

European 16 Living Cities



**Auslobung
Ettlingen**

Tag der Auslobung

Montag 5. April 2021

Auslober

Europan – Deutsche Gesellschaft zur Förderung von Architektur, Wohnungs- und Städtebau e. V. in Kooperation mit der Stadt Ettlingen

Ansprechpartner

Europan Deutschland
Vesta Nele Zareh, Lola Meyer
Friedrichstraße 23A
10969 Berlin
Deutschland
Telefon +49 30 399 185 49
Fax +49 30 399 185 50
E-Mail mail@europan.de

Wassili Meyer-Buck
Schillerstraße 7–9
76275 Ettlingen
Telefon +49 7243 101 386
Fax +49 7243 101 435
E-Mail wassili.meyer-buck@ettlingen.de
www.ettlingen.de/startseite/verwaltung/planungsamt.html

Standortvertreter

Wassili Meyer-Buck
Planungsamtsleiter

Beteiligte

Stadt Ettlingen
Planungsamt
Schillerstraße 7–9
76275 Ettlingen

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH
Tullastraße 71
76131 Karlsruhe

Team Repräsentant

Architekt-in, Landschaftsarchitekt-in,
Stadtplaner-in

Kommunikation

Publikation nach dem Wettbewerb

Jury – erste Auswahlitzung

mit Beteiligung von Standortvertreter-innen

Jury – Preisvergabe

Preis (12.000 Euro), Anerkennung (6.000 Euro), Lobende Erwähnung (ohne Preisgeld)
Die Jury ist in ihrer Entscheidung autonom.

Verfahren nach dem Wettbewerb

Das Verfahren, das vom Wettbewerbsergebnis zu einer möglichen Realisierung führt, wird nach den Ergebnissen festgelegt.

Art der Beauftragung des/der ausgewählten Teams für die Realisierung

Weitere Beauftragung abhängig vom Wettbewerbsergebnis, nächste Schritte: Workshop mit Bürgerbeteiligung, Überarbeitung des Rahmenplans, Erstellung ergänzender Strategiekonzepte (u. a. Energie-, Mobilitäts- und Freiraumkonzept), Aufstellung Bebauungsplan, Umsetzung Hochbauten

Termine**2021**

5. April	Wettbewerbsstart
7. Mai	Deutsche Auftaktveranstaltung
20. Mai	Begehung/Rückfragenkolloquium
18. Juni	Ende der Frist für Rückfragen zu den Standorten
2. Juli	Beantworten der Rückfragen zu den Standorten
17. Sept.	Anmeldeschluss
17. Sept.	Abgabe der Wettbewerbsarbeiten
15. Okt.	Lokale Jury
November	Forum der Städte und Jurys
26. Nov.	Sitzung der nationalen Jury
20. Dez.	Internationale Bekanntgabe der Ergebnisse
Dez./Jan.	Deutsche Preisverleihung

2022

Feb. bis Juni	Zeitraum für Workshops
November	Inter-Sessions-Forum European 16/17

Nationale Jury**Bauherrenvertreter-innen**

- Dr. Timo Munzinger, Deutscher Städtetag
- Prof. Dr. Iris Reuther, Senatsbaudirektorin der Freien Hansestadt Bremen Leitung des Fachbereiches Bau und Stadtentwicklung
- Ministerialrätin Karin Sandeck, Vorstand European Deutschland e.V., Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr, München

Architekt-innen / Planer-innen

- Stéphanie Bru, BRUTER
- Julia Dahlhaus, DMSW
- Prof. Dr. Agnes Förster, Planungstheorie und Stadtentwicklung, RWTH
- Kyung-Ae Kim, Kim Nalleweg Architekten
- Anna Popelka, PPAG architects

Person des öffentlichen Lebens

- Kaye Geipel, stellvertretender Vorstandsvorsitzender European Deutschland e.V., stellvertretender Chefredakteur BAUWELT

Stellvertreter-innen

- Dr. Saskia Hebert, stellvertretende Vorstandsvorsitzende European Deutschland e.V., subsolar* architektur & stadtforschung
- Prof. Dr. Thorsten Erl, Vorstand European Deutschland e.V., metris architekten stadtplaner bda, Lehrgebiet Städtebau Universität Siegen, Siegen/Heidelberg

Die lokalen Juries werden zeitnah auf der European Website vorgestellt.

