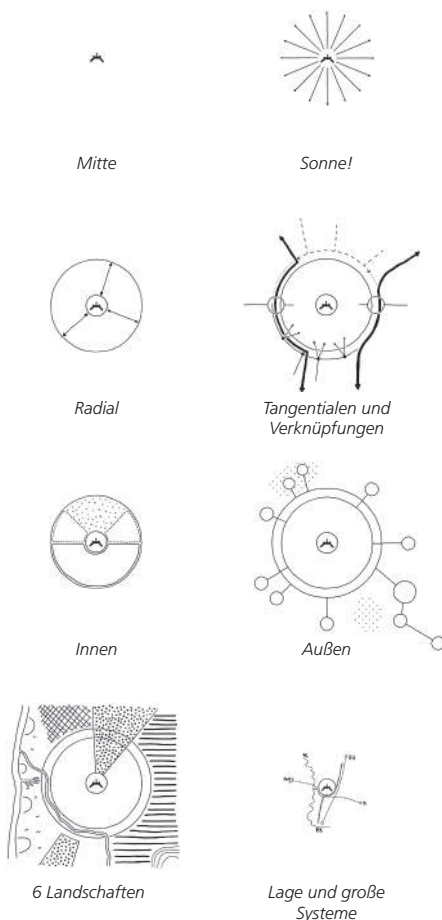
# ... AUS DEM VORHANDENEN SCHÖPFEN

## GRUNDRISS UND ANLAGEN DER STADT

Der Ursprung der Stadtanlage Karlsruhes ist der barocke Stadtgrundriss mit dem Schloss im Zentrum und der strahlenförmig davon ausgehenden Wegestruktur: im Norden als Ordnungsmuster und Orientierungshilfe zur Jagd im Wald, im Süden das um das Schloss fächerförmig angeordnete Straßenraster mit den ersten Bauten. Vom Schloss sind alle 32 Strahlen sichtbar, sie verbinden das Zentrum mit der Umgebung. Das radiale Ordnungssystem des Schlosses mit den davon ausgehenden Strahlen ist für uns besonders interessant, auch für die Betrachtung der zukünftigen Stadtentwicklung bei der Formulierung des Räumlichen Leitbild. Es ermöglicht gute Orientierung und gleiche Erreichbarkeit des Zentrums von unterschiedlichen Kreisradien um das Schloss aus. Im Süden nimmt die Südtangente einen solchen Kreisbogen auf und markiert zusammen mit der Autobahn im Osten einen wichtigen Ring um die Stadt. In diesem Ring befinden sich die Bahntrassen, der Hauptbahnhof sowie die Anbindungen an die übergeordneten Verkehrswege im Osten und Westen. Der Ring teilt die Stadt in einen inneren und einen äußeren Bereich. Im Inneren befindet sich das barocke Zentrum und Stadterweiterungen aus unterschiedlichen Bauzeiten, im äußeren Bereich hingegen liegen, umgeben von Landschaft, Siedlungen und alte Dorfstrukturen.

Die Stadt ist von unterschiedlichen Landschaftsräumen umgeben. Rheinauen, Heide- und Feldlandschaft, Kinzig-Murg-Rinne und Hardtwald grenzen an diesen Ring an bzw. durchdringen ihn. Der Albraum ist in weiten Teilen sogar integrierter Teil des Rings. Karlsruhe befindet sich darüber

hinaus an einem wichtigen Knotenpunkt im europäischen Netz. Es liegt in Bezug auf die Fernverkehrsstrassen an einer Schnittstelle der Achsen von Paris über München nach Budapest in West-Ost-Richtung und von Rotterdam über Basel nach Genua in Nord-Süd-Richtung. Diese überregionale Lagegunst kann die Stadt zukünftig nutzen.



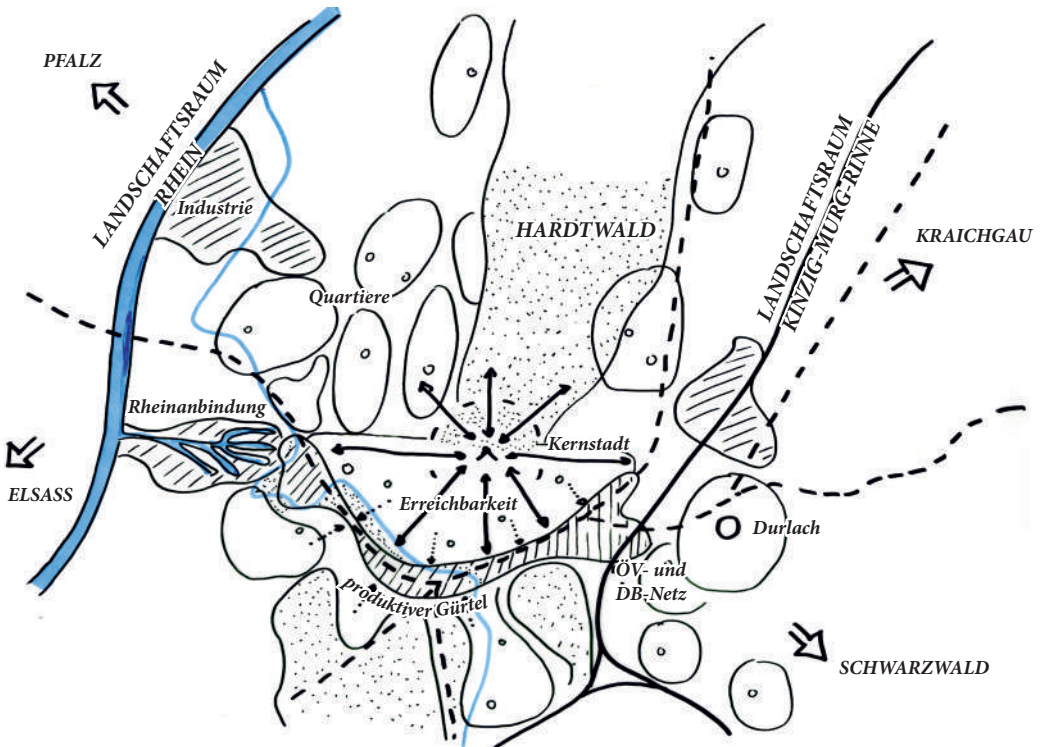
## CHANCEN

Karlsruhe verfügt über eine Vielzahl von herausragenden und ortsspezifischen Qualitäten. Die Lage inmitten unterschiedlichster Landschaftsräume, wie dem Hardtwald, den Rheinauen und der Kinzig-Murg-Rinne, und die unmittelbare Nähe zu regionalen Naturräumen, wie Schwarzwald, Pfalz, Elsass und Kraichgau, sind ein wesentliches Qualitätsmerkmal der Stadt.

Karlsruhe verfügt über ein hervorragendes und beispielgebendes öffentliches Verkehrsnetz, das weit in die Region hin ausstrahlt und die direkte Anbindung ins Stadtzentrum ermöglicht.

Aufgrund seiner städtebaulichen Anlage verfügt Karlsruhe mit Schloss und Marktplatz über ein klares Zentrum. Von hier aus entwickelte sich die Idealstadt in einem sternförmigen System weiter.

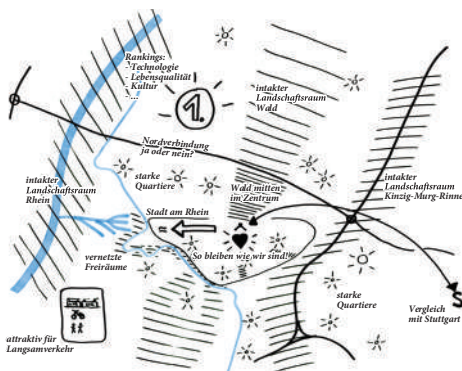
Diese Radialität der Stadt ermöglicht hohe Erreichbarkeit und gute Orientierung im Stadtgefüge, das von unterschiedlichsten Nachbarschaften geprägt ist. Ein produktiver Gürtel aus Hafen, Industrie- und Gewerbegebieten legt sich entlang der Hauptverkehrsachsen um die Stadt. Diese Karlsruher Qualitäten gilt es zu erhalten und weiterzuentwickeln.



## WÜNSCHE

In der Stadt leben und arbeiten unterschiedlichste Menschen. Jeder hat aus seiner Sicht Wünsche an die Entwicklung der Stadt. Karlsruhe möchte sich im Wettbewerb der Städte gut positionieren, seine Stärken weiter ausbauen und auch kommunizieren. Viele Karlsruher empfinden ihre Stadt als attraktiv und lebenswert und stehen zukünftigen Veränderungen eher skeptisch gegenüber.

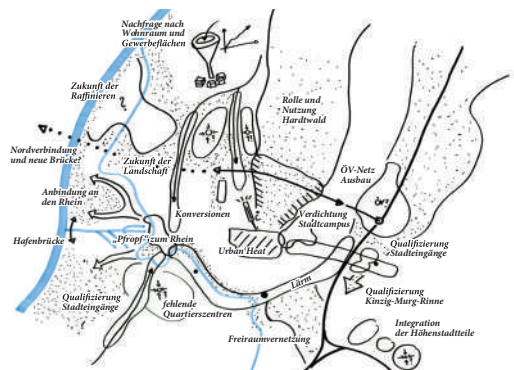
Vielmehr soll das Vorhandene auf Gesamtstadt- und Quartiersebene erhalten bleiben, ohne verändert zu werden. Doch auch der Wunsch nach Veränderung zeichnet sich ab. Die Stadt zum Rhein hin zu entwickeln, neue Mobilitätskonzepte zu etablieren oder die Nordtangente mit einer zweiten Rheinbrücke sind nur einige Ideen. Projiziert man diese Wünsche auf die Stadt, zeigt sich in der Überlagerung, dass es nicht immer möglich ist, allen Wünschen gerecht zu werden, und dass ein Abwägungs- und Aushandlungsprozess stattfinden muss.



## HERAUSFORDERUNGEN

Die anstehenden Aufgaben, die die Stadt bewältigen muss, entstehen durch verschiedenste Einflüsse, wie Marktnachfrage, veränderte Bedürfnisse oder ökologische Veränderungen. Oftmals ist die Einflussnahme auf diese Herausforderungen nur in geringem Maße möglich und eine gründliche Auseinandersetzung mit ihnen unabwendbar.

Der geringe Bestand an Neubauf Flächen stellt die Stadt vor die Frage nach dem Umgang mit einer gleichzeitigen, konstant auf hohem Niveau bleibenden Nachfrage nach Wohn- und Gewerbeflächen. Der Klimawandel mit seinen in Karlsruhe bereits unmittelbar spürbaren Auswirkungen bedarf der Auseinandersetzung mit den Aufgaben der klimaangepassten bzw. klimaneutralen Stadt. Auch auf der städtebaulichen Ebene sind verschiedenste Bedarfe sichtbar, wie fehlende Quartierszentren, mangelnde Aufenthaltsqualität usw. Es gilt eine Haltung zu formulieren, wie mit all diesen Herausforderungen umgegangen werden kann, welche Aufgaben prioritär sind und welche Werkzeuge und Methoden zur Lösung eingesetzt werden können.



# EINE STADT AUS FÜNF HANDLUNGSFELDERN

## ZWEI EBENEN BILDEN DAS GRUNDGERÜST

Die „Stadt der Freiräume“ und die „Stadt der Nachbarschaften“ bilden zusammen das Grundgerüst, das den wesentlichen gesamtstädtischen Zusammenhang und auch Zusammenhalt herstellt. Beide Ebenen entwerfen in ihrer Wechselwirkung die Grundzüge, die übergeordnete Form und Struktur und die inhaltliche Ausgestaltung mit entsprechenden Grundsätzen. Das Grundgerüst schreibt zwar wesentliche Leitplanken der zukünftigen Entwicklung fest, keinesfalls sind diese Ebenen jedoch damit als „undynamisch“, „fertig“ oder „ohne Handlungsbedarf“ anzusehen! Ganz im Gegenteil: Die Herstellung dieses robusten Grundgerüsts bedarf sogar ganz erheblicher Anstrengungen. Vorrangig sind dabei:

- Landschaftsentwicklung, Freiraumverbund und -umbau zur Qualifizierung des Grundkonzepts
- Identifikation und Qualifizierung von Nachbarschaften je nach Ortsspezifika, hierunter
- Spezialquartiere mit besonderen Aufgaben
- Rolle der anderen Nachbarschaften: bauliche, funktionale, soziale Nachverdichtung

## DIE PROGRAMMATISCHE EBENE

Die „Stadt der produktiven Welten“ stellt im Räumlichen Leitbild als Überlagerung die programmatische Verdichtung des Grundgerüsts in dafür besonders geeigneten Bereichen dar. Dies zeigt sich auch an der zunehmenden grafischen Dichte in den Zonen der produktiven Welten: Hier gelten besonders produktive Qualitätsziele mit entsprechendem Einfluss auf die Nachbarschaften und den Austausch mit den Komponenten des Freiraumgerüsts. Die Ebene kann gleichzeitig auch als Entwicklungsstrategie angesehen werden,

in bestimmten Bereichen Karlsruhes etwas völlig Neues anzugehen.

## DIE EBENE DER ORTE

Schnittstellen stellen als Transformatoren zwischen übergeordneten Systemen und der konkreten stadträumlichen Situation besondere Orte dar, die als letzte Ebene die Inhalte des Gerüsts punktuell verdichten. An diesen Orten passiert mit dem System- und Geschwindigkeitswechsel (z.B. von der Fernbahn in den Stadtraum, aus der Landschaft in die innere Stadt usw.) ein wichtiger Kommunikations-, Wahrnehmungs- und Orientierungsvorgang. Die pulsierende Ausstrahlung dieser Orte ins Umfeld geht mit einer hohen funktionalen, baulichen Aktivitätenverdichtung einher, die dem Räumlichen Leitbild eine besondere Hierarchie- und Bedeutungsebene verleiht.

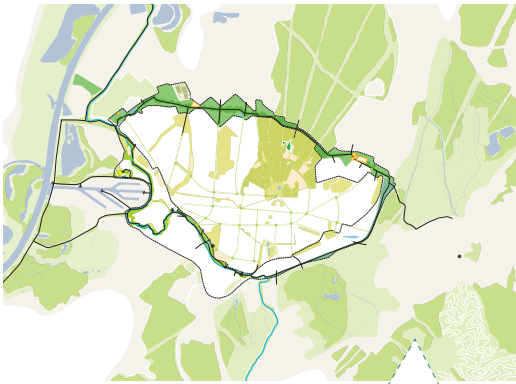
## DIE NETZWERKEBENE

Die 5-Minuten-Stadt ist ein funktional-qualitatives räumliches Prinzip, das als Netzwerk über dem Grundgerüst liegt. Es verleiht der zukünftigen Stadt neue attraktive Standorteigenschaften und gibt Qualitätsversprechen, die in der ganzen Stadt gleichermaßen gelten.

Das Netz ist nicht überall gleich, aber es umfasst bestimmte garantierte Mindeststandards und fügt damit dem Räumlichen Leitbild eine Ebene mit flächendeckenden Basiseigenschaften hinsichtlich Erreichbarkeit hinzu.

## STADT DER FREIRÄUME

Mit dem Bekenntnis zur Innenentwicklung hat sich die Stadt Karlsruhe als Ziel gesetzt, keine weiteren Flächen zu verbrauchen. Damit ist ein wichtiger Schritt getan, um die noch vorhandenen Freiräume und Landschaften nicht als Restprodukt der Siedlungsentwicklung zu begreifen, sondern ihre Funktion und Form aktiv zu gestalten. Gerade im Hinblick auf das erwartete Einwohnerwachstum und die damit verbundene erhöhte Freiraumnachfrage werden Parks und Landschaften in Zukunft wichtige Bausteine der gesamtstädtischen Entwicklung Karlsruhes sein. Dies wird durch aktuelle Klimaprognosen bzw. den Bedarf nach Kaltluftentstehungsgebieten und Naherholungsflächen noch verstärkt.



Vielfalt und Identität der Freiräume



Multifunktionalität



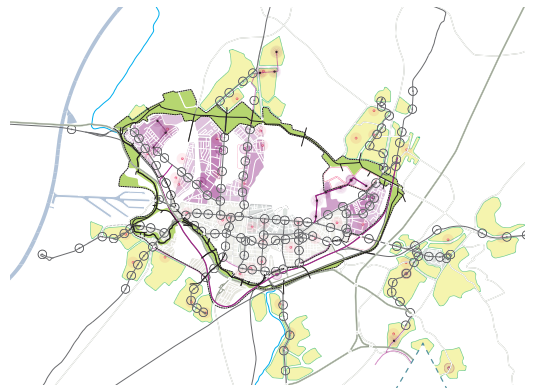
Grünes Grundgerüst der Stadt



Verschattung von Fuß- und Radwegen

## STADT DER NACHBARSCHAFTEN

Klimawandel, Ressourceneffizienz, Demografie, zunehmender Wettbewerb der Städte – um sich diesen absehbaren Herausforderungen im Rahmen der Stadtentwicklung optimal stellen zu können, bedarf es der Mitwirkung und Beteiligung verschiedenster Akteure, vom Stadtplaner bis zum Stadtbewohner. Deren gemeinsamer Nenner ist die Nachbarschaft. Auf dieser Handlungsebene sind Problemlagen greif- und lösbar. Als Identitätsträger sind Nachbarschaften zudem von besonderer Bedeutung. Die Bewohner identifizieren sich damit und übernehmen Verantwortung. Hierzu bedarf es identifizierbarer Einheiten, attraktiver Gestaltung und einer guten Grundausstattung.



Einheit von Alltag und Gemeinschaft



Grundausstattung



Identität und Einzigartigkeit



Qualifizierung und Verdichtung des Bestands

## STADT DER PRODUKTIVEN WELTEN

Die Stadt lebt von einem breiten Branchenmix aus Forschung, Dienstleistungen, Gewerbe und auch Industrie, bietet eine gute Infrastruktur, gute Netzwerke, Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen und Lebensqualität. Um im Wettbewerb auch langfristig attraktiv zu bleiben, ist es notwendig, trotz dieser Vorgaben Entwicklungen zu ermöglichen, zu steuern und nicht zu bremsen bzw. zu verhindern. Der Branchenmix und die räumliche Nähe der Firmen und Institutionen zueinander ist die Basis für Kooperationen und Synergien, räumlich wie virtuell, deren Nutzung neue Wertschöpfungsketten und lokale Kreisläufe möglich macht.



Synergien und Netzwerke als Innovationsträger



Schaffung bewusster Nischen



„Mixed Zone“ als Experimentierfeld



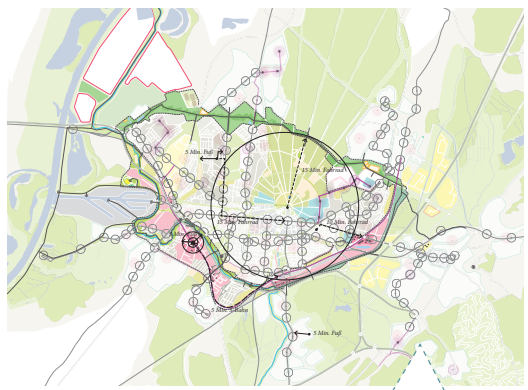
„Jokerflächen“ langfristig offen lassen



Ressourcensparende Flächennutzung

## DIE 5-MINUTEN-STADT

Mobilität und Erreichbarkeit sind ein prioritäres Merkmal der Lebensqualität zukünftiger Städte. Karlsruhe setzt nicht auf die bevorzugte Förderung eines bestimmten Verkehrsmittels oder Antriebsprinzips, sondern auf die konsequente Umsetzung eines Erreichbarkeitssystems im 5-Minuten-Raster im gesamten Stadtgebiet, durch Synchronisation von Infrastruktur, Ausstattung und Mobilitätsverhalten. Damit leistet die Stadt Karlsruhe in Sachen Mobilität ein weiteres Mal Pionierarbeit und denkt die Idealstadt dabei neu: nicht mehr als „Formsache“, sondern als hocheffizientes Prinzip, dessen alltägliche Benutzung angenehm, einfach verständlich und komfortabel ist.



Wenn du in Karlsruhe lebst, dann erreichst du binnen ...

5 Min.  
zu Fuß



- Nachbarschaftszentrum
- Nahversorgung
- ÖNVP

10 Min.  
zu Fuß



- soziale und kulturelle Infrastruktur

10 Min.  
per Fahrrad



- Mobilitätshub
- Park/Landschaft

15 Min.  
per Fahrrad



- Stadtzentrum
- Gewerbe
- großräumiges Verkehrsnetz



## STADT DER SCHNITTSTELLEN

Karlsruhe ist durch seine (wirtschafts-)geografisch günstige Lage an bedeutenden Verkehrsachsen im Netzwerk der europäischen Städte und Wirtschaftsräume verankert und wird diesen Vorteil weiter ausspielen, um die schnellen und günstigen Austauschmöglichkeiten mit anderen Regionen und Städten zu nutzen. Aber auch auf lokaler und regionaler Ebene sind die passenden Schnittstellen von großer Bedeutung. Die Wirtschafts- und Pendlerverflechtungen in die Region sind stark ausgebildet und erfordern einen reibungslosen Austausch. Dies betrifft sowohl die Ankunfts- und Umstiegsorte wie Bahnhöfe und Haltepunkte als auch die Wege in die Stadt (Stadteingänge).



Schnittstellen zwischen großen Systemen und der Stadt



Bahnhöfe als Ankerpunkte im Stadtgefüge



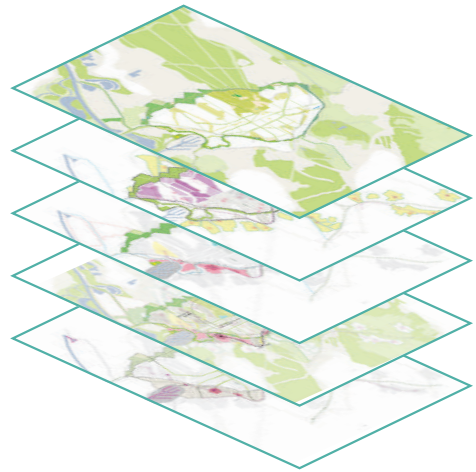
Bahnhöfe als Katalysatoren für ihr Umfeld



Stadteingänge am Ring werden markiert

## ROBUSTES GERÜST FÜR DIE ZUKUNFT

Die fünf Handlungsebenen „Stadt der Freiräume“, „Stadt der Nachbarschaften“, „Stadt der produktiven Welten“, „5-Minuten-Stadt“ und „Stadt der Schnittstellen“ zeichnen sich dabei durch unterschiedliche flächenhafte, programmatische, netzartige und punktuelle Komponenten aus, die aufeinander aufbauen und miteinander kommunizieren.



## FÜNF EBENEN FORMEN EINE NEUE IDEALSTADT

Die fünf Handlungsebenen sind nicht ohne einander vorstellbar! Entsprechend gibt es auch keine Entscheidung für oder gegen eine einzige Ebene; im Gegenteil: Das Karlsruhe von morgen, das mit dem Räumlichen Leitbild 2050 entworfen und beschrieben wird, formt sich erst aus dem vielfältigen, charakteristischen Zusammenwirken aller fünf Ebenen.

- Karlsruher Ring
- Ort/Gebäude von Bedeutung / mit identitätsstiftender Wirkung

### Stadt der Freiräume

- grüne, verschattete Straßenräume
- Schnellradweg
- Nordband mit öffentlicher Freiraumzone
- Albraum
- Innerstädtische Freiräume
- „Park-Wald“
- Forstwirtschaftlicher Wald
- Kinzig-Murg-Rinne
- Rheinauen
- Hügelzone / Bergdörfer
- Gewässer
- ☀ Aussichtspunkt

### Stadt der Nachbarschaften

- Nachbarschaften der inneren Stadt  
Farbe zeigt Verdichtungspotenzial  
niedrig hoch
- ⋯ Nachbarschaften der äußeren Stadt
- ⋯ neue Nachbarschaft
- ⊙ Zentrum / Identifikationsort
- \* x Funktionale Verdichtung

### Stadt der produktiven Welten

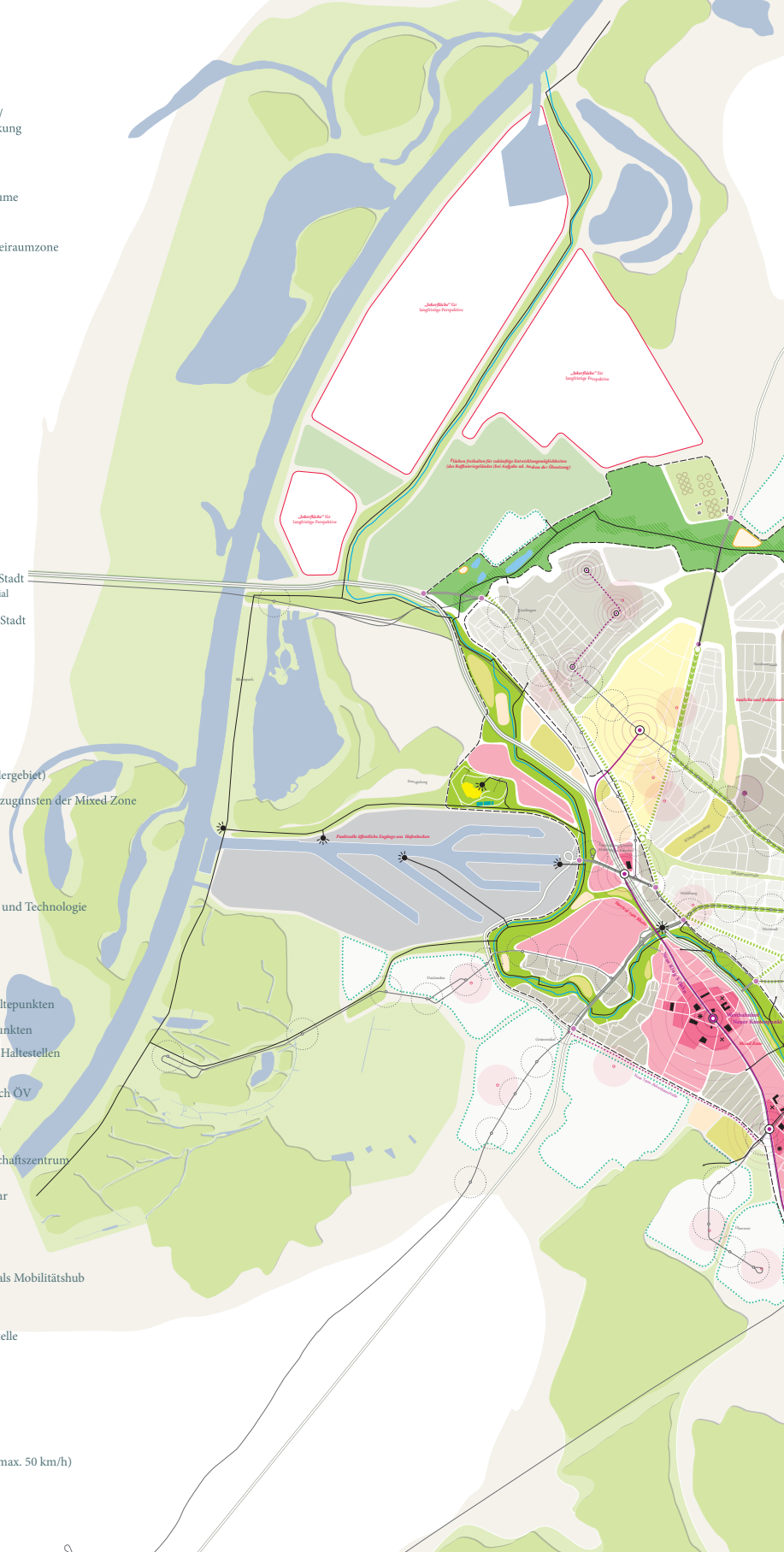
- Mixed Zone (Karlsruher Sondergebiet)
- Tauschfläche für Verlagerung zugunsten der Mixed Zone
- Karlsruher Nische
- Karlsruher Jokerfläche
- Industrie-/Gewerbegebiet
- Schwerpunkttraum Forschung und Technologie
- Hafen

### 5-Minuten-Stadt

- ⊙ bestehende ÖV-Trasse mit Haltepunkten
- ⊙ neue Tram-Trasse mit Haltepunkten
- ⊙ neue S-Bahn im Südband mit Haltestellen (Frequenz min. 15'-Takt)
- ⊙ bestehender 5-Minuten-Bereich ÖV
- ⊙ neues Nachbarschaftszentrum
- ⊙ 5-Minuten-Bereich Nachbarschaftszentrum
- ✂ Verteilerkreuz Langsamverkehr

### Stadt der Schnittstellen

- ⊕ Entwicklung/Neuer Bahnhof als Mobilitätshub
- ⊙ Wirkungsradius Schnittstelle
- Verdichtungsbereich Schnittstelle
- \* x Funktionale Verdichtung
- Bauliche Verdichtung
- ⊙ Entwicklung Stadteingang
- Stadtstraße als Stadteingang (max. 50 km/h)

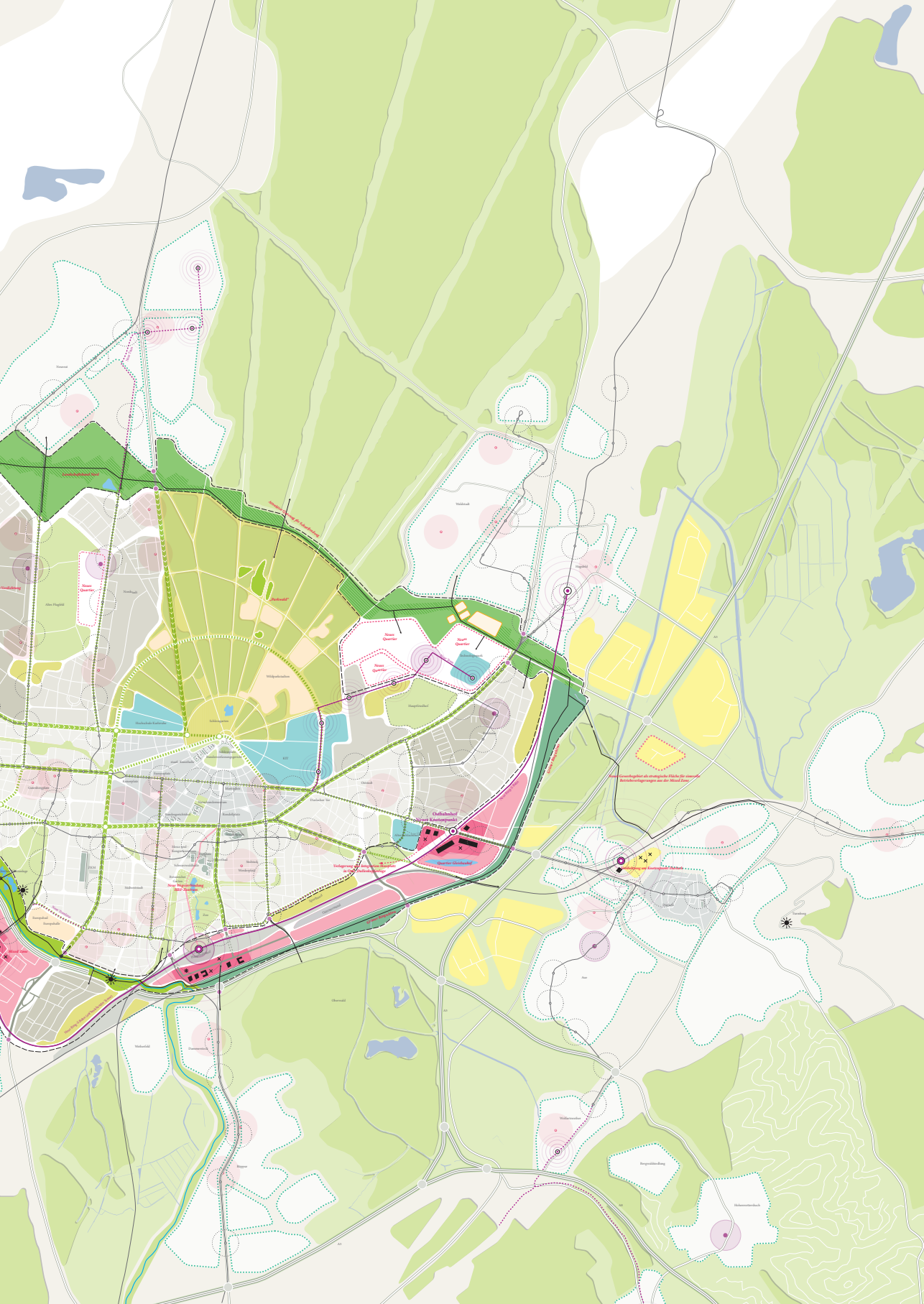


„Jokerfläche“ für langfristige Projekte

„Jokerfläche“ für langfristige Projekte

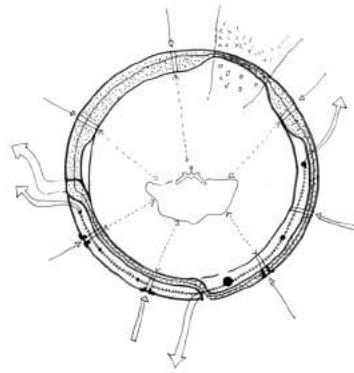
Platz für verbindliche Entwicklungsmaßnahmen (im Reglementbereich über Aufgabe der Nutzung der Planung)

Planung für öffentliche Zugänge von Hochschulen

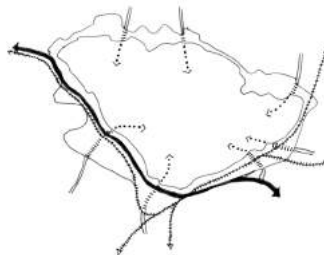


# DAS RINGKONZEPT

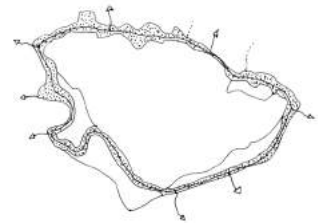
Das Ringkonzept leitet sich aus der Grundanlage der Stadt ab und wird durch das Räumliche Leitbild weiterentwickelt, gestärkt und als raumwirksames Element der Stadt etabliert. Der Ring fügt der Stadt einen neuen charakteristischen Baustein hinzu: als einfaches Ordnungs- und Orientierungssystem und Schwerpunktraum für die nächste Entwicklungsphase. Der Ring verfügt über durchgängige und sektorale Elemente der Nutzung und Gestaltung und übernimmt verschiedenste Funktionen und Aufgaben für die Stadt.



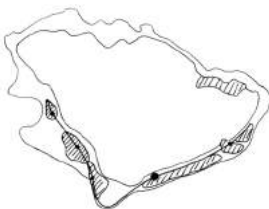
*Innere + Äußere Stadt*



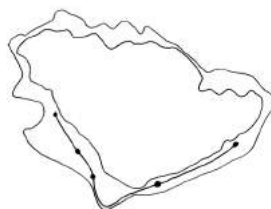
*Schnittstellen + Tangentialen*



*Durchgängiger Grünring*



*Entwicklungsflächen  
der Mixed Zone*



*S-Bahn im Südband*

# DER UMSETZUNGSPROZESS

## ENTWICKLUNGSSTATIONEN UND HANDLUNGSRÄUME

In der 300-jährigen Stadtgeschichte Karlsruhes standen unterschiedliche Bereiche im Fokus der Entwicklung. Ging es zunächst um das Thema der Expansion und somit die weitgehend konzentrische Ausdehnung des besiedelten Landes vom Schloss und Zirkel ausgehend in die Umgebung, wie die gründerzeitlichen Stadterweiterungen Ost-, West- und Südstadt, folgten dann Erweiterungen nach außen, wie die Gartenstadt oder Dammerstock, und in den Nachkriegsjahren neue Siedlungen, wie die Waldstadt oder das Mühlburger Feld. Die zweite Entwicklungsphase lässt sich unter dem Thema der Stadtreparatur und Innenentwicklung zusammenfassen. Hier lag der Fokus zunehmend auf der Qualifizierung der innerstädtischen Bereiche u.a. mit Sanierungsgebieten und der Nachnutzung von Konversionsflächen wie den ehemaligen Bahnflächen, Kasernen oder dem Schlachthof. In der nun anstehenden dritten Entwicklungsphase setzt das Räumliche Leitbild den Handlungs- und Schwerpunktraum auf die Bereiche des Rings mit der neuen Mixed-Zone im Süden und dem Landschaftsband Nord, sowie auf die Qualifizierung der nördlichen Nachbarschaften innerhalb des Rings.

## STRATEGISCHE HANDLUNGSRÄUME DES RÄUMLICHEN LEITBILDS

Die Dynamik und Priorisierung der Handlungsräume werden auf Zeitstrahl und Karte synchronisiert. Hierbei ergibt sich ein deutlicher Fokus auf den Ring und den Norden der Inneren Stadt. Vorbereitende und sichernde Maßnahmen gehen hierbei stets der eigentlichen Umsetzung voraus.

Aufgabe der Stadt wird es im Folgenden sein, die Priorisierung und Synchronisation der Handlungsräume ressortübergreifend vorzunehmen. Das Räumliche Leitbild dient hierbei zu einer ersten Orientierung.

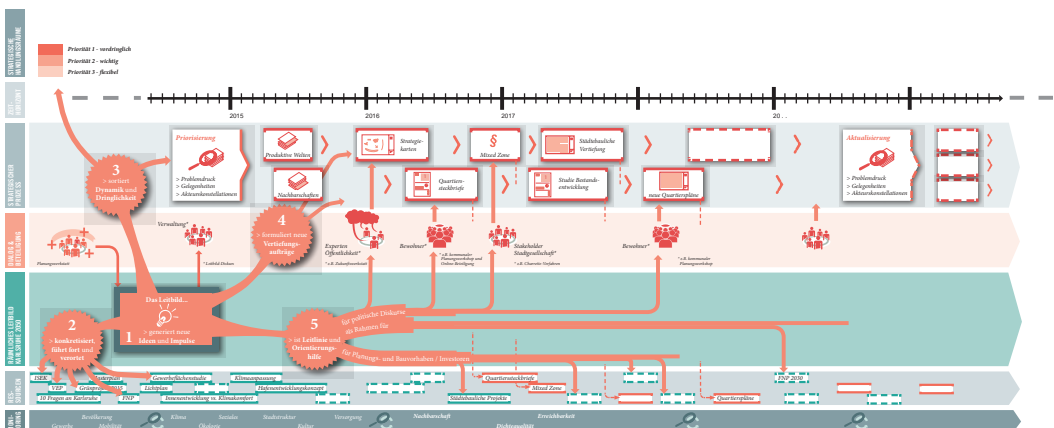


## ROADMAP KARLSRUHE 2050

Das Räumliche Leitbild generiert neue Ideen und Impulse (1), die dem gesamtstädtischen Entwicklungsprozess neue Dynamik verleihen und hierbei wichtige Aufgaben übernehmen, die in Form einer Roadmap exemplarisch dargestellt sind. Außerdem konkretisiert das Leitbild die vielfältigen bestehenden Konzepte, denkt diese weiter und gibt insbesondere vielen der Themen einen konkreten Ort oder Raumbezug (2). In einem weiteren Schritt werden die vorgeschlagenen Themen nach Problemdruck, Akteurskonstellationen, aber auch nach Abhängigkeiten und günstigen Gelegenheiten in ihrer Dynamik und Dringlichkeit sortiert und priorisiert (3).

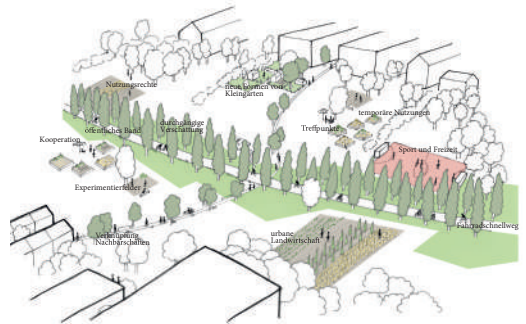
Entsprechend der Prioritäten können nun Handlungs- und Vertiefungsaufträge (4) abgeleitet und gestartet werden, die zunächst untersuchende und vorbereitende Maßnahmen umfassen, welche dann in konkrete Umsetzungsprozesse vor Ort übergehen.

Alle Projekte umfassen dabei spezifische Beteiligungsformate mit relevanten Akteuren, die sich am Leitbild orientieren können (s. u.). Das Leitbild dient einschließlich der ausgelösten Folge- und Vertiefungsmaßnahmen als Leitlinie und Orientierungsrahmen (5) für den politischen bzw. öffentlichen Diskurs sowie für alle Planungs- und Bauvorhaben, insbesondere auch den FNP 2030, der aufgrund der dargestellten Erkenntnisse womöglich angepasst werden müsste, etwa in Bezug auf eine gezielte strategische Bestandsentwicklung.



## GRÜNRING IM NORDRAND

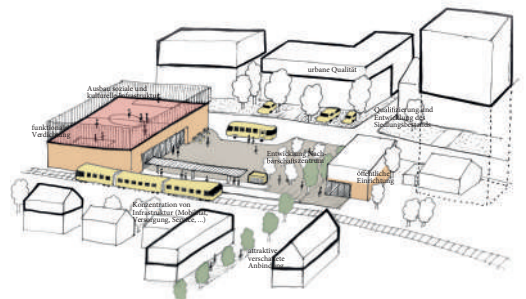
Die Freihaltetrasse der Nordtangente wird dauerhaft als Landschaftsraum Nordband eingerichtet und geschützt. Das Nordband ist Bestandteil des Rings und stellt somit die Grenze zwischen Innerer und Äußerer Stadt dar. In Bezug auf den Freiraum bedeutet dies zum Beispiel die unterschiedliche Behandlung und Gestaltung des bürgernahen Parkwals innerhalb des Rings vom forstwirtschaftlich genutzten Hardtwalds außerhalb des Rings. Das Nordband selbst nimmt als Freiraum unterschiedliche Nutzungen auf.



## NACHBARSCHAFTSQUALIFIZIERUNG NORD

Die nördlichen Nachbarschaften innerhalb des Rings verfügen durch ihre Lagegunst und Erreichbarkeit über Potenziale, die weiter in Richtung einer höheren Dichte und urbaner Qualitäten entwickelt werden.

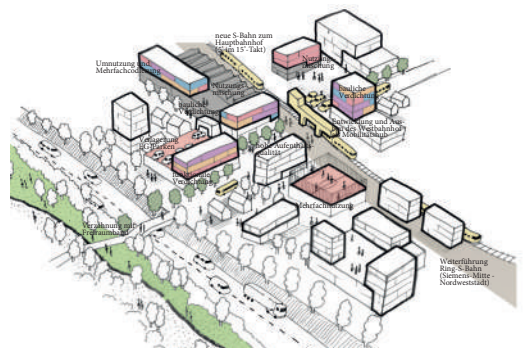
Attraktive und lebendige Nachbarschaftszentren sind hierzu Katalysatoren als Ankerpunkte des täglichen Lebens.



## WESTBAHNHOF: MIXED ZONE IM SÜDBAND

Der Westbahnhof wird zum Katalysator für die Entwicklung im Umfeld. Dieser Haltepunkt der neuen S-Bahn im Südband erhält eine höhere Frequenz und wird durch Mobilitäts- und Serviceeinrichtungen ergänzt.

Ziel ist die Etablierung einer neuen Schnittstelle im Stadtgefüge, als Austausch- und Ankerpunkt.



# REDESIGN KARLSRUHE

MACHLEIDT GMBH

SINAI GESELLSCHAFT VON LANDSCHAFTSARCHITEKTEN MBH

SHP INGENIEURE GBR

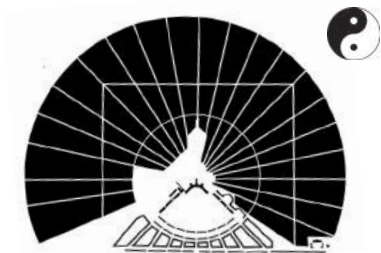
Was ist das Besondere einer Stadt?  
Was sind ihre spezifischen Eigenarten?  
Was sind ihre spezifischen Probleme?  
Was macht die Stadt zu dem, was sie ist,  
und was kann sie sein?

Diese Fragen stehen häufig zu Beginn einer Planung für ein gesamtstädtisches Entwicklungskonzept.

## WAS IST TYPISCH KARLSRUHE?

### KA – 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 mit dem Gründungsmythos und der Verzahnung von Stadt und Wald im Strahlenmotiv gelegt. Spätere Stadtentwicklungen, insbesondere die Gartenstädte sowie die Waldstadt, haben dieses Idealbild in völlig anderen Maßstä-

ben und formalen Ausprägungen fortgeführt. Das „Yin 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.

**Für das Team Machleidt GmbH (Berlin) + Sinai Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH (Berlin) + SHP Ingenieure GbR (Hannover) sind Stadt und Landschaft in Karlsruhe gleichberechtigt. Zusammen mit dem prognostizierten Wachstum Karlsruhes entwickeln sie ihr Leitbildkonzept: Karlsruhe begreift sich als Modellstadt, deren Identität von der ganzheitlichen Wahrnehmung von Stadt, Landschaft und Verkehr geprägt wird. Das Bewusstsein dafür, an ästhetischen und sinnlichen Qualitäten der Stadt- und Landschaftsräume zu arbeiten, wird geschärft.**

**Die Stadt muss aber auch räumliche Entwicklungsangebote machen können. Zudem gelangen Entwicklungspotenziale im Nordwesten der Stadt in den Fokus, etwa neue Bauflächen und der Hardtwald mit einer Schneise für einen „Waldpark“ in Ost-West-Richtung. Auch den nördlichen Teil des Rheinhafens werden neue Optionen gesehen.**

**[Redaktion]**



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

### **KA – 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 Altstadt kern und den alten Dorfkernen ebenso wie in der Vielfalt der prägenden Landschaftsbilder und Naturräume zwischen dem Rhein und den Höhenzügen.



Eine Landschaft, die durch die „Relieffräse“ des Flusses klar gerichtet und durch die querenden Abflüsse der Schwarzwaldhöhen zart gegliedert ist. 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 Po-

tenziale 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.

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 für die klimatische 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 Landschaftsstadt: Die Stadtentwicklung kommt ohne weiteren Flächenfraß aus.**

### **KA – DIE PROSPERIERENDE STADT**

Karlsruhe wächst – im Hinblick auf die Einwohnerzahlen bereits über das zu erwartende 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 nahelegen kann, bezahlbaren Wohnraum vorzuhalten 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 ortsnahe Erwerbsangebot für die Bewohner unabdingbar und nachhaltig gedacht. Die „prosperierende“ Stadt, also die wirtschaftlich erfolgreiche Stadt ist strategisches Ziel der Stadtentwicklung.



Zum einen kann dies ein qualitatives Wachstum sein: Eine zunehmende Ablösung von Industriearbeitsplätzen, z.B. durch forschungsnahe Dienstleistungen ist im Hinblick auf die Ausrichtung Karlsruhes als Bildungsstadt ein realistisches Szenario. Ein maßvolles Wachstum wäre hieraus zu wünschen und macht die Mobilisierung von Flächenressourcen erforderlich. Denn Karlsruhe möchte auch in Zukunft Flächenangebote machen können.

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

### **POTENZIELLER 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 vorbildliche Ansprüche 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+)**

Auflösbar ist der Konflikt nur im qualitativen Wandel und in 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.

**Leitsatz: Karlsruhe setzt auf qualitatives Wachstum statt auf quantitatives. Auf Stadttransformation statt auf Stadterweiterung.**

### **FOKUS 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 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 Freihaltetrasse der Nordtangente und den Hardtwald (freiräumliche Barrieren).

### **FOKUS 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 Kernzonen“.

Diese neuen Binnenräume generieren somit auch neue Topadressen mit erhöhter Dichte sowie intensiv nutzbare Freiräume für die wachsende Stadt. Dabei zeichnen sich ein nördliches und ein südliches Entwicklungsband ab.

### **FOKUS 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.

**Leitsatz: Raum für die Transformation gibt es durch ein Karlsruher Phänomen: An der Schnittstelle zwischen Innerer und Äußerer Stadt liegen gleichzeitig die größten Konflikt- und Entwicklungspotenziale. Sie bedingen einander.**

# STRATEGISCHE ENTWICKLUNGSRÄUME

An den markantesten Schnittstellen im Süden und Norden der Inneren Stadt liegen die größten Herausforderungen, aber auch die größten Chancen. Durch Blockaden und Barrieren sind hier an bevorzugten Lagen innere Peripherien entstanden.

## ENTWICKLUNGSBAND SÜDTANGENTE / ENTWICKLUNGSROUTE SÜD

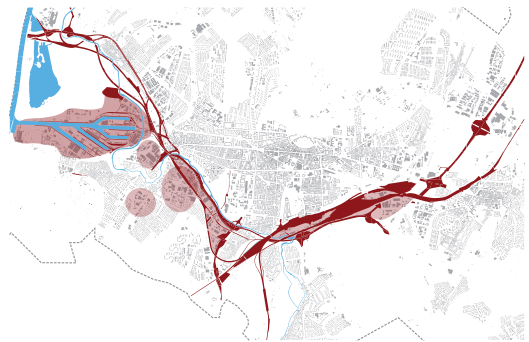
Das große landschaftliche Potenzial in der Achse Rhein–Alb–Pfinz ist ein wertvoller Hoffungsraum für Karlsruhe an der Schnittstelle zwischen Innerer und Äußerer Stadt.

Die südliche Entwicklungsrouten erstreckt sich von ihrem Herzstück – dem Albraum – nach Westen bis zum Hafen bzw. Rhein und in der anderen Richtung über den Güterbahnhof und Durlach bis zur Kulturlandschaft bzw. zum Turmberg im Osten. Die Vielzahl von Verkehrssträngen beeinträchtigt diesen Potenzialraum durch ihren 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 Stadtteile vom Zentrum und damit zur Unternutzung der angrenzenden Flächen.

