

URBAN VOIDS AN STADTSTRASSEN

URBAN VOIDS, das sind alle Orte einer Stadt, die hinsichtlich ihrer Funktion und Ausgestaltung nicht abschließend festgelegt sind: Reserveflächen, Brachen, Abstandsflächen, Gebäudeleerstände, untergenutzte Grundstücke – überall finden sich diese Flächen, die möglicherweise geeignet sind, mit neuen Programmen oder Bauwerken gefüllt zu werden. Für die Erprobung neuer Techniken oder Strategien sind die VOIDS in höchstem Maße geeignet, da sie Nischen für kreative Entwicklungen und flexible Interventionen bieten, Potenzialflächen jenseits ökonomischer Zwänge, ein Stück Freiheit in dem sonst so streng durch Regeln und Gesetze bestimmten Gebilde der Stadt – kurz, sie sind ein wichtiger Bestandteil des innovativen Kapitals der Stadt.

Im Rahmen des Forschungsprojekts URBAN VOIDS, einer Kooperation zwischen dem KIT, der Seoul National University sowie den beiden Planungsbüros ISA Internationales Stadtbauatelier (Stuttgart/Seoul/Peking) und DANU Architects and Engineers (Seoul) wird untersucht, wie mit Maßnahmen auf den

VOIDS eine Aufwertung, vielleicht sogar eine Umcodierung von Quartieren gelingen kann. Vielfältige Maßnahmen sind denkbar, von einer Aneignung der Flächen durch die Anwohner (beispielsweise urban gardening) bis hin zu Nachverdichtungen, die dem Quartier ein neues Gesicht geben können.

Die in diesem Faltblatt gezeigten Überlegungen konzentrieren sich auf die Potenzialflächen entlang von Stadtstraßen. Gemeinsam mit dem Institut für Verkehrswesen und unter Beteiligung des Stadtplanungsamts Karlsruhe wurden einige dieser Straßen betrachtet und Ideen für ihre Umgestaltung erarbeitet. Eine Überprüfung, ob wichtige Gründe einer Nutzung entgegenstehen (unterirdische Bauwerke oder Leitungen, stadtklimatische Belange, Eigentumsverhältnisse) steht noch aus.

Das Projekt wurde zunächst im Rahmen eines Start-Up-Budgets durch das KIT finanziert und wird seit Januar 2013 als Kooperationsprojekt von der deutschen und der koreanischen Regierung gefördert.



Karlsruhe Institute of Technology
Department of Architecture
Institute Urban, Regional and Landscape Planning
Englerstrasse 11
76131 Karlsruhe · Germany



ISA Internationales Stadtbauatelier
Free City Planners and Architects
Furtbachstraße 10
70178 Stuttgart · Germany



Seoul National University
Department of Environmental Planning
Graduate School of Environmental Studies
1 Gwanak-ro Gwanak-gu
Seoul 151-742 Korea



DANU Architects and Engineers
831-7 Bangbae-dong Seocho-gu
Seoul 137-060 Korea

Ansprechpartner

Philipp Dechow
0711-640 30 31
germany@urbanvoids.org

SPONSORED BY THE

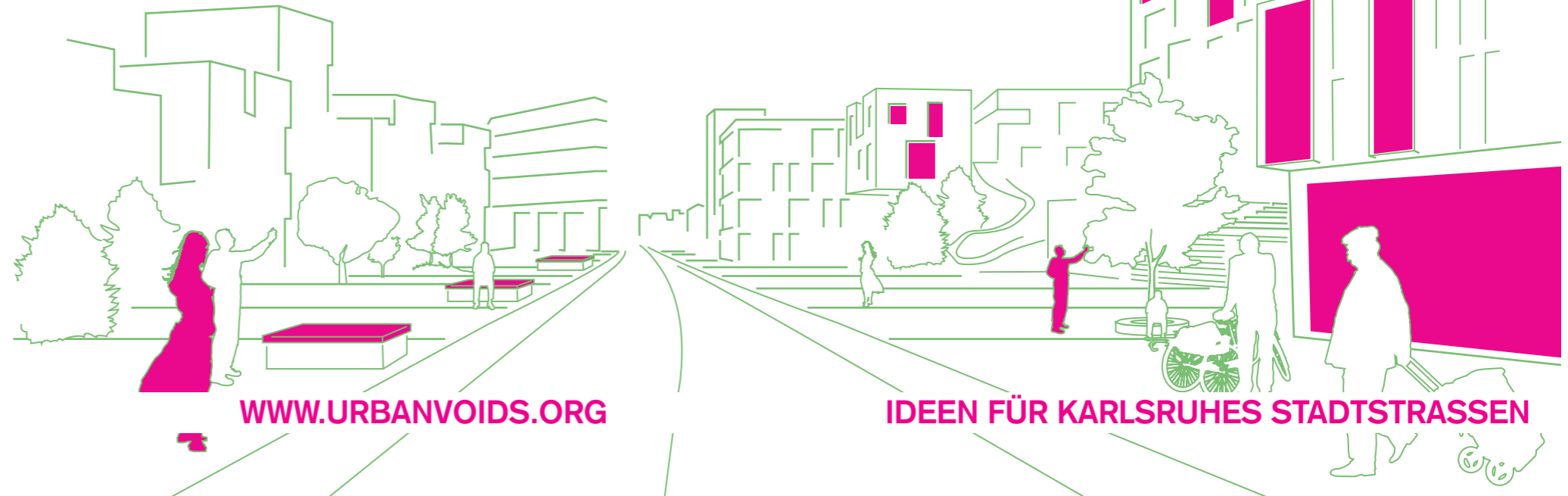


Federal Ministry of Education and Research



URBAN VOIDS

자투리 공간



WWW.URBANVOIDS.ORG

IDEEN FÜR KARLSRUHES STADTSTRASSEN

DIE AUTOGERECHTE STADT?

Viele Stadtstraßen in unseren Städten scheinen Relikte einer uns heute fremden Zeit zu sein: Überdimensioniert, einseitig auf den Autoverkehr ausgerichtet und mit breiten Abstandsflächen ausgestattet lebt in ihnen noch der Geist der «autogerechten Stadt», jener Stadtvision, die den Städtebau der 1960er- und 70er-Jahre prägte. Diese Straßen sind einseitig nach Gesichtspunkten des Verkehrsflusses der Autos optimiert. Radfahrer und Fußgänger sind hier nicht vorgesehen, ja sie werden in die Seitenstraßen, auf Brücken oder Unterführungen verdrängt – kurz: Diese Straßen sind ein Monopolraum für das Auto.

«GRÜNE TUNNEL» Oftmals haben diese Straßen auch keine Erschließungsfunktion. Es sind reine Transitstraßen, die den Verkehr durch ein Quartier durchschleusen. Die Gebäude wenden sich von der Straße ab, oft sind sie hinter dichtem Buschwerk oder Lärmschutzwällen versteckt, die die Straßen zu einer kaum zu überwindenden Barriere machen.

ÜBERDIMENSIONIERT Viele dieser Straßen sind überdimensioniert – teils, weil zur Zeit der Planung mit einem höheren Verkehrsaufkommen gerechnet wurde, teils weil sich Verkehrsströme verlagerten, teils weil sich das Verkehrsverhalten änderte. Viele der Abstandsflächen müssten daher nicht so groß sein, auch die Breite des Verkehrsraums könnte teils reduziert werden, bis hin zu ganzen Fahrstreifen, die entfallen oder umgewidmet werden könnten – hier werden teils enorme Flächenpotenziale, sogenannte URBAN VOIDS, verschwendet.

UNZEITGEMÄSS In ihrer einseitigen Orientierung an den Bedürfnissen des Autoverkehrs wirken diese Straßen heute merkwürdig antiurban und unzeitgemäß. Straßen verstehen wir heute auch als Lebensraum in der Stadt, als Orte der Begegnung, als Raum für Aktivitäten. Straßen prägen das Bild der Stadt, geben den Quartieren ihr Gesicht und einem Ort eine «Adresse». All das tun diese Straßen heute nicht.