Inhaltsverzeichnis

Teil 1 Allgemeine Bedingungen

	Allgemeine Informationen	1
	Termine	2
1	Anerkennung des Reglements Europas	6
2	Auslober:innen	6
3	Wettbewerbsart	6
4	Zulassungsbereich	6
5	Teilnahmeberechtigung	7
6	Registrierung	8
7	Verfügbare Informationen	8
8	Rückfragen	10
9	Abgabe der Wettbewerbsarbeiten	11
10	Ergebnisse und Auszeichnungen	13
11	Publikation der Wettbewerbs- ergebnisse	13
12	Rechte und Pflichten	14
13	Übersicht zum Europas Wettbewerb	14
14	Inter-Sessions-Forum	14
15	Organisation der Jurierung	14
16	Juries	15
17	Realisierungen	17

Teil 2 Wettbewerbsaufgabe

	Wettbewerbsaufgabe	20
1	Allgemeine Informationen zur Stadt	20
1.1	Lage und Rolle der Stadt in der Region	20
1.2	Bevölkerungsentwicklung	20
1.3	Wirtschaftliche Entwicklung	23
1.4	Stadt- und Siedlungsstruktur	23
1.5	Landschaftsstruktur	23
1.6	Mobilität/Verkehrliche Erschließung	23
2	Situation und Planungsvorgaben	26
2.1	Städtebauliche Zielsetzung	26
2.2	Betrachtungsraum	29
2.3	Projektgebiet	33
2.4	Nutzung und Bebauung ehemaliges ELBA-Areal	34
2.5	Grün- und Freiraum/Umwelt- belange	34
2.6	Planungsrechtliche Situation und verbindliche Vorgaben	38
2.7	Verkehr und Erschließung	38
2.8	Topografie	41
3	Planungsaufgabe	41
3.1	Städtebauliche Ziele	41
3.2	Nutzungen und Flächenkenn- zahlen	44
3.3	Grün- und Freiflächen	46
3.4	Verkehrerschließung und neue Mobilität	46
4	Programm	46
	Bildnachweise	58

Teil 1



Allgemeine Bedingungen



1 Anerkennung des Reglements Europas 16

Der Wettbewerb wird auf der Grundlage des Reglements, das vom europäischen European-Verband verabschiedet wurde, durchgeführt. Das ausführliche Reglement wird im Internet unter www.european-europe.eu veröffentlicht.

Das Verfahren lehnt sich an die Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW 2013) in der vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) am 31.1.2013 herausgegebenen Fassung (Bundesanzeiger vom 22.2.2013) an.

Auslober:innen, Teilnehmer:innen sowie alle am Verfahren Beteiligten erkennen den Inhalt dieser Auslobung als verbindlich an. Gleichzeitig erkennen die Teilnehmer:innen die grundsätzlichen Voraussetzungen, Anforderungen und Rahmenbedingungen des Europas 16-Wettbewerbs an.

2 Auslober:innen

European, Deutsche Gesellschaft zur Förderung von Architektur, Wohnungs- und Städtebau e.V. in Kooperation mit der Stadt Ettlingen.

3 Wettbewerbsart

3.1 Gegenstand des Wettbewerbs

Ziel der Stadt ist es, das brachliegende ELBA-Industrieareal sowie das Umfeld des Bahnhofs Ettlingen-West, die zusammen eine Fläche von rund 65 ha aufweisen, in einen lebendigen und vielfältigen neuen Stadtraum zu transformieren. Hierzu soll im Wettbewerbsverfahren Europas 16 ein städtebaulicher Entwurf für das 16 ha große Projektgebiet erarbeitet werden, dessen besonderes Augenmerk auch auf den für eine neue Identi-

tät wichtigen Freiräumen sowie einem zukunftsgerichteten Mobilitätskonzept liegt.

Mit der Quartierentwicklung sollen darüber hinaus die bisher noch losen Enden der angrenzenden Quartiere und Nutzungen aufgegriffen und zu einem stimmigen Nutzungs- und Strukturkonzept verwebt werden. Es werden innovative Ideen dafür gesucht, wie lebendige Stadträume auch in einem Umfeld entstehen können, das schwerpunktmäßig durch Arbeiten geprägte neue Nutzungen aufweist. Im Sinne einer Produktiven Stadt sind überwiegend gewerbliche Nutzungen und Wohnungsbau – darunter auch Werkwohnungen – zu einem neuen städtischen Narrativ zu entwickeln. Die Freiraumplanung aber auch die intelligente Konzeption von lebendigen Erdgeschosszonen werden als wichtige Bestandteile des künftigen Quartiers betrachtet. Die Teilnehmer:innen sind aufgefordert, ihr entwerferisches Wissen über dichte, umfassend gemischte und sozial integrative Stadtstrukturen einzusetzen und dabei die Parameter Klimawandel, verändertes Mobilitätsverhalten und Nutzungsflexibilität zu berücksichtigen. Der Bahnhof als Ort des Ankommens und als Tor zur Stadt soll funktional und atmosphärisch neu definiert werden.

3.2 Verfahren

Der Wettbewerb ist als offener, einstufiger Ideenwettbewerb ausgeschrieben. Das Verfahren ist anonym.

4 Zulassungsbereich

Der Zulassungsbereich umfasst die Länder Europas.

5 Teilnahmeberechtigung

5.1 Wettbewerbsteilnehmer:innen

Europas 16 wendet sich an Einzelpersonen oder Teams, die aus einer Architektin/einem Architekten und weiteren Fachvertreter:innen der gleichen oder einer anderen Disziplin (Stadtplaner:innen, Landschaftsarchitekt:innen, Stadtplaner:innen, Ingenieur:innen, Künstler:innen, etc.) und/oder mit keinem, einem oder mehreren Studierenden oben genannter Disziplinen mit Bachelor-Abschluss (min. 3 Jahre Studienzeit) oder Berufszulassung, zusammengesetzt sind.

Alle Teilnehmer:innen müssen, unabhängig von ihrer Disziplin, zum Zeitpunkt der Wettbewerbsabgabe (Stichtag 17. September 2021) unter 40 Jahre alt sein.

5.2 Bildung von Teams

Die Anzahl der Teammitglieder ist nicht begrenzt. Europa möchte die Bildung von interdisziplinären Teams unterschiedlicher Fachrichtungen (z. B. aus Architekt:innen, Stadt- und Landschaftsplaner:innen, Künstler:innen, Ingenieur:innen usw.) fördern.

Ein registriertes Team kann Mitglieder hinzufügen oder streichen. Die Änderungen müssen im elektronischen Teilnahmeformular bis zum Abgabeschluss am 17. September 2021 erfolgen. Nach Ablauf dieser Frist sind keine Änderungen mehr möglich. Jedes Teammitglied muss vor dem Einsendeschluss als solches auf der Europa-Website registriert werden.

Ein Team kann Projekte für verschiedene Standorte in verschiedenen Ländern einreichen. Dabei ist die Zahl von Wettbewerbsbeiträgen, die in einem Land abgegeben werden auf einen Wettbewerbsbeitrag begrenzt.

Assoziierte Verfasser:innen

Assoziierte Verfasser:innen werden als Autor:innen des Projektes betrachtet und als solche in den nationalen und europäischen Veröffentlichungen und Ausstellungen genannt. Sie sind, unabhängig von ihrer Nationalität, junge Fachleute mit der Qualifikation eines europäischen Landes in einer der relevanten Disziplinen (gemäß EU-Richtlinie 2005/36/EC des Europäischen Parlaments und Councils vom 7. September 2005). Voraussetzung ist, dass sie über ein europäisches Diplom oder einen äquivalenten Abschluss einer europäischen Universität oder Hochschule verfügen, das/der im Teilnahmeland anerkannt wird. Wenn sie Studierende des gleichen Fachs sind, müssen sie zumindest mit einer Absolvent:in bzw. einem Absolventen assoziiert sein.

Die Mitgliedschaft in einem europäischen Berufsfachverband ist fakultativ, mit Ausnahme eines assoziierten Verfassers ohne europäischen akademischen Grad.

Mitarbeiter:innen

Die Teams können zusätzliche Mitarbeiter:innen, sogenannte Contributors, aufnehmen. Diese müssen nicht über einen Abschluss verfügen, in keinem Fall gelten sie als Co-Autor:innen des Projektes. Wie die (assoziierten) Verfasser:innen müssen auch die Mitarbeiter:innen zum Zeitpunkt der Wettbewerbsabgabe unter 40 Jahre alt sein.

Team-Repräsentant:in

Jedes Team bestimmt aus den assoziierten Mitgliedern eine/einen Repräsentant:in. Die/der Team-Repräsentant:in ist alleinige/r Ansprechpartner:in für das nationale und das europäische Sekretariat während des gesamten Wettbewerbsverfahrens. Darüber hinaus muss die gesamte Kommunikation über die selbe, während des gesamten Wettbewerbes unveränderte, E-Mail-Adresse erfolgen.

Die/der Team-Repräsentant-in muss Vertreter-in der Fachrichtung Architektur, oder – sofern es in der Standortbeschreibung angegeben ist – kann Vertreter-in der Fachrichtung Stadt- oder Landschaftsplanung mit einem entsprechenden Abschluss eines europäischen Landes sein. In diesem Fall muss zumindest ein/e assoziierte/r Verfasser-in im Team ein/e Architekt-in sein.

5.3 Ausschluss von der Teilnahme

Veranstalter-innen sowie Familienangehörige sind von der Teilnahme an Wettbewerben ausgeschlossen, mit deren Durchführung sie betraut sind. Sie können jedoch an einem Standort teilnehmen, der durch eine andere nationale Jury beurteilt wird. Als Veranstalter-innen gelten: Mitglieder der European-Strukturen und ihre Mitarbeiter-innen, Mitarbeiter-innen der Kommunen und Städte, die im aktuellen Verfahren eine-n Vertreter-in stellen, für sie tätige Unternehmer-innen und/oder Partner-innen, Mitglieder-innen der Fachkommissionen, der Preisgerichte und Beobachter-innen und deren Mitarbeiter-innen.

6 Registrierung

Die Registrierung erfolgt über die europäische Website (www.europan-europe.eu) und beinhaltet ausdrücklich die Anerkennung der Wettbewerbsregeln. In Übereinstimmung mit dem französischen Datenschutzgesetz Nummer 78-17 vom 6. Januar 1978 ist der Schutz der bei der Registrierung übermittelten persönlichen Daten gewährleistet. Mit der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO), die am 25. Mai 2018 eingeführt wurde, haben Sie das Recht, ihre persönlichen Daten einzusehen und zu verändern bzw. die Nutzung einzuschränken, zu transferieren und zu löschen.

6.1 European 16-Website

Die europäische Website für das 16. Wettbewerbsverfahren steht ab dem Tage der Eröffnung unter www.europan-europe.eu zur Verfügung. Sie umfasst: die vollständigen Regeln für das European 16-Verfahren; das Thema des Wettbewerbes; die Standort-Kurzbeschreibungen und die ausführlichen Wettbewerbsunterlagen, geografisch und nach Themen sortiert; die Zusammensetzung der Jurys und eine organisatorische Übersicht der European-Strukturen. Die Website bietet außerdem die Möglichkeit der Registrierung sowie zur Abgabe der Wettbewerbsbeiträge.

6.2 Team-Registrierung

Die Registrierung erfolgt über die europäische Website (registration section) und setzt die Zahlung einer Gebühr von 100 Euro voraus. Eine Erstattung dieser Gebühr ist ausgeschlossen. Die Zahlung gewährt Zugriff auf die ausführlichen Wettbewerbsunterlagen und beinhaltet die Kosten für den – zur Jurierung notwendigen – Druck der Beiträge auf Tafeln durch die nationalen Sekretariate. Der Zahlungseingang wird auf der Website automatisch bestätigt. Das Team kann danach auf den persönlichen Bereich und den digitalen Zugangsbereich zugreifen und die kompletten Unterlagen für den gewählten Standort herunterladen. Weitere komplette Standort-Ordner kosten 50 Euro je Standort.

7 Verfügbare Informationen

7.1 Standort-Kurzbeschreibungen (kostenlos verfügbar)

Die Standort-Kurzbeschreibungen bieten einen zusammengefassten Überblick über den Standort. Sie sind kostenlos auf den Standortseiten der europäischen Website verfügbar und helfen bei der Auswahl des Standortes. Dieses Dokument ist in

Englisch (zum Teil auch in der Landessprache) verfasst.

Die Standort-Kurzbeschreibung bietet für jeden Standort folgende aussagekräftigen Plan- und Bildunterlagen: einen Plan der Stadt und Umgebung mit der Lage des Betrachtungsraumes; ein Luftbild des Gebietes innerhalb seines Kontextes mit Angabe des Betrachtungsraumes (in rot) sowie des Projektgebietes (in gelb); ein Schrägluftbild des Betrachtungsraumes; ein Schrägluftbild des Projektgebietes; einen Plan des Betrachtungsraumes; einen Plan des Projektgebietes; mindestens 3 bis 6 Aufnahmen von charakteristischen Elementen (Topografie, natürliche Besonderheiten, Architektur).

Textliche Informationen: die Kategorie des Standortes; Angaben zur/zum Team-Repräsentant-in (Architekt-in, Stadt- oder Landschaftsplaner-in); den Namen der Stadt und des Stadtteils; Bevölkerungszahlen der Stadt; Flächenangaben vom Betrachtungsraum/Projektgebiet; Standortvertreter-innen; Eigentumsverhältnisse; mögliche Beauftragung nach dem Verfahren; die spezifischen Ziele der Stadt und der/des Bauherr-in; strategische Belange des Standortes; Zusammenhang mit dem Thema „Living Cities – Lebendige Städte“.

7.2 Auslobung (kostenlos verfügbar)

Die Auslobung ist ein ca. 60-seitiges Dokument zum besseren Verständnis der Charakteristika des Kontextes sowohl mittels des Bestandes als auch der Neuordnung des Areal und seiner Umgebung. Die Auslobung ist auf den Standortseiten der europäischen Website frei verfügbar und umfasst folgende Angaben: eine Zusammenfassung der Charakteristika des Standortes; die spezifischen Merkmale des Standortes – Standortvertreter-innen, andere beteiligte Akteur-innen; Funktion der/des Team-Repräsentant-in; Anforderungen an das Team; Phase nach

dem Wettbewerb; weiteres Vorgehen; eine detaillierte Analyse des regionalen und städtischen Kontextes, mit einem Ausblick auf den Transformationsprozess des Standortes und der Region, die charakteristischen Merkmale eingeschlossen, die jetzt oder zukünftig Einfluss ausüben können: Mobilitäts-Netzwerke, Ökologie, urbane Struktur, Landschaft etc., dies innerhalb des Bezugsrahmens der „Living Cities – Lebendigen Städte“; eine detaillierte Analyse des Betrachtungsraumes, mit Schwerpunkt auf den Transformationen des Standortes (und seiner Umgebung), welche den Bezug zum Thema des Wettbewerbes veranschaulicht.

Folgende Informationen werden verfügbar gemacht: Rolle des Betrachtungsraumes in der Stadtentwicklung, mit Angaben zu Zielen in der städtischen Planung; programmatischer Rahmen: geplante Verkehrs-Netzwerke, geplante private und öffentliche Räume und/oder deren Aufwertung, mit Einzelheiten zu geplanten Funktionen und Flächen; öffentlicher Raum und Infrastrukturen; genaue Erklärungen zu den Absichten der Bauherr-innen bezüglich einzelner Aspekte des Programms; eine detaillierte Analyse des Projektgebietes im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung hinsichtlich des Themas „Living Cities – Lebendigen Städte“. Der programmatische Rahmen wird ebenfalls erläutert: Räume, die geschaffen oder regeneriert werden sollen, inklusive der Funktionen und Dimensionen; präzise Zielvorgaben für die öffentlichen Räume und Infrastrukturen; genaue Angabe der Absichten der Bauherr-innen bezüglich der gewünschten Nutzungen; die wichtigsten Elemente in Bezug auf das European 16-Thema und ihre Auswirkungen auf Nutzungen und die Flexibilität der Räume (privat und öffentlich), natürliche Besonderheiten sowie die Umsetzung der Transformation; eine Beschreibung des soziokulturellen Kontextes des Standortes, der Stadt und der Region sowie dessen vorgesehene Entwicklung, um zu einem besseren Verständnis der

Teilnehmer:innen bezüglich lokaler Lebensweisen und der Rhythmen der Einwohner beizutragen; eine Schilderung des ökonomischen Kontextes des Standortes, der Stadt und der Region, um das Potenzial an möglichen re-aktivierbaren urbanen Räumen aufzuzeigen. Dieses Dokument liegt in Englisch vor (und manchmal in der Sprache des Standorts).

7.3 Vollständige Standortunterlagen

(verfügbar nach Registrierung)

Die vollständigen Standortunterlagen bieten detailliertes Bildmaterial der Stadt, des Standortes, des Kontextes sowie Zeichnungen, Ansichten und alle Planunterlagen, die für den Entwurf benötigt werden. Die Teilnehmer:innen verpflichten sich, alle zur Verfügung gestellten Daten nur zur Bearbeitung des Wettbewerbs zu nutzen und diese einschließlich aller Sicherheitskopien nach Abgabe des Wettbewerbs zu löschen. Diese Unterlagen sind auf den Standortseiten der europäischen Website verfügbar (nach Registrierung und Login). Folgendes Bild- und Planmaterial ist enthalten:

A. Territorialer Maßstab – Umland

Ein Luftbild der Stadt; ein Plan im regionalen (urbane Geografie) oder urbanen Maßstab (Umland) im geeigneten Ausschnitt mit Darstellung der wichtigsten strukturierenden Elemente (Gebäude, Netzwerke, natürliche Besonderheiten).

B. Urbaner Maßstab – Betrachtungsraum

Ein Luftbild des Betrachtungsraumes; mindestens ein Schrägluftbild des Betrachtungsraumes; mindestens fünf Bilder mit charakteristischen Merkmalen des Betrachtungsraumes: Topografie, natürliche Ressourcen, Architektur etc.; Pläne des Betrachtungsraumes im geeigneten Maßstab; charakteristische Einrichtungen: Infrastruktur, vorhandene und zukünftige Planung etc.

C. Lokaler Maßstab – Projektgebiet

Mindestens drei Schrägluftbilder des Projektgebietes; mindestens zehn Aufnahmen von charakteristischen Elementen des Projektgebietes: Topografie, natürliche Ressourcen, Architektur etc.; Pläne des Projektgebietes im geeigneten Maßstab mit der Lage des Projektgebietes innerhalb des Betrachtungsraumes, der Grundstücksaufteilung des Projektgebietes, Gebäuden, natürlichen Elementen etc.; topografische Karte des Projektgebietes im geeigneten Maßstab und, falls benötigt, charakteristischen Einrichtungen (Gebäude und natürliche Gegebenheiten, die erhalten werden sollen oder nicht etc.).

8 Rückfragen

8.1 Fragen zu den Standorten

Es findet ein Kolloquium mit den Wettbewerbsteilnehmer:innen, den Vertreter:innen der Stadt, Mitglieder:innen der lokalen Jury und der Vorprüfung statt. Diese Veranstaltung bietet den Teilnehmer:innen Gelegenheit zur Besichtigung des Standorts und anschließender Diskussion mit den Standortvertreter:innen. Die Fragestellung wird eingehend erläutert und Fragen beantwortet. Das Protokoll des Kolloquiums wird im Internet veröffentlicht. Datum, Uhrzeit sowie Treffpunkt für Ortsbesichtigung und Kolloquium werden im Internet unter www.european.de bekanntgegeben. Zusätzlich wird für einen gewissen Zeitraum (calendar) ein Rückfragenforum zu den Standorten auf der europäischen Website eingerichtet. Nur registrierte Teams können hier Rückfragen zu den Standorten stellen.

8.2 Fragen zum Reglement

Auf der europäischen Website wird für einen definierten Zeitraum (calendar) ein Fragenforum zum Reglement eingerichtet.

9 Abgabe der Wettbewerbsarbeiten

9.1 Digitale Abgabe

Die digitale Abgabe ist obligatorisch. Sie umfasst 3 A1-Paneele, ein maximal vier-seitiges Textdokument mit Illustrationen zur Erläuterung des Projektes und dessen Relation zum Thema und möglichen Realisierungsprozessen, die Dokumente zum Nachweis der Teilnahmeberechtigung der Team-Mitglieder-innen und Dokumente zur Kommunikation des Projektes.

Die Dokumente müssen bis Mitternacht des 17. September 2021 (UTC+2) über den Zugangsbereich (entry section) der europäischen Website hochgeladen werden. Ein Verstoß gegen die im Folgenden benannten Bedingungen für die Tafeln kann zur Disqualifikation des Teams führen. Die Anzahl der eingereichten Beiträge ist, für jeden Standort, auf der europäischen Website ersichtlich.

9.2 Anonymität und vorgeschriebene Kennzeichnung

Der Standort und der Projekttitel müssen auf jedem Dokument verzeichnet sein. Jeder Arbeit wird beim Upload ein individueller Code zugeordnet. