

„Waldstadt wird zum Negativen verändert“

Bürger sind gegen ein Nachverdichtungsprojekt

Von unserem Mitarbeiter
Ekart Kinkel

Im Garagenhof an der Kolberger Straße herrscht seit einigen Tagen eine eigentümliche Stille. Autos werden dort spätestens seit dem Verkauf der Garagen an einen Investor nicht mehr untergestellt. Auch sonst macht das Gelände einen verwaisten Eindruck. Doch die meisten Garagen wurden in den vergangenen Jahren ohnehin nur noch als Lagerraum genutzt. Auch die Tankstelle in der unmittelbaren Nachbarschaft ist schon lange außer Betrieb.

Künftig soll auf dem Gelände allerdings wieder Hochbetrieb herrschen. Nach einem Entwurf des Karlsruher Architekturbüros Architrav sollen dort drei fünfstöckige Gebäude sowie ein neunstöckiges Hochhaus mit insgesamt rund 75 Wohnungen und einem Nahversorger gebaut werden.

Treffen am Freitag

„Das ist nicht in Ordnung, denn dadurch wird der Charakter der gesamten Waldstadt zum Negativen verändert“, kritisiert Hans Diefenbach das Bauvorhaben. Seit die Pläne bei einem Bürgerbeteiligungsverfahren im Frühjahr 2018 erstmals öffentlich präsentiert wurden, macht Diefenbach in der Nachbarschaft und auf der Internetseite www.waldstadt-ka.de gegen das seiner Meinung nach überdimensionierte Projekt mobil. Die Anwohner sind bei regelmäßigen Informationsveranstaltungen über die geplante Nachverdichtung in der Trabantenstadt einbezogen. Am Freitag um 19 Uhr ist im Gemeindezentrum in der Insterburger Straße 13 das nächste Treffen anberaumt.

Präzedenzfall?

„Dieses Projekt könnte ein Präzedenzfall werden und geht deshalb die gesamte Waldstadt an“, sagt Diefenbach. Nach seinen Erkenntnissen ist der geplante Hochhausbau in der Kolberger Straße nämlich nur der Beginn eines groß angelegten Nachverdichtungsprojekts mit weiteren Baumaßnahmen in der Insterburger, Elbinger, Schneidemühler und Königsberger Straße. „Wir sind nicht gegen jegliche Art von Nachverdichtung“, stellt Diefenbach klar. Aber in ei-

nem Wohngebiet wie der Waldstadt sollen bauliche Eingriffe sehr behutsam erfolgen, meint er. Schließlich habe die Waldstadt, die Anfang der 1960er Jahre auf Initiative des damaligen Karlsruher Oberbürgermeisters Günther Klotz vom Architekten Karl Selg konzipiert wurde, wegen der Kombination aus Wohnblocks, Reihenhäusern, Einfamilienhäusern und Baumbestand nicht von ungefähr als ein Leuchtturmprojekt eines nachhaltigen Städtebaus gegolten. „Die Waldstadt ist für das viele Grün und die ruhige Lage bekannt, und die meisten Leute haben sich bewusst für diesen Stadtteil entschieden“, argumentiert Diefenbach.

„Anderes dringender“

Außerdem würde eine massive Nachverdichtung die Verkehrsproblematik in den großen Zufahrtsstraßen verschärfen. Auch würden etwa die Einfamilienhäuser in der Friedlander Straße durch den Bau eines Hochhauses in knapp 20 Meter Entfernung wohl deutlich an Wert verlieren. „Wer hier bauen will, sollte sich Gedanken über die Struktur des Stadtteils machen“, appelliert Diefenbach auch an die Stadtverwaltung. Was die Waldstadt dringender benötige als neuen Wohnraum und einen Supermarkt, seien Angebote für die älteren Bewohner wie eine Tagespflege, führt Kritiker Diefenbach aus.

Die Aufregung der Anwohner kann Architrav-Geschäftsführer Eberhard Fichter nur bedingt verstehen. „Natürlich wird Architektur häufig kontrovers diskutiert“, sagt Fichter. Aber die Entwürfe seien in Absprache mit dem städtischen Gestaltungsbeirat entstanden und würden sich in Form und Gebäudehöhe gut in die Waldstadt einfügen. Wegen eines Investorenwechsels ist das Projekt laut Fichter in den vergangenen Wochen zwar ins Stocken geraten. Doch er rechnet damit, dass der vorhabenbezogene Bebauungsplan noch 2019 dem Gemeinderat zur Abstimmung vorgelegt wird. „Und davor gibt es ja noch eine Offenlage, bei der sich die Bürger zu den Plänen äußern dürfen“, ergänzt Fichter.

Zwischenzeitlich auf Eis

Während des ersten Bürgerbeteiligungsverfahrens hat es nach Auskunft



UM DEN BAUPLATZ an der Kolberger Straße in der Waldstadt ist ein Streit entbrannt. Noch gibt es den verwaisten Garagenhof und die ungenutzte Tankstelle. Dort will die Stadt fünf Häuser mit bis zu neun Stockwerken bauen lassen, was Bürger erzürnt. Foto: jodo

von Sigrun Hüger vom Stadtplanungsamt nur wenig Resonanz von Seiten der Bürgerschaft gegeben. Wegen des Investorenwechsels wurde laut Hüger das Projekt zwischenzeitlich sogar auf Eis gelegt. Fragen der Bürger seien deshalb in der Folge unbeantwortet geblieben. Allerdings brauche die Stadt bekanntlich dringend Wohnraum, weshalb sämtliche Möglichkeiten zur Nachverdichtung sorgfältig ausgelotet werden müssten, meint Hüger. „Dabei kann man es unmöglich allen Leuten recht machen“, unterstreicht sie.

„Stadt geht nicht korrekt vor“

Auch Hubert Keller gehört zu den Kritikern dieses Nachverdichtungsprojekts. „Das Vorgehen der Stadt ist in diesem Fall einfach nicht korrekt“, prangert der Vorsitzende des Bürgervereins Waldstadt die Pläne der Verwaltung an. Dass im Nordwesten des Stadtgebiets einige brachliegende Flächen für Wohnbebauung genutzt werden müssen, stellt Keller dabei noch einmal in Frage. Deshalb habe sich der Bürgerverein vor vier Jahren auch aktiv an der Er-

stellung des Rahmenplans Waldstadt beteiligt.

„Aber damals war von 700 bis 800 neuen Wohneinheiten die Rede. Nun steht bereits der Bau von rund 1 300 Wohnungen im Raum“, betont Keller. Nun solle Baubürgermeister Daniel Fluhrer den Stand der Planungen bei der Mitgliederversammlung des Bürgervereins am 8. April vorstellen. Keller meint, man müsse eben noch mehr Druck aufbauen und gleichzeitig für eine moderaten Nachverdichtung in der Waldstadt „Überzeugungsarbeit leisten“, sagt der Vorsitzende des Bürgervereins.

Seiner Meinung nach sollten keines der geplanten neuen Wohngebäude mehr als fünf Stockwerke haben. Ansonsten drohe die Waldstadt bei der Nachverdichtung zu einem zweiten Oberreut zu werden.

„Kein fertiger Entwurf“

„Ein Rahmenplan ist kein fertiger Entwurf“, hält Hüger dagegen, und außerdem orientierten sich die Architrav-Pläne an den vorhandenen Hochpunkten bei der Kolberger Straße.

Eine komplett andere Ansicht vertritt die Arbeitsgemeinschaft Karlsruher Stadtbild, die sich in den vergangenen Monaten auch gegen den Abriss des Torwächterhäuschens in Durlach oder die geplante Bebauung in den Gärten der Hardtwaldsiedlung am Fasanengarten positioniert hat.

Ist das Erbe von Klotz bedroht?

Nach Einschätzung der Arbeitsgemeinschaft wird das „markante städtebauliche Zeugnis der Ära Klotz“ durch eine „unmassstäbliche Nachverdichtung an der Kolberger Straße“ massiv bedroht.

Natürlich habe er für die Bebauung der „platzfressenden Garagenhöfe“ und der „überflüssigen Tankstelle“ Verständnis, schreibt Bauhistoriker Peter Liptau im Namen der AG Karlsruher Stadtbild.

Aber der bisherige Entwurf täusche lediglich ein Eingehen auf die Umgebungsstruktur vor, äußert er. Nach Liptaus Einschätzung stehen die geplanten Baukörper zu eng und zu nahe am Straßenrand.

Die Leser an der Kamera



Mehrgleisig sind die Aussichten auch an einem Wintertag beim Güterbahnhof. BNN-Leser Bruno Kelzer hat den Blick von der Wolfartsweierer Brücke festgehalten.

Streit wegen Umgehung

Hagsfelds Ehlgötz (CDU) ist empört über Stadtpolitik

BNN – „Vor über drei Jahren hat sich der Gemeinderat für die Variante Südumfahrung Hagsfeld auf der ehemals genehmigten Nordtangente ausgesprochen. Und es gibt keine Alternativ-Möglichkeiten, die zu realisieren sind“, meint CDU-Stadtrat Thorsten Ehlgötz. „Wir haben schon immer auf die Problematik hingewiesen, dass ein neues Planverfahren sich über Jahre hinziehen wird“, unterstreicht der Hagsfelder in seiner Reaktion auf die jüngste Vorstellung der Straßenplanung.

Die Aufgabe der ehemaligen Nordtangente für die Baurecht bestand, gegen den Widerstand der CDU sei nun als „ideologisches Kalkül“ entlarvt, schimpft Ehlgötz. „Die Folgen der katastrophalen Fehlentscheidung des Karlsruher Gemeinderates schlagen nun

in vollem Umfang durch“, setzt der CDU-Matador von Hagsfeld hinzu. Das Baurecht werde „sich weiter in die Ferne ziehen“, sagt er.

Ehlgötz ist davon überzeugt, dass es auch innerhalb der nächsten 20 Jahre keine Chance auf eine Entlastung für Hagsfeld bestehe, wenn die Stadtpolitik ihren Kurs nicht in seinem Sinne ändere.

„Die beim Scoping-Termin vorgebrachten Einwände sind wiederum nur eine Verzögerungstaktik, um die Entlastung für Hagsfeld und den gesamten Karlsruhe Nordosten zu verhindern“, schickt er hinterher.

Auch CDU-Stadträtin Frau Rahsan Dogan zeigt sich hinsichtlich Hagsfelds besorgt, „dass die schützenden Interessen der Bürger nicht mehr wahrgenommen werden“.

Experiment zum Schutz der Fußgänger

Reallabor der Hochschule Karlsruhe bringt Schwellen in zwei Knielinger Straßen

BNN – Die Straßen in Alt-Knielingen sind historisch bedingt eng. Dies ist auch problematisch: Die Fußgänger haben wenig Platz und müssen sich auf mancher Strecke dem Autoverkehr unterordnen. Verschärft wird die Situation von Pendel- und Schleichverkehr. Darunter leidet ganz Knielingen besonders, seitdem die Sanierungsarbeiten auf der Rheinbrücke den Stromübergang zum Nadelöhr und damit die B10 (Südtangente) zur Stauzone machen (die BNN berichteten wiederholt).

Mit dem aktuellen Experiment greift das Reallabor „GO Karlsruhe“ nach eigenen Angaben einen Wunsch aus der Bürgerschaft auf. Nun werden temporeduzierende Maßnahmen in Alt-Knielingen getestet. „Ziel des Versuchs ist es, sowohl in der Unteren Straße als auch in der Litzelaustraße durch temporäre Aufpflasterungen die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs zu senken und so die Sicherheit der Fußgänger zu verbessern“, erklärt „GO“. Jeweils vier Plateaukissen werden nun nacheinander in der Unteren Straße und in der Litzelaustraße von Februar bis April eingebaut. Die Idee sei auf einer Veranstaltung zum Sanierungsgebiet im Juni 2018 von Bürgern entwickelt und das Vorhaben eng mit der Stadt Karlsruhe abgestimmt worden, versichert die Hochschule.

Bereits 2017 wurden die Gehwege in der Litzelaustraße weitgehend aufgegeben. Heute teilen sich Fußgänger sowie Rad- und Autofahrer dort den Straßenraum. Daher kommt es in diesen Bereichen besonders auf eine gegenseitige Rücksichtnahme

Auch Maßnahme gegen Schleichverkehr

der Verkehrsteilnehmer an. Aufgrund überhöhter Geschwindigkeiten der Pkw-Fahrer entstünden indessen in den beiden Straßen immer wieder unsichere Situationen für Fußgänger, erklären die Verkehrsexperten. So werden in der Unteren Straße bei Begegnungsfällen bisweilen die Gehwege von den Autofahrern mitbenutzt. Dies löse bei Fußgängern große Verunsicherung aus.

Verschärft wird die Situation durch die aktuelle Sanierung der Rheinbrücke. Pendler nutzen die Straßen von Alt-



DAS KUNSTSTOFFKISSEN auf der „Untere Straße“ in Knielingen soll die Autofahrer bremsen. Es gehört zum Verkehrsversuch des Reallabors „GO Karlsruhe“. Foto: jodo

Knielingen als Ausweichroute, was zu starkem Verkehrsaufkommen in den Wohngebieten und zusätzlich zu unsicheren Situationen führt.

Alt-Knielingen ist seit 2017 Sanierungsgebiet. Die eingesetzten Plateaukissen bestehen aus Recycling-Gummi. Sie sind aufgrund von weiß reflektierender Markierungen bei Tag und Nacht für die Verkehrsteilnehmer

gut zu erkennen. Um ein seitliches Ausweichen der Autofahrer zu verhindern, werden die Plateaukissen mit einer Höhe von 7,5 Zentimetern über die gesamte Fahrbahnbreite angebracht. Die Plateaukissen sind aufgrund der geringen Rampenneigung und ihrer Überfahrlänge von vier Metern sowohl für Rad- als auch Autofahrer gut und sicher zu überfahren. Um ein scharfes Abbremsen vor dem Plateaukissen und

starkes Beschleunigen nach der Überquerung zu vermeiden, werden mehrere Elemente nacheinander angebracht.

Auch bei diesem Realexperiment können die Fußgänger vor Ort per Knopfdruck eine Rückmeldung geben. Dazu werden im Zeitraum der Umgestaltung „interaktive Poster“ installiert. Dort kann man seine Meinung mittels „Smileys“ oder „Schmolliies“ abgeben. Zudem wird die Umgestaltung von Zählungen des Fuß- und Kfz-Verkehrs sowie durch Verkehrsbeobachtungen begleitet. Damit will man Verhaltensänderungen der Verkehrsteilnehmer dokumentieren.

Das Reallabor „GO Karlsruhe“ ist eines von 14 Reallaboren, das vom Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst Baden-Württemberg gefördert wird. Das Reallabor wird in Kooperation mit der Stadt Karlsruhe betrieben und von der Arbeitsgemeinschaft Karlsruher Bürgervereine unterstützt.