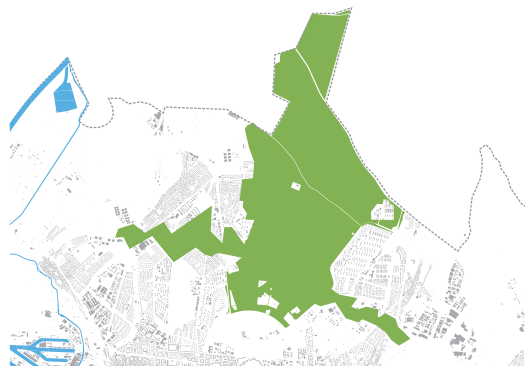
Das stärkste Initial zur Veränderung liegt im Albraum verborgen. Durch die Aktivierung der immanenten Lagegunst kann aus einer Barriere ein neuer Freiraum mit hoher Aufenthaltsqualität und Verknüpfungsfunktion entstehen, der eine enorme Strahlkraft in die angrenzenden Stadtquartiere entfaltet. Die umfangreichsten Flächenpotenziale liegen im südlichen Entwicklungsbund in den großflächigen Gewerbestrukturen. Durch die

Transformation dieser Flächen können langfristig neue Flächenreserven generiert werden.



## ENTWICKLUNGSBAND NORDTANGENTE / ENTWICKLUNGSROUTE NORD

Das bisher nicht beachtete enorme Potenzial der Freihaltetrasse für die Nordtangente im Zusammenspiel mit dem Hardtwald stellt einen weiteren wertvollen Entwicklungsraum für Karlsruhe dar. Der Hardtwald ist das größte Initial zum Neudenken dieser Räume dar. Durch die bessere Verzahnung und Durchlässigkeit des Waldes kann aus einer grünen Barriere ein neuartiger Typus von



Waldpark mit gleichzeitiger Verbindungsfunktion entstehen. Die Transformation der Freihaltetrasse zum attraktiven Freiraumband ist ein zweites wirksames Initial für die Entwicklungsrouten Nord.

Mit der Transformation der Freihaltetrasse zum städtischen Freiraum sowie der damit verbundenen Arrondierung der angrenzenden Siedlungsstrukturen werden neue Entwicklungsflächen geschaffen. Der Verbrauch an Freiflächen wird durch Nichtinanspruchnahme und Rückbau an anderer Stelle ausgeglichen.

### **ENTWICKLUNGSRING**

Das südliche und nördliche Entwicklungsband mit ihren Anbindungen an den Rhein und die Kulturlandschaften Durlach bzw. Turmberg formen eine strukturelle Ringfigur. In der Aura bzw. im Bereich der Strahlkraft dieser Figur liegen die wichtigsten strategischen Entwicklungsräume der Zukunft für Karlsruhe.



### **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 Dornröschenschlaf weilen und darauf warten, wachgeküsst 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, bestehende Entwicklungen beispielsweise in der Innenstadt weiterverfolgt werden sollen und darüber hinaus auch noch weitere Räume, wie etwa die Höhenstadtteile, von Bedeutung sind. Entscheidend ist aber, dass die Stadträume am Entwicklungsring bisher baulich-räumlich, gestalterisch, funktional und strategisch stark vernachlässigt wurden. 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 Stadtbereiche 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.



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
- NACHVERDICHUNG von flächenintensiven Wohn- und Arbeitsstandorten zu angemessenen Dichten und gemischten Stadtquartieren

- FLÄCHENMANAGEMENT zwischen Rückbau an peripheren Lagen sowie Nichtinanspruchnahme von Flächen laut FNP und dafür Neuversiegelung an zentralen hoch erschlossenen 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 Stadtteile, die sich mit einer neuen Raumkante am Freiraum präsentieren und diesen baulich-räumlich fassen,
- zu Veränderungen in den angrenzenden Stadtteilen durch die neue Lagegunst bzw. deren Strahlkraft und damit zu Nachverdichtung – insbesondere in den aktuell untergenutzten Gewerbestandorten bzw. zur Konversion bestehender Bahnflächen sowie einigen Wohngebieten – und damit zu neuen Flächenpotenzialen ohne Flächenwachstum.

# HANDLUNGSFELDER

## HANDLUNGSFELD LANDSCHAFT

Die Ringfigur, aufgespannt entlang der Südtangente und der Nordtangente, bringt die herausragenden Freiraumpotenziale der Stadt zusammen: das Rheinufer, das Albthal, die Pfinz, den Hardtwald und den Oberwald, aber auch die städtischen Anlagen der Südstadt. Für die Verbindungsräume wird eine Reihe von typologisch neuartigen Freiraumtypen entwickelt. Ihre Umsetzung wird als strategisches Entwicklungsinstrument mit gesamtstädtischer Bedeutung betrieben.



- 1 *Aufwertung des Albraums durch „Landschaftsbrücken“ über Südtangente*
- 2 *Metropark: neuer Freiraumtyp um die Infrastrukturen als Tor zum Rhein*
- 3 *Garten-Park-Band: Vernetzung der Innenstadtparks mit Durlacher Kulturlandschaft*
- 4 *Hardtwald wird verbindender Wald-Lichtungs-Park*
- 5 *Landschaftspark Nord: produktiver Park – urbane Landwirtschaft*

## SÜDTANGENTE: RHEIN–ALB–PFINZ

Entlang der südlichen Innenstadtkante steht die intensive Auseinandersetzung mit den Verkehrstrassen und Infrastrukturen im Mittelpunkt und damit die Frage, welche landschaftlichen Antworten auf die Zerschneidung und Immissionsbelastung denkbar sind. Der heute bereits hochattraktive Bereich an der Alb wird darin als zentraler Ausgangspunkt der Überlegungen begriffen.

Es wird vorgeschlagen, die Südtangente in langen Teilabschnitten mit Landschaftsbrücken zu überspannen, die sich die Tieflage des Straßenkörpers zunutze machen. Die Landschaftsbrücken wirken zur Alb hin als markanter Höhenrücken und nach Süden hin als Parkkante und Aussichtsplateau. Die Straße wird nicht komplett „versteckt“ und vergraben. Der Charakter und die Provenienz des Parks bleiben sichtbar: Zwischen den überbrückten Abschnitten bleibt die Straße offen und wird belichtet und belüftet.

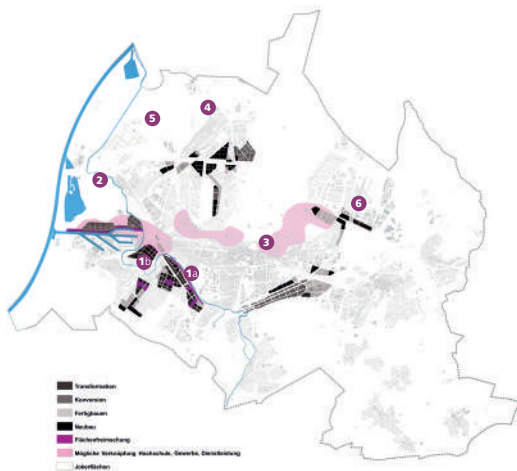
## NORDTANGENTE: WALD-LICHTUNGS-PARK UND PRODUKTIVE LANDSCHAFT

Die Freihaltezonen der Nordtangente mit den verzweigten Grünzügen in Nord-Süd-Richtung und dem alten Flugfeld wird als System von extensiv gestalteten Offenlandparks interpretiert. Dieses durchgängige Landschaftsnetz trägt das Thema der Landwirtschaft in den städtischen Raum in einer kleinteiligen Form der pflegenden Bewirtschaftung unter Einbindung auch von Gemeinschaftszonen für die Anwohner.

## HANDLUNGSFELD STADTRAUM

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 Höhenstadtteilen 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.



- 1 *Umbau vom Albraum zum Albraum*
- 1 *Monofunktionales Gewerbe zum urbanem Mix*
- 2 *Erster urbaner Trittstein am Rhein*
- 3 *Bahnhofsviertel als Brückenschlag*
- 5 *Experiment: Wohnen und Arbeiten in Neureut*
- 6 *Aktivierung der Umbauprozesse in Knielingen, anspruchsvolle Parkkanten*

### INNENSTADT (1. HANDLUNGSFELD)

In gesamtstädtischer Hinsicht bilden für die Innenstadt die Magistralen die prioritären Entwicklungsräume. Sie sind als Wahrnehmungsräume für die gesamtstädtische Identität zu verstehen. Sie bilden die innere Vernetzung und Zentrierung

des vorgeschlagenen Entwicklungsrings. Ziel ist die Transformation der verkehrsdominierten Transiträume zu innerstädtischen Begegnungsräumen für alle Nutzer. Wesentliche Kriterien hierbei sind die Förderung des Radverkehrs durch ein deutlich besseres und sichereres Netz, die Milderung des Mikroklimas durch Bäume/Verschattung sowie die Aktivierung der Erdgeschosszonen als Schnittstelle zwischen öffentlichem und privatem Raum mit entsprechenden Nutzungen.

### RANDLAGEN MIT HÖHENSTADTTEILEN (2. HANDLUNGSFELD)

Die Stadtteile im Nordwesten und -osten sind bisher noch nicht erkennbar als Handlungsfeld Stadtraum behandelt worden. Die dort befindlichen Stadtteile bzw. Quartiere sollten weiter ihren städtischen Zusammenhang erhalten, jedoch gleichzeitig in ihrer Eigenart und räumlichen Struktur ablesbar bleiben. Hierzu wäre es wichtig, insbesondere die inneren Ränder als Adressen zu städtischen Freiräumen hin auszubilden, um so den Quartieren eine klare Begrenzung, aber auch ein erkennbares Gesicht zu geben. An übergeordneten Verbindungsrouten können die verschiedenen Stadtteile enger zusammenrücken und städtische Brücken ausbilden. An den Rändern zur Landschaft können auch Hausgärten den Abschluss bilden.

### SCHNITTSTELLEN ZWISCHEN INNERER UND ÄUSSERER STADT (3. UND FÜR UNS 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.

### HANDLUNGSFELD MOBILITÄT

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

### BARRIEREN ÜBERWINDEN: PRIORITÄRE MASSNAHMEN AM ENTWICKLUNGSRING

Ein wesentlicher Interventionsraum in Karlsruhe ist die Südtangente. Sie schneidet den Stadt Süden von der Inneren Stadt ab und macht den Flusslauf der Alb zum Transitraum. Durch eine partielle Überdeckung kann die Barriere überwunden werden, ohne die Verkehrsfunktion der Bundesstraße infrage zu stellen. Im nördlichen Stadtraum ist die Barriere des Hardtwaldes und die U-förmige Entwicklung des Stadtkörpers wie auch des Erschließungsnetzes zu hinterfragen. Muss jeder Weg von Neureut nach Hagsfeld durch die Innenstadt führen? Mit dem Landschaftskorridor im Norden ist zumindest ein Fahrradschnellweg durch den Hardtwald zu entwickeln. Die Einrichtung einer „Waldbahn“ als Ringschluss im ÖPNV ist ein Traum, der vielleicht nicht nur im Hinblick

auf die Fahrgastzahlen und Wirtschaftlichkeit der Einzelstrecke weiter zu überprüfen wäre.

### VERKEHR INTEGRIEREN: EXKURS ZUR INTEGRATION VON MOBILITÄT UND RAUM

Aber auch ganz „gewöhnliche“ Hauptverkehrsstraßen werden zu Barrieren, wenn die Abstände, in denen überquert werden kann, zu groß oder die Wartezeiten zu lang werden. Zur Förderung der Nahmobilität gehört deshalb die stadträumliche Integration der Hauptverkehrsstraßen mit einfacher und häufiger Überquerbarkeit. Karlsruhe hat hier



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

in vielen Hauptverkehrsstraßen Defizite, die teilweise auch durch die stark ausgeprägte Ausrichtung der Straßenräume an den Forderungen des ÖPNV hervorgerufen werden.

Auch bei Förderung des ÖPNV dürfen im Stadt- raum keine unnötigen Barrieren mit einer Domi- nanz der Verkehrsanlagen entstehen. Die fast ge- nerelle Anwendung von Bahnkörpern ist deshalb zu hinterfragen!

#### INTEGRATION STATT SEPARATION!

Stadtstraßen stehen im Kontext mit der angren- zenden Bebauung. Die Gebäudenutzung strahlt auf den Straßenraum aus, führt zur Belebung des Raums und machen das Eigentliche einer Stadt aus: Lebendigkeit, Miteinander, durchaus auch Konflikt. Die Straße ist städtebaulich und stad- räumlich integriert. In Karlsruhe sind viele Haupt- verkehrsstraßen städtebaulich nicht integriert, weil sie bis weit in die Stadt hinein anbaufrei ge- führt werden. Beispiele hierfür sind die B36 und die L605 im Südraum, die Gustav-Heinemann-Al- lee oder die Linkenheimer Landstraße im Norden. Räumlich zerfällt die Stadt dadurch in Siedlungs- bereiche, die zwischen Verkehrstrassen liegen, die wiederum Barrieren darstellen und Separation be- tonen, wo Integration nötig wäre.

Diese Entwicklung der letzten Jahrzehnte lässt sich zwar schwer korrigieren, die Integration der Hauptverkehrsstraßen in den Stadtraum sollte künftig aber vor allem in den Stadtrandbereichen stärker berücksichtigt werden als bisher.

#### RÄUME BEDARFSGERECHT DIMENSIONIEREN!

Der Verkehrsentwicklungsplanung soll eine Wen- de in der Verkehrsplanung einleiten: ein Stück

weit weg vom Auto. Dies ermöglicht eine andere Raumaufteilung, oder anders ausgedrückt: Ohne eine veränderte Raumaufteilung wird sich die Wende nicht so ohne Weiteres einstellen.

#### HANDLUNGSFELD QUARTIER

Um Stadt nachhaltig zu verbessern, bleiben die üblichen Maßstabebenen eines Räumlichen Leit- bildes für die Gesamtstadt zu großmaschig. Die grundsätzlichen Ziele des Ausbalancierens zwisch- en der „schönen“ und der „prosperierenden“



*Maßstabswechsel: Handlungsfeld nicht gesamtstädtisch, sondern auf Nachbarschafts- und Quartierebene*

- 1 2** *Evaluierung von Handlungsmöglichkeiten in Siedlungen und Quartieren*
- 1** *New Deal: verträgliche Nachverdichtung vs. freiräumliche und siedlungsstrukturelle Verbesserungen*
- 2** *New Breathe: grüne Höfe, grüne Dächer, grüne Straßen. Klimaoffensive für die Innenstadt*
- 2** *New Abiat: Wasserspiele als Klimaanlagen für die Innenstadt*

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 und Mobilität eröffnet neue Räume, wenn man die Stadt „unter die Lupe“ nimmt, analysiert und maßstabsgerechte 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“, „New Breathe“ und „New Abiat“, die fiktive „Kampagnen“ oder Förderkulissen beschreiben, soll eines verdeutlicht werden: Die Transformation der Stadt bringt auch Belastungen und scheinbare Verschlechterungen für die Bewohner mit sich. In einer Art Tauschhandel müssen damit auch immer Verbesserungen verbunden sein. Die „prospezierende“ Stadt muss immer auch eine „schöne“ Stadt generieren.



2

II

C

I

I

V

5

VI

IV

4






D

E

B



- 1 Aufwertung des Albraums durch „Landschaftsbrücken“ über Südtangente
  - 2 Metropark:  
Neuer Freiraumtyp um die Infrastrukturen als Tor zum Rhein
  - 3 Garten-Park-Band:  
Vernetzung der Innenstadtparks mit Durlacher Kulturlandschaft
  - 4 Hardtwald wird verbindender Wald-Lichtungs-Park
  - 5 Landschaftspark Nord:  
Produktiver Park – Urbane Landwirtschaft
- 
- 1a Umbau vom Altraum zum Altraum
  - 1b Monofunktionales Gewerbes zum urbanem Mix
  - II Erster urbaner Trittstein am Rhein
  - III Bahnhofsviertel als Brückenschlag
  - IV Experiment: Wohnen und Arbeiten in Neureut
  - V Aktivierung der Umbauprozesse in Knielingen
  - VI Anspruchsvolle Parkkanten
- 
- A Verschlinkung:  
Umbau von Knoten und Querungen in Parallellage
  - B Vernetzung:  
Parkbahn und Fahrradhighway durch den Hardtwald
  - C Durchlässigkeit:  
Check der Bahnbrücke am Mühldorfer Bahnhof
  - D Magistralencheck:  
Downgrade der Verkehrsfunktion zur Stadtqualität
  - E Neue Fuß- und Radwegeverbindungen über den Güterbahnhof

- |  |   |
|--|---|
|  Transformationsräume |  Jokerflächen |
|  Konversionsräume     |  Weiterbauen  |
|  Entwicklungsräume    |   |

# HANDLUNGSRÄUME

## HANDLUNGSRaum HARDTWALD

Der Hardtwald ist ein wesentliches Kernelement von Karlsruhe mit extrem hoher Permanenz und ausgeprägter Spezifik. Die besondere Erlebbarkeit des Waldes ist jedoch stark durch dessen barocke Achsen geprägt und entspricht damit nicht mehr den zukünftigen Aufgaben, die auf einen Wald im Zentrum einer wachsenden Metropole zukommen.

Vielmehr ist er momentan sogar in gewisser Sicht eine Grüne Barriere. Der Hardtwald ist der freiräumliche Schwerpunkt der Stadt und des Entwicklungsraumes Nord. Auf ihn trifft sowohl das Freiraumband Nord aus östlicher und westlicher Richtung als auch die barocken Achsen aus der Innenstadt von Süden nach Norden bis zum KIT.



## HANDLUNGSRaum NORDTANGENTE

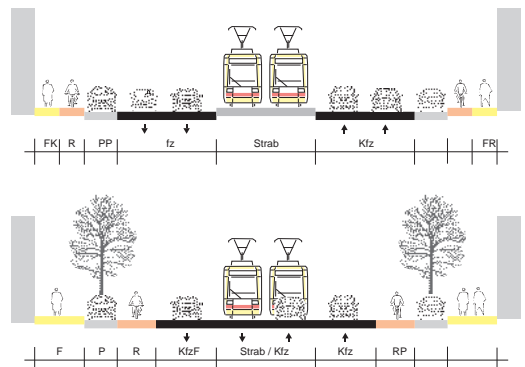
Die Freihaltetrasse für die Nordtangente ist bisher nicht qualifiziert und bildet als städtischer Restraum eine Grüne Barriere. Hinzu kommt, dass bei einer modellhaften Stadtentwicklung und dem angestrebten Modal Split eine vom Auto dominierte verkehrliche Trasse nicht mehr zeitgemäß ist. Eine Stadt mit diesen Ansprüchen an ihre Zukunft und den prognostizierten Wachstumsprognosen wie Karlsruhe muss vielmehr darüber nachdenken, wie eine zukunftsfähige Mobilität aussehen kann. Hinzu kommt, dass die klimatischen und topografischen Voraussetzungen in Karlsruhe ideal hierfür sind. Vom Hardtwald ausgehend verläuft das nördliche Freiraumband nach Westen bis an den Rhein und nach Osten bis zum Turmberg. Damit ist das Freiraumband nicht nur Bindeglied und Schnittstelle zwischen Innerer und Äußerer Stadt, sondern auch zwischen Stadt und Region.



## HANDLUNGSRaum ZENTRUM

Für die Innenstadt wird die Auseinandersetzung mit der Mobilität im Stadtraum (weiter) im Fokus stehen, konkret die Integration der Mobilität in den Raum, aber auch die Wechselwirkung zwischen „funktionierendem“ und erlebtem Raum wie auch die klimatische Optimierung mit der Reduktion von Versiegelung und neuen Baumpflanzungen im Stadtraum. In den Prioritäten sehen wir dabei aber die Hauptachsen vor einem flächenhaften Umbau des Straßennetzes.

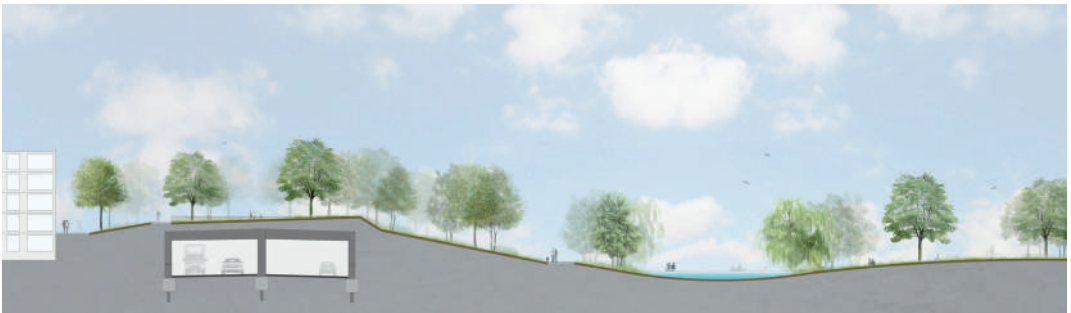
Im Entwicklungsmodell liegen die Magistralen wie die Speichen eines Rades. Die integrative Wirkung des ringförmigen Freiraumsystems wird vervollständigt und in die Mitte getragen durch die Wahrnehmungsräume der wichtigsten Stadtachsen. Mit der Kombilösung, der Durlacher Allee und anderen Bausteinen ist der Grundstein gelegt für die umfassende Transformation ehemaliger Verkehrsräume zu attraktiven Bewegungs- und Lebensräumen.



## HANDLUNGSRaum ALB

Der Albraum als Störung der Hauptrichtung aus Rhein, Höhenzügen und Hardtwald ist durch seine Spezifik und lange historische Tradition ein wesentliches Kernelement von Karlsruhe. Sowohl die Erlebbarkeit als auch die Wahrnehmung dieser Lagegunst ist noch nicht in vollem Umfang im Bewusstsein der Karlsruher angekommen. Der Albraum ist das Herzstück des südlichen Entwick-

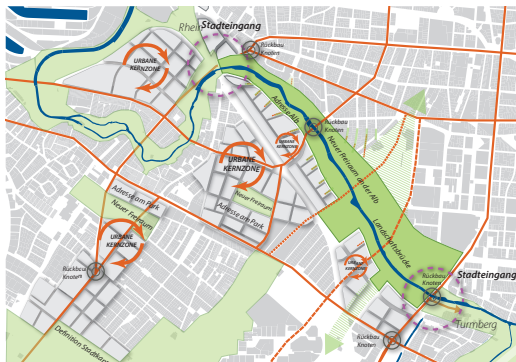
lungsbandes. Die Rückeroberung des Albraumes als zentralen städtischen Freiraum am Wasser ohne Dominanz des Verkehrs ist jedoch mehr als eine neue Wasserlage. Diese Umkehr von der verkehrlichen Megabarriere zum neuen Identitätsraum für Karlsruhe entfaltet seine hohe Strahlkraft in die angrenzenden Stadtquartiere und über die großen Freiraumbezüge bis in die gesamte Stadt und Region.





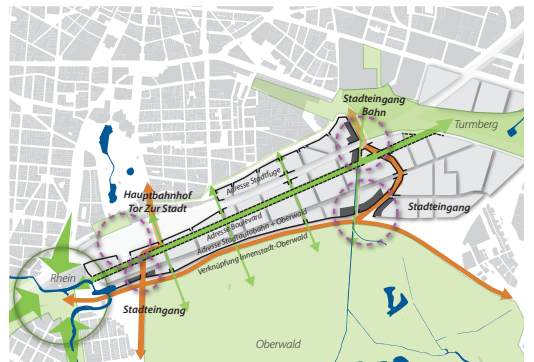
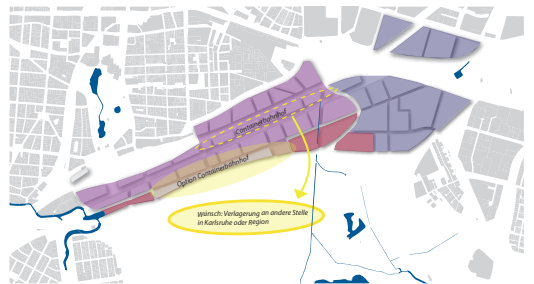
## HANDLUNGSRAUM ZENTRALE GEWERBEZONEN

Durch die Transformation zu vielfältigen gemischten „urbanen Kernzonen“ mit Angeboten für Wohnstandorte, Arbeitsplätze und verträgliche Produktion sowie Freizeit werden riesige Flächenpotenziale generiert, ohne in die Fläche zu wachsen. Eine angemessen höhere Dichte mit mindestens zweigeschossigen, raumbildenden Gebäuden, kleinteiligerer Körnung und nicht ebenerdigen Parken sowie eine vielfältige Mischung mit lebendigen Erdgeschosszonen bei gleichzeitiger Entsiegelung bis hin zur Schaffung neuer Freianlagen zieht kompetente Fachkräfte, anspruchsvolle Bewohner und neugierige Besucher gleichermaßen in die Stadt.



## HANDLUNGSRAUM GÜTERBAHNHOF

Der Güterbahnhof Karlsruhe besetzt eine enorm große Fläche in sehr zentraler Lage. Gleichzeitig stellt er eine erhebliche Barriere zwischen Innenstadt und Oberwald sowie zwischen Albraum und Durlacher Kulturlandschaft dar. Des Weiteren fehlt dem Güterbahnhof in weiten Teilen der städtische Kontext. Damit wird dieses kostbare Areal zu einem wertvollen Hoffungsraum für Karlsruhe, um den die Stadt kämpfen sollte. Die wichtige Güterbahnstrecke muss selbstverständlich erhalten bleiben. Der Containerbahnhof sollte jedoch idealerweise im Zuge der Entwicklung verlagert werden. Insbesondere, wenn er sich ohnehin vergrößern müsste.



# ADRESSEN EINER INNOVATIONS-LANDSCHAFT

FÜR EIN ENKELTAUGLICHES KARLSRUHE

WEST 8/VERKEHRPLUS

## EINLEITUNG

Karlsruhe befindet sich in stetiger Konkurrenz mit anderen Städten und Regionen Europas. Es geht um die Attraktivität als Technologiestandort und Lebensraum für rund 1,25 Mio. Einwohner. Im globalen Kontext kommt der Vernetzung aller gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und sektoraler Bereiche eine herausragende Bedeutung zu. Auch der Faktor der Lebensqualität von Karlsruhe und seinem Umland spielt eine wichtige Rolle für seine Attraktivität als Wohn- und Arbeitsplatzstandort. Karlsruhe ist momentan ein beliebter Standort. Wie lässt sich die Attraktivität Karlsruhes künftig halten oder sogar steigern? Die Erwärmung des Weltklimas wird mittlerweile als eine Tatsache gesehen. Städte und Regionen können sich dieser Tatsache nicht entziehen und müssen Entscheidungen über großräumliche Entwicklungen im Zusammenhang mit ihrem Effekt auf das Stadtklima betrachten. Die Aufgabenfelder für Karlsruhe wie Attraktivität, Lebensqualität und Anpassung an den Klimawandel stellen übergeordnete Themen dar, die nur gemeinsam im Teamverband erörtert und bewertet werden können.

Bei der Betrachtung bestehender Karlsruher Planungen und Vorhaben fallen uns im Allgemeinen drei Punkte auf. Die Planungen sind grundsätzlich sehr gründlich und inhaltlich fundiert. Für fast jede Fragestellung wie Nachhaltigkeit, Verkehr, Stadtplanung und Grünraumplanung existieren umfassende Studien, Planungen und Satzungen. Innerhalb der einzelnen Projekte fällt eine gewisse funktionale Gleichwertigkeit auf, die mehrere Aspekte gleichbedeutend nebeneinandersetzt. Die in sich konsequenten Teilprojekte weisen einen re-

lativ geringen Zusammenhang mit Planungen anderer Sektoren auf; anders gesagt, man vermisst ein gemeinsames, übergeordnetes Thema.

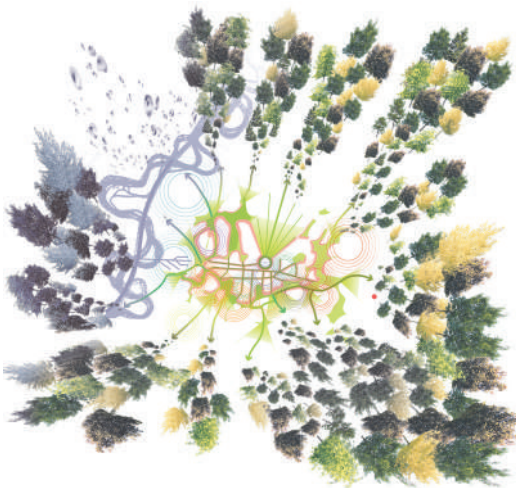
Mit unserem Beitrag für das Leitbild Karlsruhe 2015 wollen wir Vorschläge machen, die dazu beitragen, Karlsruhe als charakteristischen Bestimmungsort zu erfahren; als einen attraktiven Ort, der es vermag, Menschen an sich zu binden. Wir suchen die Attraktivität in der Vielschichtigkeit Karlsruhes. Um dies zu erreichen, bieten wir Gedankenansätze an, die der Stadt helfen sollen, ihre besonderen Begabungen zu entdecken und deutlich herauszustellen.

**Das Team West 8 (Rotterdam) + verkehrplus (Graz) formuliert Schnittstellen zwischen Stadt und Landschaft als Adresse und zur Strukturierung der Stadtentwicklung. Die als wichtig bewertete Bildung von Zuordnungen soll durch die Ordnung der Stadtbestandteile nach ihrer Bedeutung in ihrer nationalen, regionalen und lokalen Einordnung erfolgen. Die Lage der Stadt an wichtigen Verkehrsachsen und die Bedeutung der Forschung müssen die Adressbildung leiten. Die Clusterung von gleichartigen Branchen könnte zu Innovationsclustern führen. Das Team vertieft auch die Thematik „Klimaanpassung“ mit konkreten Vorschlägen. Weiterhin werden „neue verkehrliche Pioniertaten“ von Karlsruhe gefordert. [Redaktion]**

## VERBINDUNG VON LANDSCHAFTSRAUM, STADTGEFÜGE UND KLIMAWANDEL

Unser Beitrag für das Werkstattverfahren Räumliches Leitbild Karlsruhe 2015 versucht einen räumlichen Zusammenhang zwischen den großen Themen Karlsruhes herzustellen. Einerseits geht es um die Verortung Karlsruhes in seiner Umgebung. Aus der Lage der Stadt an ihren Landschaftsräumen, aber auch aus der Lage an inneren Freiräumen wollen wir ein System der Wertsteigerung und der Verbindungsräume erstellen. Diese Räume nennen wir Adressen. Die Lage der neuen Adressen wird in hohem Maße vom zweiten großen Entwicklungsthema, dem Stadtgefüge, bestimmt. Der als Zwischenraum bezeichnete dritte Stadtraum kann nämlich von seinem diffusen Charakter befreit werden und in einen positiven

Adressraum verwandelt werden. Dieser bietet den einzelnen Quartieren die Möglichkeit, sich optimal zu präsentieren. Die Quartiere werden ihrer Lage und Funktion nach gegliedert, gruppiert und bekommen eine Adresse an Karlsruhes Freiräumen. Die Sichtbarkeit und die inhaltliche Gliederung der Räume sorgen für ein deutliches Profil für Karlsruhe. Die für die Anpassung an den Klimawandel notwendigen Maßnahmen betreffen sowohl die Materialisierung als auch die räumliche Gestaltung der Stadt Karlsruhe. Die Formulierung von Adressen und der notwendige Stadtbau gehen Hand in Hand. Um den Umbau des öffentlichen Raumes umsetzen zu können, bedarf es allerdings einer angepassten Lebenshaltung, die vor allem durch das Verkehrsverhalten der Bürger bestimmt wird.

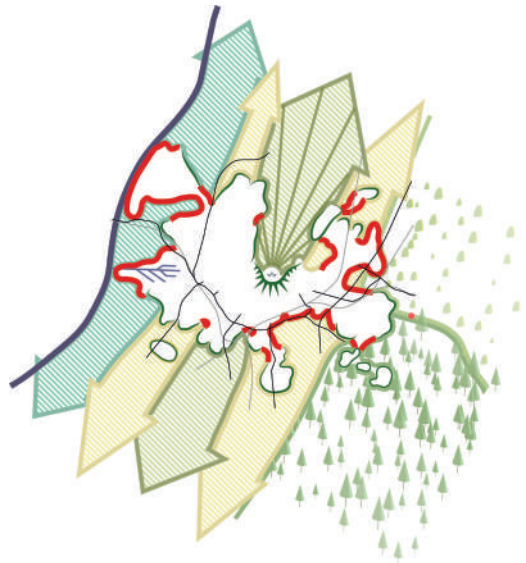


# ÄUSSERE RANDADRESSEN – LANDSCHAFT

## WO DIE LANDSCHAFT DIE STADT KÜSST

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

haben einen sehr charakteristischen und attraktiven Einfluss auf die Umgebung. Das Schloss und seine Grünanlagen sind das unumstrittene Wahrzeichen Karlsruhes und die Dammerstock- und Weiherfeld-Siedlungen gehören zu den attraktivsten Wohnlagen Karlsruhes. Im Kontrast zu diesen herausragenden Beispielen weist das Stadtgebiet von Karlsruhe jedoch viele unspektakuläre, sehr zufällige und uneindeutig artikulierte Stadtränder auf. Wir möchten, dass Karlsruhe sich seiner besonderen Lage an den Rheinauen, dem Hardtwald, dem Kraichgau, dem Schwarzwald und den Wiesen, Äckern und Wäldern der Kinzig-Murg Rinnen bewusst wird und dass das Wohnen an den Landschaften der Stadt ein neues Gesicht gibt.



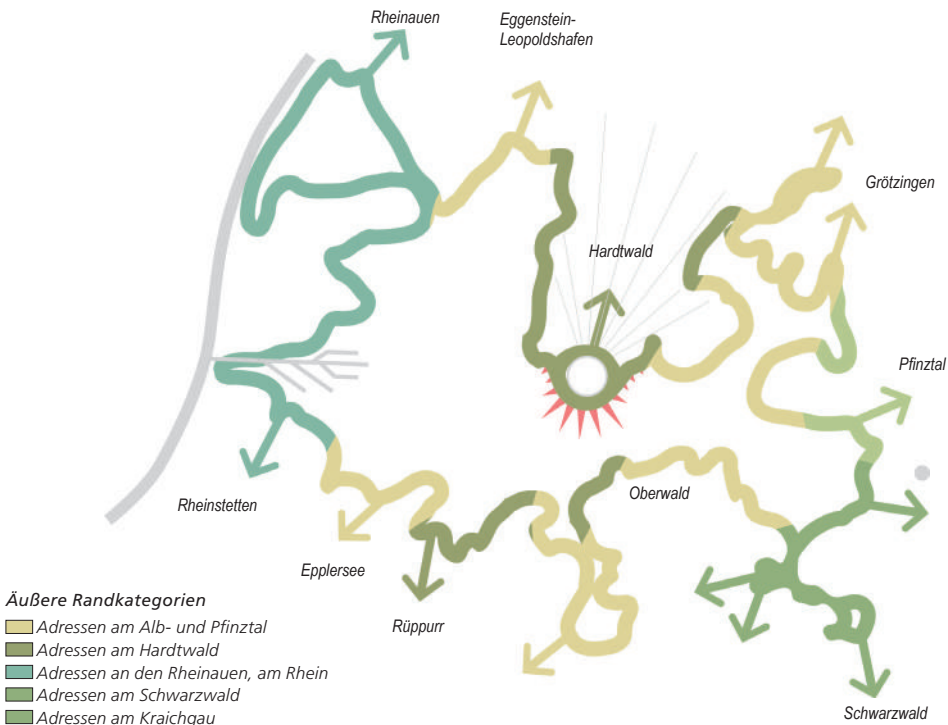
*Bestehende Situation der äußeren Randadressen:  
Nur an wenigen Stellen ist die Adressierung an den  
Landschaftsräumen bewusst ausformuliert.*

## MASSNAHMEN / EMPFEHLUNGEN FÜR DIE ÄUSSEREN RÄNDER

Direkt an das Stadtgefüge grenzende Landschaftsräume können je nach angrenzender Bebauungsdichte wie ein Stadtpark genutzt werden. Ein gutes Beispiel einer solchen parkartigen Nutzung ist der Schlosspark. Nördlich des Schlosses befinden sich stark frequentierte Rasenflächen und Wegestrukturen, die, je weiter man sich in Richtung Norden vom Schloss weg bewegt, fließend in den Hardtwald übergehen. Die stadtnahen Landschaftsräume können mit Funktionen belegt werden, die ganz speziell spezifischen Bedürfnissen der angrenzenden Quartiere Rechnung tragen. Es

könnte sich dabei um Grillstellen, Sportfelder, Spazierwege, Anlegestege, Naturteiche o. Ä. handeln. Mit den Bewohnern der Stadtteile können dabei gemeinsam Konzepte zur Bespielung erarbeitet werden. Wir glauben, dass die Lage an den jeweiligen Landschaften die angrenzenden Viertel aufwertet und ihnen eine Adresse gibt. Wir erachten es daher als sinnvoll, die Stadtränder Karlsruhes zu erfassen und zu kategorisieren.

Wo befindet sich bereits ein attraktiver Übergang? Welches Quartier profitiert bereits von der Lage? An welcher Stelle ist keinerlei Verbindung zu spüren, wo empfindet man eine willkürliche Rand-situation?



# INNERE RANDADRESSEN – LANDSCHAFT

## VOM HINTERHOF KARLSRUHES ZUR STADTADRESSE

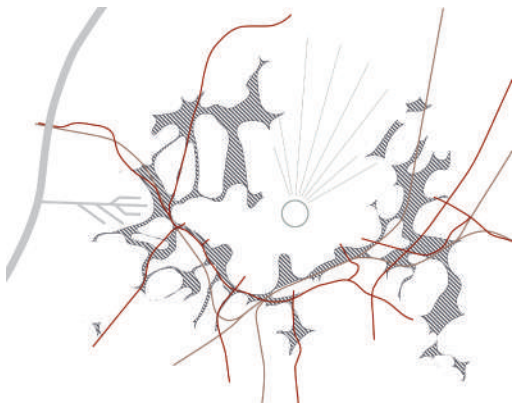
Der dritte Karlsruher Stadtraum besteht aus dem Zwischenraum zwischen Kernstadt und den eigenständigen Stadtteilen und den äußeren Stadtteilen untereinander. Dieser Raum zieht sich nahezu über das gesamte Karlsruher Stadtgebiet. In ihm befinden sich einerseits die Hauptverkehrswege der Stadt wie die Südtangente oder die Gleisanlagen und andererseits landwirtschaftlich und kleingärtnerisch genutzte Flächen. Im Bereich des ehemaligen Flughafens ist eine der wichtigsten Sandbiotope Baden-Württembergs entstanden. Der Zwischenraum ist zergliedert und sehr unterschiedlich erschlossen. Der Raum lässt sich lediglich in der Gesamtschau als zusammenhängender Raum erfahren. Seine räumlichen Qualitäten gleichen der Erscheinung eines städtischen Hinterhofs, von industriellem Autobahn- und Gleisanlagencharme bis hin zu romantisch wilder und geordneter Natur. Nachdem sich im Zwischenraum allerdings auch die Haupteinschließung Karlsruhes befindet, erscheint es nicht als verwunderlich, dass Karlsruhe sich die Frage nach der Qualität und Bedeutung seiner Stadteingänge stellt. Alle Stadteingänge befinden sich im „Hinterhof“, in einem diffusen Verkehrsraum zwischen der bewohnten Welt. Erst unmittelbar vor dem Erreichen der Kernstadt wird dem Besucher bewusst, wo er sich befindet.

Mit unserem Beitrag zum Räumlichen Leitbild wollen wir dafür werben, den Zwischenraum Karlsruhes in einen Entwicklungsraum zu transformieren, der gleichzeitig Bewegungsraum, Erlebnisraum, Stadtraum und Sichtadresse ist. Vom Hinterhof Karlsruhes muss sich der undefinierte Zwischenraum in eine Vorderseite, eine Willkommensges-

te Karlsruhes verwandeln, die die Qualitäten der Stadt schon beim Ankommen spüren lässt.

## MASSNAHMEN / EMPFEHLUNGEN FÜR DIE INNEREN RÄNDER

Wir denken, es wäre sinnvoll, die Zwischenräume Karlsruhes als zukünftiges Planungsfeld zu betrachten, um der Wertigkeit Karlsruhes als Zentrum seiner Technologieregion gerecht zu werden. Wir schlagen daher vor, den Zwischenraum mit Wegeverbindungen zu versehen, die die Kernstadt und die eigenständigen Stadtteile Karlsruhes mit der sie umgebenden Landschaft verbinden. Es entstehen Bewegungsadern, die für alle Verkehrsmittel unterschiedlich ausformuliert werden und entlang derer bauliche Entwicklungen stattfinden können, die ihre Schauseite, ihren Hauptzugang dem Erschließungsraum zuwenden und damit dem dahinterliegenden Quartier ein Gesicht und eine Adresse im Karlsruher Stadtgefüge geben. Die Entwicklungsräume befinden sich oftmals in

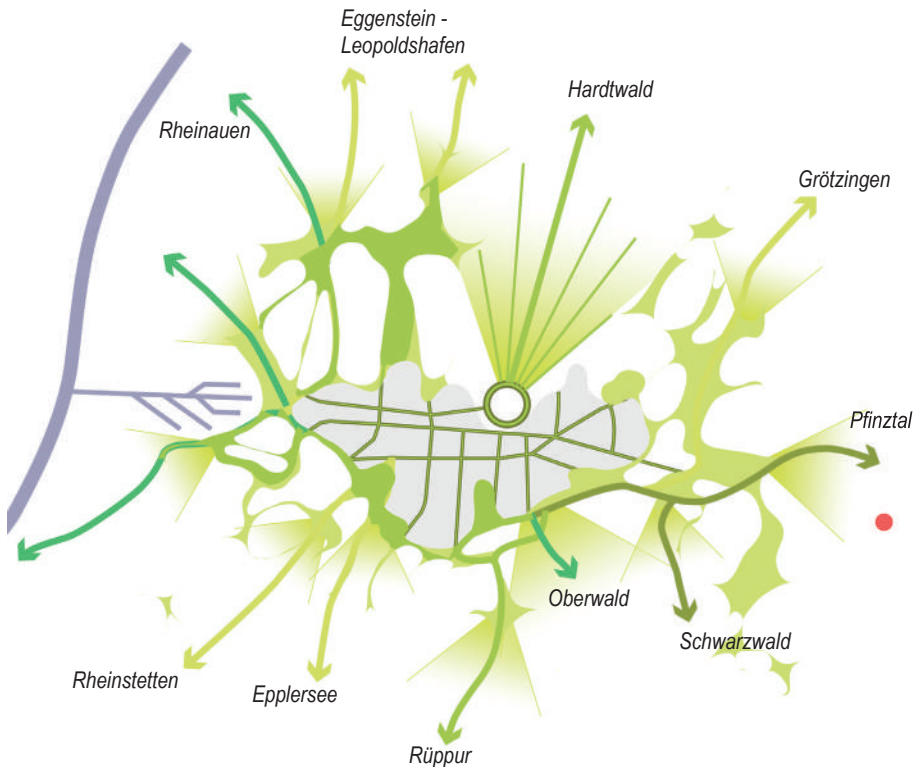


*Der Zwischenraum und die Haupteinschließung:  
Dies ist die Willkommensgeste für Besucher*

Randlage bereits bestehender Planungen wie Bebauungsplänen, Rahmenplänen und Stadtteilsanierungsplänen. Die Verbindungsräume werden zu dem verbindenden Element aller Planungen. Sie beeinträchtigen die bestehenden Planungen kaum, sorgen aber für einen gesamtstädtischen Kontext der Planungsvorhaben. Es ist davon auszugehen, dass die Verbindungsräume auch bestehende Immobilien aufwerten, da sie auch für diese neue, zusammenhängende Adressen darstellen.

**Maßnahmen innerer Ränder:**

- **Zwischenraum mit Wegeverbindungen versehen**
- **Für alle Verkehrsmittel unterschiedlich ausformulieren**
- **Entlang der inneren Ränder können bauliche Entwicklungen stattfinden**
- **Quartieren ein Gesicht geben**
- **Bestehende Immobilien aufwerten**

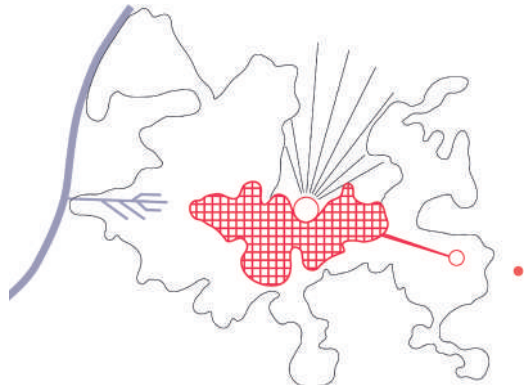


Vom Hinterhof zur Stadtadresse:  
Aufwertungsadern / Entwicklungskorridore im Zwischenraum

# ADRESSEN UND STADTGEFÜGE

## ADRESSE STADTZENTRUM

In der Stadtplanung ist es hilfreich, den Kernbereich deutlich zu definieren. Die Definition erlaubt unterschiedliche Entscheidungsmuster innerhalb der Stadt Karlsruhe. So können beispielsweise unterschiedliche Gestaltungsleitfäden für die jeweiligen Bereiche der Stadt aufgestellt werden: Gestaltungssatzung für den Innenstadtbereich und für die Außenbereiche. Insbesondere in den Freiraumtypen unterscheidet sich das Stadtzentrum von den umliegenden Siedlungsbereichen.



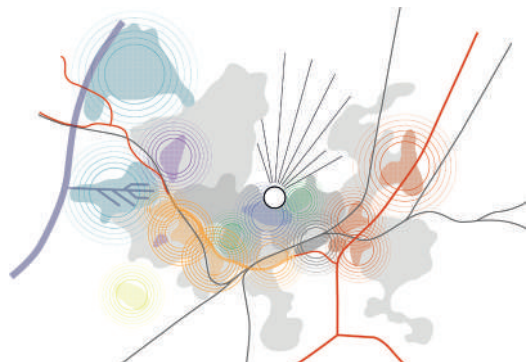
## ADRESSEN DER SIEDLUNGEN UND DÖRFER

Wir sehen die Eigenständigkeit der Stadtteile als eine besondere Qualität von Karlsruhe, die ihre Existenz in der Geschichte und landschaftlichen Topografie Karlsruhes begründet. Das Leitbild für Karlsruhe sollte die räumliche Eigenständigkeit weiterhin respektieren und mit Gestaltungsregeln insbesondere die dörflichen Kernbereiche in ihren Eigenarten stärken. Es sollte jedoch die Aufgabe des Leitbildes sein, für eine übergeordnete (Wege-)Beziehung der Stadtteile zur Kernstadt und zur umgebenden Landschaft zu sorgen.



## WIRTSCHAFTSMOTOREN

Im stetig wachsenden Konkurrenzkampf der Technologieregion Karlsruhe mit anderen Regionen Europas stellt sich die Frage, ob die „Adresse“ Karlsruhe mit ihren Begabungen scharf genug erkannt wird. Welche Standortbedingungen weist Karlsruhe auf, die andere Orte nicht haben, und welche Zukunftschancen hat die Technologiebranche bei einer immer stärker und schneller werdenden Vernetzung einzelner Branchen weltweit?



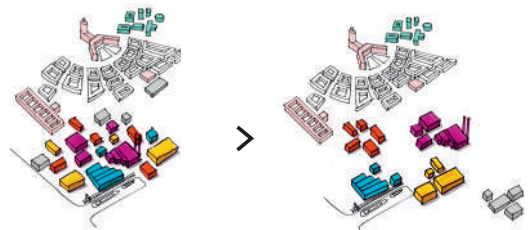


**BEDEUTUNG EINES STANDORTPROFILS VON KARLSRUHE ALS VISITENKARTE**

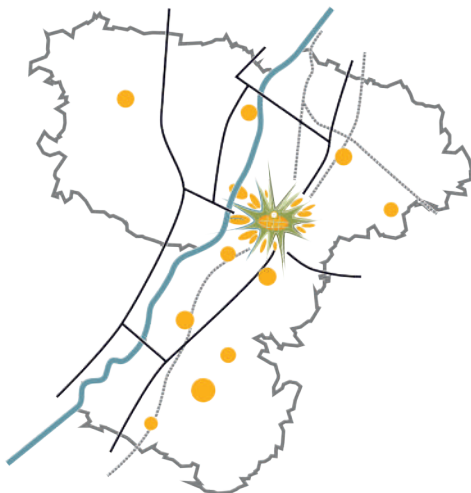
„MIX TO THE MAX“ WIRD ZU CLUSTERBILDUNG UND PROFILIERUNG DER STÄRKSTEN STANDORTE  
 Die Stärke der Technologieregion Karlsruhe liegt in der Zusammenarbeit der einzelnen Bereiche. Konkurrenz unter einzelnen Gewerbestandorten belebt das Geschäft, aber die Chance der Region liegt im Austausch und der Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Standorten.

**MASSNAHMEN WIRTSCHAFTSADRESSEN FÜR KARLSRUHE**

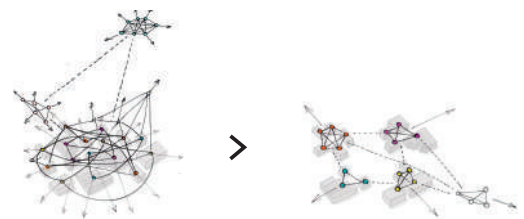
Das Leitbild für Karlsruhe muss zur positiven Entwicklung der Technologieregion Karlsruhe und ihrer zukünftigen Wettbewerbsfähigkeit beitragen.



Räumliche Mischung unterschiedlicher Branchen in einem Gebiet



Karlsruhe, das Herz der Technologieregion



Räumlich komplexe Kommunikationslinien



Verteilung der Grün- und Freiflächen

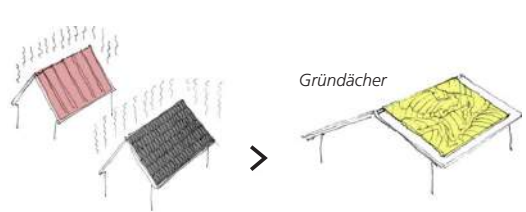
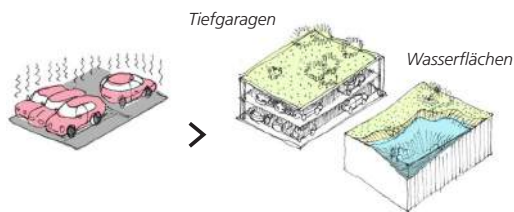
# ADRESSEN UND KLIMAWANDEL

Die Reduktion von Blechen, der Einsatz von Baumpflanzungen und das Anlegen von Rasen- und offenen Wasserflächen wirken sich auf die Nutzung des öffentlichen Raumes aus. In dicht besiedelten Gebieten, wie dem Zentrum von Karlsruhe, bewirkt der Umbau des öffentlichen Raumes vor allem die Reduktion von Parkständen und Parkplatzflächen im öffentlichen Straßenraum.