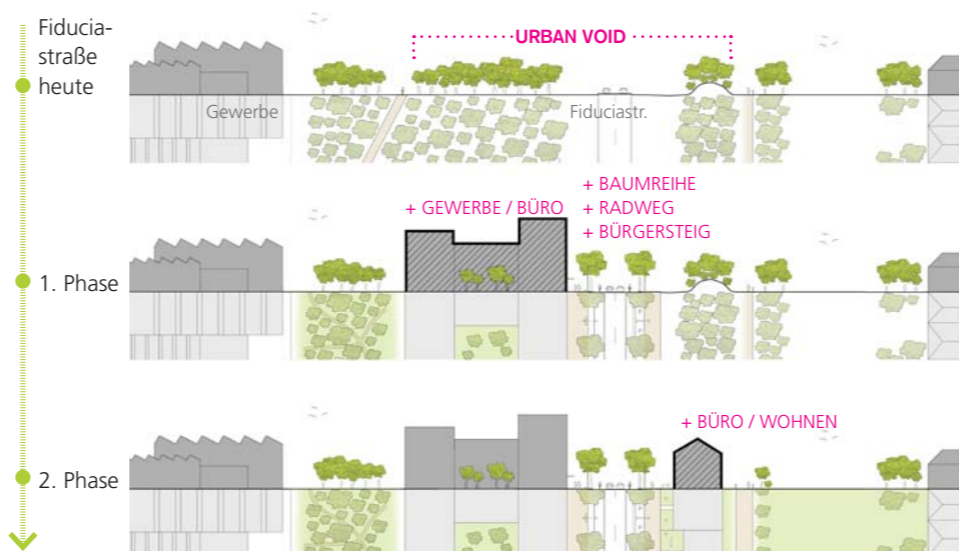
Gustav-Heinemann-Allee: 18.000 Kfz / 24h



Die Gustav-Heinemann-Allee als lebendige Stadtstraße



BMX-Park an der Gustav-Heinemann-Allee



Fiduciastraße: 15.000 Kfz / 24h



Fiduciastraße mit einseitiger Bebauung



Fiduciastraße mit beidseitiger Bebauung

FLÄCHENPOTENZIALE NUTZEN!

Verschiedenen Ideenskizzen – teils im Rahmen des Forschungsprojekts, teils im Rahmen eines Studienprojekts entstanden – stellen Ansätze vor, wie die Flächenpotenziale dieser VOIDS genutzt und gleichzeitig die Straßen aufgewertet werden können.

FIDUCIASTRASSE Die Fiduciastraße verlagert heute mit ihren breiten Abstandsgrünstreifen den «gefühlten» Ortseingang des Karlsruher Stadtteils Durlach unnötig weit ins Ortsinnere und schafft so eine zwar grüne, aber dadurch nicht weniger trennende Barriere zwischen einem Wohnquartier und einem Gewerbegebiet. Für Radfahrer und Fußgänger sind keine Flächen vorgesehen.

In der Ideenskizze werden die Potenzialflächen genutzt, um das Gewerbegebiet mit Dienstleistungsgebäuden und das Wohngebiet mit einer gemischt genutzten Struktur bis zur Straße hin zu erweitern. Die geschlossenen Baukanten ersetzen den Lärmschutzwall. Beide Bebauungen gemeinsam formen

die Fiduciastraße zu einem urbanen, als Allee gestalteten Boulevard um, der mit seinen großzügigen Bereichen für Fußgänger und Radfahrer den Anforderungen an eine multimodale Mobilität entgegenkommt.

GUSTAV-HEINEMANN-ALLEE In der Studienarbeit von Philipp Scholz und Daniel Varma wird aus der Stadtautobahn ein lebendiger Ort der Begegnung. Die Stadtteile Waldstadt und Hagsfeld, die sich bislang hinter Lärmschutzwällen verstecken, finden an der Straße eine neue gemeinsame Mitte und zeigen sich den 18.000 täglich vorbeifahrenden Autofahrern mit einem attraktiven, modernen Gesicht. Es ist eine Urbanität, wie man sie sich an der Peripherie gut vorstellen kann: Keine Kopie einer innerstädtischen Situation und doch gestalteter, öffentlicher Raum für zahlreiche Aktivitäten und Nutzungen, von Arbeit bis Freizeit, von Einzelhandel und Straßenmärkten bis BMX-Parks und Public Viewing.