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

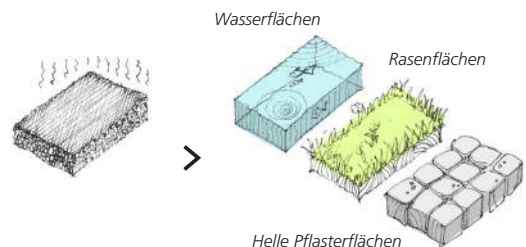
## MASSNAHMEN / EMPFEHLUNGEN ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL

- Zunächst sollte ein Parkraumregime in Erwägung gezogen werden. Im dicht bewohnten Gebiet der Kernstadt sollte flächendeckend zwischen Schloss und Bahnhof, dem Ostring und Mühlburg eine für Anwohner reservierte Parkplatzzone eingeführt werden.
- Ein weiterer Schritt besteht darin, den Bau (unterirdischer) privater Quartiersgaragen in den Blockinnenbereichen der Viertel zu stimulieren.
- Eine weitere wichtige Handlungsebene liegt in der konsequenten Umsetzung eines nachhaltigen Mobilitätskonzept.



*Maßnahmen, um der weiteren Aufheizung entgegenzuwirken:*

- Tiefgaragen, mehr Wasserflächen, mehr Rasenflächen.
- Parkplätze und Logistikflächen mit Fahrzeugen strahlen Wärme ab, ebenso wie Asphaltflächen, die der direkten Sonneneinstrahlung ausgesetzt sind.
- Die Oberflächenbeschaffenheit von der Sonne ausgesetzten Dächern und Freiflächen tragen maßgeblich zur Aufheizung des Stadtklimas bei.



## ENKELTAUGLICHE MOBILITÄT IN KARLSRUHE – ENKELTAUGLICHE MOBILITÄTSKULTUR – KARLSRUHE ALS STADT DER MOBILITÄT SERLEBNISSE

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




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

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

Vor allem die Gruppen wachsen,

- die sich frei entscheiden können, die „selbstbestimmten Mobilen“,
- denen die Umwelt und der ÖV am Herzen liegt, die „umweltsensibilisierten ÖV-Fans“, und
- die Radfahrer, die Wind und Wetter trotzen, die „wetterresistenten Rad-Fans“.

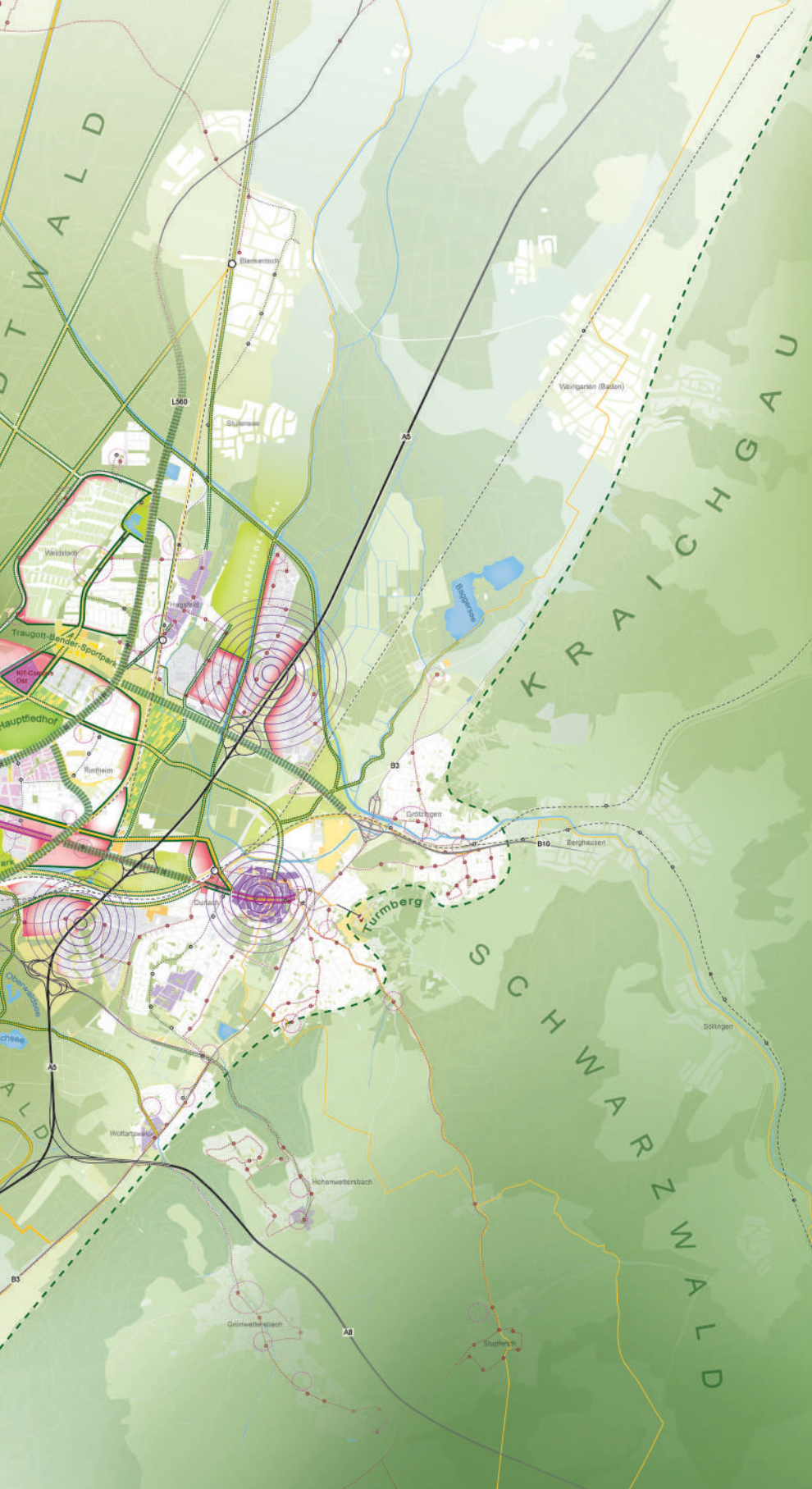
In der Summe sind es künftig fast 70 % der Bevölkerung, für die es das System respektive die Stadt besonders attraktiv zu gestalten gilt.

EINSTELLUNGSORIENTIERTE MOBILITÄTSTYPEN	SMARTE MOBILITÄTSLÖSUNG
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Selbstbestimmte Mobile</b></li> </ul>	 <p>SAMMELVERKEHRE CARSHARING MOBILITÄTSBERATUNG</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Umweltsensibilisierte ÖV-Fans</b></li> </ul>	 <p>„EINE FÜR ALLES“ KARTe VERKNÖPFUNG SERVICESTATION MOBILITÄT</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Wetterresistente Rad-Fans</b></li> </ul>	 <p>FAHRRADVERLEIH VERKNÖPFUNG SERVICESTATION MOBILITÄT</p>

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

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









**Adressen**

-  Nahmobilitätsachsen als Entwicklungsadern
-  Städtische Entwicklungsadern
-  Stadtboulevard

**Klima**

-  Radschnellachsen als Lebensadern
-  Straßenbäume / Schattenspendler
-  Multimodale Verknüpfungspunkte
-  Versorgungszentrum



**Stadtgefüge**

-  Städtisches Zentrum Fächerstadt
-  Städtisches Zentrum Blockstruktur
-  Historischer Ortskern
-  Gewerbe / Industrie
-  KIT Campus
-  Bauliche Entwicklung und Adressbildung
-  Innovationscluster

**Mobilität**

-  Autobahn
-  Übergeordnetes Strassennetz
-  Bahn
-  Tram
-  Bus

**Landschaftsraum**

-  Stadtparks
-  Landschaftsräume

# TESTENTWÜRFE

## ADRESSEN AM LANDSCHAFTSRAUM

## ADRESSEN AM STADTGEFÜGE

## ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL

### ÄUSSERER RAND:

#### BAHNHOFSGEBIET SÜD

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

Die Gleisanlagen verhindern einen charaktvollen Anschluss der Kernstadt an den Oberwald. Der äußere Rand des Oberwaldes kann einen wertvollen Beitrag zur Freizeitnutzung der Karlsruher leisten; die Möglichkeiten werden nicht ausgeschöpft.

#### LANDSCHAFTSRAUM

- Strategisch gesetzte begrenzte Überdeckelungen von Verkehrsinfrastrukturen sorgen für eine hochwertige Verbindung der Kernstadt mit dem Landschaftsraum des Oberwaldes.
- Am Oberwald entsteht eine hochwertige Wohnadresse, vergleichbar mit Karlsruhes ersten Lagen (z. B. am Schloss).
- Die Ost-West-Linearität der Stadt erlaubt es, öffentliche Räume mit unterschiedlichem Charakter anzulegen: 1. Allee am Oberwald, 2. Stadtboulevard Südtangente, 3. Schwarzwaldstraße wird zur Bahnhofsallee.

#### STADTGEFÜGE

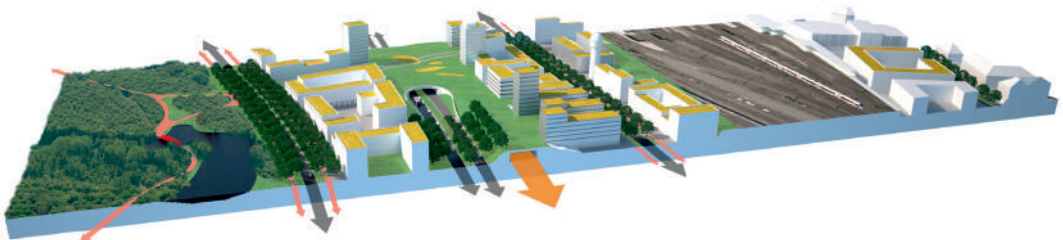
- Sichtadressen und Stadteingang an der Südtangente, eine warme Willkommengeste
- Immobilienwert steigt durch die hochwertige Adressen: Äußerer Rand am Oberwald, Sichtadressen für Dienstleistungsbetriebe am Stadteingang
- Mischnutzung entlang der Schwarzwaldstraße
- Städtische Funktionsmischung je nach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

#### ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL

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



Heutige Situation



Zukünftiger Stadtrand



Adressbildung am südlichen Stadteingang. Vom Hinterhof am Bahnhof zum neuen Gesicht Karlsruhes



#### VERKEHRSSITUATION

Verbindung von Kernstadt mit Naturraum-  
Adressen am Oberwald



#### LANDSCHAFT

Adressen am Hauptbahnhof und an der Schwarz-  
waldstraße



#### STADTGEFÜGE

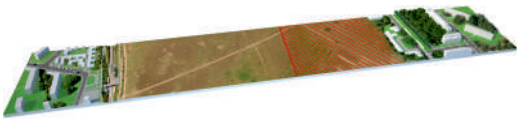
Fluchtlinien und Blockränder

## **INNERER RAND: ALTER FLUGHAFEN**

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

### LANDSCHAFTSRAUM

- Das Biotop wird zur internen, erlebbaren Landschaft. Der Naturschutzstatus bleibt erhalten.



- Das Sandbiotop bleibt erhalten und wird umsäumt von Radschnellwegen. Diese werden mit der Umgebung verbunden. Damit entstehen Vorderseiten, erste Wohnadressen am alten Flugfeld.

### STADTGEFÜGE

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

### ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL

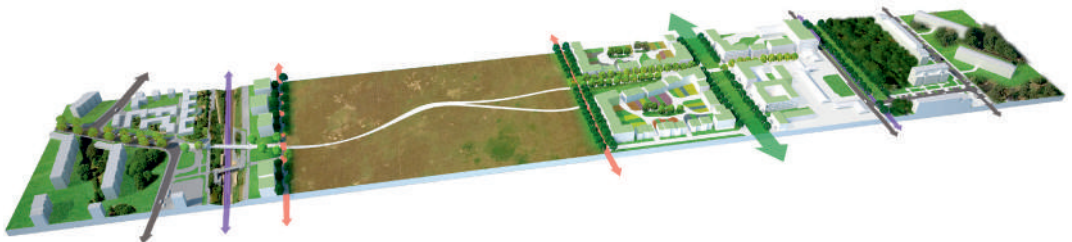
- Bäume, Gründächer
- Erhalt des Biotops und der benötigten Frischluftschneisen



Heutige Situation



Zukünftiger Stadtrand





## **INNERER RAND: AN DER SÜDTANGENTE**

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

### LANDSCHAFTSRAUM

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

### STADTGEFÜGE

- Sichtadressen und Vorderseiten an der Stadtavenue
- Die Adresse erlaubt eine relative hohe bauliche Entwicklung am inneren Stadtrand.

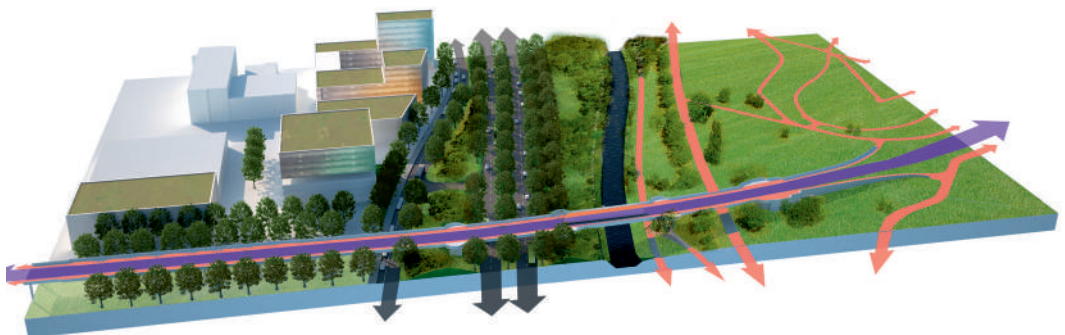
- Die hochwertigen Adressen verlangen nach hochwertiger, effektiver Ausnutzung der Lage, wie mehrfache Flächennutzung und Hochbauakzente.

### ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL

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



*Heutige Situation*



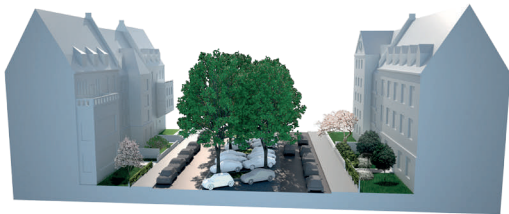
*Zukünftiger Stadtrand*

## STADTSTRASSEN IN DER KERNSTADT

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

### LANDSCHAFTSRAUM

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



Heutige Situation



### STADTGEFÜGE

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

### ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL

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



Zukünftige Stadtstraße



## STADTSTRASSEN IN DER KERNSTADT

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

### LANDSCHAFTSRAUM

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



Heutige Situation



### STADTGEFÜGE

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

### ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL

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



Zukünftige Stadtstraße





# DAS BEGLEITGREMIIUM NIMMT STELLUNG

*Dr. Markus Nollert*

## **VORBEMERKUNG**

Als Ergebnis der Planungswerkstatt wurden weder ein umfassendes Stadtentwicklungskonzept noch ein fertiges Leitbild erwartet, sondern ein inhaltliches Grundgerüst für die integrierte und langfristige Ausrichtung der räumlichen Entwicklung. Die Erkenntnisse dienen als Grundlage für die eigentliche Erarbeitung eines Räumlichen Leitbilds für Karlsruhe. Die von den Bearbeiterteams herausgestellten Aspekte verdeutlichen teils mit großer Übereinstimmung, teils auch konträr die zukünftigen Handlungsfelder und Aufgaben der räumlichen Stadtentwicklung. In nächsten Schritt sollten diese thematisch geordnet und zu einem „Pflichtenheft“ für Karlsruhe zusammengeführt werden. Neben der Würdigung der einzelnen Arbeiten folgen die Empfehlungen des Begleitgremiums (gekürzte Fassung).

## **WÜRDIGUNG DER ARBEITEN**

### **TEAM BERCHTOLDKRASS SPACE& OPTIONS + STUDIO . URBANE STRATEGIEN + URBAN CATALYST STUDIO**

Das Team entwickelt seinen 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: Karlsruhe 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

Als Fazit aus dieser Betrachtung werden 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 fünf Ebenen (Handlungsfelder) für eine neue Idealstadt Karlsruhe. Gemeinsam bilden diese ein „stabil-dynamisches“ Gerüst für Karlsruhe, dessen Rückgrat die vernetzten Freiräume sind.

Es definiert aus der Betrachtung der Stadtentwicklungsgeschichte und bisherigen planerischen Leitbilder 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.

Für die Gesamtstadt macht das Team ein Qualitätsangebot: Es propagiert 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 verweist das Team 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 diese signifikante Flächenpotenziale aus, die das Team als „Mixed Zone“ charakterisiert und durch die Setzung neuer baulicher Regeln mobilisieren will. Dies soll von bestehenden und neuen Bahnhöfen entlang der „Mixed Zone“ ausgehen, welche mit einer neuen S-Bahnlinie zwischen Mühlburg und Blankenloch attraktiv bedient werden („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, etc.) 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 notwendiger Aufgaben für die Umsetzung einzelner Bausteine gibt das Team wichtige Hinweise für die Funktionsweise eines Räumlichen Leitbilds.

## **WÜRDIGUNG**

**„berchtoldkrass space&options/Studio.Urbane Strategien / Urban Catalyst 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 zu-messen, 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 / Urban Catalyst 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 die Raffinerien), die man bewusst offenhalten soll, um sich Entwicklungsoptionen nicht zu verbauen.

Das starke Bild des Rings gewährleistet ein hohes Maß an Prägnanz und Öffentlichkeitswirksam-

keit, 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“, was 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 / Urban Catalyst Studio“ sehr wertvolle Ergebnisse für die zukünftige Ausgestaltung der räumlichen Entwicklung von Karlsruhe.

#### **TEAM „MACHLEIDT + SINAI + SHP“**

Das Team hat die Gründungsidee der Stadt für die Entwicklung seines Konzepts aufgenommen: Stadt und Landschaft sind in Karlsruhe gleichberechtigte Elemente. Zusammen mit dem prognostizierten Wachstum Karlsruhes entwickelt es sein Leitbildkonzept anhand dreier Thesen:

- Die ideale Stadt: „Karlsruhe begreift sich als Modellstadt. Im Zentrum seiner 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 stellt das Team fest, dass Karlsruhe nicht primär am Rhein, sondern auch an der Alb liegt, die neben dem Hardtwald den wichtigsten innerstädtischen Freiraum akzentuiert.

Für die zukünftige Entwicklung von Karlsruhe macht das Team einen Zielkonflikt aus: Die „prosperierende Stadt“ Karlsruhe braucht Flächen, allerdings soll dafür nicht die Landschaft mit neuen Siedlungsflächen verbaut werden (die „schöne Stadt“). Seine Lösung besteht in der Transformation der 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 von 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.

## TEAM „WEST 8/VERKEHRPLUS“

„West 8/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 un-

genügend qualifizierte Schnittstellen zu den Freiräumen sowohl an den Stadtgrenzen als 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 auf dem Gebiet von Mobilitätskonzepten, wie dem Fahrrad, dem Auto, der Zweisystem-Stadtbahn, aber auch dem Carsharing. 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-and-Ride-Systemen als wichtig erachtet, um Konflikte im Straßenraum zwischen den Bedürfnissen des Verkehrs und der Klimaanpassung lösen zu können.

## **WÜRDIGUNG:**

**„West 8/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 für die Stadtgestaltung 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 „West 8/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 „West 8 / verkehrplus“ sowohl im Ansatz als auch in einzelnen konkreten Vorschlägen eine äußerst wertvolle Grundlage für die weitere Erarbeitung des Räumlichen Leitbilds auf der Basis starker Landschaftsbezüge dar.

# 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.

Obwohl die Teams vergleichsweise wenig Aussagen zur räumlichen Entwicklung im Stadtzentrum machen, wird die „Kernstadt“ als eigenständiger Handlungsraum identifiziert. Es werden unterschiedliche Begriffe verwendet und die räumliche Ausdehnung der „Kernstadt“ verschieden weit gefasst; aber alle Teams verorten hier zukünftige Aufgaben, die im Zusammenhang mit der Funktion der Stadt als Kultur- und Handelszentrum stehen. Dabei sind die Aufwertung der öffentlichen Räume, die Adressbildung, die Weiterentwicklung der Quartiere und ihrer Ausstattung und die weitere Verbesserung des ÖVs 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 Entwicklungsge-

schichte als das heutige Karlsruhe gilt es als Stadtteile mit eigenständigen Nachbarschaften und Zentren innerhalb einer polyzentralen Stadt weiterzuentwickeln.

## **DER „ZWISCHENRAUM“ ALS RAUM MIT DEN MEISTEN AUFGABEN UND ENT- WICKLUNGSCHANCEN FÜR DIE NÄCHS- TEN JAHRZEHNTE**

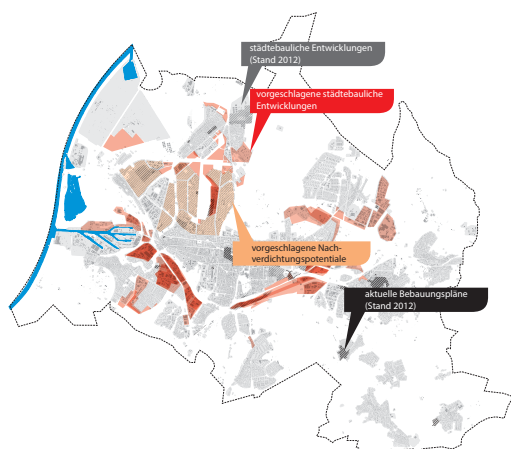
Alle drei Arbeiten identifizieren Bereiche entlang des südlichen Verkehrsinfrastrukturbandes und der nördlichen Freihaltetrasse der Nordtangente und deren Zwischenräume als zukünftige Handlungs- räume der Stadtentwicklung. Nach Ansicht der Teams liegen in diesem „Zwischenraum“ die meisten Flächenreserven 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 beispielsweise 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.

# HANDLUNGSFELDER – „AUFGABEN FÜR KARLSRUHE“

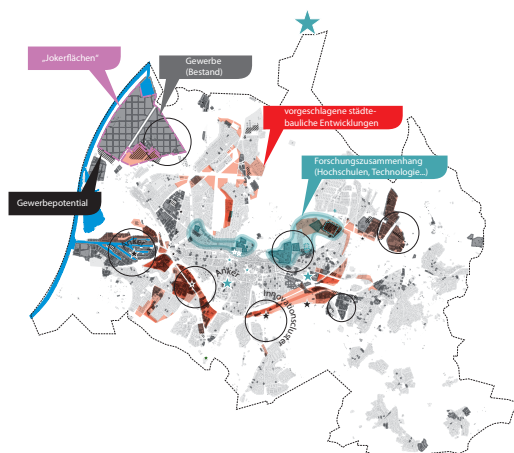
## ORGANISATION DES EINWOHNERWACHSTUMS

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



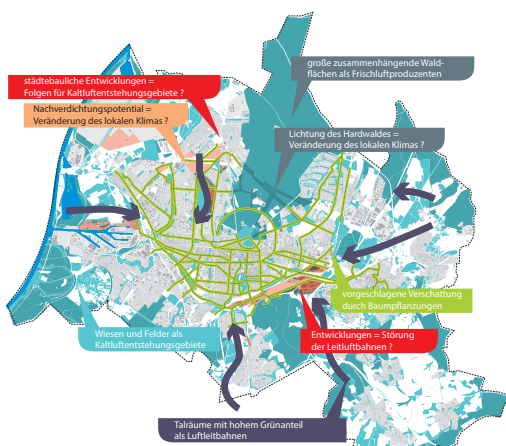
## INNOVATIONEN FÜR DEN GEWERBESTANDORT KARLSRUHE

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. 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.



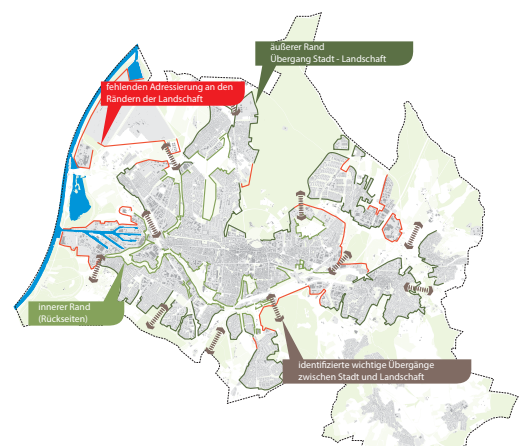
## KLIMAAANPASSUNG INNERHALB DES STADTGEBIETS UND IHRE KONSEQUENZEN

Es ist notwendig, 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.



## QUALIFIZIERUNG DER SCHNITTSTELLEN ZWISCHEN STADT UND LANDSCHAFT

Die Gestaltung der Schnittstellen zwischen Stadt und Landschaft ist auch eine Maßnahme zum Wachstum ohne Flächenverbrauch. Dort wo Ränder zu Landschaft qualifiziert werden, ist ein weiteres Wachstum der Siedlung deutlich erschwert. Die Arbeiten der Teams „West 8 / 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.



## WEITERENTWICKLUNG UND VERNETZUNG DER FREIRÄUME

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 im 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.



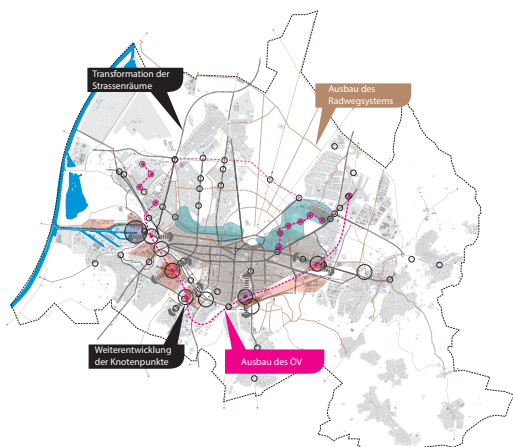
## WEITERENTWICKLUNG DER INFRASTRUKTUREN

Auch für die Entwicklung der Infrastrukturen wird empfohlen, auf Basis des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) die Frage zu beantworten, welche Schwerpunkte Karlsruhe im Verkehr setzen will. Aufgrund der steigenden Nutzerdichte und der begrenzten 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.



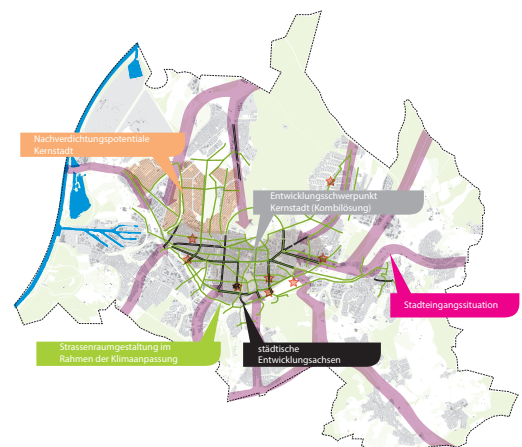
## WEITERENTWICKLUNG DER KNOTENPUNKTE

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.



## WEITERENTWICKLUNG DER KERNSTADT

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 starten, um die Akzeptanz möglicher Lösungsansätze auszuloten und sie 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.





# 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 entstanden Stadterweiterungskonzepte bis zum Entwurf eines Generalbebauungsplans 1926. Dieser lebte teilweise in der Wiederaufbauphase nach dem Zweiten Weltkrieg fort. Waren die 1960er-Jahre planerisch noch ganz auf den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ausgerichtet, so konnten später zwei „Generationen“ von Flächennutzungsplänen 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.

Die Erkenntnisse und Empfehlungen des Begleitemiums markieren das Ende der Planungswerkstatt, sind aber gleichfalls als Startpunkt für den eigentlichen Prozess der Formulierung eines Räumlichen Leitbildes zu verstehen. Dass ein solches neues Räumliches Leitbild notwendig ist, um die zu-

künftige Entwicklung der Stadt Karlsruhe lenken und koordinieren zu können, steht für das Begleitemium außer Frage. Daher ist es zunächst wichtig zu klären, welchen Aufgaben ein solches Leitbild für Karlsruhe erfüllen soll. Diese werden dann durch die Formulierung der fachlichen Erkenntnisse aus den Beiträgen der Teams konkretisiert.

Für die räumliche Planung haben sich grundsätzlich zwei Handlungsstrategien bewährt:

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

Das Räumliche Leitbild von Karlsruhe sollte daher diesen grundsätzlichen Anforderungen 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 und 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.

# 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. Ein Räumliches Leitbild muss politisch verabschiedet und mitgetragen werden. Neben der fachlichen Ausarbeitung eines Leitbildentwurfs sind auch bei der politischen Verankerung die Aufgaben des Karlsruher Leitbildes 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. 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 Leitbildes 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 Leitbildes vertieft zu be-

handeln. 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.

### OFFENE FRAGEN UND THEMEN IN DIE BEARBEITUNG EINBEZIEHEN

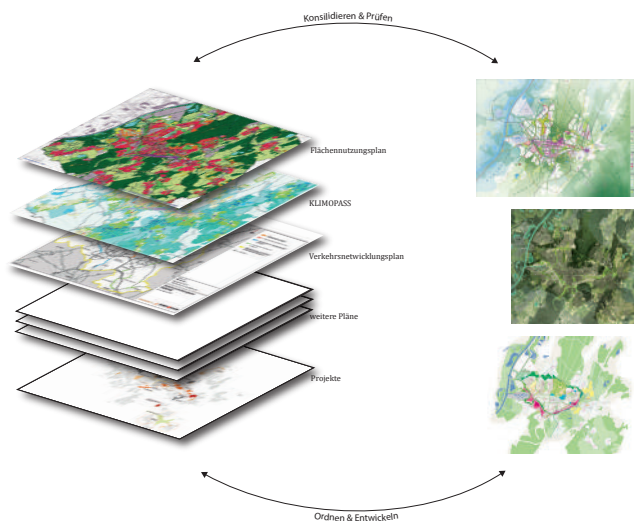
Die Diskussionen im Begleitgremium haben aufgezeigt, dass bestimmte Fragestellungen während der Planungswerkstatt nicht oder nicht ausreichend diskutiert wurden. Folgende Aspekte sind dabei herauszustellen:

- Die neue Rheinbrücke
- Die (nicht mehr benötigte) Nordtangente
- Die 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 Basis falscher Annahmen zu treffen.

### WEITERFÜHRUNG DES LEITBILD-PROZESSES

Das Räumliche Leitbild Karlsruhes ist auch ein Prozess! Deshalb muss nach Beendigung der Planungswerkstatt 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, zu dem die Stadt Karlsruhe ihre Überlegungen zum Räumlichen Leitbild zur Diskussion stellen sollte. Wohl wissend, 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.

# VON DER AUSSTELLUNG 2013 ZU DEN PRÄSENTATIONEN

*Sigrun Hüger, Dr. Thomas Müller*

## **DER KARLSRUHER WEG**

Die heute propagierte Beteiligung der Öffentlichkeit ist keine Erfindung der letzten Jahrzehnte, sie knüpft in Karlsruhe an eine lange Tradition an: So legte Karlsruhe zum Beispiel bereits 1926 einen Entwurf eines Generalbebauungsplanes für die räumliche Entwicklung der Stadt vor. Bemerkenswert dabei ist, dass damals bereits die Einbeziehung der Nachbargemeinden und eine breite öffentliche Diskussion der Stadt in Form einer Ausstellung, öffentlichen Veranstaltungen und einer umfangreichen Berichterstattung in der Presse erfolgten. Das „Mitreden“ der Bürgerschaft im Vorfeld einer Planungs- oder Sachentscheidung wird in Karlsruhe mit dem fast 100-jährigen Wirken der Bürgervereine praktiziert. Diese bringen für ihren jeweiligen lokalen Zuständigkeitsbereich kontinuierlich Bürgerauffassungen zu kommunalen Fragestellungen in Entscheidungsprozesse ein und haben hierfür Rederecht in den gemeinderätlichen Ausschüssen. Aber auch in den vergangenen 20 Jahren hat sich das Vorfeld kommunaler Planungsentscheidungen in Karlsruhe weiter gewandelt. Neben den formellen Prozessen des Einbindens der Bevölkerung wurden die gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren um individuelle Beteiligungsformate ergänzt, um frühzeitig Zieldefinitionen zu diskutieren und zu informieren. Mit der Entwicklung des Räumlichen Leitbilds Karlsruhe 2015 geht die Stadt auch bei großmaßstäblichen Fragestellungen neue Wege und bezieht in dem mehrstufigen Prozess von Beginn an nicht nur planerische Expertise aus der Innen- und Außensicht mit ein, sondern setzt auch auf öffentliche Transparenz und Beteiligung der Karlsruherinnen und Karlsruher.

Entgegen üblichen Verfahren werden die Empfehlungen für ein Räumliches Leitbild nicht erst nach Abschluss der Fachplanungen im Stadtrat und in der Öffentlichkeit präsentiert. Das Stadtplanungsamt Karlsruhe hat sich gemeinsam mit dem Fachgebiet Stadtquartiersplanung des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT), das den Prozess begleitet, dazu entschieden, bereits die Ausgangsüberlegungen und Zwischenschritte öffentlich zu diskutieren und weiterzuentwickeln.

Begonnen hat der öffentliche Leitbildprozess mit der Ausstellung „Die Stadt neu sehen – Zehn Fragen an Karlsruhe“ (2013) im Stadtmuseum. Die Findung der Schlüsselthemen für das Räumliche Leitbild wurden als „Work in Progress“ in der Ausstellung vermittelt und im Rahmen eines Begleitprogramms diskutiert (vgl. Ausstellung und Begleitprogramm auf Seite 24–27). Auf Kommentarkarten konnten Bürgerinnen und Bürger ihr Feedback hinterlassen: Was wünschen sie sich für die zukünftige räumliche Entwicklung Karlsruhes?

Die Erarbeitung von drei Leitbildkonzepten fand dann im ersten Halbjahr 2014 mit der „Planungswerkstatt Räumliches Leitbild Karlsruhe 2015“ ebenfalls öffentlich statt. Was im Rahmen der Planungswerkstatt von den beteiligten Teams, den involvierten Expertinnen und Experten und interessierten Karlsruherinnen und Karlsruhern zum Räumlichen Leitbild erarbeitet worden ist, fließt in die Ausstellung 2015 „Die Stadt neu denken“ zum 300. Stadtjubiläum der bekanntesten Planstadt Deutschlands mit ein und dient als Grundlage für ein zukunftsfähiges Gerüst für Karlsruhe.

Zu welchen Themen sich die Bürgerinnen und Bürger bisher besonders geäußert haben und inwiefern bestimmte Ideen und Kommentare in den Leitbildprozess einfließen, soll nachfolgend näher dargestellt werden.

## AUSGANGSBASIS: BÜRGERIDEEN UND -KOMMENTARE 2013/14, AUSWERTUNG KOMMENTARKARTEN 2013

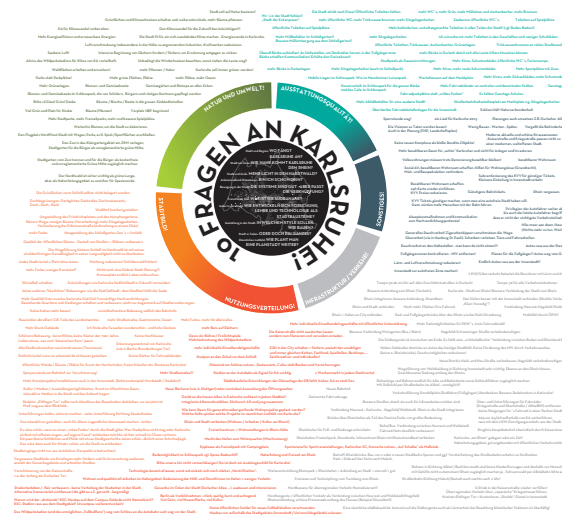
„Karlsruhe weiterplanen – Ihre Ideen sind gefragt“ – unter diesem Motto waren die insgesamt 3.000 Besucherinnen und Besucher der Ausstellung „Die Stadt neu sehen – Zehn Fragen an Karlsruhe“ (Juli–Oktober 2013) aufgefordert, ihre Ideen für das Räumliche Leitbild Karlsruhe auf sogenannten Kommentarkarten in der Ausstellung zu hinterlassen.

Insgesamt sind 208 verwertbare Kommentare eingegangen, die sich in erster Linie auf konkrete

Betroffenheit und kleinteilige lokale Aspekte fokussierten. Dennoch lassen sich aus der Zusammenfassung und Einordnung der Kommentare in Themenfelder wie Infrastruktur und Verkehr, Natur und Umwelt oder Stadtbild, aber auch durch das Herausfiltern von Aspekten mit räumlichem Bezug für den Leitbildprozess interessante Aussagen ableiten. Sortiert man die Kommentare nach Häufigkeit der Nennungen in bestimmte Themenfelder, so zeichnen sich folgende Prioritäten ab:

- Verbesserung der infrastrukturellen Ausstattung (29 Nennungen)
- Anbindung an den Rhein (12 Nennungen) sowie Wohn- und Freizeitnutzungen am Rhein (9 Nennungen)
- Mehr Grünflächen und Bepflanzungen in der Stadt (11 Nennungen)
- Verbesserung und Ausbau der Rad- und Fußwege (8 Nennungen)

**KARLSRUHE WEITERPLANEN – IHRE IDEEN SIND GEFRAGT...!**  
 Auswertung des Bürgerfeedbacks zur Ausstellung „10 Fragen an Karlsruhe“ im Prinz-Max-Palast im Jahr 2013



**IHRE TOP FÜNFZEHN:**

Verbesserung der infrastrukturellen Ausstattung (Sitzgelegenheiten, Müllimer, öffentliche Toiletten...)	(29)
Anbindung an den Rhein	(12)
Mehr Grünflächen und Bepflanzungen in der Stadt	(11)
Wohn- und Freizeitnutzungen am Rhein	(9)
Verbesserung / Ausbau der Rad- und Fußwege	(8)
Kunst im öffentlichen Raum	(7)
bezahlbarer Wohnraum	(6)
Karlsruhe auf den Klimawandel vorbereiten	(5)
kaukulturelle Qualitäten bewahren	(5)
mehr Kneipen, Bars, Restaurants	(5)
Auseinanderatzung mit Tangente (Nord / Süd)	(5)
Stärkung des kleinteiligen Einzelhandels	(4)
KVV Tickets günstiger machen	(4)
keine weitere Süd-Ost-Stadt	(4)
Reduzierung des PKW-Anhalts in der Innenstadt	(3)

- Karlsruhe auf den Klimawandel vorbereiten (5 Nennungen)
- Baukulturelle Werte bewahren (5 Nennungen)
- Bezahlbaren Wohnraum ermöglichen (6 Nennungen)
- Ausbau der sozialen Infrastruktur (5 Nennungen)
- Auseinandersetzung mit den Tangenten (5 Nennungen)
- Reduzierung des Pkw-Anteils in der Innenstadt (3 Nennungen)

Im Rahmen der Planungswerkstatt (Januar–Juni 2014) wurden die Kommentare den drei ausgewählten Planerteams zur Verfügung gestellt und zudem auf der städtischen Website der Öffentlichkeit zum Download angeboten.

### **BÜRGERBETEILIGUNG WÄHREND DER PLANUNGSWERKSTATT 2014**

Neben der direkten Diskussion mit den Teams hatten interessierte Karlsruherinnen und Karlsruher zudem während aller fünf Veranstaltungen der Planungswerkstatt die Möglichkeit, ihr Feedback auf Kommentarkarten und bei den Workshopterminen (Etappe 1 + 2) an einem Bürgertisch zu hinterlassen. Am Bürgertisch wurden zudem alle eingegangenen Vorschläge/Kommentare räumlich in einem Stadtmodell verortet, um hier die Räume mit dem aus Bürgersicht größten Entwicklungspotenzial bzw. -bedarf darzustellen.

Die insgesamt 53 Kommentare erbrachten noch einmal Anmerkungen und Hinweise zu den bekannten Schwerpunkten Infrastruktur (verkehrliche Anbindung, Barrierewirkung der Verkehrstrassen – insgesamt 15 Nennungen), Natur und Umwelt (Erhaltung und Weiterentwicklung der grünen



Freiräume – insgesamt 14 Nennungen), Stadtbild (Wünsche zur Funktion und Ausgestaltung innerstädtischer öffentlicher Plätze – insgesamt 8 Nennungen), Nutzungen am Rhein (7 Nennungen) sowie zur infrastrukturellen Ausstattung (Stadtteilzentren – 4 Nennungen). Aber auch Hinweise für das planerische und politische Handeln (insgesamt 9 Nennungen), wie beispielsweise die Ausarbeitung von Zielvorstellungen und Szenarien und damit Perspektiven für die zukünftige Stadtentwicklung von Karlsruhe, die ein Bürger beim ersten Workshop am 6. März 2014 als Anregung in die öffentliche Diskussion einbrachte und auch am Bürgertisch notierte.

Alle erhaltenen Anregungen wurden den Bearbeiterteams zur Verfügung gestellt und hatten damit die Chance, in den Bearbeitungsprozess einzufließen. Darüber hinaus initiierten die Planungsteams teilweise selbst eigene Formate, um die Bürgerinnen und Bürger direkt in die Ausarbeitung ihrer Konzepte einzubeziehen. Team West 8 /verkehrplus startete beispielsweise einen Aufruf an alle Karlsruherinnen und Karlsruher, Bilder von ihren Karlsruher Erholungsorten und Treffpunkten einzureichen. Eine Bereicherung des gesamten Prozesses der kooperativen Planungswerkstatt war zudem die vom Team berchtoldkrass space&options / Studio. Urbane Strategien / Urban Catalyst Studio initiierte und durchgeführte Form der Bürgerbeteiligung mit eigenen Arbeitstischen und Feedbackmöglichkeiten während Etappe 1 und Etappe 2.

### **SCHNITTSTELLEN: GEMEINSAMKEITEN UND UNTERSCHIEDE DER LEITBILDKONZEPTE UND BÜRGERIDEEN**

Das von jedem Team während der Planungswerkstatt erarbeitete Leitbildkonzept wurde im Rahmen einer Schlusspräsentation am 22. Mai 2014 öffentlich vorgestellt und zudem in einem Bericht ausführlich erläutert. Die Präsentationen sowie eine Zusammenfassung der wichtigsten Inhalte der einzelnen Arbeiten wurden über die städtische Website zum Download bereitgestellt.

Im Mittelpunkt der nachfolgenden Ausführungen steht die Betrachtung von Gemeinsamkeiten und Unterschieden der Arbeiten aus der Perspektive der Bürgerkommentare. Welche der von den Bürgerinnen und Bürgern eingebrachten Ideen spiegeln sich in den Entwürfen der Teams wider

und welche Anregungen könnten sich im weiteren Prozess der Ausarbeitung des Räumlichen Leitbilds Berücksichtigung finden? Zu welchen Kommentaren beziehen die Ausarbeitungen eindeutig Gegenposition und welche Aspekte wurden möglicherweise nicht berücksichtigt?

Alle drei Arbeiten identifizieren einen Bereich entlang der südlichen Verkehrsinfrastruktur (Südtangente) und der nördlichen Freihaltetrasse sowie der heute als „Zwischenräume“ erscheinenden Gebiete als zukünftige Handlungsräume der Stadtentwicklung. Notwendig erscheint diese Fokussierung aus Sicht von Team West 8 /verkehrplus vor allem aufgrund des bisherigen eher ungeplanten, organischen Wachstums der Inneren Stadt und der einzelnen Stadtteile in Richtung ihrer gemeinsamen Ränder bzw. des Freiraums. Somit fehlt in diesen Räumen eine klare Priorisierung.

Das Team berchtoldkrass space&options / Studio. Urbane Strategien / Urban Catalyst Studio verweist in diesem Zusammenhang auf die Stadtentwicklungsgeschichte und planerische Leitbilder einer expansiven Stadtentwicklung und der späteren Hinwendung zur Auseinandersetzung mit der Innenstadt, weshalb nachfolgend nun der Fokus auf den bisher vernachlässigten Zwischenraum als Arbeitsfeld gelegt werden muss.

Das Bearbeiterteam um West 8 sowie das Bearbeiterteam um Machleidt setzen auf die qualitative Ausformulierung der zukünftigen Stadtentwicklung und stellen mit ihren vertiefenden Detailbetrachtungen anschauliche Beispiele zur Diskussion. So zeigt beispielsweise die Überdeckung der





Südtangente des Teams Machleidt / sinai / SHP eine stadträumliche Fortsetzung des mit dem Park an der Günther-Klotz-Anlage eingeschlagenen Wegs. West 8/verkehrplus vertiefen im Zuge ihrer Leitidee einer „Adressbildung“ die zentrale Städteingangssituation hinter dem Hauptbahnhof als attraktive Fläche für städtebauliche Entwicklung und Verbesserung der Verbindung zwischen Südstadt und der angrenzenden Landschaft des Oberwaldes.

Eine Vielzahl der Anregungen aus der Bürgerschaft bezieht sich auf Einzelmaßnahmen und sehr lokale räumliche Situationen. Sie lassen sich daher kaum in einem Leitbild, das eine ordnende und lenkende Funktion für die künftige baulich-räumliche Entwicklung auf gesamtstädtischem und damit entsprechend großem Maßstab zur Aufgabe hat, verorten. Dennoch ermöglichen die Konzepte der Teams und ihre Aussagen für eine gesamtträumliche Stadtentwicklung auch die

Integration einer Vielzahl der von den Bürgerinnen und Bürgern eingebrachten Aspekte. So schließt beispielweise die Forderung nach Aufwertung von öffentlichen Räumen (Straßen und Plätze) der drei Planungsteams die Möglichkeit zur Aufstellung der vielfach von den Bürgern geforderten zusätzlichen Sitzgelegenheiten ein.

### **SCHNITTMENGEN**

Die meisten Übereinstimmungen zwischen Teamkonzepten und Bürgerkommentaren gibt es in den Bereichen Natur und Umwelt, Infrastruktur und Verkehr sowie zu nutzungsbezogenen Aussagen. Die Forderungen aus der Bürgerschaft nach mehr Grün und Grünflächen, der Erhaltung der Naturräume als Naherholungsgebiete, der Berücksichtigung klimarelevanter Aspekte und der Anpassung an den Klimawandel finden ihre Entsprechung in den Vorschlägen der Teams zur Qualifizierung der Landschaftsräume oder der intensiven Begrünung

der Stadtstraßen. Die zukünftig stärkere Ausformulierung der Übergänge zwischen Stadt und Landschaft kommt den Forderungen der Bürger nach besserer Erreichbarkeit und Zugänglichkeit der Freiräume entgegen. Eine Vernetzung der Freiräume bis hin zu einer durchgehenden Verbindung zum Rhein, wie sie der von Team berchtoldkrass space&options/Studio.Urbane Strategien/Urban Catalyst Studio oder Team Machleidt/sinai/SHP vorgeschlagene Handlungsraum „Ring“ ermöglicht, ergänzt den Aspekt der Zugänglichkeit.

Anmerkungen von Bürgerinnen und Bürgern, die eine direkte bessere öffentliche Verkehrsanbindung insbesondere zwischen den Stadtteilen östlich und westlich des Hardtwalds fordern, lassen sich räumlich in den Vorschlägen von Team Machleidt / sinai / SHP zur Lichtung des Hardtwalds und der Initiierung von Radschnellwegen und Bahntrassen bei Team berchtoldkrass space&options/Studio.Urbane Strategien/Urban Catalyst Studio wiederfinden. Die von Letzteren vorgeschlagene Stärkung der Stadtteile durch Qualifizierung der Nachbarschaften und Schaffung von Quartierszentren erfüllen die Forderungen nach Erhöhung der infrastrukturellen Ausstattung in Form von Kultureinrichtungen, Schulen und Einkaufsmöglichkeiten. Stadtbildbezogene Wünsche von Bürgerinnen und Bürgern nach der Qualität der Straßen und Plätze entsprechen den Konzepten zur Umgestaltung der Straßenräume aller Teams und dem Vorschlag des Teams West 8 / verkehrplus der Adressbildung zu inneren Freiräumen.

Mit der Aktivierung des nördlichen Rheinhafenbereichs für eine gemischte städtische Nutzung (Team Machleidt / sinai / SHP), der Neuordnung

und Nachverdichtung der gewerblichen Areale entlang der Südtangente (Team berchtoldkrass space&options / Studio.Urbane Strategien / Urban Catalyst Studio oder Team West 8 / verkehrplus) zur Bildung von Wirtschaftsklustern werden Forderungen aus der Bürgerschaft nach Öffnung des Rheinhafens für neue Nutzungen oder der Entwicklung von Dienstleistung und Gewerbe berücksichtigt.

Auch allgemeine Anmerkungen der Karlsruherinnen und Karlsruher wie zur Schaffung von bezahlbarem Wohnraum, zu einem stärkeren Planungsfokus auf Fußgänger statt auf Autofahrer oder zur Berücksichtigung von Alternativszenarien zum Bevölkerungswachstum finden in den Arbeiten ihren Niederschlag, sei es durch das Aufzeigen der Flächenreserven für eine bauliche Entwicklung und damit auch die Schaffung von Wohnraum wie in der Arbeit des Teams Machleidt / sinai / SHP oder durch die Entwicklungsszenarien zwischen „kompakter Stadt“, „Kreislaufstadt“ oder „Zellenstadt“ des Teams berchtoldkrass space&options / Studio.Urbane Strategien / Urban Catalyst Studio.

Auch dem Wunsch nach mehr Information und Kommunikation hinsichtlich städtebaulicher Veränderungen und der Akzeptanz von Nachverdichtungspotenzial kann mit dem eingeschlagenen Weg der kooperativen Planungswerkstatt und den Gedanken zum Ausarbeitungsprozess des Räumlichen Leitbilds entsprochen werden.

#### **OFFENE PUNKTE**

Keine räumliche Antwort gibt es in den Konzepten zur vielfach von den Bürgerinnen und Bürgern

angesprochenen Verkehrsproblematik Südtangente und den Engpässe an der Rheinbrücke. Vielmehr werden Vorschläge zum weiteren Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs und des Radverkehrs vor dem Hintergrund sich wandelnden Mobilitätsverhaltens entwickelt. So wird beispielsweise mit dem Vorschlag der Errichtung einer S-Bahn Pendelverbindungen zwischen Ost und West im Bereich der Südtangente (Team berchtoldkrass space&options / Studio. Urbane Strategien / Urban Catalyst Studio) zumindest für den Stadtverkehr eine entlastende Alternative angeboten.

Dem von einigen Bürgerinnen und Bürgern geäußerten Wünschen nach mehr Pkw-Stellplätzen in der Stadt stehen die von den Teams vorgeschlagenen Straßenraumumgestaltungen im Zuge der Aufwertung der öffentlichen Räume und der Anpassung an den Klimawandel augenscheinlich entgegen, jedoch wurden mit der Notwendigkeit des Baus von Parkhäusern und Tiefgaragen entsprechende Ausgleichsangebote entworfen, die dem Wunsch nach einer autofreien Innenstadt zumindest für den ruhenden Verkehr entgegenkommen.

Es gibt kaum oder keine Aussagen zum Thema demografischer Wandel und Barrierefreiheit in den Leitbildansätzen der drei Planungsteams, wobei die vom Team berchtoldkrass space&options / Studio. Urbane Strategien / Urban Catalyst Studio diskutierten Szenarien von Nachbarschaften und Kreislaufstadt durchaus taugliche Ansätze hinsichtlich sozialer Vielfalt und notwendiger Infrastruktur, engen Miteinanders oder kurzer Wege für ein qualitativvolles Leben im Alter beinhalten.

Wenig konkrete Aussagen werden von den Teams zur räumlichen Entwicklung der Forschungslandschaft und möglicher Synergien mit den angrenzenden Stadtquartieren gemacht, allenfalls die Vorschläge zur „Mixed-Zone“ (berchtoldkrass space&options / Studio. Urbane Strategien / Urban Catalyst Studio) oder der „Clusterbildung“ (West 8 / verkehrplus) implizieren im weiteren Prozess der Erarbeitung des Räumlichen Leitbilds ein entsprechendes Nachdenken über die Entwicklung und Positionierung von Bildung und Forschung.

Vergleichsweise wenige Aussagen werden auch zur räumlichen Entwicklung in der Innenstadt gemacht, was damit zu begründen ist, dass die aktuellen Umgestaltungen im Rahmen der Kombilösung und anderer Konzeptionen wie beispielsweise dem Höfekonzept ihre Wirkung nach der Fertigstellung in den kommenden Jahren erst entfalten müssen und eine weitere Innenstadtkonzeption zum jetzigen Zeitpunkt nicht notwendig erscheint.

Die Vorschläge der Teams zur Nachverdichtung, baulichen Ergänzung und zur Ausformulierung von Stadteingängen sowie der Bebauung des Güterbahnhofs könnten den Forderungen einzelner Bürgerinnen und Bürger nach zurückhaltender Bebauung, nach Vermeidung von städtebaulichen Entwicklungen wie in der Südstadt-Ost oder nach Bewahrung der historischen Bausubstanz bzw. dem Bau nach klassischen Vorbildern entgegenstehen.

Allgemein geht eine Ausweisung von neuen Bauflächen ohne entsprechenden Ausgleich an anderer Stelle zulasten existierender Frei- und Naturräume und kann wie auch die Nachverdichtung in

bestehenden Siedlungsbereichen mit den Klimazielen und dem Erhalt von Kaltluftentstehungsgebieten und Schneisen für die Frischluftversorgung der Stadt in Konflikt geraten. Hier sind im Rahmen der Erarbeitung eines Räumlichen Leitbilds entsprechende Abgleiche mit bestehenden Planwerken wie dem städtebaulichen Rahmenplan Klimaanpassung abzustimmen und mögliche spätere Bebauungen oder Veränderungen im Einzelfall zu prüfen. Diese Frage würde sich bereits bei der von einem Team vorgeschlagenen Lichtung des Hardtwaldes stellen, welche das lokale Klima beeinflussen könnte.

### **DER ZEITRAUM NACH DER PLANUNGSWERKSTATT BIS ZUR AUSSTELLUNG ZUM STADTJUBILÄUM 2015 ...**

Die Ergebnisse der Planungswerkstatt wurden im Nachgang im Architekturschaufenster ausgestellt und ergänzende Führungen durch die Ausstellung angeboten. Auf die Planungswerkstatt folgte eine intensive Reflexionsphase: Was bedeuten die erarbeiteten Konzepte im Einzelnen für aktuelle und zukünftige Planungsvorhaben in Karlsruhe? Welche konkreten Ansätze liefern sie für ein robustes und zukunftsweisendes Räumliches Leitbild für die Stadt? Unter Federführung des Stadtplanungsamtes arbeitete das Projektteam intensiv an der Beantwortung dieser Fragestellungen und damit an der Konkretisierung des Räumlichen Leitbildes.

Zum weiteren Vorgehen des Abgleichs der Ergebnisse der Planungswerkstatt mit aktuellen Planungen und den Stellungnahmen der Fachressorts zu einzelnen Fragestellungen gehörte auch die Einbeziehung und Berücksichtigung der während

der Ausstellung und der Planungswerkstatt gesammelten Bürgerideen. Auch die Kommunikation des Prozesses in die Öffentlichkeit wurde nach der Planungswerkstatt fortgeführt – mit einem Ausblick auf die aktuellen Aktivitäten und einer Vorschau auf das geplante Begleitprogramm zur Ausstellung 2015.

### **PLANUNGSWORKSHOP ARCHITEKTUR-SCHAUFENSTER KARLSRUHE E. V.**

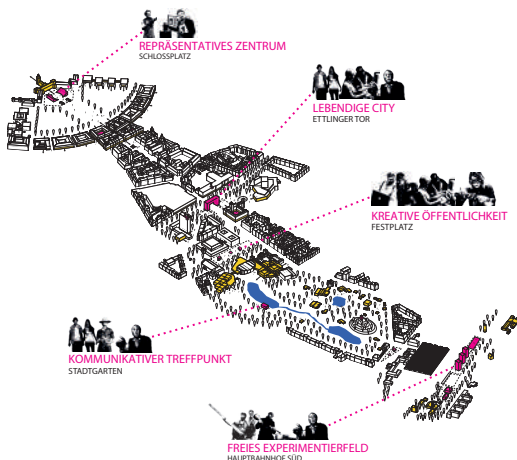
Ergänzend hierzu hat der Verein Architekturschaufenster lokale Planerteams zu einem Reflexionsworkshop im Herbst 2014 eingeladen. Interessierte Kolleginnen und Kollegen aus den Fachbereichen Stadtplanung, Freiraum- und Landschaftsplanung und Architektur waren aufgefordert, in Zusammenarbeit mit „Laien“ – Bürgerinnen und Bürgern, die Ergebnisse der Planungswerkstatt im Rahmen eines Workshops zu reflektieren („Kommentar“) und gegebenenfalls mit eigenen Vertiefungen anzureichern („Lupe“). Insgesamt fanden sich sechs Teams, die die Ergebnisse der Planungswerkstatt ausführlich kommentierten. Die Auseinandersetzung mit den Planungsvorschlägen führte zu eigenen Interpretationen und vertiefenden Überlegungen.



Jedes der sechs Bearbeitungsteams hat sich einen eigenen Fokus gesetzt und diesen in dem zweitägigen Workshop aussagekräftig bearbeitet. Dabei konnten unterschiedliche Themen für die Stadtplanung einbezogen werden:

- Äußere und innere „Ränder“ (Alter Flugplatz, Nord-Süd-Achse, Nordweststadt)
- „Hubs“ als Wechselorte für die intermodale Mobilität: in Form von „Wechselstuben“ zur Förderung des Fahrradverkehrs
- Stadtbau, Transformation: Verbindung zum Rhein
- Siedlungserweiterungen: Umwertungen von Zonen wie Hafen, Altem Flugplatz
- Nachverdichtung: Nordweststadt
- Öffentlicher Raum: Nord-Süd-Achse Innere Stadt.

Die Workshopergebnisse wurden mit der Prozessgruppe des Räumlichen Leitbildes rückgekoppelt



*Neue soziale Mitte, die Anstoß e. V.  
(Jaro Eiermann, Christian Hennig, Benedikt Stoll),  
aus Beitrag Architekturschaufenster Workshop 2014*

und haben den Fokus künftiger Bearbeitungsschwerpunkte zum Teil bestätigt.

## UPDATE

Die Ergebnisse des Workshops wurden in einer Abendveranstaltung von den einzelnen Teams vorgestellt und im Architekturschaufenster für eine Woche ausgestellt. Bei der Finissage wurde die Öffentlichkeit mit einer „UPDATE“-Veranstaltung über den Planungsstand des Räumlichen Leitbildes informiert. Die Ausstellungsgestalter COMPLIZEN Planungsbüro aus Karlsruhes Partnerstadt Halle stellten sich, sowie erste Konzepte für die große Ausstellung im Jahr 2015 vor.

Im Frühjahr 2015 wurden zwei weitere öffentliche Veranstaltungen im Format der „Stadtansichten“ zum Leitbildprozess angeboten. Anders als die Stadtansichten 1+2, die im Rahmen der Ausstellung 2013 als Vortrags- und Diskussionsformat konzipiert und durchgeführt wurden, fanden die Stadtansichten 3+4 erstmalig als diskursiver Spaziergang – als „Talk and Walk“ statt. In dieser Phase sollte nun mit der Öffentlichkeit auf die nächste Maßstabebene gewechselt werden und Auswirkungen auf einzelne Quartiere überprüft werden. Ortskenner und Planungsexperten, Fachleute und interessierte Karlsruher erkundeten im Rahmen moderierter Touren – mit dem Rad und zu Fuß – Schlüsselthemen des Räumlichen Leitbildes vor Ort. Im Fokus der Touren standen zwei ausgewählte Handlungsfelder, die für das Stadtplanungsamt in der weiteren Entwicklung und Planung hin zum Räumlichen Leitbild entscheidend sind: Mit der Stadtansicht 3 „Auf dem Rad durch den Hardtwald“ wurde am Beispiel des Hardtwalds das



übergeordnete Thema Freiraum in den Blickpunkt gerückt und zudem erarbeitete Aspekte aus der Planungswerkstatt wie eine weitere Öffnung des Hardtwalds für Freizeitnutzung (von Team Machleidt/sinai/SHP sogar als Lichtungen im Hardtwald vorgeschlagen), eine verbesserte Verknüpfung und Erreichbarkeit der Freiräume oder der Umgang mit den Grenzen zwischen Stadt und Landschaft und der Ausgestaltung der Siedlungsränder mit Experten diskutiert.

Die Stadtansicht 4 „Zu Fuß im Gewerbegebiet Grünwinkel“ befasste sich mit dem Schwerpunkt Arbeiten. Entlang der Südtangente und dem Westbahnhof sollten alternative Arbeitswelten und Gewerbekonzepte diskutiert werden und dabei einen guten Einblick in diesen komplexen, und gegensätzlichen, aber hochdynamischen Transformationsraum bieten. Beide Touren zu den Schlüsselthemen des Räumlichen Leitbildes endeten mit einem gemeinsamen „Tischgespräch“, bei dem sich in einer offenen Diskussionsrunde allen Teilnehmenden die Möglichkeit zum Austausch mit den verantwortlichen Planern und Experten bot. Das gesammelte Bürger- und Expertenfeedback wird in die weitere Bearbeitung mit aufgenommen.

Der aktuelle Stand der Ausarbeitung des Räumlichen Leitbilds wird mit der Ausstellung 2015 der Öffentlichkeit erneut zur Diskussion gestellt und dient besonders dazu, Feedback zum Leitbildentwurf einzusammeln um damit den Öffentlichen Beteiligungsprozess vorläufig abzuschließen und in die weitere Ausarbeitung des Räumlichen Leitbilds einfließen zu lassen (vgl. Ausstellung und Begleitprogramm auf Seite 24–27).

### **BETEILIGUNGSFORM NACH MASS**

Die Stadt Karlsruhe hat im Jahr 2012 bereits erste Erfahrung mit einem transparenten Verfahren in der teilräumlichen Planung der Planungswerkstatt Durlacher Allee gemacht. Dieser Prozess war öffentlich, die Bürgerinnen und Bürger hatten im gesamten Verfahren die Möglichkeit, sich direkt an der Diskussion zu beteiligen sowie über das Internet Rückmeldungen in den Planungsprozess einzubringen. Der erfolgreiche Verlauf hat ermutigt, das transparente Format auf die Fragestellung des Räumlichen Leitbilds, einer strategischen und großräumlichen Planungsaufgabe, zu übernehmen. Erklärtes Ziel war, den Prozess über das Fachpublikum hinaus bekannt zu machen und das Interesse einer breiteren Bevölkerung zu wecken.

Mit der Ausstellung „10 Fragen an Karlsruhe“ im Stadtmuseum wurde das komplexe Thema erstmals in Form von zehn salopp gestellten Fragen zur künftigen Entwicklung der Stadt präsentiert und damit die Bürgerschaft zur Diskussion aufgefordert. Der besondere Ort und die dafür eigens entwickelte Ausstellungskonzeption, aber vor allem die erläuternden Fach- und Sonderführungen und ergänzenden Begleitveranstaltungen







# REFLEXIONEN EIN WORKSHOP DES ARCHITEKTURSCHAUFENSTERS KARLSRUHE E. V.

*gekürzt aus „Workshop: Reflexionen zum Räumlichen Leitbild Karlsruhe 2015“ Dokumentation*

Der Vorstand des Architekturschau Fensters Karlsruhe e. V. hat sich vorgenommen, das Engagement der Karlsruher Planungsfachleute für baukulturelle Fragen stärker zu wecken, da in der örtlichen Fachwelt vielfältiger Sachverstand und Engagement vorhanden sind. Interessierte Kolleginnen und Kollegen aus den Fachbereichen Stadtplanung, Freiraum und Landschaftsplanung und Architektur sollten in Zusammenarbeit mit „Laien“ – Bürgerinnen und Bürger ohne fachlichen Hintergrund in Architektur oder Stadtplanung – die Möglichkeit erhalten, die Ergebnisse der Planungswerkstatt im Rahmen eines Workshops zu reflektieren („Kommentar“) und gegebenenfalls mit eigenen Vertiefungen anzureichern („Lupe“). Dieser Workshop fand an einem Oktoberwochenende in den Räumen des Architekturschau Fensters statt (Freitag, 24.10.2014, ab 17 Uhr, bis Samstag, 25.10.2014, 9 Uhr bis 22 Uhr).

Die während des Workshops in Form von Texten, Skizzen und Postern erarbeiteten Ergebnisse wurden etwa vier Wochen nach dem Workshop in einer kleinen Ausstellung und einer Begleitveranstaltung der Stadt Karlsruhe öffentlich präsentiert (17. bis 24.11.2014). Selbstverständlich konnten die Ausarbeitungen in der Kürze der Zeit von den Teams nur allgemein skizziert werden. Sie lieferten zur großen Freude der Organisatoren nach einer Arbeitszeit von maximal 18 Stunden durchwegs Ausarbeitungen von hoher Qualität ab.

Die „Reflexionen zur Planungswerkstatt“ wurden in Form einer Broschüre, deren redaktionelle Arbeit das Architekturschau Fenster übernommen hatte, im Rahmen der Abschlussausstellung der

Stadt Karlsruhe übergeben. Diese hatte den Workshop finanziell unterstützt. Die Fachkommentare können den Diskurs in Öffentlichkeit, Kommunalpolitik und Verwaltung anreichern und einen Beitrag leisten im Prozess zur Erarbeitung des „Räumlichen Leitbildes Karlsruhe 2015“.

Das Engagement der Teilnehmenden konnte nicht finanziell honoriert werden, der Einsatz der Teams ist im Sinne eines bürgerschaftlichen Engagements zum Stadtjubiläum 2015 zu sehen.



## TEAM SUBURBAN

Philipp Scholz, Architekturstudium, KIT ... Adrian Bartkowski, Studium Stadtplanung, Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen ... Alexander Werner, Studium Stadtplanung, Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen. Betreuung: Dr. Philipp Dechow, Architekt, KIT, Fachgebiet für Regionalplanung und Bauen im ländlichen Raum.

Die Auswertung der Ergebnisse der Planungswerkstatt durch das Team hinsichtlich Themen, Potenzialen und Defiziten führte zu den fünf Themenfeldern Reurbanisierung, Mobilität, Stadtränder, Landschaftsinfrastruktur und Quartiere/Nachbarschaften.

Gezielt nahm das Team *Suburban* die Nordweststadt unter die Lupe und wertete die drei Arbeiten aus der städtischen Planungswerkstatt dahingehend aus. Die Stadtplanung hatte in diesem Stadtteil, ab den 1950er-Jahren ein besonderes Stadterweiterungsgebiet, Nachverdichtungspotenziale identifiziert. In einer fachlich sauberen und konsequenten Abfolge der Arbeitsschritte (Defizit/Potenziale – Ziele – Maßnahmen) entstanden die teilweise sehr konkreten Vorschläge. Die Zielfelder umfassen die wesentlichen Themen Stadträume, Mobilität, Quartiere bzw. Nachbarschaften. Die Erreichbarkeit der Freiräume gewinnt hinsichtlich der Klimaanpassung einen besonderen Stellenwert. Besonders hervorzuheben ist auch die Beschäftigung mit „Rändern“, ein Thema, das bereits in der Analysephase für das Räumliche Leitbild – „10 Fragen an Karlsruhe“ – eine wichtige Rolle gespielt hat. Dabei wurde der Blick ebenso auf innere Ränder im Zuge der Wilhelm-Hausenstein-Allee ge-

richtet wie auf die Situationen zum Alten Flugplatz im Osten und zur Hertzstraße im Westen. Auch die Auf- bzw. Umwertung von überdimensionierten Verkehrsräumen (Landauer Straße) bietet eine verfolgenswerte Anregung. Ein weiteres Kernthema, die Nutzung von Nachverdichtungspotenzialen, blieb im Blickfeld der Bearbeitung in Form von Typisierungen für Einfamilienhausgebiete.



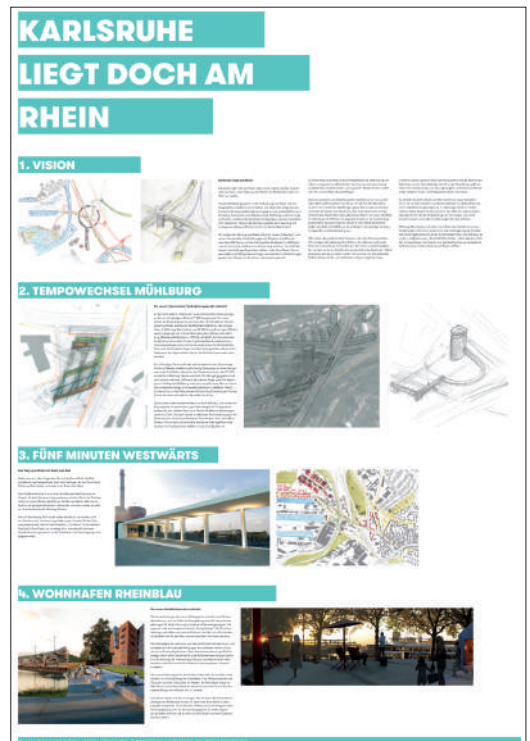
## TEAM 4 WAGEN WESTWÄRTS

Matthias Christoffel, Architekt, Büro für Architektur, Stadtraum- und Infrastrukturgestaltung Christoffel & Compagnons, Karlsruhe ... Rainer Flotho, Verkehrsplaner, TransportTechnologie-Consult, Karlsruhe ... Dr. Ursula Nothelfer, Freie Landschaftsarchitektin, SNOW Landschaftsarchitekten, Karlsruhe ... Fanny Kranz, „Laie“, Kunstvermittlerin und Kunstwissenschaftlerin, fort/da, Karlsruhe.

Die kritische Auseinandersetzung des Teams 4 *wagen westwärts* mit allen drei Arbeiten der städtischen Planungswerkstatt ist ein wertvoller Beitrag für den weiteren Diskurs: *West 8/verkehrplus* sortieren Nutzungscluster und Begabungen. Neue Adressenbildungen innerhalb der Zwischenräume können identitätsstiftend sein. Das Versprechen der „Enkeltauglichkeit“ der Verkehrskonzepte wurde wegen der fehlenden Konkretisierung jedoch nicht eingelöst. Für *Machleidt und Kollegen* wiederum wird konstatiert, die konkretesten räumlichen Aussagen für die weitere Entwicklung der Stadt gemacht zu haben. Ihre Vorschläge für die Nordzone sind als Denkmodell erfrischend und anregend für die weitere Diskussion in der Stadt. Das *Karlsruher Team* hat eine eher konzeptionelle und strategische Studie geliefert. Die Formulierung des ringförmigen Handlungsraumes ist zu „griffig“, unter anderem weil das Freizeitband im Norden keinen tatsächlichen Teil eines Rings darstellt. Die Darstellung der prozesshaften Abläufe bildet eine positive Unterscheidung zu den beiden anderen Beiträgen.

Das Team 4 *wagen westwärts* konzentriert sich in seinem Beitrag auf die Verbindung Mühlburg–

Rheinhafen: „Karlsruhe liegt doch am Rhein“. Mit der radikalen Zerschlagung des strangulierenden Verkehrsknotens Südtangente–Bahn–Straße soll ein neuer Zwischenraum entstehen: komfortablere Verkehrsverbindung, neue Freizeitflächen und die Erschließung eines neuen Stadtquartiers „Wohnhafen Rheinblau“ zwischen nördlichem Hafenbecken und Energieberg.



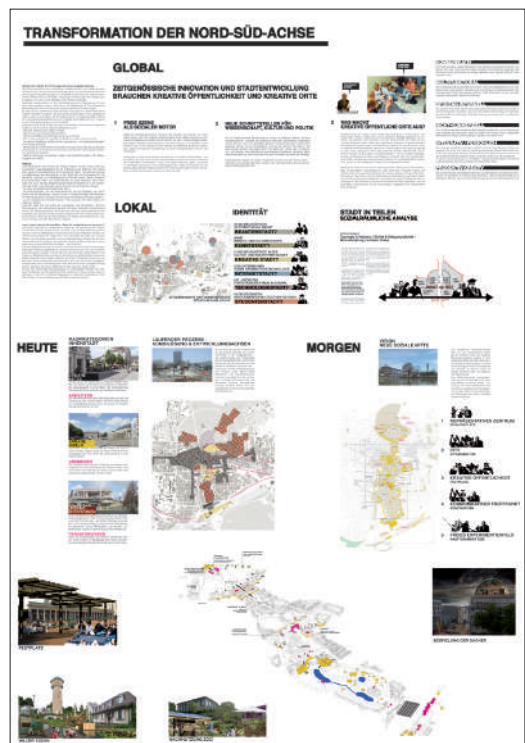
## TEAM DIE ANSTOSS E. V.

*Benedikt Stoll, Architekturstudium, KIT, Schwerpunkt Stadtplanung; Gründer von Guerilla Architects in London/Berlin und Initiator von die Anstoß e.V. in Karlsruhe ... Jaro Eiermann, Architekturstudium und Stadtplanung, KIT ... Christian Hennig, Architekturstudium, KIT, Schwerpunkt Stadtplanung ... Norina Quinte, „Laie“, Studium der Kunstwissenschaften und Medienphilosophie, HfG Karlsruhe. die Anstoß e.V. ist ein interdisziplinäres Netzwerk und gemeinnütziger Verein ([www.dieanstoess.de](http://www.dieanstoess.de)), der sich für eine freie Kultur- und Kreativszene einsetzt.*

Die Stellungnahme zu den Ergebnissen der städtischen Planungswerkstatt ist sehr grundsätzlich angelegt. So vermisst man beim Team *Machleidt und Kollegen* die Auseinandersetzung mit den heutigen Schwächen der Stadt und sieht die Formulierung von sechs Großprojekten kritisch. Die Frage nach den Adressaten für ein „redesigntes“ Karlsruhe wäre nicht gestellt. Team *West 8/verkehrplus* wird gelobt für die Verbindung von Stadtgefüge, Klimawandel und Landschaftsräumen. Beim *Karlsruher Team* wiederum wird eine übergeordnete Vision für die Vermittlung von Identität nach innen und außen vermisst. Positiv vermerkt sind die Themen Nachbarschaft und Schaffen von Nischen für kreative Köpfe.

„Neues Leben in der toten Mitte – Raum für zeitgenössische Innovation?“, so lautet der Fokus der Arbeit des Teams. Eine städtebaulich-historische sowie soziokulturelle Analyse führt zum Ergebnis, dass die größten Probleme im Zentrum liegen: „Hier kann die bisher ungeplante, untergenutzte und undurchdringliche Nord-Süd-Achse einen wichtigen Beitrag leisten ...“ Die Vision von einer neuen sozialen Mitte erfordert die Erweiterung

urbaner Netze, die Verbindung urbaner Inseln und die Transformation urbaner Sperrzonen. Der Schlossplatz als repräsentatives Zentrum, die City am Ettlinger Tor, der Festplatz für die kreative Öffentlichkeit, der Stadtgarten als kommunikativer Treffpunkt und der Hauptbahnhof-Süd als freies Experimentierfeld ermöglichen auch eine Ausdehnung der Innenstadt nach Süden. Mit dieser programmatischen Vorstellung trifft das Team „zielsicher“ auf ein wesentliches Aufgabenfeld, das die Stadtplanung schon seit Längerem beleben wollte, dabei aber auf Widerstände, etwa bei der Neugestaltung des Festplatzes, traf.



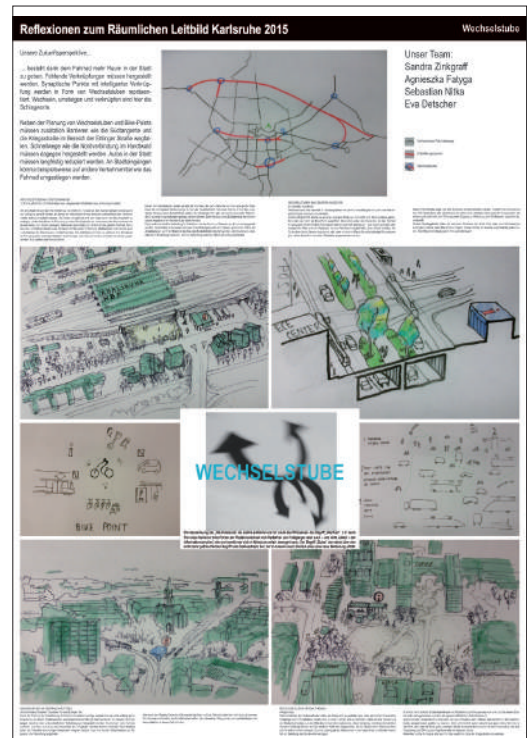
## TEAM WECHSELSTUBE

Sandra Zinkgraff, Architekturstudium am KIT; AiP, Büro für Architektur, Stadtraum- und Infrastrukturgestaltung Christoffel & Compagnons, Karlsruhe ... Agnieszka Fatyga, Architekturstudium in Wrocław (Polen) und am KIT; AiP in einem Architekturbüro in Karlsruhe ... Sebastian Nitka Architekturstudium am KIT; AiP, Büro für Architektur, Stadtraum- und Infrastrukturgestaltung Christoffel & Compagnons, Karlsruhe ... Eva Detscher, „Laie“, Studium der Physik an der LMU München und der Universität Karlsruhe; wissenschaftliche Angestellte beim DVGW: Technologiezentrum Wasser, Karlsruhe.

Nach Ansicht des Teams *Wechselstube* sind die drei Teilnehmer der städtischen Planungswerkstatt zu ähnlichen Lösungsvorschlägen für ein Räumliches Leitbild gelangt: *West 8/verkehrplus* weisen treffend auf die Schnittstellen zwischen Stadt und Landschaft hin, wobei das Team auch den Übergang zwischen Karlsruhe und den Nachbargemeinden in diese Betrachtung einbezogen haben möchte. Die Thematik Klimaanpassung sei auch im Zusammenhang mit der Verkehrskonzeption zu denken, während die Chance auf „Enkeltauglichkeit“ beim Umbau der Kriegsstraße gesehen wird. An dieser Zone müsste auch – wie von *Machleidt/sinai/SHP* vorgeschlagen – ein Abbau von baulichen und psychologischen Barrieren erfolgen. Die Idee der „Mixed Zones“ des *Karlsruher Teams* werden positiv bewertet, da es bereits heute funktionierende Ansätze dafür gibt. Weiterhin wäre für die Zukunft der Mobilität als zentrales Thema für die Karlsruher Stadtentwicklung auch die Idee der „5-Minuten-Stadt“ von Bedeutung.

Folgerichtig knüpft das Team *Wechselstube* am Thema Mobilität an und entwickelt zuerst ein Den-

ken aus der Position eines Fahrradfahrers und der Notwendigkeit von Bike-Points als Dienstleistungspunkten heraus. Im nächsten Schritt erfolgt die Erweiterung zu Umsteigeorten und Informationsquellen für Verkehrsteilnehmer – „Wechselstuben“. Diese „Wechselstuben“ sind an zentralen Plätzen notwendig, sollen aber auch im kleineren Maßstab innerhalb von Quartieren eingerichtet werden. Als Zukunftsperspektive wird gewünscht, dass dem Fahrrad mehr Raum gegeben wird, indem die fehlenden Verknüpfungen durch intelligente „Wechselstuben“ hergestellt und Barrieren wie in den Bereichen der Südtangente und der Kriegsstraße abgebaut werden.



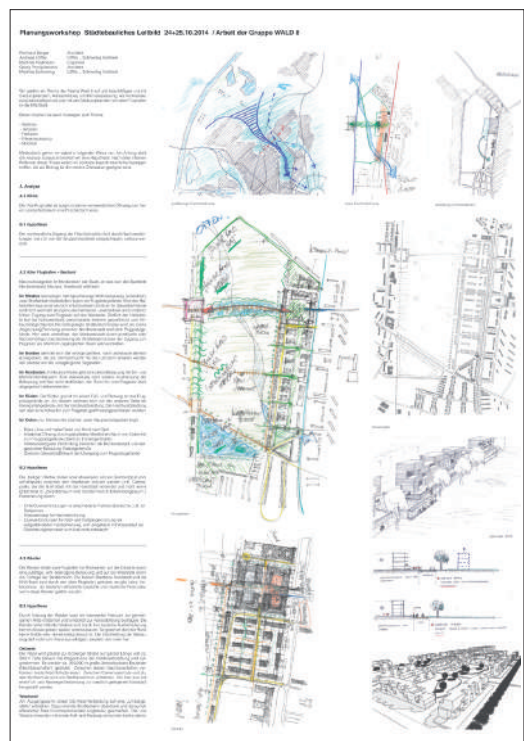
## TEAM WALD 8

Matthias Schmeling, Architekt, Löffler\_Schmeling klimagerechte Architektur, Karlsruhe ... Prof. Andreas Löffler, Architekt, Löffler\_Schmeling klimagerechte Architektur, Karlsruhe ... Reinhard Berger, Architekt ... Georg Perogiannakis Architekt ... Matthias Paykowski „Laie“, tätig bei einem internationalen Elektronik- und Technologiekonzern

Das Team WALD 8 hat seine Stellungnahme zur städtischen Planungswerkstatt nur auf den Beitrag von *West 8/verkehrplus* konzentriert: „Wesentliche Ansätze und Aussagen der Gruppe *West 8* sprechen uns an. Wir halten sie für hilfreich für eine zukünftige Entwicklung. Insbesondere die Überlegungen, sich mit den Rändern der Stadt auseinanderzusetzen, Adressbildungen zu generieren und Aspekte der Klimaanpassung bei zukünftigen Planungen zu berücksichtigen, halten wir für wichtig.“ Der Hinweis der Planungsgemeinschaft auf die Vielschichtigkeit Karlsruhes auf hohem Niveau darf nicht zum Eindruck einer Profillosigkeit führen. Als unangemessen wird der Versuch betrachtet, Karlsruhe als Metropole in Europa einstufen zu wollen. Insbesondere bewegten die anschaulichen Testentwürfe zum Alten Flugplatz das Team zur Bearbeitung ihrer „Lupe“. Die Beibehaltung der nördlichen Öffnung wird – im Gegensatz zur Arbeit der Gruppe *Machleidt* – wegen der Durchlüftung begrüßt. Dabei könnte der Flugplatz auch eine innere Adresse bilden. Das Maß der Überbauung des Flugplatzes wurde jedoch als zu groß bewertet.

Mit der Analyse dieses einen Lösungskonzepts der Planungswerkstatt setzte das Team WALD 8 somit

seinen eigenen Arbeitsschwerpunkt, für den das Gebiet des Alten Flugplatzes ein geeignetes Areal bietet. Den kurzen Bestandsanalysen mit darauf aufbauenden Hypothesen zu den Themen Klima, Alter Flugplatz und Ränder folgen die Planungsvorschläge, die auf eine moderate Weiterentwicklung der geschützten Freifläche zielen. Der Ostteil soll eine viergeschossige Bebauung mit einem vorgelegerten Grünstreifen mit Allecharakter erhalten, wie die angefertigten Skizzen illustrieren.



## ZUSAMMENFASSENDE BETRACHTUNG

Die einzelnen Arbeiten der drei Teams der städtischen Planungswerkstatt wurden von den Teams teilweise ausführlich kommentiert. Erfreulicherweise hat sich jedes Team einen eigenen Fokus gesetzt. Dabei konnten unterschiedliche Themen für die Stadtplanung einbezogen werden:

- „Ränder“: Alter Flugplatz, Nord-Süd-Achse: innerer Rand, Nordweststadt: innerer und äußerer Rand

- „Hubs“ als Wechselorte für die intermodale Mobilität: in Form von „Wechselstuben“ zur Förderung des Fahrradverkehrs
- Stadtbau, Transformation: Verbindung zum Rhein
- Siedlungserweiterungen: Umwertungen von Zonen wie Hafen, Alter Flugplatz
- Nachverdichtung: Nordweststadt
- Öffentlicher Raum: Nord-Süd-Achse Innere Stadt

# Fantasie der Planer sprengt B-10-Brücke

Neue Ideen schärfen das „Räumliche Leitbild“

Von unserem Redaktionsmitglied Rupert Hustedt

Wie kann Karlsruhe 2115 aussehen? Und gibt es eine wünschbare Entwicklung, die auch noch planvoll steuerbar ist? Immerhin bemüht die Fächerstadt anlässlich ihres 300. Geburtstags im nächsten Jahr Architekten und Stadtplaner für kühne Entwürfe ihrer Zukunft.

Wie wäre es mit einem freien Blick von Mühlburg auf den Hafen? Oder braucht die Stadt der Zukunft „Wechselstuben“ für Fahrzeuge auf jedem großen Platz? Noch wird am „Räumlichen Leitbild“ weitergebastelt – im Festommer 2015 will man es dann den Karlsruhern und der Welt als den modernisierten Traum von einer Fächerstadt der Zukunft mit

### Architekturschaufenster zeigt Pläne vom Workshop

einer Ausstellung im Alten Schlachthof präsentieren. Jetzt hat sich das Architekturschaufenster, die Plattform der Karlsruher Baukünstler, dem Leitbild-Prozess geöffnet.

Fünf Teams haben in einem Workshop die Ergebnisse der Planungswerkstatt 2014 zum „Räumlichen Leitbild“ mit drei internationalen Planungsteams in einer thematischen Präsentation interpretiert und jeweils bei einem Thema fantasievoll konkretisiert. Am Mittwochabend stellten die Gruppen aus Architekten, Studenten und Laien ihre Vorschläge im Architekturschaufenster, Waldstraße 8, vor. Dort sind die Pläne bis Mittwoch, 26. November, ausgestellt. Und an diesem Mittwoch zieht dort das Stadtplanungsamt öffentlich um 19 Uhr die Zwischenbilanz im Prozess fürs Karlsruhe Leitbild.

Die fünf Vorschläge orientieren sich am Rahmen des Werkstatt-Ergebnisses, malen dann aber mit ganz eigener Pinselführung am Leitbild weiter: Die Reihenfolge bedeutet keine Rangfolge.

#### Öffnung nach Westen

Die Gruppe „4 wagen westwärts“ will die Mühlburger Südtangentenbrücke sprengen lassen, um Karlsruhe nach Westen zum Rhein zu öffnen. Diese Blick-Barriere durch den strahlenden Verkehrsknoten zwischen Lammeyplatz und Hafenecken müsse radikal zerlegt werden. Sei diese Trennung im Westen aufgehoben, könne das Hafengebiet zu der Karlsruher Wachstumzone künftigen Stadtlebens mit hoher Wohnqualität in Lofts am Wasser und Terrassenhäusern am Hang des Windmühlensbergs werden. Auch die Eisenbahnbrücke beim Mühlburger Bahnhof soll ihren trennenden Charakter verlieren. Vom Lammeyplatz aus will „4 wagen westwärts“ das Gebiet um den Honselknoten zum Hochplateau mit Rheinblick und Café aufschütten – und eine Brücke nach Westen über die Bahn schlagen. Dazu sollen die „Beckenköpfe“ zu Haken-Kulturzeilen rühen. So könne sich der Karlsruher Westen vom „Unort“ zum Wohnhafen „Rheinblau“ verwandeln.



BARRIERE ZWEI: Den Zaun vor dem Stadtpark wollen „Kreative“ einreißen.



BARRIERE EINS: Die Mühlburger Südtangenten-Brücke soll verschwinden. So stellt sich ein Planetenteam die Zukunft einer nach Westen geöffneten Stadt vor. So würde der Blick auf den Hafen frei, wo Wohnungen entstehen und das Leben am Kai pulsieren. Fotos: jodo

#### Nordweststadt

Das Team „subUrban“ nahm die Ränder des Stadtteils unter die Lupe – und fand bei der Nordweststadt gleich drei Nord-Süd-Züge, die nach klarer Gestaltung schreien: den Streifen entlang des Alten Flugplatzes im Osten, den an der Herizstraße im Westen und Nordwesten sowie die Wilhelm-Hausenstein-Allee in der Mitte. Zudem findet „subUrban“, manche Straße überdimensioniert – besonders bei der zentralen Ost-West-Achse, der Landauer Straße, bestehe großer Umgestaltungsbedarf.

#### Flugplatzränder

Das Team „Wald“ will den Alten Flugplatz als Naturschutzgebiet achten und dabei an dessen Rändern städtebaulich klare Kontexte setzen. Besonders auf der Nordostseite (Osten) entsteht mit dem C-Areal als neuem Stadtteil ein durchgezogene Nord-Süd-Be-

bauung. Dazu kommt ein Ausbau des Querwegs zur Nordweststadt. Dort und vor allem im Süden der geschützten Fläche sieht die Wald-Gruppe Wasserflächen zum Abkühlen des Klimas vor. Kategorisch abgelehnt wird wegen des für die Städter notwendig frischen Winds der Vorschlag aus der Planungswerkstatt, westlich der Heidesiedlung die Bebauung zwischen Neurent und der Nordweststadt zu arondieren.

#### Beliebte City-Achse

Dem Team „Anstos“ ist Karlsruhe noch immer viel zu langweilig und das Potenzial der Stadt bei weitem nicht ausgeschöpft. Dabei sieht es das Problem vor allem in dessen Herzen. Dort liege derzeit Raum brach, wo durch „zeitgenössische Innovation neues Leben in die tote Mitte“ ziehen werde. Mit der Aufwertung der zentralen Stadtachse vom Schlossplatz im Norden bis zur Brache hinterm Hauptbahnhof im Sü-

den zur Kette kreativer Orte aber könne die Fächerstadt zur modernen Stadt werden. In großen Freiräumen wie Markt- oder Festplatz und bei kostenlosem Durchgang für jedermann durch den heute abgesperrten Stadtpark würde „die freie Szene als der neue soziale Motor der Stadtentwicklung“.

#### Wechselstuben

Aus der Position eines Radfahrers entwirft das Team „Wechselstube“ die Zukunft der mobilen Stadt. Dabei spielen eben spezifische „Wechselstuben“ eine Hauptrolle: Es sind Stationen auf jedem großen Platz Karlsruhes, wo Einwohner, Pendler und Touristen rübeln, das Verkehrsmittel tauschen – ob von Rad, in die Straßenbahn, auf den Leihwagen oder zur Eisenbahn. Dazu sind die Umsteigeorte zu Service- und Informationsstationen ausgebaut. So rufen die Fahrräder in die Spitzenposition des Stadtvollzugs der Zukunft.





# DER WEITERE WEG

---

**VON DER PLANUNGSWERKSTATT ZUM  
INTERNEN BETEILIGUNGSPROZESS:  
ZIELKONFLIKTE, ÜBEREINSTIMMUNGEN**

Heike Dederer, Dr. Antonella Sgobba

**METHODE UND ARBEITSSTRUKTUR DES  
INTERNEN BETEILIGUNGSPROZESSES**

Heike Dederer, Dr. Antonella Sgobba

**DIE 7 STOSSRICHTUNGEN:  
RÜCKÜBERSETZUNG UND ERARBEITUNG  
EINES ERSTEN ENTWURFES FÜR DIE AUS-  
STELLUNG**

Heike Dederer, Dr. Antonella Sgobba

**DIE LUPEN**

Heike Dederer, Dr. Antonella Sgobba

**EINE AUSSTELLUNG ZUM 300STEN**

complizen Planungsbüro, Marian Schmitt

**WIE GEHT ES WEITER?  
DAS REGIEBUCH ZUM LEITBILD**

Heike Dederer, Dr. Antonella Sgobba

**FRAGEN ZUR HERSTELLUNG  
EINES INTEGRIERTEN  
GESAMTSTÄDTISCHEN KONZEPTS**

Dr. Wilfried Wittenberg

**STADTENTWICKLUNGSPLÄNE,  
LEITBILDER, MASTERPLÄNE ...  
WAS BLEIBT?**

Dr. Harald Ringler

**WIE ZEICHNET MAN EIN LEITBILD?**

Prof. Markus Neppi



# VON DER PLANUNGSWERKSTATT ZUM INTERNEN BETEILIGUNGSPROZESS: ZIELKONFLIKTE, ÜBEREINSTIMMUNGEN

*Heike Dederer*

Da lagen sie nun vor, die Ergebnisse der Planungswerkstatt, um die neben den verfassenden Teams so viele gerungen und diskutiert hatten. Beachtliche Planwerke voll großer Ideen, fantasievoller Anregungen und Hingucker, aber auch angereichert mit dezenten Hinweisen auf eine sinnvolle strategische Ausrichtung für Karlsruhes zukünftige Entwicklung oder auch mit versteckten Details, wo mit etwas mehr Aufmerksamkeit und planerischer Sorgfalt ein deutlicher Qualitätsgewinn in der räumlichen Ausprägung erzielt werden könnte.

Um das „Räumliche Leitbild“ daraus zu generieren, galt es im ersten Schritt, die Ergebnisse der Teams mit den vorhandenen städtischen, großmaßstäblichen Konzepten abzugleichen. Dabei waren bei näherer Betrachtung gar keine großen Diskrepanzen zu entdecken, was zum einen natürlich sehr für die gewissenhafte und qualitätsvolle Arbeit der Teams sprach, zum anderen aber auch für den intensiven Diskurs, in dessen Rahmen die Ergebnisse entstanden waren. Zudem galt es auch, die Arbeiten mit den bereits angedachten oder konzeptionell bereits vorbereiteten Planwerken in Einklang zu bekommen. Auch hier hat der intensive Austausch mit den Teams während der Planungswerkstatt den Weg bereitet. Dennoch sollte eine Feinjustierung das Endergebnis für den Planungsalldag wirklich brauchbar machen und als rahmengebende Hilfestellung nachhaltig verankern.

Eine Fragestellung, die sich dabei schnell ins Blickfeld drängt, war, wie mit den Abweichungen der Arbeiten untereinander umzugehen sei.

Es war verblüffend, wie unter Interpretation der vermeintlich gleichen Rahmenbedingungen doch

ganz unterschiedliche Strategien im Umgang mit dem Wachstum Karlsruhes und damit mit der Zunahme von Bauflächen entwickelt wurden.

Hat das Team berchtoldkrass space&options/Studio. Urbane Strategien/Urban Catalyst Studio den Beschluss des Gemeinderates, keine zusätzlichen Gewerbeflächen auszuweisen, auf die komplette Siedlungspolitik übertragen und den Schwerpunkt sowohl bei der Gewerbeflächen- als auch bei der Wohnbauflächenentwicklung mit sehr kreativen und zukunftsweisenden Vorschlägen auf die Nachverdichtung im Bestand und dessen Weiterentwicklung gesetzt. So hat das Team Machleidt/sinai/SHP, zur Wohnbauflächenentwicklung Vorschläge für eine Inanspruchnahme von neuen Flächen gemacht. In moderater Form wurden dort sehr harmonisch und überzeugend Neubauflächen eingefügt, die wiederum mit einer enormen Qualitätssteigerung und Inwertsetzung der angrenzenden Freiflächen verbunden wurde. Die Grenzen der Konzepte beider Büros wurden, vermutlich ohne dies in der Form beabsichtigt zu haben, durch das Team West 8/verkehrplus klar definiert und hielten beiden Ansätzen durchaus stand.

So wurde allein an diesem Beispiel klar, dass es nicht um ein „Entweder-oder“, sondern nur um ein möglichst synergetisches „Sowohl-als auch“ gehen kann. Zudem wurde mehr als deutlich, dass neben den bereits gesetzten Rahmenbedingungen noch einige fehlten, die so schnell wie möglich zu schaffen waren, damit das Räumliche Leitbild auf eine Basis – möglichst gestützt durch einen Gemeinderatsbeschluss – gesetzt werden kann, die es auch langfristig zu tragen vermag. Basierte bei

der Gewerbeflächenentwicklung der Gemeinderatsbeschluss, keine weiteren Flächen auszuweisen, auf einer fundierten wissenschaftlichen Bestandsanalyse und Trendprognose, so lagen solche Aussagen zum Thema Wohnbauflächenbedarf bei Abschluss der Planungswerkstatt aus verschiedenen Gründen noch nicht vor. Erst auf Grundlage der ganz aktuell bereitgestellten Bevölkerungsprognosen und der vom Ministerium herausgegebenen Berechnungsmethode konnte für den Jahreswechsel 2014/15 auch die sehnlich erwartete Berechnung für den dafür erforderlichen Flächenbedarf vorgelegt werden. Für die Beschlussfassung der Zielgröße, wie viel neue Baufläche zu suchen sei, leisteten die Ergebnisse der Planungswerkstatt bereits das erste Mal die Hilfestellung, die sich ein Planender von solchen Rahmenplänen immer erhofft. Die Zusammenführung von Potenzialen für eine verträgliche Nachverdichtung aus der Arbeit um das Team berchtoldkrass und einer vom Team um Machleidt vorgenommenen Abschätzung, was überhaupt noch an Neubauf Flächen für das Karlsruher Stadtgebiet vertretbar sei, ergab letztendlich die Basis für einen Konsens, der von der breiten Mehrheit des Gemeinderates mitgetragen werden konnte und eine der Grundlagen für die weitere Arbeit am Räumlichen Leitbild darstellte.

# METHODE UND ARBEITSSTRUKTUR DES INTERNEN BETEILIGUNGSPROZESSES

Heike Dederer, Dr. Antonella Sgobba

Um den Entwicklungsprozess des Räumlichen Leitbildes bis zur Ausstellung zu steuern, wurde eine Arbeitsstruktur entwickelt, die ähnlich der Planungswerkstatt dem Motto „Reflektieren, Prüfen, Rückübersetzen“ folgte (siehe Grafik Methodik).

Die Arbeit im Stadtplanungsamt wurde breit aufgestellt. Neben dem KIT als ständigem Partner wurden weitere Ämter eingebunden. Die Intensität und Taktung der Zusammenarbeit dieser Arbeitsphase wurde in einem abgestimmten Zeitplan festgelegt und die Verantwortlichkeiten für die einzelnen Themen entsprechend der Zuständigkeiten auf mehrere Schultern verteilt, was wiederum zu einer breiten Identifikation mit dem Prozess und dem Ergebnis führte.

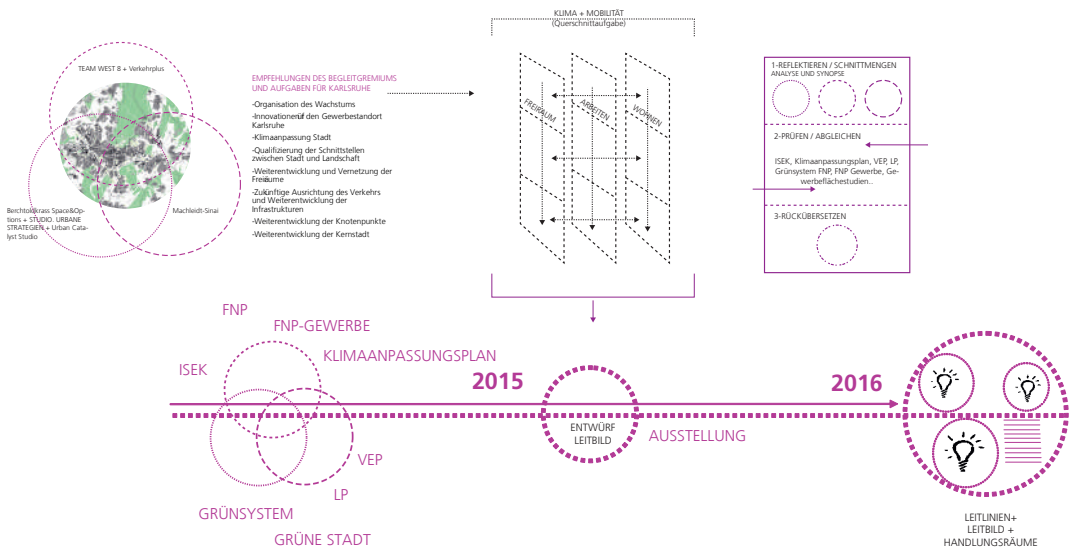
Auch die Politik und das Begleitgremium haben bis zur Ausstellung weiterhin intensiv mitgewirkt. Beteiligungsformate und die Einbeziehung der brei-

ten Öffentlichkeit wurden ebenfalls in dieser Phase in enger Abstimmung mit den jeweiligen Ämtern konkretisiert.

## ANALYSE UND SYNOPSE: REFLEKTIEREN

In einem ersten Schritt wurden sowohl Schnittmengen als auch Unterschiede der Arbeitsergebnisse der drei Teams analysiert. Die formulierten Empfehlungen und Gegenüberstellungen des Begleitgremiums wurden ebenfalls berücksichtigt und gegebenenfalls ergänzt.

Ein erster Vergleich, bezogen auf die jeweils vorgeschlagenen Mottos, Identitätsmerkmale, Handlungsfelder, Potenziale, das Hauptgerüst, Vertiefungsräume und die Herangehensweise, zeigte auf, welche Handlungsfelder und Zielsetzungen sich für die weiteren Schritte eignen würden und



welche Eigenschaften der Stadt am stärksten identitätsstiftend sind.

Dabei wurden von allen Teams die Landschaftsqualitäten Karlsruhes betont. In dieser Aussage war die klare Botschaft enthalten, Landschaftsräume und ihre Vielfalt zu schützen und zu qualifizieren. Trotzdem zeigte die „Ideale Stadt“ Karlsruhe, auch Pionierstadt der Mobilität, aus Sicht des Teams um West 8 kein klares Profil auf. Unter dem Motto „Adressen einer Innovationslandschaft“ regte das Team an, die Ränder zwischen Stadt und Landschaft zu qualifizieren und Adressen für Innovationen durch eine stärkere Profilierung der Wirtschaft zu bilden.

Obwohl die Teams unterschiedliche Herangehensweisen hatten, wurden von allen ähnliche Aufgaben für die Stadt formuliert, die vom Begleitgremium unter folgenden Punkten zusammengefasst wurden:

- Organisation des Wachstums
- Klimaanpassung
- Innovationen für Gewerbegebiete
- Qualifizierung der Schnittstelle Stadt–Landschaft
- Weiterentwicklung der Freiräume
- Weiterentwicklung der Infrastruktur
- Weiterentwicklung der Kernstadt

## **PRÜFUNG UND ABGLEICH**

Für den Abgleich mit den Planwerken und die Abstimmungsrunde mit den involvierten Ämtern wurden die Inhalte der drei Arbeiten in die Hauptaufgabengebiete „Wohnen“, „Arbeiten“ und „Freiraum“ sowie themenübergreifend in „Klima“ und „Mobilität“ aufgeteilt. Es sollten möglichst

alle Facetten der Planung in gleich intensiver Weise abgedeckt werden.

Die genannten Hauptaufgabengebiete wurden für den Abgleich mit allen bereits vorliegenden oder gerade in Bearbeitung befindlichen übergeordneten Projekten und Konzepten der Stadt zugrunde gelegt. Beispiele: das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK), der Verkehrsentwicklungsplan, das Grünsystem, der Klimaanpassungsplan sowie die unterschiedlichen thematischen Ziele des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe (NVK) auf der räumlichen Ebene des Flächennutzungsplanes und des Landschaftsplanes.

Der Abgleich erfolgte darauf aufbauend quartiersbezogen, da zahlreiche stadtteilbezogene Rahmenpläne und Konzepte vorlagen oder in Bearbeitung waren. Dazu zählten der Rahmenplan für die Waldstadt und die Höhenstadtteile oder auch der Rahmenplan Durlacher Allee.

Für alle Themen wurden dabei – wieder ganz im Sinne der nachhaltigen Verankerung des Gesamtergebnisses – Verantwortlichkeiten zugeordnet und Partner identifiziert, als Garant für Kontinuität und Ernsthaftigkeit des Leitbildes.

Einige Fakten aus den Diskussionsrunden werden hier exemplarisch dargelegt.

## **DISKUSSION PROZESSGRUPPE WALD**

So konnte beispielsweise für das Thema der Einbindung des Hardtwaldes in die Konzeption des Räumlichen Leitbildes der Forstpräsident des Landes Baden-Württemberg interessiert werden. Trotz der stark divergierenden Interessen der Forst-

wirtschaft (wirtschaftlichen Nutzung des Waldes), des Naturschutzes (möglichst ungestörtes Belassen des Waldes) und der breiten Öffentlichkeit (freizeitorientierte Ausrichtung des Waldes) wurde man sich doch rasch einig darin, dass eine zukunftsorientierte Planung nur gemeinsam entwickelt werden kann und gemeinsam getragen werden muss. Die Erarbeitung eines Konzeptes zum Thema „Urbane Waldwirtschaft“ am Beispiel des Karlsruher Hardtwaldes unter Einbeziehung der Anregungen aus dem Räumlichen Leitbild wird derzeit geprüft.

### **DISKUSSION PROZESSGRUPPE FREIRAUM UND KLIMA**

Eine feste Partnerschaft konnte das Stadtplanungsamt mit dem Gartenbauamt etablieren und somit die fachlichen Kompetenzen für das Thema Freiraum gewinnen. Der rege Austausch und die Kooperation zwischen den zwei Ämtern und dem KIT erwies sich als sehr positiv. PUNKTUELL wurden externe Fachplaner eingeladen, um die Diskussionsrunde fachlich zu untermauern: das Büro Hage+Hoppenstedt Partner, das mit der Fortschreibung des Landschaftsplanes beauftragt worden war, und das Büro berchtoldkrass space&options, das den Rahmenplan Klimaanpassung erarbeitet hat.

Aus dem Abgleich der Ideen der Teams mit den Planwerken wurde immer klarer, warum die Ringstruktur, die in der Planungswerkstatt vorgeschlagen wurde, für das Karlsruher Landschaftsbild nicht gänzlich zutreffend ist. Es sei, so Geschäftsführer Gottfried Hage, eine Sache der Perspektive: Je mehr man sich der Stadt nähert, desto nachvollziehbarer sei das Bild des Ringes. Aus der Ferne sei jedoch die Längsorientierung wichtiger Land-

schaftsräume bestimmend, wie im Landschaftsplan aufgenommen sei. Aus Sicht des Gartenbauamtes sei das Landschaftsbild Karlsruhes vielmehr mit einem „Keil- oder Grünfingersystem“ zu assoziieren, welches die enge Verzahnung der Stadt mit der Landschaft darlege. Zwei Ost-West-Bänder mit unterschiedlichen Schwerpunkten verbänden die Grünfinger miteinander. Dem KIT hingegen war insbesondere die Aufwertung der Nord-Süd-Verbindung entlang des Rheins als Aufenthalts- und Freizeitraum für Karlsruhe wichtig. So wurde die Diskussion stets durch Anregungen der einbezogenen Partner bereichert.

### **DISKUSSION PROZESSGRUPPE ARBEITEN**

Bei der Diskussionsrunde der Prozessgruppe zum Thema Arbeit, bei der die Wirtschaftsförderung eingebunden war, wurden die möglichen Zielsetzungen ausgelotet, die diese im Rahmen des Räumlichen Leitbildes mittragen oder auch selbst noch einbringen wollte. Die Planwerke zu dem Thema, wie Flächennutzungsplan-Gewerbe oder die verschiedenen Gewerbeflächenstudien, wurden in die Diskussion mit einbezogen. Synergien mit dem Thema Mobilität wurden identifiziert.

Gewerbegebiete an der Südtangente, die von den Teams in die Diskussion eingebracht worden waren, wurden analysiert und verglichen, Anregungen aus anderen Städten eingeholt, Pilotprojekte über energieeffiziente Gewerbegebiete, die bereits von der Stadt initiiert worden waren, präsentiert und diskutiert. Am Ende konnte man einen Förderantrag für das Gebiet in Grünwinkel stellen. Die Arbeit am Räumlichen Leitbild hat sich somit bereits das erste Mal ausgezahlt, da das Projekt

zielgerichtet in einen größeren Zusammenhang gestellt werden konnte. In den Diskussionsrunden fand keine Abschleifung der Visionen statt, sondern ein notwendiger und stets konstruktiver und vorwärtsgerichteter Kommunikationsprozess, um die unterschiedlichen Interessen abzugleichen und die richtigen Zielsetzungen zu formulieren.

Die offenen Fragen und Konfliktbereiche wurden bei den Abstimmungsterminen der Prozessgruppen zur Diskussion gestellt. Die Ideen der Teams, die nach Themen sortiert wurden, immer rückgespiegelt und kommentiert. Die eröffneten Perspektiven wurden immer im Blick behalten. Auch die Ideen der Bürgerinnen und Bürger aus der Planungswerkstatt wurden angesprochen. Beispiele und Referenzen aus anderen Städten wurden gesucht, der Stand der fachlichen und wissenschaftlichen Diskussion einbezogen.



# DIE 7 STOSSRICHTUNGEN

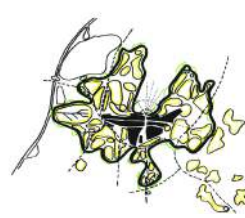
RÜCKÜBERSETZUNG UND ERARBEITUNG EINES ERSTEN ENTWURFS  
FÜR DIE AUSSTELLUNG

Heike Dederer, Dr. Antonella Sgobba, Dr. Markus Nollert

Aus den zahlreichen Ideen der drei Teams und aus den fruchtbaren Diskussionsrunden des internen Beteiligungsprozesses wurden allmählich gesamtstädtische Zielsetzungen ausgearbeitet und möglichst punktgenau ausformuliert. Es entstanden thematische Karten, die immer feiner justiert wurden. Die Verzahnung und Überlagerung der Hauptthemen „Freiraum“, „Wohnen“, „Arbeiten“, „Klima“ und Mobilität“ sollte die inhaltliche Struktur des Entwurfes eines räumlichen Leitbildes bilden und zur Konkretisierung eines gesamtstädtischen Konzeptes verhelfen.

Vieles galt es noch zu klären und stringenter zu definieren. Es musste beispielsweise der Schritt gewagt werden, eine räumliche Struktur für das Leitbild zu definieren und Schwerpunkte zu konkretisieren. Welche Handlungsbereiche mit Entwicklungspotenzial waren für die ganze Stadt zu definieren und wie konnten diese miteinander abgestimmt und durch ein zusammenfassendes „Leit-Bild“ und thematische Pläne in angemessenem Detaillierungsgrad veranschaulicht werden? Wie konnten die vielen Konzepte und Planwerke in dieser Struktur wieder Platz finden und sich widerspiegeln?

Aus einer intensiven Auseinandersetzung mit allen diesen Fragen sind die Grundstruktur des Leitbildes sowie die 7 Stoßrichtungen und die parallel entwickelten Grafiken entstanden, die im Folgenden beschrieben werden. Dieser entscheidende Schritt ist maßgeblich dem Team vom KIT unter der Leitung von Prof. Markus Neppi zu verdanken.



*Klare Konturen*



*Grüne Adresse*



*Starke Mitte*



*Mehr Wohnen*



*Coole Quartiere*



*Dynamisches Band*



*Urbane Nähe*

# KLARE KONTUREN

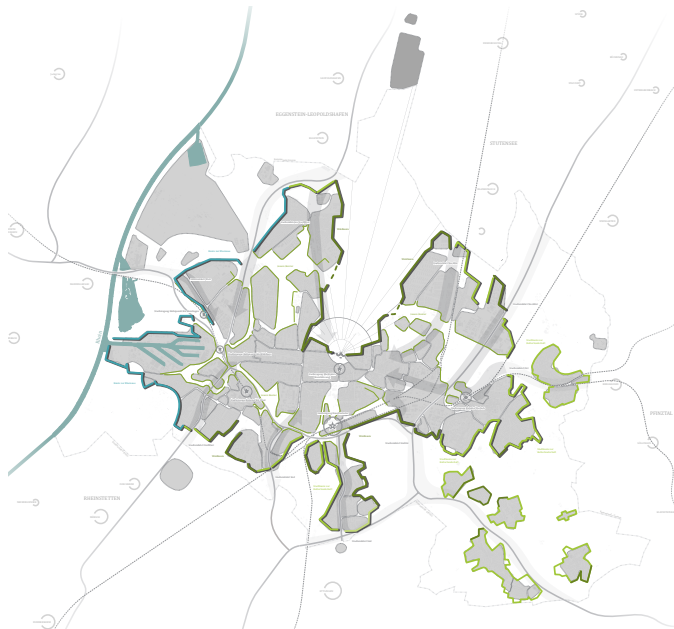
## EIN LEITMOTIV FÜR DIE KARLSRUHER STADTENTWICKLUNG

„Klare Konturen“ heißt, Ankommen zu zeigen, wo Karlsruhe wirklich beginnt. Karlsruhe bekennt sich zu einer klaren Linie, die die Innere von der Äußeren Stadt trennt, und legt damit ein Leitmotiv seiner räumlichen Entwicklung fest:

- Der äußere Landschaftsraum soll der Naherholung, dem Naturschutz und der Landwirtschaft dienen. Im inneren Siedlungsbereich liegen die entscheidenden Entwicklungspotenziale der Stadt. Er wird qualitativ ausgebaut.
- Die Kontur als Stadtkante sowie die Eingangsbereiche und Stadteingänge werden baulich oder landschaftsarchitektonisch so gestaltet, dass sie gute Orientierung bieten.

- Die Ränder zwischen den Stadtteilen werden durch klare Gestaltung sichtbar gemacht. Hier liegen auch Flächen für ergänzende bauliche Entwicklungen.

Ein Schlüsselement ist die gestalterische Qualifizierung und Entwicklung der Räume zwischen den eigenständigen Stadtteilen. Hier erleichtern klare Konturen die bessere Nutzung vieler Entwicklungspotenziale. Neue Räume für Wohnen und Arbeiten können in den „Zwischenräumen“ entstehen, aber auch neue Freiräume zur Erholung. Die inneren Stadteingänge, zum Beispiel am Bahnhof, liegen meist am Ende räumlicher Korridore, die von der äußeren Kontur in die Stadt führen.



## DIE STADT IN DER LANDSCHAFT

Die Kulturlandschaften rund um die Stadt sowie die inneren Grünräume tragen zur besonderen Lebensqualität in Karlsruhe bei. Zwei Landschaftsräume ragen als zukünftige Handlungsfelder für die Stadtentwicklung heraus: der Hardtwald und der Rhein.

Die Waldfinger von Hardt- und Oberwald reichen tief in die Stadt hinein und ermöglichen der Stadtbevölkerung den Zugang zur Landschaft. In Abstimmung mit Forst- und Umweltbelangen ist es eine zentrale Aufgabe, diese Landschaften als Erholungsräume der Stadt stärker zu qualifizieren – besonders den stadtnahen Teil des Hardtwaldes.

Die alte Idee, Karlsruhe an den Rhein anzuschließen, kann endlich verwirklicht werden – mit einem Rheinpark. Das Zentrum des Parks umfasst den Rheinhafen und ist Teil eines regionalen Freiraumsystems. Aber erst wenn man von der Stadt über den Rheinhafen besser zum großen Fluss gelangt, ist Karlsruhe wirklich am Rhein.



# STARKE MITTE

## MEHR KARLSRUHE FÜR KARLSRUHE

Karlsruhe soll seine Attraktivität als Zentrum einer wirtschaftsstarke Region nicht nur bewahren, sondern ausbauen. Dazu muss die Karlsruher Mitte neue Entwicklungsspielräume nach Süden schaffen und die Kriegsstraße als Barriere endlich überwinden.

Ein breiter Stadtkorridor, der das neue Staatstheater, den Festplatz und den Zoo als Attraktionen enthält, bietet der Innenstadt neue Möglichkeiten zur Entfaltung – bis zum Hauptbahnhof als attraktivem südlichen Anziehungspunkt.

Die Entwicklungspotenziale am Karlsruher Hauptbahnhof sind deutschlandweit einzigartig. An diesem Stadteingang bietet sich die Chance, eine Landmarke und ein markantes städtisches Pendant zum Marktplatz zu schaffen.

Karlsruhe muss aber auch an anderen Orten Großstadt sein können – gerade in wirtschaftlicher Hinsicht und bevorzugt an den großstädtischen Straßen. Die beiden Ost-West-Magistralen sind daher als „Boulevards von morgen“ zu sehen, entlang derer sich neue großstädtische Qualitäten entwickeln können.



# MEHR WOHNEN

## KARLSRUHE WÄCHST ... MIT INNEREN WERTEN

Karlsruhe wächst und benötigt Flächen für Wohnen im Inneren der Stadt. Diese zu entwickeln, ist ein beschlossenes Ziel, eine Herausforderung, aber auch eine Chance. Wo Neues entsteht, bietet sich die Gelegenheit, Altes aufzuwerten. Daher stehen die Sanierung älterer Quartiere und die Weiterentwicklung bestehender Stadtteile im Mittelpunkt des Interesses. Das wird für ganz Karlsruhe viele positive Veränderungen bringen, vor allem für die Stadtteile nördlich der Kernstadt.

Im Bereich zwischen Nordstadt, Nordweststadt und Neureut liegen die größten Reserven für neuen Wohnraum, aber auch große städtebauliche Defizite. Der gemeinsame Umbau kann neue, starke Nachbarschaften entstehen lassen.

Die Oststadt ist das heterogenste Stadtviertel Karlsruhes, geprägt von Industriegeschichte, Hochschulen, Technologiepark und Altem Schlachthof. Hier schlummern Reserven für das Wohnen und Arbeiten, die sich am besten mobilisieren lassen, wenn eine gemeinsame Identität für das Stadtviertel entwickelt wird.



# COOLE QUARTIERE

## KLIMAAANPASSUNG GESCHIEHT IM QUARTIER

Die prognostizierte Zunahme von Hitzeperioden ist eine besondere Herausforderung für die Karlsruher Stadtentwicklung und Planung.

Besonders wichtig in den Quartieren sind genügend Flächen zur Kühlung. Daher muss sorgfältig geprüft werden, ob und wie verdichtet wird und welche Grün- und Freiflächen erhalten werden müssen. Entscheidend ist die Vernetzung von Freiflächen und der Beitrag begrünter Straßenräume zur Reduktion der Aufheizung. Alle Straßen, Plätze und unbebauten Flächen sind „Freiräume“ und

als kühlende Elemente in der Stadt wirksam. Wo neu gebaut wird, dürfen keine neuen „Hitzeinseln“ entstehen.

Auch müssen neue Energiequellen für die zukünftige Stadtentwicklung gefunden werden. Die Nutzung von Kohle und Öl zur Energiegewinnung wird langfristig zurückgehen. Damit werden Flächen frei, die als „Jokerflächen“ für die Erzeugung erneuerbarer Energien gesichert werden sollen.



# DYNAMISCHES BAND

## VERBINDUNGEN UND WACHSTUMSPOLE FÜR DAS GEWERBE (ARBEITEN)

Wo sich heute die großen Infrastrukturen, Gewerbegebiete und ungenutzten Außenräume zu einem undefinierbaren Raum verbinden, liegen Karlsruhes Wachstumspole der Zukunft. Die Gewerbegebiete bilden das ökonomische Rückgrat Karlsruhes, das zu Wachstum und Transformation stimuliert werden soll.

Der Bereich entlang der Südtangente und der Bahn entwickelt sich zu einer verbindenden Struktur, die der Forschung und dem Gewerbe viele Spielräume und gute Erreichbarkeiten bietet, um sich weiter-

entwickeln zu können. Es ist schon fast alles da, man muss es nur gemeinsam entwickeln: Südtangente und Stadtzufahrten, Bahn- und Straßenbahnlinien, ausbaufähige Haltepunkte, Flächenpotenziale für das Gewerbe, und Freiräume, die nur darauf warten, vernetzt zu werden. Für überraschende Neuentwicklungen ist genügend Platz.

Was fehlt, sind Verbindungen und Startpunkte, um den Prozess der Transformation in Gang zu bringen und neue Wachstumspole an den Verknüpfungspunkten der Mobilität entstehen zu lassen.



# URBANE NÄHE

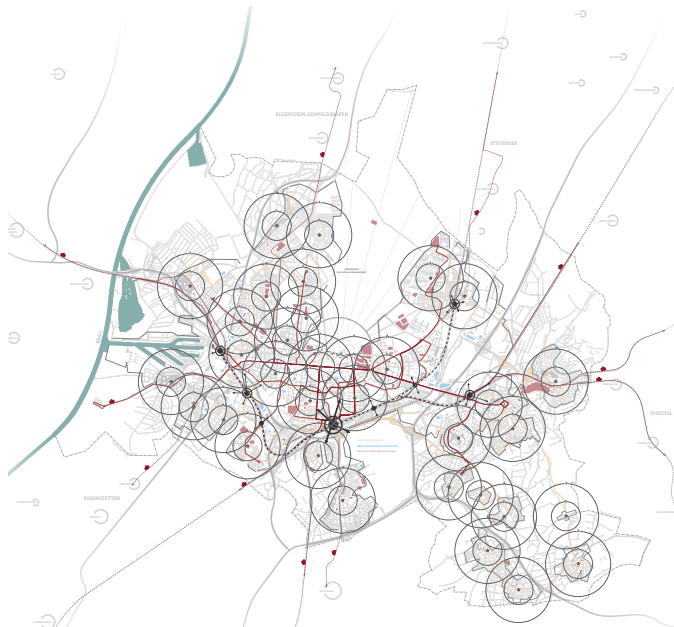
## NEUE WEGE DER ERREICHBARKEIT

Karlsruhe ist eine der Mobilitätshauptstädte Deutschlands. In wenigen anderen Städten stehen so viele verschiedene Arten der vernetzten Mobilität zur Verfügung wie hier. Das ist ein Trumpf, den es weiterzuentwickeln gilt. Karlsruhe schlägt dabei neue Wege ein: Erreichbarkeit und Vernetzung werden zu neuen Maßstäben für Lebensqualität und zu Impulsen für die Quartiersentwicklung.

Jeder soll innerhalb kurzer Zeit die Einrichtungen für den täglichen Bedarf sowie Freiräume und Parks erreichen können, bevorzugt zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Ist dies nicht der Fall, müssen neue Verbindungen gebaut oder neue Versor-

gungsmöglichkeiten geschaffen werden, und zwar an den Verknüpfungspunkten der unterschiedlichen Verkehrssysteme.

Das Prinzip funktioniert auch umgekehrt. Flächen, die vom Hauptbahnhof, von der Autobahn oder vom Marktplatz aus in kurzer Zeit gut erreichbar sind, eignen sich besonders für weitere Entwicklungen.





# DIE LUPEN

*Heike Dederer, Dr. Antonella Sgobba*

---

Aus den intensiven Diskussionsrunden der Prozessgruppe konnten sich zahlreiche Vertiefungsgebiete, sogenannte Lupen, herauskristallisieren, die in den nächsten Arbeitsphasen konkretisiert und für die Zuständigkeiten geklärt werden müssen.

Die Lupen nehmen eine besondere Funktion für das Räumliche Leitbild ein: Sie zeigen Handlungsmöglichkeiten und Perspektiven für die weitere Planung auf. Sie vertiefen und flankieren die übergreifend formulierten Leitlinien des Räumlichen Leitbildes. Sie sollen Modellprojekte mit übertragbarem Charakter sein. Sie sollen Impulse setzen und durch ihren innovativen Charakter als Motor für Qualifizierungsprozesse fungieren.

Viele der Lupen wurden von den Teams in die Diskussion eingebracht – und das aus gutem Grund. Denn genau diese Engpässe stellen die wichtigsten Potenzialflächen für die zukünftige Entwicklung Karlsruhes dar. Bedeutung und Handlungsbedarf vieler dieser Stellen konnten bereits in der Vorbereitungsphase für die Ausstellung bestätigt werden.

Eine Auswahl der in der Ausstellung dargestellten Lupen wird im Folgenden aufgeführt.

# KLARE KONTUREN

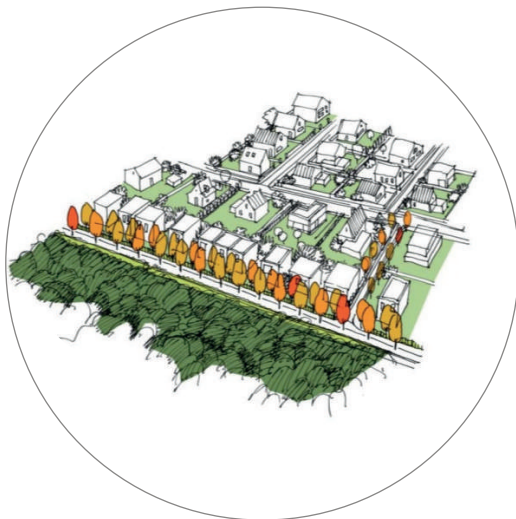
## KONTUR STADTGRENZE

Wo ist die Landschaft zu Ende? Wo fängt die Stadt an? Städtebauliche und landschaftliche Akzente sollen die klaren Konturen der Stadt gesamtheitlich und punktuell hervorheben. Der „Eintritt in die Stadt“ soll klar signalisiert werden. Situationsabhängig werden Raumkanten deutlicher herausgearbeitet oder durch zusätzliche Gebäude betont. Die Stadt wird sukzessive eine Kategorisierung und Übersicht der Ränder erarbeiten, die als Grundlage für die weitere Arbeit dient.

## KONTUR LANDSCHAFTSRAUM

Die stadtnahen Landschaftsräume werden genauso wie die landschaftsnahen Stadträume klar ablesbar ausgebildet.

Akzente sollen den Übergang verdeutlichen: Die natürliche Gestadekante wird freigelegt, naturnahe Waldränder werden gesichert oder wieder entsprechend angelegt. Idealerweise schließen sich öffentliche Grünflächen und Gehölzstrukturen an die Bebauung an und bieten Erholungsmöglichkeiten im unmittelbaren Wohnumfeld. Halböffentliche und private Grünflächen bilden den Übergang zur privaten Sphäre.



## KONTUR NATURSCHUTZRÄUME

Siedlungsränder, die an geschützte Freiräume angrenzen, bieten Möglichkeiten, diese zu inszenieren und erlebbar zu machen. Ein gutes Beispiel dafür stellt der Alte Flugplatz dar. Hier sind ein Biotop und eine Sanddüne entstanden; ein Naturschutzraum mit einzigartiger Qualität aufgrund der erlebbaren Weite und Bedeutung bei der Anpassung an den Klimawandel. Die Bildung städtebaulicher Übergänge wird zukünftig die Lebensqualität und den Wert der angrenzenden Quartiere steigern und neue, hochwertige Wohngebiete schaffen.



## STADTEINGÄNGE

Stadteingänge sind in Karlsruhe selten klar erkennbar. Es fehlt das Gefühl, in der Stadt angekommen zu sein. Sie sind jedoch für jede Stadt als Visitenkarte wichtig, um sich nach außen zu präsentieren. Die Stadteingänge zu kategorisieren, zu priorisieren und Maßnahmen für die Umgestaltung festzulegen, kann sofort als Aufgabe angesehen werden. Der Betrachtungsraum zwischen dem Übergang von Landschaft zu Stadt und dem Eintritt in die Kernstadt soll je nach Lage landschaftlich oder städtebaulich aufgewertet werden. Beispielsweise können Baumalleen, wie sie in der Willy-Brandt-Allee zu sehen sind, den Eingang zur Stadt verdeutlichen und begleiten.



# GRÜNE ADRESSE

## „HARDTWALD“ – GANZ UNTERSCHIEDLICHE ANFORDERUNGEN

Wir sprechen von der „Stadt im Wald“ oder dem „Wald in der Stadt“. Klar ist, der Hardtwald steht in einem sehr engen Verhältnis zur Stadt. Eine Koexistenz zwischen Wald und Stadt zu erreichen, ist jedoch nicht immer einfach – vor allem dort, wo sich unterschiedliche Nutzungsansprüche überlagern. Anwohnerinnen und Anwohner, Menschen, die spazieren gehen, Joggen oder einfach die Natur genießen wollen, haben ganz andere Anforderungen als die Forstwirtschaft und stehen in direktem Konflikt mit Jägerinnen und Jägern. Aber auch geschützte Tierarten und Pflanzen teilen sich den gleichen Naturraum.

Im Einklang mit dem Konzept der „Urbanen Waldwirtschaft“ des Landes Baden-Württemberg werden für den Hardtwald diese unterschiedlichen Interessen zusammengebracht.

## „HARDTWALD“ – ORIENTIERUNG UND WEGEBEZIEHUNGEN

Derzeit ist der Kanalweg die Ost-West-Verbindung. Sie ist zwar historisch gewachsen, lässt den jungen Stadtteil Waldstadt aber unberücksichtigt. Ein Wegesystem, das die aktuellen Bedarfe abdeckt, ist daher behutsam in das strenge Strahlenkorsett des Fächers einzufügen. An neuen Schnittstellen können kleine Lichtungen unterschiedlich und naturnah ausgestaltet werden, um Orientierung zu bieten. Der Ausbau von Verbindungen für Zufußgehende und Radfahrende sowie die ortsbezogene Gestaltung der Konturen zwischen Stadt und Wald, der Wunsch nach mehr Naherholungsmöglichkeiten im Wald in Abwägung mit den Belangen des Naturschutzes, einem Leitsystem für mehr Orientierung sowie der Förderung sozialpädagogischer Ansätze sind Teil eines neuen Konzeptes.



## FUSS- UND RADWEGBRÜCKE RHEINHAFEN

Der Rhein mit seiner Auenlandschaft ist ein prägendes Element der Karlsruher Umgebung. Er bildet in Nord-Süd-Richtung das Bindeglied zu den benachbarten Regionen Pfalz, Elsass und Südbaden. Die Idee einer durchgängigen landschaftlichen Promenade entlang des Karlsruher Rheinufer bildet das Rückgrat der Konzeption für den „Landschaftspark Rhein“. Als Erstes ist ein Brückenschlag über die Einfahrt in den Karlsruher Rheinhafen geplant, der auf direktem Weg den Landschaftspark um das Hofgut Maxau mit den Einrichtungen auf der Altrheininsel Rappenwört verbindet. Die Abbildung zeigt den beeindruckenden Ausblick auf die Gewässer, wie er sich von der Brücke aus bieten würde.



## „KARLSRUHE LIEGT DOCH AM RHEIN!“

Karlsruhe liegt nicht direkt am Rhein, dennoch ist die Sehnsucht danach groß. Hier liegt nicht nur ein attraktives Freizeitziel, sondern auch ein bedeutender Wirtschaftsstandort: der Hafen. Der Sprung dorthin ist gewagt, dennoch sind Visionen wichtig, um die Stadt weiterzudenken.

Eine radikale Umstrukturierung der verkehrlichen Situation, die aktuell den Zugang zum Hafen und Rhein „stranguliert“, könnte so aussehen: Die Südtangente wird tiefer gelegt, die Ebenen der Bahnlinie und der Honsellstraße getauscht, die Linie 5 Richtung Hafen verlängert und mit Rad- und Fußwegen flankiert und der Mühlburger Bahnhof als multimodale Schnittstelle aufgewertet.



# STARKE MITTE

## KONZEPT ZUKUNFT INNENSTADT

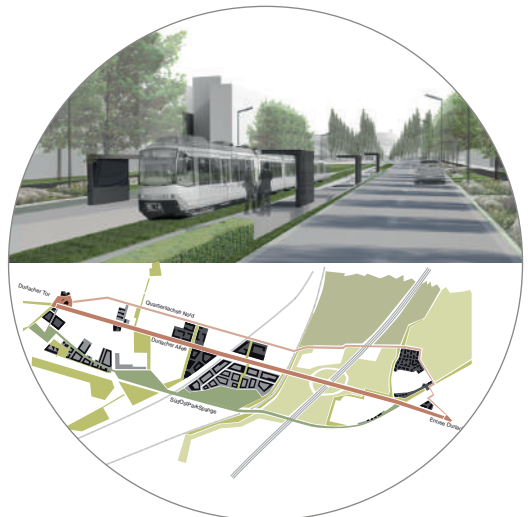
Das Konzept „Zukunft Innenstadt“ wird aufbauend auf den Zielen des Räumlichen Leitbildes den Fokus auf die Innenstadt legen, um deren Attraktivität zu stärken. Eine wettbewerbsfähige Einzelhandelsstruktur, ausgewogene Nutzungsmischung, hohe Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume und ein gut gestaltetes Stadtbild sind Voraussetzungen dafür.

Der Bau der Kombilösung bietet eine einmalige Chance für die Umgestaltung der Straßenräume. Das reicht von der Baukante und Fassadengestaltung bis hin zum Bodenbelag, der Möblierung, Beleuchtung und Bepflanzung. Straßenräume, die zuvor eine Trennung darstellten, können nun Quartiere verbinden, Raumsequenzen mit ihren Sonderbauten und Freiräumen betont und die Tore zur Innenstadt aufgewertet werden.



## MAGISTRALEN ALS BOULEVARD: DURLACHER ALLEE

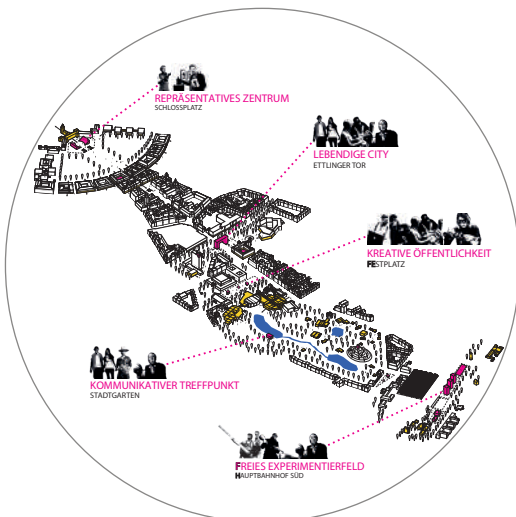
Die Durlacher Allee ist eine der wichtigsten Stadt-einfallstraßen in Karlsruhe. Das Rahmenkonzept „Entwicklungsachse Durlacher Allee“ vom Büro berchtoldkrass space&options erstellt ein stabiles Grundgerüst für die Umgestaltung dieses zentralen Straßenraums sowie der angrenzenden Stadträume. Die durchgehende Neugestaltung der Durlacher Allee als attraktiver Straßenraum bildet das zentrale Element des Konzeptes.



## VIA TRIUMPHALIS ALS STADTKORRIDOR

Der Nord-Süd-Korridor vom Schloss bis zum Hauptbahnhof sollte ein herausstechendes urbanes Gefüge Karlsruhes sein. Er präsentiert sich heute jedoch als zerstückelte Abfolge aus bedeutenden Gebäuden, vom Schloss über den Marktplatz, das Ettlinger Tor, dem Staatstheater bis zum Kongresszentrum, Novotel, der Schwarzwaldhalle, dem Vierordtbad und dem Stadtgarten/Zoo mit eigenen Vorplätzen, Einfahrten, Vorder- und Rückseiten und Nutzungsangeboten.

Der Korridor ist räumlich und inhaltlich nicht zusammenhängend lesbar und erlebbar. Ein Gesamtkonzept für die Via Triumphalis, welches Schwerpunkte setzt, Verbindungen schafft und Angebote adressiert, soll Raum für neue Schnittstellen zwischen unterschiedlichen Interessengruppen und funktionalen Bereichen bieten.



## BAHNHOFSVIERTEL

Der Hauptbahnhof ist ein prominenter und wichtiger Stadteingang, Knotenpunkt im europäischen Bahnnetz, und hat Signalwirkung weit über Karlsruhe hinaus.

Die Entwicklung der Potenziale einer solchen Adresse kann enorme Impulse für die Gesamtstadt geben. Ein ganz neuer Stadtteil könnte im Süden entstehen, repräsentativ für Dienstleistung und Gewerbe, und wenn es gelingt, die Lärmbelastungen zu beherrschen, erhält die Stadt hier auch wertvolle Flächenpotenziale zur Schaffung neuen Wohnraums.

Ein gemischter und lebendiger Stadtteil, mit exzellenter Anbindung an die Innenstadt, deren Infrastruktur, den Oberwald und an ganz Europa.



# MEHR WOHNEN

## VON DER FREIHALTETRASSE ZUM LEBENDIGEN STADTBAUSTEIN

Der Gemeinderat hat beschlossen, neue Wohnbauflächen bereitzustellen. Nun stellt sich die Frage: Wo? Im Rahmen der Planungswerkstatt hat das Team Machleidt / sinai / SHP die Flächen der Freihaltetrasse der Nordtangente ins Gespräch gebracht. Der Reiz bei diesem Vorschlag liegt im konsequenten Miteinanderdenken der beiden Aufgabenfelder Stadt und Landschaft. Die Trasse wird zum Landschaftsband, das die umliegenden Quartiere verbindet und stadtweite Strahlkraft entwickelt. Durch Ergänzungen an den Siedlungsrändern entstehen neue, gut angebundene Wohnbauflächen, die Platz für experimentelle Nutzungsmischungen und Eigentumsstrukturen bieten.

## WIE MÖCHTEN WIR WOHNEN?

Es geht um Baudichte einerseits, andererseits um die Gewährleistung innovativer und vielfältiger Formen des Wohnens, die unterschiedliche Anwohnergruppen ansprechen (Wohnen und Arbeiten unter einem Dach, Wohngemeinschaften, Mehrgenerationenwohnungen, altersgerechte Wohnungen etc.). Der Wunsch nach einem Haus im Grünen verändert sich und immer mehr Menschen in Karlsruhe bevorzugen verdichtete, gut erschlossene und versorgte Quartiere. Wohnen im Grünen muss nicht gleichbedeutend sein mit Grün auf dem eigenen Grundstück.

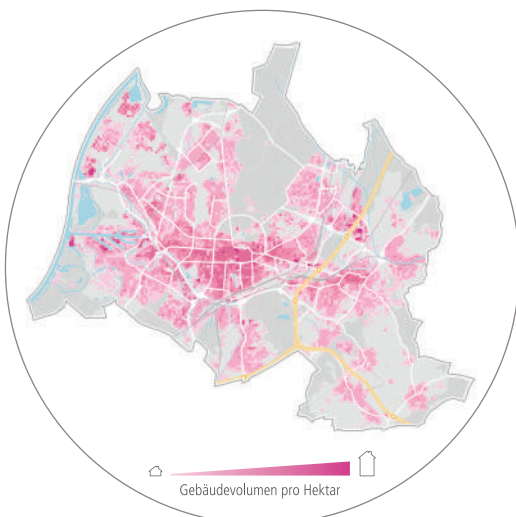




## ES WIRD „DICHTER“

Karlsruhe wächst – bis 2030 rechnet man mit rund 20.000 zusätzlichen Einwohnern. Geeignete Flächen für Wohnbebauung sind jedoch rar.

Wenn man nicht mehr hat, muss man versuchen, mehr aus dem zu machen, was man hat. Deshalb setzt die Stadt seit Jahren vermehrt auf Innenentwicklung. Systematisch werden die bestehenden Strukturen nach Bereichen untersucht, die noch etwas mehr „Dichte“ vertragen können und somit Handlungsspielräume bieten. Natürlich ist Weiterentwicklung eines Quartiers aufwendiger und arbeitsintensiver als die Bebauung einer grünen Wiese. Nicht nur die „neuen“, sondern auch die „alten“ Bewohnerinnen und Bewohner müssen sich dort wohlfühlen.



## RAHMENPLAN WALDSTADT

Die meisten Waldstädter sind Waldstädter aus Überzeugung und wissen die Vorzüge des durchgrünten Quartiers zu schätzen. Doch die vorhandene Zeilenbebauung ist in die Jahre gekommen: Wohnstandards haben sich geändert und einige der heutigen Herausforderungen, wie der vorhandene Parkplatzproblematik, waren damals noch undenkbar. Darum hat sich die Stadt daran gemacht, einen Rahmenplan zur Modernisierung und Weiterentwicklung der bestehenden Strukturen zu erstellen. In Zusammenarbeit mit den Anwohnern wurde eine „Toolbox“ entwickelt, die mögliche Maßnahmen aufzeigt. Genauso wichtig wie Um- und Neubau von Gebäuden sind die Aufwertung und der Schutz der grünen Freiräume.



# COOLE QUARTIERE

## KLIMAANGEPASSTE STRASSENÄRUME

Abgestellte Pkw und Asphaltflächen strahlen Wärme ab. Eine Verringerung der Anzahl von Stellplätzen im öffentlichen Raum und das Pflanzen von schattenspendenden Straßenbäumen können Abhilfe schaffen. Teilweise sind Straßen jedoch zu eng, um neue Bäume aufzunehmen, und Parkplätze werden weiterhin benötigt. Um diesem Interessenkonflikt gerecht zu werden, sind innovative Lösungen gefragt: Ein Parkraumregime mit Anwohnerparkplätzen in der Innenstadt, Parkgebühren für Besucher, Bau von Quartiersgaragen sowie die konsequente Umsetzung eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes stellen einige Möglichkeiten dar. Insbesondere mit der E-Mobilität können veränderte Anforderungen an einen Stellplatz die Akzeptanz von Quartiersgaragen mit Steckdosenanschluss deutlich erhöhen.

## KLIMAGERECHTE SANIERUNG INNENSTADT-OST

Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen sind in Karlsruhe seit vielen Jahren ein bewährtes Instrument, in die Jahre gekommene Quartiere aufzuwerten. Im Städtebaulichen Rahmenplan Klimaanpassung (SRKA) sind konkrete Empfehlungen für klimaökologische Sanierungsgebiete ausgewiesen. Für einen Teilbereich der östlichen Innenstadt, die im Jahr 2050 ein „Hitze-Hot-Spot“ sein wird, sollen quartierspezifische Klimaanpassungsmaßnahmen im öffentlichen und privaten Bereich umgesetzt werden. Das Bild zeigt die Einrichtung eines begrünten Innenhofes als gutes Beispiel für eine klimaangepasste Sanierungsmaßnahme.



### **INNENENTWICKLUNG NORDWESTSTADT**

Die Quartiere der 1950er- bis 1970er-Jahre entsprechen in vielerlei Hinsicht nicht mehr den heutigen Bedürfnissen und Standards.

Beispiel Nordweststadt: Niedrige Bau- und Einwohnerdichte, monofunktionale Struktur, niedrige Energieeffizienz der Gebäude, überdimensionierte Straßen und Stellplatzanlagen zeigen, wie wenig bisher Ressourcen und Potenziale genutzt werden. Im Rahmen eines Forschungsprojektes wird im Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern ein bedarfsgerechtes Erneuerungskonzept mit Modellcharakter für die Nordweststadt erarbeitet.

### **EIN ENERGIEKONZEPT FÜR DIE STADT**

Die Quartiere der Zukunft müssen sich verstärkt dem Thema der Energieversorgung widmen. Wie können die Quartiere zukünftig ohne fossile Rohstoffe versorgt werden?

Auch wenn zurzeit das wachsende Netz der Fernwärme ein herausragender Standortvorteil für Karlsruhe ist, bleibt die Frage, was danach kommt. Kann das Netz für andere Energieformen genutzt werden oder stellt es Freihaltetrassen für die Baumalleen von morgen dar? Werden Flächen für quartiersbezogene Kleinkraftwerke benötigt und müssen die Gebäude selbst umgebaut und umgerüstet werden? Eine ausreichende Wärmedämmung der Gebäude ist Voraussetzung für einen sparsamen Energieverbrauch; dabei ist im Blick zu behalten, wie sich die Gebäude bei extremer Hitze verhalten.



# DYNAMISCHES BAND

## GEWERBEBEGEBIET GRÜNWINKEL

Grünwinkel bietet beste Rahmenbedingungen für eine Profilierung als innovativer Ort für künftige Arbeitswelten. Die zentrumsnahe Lage und die günstige Erreichbarkeit sind hierfür zentrale Voraussetzungen. Der Bahnhof-West mitten im Gebiet wird als barrierefreier Mobilitätsknoten dienen. Es liegt nahe, eine markante Adresse für das angrenzende Areal an der Südtangente auszubilden. Strategien zur Flächenoptimierung können bislang verborgene Synergien zwischen den Betrieben hervorbringen und neue Qualitäten im Quartier schaffen. Große Betriebe können sich durch Strategien zum Flächenmanagement und zur Energieoptimierung sowie durch Maßnahmen zur Klimaanpassung für die Zukunft rüsten. Innovative Produktion und Urbanität werden in Grünwinkel neu zusammengeführt.



## TECHNOLOGIEPARK: QUO VADIS?

Cluster bilden, ja oder nein? Und wenn ja, welche und wo? Der Technologiepark Karlsruhe bietet die Chance, diese Fragestellungen zu diskutieren. Entstanden ist der Technologiepark in den 1990er-Jahren als Sondergebiet für Forschungs- und Gewerbebetriebe. Die prämierte Lösung des Wettbewerbs aus dem Jahr 1989 versprach ein hohes Maß an Flexibilität und vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten ökonomischer, räumlicher und zeitlicher Art. Das Cluster konnte sich bis jetzt jedoch nur zum Teil entwickeln. Woran dies liegt, gilt es zu klären. Die Stadt hat jedoch die Chancen erkannt, die Synergien zu nutzen, die mit der Universität und der Entwicklung des Campus-Ost entstehen könnten.



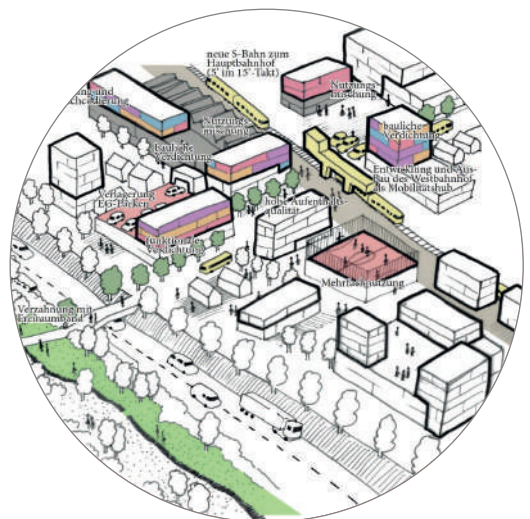
## ÜBERDECKELUNG SÜDTANGENTE

Die Alb und der Albraum sind für Karlsruhe ein sehr wichtiger Landschaftsraum, der noch stärker in Szene gesetzt und erlebbar gemacht werden muss. Er ist identitätsstiftend und hat eine hohe mikroklimatische Bedeutung. Die Barrierewirkung der vorhandenen Infrastrukturen beschränkt jedoch seine Wahrnehmung und Erlebbarkeit. Eine großzügige Landschaftsbrücke würde die verkehrliche Barriere überwinden, die Wasserlage Karlsruhes an der Alb aufwerten und einen Impuls für die Transformation der südlich liegenden Gewerbegebiete geben.



## FUNKTIONEN MIXEN

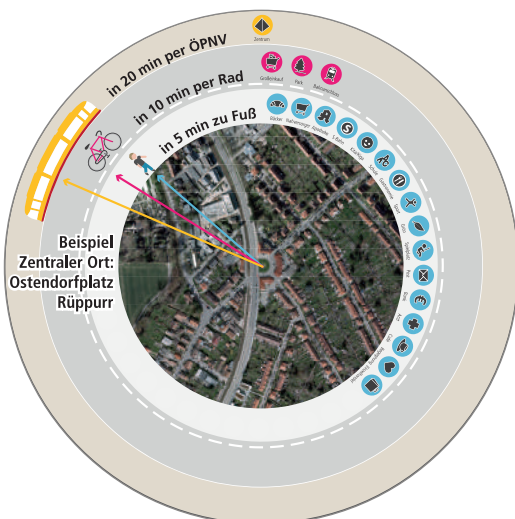
Die Trennung von Wohnen und Arbeiten gilt heutzutage als überholte Idee. Eine Mischung der Funktionen ist wieder möglich, da sich die Arbeitsstruktur vielerorts Richtung Dienstleistung und nicht störender Produktion entwickelt. Arbeits- und Lebenswelten können wieder räumlich miteinander verknüpft und durch attraktive öffentliche Räume bereichert werden. Eine vertikale Mischung der Funktionen gilt zusätzlich als flächensparende Strategie. Baulandreserven werden mobilisiert, Flächen optimaler genutzt. Der Westbahnhof gilt als prädestinierter Ort, diese Strategie umzusetzen und als Katalysator für das Umfeld zu dienen.





## ERREICHBARKEIT IN 5 MINUTEN

Ein urbanes Lebensgefühl stellt sich ein, wenn man schnell von einem Ort zum anderen gelangt und Einrichtungen der Bildung, Infrastruktur sowie kulturelle Angebote zügig erreicht. Das Nachbarschaftszentrum am Ostendorfplatz in Rüppurr gilt als gutes Beispiel. Das Prinzip der schnellen Erreichbarkeit muss nun auch flächendeckend Gültigkeit haben und sich auf vereinbarte Ziele stützen: zum Beispiel die Nachbarschaftszentren, in denen Nahversorgung, ÖPNV-Haltestelle sowie verschatteter Zugang zu Grünräumen in 5 Minuten zu Fuß erreichbar sind. Größere Freiräume, soziale Infrastrukturen sowie Versorgungs- und Begegnungsräume werden in 5–10 Minuten per Rad erreicht.



## GÜTERBAHNHOF IN EUROPA

Karlsruhe hat eine herausragende Bedeutung im europäischen Schienenverkehr. Die Stadt dient als Verkehrsknoten der überregionalen Bahntrassen von Rotterdam nach Genua und von Paris nach Budapest. Das bringt einige Herausforderungen mit sich: Der Lärmbelastung und räumlichen Trennwirkung durch vielbefahrene Trassen gilt es städtebauliche Lösungen entgegenzustellen und die damit verbundenen Chancen zu nutzen. Bahnhöfe und Umschlagsplätze des Güterverkehrs können Impulse für neue Wohnstandorte, gewerbliche Entwicklungen und den Hafen geben. Dagegen sind die Argumente für eine Verlagerung des Güterbahnhofs und eine Nutzung der dadurch frei werdenden Fläche gut abzuwägen.







# EINE AUSSTELLUNG ZUM 300STEN

*complizen Planungsbüro, Marian Schmitt*

## **PLANEN UND PRÄSENTIEREN**

Der Prozess zum Räumlichen Leitbild Karlsruhe wurde in drei Etappen konzipiert: der Vorarbeit und Ausstellung „10 Fragen an Karlsruhe“ 2013, der Planungswerkstatt 2014 und der anschließenden Synthese und Ausarbeitung mit dem Ziel, einen umfassenden Entwurf zum Räumlichen Leitbild in einer großen Ausstellung im Rahmen des 300. Stadtgeburtstags 2015 zu präsentieren.

Diesen Entwurf zu erarbeiten und verständlich in einer Ausstellung zu präsentieren, stellte für alle Beteiligten eine große Herausforderung dar. Das enorm umfassende Material, die Vorarbeit, Konzepte aus der Planungswerkstatt sowie verknüpfte Projekte und bestehende Planwerke wurden sortiert, selektiert, verknüpft und ausgearbeitet, um ein kohärentes und umfassendes „Regiebuch“ erstellen zu können. Mit den 7 Stoßrichtungen gelang schließlich der entscheidende Schritt, um die Inhalte zu bündeln, zu konzentrieren und grafisch und textlich verständlich zu präsentieren.

Damit war der erste Baustein der Ausstellung gelegt. Jedoch wurde schon früh klar, dass nicht nur der Entwurf in Plänen und Texten gezeigt werden sollte, sondern auch der gesamte Prozess der letzten Jahre dazugehörte. Und dieser Prozess erzeugte Bilder, Texte, Pläne, Filme sowie Anregungen und Kommentare aus Fachkreisen und Öffentlichkeit. Diese Ausstellung mit dem Entwurf sollte noch nicht das Ende, das fertige Räumliche Leitbild präsentieren, sondern als Werkstattausstellung den nächsten Schritt zur stadtweiten Diskussion und Umsetzung der Leitbild-Ideen ermöglichen.

Aus den Erfahrungen der letzten Jahre wurde klar, dass die Kommunikation an eine breite Öffentlichkeit und verschiedene Zielgruppen essenziell für einen erfolgreichen Prozess ist. Die Perspektiven und Zielsetzungen des Leitbildes werden ganz Karlsruhe beeinflussen, und somit müssen sie von ganz Karlsruhe gemeinsam getragen und angestrebt werden. Die Wahl des Ortes, des Konzepts, der gezeigten Inhalte und des verbundenen Begleitprogramms müssen alle zusammenspielen, um die gesteckten Ziele zu erreichen.

## **DER ORT**

Der Alte Schlachthof Karlsruhe ist in den letzten Jahren als neues Zentrum für Kultur- und Kreativschaffende sowie künstlerisches Gewerbe zu einem Vorzeigeprojekt der Karlsruher Stadtentwicklung geworden – als bekannte Adresse für Kultur, Events, Konzerte und Ausstellungen, aber auch als heiß begehrter Gewerbe-Cluster in der Oststadt.

Mit der Wahl der „Fleischmarkthalle“ auf dem Schlachthofareal für die Ausstellung „Die Stadt neu denken“ konnte das Räumliche Leitbild eine





prominente Adresse für alle Karlsruher und unterschiedliche Zielgruppen bieten. Mit einem ganz besonderen Charme außen wie innen bot sie die perfekten Voraussetzungen: viel Platz für Ausstellung und Veranstaltungen, Führungen, Diskussionsforen und ein original erhaltener Innenraum, der zum Charakter einer Werkstattausstellung passte.

Zusammen mit den Ausstellungsmachern wurde seit Ende 2014 intensiv an den Inhalten und der Präsentation des Räumlichen Leitbildes gearbeitet. Verschiedene Bereiche in der Ausstellung informieren über den Prozess, den aktuellen Arbeitsstand, die Arbeiten der Teams, aber auch Kommentare und Meinungen von beteiligten Fachleuten und Bürgerinnen und Bürgern sind mit eingebunden.

Zusätzlich zu Plänen und erläuternden Texten ermöglichen sieben Touchscreen-Monitore sowie Registraturen mit wichtigen Planwerken ein tiefes Eintauchen in die Komplexität der Themen, die Ergebnisse der Planungswerkstatt 2014 und den Einfluss der Bürgerkommentare auf den Prozess.

Eine zentrale „Agora“, in deren Mitte zur Anschauung ein Stadtmodell aufgestellt ist, dient als Treffpunkt, Veranstaltungsort und Diskussionsforum. Auf dem Stadtmodell projiziert eine animierte Multimedia-Präsentation die Herausforderungen und Stoßrichtungen des Leitbildes in einem komprimierten und leicht verständlichen Format. In einer „Kino-Ecke“ kommen beteiligte Planer und Experten mit ihren Arbeiten und Erfahrungen in dem Prozess zu Wort.

### **DAS PROGRAMM**

Wie schon in den vorherigen Etappen ist das Begleitprogramm ein wichtiger Baustein, um den Austausch und die Diskussion zum Räumlichen Leitbild zu ermöglichen (vgl. Von der Ausstellung 2013 bis zu den Präsentationen auf Seite 113–124). Für 2015 setzte sich die Prozessgruppe das Ziel, neue Formate und Veranstaltungen anzubieten, welche unterschiedliche Blickwinkel und Herangehensweisen an das Thema ermöglichen und vielfältige Zielgruppen einbinden können.

Eine Woche nach der Vernissage wurde die Ausstellung zum Forum für die „Lange Nacht der Leitbilder“. Leitbilder, Prozesse und Stadtvisionen aus Deutschland und Europa wurden von eingeladenen Akteuren vorgestellt und diskutiert. Ein Gedicht über Karlsruhe und sein Leitbild wurde vorgetragen, sowie ein Hörspiel über den Stadtgründer Markgraf Karl III. Wilhelm von Baden-Durlach (1679–1738) wurde live mit den Besuchern eingespielt. Zum Ausklang lud eine Filmvorführung und Musik bis spät in die Nacht ein.

In einer Kooperation mit dem Stadtgeburtstagsprojekt „Untenrum!“ wurde während der Ausstellungsdauer eine Fahrradtour „durch Karlsruhes wilden Süden“ angeboten, bei der spannende Orte zwischen Industriekultur und Freiraum sowie Schlüsselstellen des Räumlichen Leitbilds geführt oder auf eigene Faust erkundet werden konnten.

Auf dem Schlachthofgelände wurde in Zusammenarbeit mit dem Badischen Staatstheater das Theater-Hörspiel „Der Kauf“ von Paul Plamper aufgeführt. Neben der Ausstellung konnten die Besucher mit Kopfhörern ausgestattet eine inszenierte Brachfläche erkunden und dem Hörspiel „Kann man Glück bauen? Besitzen wir das Eigentum oder besitzt das Eigentum uns?“ lauschen.

Auf großer Bühne präsentierte sich das Räumliche Leitbild im Stadtgeburtstag mit der Veranstaltung „IDEAL:STADT – Baukultur ist Partizipationskultur“. Im Festivalpavillon von Jürgen Mayer H. im Schlossgarten wurden in einer Podiumsdiskussion Themen wie Baukultur, Beteiligung und die Kommunikation von komplexen Planungsprozessen erläutert und zwischen den eingeladenen Planern, Experten und Bürgern diskutiert.

Auf viel kleinerem Maßstab wurden in Zusammenarbeit mit dem Kinder- und Jugendbüro Karlsruhe Horte und Schulen zu Film-Workshops eingeladen. Drei Gruppen mit Kindern zwischen 8 und 12 Jahren beschäftigten sich einen Nachmittag lang mit Schlüsselfragen aus dem Räumlichen Leitbild: Was bedeutet Klimawandel und wie kann man ihn in der Stadt erleben? Welche Bedeutung haben Frei- und Erholungsräume wie zum Beispiel der Rhein?

Und wie kommt man da überhaupt hin? Was bedeutet urbane Mobilität, wie bewege ich mich durch die Stadt und mit welchen Verkehrsmitteln? Die entstandenen Kurzfilme wurden dann bei der Finissage der Ausstellung in prominentem Rahmen präsentiert.

Das gesamte Programm wurde begleitet durch das Projekt „Stadtwagen“: Studenten der Architekturfakultät des KIT boten im Karlsruher Jubiläumssommer mehrere mobile Multifunktionsmöbel als „Kooperationsvehikel“ für Stadtakteure, Kulturschaffende und Veranstaltungen an. Als Erkennungsmerkmal, Café, Ausstellungsmöbel und Instrument zur interaktiven Stadt/Raum/Erfahrung.

## **DIE AUSSTELLUNGSMACHER**

In einem deutschlandweiten Ausschreibungsverfahren wurde aus 14 eingeladenen Büros das complices Planungsbüro aus der Partnerstadt Halle ausgewählt. Es konnte durch seine vielfältigen Erfahrungen im Ausstellungsdesign, der Szenografie und Kommunikation für städtebauliche Projekte und den internationalen Bauausstellungen in Halle und Thüringen überzeugen.

complices Planungsbüro wurde 1999 in Halle an der Saale gegründet. Das Arbeitsfeld Szenografie umfasst Ausstellungen, temporäre Rauminszenierungen und Interieurs. Auf der Suche nach Individualität von Raum entstehen einladende Projekte, die sich immer an einer klaren Dramaturgie orientieren.

Die gesellschaftliche Relevanz von urbanen Entwicklungsprozessen und die Schnittstellen zwischen Städtebau und Architektur sind für

complizen Planungsbüro bei vielen Projekten von besonderem Interesse. Der genaue Blick auf lokale Potenziale und Bedingungen und eine beteiligungsorientierte Herangehensweise gehören zu den Kernkompetenzen des Büros. Beispiele hierfür sind die Sportification-Aktionen zur spielerischen und sportlichen Nutzung öffentlicher Räume oder Projekte und Ausstellungen im Kontext der Internationalen Bauausstellung Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010.

Das kreativ und interdisziplinär aufgestellte Büro hat inzwischen auch einen Standort in Berlin. Es ist geübt in der Arbeit vor Ort – in der Komplizenschaft mit unterschiedlichen Akteursgruppen. Auch Fragestellungen zur Öffentlichkeitsarbeit oder dem Rahmenprogramm von Ausstellungen gehören zu den Arbeitsschwerpunkten von complizen Planungsbüro. Das complizen-Team übernimmt dabei Aufgaben rund um das Marketing und die PR oder initiiert die Ansprache und Aktivierung von Bürgerinnen und Bürgern.

Neben den Arbeitsfeldern Szenografie, Architektur und Stadtentwicklung arbeitet complizen



Planungsbüro auch konzeptionell, etwa bei der Beratung, Forschung und Wissensvermittlung.

### **DAS AUSSTELLUNGSKONZEPT**

Im Sommer 2015 zeigt die Ausstellung „Die Stadt neu denken“ den Arbeitsstand des Räumlichen Leitbildes Karlsruhe und ist damit ein wesentlicher Meilenstein des vielschichten Beteiligungsprozesses.

Viele Menschen haben an der Erarbeitung kooperativ mitgewirkt: Expertinnen und Experten des Stadtplanungsamtes und des Karlsruher Instituts für Technologie sowie die beauftragten Fachteams. Auch zahlreiche Bürgerinnen und Bürger haben sich beteiligt, oft als Expertinnen und Experten für die lokalen Bedingungen vor Ort. Erstmals besteht nun die Gelegenheit, die vielen Ideen und Ansätze in einer Zusammenschau zu erfassen.

Die Ausstellung richtet sich nicht ausschließlich an ein Fachpublikum, sondern vielmehr an einen möglichst breiten Querschnitt der Karlsruher Bevölkerung bis hin zu neugierigen Besucherinnen und Besuchern. Das machte es notwendig, eine Übersichtlichkeit zu schaffen, die Inhalte zu bündeln und ihnen eine vermittelbare Struktur zu geben. Auch bei der sprachlichen Aufarbeitung wurde darauf geachtet, dass auch fachlich anspruchsvolle Inhalte von allen Zielgruppen gut zu verstehen sind. Gerade jüngere Menschen aus Karlsruhe soll die Ausstellung anregen, sich mit der Zukunft der Stadt auseinanderzusetzen.

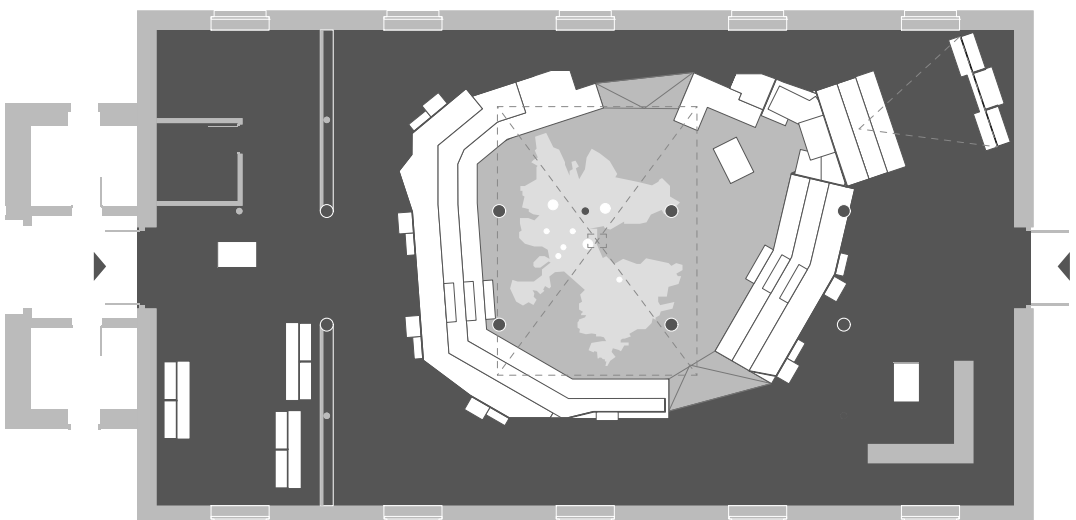
Somit ist auch die inhaltliche Zusammenfassung der Planungsergebnisse eine Voraussetzung für diesen öffentlichkeitswirksamen Meilenstein.

Die im Kapitel „Der weitere Weg“ dargestellten 7 Stoßrichtungen (Seite 141–148) sind Ergebnis der Strukturierung und werden in der Ausstellung erstmalig der Öffentlichkeit gezeigt. Es sind Entwicklungsvorschläge, die zwar sehr gründlich über einen Verlauf von zwei Jahren und im Rahmen des offenen und innovativen Prozesses erarbeitet wurden – die aber gleichzeitig noch nicht als abgeschlossene finale Planung präsentiert werden sollen und können. Vielmehr ist es vor allem eine Ausstellung, die den Arbeitsstand als Zwischenergebnis vermittelt und eine öffentliche Diskussion dazu ermöglichen soll.

Das räumliche Ausstellungskonzept und das Rahmenprogramm haben den Anspruch, die Inhalte übersichtlich und ansprechend zu präsentieren und ebenso einen lebendigen Ort zu schaffen, der die notwendige Reflexion und Diskussion zulässt:

einen Ort der Gemeinschaft, der Kommunikation, des Miteinanders, an dem Interessen verhandelt werden. Die 400 Quadratmeter große Fleischmarkthalle ist dafür sehr gut geeignet. Seit die Halle nicht mehr ihren ursprünglichen Verwendungszweck erfüllt, dem Großhandel von Frischfleisch, befindet sich das Gebäude wie viele Orte in Karlsruhe selbst in einer Transformation. Es ist ein Raum, der nicht zuletzt auch aufgrund seines dynamischen Umfeldes zu inspirieren vermag.

Die Gestaltung der Ausstellung greift dies auf und verwandelt die Fleischmarkthalle buchstäblich in einen Marktplatz. Besucher finden dort frische Ideen für die zukünftige Entwicklung Karlsruhes. 350 verbaute Europaletten schaffen eine „Agora“, in deren Zentrum sich ein begehrter Stadtgrundriss im Maßstab von 1:2000 befindet. Die Konstruktion mit Paletten ermöglicht







einen kurzfristigen und unkomplizierten Aufbau und eine ressourcenschonende Rückgabe. Im Grundriss stehen einzelne exponierte Gebäude, die im Verlauf der Ausstellung zu einem Modell ausgebaut werden können. Dies ermöglicht auch das interaktive Austesten experimenteller Planungsideen im Maßstab. Die Paletten-Agora bietet 80 Menschen Sitzgelegenheit und Sicht auf eine ca. 6-minütige Animation zum Räumlichen Leitbild, ein Erklär-Video, das auf den zentralen Stadtplan projiziert wird.

Die Agora ist gleichzeitig Ausstellung und Veranstaltungsraum und lädt dazu ein, das Räumliche Leitbild zu diskutieren. Ziel war es, einen Ort zu schaffen, an dem es Spaß macht, über die Zukunft von Karlsruhe nachzudenken, einen Ort, der Teilhabe ermöglicht.

So zeigt die Ausstellung, dass die Fragen der Stadtplanung unterhaltsam und sehr spannend sein können: Sie betreffen die Zukunft der Stadt und damit alle Menschen, die hier leben! Nur wenn die Menschen in Karlsruhe die Leitbild-Idee verstehen und mittragen, kann aus den Bildern Realität werden.

Im Eingangsbereich illustriert ein ausführlicher Prolog die historische Entwicklung der Planstadt Karlsruhe und den gesamten Planungs- und Beteiligungsprozess des aktuellen Räumlichen Leitbildes. Die Außenwände der Agora zeigen die 7 Stoßrichtungen als zentrale Herausforderung der Karlsruher Stadtentwicklung. Jede Stoßrichtung wird zu Beginn näher erläutert und erklärt sowie in konkretere Entwicklungsziele übersetzt. Anhand von

Lupe und lokalen Beispielen können Besucherinnen und Besucher nachvollziehen, wo und wie die Umsetzung einzelner Stoßrichtungen Auswirkungen auf die Stadtgestalt haben. Im gesamten Ausstellungskontext sind auch Ideen und immer wieder offene Fragen, die es noch zu beantworten gilt, dokumentiert.

Wer noch mehr über die Entstehung der Stoßrichtungen und deren Konsequenzen für die Stadtplanung wissen will, kann noch tiefer eintauchen: In einer interaktiven Präsentation sind die Ergebnisse der Entwurfsteams der Planungswerkstatt dargestellt, die wesentlich zu den Inhalten der Ausstellung beigetragen haben. So kann man auch nachvollziehen, wie das Begleitgremium der Planungswerkstatt zu seinen Empfehlungen gekommen ist. Ebenso finden sich in der Registratur die Planwerke und auch die Bürgerideen, die mit der jeweiligen Stoßrichtung zusammenhängen.

Eine Agora ist historisch immer eine bedeutende gesellschaftliche Institution, sie ist nicht nur Verhandlungsstätte, sondern auch ein Ort für Kultur und Veranstaltungen. Die Ausstellung „Die Stadt neu denken“ verfolgt genau diesen Anspruch: ein Ort, der nicht nur die Idee des Räumlichen Leitbildes Karlsruhe vermittelt, sondern auch eine gemeinsame Identität der Menschen lebendig werden lässt, die das Leitbild in Zukunft umsetzen werden.



# WIE GEHT ES WEITER?

## DAS REGIEBUCH ZUM LEITBILD

*Heike Dederer, Dr. Antonella Sgobba*

Die Ausstellung präsentiert einen Arbeitsstand, der die Zielrichtungen des Leitbildes schon deutlich erahnen lässt. Aus den Ideen der Planungswerkstatt, aus den vorgegebenen Rahmenbedingungen sowie den Diskussionen auf den verschiedensten Ebenen konnten neuralgische Punkte, Handlungserfordernisse und Lösungsansätze zusammengetragen werden, die nun zu konkretisieren und auf den Punkt zu bringen sind.

Als Endprodukt ist beabsichtigt, schriftlich formulierte Leitlinien und Zielsetzungen mit gesamtstädtischen, thematischen Grafiken und weiter vertieften Lupen zu flankieren und so in der großen Klammer eines Räumlichen Leitbildes zusammenzufassen. Als Regiebuch soll das Leitbild für die absehbaren Aufgaben und die Tagesarbeit einen Orientierungsrahmen darstellen und gleichzeitig wegweisend für die zukünftige Entwicklung der gesamten Stadt sein.

Dabei wird es um Konsens gehen, um tragfähige Lösungen, die verbindlich sein müssen und dennoch eine gewisse Flexibilität enthalten, zu finden, um sich den sich stets ändernden Rahmenbedingungen anpassen zu können. An welchen Stellen Flexibilität erforderlich ist und welche Aspekte, Verbindlichkeiten erhalten bleiben müssen, ist dabei noch zu erörtern. Zentrale Eckpunkte gilt es, in Baurecht zu gießen bzw. dieses entsprechend anzupassen. Die Frage, wie und ab wann ein Monitoring und eine Fortschreibung sinnvoll sind, soll ebenfalls im Gemeinderat diskutiert werden.

Darüber hinaus wird es um Transparenz als Voraussetzung für Akzeptanz und somit eine nachhaltige

„Bestandssicherung“ des Räumlichen Leitbildes gehen. Der Prozess wird weiterhin mit der intensiven Einbeziehung von Fachleuten, aber auch der breiten Öffentlichkeit stattfinden müssen.

Ein weiterer Aspekt, den es zu berücksichtigen gilt, sind die Synergien mit übergeordneten neuen Zielsetzungen wie die der „Grünen Stadt“ oder der „Smart City“. Eine Rückkopplung der Inhalte des Räumlichen Leitbildes mit diesen Zielen findet bereits statt. Synergien ergeben sich insbesondere mit dem Konzept „Grüne Stadt“. Die übergeordneten Zielrichtungen wie „Klare Konturen“ oder „Grüne Adresse“ unterstreichen dies genauso wie eine Vielzahl von Themen, die in den Lupen angesprochen werden. Aber auch „Mehr Wohnen“ oder das „Dynamische Band“ sind bereits unter der Überschrift einer „Grünen Stadt“ ausgearbeitet.

Neben den großen Zielrichtungen sind die konkreten Aufgaben für die nächsten Jahre in den mehr als 40 Lupen enthalten. Einige davon können sofort angegangen werden, andere stellen langfristige Perspektiven dar, wieder andere werden eine Daueraufgabe bleiben, die an vielen Stellen in der Stadt immer wieder in den Fokus zu nehmen sein wird. Die meisten sind aber in allen drei aufgeführten Zeithorizonten relevant.

Gemeinsam haben alle, dass sie im nächsten Schritt zu konkretisieren, auszuformulieren, auf den konkreten Raum zuzuspitzen sind und, soweit möglich, als verbindliche Ziele verankert werden müssen, damit tatsächlich das Leitbild daraus resultiert, das der Planung in den nächsten Dekaden

die gewünschte Orientierung, den erforderlichen Rahmen geben kann.

Als eindeutig große Aufgabe für die nahe Zukunft gilt es im Norden Wohnbauflächen zu generieren und zu sichern. Dies erfordert Wachstum mit möglichst geringem Flächenverbrauch bei gleichzeitig qualitätsvoller Freiflächengestaltung und einer großen Vielfalt an Wohnformen. Im Süden Karlsruhes sind innovative Lösungen für Gewerbegebiete, ein weitsichtiges Flächenmanagement und energieoptimierte, emissionsarme und damit urbane Produktionsprozesse gefragt.

Als zweite große Herausforderung und direkt auf dem Räumlichen Leitbild aufbauend wird das Konzept „Zukunft Innenstadt“ erarbeitet. Es wird richtungsweisende Handlungs- und Gestaltungsempfehlungen für die Innenstadt beinhalten, die helfen werden, Karlsruhe als Oberzentrum von Handel und Wirtschaft in der Region zukunftsicher aufzustellen.

Die Erstellung von weiteren Rahmenplänen oder Entwicklungskonzepten wird Schritt für Schritt angegangen werden. Dabei müssen die einzelnen Rahmenpläne jeweils zukunftsweisende Maßnahmen aufzeigen, die mit den gesamtstädtischen und grundlegenden strategischen Zielen des Räumlichen Leitbildes übereinstimmen, diese gleichzeitig aber auch so offen interpretieren, dass sie eine Antwort auf die konkreten Fragestellungen des jeweiligen Quartiers geben. Zudem müssen die als vorrangig ermittelten Rahmenpläne gleichzeitig robuste wie auch modellhafte Ansätze aufzeigen, die für die weiteren Quartiere maßstabsbildend sein kön-

nen. Die Auswahl der Lupen stellt schon den Fokus dar, den das endgültige Leitbild aufnehmen wird. Sie sind aber im Einzelnen weiter ausdifferenzieren. Für viele der Maßnahmen und weiterführende Konzepte werden Wettbewerbe benötigt, um die Qualität der städtebaulichen und architektonischen Lösungen zu garantieren. Das Gelände des Alten Flugplatzes ist parallel zur Ausstellung des Räumlichen Leitbildes Gegenstand eines Wettbewerbes, um die Grundlagen für einen beispielhaften Rahmenplan zu erhalten. Dieser soll auf Fragen zur richtigen städtebaulichen Baudichte genauso wie zur Energieversorgung der Zukunft oder einer modernen Mobilität mit Blick auf die postfossile Gesellschaft Antworten geben.

Das Beispiel der Kategorisierung der Ränder und der Ausbildung der Städteingänge verdeutlicht eine der oben erwähnten „Daueraufgaben“. Hier können Bereiche gefunden werden, bei denen sofort agiert werden muss. Es wird aber auch Bereiche geben, deren Projekte womöglich erst die nächste Generation wird angehen können. Wichtig ist für die Arbeit bis zur endgültigen Verabschiedung des Räumlichen Leitbildes nun, dass die unterschiedlichen Bereiche nachvollziehbar identifiziert sowie eindeutig bezeichnet werden.

Eine Priorisierung der möglichen Maßnahmen, auch bezogen auf die finanziellen Ressourcen der Stadt, ist vorzunehmen. Das Aufzeigen von Synergien der Projekte untereinander kann dabei helfen, die Projekte zeitlich zu sortieren.

Die Frage, wie das Leitbild für Karlsruhe auszusehen hat, wird immer klarer.

# FRAGEN ZUR HERSTELLUNG EINES INTEGRIERTEN GESAMTSTÄDTISCHEN KONZEPTS\*

*Dr. Wilfried Wittenberg*

Planen und Entwerfen wird als ein kollektiver Lernvorgang aufgefasst: Experten und Laien erzeugen gemeinsam Projektwissen über einen Ausschnitt der Alltagswelt, das dann nach geltenden Regelwerken der bestehenden Planungskultur weiter bearbeitet wird. Mit dieser Sicht wurden die öffentlichen Veranstaltungen zur Planungswerkstatt „Räumliches Leitbild Karlsruhe 2015“ bis März 2014 beobachtet. Danach stellte der Autor Fragen zur Vorbereitung und Vorgehensweise sowie zum Verhältnis von Experten und Laien, die auch für ähnliche Vorhaben relevant sind.

## **VORHANDENE PLANWERKE UND DAS NEUE PRODUKT**

Verschiedene städtische Akteure haben im Laufe der letzten Jahre eine Reihe von Plänen erarbeitet, verabschiedet und veröffentlicht: den Regionalplan, den Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes, den Masterplan Karlsruhe, Karlsruhe 2020: Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK), Bebauungspläne, Stadtteil-, Fach- und Rahmenpläne etc. (vgl. Stadtentwicklungspläne, Leitbilder, Masterpläne ... was bleibt? auf Seite 181–186). Die Öffentlichkeit, die mehrheitlich aus Planungslaien besteht, weiß wenig über die Unterschiede zwischen den verschiedenen Planwerken und noch weniger über das angestrebte neue Produkt: Ist das Räumliche Leitbild eine Zusammenfassung oder Essenz aus den vielen oben genannten Plänen und damit eine Art Metaplan? Bildet das Leitbild das gemeinsame Fundament für die bereits veröffentlichten Pläne? Ist das Leitbild vielleicht ein neuer Plantyp?

## **UNKLARES ENDPRODUKT**

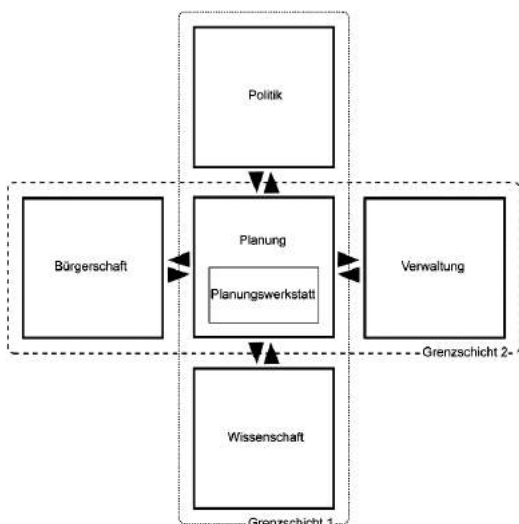
In der Aufgabenstellung wird das Endprodukt mit den Begriffen Leitbild und Grundgerüst bezeichnet. Weil beide Begriffe nicht expliziert werden, bleiben seine Kennzeichen und seine Verwendung im Verborgenen. Unter Gerüst wird eine wiederverwendbare Hilfskonstruktion für unterschiedliche Aufgaben wie Arbeitsplattform, Schutzvorrichtung etc. verstanden oder im übertragenen Sinne ein Gedankengerüst, das Handlungen vorbereitet. Das Wort Leitbild ist aus zwei Teilen zusammengesetzt: „Leit-“ weist auf Orientierung oder Ausrichtung von Verhalten hin und „Bild“ auf Gestalt, Zusammenhang oder Konstrukt. Das zu erzeugende Endprodukt wird mit den beiden Begriffen vollkommen unzureichend charakterisiert und ist damit für alle ein unklares Endprodukt. Ein solches Faktum steht im Gegensatz zur ingenieurwissenschaftlichen Denk- und Arbeitsweise, bei der zunächst die Eigenschaften und Leistungen des zu erfindenden Produkts festgelegt werden. Welcher Art ist das Leitbild: ein Konzept, Bild, Plan etc.? Welche Kennzeichen hat das Endprodukt? Was soll das Leitbild leisten? Für wen ist das Leitbild hilfreich und für welche Zwecke?

## **MEINUNGSVIELFALT**

Bei Diskussionen über Pläne und Entwürfe sind stets zwei Ebenen zu unterscheiden und auf Dauer auseinanderzuhalten: die Vorstellung und die Meinung der beteiligten Akteure (Satzebene) und der zur Diskussion stehende Gegenstand (Sachebene). Findet dieser Sachverhalt bei der Diskussion keine Beachtung, dann entsteht eine Art Melange aus Sachangaben (Kenntnissen), Überzeugungen, Meinungen, (Vor-)Urteilen, Verwechslungen,

Missverständnissen, Unklarheiten oder Mehrdeutigkeiten etc. Wie kann ohne ein klares Endprodukt die Mehrdeutigkeit, Meinungsvielfalt und Beliebigkeit begrenzt oder beseitigt werden und ein gewisser Grad von Verständigung ermöglicht werden?

Mit der Planungswerkstatt entsteht eine Arena, in der die Überzeugungen der Planungsteams und die Sichtweisen der gemeindlichen Entscheidungsträger (Politik und Verwaltung), der Öffentlichkeit (Bürgerschaft) sowie der Fach- und Sachverständigen (Wissenschaft und Profession) aufeinander treffen. Die Planung befindet sich in einer zweifachen Sandwichlage oder „Grenzschicht“ zwischen Politik und Wissenschaft wie auch zwischen Bürgerschaft und Verwaltung (siehe Abbildung). Die jeweiligen Vertreter haben unterschiedliche



Planung als „Grenzschicht“

Denkwelten, operieren nach eigenständigen Regelwerken, haben einen unterschiedlichen Kenntnisstand über den Gegenstand Karlsruhe und unterschiedliche Vorstellungen über das angestrebte Endprodukt sowie seiner Verwendung. Trotz der bestehenden Unterschiede wird von den Akteuren die Bereitschaft zur Konsensfindung erwartet. Diese Prämisse wird unterstellt, ohne dass dafür die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen werden. Mit welchem Verfahren wird dann gemeinsames Endprodukt hergestellt, das von allen Beteiligten akzeptiert wird?

Wegen des unklaren Endprodukts beziehen sich alle Beiträge der Mitglieder der Lenkungsgruppe, der Experten und der privaten Akteure in den öffentlichen Veranstaltungen und den nicht-öffentlichen Sitzungen der Planungswerkstatt auf ein „Planungsphantom Leitbild“. Auch die mit den Vorstudien zu einem Leitbild beauftragten Planungsteams haben bei ihren öffentlichen Präsentationen nicht explizit erläutert, was sie unter einem Leitbild verstehen, welche Erfahrungen aus vergleichbaren Vorhaben vorliegen, über welches Wissen sie verfügen und mit welchen Herstellungsweisen sie das Endprodukt herstellen. Für den Warenimport nach Deutschland müssen stets Nachweise über eingehaltene Herstellungsstandards und die Ungefährlichkeit der verwendeten Stoffe vorgelegt werden. Für den Import von Expertenerzeugnissen zur zukünftigen, verbesserten Lage eines Territoriums wurde auf entsprechende Nachweise verzichtet. Die Herstellung von Leitbildern ohne Vorgaben zur Beschaffenheit des Endprodukts verschafft den Experten ein papstähnliches Deutungs- oder Auslegungsmonopol.

Welche Aufgaben hat dann die aus Politikern, Verwaltung und Planungsfachvertretern zusammengesetzte Lenkungsgruppe? Wie wird mit der Meinungsvielfalt umgegangen, wenn viele nach ihrer Profession unterschiedliche Akteure in einer Lenkungsgruppe zusammengefasst werden?

### **ASYMMETRISCHE AUSGANGSLAGE**

Die Dominanz des Experten wird schon bei der ersten Zwischenpräsentation deutlich. Zu diesem Zeitpunkt sind schon viele Würfel ohne die Beteiligung von Laien gefallen. Deshalb findet das erste Zusammentreffen der beiden Gruppen „nicht auf Augenhöhe“ statt. Beim Herstellungsvorgang haben die Experten einen Bearbeitungsvorsprung und einen Vorrat an Projektwissen. Dazu haben sie implizites Wissen eingesetzt, das sie jedoch nicht offenlegen. Welcher Spielraum und welche Einwirkungsmöglichkeit bestehen dann noch für die privaten Akteure? Sie erhalten nur noch die Gelegenheit, Eindrücke, festgestellte Auffälligkeiten und Wünsche zu dem ihnen Vorgestellten zu äußern. Fundierte und richtungsweisende Beiträge zur Herstellung des Endprodukts haben keine Chance. Wenn dann noch bei den Bürgern der Eindruck entsteht, dass sich aufgrund des sich anbahnenden Leitbildes Veränderungen und Störungen für ihren Lebensraum und ihre Lebensführung ergeben, dann fühlen und sehen sie sich unter Umständen mehr als Benachteiligte und weniger als Mitwirkende.

Hinzu kommt, dass von beteiligten Akteuren eine Bereitschaft zur Konsensfindung erwartet wird, obwohl sie nur unter sehr beschränkten Bedingungen ihrer eigenen Kommunikationsmöglichkeiten

auf Problemlagen reagieren und zusammenarbeiten. Diese Erwartung besteht, ohne dass dafür die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen wurden. Wie werden Laien auf das Beteiligungsverfahren vorbereitet, um den Experten „auf Augenhöhe zu begegnen“? Welche Verfahren und Mittel werden eingesetzt, um die Konvergenz der Lager zu fördern, die Mehrdeutigkeit zu beseitigen, die Vorstellungsvielfalt zu bündeln und die Bemühungen auf das Endprodukt auszurichten?

### **LEGITIMATION**

Mit der Planungswerkstatt entsteht eine Arena, in der die Planungsexperten eine Schlüsselposition haben. Mit ihren Vorschlägen agieren sie und die anderen Beteiligten reagieren. Wie unterscheidet sich diese Planungsarena hinsichtlich der fachlichen Legitimation des Verfahrens und der Vorgehensweise von einem formal-rechtlich legitimierten Verfahren? In der Regel werden in einem rechtlich legitimierten Gremium Entscheidungen auf der Grundlage eines durch eine planende Verwaltung erarbeiteten und eines inhaltlich begründeten Vorschlages vorgelegt, der mit der rechtlich vorgeschriebenen herkömmlichen Bürgerbeteiligung zustande gekommen ist. Die Mitglieder des Gremiums, das über die Vorlage abstimmen wird, nehmen Stellung und die Redner drücken mehr oder weniger zwanglos das aus, wie sie die Problemlage und Lösung vor dem Hintergrund ihrer Erfahrung beurteilen oder die Vorschläge ihren Erwartungen gegenüberstellen. Die unterschiedlichen nebeneinander stehenden Statements belegen dann eine Meinungskonkurrenz. Um zu einer Entscheidung zu kommen, werden im Laufe der Debatte die Bemühungen

zur Klärung der Sachlage und des Lösungsweges verringert, und die Bemühungen zur Bildung einer Mehrheit für eine bestimmte Option oder Lösung nehmen zu, alle anderen Optionen werden ausgeschlossen. Mit dem Mehrheitsbeschluss (Herstellung einer formal richtigen Entscheidung) geht dann auch die Überzeugung von der Richtigkeit der Sachentscheidung einher. Eine formal-rechtlich und demokratisch legitimierte Entscheidung wird nur dann akzeptiert, wenn zuvor alle Beteiligten in einem Verfahren sachlich-fachliches Wissen als kollektives Wissen erarbeiten, auf dessen Grundlage dann die Sachentscheidungen getroffen werden. Wird in der Planungswerkstatt kollektives Wissen erarbeitet, das legitimierungstauglich ist?

## **LERNPROZESS DER PLANUNGSWERKSTATT**

Nach der Aufgabenstellung steht im Vordergrund des Verfahrens „ein gemeinsamer Lernprozess für die Stadt Karlsruhe, die beteiligten Akteure, die Politik und die Öffentlichkeit“. Ein Lernvorgang ist zunächst ein individueller Aneignungsvorgang, bei dem durch gesellschaftlich übermittelte und individuelle Erfahrung eigenes Wissen entsteht. Dieses wird auf unterschiedlichen Wegen und mit unterschiedlichen Methoden erzeugt. Dagegen muss in der Planungswerkstatt ein von allen Beteiligten anerkanntes Wissen über die Gegebenheiten ein gemeinsames Projektwissen entstehen.

Vor der Planungswerkstatt müssen also schon Institutionen (Regelwerke) bestehen, mit denen unterschiedliche Akteure auf einer Plattform zusammenbracht werden und sich alle Beteiligten „auf

Augenhöhe“ respektvoll begegnen. Die bestehenden Wissensunterschiede in der Arena sind zu beseitigen, und eine Vielzahl von bekannten Regeln für den Diskurs und für den Umgang mit der Sache müssen vereinbart oder neu geschaffen werden, das heißt im Laufe der Planungsgeschichte eines Territoriums sind die mit Teilhabe gemachten Erfahrungen zu dokumentieren und als ein Regelwerk aufzubereiten, das dann gesammelt und weitergegeben werden und fallweise angepasst werden kann. Teilhabe folgt dann einem vorhandenen bewährten Regelwerk, das nicht für jeden Planungsfall neu erfunden werden muss. Die Verständigung über die Sachlage und das Verstehen des Gegenübers und Andersdenkender und -urteilender setzt die Bereitschaft zum Lernen aller Beteiligten voraus. Vor diesem Hintergrund sind die folgenden Fragen zu sehen: Mit welchem Wissensvorrat sind die Planungsteams an die Arbeit gegangen? Die Teams können mit ihrem Wissen und ihren gemachten Erfahrungen Teil der Gegebenheiten der Karlsruher Realität erfassen, d.h. ein mehr oder weniger großer Teil der Gegebenheiten wird nicht berücksichtigt. Welche Teile der Karlsruher Realität gehen nicht in die Untersuchung ein, weil den Planungsteams das dazugehörige Wissen fehlt?

## **„AUF AUGENHÖHE“**

Während des Verfahrens müssen alle Beteiligten zu jeder Zeit die jeweilige Sachlage kennen und dasselbe kollektive Wissen darüber haben. Nur so können sie sich „auf Augenhöhe“ einbringen, austauschen und beteiligen, aber auch kritisiert werden, wenn sie beispielsweise den gemeinschaftlichen Rahmen verlassen oder gegen die Regeln verstoßen. Die Beteiligten müssen wis-

sen, über welche Angelegenheit oder Sache sie reden, und können ihre individuellen Urteile und Meinungen artikulieren. Im Zuge der Diskussion beginnen die Überlegungen und Verhandlungen zur Bildung des kollektiven Wissens. Sind in dem bisherigen Verfahren die Voraussetzungen für einen kollektiven Lernvorgang aller Beteiligten geschaffen worden? Welche Vorkehrungen wurden vorgesehen, um den gemeinsamen Wissensvorrat zu dokumentieren? Wurden Wissensunterschiede ausgeglichen? Oder wurden sie gar verstärkt? Worin unterscheidet sich die Bürgerbeteiligung der alten, von derjenigen der neuen Planungskultur?

Anhand der drei auf der „Leitbildhomepage“ aufgezeigten Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung „vor Ort mitreden“, „online diskutieren“, „Ideen einreichen“ wird der neue Umgang mit der Öffentlichkeit nicht ersichtlich. Die so eingebrachten Ideen und Vorschläge haben den Verlauf des Lernvorgangs nicht verändert und den kollektiven Wissensstand nicht vermehrt. Durch die erste Zwischenpräsentation wurde aus meiner Sicht kein Beitrag zum gemeinsamen Lernen geleistet. Die drei Bearbeitungsteams haben auf der Grundlage ihrer eigenen Vorstellungswelt mit eigenen Beobachtungen, fremden Berichten und Spurenauswertungen eine jeweils „teamspezifische Konstruktion von Karlsruhe“ hergestellt und bei der Vorstellung auf inhaltliche oder sinnhafte Begründungen verzichtet. Die vorgestellten Ergebnisse sind also nicht intersubjektiv überprüfbar. Auf der Leitbildhomepage werden die bei der Zwischenpräsentation gezeigten Beiträge der Planungslaien veröffentlicht. Es fehlen Auswertung im Hinblick auf eine inhaltliche Bedeutung und die weitere Bearbeitung.

## **AUSGANGSLAGE**

Der erste Bearbeitungsschritt ist also von großer Bedeutung. Er besteht aus einer Realitätsreduktion, -vereinfachung und Generalisierung, bei der die beobachterspezifische Wahrnehmung und Deutung zum Tragen kommen. Diese muss jedoch ex post transparent begründet und nachvollziehbar gemacht werden. Der Verfahrensschritt „Reduktion und Generalisierung der Wirklichkeit“ ist kein Mysterium. Jeder Mensch ist für seine sinnhafte Orientierung und Lebensführung auf einen geeigneten Reduktionsvorgang angewiesen. Es handelt sich um einen alltäglichen lebensweltlichen Vorgang und nicht um ein Planungsspezifikum. Der Reduktionsvorgang wird von Menschen selber geübt und erlernt oder von seinen Mitmenschen als kollektives Wissen übernommen.

Der Reduktionsvorgang ist Ausdruck von kontrollierter Fantasie. Die jeweilige Karlsruher Konstruktion bleibt teamspezifisch. Sie ist mit der Sinnhaftigkeit des Tuns zu begründen. Damit wird eine Voraussetzung für die Erzeugung von kollektivem Wissen erfüllt. Alle vorgeschlagenen Möglichkeiten der Realitäts- und Komplexreduktion sind übertragbar und vermittelbar, können somit mit allen Beteiligten diskutiert und nach den Beratungen können alle anerkannten Konstruktionen der Realität als kollektives Wissen akzeptiert werden. Die Planungsteams wurden dazu nicht aufgefordert, sondern nur dazu, die Öffentlichkeit von der eigenen Vorgehensweise und von den Ergebnissen zu überzeugen. Warum legt der Lenkungsausschuss in den öffentlichen Sitzungen kaum Wert auf die Sinnhaftigkeit von Entscheidungen und die intersubjektive Überprüfbarkeit der Vorgehensweise und der Ergebnisse?

Zu einem sach- und inhaltlich legitimierten Verfahren eines institutionalisierten (kollektiven) synchronen Lernvorgangs gehört der Wandel von Erwartungen, die Entscheidungsvorgänge bestimmen. Durch die Sinnhaftigkeit und den Zweck wird die Richtung der Entscheidungsschritte festgelegt. Es wird also Schritt für Schritt eine Konstellation von Fakten und Sinnbeziehungen aufgebaut. Diese kann Regeln der Irrelevanz, Regeln der Zulassung von Personen und die Einführung von Themen beinhalten. Für alle Beteiligten wird der Entscheidungsweg zu dem von ihnen beschrittenen und damit erfahrenen Pfad. Diese Vorgehensweise unterscheidet sich von Verfahren, bei denen Experten nach bestimmten rechtlichen Vorgaben eine Folge von bestimmten Handlungen und Entscheidungen festlegen, wodurch das Verfahren zu einem Ritual mit stereotypen Handlungsfolgen wird, das dann Rechtssicherheit schafft.

Ist ein kommunikativer Austausch und Diskurs „auf Augenhöhe“ möglich, wenn die Öffentlichkeit über die Auswertung der Ausstellung im Sinne von Befunden, Überlegungen und Folgerungen nicht unterrichtet wird? Wenn die Lenkungsgruppe mit den drei Planungsteams Besprechungen durchführt, von deren Inhalt und möglichen Vereinbarungen die Öffentlichkeit durch eine Mitteilung oder ein Protokoll nichts erfährt? Werden die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, ihre erhaltens-

werten Lieblingssorte zu benennen, oder werden Fragen zu konkreten Problemen oder spezifischen Orten an sie gerichtet werden, dann wird ihnen der Eindruck vermittelt, dass es bei der Leitbilderarbeit um den konkreten Lebensraum geht. An anderer Stelle wird ihnen jedoch mitgeteilt, dass nicht das örtliche Detail im Vordergrund steht, sondern die Sicht auf die Stadt aus einer bestimmten mittleren Flughöhe. Wie passen die Experten und Laiensichtweisen zusammen?

Mit den hier nicht ausgeführten Überlegungen zum Verhältnis von „Übergeordnetem und Räumlichem Leitbild“ sowie dem zu erbringenden „Nachweis einer besseren Zukunft“ schließt sich der Kreis zu den am Anfang gestellten Fragen zu den Anforderungen und Kennzeichen des Endprodukts.

Schlussbemerkung: Ordnungshalber weise ich darauf hin, dass in dieses Paper Gedanken von Erich Ditttrich, Claus Heidemann, Hans Linde, Niklas Luhmann, Klaus Selle und die eigenen eingeflossen sind. Die Quellen wurden hier nicht explizit gekennzeichnet.

---

\* *Kurzfassung des Beitrags „10 Fragen an Karlsruhe – weitere Fragen an die Planungswerkstatt“, in: Wittenberg, W. (2015): Planen und Entwerfen als Lernvorgang. Karlsruhe 2015 (in Vorbereitung).*



# STADTENTWICKLUNGSPLÄNE, LEITBILDER, MASTERPLÄNE ... WAS BLEIBT?

*Dr. Harald Ringler*

## **NAMEN SIND ...**

Die im Titel aufgeführten Begriffe könnten noch um weitere ergänzt werden, wenn es sich um eine wieder in Gebrauch und nun in Mode gekommene Art der informellen Stadtplanung handelt. Es gibt weder eine Konvention über diese Art informeller Planung noch über deren Begrifflichkeit. Ein Titel allein verspricht nichts, nur Vermutungen sind angebracht. Die Durchsicht des 1998 erschienenen Buches „Ohne Leitbild? Städtebau in Deutschland und Europa“<sup>1</sup> zeigt allein schon die Unsicherheit, die Widersprüche und unterschiedlichen Etikettierungen von Planungen bei der Verwendung des Begriffes „Leitbild“. Seither hat sich daran wenig geändert, was aber nicht tragisch ist. So besteht weiterhin die Freiheit, dass von den jeweiligen lokalen Initiatoren und Verantwortlichen für informelle Pläne, Planwerke oder Projektbündel Begriffe verwendet werden, wie sie ihnen einfallen und gefallen. Denn es ist vorerst nicht von Bedeutung, ob etwas Masterplan, Leitbild oder Stadtentwicklungsplan benannt wird. Auch den oft verwendeten Attributen wie „integriert“ oder „nachhaltig“ ließe sich erst bei gründlicher Lektüre und späterer Evaluation nachspüren. In Zeiten der Labels, der Plastikwörter sowie des Stadtmarketings sind Produktbezeichnungen eher zweitrangig. Entscheidend ist, was hinter dem jeweiligen Planungsprodukt als Definition steht und wie eindeutig, klar und verständlich dessen Sinn und Zweck formuliert sind (vgl. Fragen zur Herstellung eines integrierten gesamtstädtischen Konzepts auf Seite 175–180). Die Motivation der maßgeblichen Akteure bestimmt ebenso die Qualität wie die fachliche Durchführung und politische Verankerung. Sollen mit einem Stadtentwicklungskonzept –

im folgenden stellvertretend für diese formellen Planprodukte verwendet – generelle Leitlinien, Arbeits- und Orientierungsgrundlage für die (planende) Verwaltung beabsichtigt sein, zum Beispiel als Vorstufe für einen Flächennutzungsplan, will sich eine Stadt ihrer Rolle in der Region vergewissern, ist eher an ein „schrackenloses“ Nachdenken über „Chancen und Potenziale heute und morgen“ erwünscht, ist ein politisches Programm als „Regierungsprogramm“ einer neuen Führung notwendig, oder soll eher ein „Schubladenplan“ als Begründung für Aktionismus dienen, zum Beispiel wenn Bürgerbeteiligung per se als politisch motivierte Aktion im Vordergrund steht?

Mit diesem Beitrag soll der Versuch gestartet werden, generelle (im Gegensatz zu speziellen), das heißt auf die jeweilige Gemeinde bezogene Anforderungen für die Erstellung informeller Planwerke für die mittel- bis langfristig ausgerichtete räumliche Entwicklung einer Gemeinde zu formulieren.

## **INGRENZUNGSVERSUCH ANHAND VON VIER BEISPIELEN**

Die Bezeichnungen im oben genannten Titel weisen auf Produkte der räumlichen Planung für Kommunen hin, die weder Bauleitpläne, Fachpläne bzw. Projektpläne sind. Das Planungsareal kann von der Stadtregion bis zu den Innenstädten reichen. Wir unterstellen ihnen eher generelle als konkrete Aussagen, die aber mit Hinweisen auf konkrete Planungsaufträge, Koordinierungsaufträge und Projekte zu versehen sind. Ihr Planungshorizont, das heißt, das Ende einer fiktiven Umsetzungsperiode für den erwünschten Zustand, ist mittelfristig angelegt, also zwischen 10 und 20 Jahren. Oder geht es vielleicht um einen permanenten Prozess

mit dem Start von Bedarfserkundungen und weitere Inhalte generieren sich aus der ständigen Fortschreibung? Die gesellschaftliche Verankerung setzt eine konstruktive und „bejahende“ – im Gegensatz zur reinen ritualhaften – Beteiligung der Öffentlichkeit voraus. Um solide zu bleiben, sollen Begriffe wie Utopien und Visionen außen vor bleiben, erstere sind Ideologien und die zweiten den Religionen vorbehalten.<sup>2</sup>

Die folgenden vier Beispiele lassen die thematische Bandbreite erahnen und bestätigen die oben genannten Merkmale wie „informell“ im Gegensatz zu „formellen“ Planungsprodukten, die auf gesetzlichen Grundlagen wie Baugesetzbuch (BauGB) oder Bundesfernstraßengesetz (FStrG) beruhen und ein Verfahren mit dem Ende einer Satzung, Rechtsverordnung oder einer Festsetzung durch einen Planfeststellungsbeschluss durchlaufen. Ebenso ist der Perimeter des Planungsgebietes mit Gesamtstadt bzw. Innerer Stadt, der Planungshorizont mit mindestens zehn Jahren bestimmt, sind „Folgaufträge“ zur Konkretisierung und Umsetzung formuliert und es ist eine aktive Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt.

Der 2014 beschlossene *Stadtentwicklungsplan Wien (STEP 2015)*<sup>3</sup> muss im Zusammenhang mit seinem Vorgänger *Stadtentwicklung 2005 (STEP 2005)* gesehen werden, da das Instrument „Zielgebiete“, die inhaltliche Essenz dieses Stadtentwicklungskonzeptes, übernommen und aktualisiert wurde. Mit der Deduktion von Zielen auf eine Vorstufe der Umsetzungsstrategie, hier die Eingrenzung von konkreten Plangebietes, Formulierung von Zielen und Vorschläge von Maßnahmen, ist

neben den anderen ein wichtiges Merkmal gegeben. Der STEP 2025 selbst ist als Strategiepapier zu sehen, in dem von der Zielebene aus Arbeitsaufträge für Fachkonzepte, Programme, Masterpläne sowie ein „Handbuch Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung“ formuliert sind.

Der *Städtebauliche Masterplan Innenstadt Köln*<sup>4</sup> entstand aus der Initiative des Vereins „Unternehmer für die Region Köln e.V.“ heraus und dessen Finanzierung. Das beauftragte Büro Albert Speer & Partner GmbH AS&P legte 2008 als Ergebnis von drei Arbeitsphasen ein Planwerk vor: Erkundungsphase, Vertiefungsphase, Ergebnisphase. Das „Erkunden und Ausloten von Chancen“ als Voraussetzung von Stadtbau führte zu Vorschlägen für kurz-, mittel-/langfristigen und perspektivischen Maßnahmen. Gut lesbare Pläne und städtebauliche Testentwürfe lieferten gute Voraussetzungen für die Beteiligung der Öffentlichkeit. Der Rat der Stadt Köln übernahm 2009 das Planwerk „als grundsätzliche Handlungsempfehlung und strategische Zielausrichtung für die künftige Entwicklung der Innenstadt.“ 2012 erfolgte eine Bilanzierung der kurzfristigen Maßnahmen. Damit erfüllt diese Unternehmung die wichtigsten grundsätzlichen Anforderungen.

Mit dem *Karlsruher Masterplan 2015*<sup>5</sup> legte die Stadtverwaltung 2007 ein Stadtentwicklungskonzept vor, das mit zwölf Handlungsfeldern und 47 Projekten auf das 300-jährige Stadtjubiläum 2015 ausgerichtet war. Mit einer 2005 veranstalteten Zukunftskonferenz konnte die interessierte Öffentlichkeit von Beginn an zur Beteiligung motiviert werden. Zwei Sachstandberichte und die durch ein Gemeinderatsgremium vorgenommene Priorisie-

rung der Projekte förderten die politische Akzeptanz. Durch die Arbeitsweise hat dieser Plan den Charakter eines zeitgemäßen „perspektivischen Inkrementalismus“. Durch ein „Integriertes Stadtentwicklungskonzept Karlsruhe 2020“ erfuhr dieses pragmatisch ausgerichtete Konzept ein Ende. Das *Rahmenkonzept Innenstadt Rastatt*<sup>6</sup> von 2011 teilt die Innenstadt in fünf Handlungsräume und ordnet diesen Empfehlungen zu. Der Gemeinderat nahm dies zur Kenntnis und beauftragte die Verwaltung, „eine inhaltliche und zeitliche Priorisierung der im Konzept enthaltenen Zielsetzungen und Maßnahmen vorzunehmen und dem Gemeinderat zur Beschlussfassung als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 (6) Nr. 11 BauGB vorzulegen“. 2013 folgte das Entwicklungskonzept Rastatt mit neun nach der städtebaulichen Bedeutung gewichteten „Schlüssel- und Ankerprojekten“ und weiteren „Komplementärprojekten im Umfeld“. Mit den formulierten Zielen und vorgeschlagenen programmatischen und baulichen Maßnahmen lassen sich insbesondere Umgestaltungen im öffentlichen Raum, aber auch Bebauungskonzepte sowie Grundlagen für Stadterneuerungsmaßnahmen ableiten. So wurde das Sanierungsgebiet „Südliche Innenstadt“ Anfang 2012 in das Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ (ASP) aufgenommen.

Hier ist anzumerken, dass eine Stärkung informeller Planung, wie sie im BauGB § 1 (6) Nr. 11 erwähnt ist, 2013 im Rahmen der Städtebauförderung eine weitere Verankerung im formellen Verwaltungshandeln erfuhr:

*„Nach der Verwaltungsvereinbarung (VV) Städtebauförderung ist die Erstellung eines ISEK (= Integriertes Stadtentwicklungskonzept, Anm. d. Verf.)*

*Fördergrundlage für sämtliche Programme der Städtebauförderung.“*

Das zuständige Bundesministerium hat dafür eine Arbeitshilfe herausgegeben, in der auch ein ISEK im Rahmen der Städtebauförderung umschrieben wird.<sup>7</sup>

Diesen Planwerken der letzten zehn Jahre ist gemeinsam, dass sie auf räumliche Handlungsschwerpunkte bzw. Interventionsräume, teilweise sogar auf die Projektebene ausgerichtet sind. Der Städtebau, die dreidimensionale Ausprägung des städtischen Raums, erfuhr ebenso an Bedeutung im Vergleich zu den früheren Arbeiten mit räumlich-funktionalen Ordnungsprinzipien. Auf die Fragen, welche Aufgabe diese Planwerke hatten und was sie geleistet haben, ist zusammenfassend zu antworten:

- Die räumliche Entwicklung der jeweiligen Plangebiete sollen nicht dem Zufall überlassen werden, sondern nach heutigen Vorstellungen für die Quartiersplanung, der Mobilität und des öffentlichen Raums ausgerichtet werden.
- Die inhaltlichen Aussagen allein bleiben nur Absichtserklärungen ohne die Fortführung auf nachgeordnete Planungs- und Verfahrensebenen.
- Alle vier Beispiele sind auf den Schwerpunkt „entwickeln“ ausgerichtet, es fehlt mit Ausnahme des Wiener Beispiels an „ordnenden“ Hinweisen wie zum Beispiel auf Grenzen von Bebauungsdichte, normativen „Rändern“ in der Landschaft und Bebauung sowie ökologische Belastbarkeit.

## **GENERELLE RAHMENBEDINGUNGEN FÜR STADTENTWICKLUNGSKONZEPTE**

Ohne den empirischen Nachweis von Folgewirkungen analysierter Beispiele liefern zu können – hier fehlt es an Evaluierungen – drängen sich einige notwendige Modalitäten für „erfolgreiche“ räumliche Stadtentwicklungskonzepte auf.<sup>8</sup> Erfolg in der mittelfristig angelegten Stadtplanung, ob bei Flächennutzungsplänen oder – wie in unserem Fall – Stadtentwicklungskonzepten kann nicht gemessen werden an der Quote der Umsetzung geplanter Darstellungen und Maßnahmen innerhalb des Planungshorizontes, zum Beispiel nach 10 oder 15 Jahren. Allein die Planbarkeit im kommunalpolitischen Raum ist begrenzt. Auch ändern sich Bedarfslagen für Nutzungen, Investitionspotenziale und die Einsatzmöglichkeiten von Ressourcen bei der planenden Verwaltung. Deshalb gelten für dieses Metier andere Bewertungsmaßstäbe für „Erfolg“.

Als „erfolgreich“ wäre ein Stadtentwicklungskonzept zu bewerten, wenn in regelmäßigen zeitlichen Abständen, abhängig von der „Körnigkeit“ der Planung, die Ziele und Aufgaben – also der „Kern“ – überprüft und u.U. justiert oder gar neu ausgerichtet werden, die Umsetzung von prioritären Maßnahmen oder Abweichungen festgestellt werden, neue Defizite erkannt, bewertet und gegebenenfalls im Weiteren deren Ausgleich zur Aufgabe wird. Dieses Monitoring hat sein Ende nach dem Abarbeiten der vorgenommenen Arbeitsaufträge aus dem Stadtentwicklungskonzept. Dieses hat Gültigkeit, solange die „Grundzüge der Planung nicht berührt werden“, um hier eine Formulierung aus dem BauGB zu verwenden. An-

derfalls wäre eine grundlegende Fortschreibung oder Neuauflage notwendig. Ein Stadtentwicklungskonzept kann nur dann wirkungsvoll sein, wenn im Konzept bereits angelegte Schritte, in Form von Rahmenplänen, Fachplänen, Bebauungsplänen und Projekten, folgen.

Anknüpfend an die Einleitung ergeben sich nun folgende Modalitäten für die Qualifizierung eines Stadtentwicklungskonzeptes:

- Es sind Arbeitsziele in Verbindung mit der Definition des erwünschten Planungsproduktes zu formulieren, basierend auf einer Analysephase. Dies kann auch über Arbeitsaufträge erfolgen, wie mit dem folgenden Beispiel angedeutet wird:

*Die Stadt Wien (Geschäftsgruppe Wohnen ...) erarbeitet einen „Aktionsplan 50/60/70“, der u.a. folgende Aspekte behandelt: ... (STEP 2025 Wien)*

- Der Planungsprozess wird als „lernendes System“ begriffen. So wird während der Arbeitsphasen unter anderem auf neue Fragen reagiert.

*Als Konsequenz der Evaluierungsergebnisse wird der STEP – im Sinne eines permanenten Lernprozesses – gegebenenfalls aktualisiert, nachjustiert und ergänzt, um auf neue Herausforderungen oder Entwicklungschancen adäquat reagieren zu können: ... (STEP 2025 Wien)*

- Der Umsetzungswille in Politik und Verwaltung, eine notwendige Voraussetzung für die Wirksamkeit des Konzeptes, muss im Sinne einer „strategischen Allianz“ von den Akteuren der lo-

kalen politischen Kultur vereinbart werden. Dieser Wille muss während des gesamten Prozesses vorhanden sein und der Öffentlichkeit vermittelt werden. Damit kann eine Motivierung der Öffentlichkeit (im Sinne eines Gemeinwesens) den Prozess stützen mit dem Ziel, „Verabredungen“ der kommunalen Zivilgesellschaft für die Umsetzung zu erreichen.

- Der Weg führt von Zielen und Handlungsfeldern zu Projekten über die Überprüfung von Zielkonflikten und Integrationswirkungen und gegebenenfalls zu räumlichen Schwerpunkten.

*Das Umsetzungsinstrument „Zielgebiete der Stadtentwicklung“, das im Stadtentwicklungsplan 2005 eingeführt und seitdem erfolgreich erprobt und angewandt wurde, wird weitergeführt. ... (STEP 2025 Wien)*

- Ein Stadtentwicklungskonzept sollte nicht allein auf „entwickeln“, sondern auch auf „ordnen“ ausgerichtet sein. Ein städtebaulicher Ordnungsrahmen wird umso wichtiger, je detaillierter der Planungsraum definiert ist. Räume mit landschaftlicher und städtebaulicher Bedeutung bedürfen restriktiver Leitlinien für deren weitere Entwicklung.
- Eine große Gefahr birgt eine gewollte Unschärfe in den inhaltlichen Aussagen, begründet mit „Flexibilität“ und mit einem Entgegenkommen gegenüber politischen Entscheidern und unwilligen Vertretern in den Verwaltungen. Anpassungen an nicht absehbare Umstände in der Zukunft müssen einem fundierten, auf Kontinuität ausgerichteten Konzept nicht abträglich sein.

Eine Evaluierung von Stadtentwicklungskonzepten nach Jahren ihres Beschlusses müsste Fragen beinhalten wie zum Beispiel:

Waren Aufgaben und Ziele festgelegt, deutlich erkennbar, rationalisiert und auch operationalisierbar?

Wie unterscheidet sich das Stadtentwicklungskonzept von eventuell vorliegenden anderen Entwicklungskonzepten (Ziel, Inhalt, Notwendigkeit) und wie wurden diese berücksichtigt?

Sind Unterscheidungen möglich zwischen politisch motivierten und fachlich angestoßenen Zielen?

Gab es politische Beschlüsse durch die Ratsgremien? Wie wurden diese in die Öffentlichkeit transportiert?

Welche Akteure waren an der Formulierung der Aufgaben und Ziele beteiligt bzw. wie weit ging deren Einfluss und Mitentscheidungsmöglichkeit?

Wie weit war der Kreis der Akteure ausgedehnt? Gab es und gibt es noch eine aktive Einbeziehung der Öffentlichkeit?

Wie wurde mit inhaltlichen Priorisierungen und Umsetzungszeiträumen umgegangen?

Sind zu erwarten gewesene Zielkonflikte ausdrücklich benannt und bearbeitet worden?

Wie wurden die Ziele „integriert“ und „nachhaltig“ definiert und operationalisiert?

Diese und wahrscheinlich noch weitere Fragen können Ursachen und Gründe für wirksame bzw. weniger erfolgreiche Konzepte erforschen helfen. Wie sich der jeweilige „Erfolg“ messen lässt in einem Metier, das von vielen Unwägbarkeiten beeinflusst werden kann, muss letztendlich am Beispiel „vor Ort“ bestimmt werden. Jede Stadt und ihre Teile bergen in sich essentielle räumliche Voraussetzungen und Bedingungen auf Grund ihrer Lage, Geschichte und Funktion, die unabhängig von gesellschaftspolitischen Veränderungen zu beachten und planerisch zu würdigen sind. Denn diese bestimmen Identität und Einmaligkeit des Ortes und bedürfen eher normativ wirkender Leitlinien der Stadtentwicklungsplanung.

---

<sup>1</sup> Becker, Heidede; Jessen, Johann; Sander, Robert (Hg.): *Ohne Leitbild? Städtebau in Deutschland und Europa*, Stuttgart 1998.

<sup>2</sup> *Politische Utopie: Fiktion von einem Gemeinwesen als Muster einer ideal guten und vernünftigen Politik und eines tugendhaften sozialen Lebens* (Nohlen, Dieter (Hg.): *Lexikon der Politik: Politische Begriffe*, München 1998).

*Vision: In den Religionswissenschaften als Wirklichkeit empfundene visuelle Wahrnehmung, die den (religiösen) Menschen unerwartet überkommt oder von ihm bewusst (in Ekstase oder Trance) herbeigeführt wird, der jedoch kein empirisch fassbarer Gegenstand entspricht* (Brockhaus multimedial 2009).

<sup>3</sup> <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/index.html>

<sup>4</sup> [http://www.masterplan-koeln.de/LAUFENDE-PROJEKTE.anlass\\_und\\_ziele.0.html](http://www.masterplan-koeln.de/LAUFENDE-PROJEKTE.anlass_und_ziele.0.html)

<sup>5</sup> [http://www.karlsruhe.de/b4/buergerengagement/masterplan\\_2015](http://www.karlsruhe.de/b4/buergerengagement/masterplan_2015)

<sup>6</sup> ASTOC; MESS: *Rahmenkonzept Innenstadt Rastatt*, 2011.

<sup>7</sup> Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hg.): *Integrierte Entwicklungskonzepte in der Städtebauförderung. Eine Arbeitshilfe für Kommunen*, Berlin 2015.

<sup>8</sup> Siehe dazu auch: Henckel, Dietrich u.a. (Hg.): *Planen – Bauen – Umwelt*, Wiesbaden 2010.

# WIE ZEICHNET MAN EIN LEITBILD?

*Prof. Markus Neppi*

Dieser Beitrag ist eine persönliche Reflexion. Ich möchte damit einen Blick hinter die Kulissen ermöglichen. Es geht um Überzeugungen, Zweifel und Hintergrundgedanken.

## **LEITBILDER**

Für mich gibt es im Kosmos der Stadtplanung kaum einen Begriff, der mehr Emotionen und unterschiedliche Interpretationen hervorruft. Nachdem auf der Internationalen Architekturbiennale Rotterdam 2009 die „Open City: Designing Co-existence“ von Kees Christiaanse und seinen Mitstreitern propagiert wurde, konnte niemand mehr behaupten, zukünftige Stadtentwicklungsprozesse mit einfachen Leitbildern beeinflussen zu können. Die Autoren Johann Jessen, Heidede Becker und Robert Sander hatten schon 1999 in ihrer umfangreichen Bestandsaufnahme „Ohne Leitbild? Städtebau in Deutschland und Europa“ herausgearbeitet, dass plakative Leitbilder eher der Vergangenheit angehören und in Zukunft durch vielfältige Planungsprozesse abgelöst würden.

## **WARUM DANN DIESER TITEL?**

In der Konzeptions- und Antragsphase, die vom Stadtplanungsamt in Kooperation mit dem KIT initiiert wurde, ist der Arbeitstitel eines „Räumlichen Leitbildes“ eher beiläufig entstanden. Das Leitbild war ursprünglich nur ein kleiner Teil der viel umfassender geplanten Stadtausstellung, die aus Budgetgründen in den städtischen Haushaltsverhandlungen nicht durchgesetzt werden konnte. In einem zweiten Anlauf einigte sich der Stadtrat auf ein deutlich kleineres Budget und deklarierte das Räumliche Leitbild als Geschenk zum 300. Stadtjubiläum im Jahr 2015.

## **PROZESS ODER BILD?**

Wie aber sollte das Leitbild in der Öffentlichkeit positioniert werden und wie sollte es mit bestehenden Planwerken verknüpft werden?

Die Stadt Karlsruhe hatte schon Erfahrungen mit ähnlichen Prozessen. Der Masterplan des ehemaligen Oberbürgermeisters Heinz Fenrich war eine politische Agenda und das Integrierte Stadtentwicklungskonzept ISEK war auf unterschiedliche Themenbereiche ausgerichtet. Diese Beispiele waren durchaus erfolgreich, da sie von der Politik als wichtige Entscheidungshilfen anerkannt waren. Sie machten aber keine räumlichen Aussagen und hatten nur wenige Verknüpfungen zu stadtstrukturellen und städtebaulichen Fragestellungen.

Wichtige Referenzprojekte wie das Planwerk „Innenstadt Berlin“ und der „Städtebauliche Masterplan Innenstadt Köln“ waren Expertenplanungen, die zu einem bestimmten Zeitpunkt in der Öffentlichkeit präsentiert wurden. Die Testplanungsverfahren, die von Prof. Dr. Bernd Scholl in der Schweiz und in Deutschland weiterentwickelt wurden, verzichteten ganz bewusst in ihren ersten Phasen auf die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Politik, um einen geschützten Raum zur Problemlösung und Konzeptfindung bieten zu können.

Warum sollte dann aber das Räumliche Leitbild in einem öffentlichen Prozess entstehen?

Es hatte etwas mit der Stimmung in der Stadt zu tun. Der Baubürgermeister Michael Obert drückte es einmal so aus: „Die Stadt häutet sich.“ Neben den unzähligen Baustellen der Kombilösung

verschwinden Gebäude in der Innenstadt und werden durch Neubauten ersetzt. Durch energetische Sanierungen und durch die günstigen Bedingungen auf dem Kapitalmarkt verändert sich das Stadtbild beinahe täglich. Die Karlsruher Autorin Doris Lott beschreibt das Unbehagen über diese radikalen Veränderungen in ihrem Buch „Glyzinienduft und Hausmusik, Karlsruher Häuser erzählen“ sehr eindrucksvoll.

Nach unserer Konzeption sollte es in dem öffentlichen Diskurs um grundlegende Fragen der Weiterentwicklung von Karlsruhe gehen. Einen Plan zu zeichnen und ihn dann zu präsentieren entsprach nicht der Stimmung in der Stadt. Es ging vielmehr darum, einen Planungsprozess zu vereinbaren mit dem Ziel, eine eindeutige Richtung für zukünftige räumliche Entwicklungen zu erreichen.

Aber wie sollte der Prozess konzipiert werden? Welches Ergebnis konnte erwartet werden? Wie sollte dieses Ergebnis dann zur Grundlage weiterer Planungen werden? Der Beitrag von Dr. Wilfried Wittenberg in diesem Buch (vgl. Fragen zur Herstellung eines integrierten gesamtstädtischen Konzepts auf Seite 175–180) verdeutlicht, wie kompliziert es werden kann, wenn man die tradierten Planungsprozeduren verlässt, und wie schwer es ist, Entscheidungen aus sehr unterschiedlich konzipierten Prozessen abzuleiten. Es bleibt oft der Vorwurf der verschleierte Inhalte oder kontraproduktiven Wunschkonzerte.

Trotz dieser Vorbehalte sind seit der Jahrtausendwende kaum noch städtebauliche Planungen ohne eine umfangreiche Begleitung denkbar.

Man kann beinahe von einer Inflation von Beteiligungsverfahren, moderierten Bürgerworkshops und Perspektivwerkstätten jeglicher Art sprechen. Während die Beteiligungsprozesse oft vielfältig und auch anspruchsvoll sind, bleibt in vielen Fällen die Integration in die formelle städtische Planung ein wirkliches Mysterium. Während die Standardplanwerke turnusmäßig fortgeschrieben werden, bleiben informelle Planungen oft Stückwerk.

### **UNSCHÄRFE ALS METHODE**

Christian Holl hat in seinem Artikel „Kein Leitbild ist keine Lösung“ (Bauwelt 8.2015) diesen Zwiespalt sehr plakativ beschrieben. Er hinterfragt nicht die Notwendigkeit der gesamtstädtischen Überlegungen, sondern ihn interessiert, wie man Ergebnisse generieren könne, die nachweislich aus dem Prozess abgeleitet seien. Dieses Misstrauen gegenüber solchen Planwerken hat alle Beteiligten in jeder Phase begleitet und zu intensiven Debatten vor allem in dem Begleitgremium geführt. Während in den öffentlichen Veranstaltungen eher die unterschiedlichen Sichtweisen auf die Stadt Karlsruhe im Mittelpunkt standen, begann beinahe jede interne Sitzung mit der Frage: „Wozu brauchen wir eigentlich dieses Leitbild?“. Jeder neu hinzugekommene Akteur versuchte zunächst herauszufinden: „Was habe ich davon? Werden meine Interessen berührt? Werde ich in meinen Handlungsmöglichkeiten eingeschränkt?“

In diesen Diskussionen wurde deutlich, dass anscheinend zwischen den Inhalten der Planwerke der städtischen Verwaltung und den öffentlich diskutierbaren Themen eine enorme Distanz besteht. Wie soll man öffentlich über so komplexe Themen wie Klimaschutz, Mobilität und zukünf-



tiges Flächenmanagement diskutieren, wenn im Hintergrund aufwendige Fachplanungen laufen, die in ihren Abhängigkeiten kaum darstellbar sind? Ist dann tatsächlich die von Christian Holl angesprochene Unschärfe der einzige Ausweg? Ist sie so eine Art Schutzwall, hinter den man sich jederzeit zurückziehen kann?

### **KLARES BILD ALS ZIEL**

Das Karlsruher Verfahren wurde durch das Planungsamt in Zusammenarbeit mit dem KIT konzipiert, von den politischen Gremien getragen und von der Stadt Karlsruhe finanziert. Das Ziel war von Anfang an der Entwurf eines klaren Bildes der räumlichen Entwicklung der Stadt als Grundlage für weitere Planungen.

In den verschiedenen methodischen Schritten – der Vorbereitungsphase, der Ausstellung der 10 Fragen, der Erarbeitung der Aufgabenstellung, der Bürgerwerkstatt mit den Planungsteams – stand immer die Frage im Hintergrund, wie denn letztendlich das Ergebnis zustande kommen sollte und welchen Einfluss es auf die tatsächliche räumliche Planung haben könnte. Dabei wurde im Begleitgremium immer wieder die Befürchtung geäußert, dass die schönen Visionen der Planungswerkstatt in den Verwaltungsroutinen keine Chance mehr haben würden. Bleibt also doch nur die Unschärfe?

### **GEDULD**

Wenn es wie in Karlsruhe um die Entwicklung einer ganzen Stadt geht, kann ein Gesamtbild nur in einem strukturierten Annäherungsprozess mit viel Geduld entstehen.

Die einzelnen methodischen Schritte waren in diesem Sinne konzipiert. Dabei folgte auf eine

Arbeitsphase des Projektteams immer eine Phase der öffentlichen Reflexion. Dieser stufenartig angelegte Prozess sollte die Schärfe der Aussagen schrittweise erhöhen und eine Vertrauensbasis in der Öffentlichkeit schaffen.

Bis zum Abschluss der Planungswerkstatt funktionierte diese Konzeption ausgesprochen gut. Durch die sehr systematische Vorbereitung und die unterschiedlichen Veranstaltungsformate konnten die Planungsteams schnell eine präzise Einschätzung der Karlsruher Möglichkeiten erarbeiten und präsentieren. Das Ergebnis war eine wilde Mischung aus mutigen Visionen, völlig neuen Ideen und eher pragmatischen Ansätzen. Die Teams waren darüber hinaus eingebunden in einen intensiven Dialog mit der Öffentlichkeit und dem Begleitgremium mit Vertretern aus der Verwaltung, der Politik und der Fachwelt. Die am Ende präsentierten Entwürfe hatten alle ihre eigene Logik und Faszination, und die Öffentlichkeit erwartete eine Entscheidung, welcher Beitrag die Grundlage für das Leitbild werden sollte. Die in sehr kurzer Zeit entstandenen Entwürfe konnten aber bei Weitem nicht alle Fragen beantworten, wie es für ein stabiles Leitbild notwendig gewesen wäre. Die Ideen sollten eher provozieren und die Grundlage für eine weitere Differenzierung der räumlichen Struktur legen.

In der Öffentlichkeit war eine gewisse Enttäuschung spürbar. Die Presse und auch die Mitglieder des Begleitgremiums äußerten den Verdacht, dass jetzt wohl viele der Ideen im Sande verlaufen würden. Und in der Tat trat auch im Projektteam eine gewisse Ernüchterung ein. Es wäre unredlich gewesen, den enormen Ideenfundus, der durch die Teams erarbeitet wurde, einfach zu plündern

und daraus ein neues Konstrukt zu basteln. Hätten wir uns dazu entschlossen, wären viele der geäußerten Zweifel gerechtfertigt gewesen. Wer aber war jetzt in der Lage zu entscheiden, welche Konzepte weiterverfolgt werden sollten und welche nicht?

## **IDEENCHECK**

Auch das Projektteam war nach den sehr intensiven Monaten der Werkstatt abgekämpft und brauchte eine Verschnaufpause. Auf der einen Seite mussten die Materialien gesichtet und sortiert werden, auf der anderen Seite musste ein Konzept für die Ausstellung im Juni 2015 erarbeitet werden. Neben diesem „Verdauungsprozess“ stand aber nach wie vor die Frage im Raum: Wie wird jetzt das Leitbild gezeichnet?

Bei der Formulierung der Empfehlungen, die ein Zwischenbericht an die Politik sein sollten, wurde deutlich, dass die Planungsteams Aussagen in unterschiedlichen Maßstäben und Abstraktionsgraden gemacht hatten, die nicht ohne Weiteres vergleichbar waren.

Wir konnten also nicht einfach den Ideenpool räumen, sondern ordneten identifizierbare Aussagen nach ihrer räumlichen Relevanz und legten die unterschiedlichen Optionen nebeneinander, ohne eine Wertung vorzunehmen und ohne planerische Ansätze von vornherein auszuschließen. Durch das Neutralisieren grafischer Aussagen entstanden zwar schwer lesbare Karten, aber wir bekamen ein sicheres Gefühl, an welchen Stellen die Teams ähnliche Interventionen vorgeschlagen hatten und in welchen Bereichen unterschiedliche Optionen bestehen könnten.

Durch diese Analyse entstand ein schemenhaftes Bild, welches auch eindeutige weiße Flecken und Widersprüche aufzeigte. So waren der gesamte Innenstadtbereich ausgeblendet und die Stadtrandbereiche überproportional bearbeitet.

Aber wie weiter? Auf der einen Seite sollten natürlich keine Ideen ausgeschlossen werden, aber auf der anderen Seite braucht ein räumliches Konzept eine gewisse Eindeutigkeit. Es gab keinen Weg zurück. Das Verfahren war bis jetzt ein großer Erfolg gewesen. Neben der großen Anteilnahme der Öffentlichkeit war auch im Begleitgremium zwischen den Vertretern der Politik und den einzelnen Fachsparten der Verwaltung eine sehr fruchtbare und vertrauensvolle Atmosphäre entstanden. Weiterhin hatten sich alle Beteiligten darauf verständigt, das Verfahren über die Ausstellung hinaus weiterzuführen und im Jahre 2016 einen Stadtratsbeschluss über dieses Leitbild herbeizuführen.

## **WO BLEIBEN DIE VISIONEN?**

Wenn die Stadtverwaltung aber so weit gehen will, muss das Konzept stringent, eindeutig und alles andere als unscharf sein. Es dürfen vor allen Dingen keine offensichtlichen Widersprüche zu vorhandenen rechtsverbindlichen Planwerken bestehen. Um nicht in diese Falle zu tappen, verständigte sich das Projektteam auf den sogenannten „Abgleich mit den Planwerken“.

In einer Reihe von Workshops zu den Themen Grünsystem und Klimaschutz, Gewerbe- und Wohnflächenentwicklung, Forst- und Naturschutz wurden mit den beteiligten Fachämtern intensive Abstimmungen durchgeführt. Die Vertreter der Fachsparten sollten aber nicht wie gewohnt Stellungnahmen abgeben, sondern im offenen Gespräch mit

dem Projektteam herausfinden, welche Ansätze Substanz hatten und weiterentwickelt werden konnten. Das Begleitgremium intervenierte sofort vehement, als wir die ersten Ergebnisse präsentierten. Das Vorgehen sei eine „Visionsvernichtungsmaschine“. Jetzt würden die schönen Vorschläge aus der Werkstatt amtsintern glattgebügelt. Da natürlich auch die Öffentlichkeit informiert werden musste, fand eine „UPDATE“ Veranstaltung statt, auf der ähnliche Reaktionen erfolgten.

Diese Phase war ausgesprochen kritisch. Die aufwendig geschmiedete Allianz zwischen Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit begann zu bröckeln. Dabei waren aus der Sicht des Projektteams die Workshops ein ungeahnter Erfolg. Nach anfänglicher Skepsis wurden viele Ansätze aus der Werkstatt grundsätzlich bestätigt und eher im Detail kritisiert. Aus meiner Sicht lag das Problem in der sehr stringenten Denkweise der einzelnen Fachsparten. Dabei fühlten sich die Vertreter der unterschiedlichen Disziplinen als Anwalt für ihre Belange. Auf diese Weise entstehen nach meiner persönlichen Erfahrung in Verwaltungsprozessen Blockaden, die nur noch politisch gelöst werden können oder zum Stillstand führen. Die Workshops waren deshalb neutrale Zonen, und die Ideen der Planungsteams hatten die Rolle von „Testballons“. In der konkreten Diskussion verknüpften sich aber die vorgetragenen Ideen sehr schnell mit schon lange diskutierten Themen. So gab es zum Beispiel sehr klare Vorstellungen für die Weiterentwicklung des inneren Grünsystems und der Gewerbestandorte, die aber aus unterschiedlichen Gründen in den Planwerken noch nicht berücksichtigt werden konnten.

Die Workshops wurden vom Projektteam schriftlich und zeichnerisch protokolliert. Auf diese Art und Weise entstanden Themenkarten, die zunächst einmal einen unverbindlichen Status hatten.

### **DER FORSTDIREKTOR UND DAS KLIMA**

Die Arbeitsweise kann gut an zwei Beispielen erläutert werden:

Da der Hardtwald in vielen Überlegungen eine wichtige Rolle spielte, wurde auch ein Workshop mit der Landesforstverwaltung im Waldzentrum durchgeführt. Beteiligt waren neben den Vertretern der unterschiedlichen Forstverwaltungsebenen das städtische Grün- und Gartenbauamt sowie das Umweltamt. Das Projektteam stellte zunächst die Ideen der Teams vor, wobei die großzügigen Querungen des Forstgebiets im Mittelpunkt standen. Wir konnten ohne viel Fantasie davon ausgehen, dass sich die Begeisterung darüber in Grenzen halten würde, da es sich um relativ drastische Einschnitte in die Waldstruktur handelte. Im Vorfeld hatten Mitglieder des Begleitgremiums prophezeit, dass uns der Forstdirektor relativ schnell vor die Tür setzen würde und damit alle schönen Ideen vom Tisch sein würden. Es lag aber wohl an der frischen winterlichen Waldluft, dass dies nicht passierte.

Die Atmosphäre war entspannt, da es nicht um formelle Stellungnahmen ging, sondern erst mal um einen unverbindlichen Abgleich von Ideen. Wir bekamen dabei einen Einblick in die forstwirtschaftlichen und naturschutzrechtlichen Hintergründe, und die Forstverwaltung wurde mit der städtischen Relevanz der Waldflächen konfrontiert. Es war dann in dieser Runde relativ einfach, die

Ideen zu abstrahieren und weiterzudenken. So war die Darstellung der Hardtwaldquerung möglicherweise etwas überzogen und nicht an der richtigen Stelle platziert. Die Notwendigkeit aber, das Wegesystem an den Wunsch vieler Anwohner anzupassen, war unstrittig. Auf diese Art und Weise entstand ein Dialog über die Rolle der Sportflächen, die teilweise zu hohe Besucherfrequenz und die Ausweisung von Schutz- und Ruhegebieten, der in dieser Intensität und Offenheit von uns nicht erwartet worden war.

Ein weiterer Workshop wurde mit den Verfassern des Klimaanpassungsplans und des Landschaftsplans unter Beteiligung des Grün- und Gartenbauamts und des Umweltamts durchgeführt. Diese beiden Planwerke wurden parallel zum Räumlichen Leitbild erarbeitet und befanden sich in unterschiedlichen Bearbeitungsphasen. Auch bei diesem Thema war zu erwarten, dass sehr unterschiedliche Vorstellungen aufeinanderprallen würden. Insbesondere bei der Frage nach der Nachverdichtung und der dringenden Suche nach neuen Wohnbauflächen waren Konflikte vorprogrammiert. Auch bei dieser Diskussion spielten die Versuchsballons der Teambeiträge eine beruhigende Rolle. Die Beteiligten konnten relativ einfach benennen, was aus ihrer Sicht funktionieren könnte und was nicht. Besonders der Klimaanpassungsplan ergänzte das Leitbild mit sehr fundierten Aussagen, an welcher Stelle aus dieser fachlichen Sicht Entwicklungen auf der Gemarkung denkbar seien und wo eben auch nicht. Diese erst mal sehr einfachen Aussagen konnten gut verwendet werden, um die Ideen zu sortieren. Es ging nicht darum, Visionen auszuschließen, sondern sicherer

zu werden, aus welchen stabilen Komponenten sich das Leitbild zusammensetzen lassen würde.

### **FUNDUS ODER BILD**

Ich würde durchaus behaupten, dass in diesen Workshops die inhaltliche Grundlage für den Leitbildentwurf gelegt wurde. Die entstandenen Themenkarten waren zwar eine methodische Hilfe, aber eben auch noch kein Leitbild. Es gab an dieser Stelle zwei Möglichkeiten. Entweder betrachtet man das Leitbild als eine Art Ideenfundus, der relativ unverbindlich blieb, oder man versuchte einen Entwurf zu zeichnen, indem man ausprobierte, welche Aussagen das Bild strukturierten und welche eher ergänzenden Charakter hatten und das Bild komplettierten.

Wir legten die sehr komplexen Karten und Protokolle beiseite und versuchten in einfachen Handskizzen die räumlich relevanten Komponenten zunächst in einem Bild zusammenzuzeichnen. Es entstanden reihenweise völlig unleserliche Skizzen, da viele Inhalte sich gegenseitig geradezu neutralisierten. Was war denn die wichtigste Erkenntnis aus der Werkstatt und den Workshops?

Es war ganz eindeutig die Beschränkung der besiedelten Fläche und die Akzeptanz der angrenzenden unterschiedlichen Landschaftsräume. Wir zeichneten also zunächst eine möglichst eindeutige Begrenzungslinie. Diese Konturlinie erscheint erst einmal banal, ist aber in der Karlsruher Stadtentwicklung neu. Seit der Stadtgründung hat jede Generation neue Flächen beansprucht und bebaut. Die Beschränkung der Außenentwicklung bedeutet eine zukünftige Transformation der inneren Flächen. Diese Flächen bestehen aber nicht aus

einer homogenen Masse. Sie ist strukturiert durch eine eindeutig identifizierbare dichte Innere Stadt und die historisch gewachsenen Stadtteile, die teilweise aus sehr viel älteren Ortskernen entstanden sind. Weitere Konstanten sind die Infrastrukturkorridore, die geschützten Naturräume und das innere Grünsystem. Wenn man diese Konturlinien gleichberechtigt nachzeichnet, entsteht eine Art Schnittmusterbogen. Diese Linien sind dabei weit mehr als eine Beschreibung des Status quo. Das Zeichnen dieser Figur ist ein klares planerisches Bekenntnis, da die Konsequenzen dieser Entscheidungen sehr weitreichend sind und die Grundmatrix für alle räumlichen Entwicklungen bilden. Diese Skizze hatte jetzt zwar die geforderte Klarheit, aber noch zu wenig Inhalt, sollte aber in ihren Konturen konstant bleiben. Dieses DIN-A3-Blatt wurde kopiert und mit bunten Stiften überzeichnet. Jetzt konnten die Inhalte der Themenkarten in unterschiedlichen Detaillierungsgraden einfach in diese Schnittmusterbögen übertragen werden, ohne die gesetzten Konturen zu verwischen oder infrage zu stellen. Die sortierten Inhalte ergaben aber oft kein schlüssiges Bild, weil sie eben nicht räumlich gedacht waren. Erst die Kombination der Inhalte zu eindeutigen räumlichen Zusammenhängen ergab einen Sinn und erschien kompatibel mit dem darunterliegenden Strukturbild. Die grafischen Bilder bekamen nun Arbeitstitel, die erst einmal provisorisch waren. In den Titeln, Untertiteln und den erklärenden Texten sollten planerische Ambitionen ausgedrückt werden. Die Formulierungen sollten einfach und doch präzise sein. Für uns war das die nächste wirkliche Herausforderung. Natürlich waren wir nicht neutral und gefangen in unseren eigenen Begrifflichkeiten. Aber dieser Ar-

beitsstand war eine gute Grundlage zur weiteren Diskussion. Während die Skizzen konstant blieben, entwickelten sich die Interpretationen langsamer. Um begrifflich präziser zu werden, waren eine Reihe von Entscheidungen zu treffen.

Auch in dieser Phase war die Diskussion zwischen dem Begleitgremium und dem Projektteam sehr wichtig und im Hinblick auf die nahende Ausstellung auch mit dem nötigen Entscheidungsdruck versehen. Die Diskussionen drehten sich um zwei zentrale Fragen: Wie präzise können die grafischen und textlichen Aussagen gefasst werden? Wie kann eine verständliche Interaktion zwischen den Karten, Texten und Beispielen entstehen?

### **DIE LUPEN**

Die Karten und Texte entwickelten sich aus fachlicher Sicht kontinuierlich, waren aber immer noch nicht anschaulich genug. In der Werkstattphase hatten die Teams das gleiche Problem. Sie entwarfen deshalb eine Reihe von Vertiefungen und sehr anschaulich dargestellten Beispielen. Auf großen Ausstellungswänden wurden nun die Karten, Texte und Beispiele sortiert und arrangiert, bis sich nachvollziehbare Gesamtaussagen herauschälten. Die Beispiele, die in den sogenannten Lupen dargestellt wurden, waren dabei außerordentlich wichtig. Sie wurden deshalb ergänzt durch weiteres Material aus den Workshops mit den Fachämtern und aus dem Workshop im Architekturschaufenster. Des Weiteren konnte hier das Material aus dem mittlerweile großen Fundus aktiviert werden, ohne es zu verfälschen.

### **STOSSRICHTUNGEN**

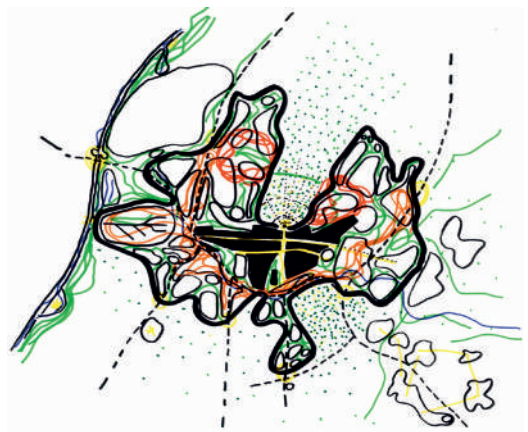
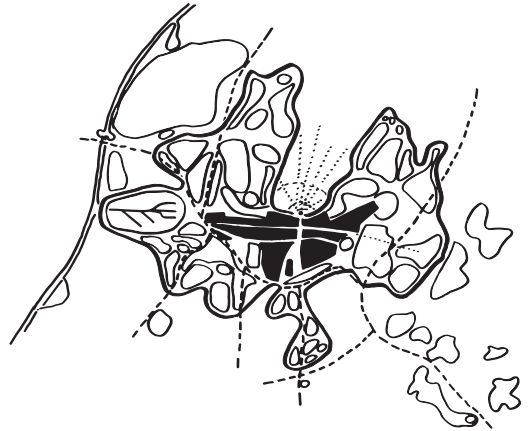
Diese Leitbildkomponenten hatten jetzt die ange-

strebte Präzision und Schärfe und waren allgemein verständlich. Um die Ernsthaftigkeit zu dokumentieren, taufte wir sie „Stoßrichtungen“. Dieser zwar etwas angriffslustig klingende Titel drückt ganz gut aus, was wir in dieser Phase gesucht hatten. Die Kombinationen von eindeutigen textlichen Aussagen, abstrakten Zeichnungen und den Beispielen beschreiben die planerische Absicht, einerseits sehr präzise zu sein, aber andererseits genügend Spielraum für eine weitere Differenzierung zu lassen.

### FAZIT

In der Ausstellung wird der erarbeitete Entwurf des Räumlichen Leitbilds öffentlich präsentiert. Diese mittlerweile „dichte Packung“ anschaulich zu vermitteln, war keine leichte Aufgabe und verlangte auch den Ausstellungsmachern sehr viel Fantasie ab. Wir sind gespannt auf die Reaktionen und die Diskussionen über die Inhalte.

Nach diesem bis jetzt sehr intensiven und aufreibenden Prozess bin ich weit davon entfernt, das Ergebnis vorschnell als großen Erfolg zu bezeichnen. Was aber auf jeden Fall bleibt, ist die große Offenheit und Ernsthaftigkeit, mit der sich alle Akteure an diesem Vorhaben beteiligt haben. Dieses entstandene Klima ist vielleicht die wichtigste Voraussetzung für ein gemeinsames Handeln. Sicherlich wird man nach einiger Zeit reflektieren müssen, was aus den Stoßrichtungen, Visionen und dem guten Klima geworden ist.



# ANHANG

---

**PRESSESPIEGEL**

**BETEILIGTE**

**AUTOREN**

**BILDVERZEICHNIS**





## **DIE STADT NEU DENKEN – ZUM RÄUMLICHEN LEITBILD KARLSRUHE**

Der Artikel „Die Stadt neu denken: Zum Räumlichen Leitbild Karlsruhe“ von Sigrun Hüger, Prof. Dr. Anke Karmann-Woessner und Marian Schmitt erschien in „PlanerIn 2/2015 – Räumliche Leitbilder“ (Seite 18–21):

*Die Relevanz von Leitbildern, Masterplänen und Konzepten wird wieder verstärkt diskutiert. In der Praxis ist die Renaissance großmaßstäblicher Entwicklungsstrategien städtebaulicher Fragestellungen festzustellen. Dabei geht es nicht in erster Linie um Stadtentwicklung durch Wachstum, sondern in viel größerem Umfang um die Bewältigung der vielfältigen demografischen, ökologischen und strukturellen Veränderungsprozesse. Eine Vielzahl von Fachdisziplinen muss in einen ganzheitlichen Steuerungsprozess integriert werden. Veränderungen gibt es in der Maßstäblichkeit, den inhaltlichen Fragestellungen und Rollen der unterschiedlichen Akteure von der Ideenfindung bis zur Realisierung.*

*Im Vergleich zu den Modellen der 90er-Jahre fällt auf: Die heutigen Konzepte werden nicht nur im Dialog entwickelt, sie sind in einem diskursiven Verfahren überhaupt erst möglich. Stadtkultur ist Diskurskultur!*

*In einem intensiven und innovativen Prozess arbeiteten in den letzten Jahren lokale und internationale Planungsexpertinnen und -experten mit Vertretern aus Politik, Verbänden und Bürgervereinen sowie interessierten Bürgerinnen und Bürgern zusammen an einem Räumlichen Leitbild für Karlsruhe. Aktuelle Aufgaben, offene Fragen, Ideen und Möglichkeiten, auch im Vergleich zu anderen kommunalen Strategien, wurden in einer Vielzahl von öffentlichen Veranstaltungen und aufeinander abgestimmten Beteiligungsformaten untersucht, um ein „Regiebuch“ für zukünftige städtebauliche Entscheidungen zu entwickeln.*

## **Was bisher geschah**

*Karlsruhe gilt als Musterbeispiel einer Planstadt. Der Karlsruher „Fächer“ mit den vom Schloss strahlenförmig abgehenden Raumachsen bestimmte mit seinen absolutistischen Idealen und der angestrebten Harmonie zwischen Stadt und Landschaft für lange Zeit die Innen- und Außenwahrnehmung der Stadt. Heute finden sich die Stadtplanung und die Entscheidungsträger der Politik mit einer enormen Anzahl an klein- und großmaßstäblichen Planwerken, Einzelprojekten und isoliert geplanten Entwicklungen konfrontiert. Der Wunsch wurde deutlich, dafür ein kohärentes, politisch legitimes und verwaltungsintern verbindliches Rahmenwerk als Richtlinie zu haben.*

*Im Hinblick auf das 300-jährige Stadtjubiläum 2015 fragte die Stadt also: „Wie plant man eine Planstadt weiter?“ Karlsruhe möchte definieren, wie für die Gegenwart und die Zukunft gestaltet, geordnet und gefördert werden kann. Dabei geht es nicht mehr um das Verfolgen eines Ideals, sondern um die heutigen und zukünftigen Herausforderungen für die Stadt.*

*Der Prozess ist Teil einer langen Tradition für Karlsruhe: Bereits 1926 legte die Stadt den Entwurf eines „Gesamtplans für die räumliche Entwicklung“ vor. Bemerkenswert war dabei die große öffentliche Beteiligung. So gab es neben einer fundierten Bestandsaufnahme der Stadt und ihrer Nachbargemeinden eine sehr gut besuchte Ausstellung sowie umfangreiche Berichterstattung in der örtlichen Presse. „Die heute propagierte Beteiligung der Öffentlichkeit ist keine Erfindung der letzten Jahrzehnte, sie knüpft an eine alte, aber dann lange Zeit unterbrochene, Tradition an“ (Ringler 2013). Um die Arbeit am Räumlichen Leitbild über den gesamten Zeitraum zu konzipieren und zu begleiten, wurde eine „Prozessgruppe“ aus Stadtplanungsamt, Karlsruher Institut für Technologie (KIT) und*

externen Experten gebildet. Diese gestaltete die Planungs- und Beteiligungsprozesse aus einer Hand. Aktuell befindet sie sich in der arbeitsintensiven Phase zum Entwurf des Räumlichen Leitbilds. Begleitet wurde die Prozessgruppe von einem breit aufgestellten Gremium aus Vertretern der lokalen Politik, von Fachverbänden, relevanten Ämtern der Stadt und der Bürgerschaft.

Der Prozess begann 2009 mit dem internationalen Symposium „Die Stadt neu sehen“. In einem ersten Schritt galt es, die Erfahrungen anderer europäischer Städte zu diskutieren und in einer Voruntersuchung die wichtigen Schlüsselfragen der räumlichen Entwicklung zu identifizieren. Parallel wurde das Räumliche Leitbild in dem 2012 verabschiedeten Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK 2020) als Leitprojekt für Karlsruhe formal verankert. Im Sommer 2013 wurden dann in der Ausstellung „Die Stadt neu sehen: 10 Fragen an Karlsruhe“ der Prozess präsentiert und mit einem ergänzenden Begleitprogramm der Dialog in der Stadt in Gang gesetzt. Entgegen üblicher Verfahren sollte die Arbeit zum Leitbild nämlich nicht erst nach Abschluss der Fachplanungen im Stadtrat und der Öffentlichkeit präsentiert werden, sondern von Anfang an transparent und flexibel gestaltet werden. Darüber wurde bereits in der PLANERIN 2/14 und 4/14 berichtet. Die Ausstellung zählte über 3.000 Besucher. Somit stand für die Prozessgruppe außer Frage: Wir wagen das Experiment und führen den gesamten Prozess in dieser offenen Weise weiter.

## **Die Planungswerkstatt:**

### **Drei Teams und drei Etappen**

Wesentlicher Baustein des gesamten Planungsprozesses war die von Januar bis Juni 2014 durchgeführte Planungswerkstatt. Drei interdisziplinäre Teams wurden aufgefordert, die zukünftigen Ziele der Stadtentwicklung in Karls-

ruhe in langfristige räumliche Planungsziele umzusetzen: Das internationale Planerteam West8 (Rotterdam) mit Verkehrsplus (Graz), die Arbeitsgemeinschaft der Karlsruher Büros berchtoldkrass space&options und STUDIO.URBANE STRATEGIEN zusammen mit URBAN CATALYST studio (Berlin) sowie die Stadtplaner von Machleidt (Berlin) mit Sinai (Berlin) und SHP Ingenieure (Hannover).

Zum Auftakt wurden das Verfahren und die Teams der Öffentlichkeit vorgestellt. In drei mehrwöchigen Etappen arbeiteten die Teams teils unter sich, teils in gemeinsamen Workshops in Karlsruhe und präsentierten ihre Ergebnisse mehrmals öffentlich. So konnten direkt Interessenschwerpunkte aufgenommen und verstärkt bearbeitet werden. An den Teamstationen sowie einem Bürgertisch bestand jeweils die Möglichkeit für den direkten Kontakt und das Hinterlassen von Anmerkungen und Anregungen.

„Die öffentliche Beteiligung tut dem Verfahren gut. Es ist ein Spagat und Herausforderung zugleich, Inhalte so aufzubereiten und zu transportieren, dass man sowohl das Fachpublikum als auch die breite Öffentlichkeit mitnehmen kann“ sagte Philipp Krass von berchtoldkrass. Und Christoph Elsässer von West8 bemerkte: „Man muss die Karten offen auf den Tisch legen, auch zu einem Zeitpunkt, wo man selbst glaubt, noch gar nicht so weit zu sein“. Zur Schlusspräsentation Ende Mai 2014 stellten die Teams ihre Ergebnisse vor, und zwei Wochen später im Werkstattfinale wurden die Leitbild-Entwürfe im Hinblick auf die nächsten Schritte des Prozesses vom Begleitgremium analysiert und bewertet. „Ich habe noch nie ein Verfahren in ähnlicher Struktur mitgemacht, bei dem von Anfang an so viele Akteure beteiligt waren. Das Transportieren der einzelnen Ideensplitter in die Diskussion aller Beteiligten ist das Besondere dieses Verfahrens“ (Prof. Dr. Walter Schönwandt, Experte Begleitgremium).

### **Drei Ergebnisse im Vergleich**

Jedes Team hatte seine eigene Herangehensweise und „planerische Herkunft“, was in ihren Arbeiten zu durchaus kontroversen Ideen führte – aber auch zu deutlichen Parallelen.

*West8/verkehrplus* konzentrierten sich auf die Konturen und Schnittstellen der Stadt zur Landschaft sowie die „Zwischenräume“ innerhalb der Stadtteilstruktur. Der enge Freiraumbezug, die Nähe verschiedener Landschaften und die klaren Identitäten einzelner Stadtteile sollten mit einer besseren Ränderqualifizierung und Adressbildung innerhalb sowie nach außen gestärkt werden.

*Machleidt /Sinai /SHP* bearbeiteten den Konflikt zwischen gewünschter Freiraumsicherung und der klaren Absage Karlsruhes an weiteres Flächenwachstum. Sie schlugen dafür, entlang zweier Entwicklungsachsen im Norden und Süden, neue verdichtete Wohn- und Gewerbe-Areale kombiniert mit ausgeprägten Grünraum-Korridoren vor. *bercholdkrass/S.US/UC* fassten die Qualitäten Karlsruhes in fünf Schwerpunkte zusammen, die ineinandergreifen und sich gegenseitig ergänzen. Dazu zählen neben den charakterstarken Nachbarschaften auch die unterschiedlichen Landschaften in und um Karlsruhe. Auch hier werden Entwicklungspotenziale entlang der nördlichen und südlichen Korridore identifiziert, allerdings sollen diese als reiner Grünring ausgebildet werden. Als einziges Team schlugen sie daher vor, den Bau- und Entwicklungsbedarf ausschließlich im Bestand durch bessere Qualifizierung, Nachverdichtung und Verkehrsverknüpfungen zu ermöglichen.

### **Synopse**

Erwartet wurde von der Planungswerkstatt weder ein umfassendes Stadtentwicklungskonzept noch ein fertiges Leitbild. Vielmehr ging es um ein inhaltliches Grundgerüst

für die integrierte und langfristige Ausrichtung der räumlichen Entwicklung. In einer ausführlichen Analyse, den „Empfehlungen an das Begleitgremium“, wurden die drei Arbeiten gewürdigt, verglichen, kommentiert und Handlungsfelder, Aufgaben und Ziele für das weitere Vorgehen formuliert. Die Schnittmengen und Unterschiede der Arbeitsergebnisse der drei Teams wurden herausgearbeitet und zudem erfolgte eine Gegenüberstellung mit bereits vorliegenden und in Bearbeitung befindlichen übergeordneten Projekten, Planwerken und Konzepten, wie das Integrierte Stadtentwicklungskonzept, der Verkehrsentwicklungsplan, Grünsystem, Klimaanpassungsplan und auf räumlicher Ebene der Landschaftsplan und die Fortschreibung des Flächennutzungsplans sowie stadtteilbezogene Rahmenpläne.

In ämterübergreifenden Abstimmungen geht es derzeit darum, Ideen und Strategien vorzustellen und zu testen sowie die unterschiedlichen Sichtweisen, Aufgabenstellungen und mögliche Konflikte herauszuarbeiten. Bislang zeigt sich: In vielen Bereichen und Aufgaben gibt es große Übereinstimmung und Synergien, die es zu nutzen gilt. In dieser Phase wird deutlich, wie sehr der weitere Prozess von der intensiven Vorbereitung der Aufgabenstellung und Planungswerkstatt sowie der frühen Einbindung aller relevanten Ämter, Entscheidungsträger und Bürger profitiert. Zusätzlich zu dieser internen Synopse bleibt weiterhin der Blick von außen essenziell. Regelmäßige Treffen des Begleitgremiums erlauben eine breitgefächerte Rückmeldung zum aktuellen Arbeitsstand, Voraussetzung wiederum für eine kontinuierliche Kommunikation in die Politik und Verbände.

Auch initiierte im Oktober 2014 das Architekturschaufenster Karlsruhe einen Workshop „Reflexionen zum Räumlichen Leitbild“. Dort konnten interessierte Fachfremde und Fachleute aus Stadtplanung, Freiraum- und Landschaftsplanung und Architektur die Ergebnisse der Planungs-

werkstatt zum RL 2015 reflektieren und mit eigenen Vertiefungen anreichern. Im November präsentierte eine Ausstellung die Ergebnisse. In diesem Rahmen wurden in einer „Update“-Veranstaltung auch die Synopse-Etappe und die geplante Ausstellung 2015 der Öffentlichkeit vorgestellt.

### **Auf dem Weg zum Entwurf**

Die Ideen der Planungswerkstatt und Beteiligung gaben wichtige Impulse und Ansätze, die Stadt neu zu denken. Die unterschiedlichen Perspektiven gilt es nun mit konkreten Handlungsansätzen zu füllen und durch klare und begriffsscharfe Zielsetzungen zu konkretisieren. Der Entwurf ist dafür in sieben Stoßrichtungen geordnet:

- „Klare Konturen“: Karlsruhe bekennt sich zu einer klaren Formulierung seiner Siedlungskonturen. Übergänge zwischen Stadt und Landschaft werden qualifiziert.
- „Grüne Adresse“: Die Kulturlandschaften in und um Karlsruhe sind Teil ihrer besonderen Lebensqualität. Stadtnahe Wälder und der noch anzubindende Rhein werden übergreifender Fokus.
- „Coole Quartiere“: Klimaanpassung im Quartier, Grünsystem, energetischer Sanierung und der Gestaltung der Straßenräume passiert zusammenhängend.
- „Starke Mitte“: Karlsruhe wächst. Dem wird das Zentrum mit prominenten Entwicklungen nach Süden und entlang „Boulevards von Morgen“ gerecht.
- „Mehr Wohnen“: Karlsruhe wächst ... nach innen. Wohnraum- und Entwicklungsbedarf soll innerhalb der Kontur gedeckt werden.
- „Urbane Nähe“: Für Karlsruhe bedeutet Erreichbarkeit nicht nur ein umfassendes Angebot zur Mobilität, sondern auch Qualifizierung der Quartiere: Alles ist in wenigen Minuten erreichbar.
- „Dynamisches Band“: Ein bislang zerstückelter Süd-Korridor konzentriert Gewerbe, Freiräume, Stadteingänge

und Infrastrukturen zu einem Band, welches Karlsruhe im Süden neue Entwicklungsräume gibt.

Die gesamtstädtischen Stoßrichtungen sind in Zukunft auf Quartiersebene zu implementieren und werden daher zusätzlich in Vertiefungsgebieten, den sog. „Lupen“, auf ihre Tragfähigkeit geprüft. Diese sollen als Pilotprojekte Modellcharakter und zugleich Vorbildfunktion für weitere Projekte haben. Hier konnten bereits Förderanträge, auch in Kooperation mit Forschungseinrichtungen, in Ausschreibungen mit zukunftsweisendem Charakter gestellt werden.

### **Das große Finale**

Im Sommer 2015 werden in einer umfassenden Ausstellung „Die Stadt neu denken“ der gesamte Prozess mit seinen zahlreichen Etappen und Ergebnissen, der Entwurf zum Räumlichen Leitbild und die vielfältigen, ineinandergreifenden Facetten eines solchen Projekts ausführlich präsentiert.

Auf dem Weg zur und während der Ausstellung wird es wieder ein umfangreiches Begleitprogramm geben: Ende April und Ende Mai findet jeweils ein moderierter Stadtspaziergang zu den Schwerpunktthemen „Freiraum“ und „Arbeiten“ statt. In diesem neuen Format sollen konkrete Handlungsfelder nicht – wie üblich – in Infoveranstaltungen erklärt, sondern vor Ort im Dialog erfahrbar gemacht werden bei direktem Austausch mit den beteiligten Akteuren. Während der Ausstellung wird das Räumliche Leitbild an zwei Abendveranstaltungen, der „Langen Nacht der Leitbilder“ am 26. Juni, und einer Podiumsdiskussion „Beteiligung in der Baukultur“ am 21. Juli kritisch betrachtet und in einen erweiterten Kontext gesetzt. Die Ausstellung findet vom 16. Juni bis 26. Juli 2015 auf dem Schlachthofgelände in Karlsruhe statt. Das Ausstellungskonzept erstellt momentan das Planungsbüro COMPLIZEN aus Halle, bekannt für seine Ausstellungen und Interventionen zur „In-

ternationalen Bauausstellung Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010“. Es soll die Besucher schrittweise an die komplexe Thematik heranführen und das Räumliche Leitbild in einer interaktiven Werkstatt-Ausstellung erklären. Neben den „7 Stoßrichtungen“ steht im Zentrum der Ausstellung die „Agora“. Sie wird eine interaktive Erfahrung des gesamten Maßstabs anhand eines Stadtmodells im Maßstab 1:2000 mithilfe einer digitalen Projektion ermöglichen. Zusätzlich wird hier Raum für Vorträge, Diskussionen, Führungen oder Präsentationen sein, auch für externe Institutionen, wie Universitäten, Schulen oder Fachverbände.

### **Ein Räumliches Leitbild für Karlsruhe**

Die Ausstellung schließt den langen öffentlichen Prozess ab. Die Erkenntnisse aus der Arbeit zur Ausstellung, der kommunizierbaren Aufbereitung der Inhalte und das erneute Feedback werden in die letzte Arbeitsphase einfließen: In einem gemeinsamen Workshop im Herbst 2015 soll das Leitbild zusammen mit der Prozessgruppe, dem Begleitgremium und den drei Teams aus der Planungswerkstatt in eine richtungweisende Form gebracht werden. Bis 2016 wird in kontinuierlicher Abstimmung ein konsensfähiges Dokument ausgearbeitet, das 2016 vom Gemeinderat als verbindliches Rahmenwerk für Karlsruhe beschlossen werden soll.

Trotz der Zusammenführung von Fachplanungen wird das Räumliche Leitbild Karlsruhe damit nicht zu einem integrierten Stadtentwicklungskonzept, sondern ein Leitbild für die konkreten räumlichen Potenziale. Es ist der gemeinsame Weg, in einem Gegenstromprinzip mit den Bausteinen Vision, strategische Planung und operative Projektentwicklung zu denken und zu entwerfen. Es bleiben dabei Fragen offen: In welchem Maße können langfristige-visionäre Reflexionen zu Entwürfen der Zukunftsstadt in diesem Entscheidungsprozess bereits konkret ihren Niederschlag

finden? Wird die Stadt-Umland-Diskussion in ausreichendem Maße

geführt? Kann es gelingen, über die Fachöffentlichkeit und die bekannten, interessierten Bürgerinnen und Bürger hinaus auch andere Gruppen in der Stadtgesellschaft für einen solchen Prozess zu interessieren? Wir sind auf dem Weg, aber noch nicht am Ziel!

## **LESSON LEARNED – EINE ZWISCHENBILANZ DES KARLS- RUHER LEITBILD-VERFAHRENS**

Der Artikel „Lesson Learned – eine Zwischenbilanz des Karlsruher Leitbild-Verfahrens“ von Franziska Eidner und Jeannette Merker erschien in „PLANERIN 4/2014: STÄDTEBAU & STADTPLANUNG II“ (Seite 52–53):

*Im Juni 2014 endete in Karlsruhe die Planungswerkstatt zum Räumlichen Leitbild, das über ein halbes Jahr lang öffentlich diskutiert wurde. Über das experimentelle Leitbild-Verfahren, das in Karlsruhe seit 2012 unter der Federführung des Stadtplanungsamtes und des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT) läuft, haben wir bereits in Ausgabe 02/2014 der PLANERIN berichtet. Nach der Planungswerkstatt ist nun das Stadtjubiläum 2015 ein nächster Meilenstein im Leitbild-Prozess: Zum 300. Geburtstag von Karlsruhe soll das Räumliche Leitbild mit einer großen Ausstellung erneut Stadtgespräch sein.*

*Bei der Planungswerkstatt haben dazu drei Planungsteams Leitbild-Konzepte entwickelt – im fortlaufenden Austausch mit der Öffentlichkeit sowie einem Begleitemium, bestehend aus politischen Vertretern und Planungsexperten. Mehr als 200 Karlsruher kamen zu jeder der insgesamt fünf öffentlichen Werkstattveranstaltungen. Auf die Werkstatt folgt nun die Reflexionsphase: Was bedeuten die Konzepte im Einzelnen für aktuelle und zukünftige Planungsvorhaben in Karlsruhe? Welche konkreten Ansätze liefern sie für ein robustes und zukunftsweisendes Räumliches Leitbild? Und wie geht es weiter? In dem folgenden Interview sprechen Prof. Dr. Anke Karmann-Woessner, Leiterin der Stadtplanungsamtes, und Prof. Markus Neppi vom Fachgebiet Stadtquartiersplanung am KIT, der den Leitbildprozess*

*von Beginn an begleitet hat, über den Stand und erste Erkenntnisse aus dem Verfahren.*

**Mit der Planungswerkstatt haben Sie sowohl die Politik als auch die breite Öffentlichkeit sehr frühzeitig involviert. Welches Fazit ziehen Sie aus der Herausforderung, sehr abstrakte planerische Perspektiven in der allgemeinen Öffentlichkeit zu vermitteln?**

**Anke Karmann-Woessner:** *Wir haben einen neuen Weg beschritten – und er ist bislang erfolgreich. Ich finde insbesondere das große Interesse und die aktive Teilnahme der Bürgerschaft und der Fachöffentlichkeit bemerkenswert: Es gab intensive Diskussionsrunden und Gespräche mit den Teams an den Planungsstationen und sehr konkrete Wünsche auf den Kommentarkarten am Bürgertisch. Auch auf Facebook hat ein lebhafter Austausch zu bestimmten Planungsvorschlägen stattgefunden.*

**Markus Neppi:** *Mich hat das hohe Niveau der Vermittlung durch die Teams sehr überrascht. Es wurde nicht nur über einzelne Teilbereiche gesprochen, sondern auch immer wieder rückgekoppelt mit übergeordneten Fragestellungen. Es gab immer eine gute Mischung aus*



Markus Neppi (Fotos: Roland Fränkle, Stadt Karlsruhe)

sehr konkreten und sehr abstrakten Ideen. Trotz einiger Umwege im Rahmen der Zwischenpräsentationen ist uns die Öffentlichkeit in hohem Maße gefolgt. Es ist also möglich, einen solch abstrakten Entwicklungsprozess im Dialog mit der Öffentlichkeit zu gestalten.

### **Warum haben Sie sich für die frühe und konstante Beteiligung von Politik und Öffentlichkeit entschieden?**

**MN:** Der Politik wird oft vorgeworfen, dass sie Entscheidungen ohne die Rückkopplung mit den Bürgern trifft. Die Politik wiederum fragt die Bürger, was sie wollen, und am Ende dreht man sich genau an dieser Schnittstelle im Kreis. Das ist nicht erst seit Stuttgart 21 so. Wir müssen uns ernsthaft fragen, welche Erkenntnisse aus den zahlreichen Beteiligungsprozessen uns wirklich weiterbringen. Ich behaupte, dass manche Verfahren sogar das Gegenteil ihrer ursprünglichen Intention erreichen. Da wird eine öffentliche Verwirrung erzeugt und viele Themen, die auch für die Politik wichtig sind, werden verbrannt. Deswegen ist das Karlsruher Verfahren nicht nur ein pragmatisches Verfahren, das die Frage klären sollte, wie es weitergeht. Es ging auch um methodische Fragen: Wie verzahne ich die öffentliche und politische Ebene wirkungsvoll miteinander? Welchen Einfluss hat die frühzeitige Öffnung des Verfahrens auf die konkreten Entscheidungen?

**AK:** Durch Verfahren wie die offene Planungswerkstatt können sich die politischen Vertreter ihre Position erarbeiten. Ihnen wird dadurch aber keine eigene Entscheidung abgenommen. Das ist mir wichtig!

**MN:** Die Karlsruher Politik hat das Verfahren beauftragt, war in die Konzeption eingebunden und auch Akteur im Begleitgremium. Wir haben der Politik eine Plattform geschaffen: Innerhalb kurzer Zeit konnte sie sich mit vielen Ideen gleichzeitig beschäftigen und in der Öff-

fentlichkeit eine Meinung dazu formulieren. Die Stadträte konnten bei den Teams selbst nachfragen, welche Konsequenzen gewisse Einzelentscheidungen der Politik haben könnten. Mit diesem Wissen können die Politiker – so hoffe ich zumindest – viel fundierter diskutieren und auch transparenter entscheiden.

### **Die Befürchtungen, dass so ein abstraktes, ergebnisoffenes Verfahren in der Öffentlichkeit nicht vermittelbar ist bzw. nicht zu verwertbaren Ergebnissen führt, haben sich nicht bewahrheitet?**

**MN:** Die Planungswerkstatt ist ein wichtiger Baustein im gesamten Leitbildprozess. Hier sind sehr viel schneller Themen angesprochen worden, als es sonst in Verwaltungsprozessen üblich ist. Das war unser Ziel. Ich persönlich kenne kein Verfahren, bei dem das Einbeziehen der Öffentlichkeit so geglückt ist. Es sind Ergebnisse entstanden, die verwendbar, zielgerichtet und neu sind. Es hat eine Menge Potenzial freigesetzt. Es wäre jetzt aber fatal zu sagen, dass daraus automatisch ein Leitbild entsteht. Das wird ein weiterer intensiver Prozess, der aber sehr belastbar ist. Es hätte uns nichts genützt, jetzt schon ein fertiges Leitbild zu bejubeln, das später keiner Bürgerversammlung standhält oder die Verwaltung aufgrund der Komplexität des Vorhabens immer weiter zurückrudern lässt.

**AK:** Absolut. Wir wollten visionäre Strategien provozieren. Es war somit auch ein provokativer Prozess, den wir mit Unterstützung der Bürgerschaft und den Gremien geführt haben. Wir wurden aufgerüttelt und mit einer Fülle von Themen und Herausforderungen konfrontiert, mit denen wir uns jetzt intensiv auseinandersetzen. Das hat dieser Prozess jetzt bereits erreicht. Im nächsten Schritt bedarf es belastbarer Grundlagen. Wir brauchen eine Art Regiebuch, das uns eine Entscheidungsgrund-

lage für weitere Vorhaben und konkrete Projekte liefert. Zurzeit prüfen wir die Leitbildkonzepte der Teams mit den bereits existierenden Planwerken in Karlsruhe. Wir definieren Schnittmengen, die tragfähig sein sollen für alle weiteren Planungen. Bis Ende 2016 wollen wir das zu einem Karlsruher Leitbild weiterentwickeln, gemeinsam mit den Gremien und der Öffentlichkeit. Das Begleitgremium, das den gesamten Prozess immer wieder kritisch hinterfragt hat, und auch das KIT werden wir weiter einbinden. Diese Form von Kontinuität und kritischer Begleitung ist mir sehr wichtig.

### **Was sind weitere „Lessons learned“ in Bezug auf die Verfahrenskultur?**

**AK:** Die Planungswerkstatt war sehr gut strukturiert. Eine gute Entscheidung war auch, dass wir die Politik zum Abschluss des Verfahrens zu einzelnen Statements aufgefordert haben. Rückwirkend betrachtet war es aber auch ein Prozess, der enorm zeitintensiv für die Fraktionen war.

**MN:** Die Intensität der Planungswerkstatt war für alle Beteiligten anstrengend. Hinter den Kulissen haben wir zu jedem Zeitpunkt immer wieder reflektiert, hinterfragt, gesteuert und angepasst. Diese Art des Verfahrens ist nur für Städte geeignet, die das auch leisten können. Die Planungswerkstatt war maßgeschneidert für Karlsruhe mit einer guten Tradition und Erfahrung mit unterschiedlichen Verfahren, sehr viel guter Planung und einer vernünftigen Arbeitsstruktur mit der Politik im Planungsausschuss – ein stabiles Fundament also. Wie kann es gelingen, das öffentliche Interesse aufrechtzuerhalten für den andauernden Leitbildprozess?

**AK:** Wir setzen die Diskussion mit der Öffentlichkeit fort – mit verschiedenen Veranstaltungen und der Ausstellung im nächsten Jahr. Unser Ziel ist, die hohe Beteiligungskultur zu erhalten – auch über 2015 hinaus. Dafür

werden wir Formate entwickeln, um auch junge Erwachsene anzusprechen, die wir gern noch stärker involvieren möchten. Ich kann mir sehr gut ein Modell ähnlich den französischen Planungsdokumenten vorstellen. Diese beinhalten immer strategische und großräumliche Planungsziele, aber auch einen konkreten Projektteil für die nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die diese Ziele im Einzelnen umsetzen. Entscheidend ist ein kontinuierliches Monitoring. Das heißt, diese Planungen werden nach ihrer Fertigstellung in bestimmten Zeitabständen überprüft und gegebenenfalls nachjustiert. Was konnten wir realisieren? Wo stehen wir? Wo müssen wir noch etwas tun? Das alles muss man haushaltsrechtlich natürlich prüfen und gemeinsam mit den Gremien und der Öffentlichkeit Prioritäten setzen.



Anke Karmann-Woessner

**MN:** Meine Erfahrungen zeigen, dass man in regelmäßigen Abständen neue Themen einbringen, einen neuen Reiz in Richtung Öffentlichkeit setzen muss. Neue Reize, neue Motivationen und eine stetige Reflexion sollten als feste Bestandteile im Leitbild selbst verankert sein. Damit baut man eine gewisse Unschärfe und Unsicherheit ein – aber das ist extrem wichtig, um solch ein Thema kontinuierlich in der Öffentlichkeit zu halten. Ich habe



*mit vielen Städten zu tun. Die einen wollen keine Fehler machen und verstehen Planung und Kommunalpolitik als eine Form des Sich-Absicherns. Andere wiederum sehen sich als Impulsgeber und gestehen sich dabei auch Fehler zu – um ihre Stadt aktuell zu halten. Dafür ist eine andere Diskussions- und Verfahrenskultur notwendig. Es ist wichtig, dass die Politikspitzen, die Entscheider, sich damit identifizieren. Der Leitbildprozess in Karlsruhe ist für mich daher kein weiteres Verfahren, in dem man in erster Linie etwas Neues mit der Öffentlichkeit ausprobiert – es geht vor allem um das Selbstverständnis von Politik und Planung in einer Stadt.*

## **FINALE BRAUCHT KEIN DEUTLICHES LEITBILDSIGNAL – ENTWÜRFE DER TEAMS WIE RING, SPANGE UND SÜDBANANE FÜR KARLSRUHE LANDEN BEI JURY KEINEN VOLLTREFFER**

Der Artikel „Finale braucht kein deutliches Leitbildsignal – Entwürfe der Teams wie Ring, Spange und Südbanane für Karlsruhe landen bei Jury keinen Volltreffer“ von Rupert Husted erschien in der „Badische Neueste Nachrichten“ vom 16. Juni 2014:

*Die Planungswerkstatt ist geschlossen - und das „Räumliche Leitbild“ für Karlsruhe fern. Vier Monate brüteten drei internationale und interdisziplinäre Planerteams über die Entwicklungsmöglichkeiten der Fächerstadt. Sie entwickelten Thesen und neue Struktur gebende Konzepte. Viele Bürger und Experten diskutierten in, der Ideenwerkstatt - zum „Finale“ im Substage waren erneut rund 200 Interessierte gekommen. Doch mit den zentralen Vorschlägen - einem „Ring“ oder wenigstens „Spangen“ beziehungsweise einem „Band“ samt einer „Mixedzone“ neuer Form von Gewerbe und Wohnen an einer als grüne „Südbanane“ überdeckelten Südtangente - konnte sich die Begleitkommission nicht richtig anfreunden. Dabei hatte man den Teams gerade diese Aufgabenfelder vorgegeben. Prozessmoderator Markus Neppi vom KIT lobte zwar viele Ansätze als interessant, bezeichnete aber die Kernthesen als für Karlsruhe kaum praktikabel. Die angekündigten Empfehlungen der Kommission blieben also aus. Sie benannte nur allgemein die bekannten Aufgaben der Stadtplanung.*

*So hat der Planprozess derzeit nichts Konkretes erbracht, das einen Weg aufzeigt, über den die Stadtpolitik entscheiden könnte. Sicher ist man sich nur, dass man weiter auf der Basis der Bestandsaufnahme und der generell erkannten Potenziale diskutieren will, damit in einem Jahr*

*zum 300. Stadtgeburtstag deutlich ist, welche Vorstellungen für die Zukunft Karlsruhes in 30 bis 300 Jahren bestehen. Zum Stadtjubiläum soll es auch eine Leitbild-Ausstellung geben. Daraus kann dann die Stadtpolitik per Beschluss später ihr „Räumliches Leitbild“ für Karlsruhe formen. Generell heimsten alle drei Teams, die zu recht ähnlichen Ergebnissen kamen, Lob für ihre Impulse ein. Baudezernent Michael Obert meinte, „es gibt nicht die Riesenüberraschung“. Aber man habe „viele auf den Punkt gebracht“, was die Karlsruher mit dem Binnenblick bislang so noch nicht gesehen hätten. Man weiß jetzt also genauer, dass man den „zerfransten Rändern der Kernstadt“ eine Ordnung geben will. Auch eine Verzahnung der schon „Grünen Stadt“ mit der umgebenden Landschaft möchte man schaffen. Die Mobilität soll verbessert werden und ein „qualitatives Wachstum“ ohne Flächenfraß gelingen. Vielen Einzelvorschlägen der Teams zum Klimaschutz oder zur Verdichtung will man nachspüren. Die Stadtstruktur verändernden Schneisen durch einen „lichten Hardtwald“ als grünem Entwicklungsraum stießen bei der Werkstattjury indes ebensowenig auf Gegenliebe wie eine Bevorzugung der Radler auf eigenen Schnellbahnen mit Vorrang gegenüber den Autos.*

*Noch einmal stellten die Teams ihre „Denkansätze für künftiges Planen“ vor. Schlugen „Erlebniskorridore in die Landschaft“, machten Vorschläge fürs „Abkühlen einer enkeltauglichen Stadt“ mit „dem Rad als schnellstem Verkehrsmittel“. Erklärten die „Defizite der Ränder“ und deren Entwicklungspotenzial durch einen „Ring“ grüner Tangenten mit „großer Strahlkraft“. Und sie propagierten die neue Mischung von Arbeiten und Wohnen am Südband zwischen Westbahnhof und einer möglichen Oststation beim Messplatz. Dabei demonstrierten die Teams große Übereinstimmung. „Ich weiß gar nicht mehr, von wem die Idee kommt“, sagte ein Planer. „Das könnte auch*

von uns sein“, hieß es beim anderen Team. Gastreferent Reiner Nagel, Vorsitzender der Bundesstiftung Baukultur in Potsdam, meinte, „Städte brauchen eine strategische Perspektive“. Auch OB Frank Mentrup unterstrich, wie wichtig ein „Ergebnisbezug“ für die Leitbilddiskussion sei. Nepl betonte, dass man die drei Leitbildentwürfe jetzt keineswegs ins Museum hängen wolle. Den Entwicklungsring halte die Kommission allerdings für nicht stark genug, um der Fächerstadt eine neue Struktur zu geben. Karlsruhe werde sicher auch nicht zur Stadtbanane. Auch das Programm „Licht in den Hardtwald“ sei „ganz so dicht an Karlsruhe nicht zu machen“, meinte er. Überhaupt könne man „nichts aus dem Hut zaubern“. Es gelte vielmehr, „in unserem Horizont Möglichkeiten aufzuzeigen“, welche dann die Enkel angehen könnten. So habe man „kein klares Leitbild“, sondern „viele kleine Dinge zu tun“.

Eher skeptisch reagierten die drei Gemeinderäte im Belegitgremium: Tilmann Pfannkuch (CDU) meinte, „Karlsruhes Entwicklungspotenziale sind in Wirklichkeit kleiner - ohne die Region geht die Weiterentwicklung nicht“. Er erkannte „noch keine Leitbildfähigkeit“, Die Lichtschneise durch den Hardtwald als Schnellbahn für Radler, als Trasse für die Straßenbahn und Erlebnisraum für Fußgänger griff der CDU-Stadtrat als neue Einstiegsmöglichkeit für die Auto-Nordtangente auf.

Bettina Lisbach (Grüne) vermisste in viel Abstraktem Konkretes für die Praxis der Politik. Sie forderte deshalb ein konsequentes Weiterarbeiten für „ein stimmiges Leitbild“. Michael Zeh (SPD) propagierte „Energie“ als „Markenzeichen“ der Stadt mit Raffinerie und Kraftwerk. Die Arbeiten der drei Teams werden vom 24. Juni (18 Uhr) bis 28. Juni im Architekturschaufenster, Waldstraße 8, ausgestellt.



# BETEILIGTE

Auftraggeberin des Verfahrens ist die Stadt Karlsruhe unter der Schirmherrschaft des Oberbürgermeisters Dr. Frank Mentrup. Die Verantwortung für die Durchführung des Verfahrens liegt beim Stadtplanungsamt Karlsruhe in Kooperation mit dem Lehrstuhl für Stadtquartiersplanung des KIT. Die inhaltliche Begleitung der Arbeit erfolgt durch das Begleitgremium, bestehend aus externen Sachverständigen, Fachexperten der Stadt Karlsruhe sowie Vertretern der Fraktionen des Gemeinderats und der Bürgervereine Karlsruhe.

## **AUFTRAGGEBER**

Stadt Karlsruhe, unter Schirmherrschaft des Oberbürgermeisters Dr. Frank Mentrup

## **PROJEKTLEITUNG**

Prof. Dr. Anke Karmann-Woessner, Leiterin Stadtplanungsamt Karlsruhe

Dr. Harald Ringler, Leiter Stadtplanungsamt Karlsruhe a. D. (bis 2013)

## **FACHLICHE UND WISSENSCHAFTLICHE BEGLEITUNG**

Prof. Markus Neppi, Lehrstuhl für Stadtquartiersplanung, Karlsruher Institut für Technologie (KIT)

## **ARBEITSGRUPPE KIT**

Dr. Markus Nollert, bureau für Raumentwicklung  
Dr. Thomas Müller, mess GbR

## **ARBEITSGRUPPE STADTPLANUNGSAMT**

Sigrun Hüger, Bereichsleiterin Städtebau  
Heike Dederer, Bereichsleiterin Generalplanung und Stadtsanierung  
Dr. Antonella Sgobba

Martin Kratz  
Fabian Müller

**KOORDINATION UND  
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT**  
Vincent Scheffelen (bis 2014)  
Marian Schmitt

## **BEGLEITGREMIUM**

**FACHVERSTÄNDIGE BERATENDE**  
Prof. Markus Neppi, KIT  
Prof. Dr. Anke Karmann-Woessner, Leiterin Stadtplanungsamt Karlsruhe  
Prof. Dr. Udo Weilacher, TU München  
Prof. Dr. Peter Vortisch, KIT  
Prof. Dr. Walter Schönwandt, Universität Stuttgart

**EXPERTINNEN UND EXPERTEN**  
Norbert Hacker, Amt für Umwelt und Arbeitsschutz  
Patricia Erb-Korn, Rheinhäfen Karlsruhe  
Dr. Klaus Lösch, KVV  
Dr. Gerd Hager, Regionalverband  
Helmut Kern, Gartenbauamt  
Christian Fulda, Amt für Stadtentwicklung  
Gerhard Schönbeck, Tiefbauamt  
Anne Sick, Amt für Hochbau und Gebäudewirtschaft  
Michael Kaiser, Wirtschaftsförderung  
Wolf-Dietrich Gierth, Liegenschaftsamt  
Ulrich Kienzler, Forstamt  
Ulrich Wagner, Stadtplanungsamt Bereich Verkehr  
Georg Gerardi, Stadtplanungsamt Bereich Stadtbild

#### SACHVERSTÄNDIGE BERATENDE

Michael Obert, Bürgermeister Dezernat 6  
Tilman Pfannkuch, CDU-Fraktion  
Bettina Lisbach, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen  
Michael Zeh, SPD-Fraktion

Machleidt GmbH, Berlin

sinai Gesellschaft Landschaftsarchitekten mbH,  
Berlin

SHP Ingenieure GbR, Hannover

#### SACHVERSTÄNDIGE BERATENDE – STELLVERTRETENDE

Rita Fromm (bis 2014), Tom Høyem, FDP-Fraktion  
Lüppo Cramer, KAL-Fraktion  
Prof. Dr. Wolfgang Fritz, Karlsruher Bürgervereine

#### BERATUNG

Prof. Dr. Riklef Rambow, KIT

Prof. Kerstin Gothe, KIT

Andreas Grube, Architektenkammer Karlsruhe

Mathias Christoffel, BDA

Wolfgang Voegele, SRL / DASL

Hubert Schmidler, Architekturschaufenster e.V.

#### **ÖFFENTLICHKEITSARBEIT UND CI**

Jeannette Merker & Franziska Eidner, EINSATEAM

Judith Keller, EINSATEAM

Prof. Dr. Riklef Rambow, KIT

#### **EINGELADENE TEAMS DER PLANUNGSWERKSTATT 2014**

West 8 urban design & landscape architecture b. v.,  
Rotterdam

verkehrplus GmbH, Graz

berchtoldkrass space&options, Karlsruhe

STUDIO.URBANE STRATEGIEN, Karlsruhe

URBAN CATALYST Studio, Berlin

# AUTOREN

---

Die hier aufgeführten Autoren werden nach der chronologischen Reihenfolge ihrer Beiträge in der Publikation vorgestellt:

## **DR. FRANK MENTRUP**

ist Politiker der SPD und seit dem 1. März 2013 Oberbürgermeister von Karlsruhe.

## **PROF. MARKUS NEPPL**

ist Professor für Stadtquartiersplanung am KIT und Mitbegründer des Büros ASTOC GmbH & Co. KG Architects and Planners in Köln.

## **DR. HARALD RINGLER**

ist Stadtplaner, Stadtdirektor i. R. und Lehrbeauftragter am KIT.

## **PROF. EM. DR. E.H. THOMAS SIEVERTS**

ist Architekt und Stadtplaner.

## **DR. THOMAS MÜLLER**

ist Raum- und Umweltplaner und Mitarbeiter der MESS GbR in Kaiserslautern.

## **SIGRUN HÜGER**

ist Architektin/Stadtplanerin und Bereichsleiterin „Städtebau“ im Stadtplanungsamt Karlsruhe.

## **PROF. DR. ANKE KARMANN-WOESSNER**

ist Architektin/Stadtplanerin und Leiterin des Stadtplanungsamts Karlsruhe.

## **DR. MARKUS NOLLERT**

ist Bauingenieur im Bereich Raum- und Infrastrukturplanung und Inhaber von bureau für RAUM-ENTWICKLUNG in Zürich.

## **HEIKE DEDERER**

ist Stadtplanerin und Bereichsleiterin „Generalplanung und Stadtanierung“ im Stadtplanungsamt Karlsruhe.

## **DR. ANTONELLA SGOBBA**

ist Architektin und Stadtplanerin im Stadtplanungsamt Karlsruhe.

## **COMPLIZEN PLANUNGSBÜRO**

aus Halle arbeiten zwischen Architektur, Szenografie und Kommunikation. Sie sind verantwortlich für das Konzept der Ausstellung „Die Stadt neu denken“ im Jahr 2015.

## **MARIAN SCHMITT**

ist Architekt und Projektmanager des Räumlichen Leitbilds Karlsruhe.

## **DR. WILFRIED WITTENBERG**

ist Geograf und Akademischer Oberrat a. D. am Lehrgebiet Wissenschaftliche Grundlagen der Planung am KIT.





# BILDVERZEICHNIS

---

## **BEDINGUNGEN DER STADT- ENTWICKLUNG HEUTE**

Sämtliche Bildrechte liegen bei der Stadt Karlsruhe, dem Stadtplanungsamt und dem Institut für Stadtquartiersplanung am Karlsruher Institut für Technologie (KIT).

## **10 FRAGEN AN KARLSRUHE**

„10 Fragen an Karlsruhe – Voruntersuchung zum Räumlichen Leitbild“, Seite 21

Grafik: Stadt Karlsruhe, ASTOC, MESS GbR, 2013

„Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup (rechts) beim Ausstellungsrundgang 2013 mit Dr. Peter Pretsch, Leiter Stadtmuseum (links) und Dr. Harald Ringler, Leiter Stadtplanungsamt (Mitte)“, Seite 22  
„Peter Spuhler, Eröffnung der Ausstellung 2013“, Seite 23

Bild: Monika Müller-Gmelin, Stadtplanungsamt Karlsruhe

„Fotowettbewerb PIC YOUR CITY“, Seite 24

„Julia Mues, 17 Jahre, erläutert ihr Siegerfoto ‚Style-Mix KA‘“, Seite 27

Bild: Roland Fränkle, Stadt Karlsruhe

## **WAS SOLL EIN LEITBILD FÜR KARLSRUHE LEISTEN?**

Grafik: Stadtplanungsamt Karlsruhe

## **AUFGABENSTELLUNG UND AUSWAHL DER TEAMS**

Grafiken: Stadt Karlsruhe, Stadtplanungsamt

„Planungswerkstatt“, Seite 39

Bild: berchtoldkrass space&options

## **RÄUMLICHES LEITBILD 2050**

Sämtliche Bildrechte liegen bei den Verfassern.

## **REDESIGN KARLSRUHE**

Sämtliche Bildrechte liegen bei den Verfassern.

## **ADRESSEN EINER INNOVATIONS- LANDSCHAFT**

Sämtliche Bildrechte liegen bei den Verfassern.

## **DAS BEGLEITGREMIUM NIMMT STELLUNG**

Grafik: Dr. Markus Nollert,  
bureau für RAUMENTWICKLUNG

„Die 5-Minuten-Stadt“, Seite 107

Grafik: berchtoldkrass space&options

## **VON DER AUSSTELLUNG 2013 ZU DEN PRÄSENTATIONEN**

„Auswertung Bürgerideen 2013“, Seite 114

„Finale der Planungswerkstatt im Substage  
Karlsruhe“, Seite 115

„Beteiligung an den Team-Stationen“, Seite 117

Bild: Dr. Thomas Müller, MESS GbR

„Bürgertisch, Planungswerkstatt 2014“, Seite 115

„Stadtansichten 3: Auf dem Rad durch den Hardt-  
wald“, Seite 122

Bild: Monika Müller-Gmelin, Stadtplanungsamt  
Karlsruhe

„Workshop Architekturschaufenster 2014“,  
Seite 120

Bild: Architekturschaufenster Karlsruhe e.V.

„Neue soziale Mitte“ aus Architekturschaufenster Workshop 2014, Seite 121  
Konzept und Grafik: die Anstoß e. V.  
(Jaro Eiermann, Christian Hennig, Benedikt Stoll)

„Key Visuals 2013–2015“, Seite 123  
„Sonderplakat 2015“, Seite 124  
Grafik: Judith Keller, einsateam

### **REFLEXIONEN: EIN WORKSHOP DES ARCHITEKTURSCHAUFENSTERS KARLSRUHE E. V.**

„Workshop-Impressionen“, Seite 125  
Bild: Dr. Harald Ringler, Dr. des. Simone Kraft

„Workshopergebnisse“, Seite 126–130  
Bilder: Architekturschaufenster Karlsruhe e. V. und die Workshop-Teams

„Fantasie der Planer sprengt B-10-Brücke“, Seite 131  
Quelle: Badische Neueste Nachrichten, Ausgabe 21. November 2014

### **METHODE UND ARBEITSSTRUKTUR DES INTERNEN BETEILIGUNGSPROZESSES**

„Methodik“, Seite 137  
Grafik: Stadtplanungsamt Karlsruhe

### **DIE 7 STOßRICHTUNGEN**

„Klare Konturen“, „Grüne Adresse“, „Starke Mitte“, „Mehr Wohnen“, „Coole Quartiere“, „Dynamisches Band“ und „Urbane Nähe“, Seite 141  
Grafik: Prof. Markus Neppel

„Klare Konturen“, „Grüne Adresse“, „Starke Mitte“, „Mehr Wohnen“, „Coole Quartiere“, „Dynamisches Band“ und „Urbane Nähe“, Seite 142–148  
Grafik: Dr. Thomas Müller, MESS GbR

### **DIE LUPEN**

„Kontur Stadtgrenze“, Seite 150  
„Kontur Naturschutzräume“, Seite 151  
„Bahnhofsviertel“, Seite 155  
„Klimaangepasste Straßenräume“, Seite 158  
Konzept, Grafik und Bild: West 8/verkehrplus

„Kontur Landschaftsraum“, Seite 150  
„Fuß- und Radwegbrücke Rheinhafen“, Seite 153  
Konzept und Bild: Gartenbauamt Karlsruhe

„Stadteingänge“, Seite 151  
„„Hardtwald‘ – ganz unterschiedliche Anforderungen“, Seite 152  
„„Hardtwald‘ – Orientierung und Wegebeziehungen“, Seite 152  
„Konzept Zukunft Innenstadt“, Seite 154  
„Wie möchten wir wohnen?“, Seite 156  
„Es wird ‚dichter‘“, Seite 157  
„Ein Energiekonzept für die Stadt“, Seite 159  
Gewerbegebiet Grünwinkel, Seite 160  
Technologiepark: Quo vadis?, Seite 160  
„Innovative Mobilitätskonzepte“, Seite 162  
„Güterbahnhof in Europa“, Seite 163  
Grafik: Stadtplanungsamt Karlsruhe

„„Karlsruhe liegt doch am Rhein!““, Seite 153  
Konzept: Team 4 wagen westwärts:  
Mathias Christoffel, Rainer Flotho, Dr. Ursula Nothhelfer, Fanny Kranz  
Grafik: Stadtplanungsamt Karlsruhe

„Magistralen als Boulevard: Durlacher Allee“, Seite 154

Konzept: berchtoldkrass space&options/Studio. Urbane Strategien/Urban Catalyst Studio; Grafik: Stadtplanungsamt Karlsruhe

„Via Triumphalis als Stadtkorridor“, Seite 155

Konzept und Grafik: Studienarbeit, Team die Anstoß e. V. (Jaro Eiermann, Christian Hennig, Benedikt Stoll)

Von der Freihaltetrasse zum lebendigen Stadtbaustein, Seite 156

„Überdeckung Südtangente“, Seite 161

Konzept, Grafik und Bild: Machleidt/sinai/SHP

„Rahmenplan Waldstadt“, Seite 157

Konzept und Grafik: Büro pesch partner architekten stadtplaner mit Helleckes Landschaftsarchitekten; Überarbeitung: Stadtplanungsamt Karlsruhe

„Klimagerechte Sanierung Innenstadt-Ost“, Seite 158; Bildquelle: Rahmenplan Klimaanpassung,

berchtoldkrass space&options/Studio. Urbane Strategien/Urban Catalyst Studio

Überarbeitung: Stadtplanungsamt Karlsruhe

„Innenentwicklung Nordweststadt“, Seite 159

Konzept: Förderantrag „Zukunft Nordwest“ im Rahmen der BMBF-Fördermaßnahme „Kommune innovativ“, Kooperation Stadt Karlsruhe und KIT, Prof. Kerstin Gothe, Prof. Dr. Caroline Kramer  
Bild: Stadtplanungsamt Karlsruhe

„Funktionen mixen“, Seite 161

„Durlach Multimodal“, Seite 162

„Erreichbarkeit in 5 Minuten“, Seite 163

Konzept und Grafik: berchtoldkrass space&options/Studio. Urbane Strategien / Urban Catalyst Studio

### **EINE AUSSTELLUNG ZUM 300STEN**

„Fleischmarkthalle außen“, Seite 165

Bild: KFE, Alter Schlachthof Karlsruhe

„Fleischmarkthalle Innenraum“, Seite 166

Bild: Stadtplanungsamt Karlsruhe

„Bandfoto“, Seite 168

„Grundriss Fleischmarkthalle“, Seite 169

„Rendering Fleischmarkthalle“, Seite 170–171

Bild: complizen Planungsbüro

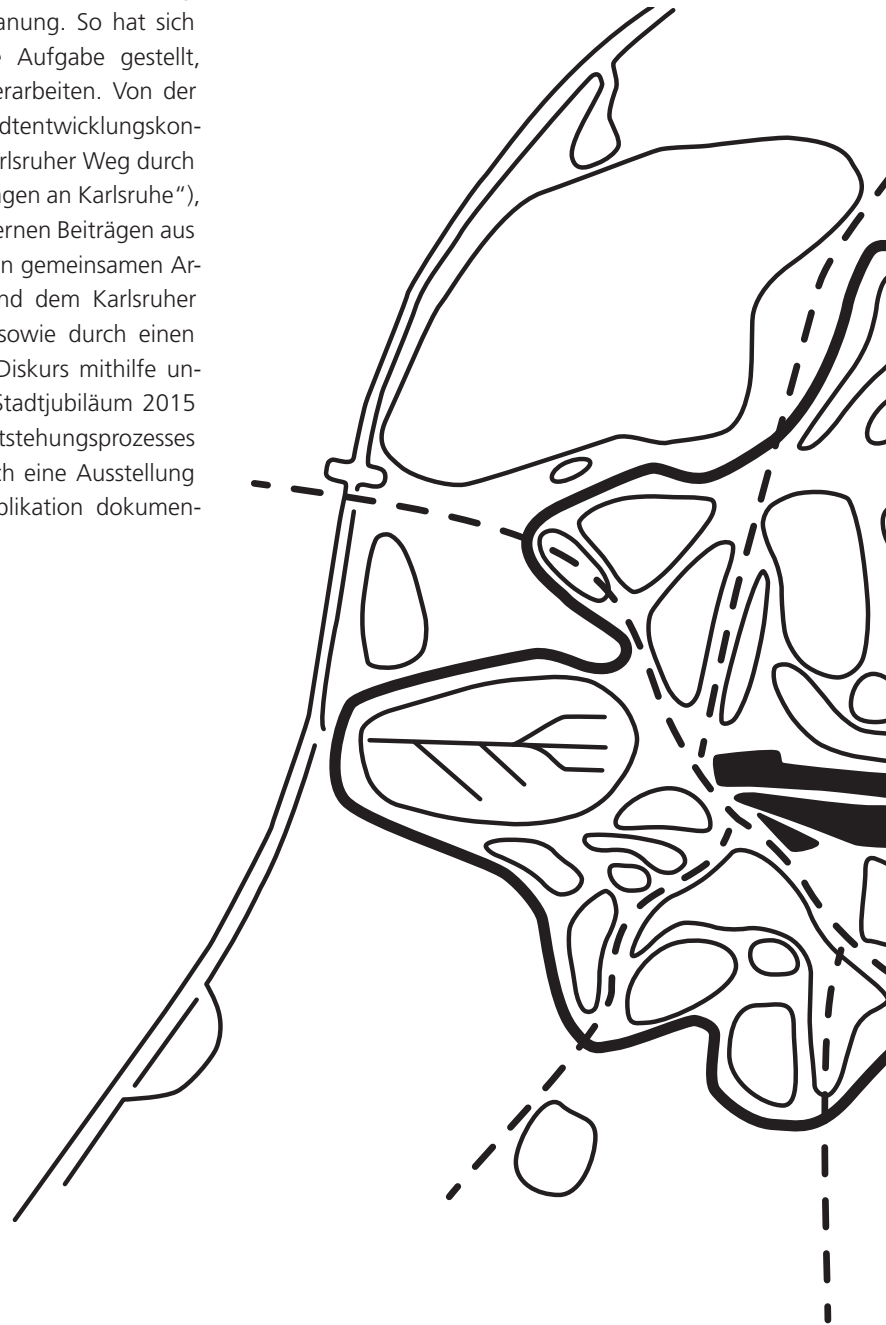
### **FRAGEN ZUR HERSTELLUNG EINES INTEGRIERTEN GESAMTSTÄDTISCHEN KONZEPTS\***

Die Bildrechte liegen beim Verfasser.

### **„WIE ZEICHNET MAN EIN LEITBILD?“**

Die Bildrechte liegen beim Verfasser.

Deutsche Großstädte beschäftigen sich seit einigen Jahren wieder verstärkt mit langfristigen planerischen Ausblicken auf ihre räumliche Entwicklung, unabhängig von der Bauleitplanung. So hat sich auch die Stadt Karlsruhe die Aufgabe gestellt, ein „Räumliches Leitbild“ zu erarbeiten. Von der Vorgehensweise anderer Stadtentwicklungskonzepte unterscheidet sich der Karlsruher Weg durch eine pointierte Analyse („10 Fragen an Karlsruhe“), durch die Kombination von externen Beiträgen aus einer Planungswerkstatt mit den gemeinsamen Arbeiten der Stadtverwaltung und dem Karlsruher Institut für Technologie (KIT) sowie durch einen breit angelegten öffentlichen Diskurs mithilfe unterschiedlicher Formate. Zum Stadtjubiläum 2015 kann nun der größte Teil des Entstehungsprozesses des Räumlichen Leitbildes durch eine Ausstellung und mit der vorliegenden Publikation dokumentiert werden.



ISBN 978-3-7315-0394-1



9 783731 503941 >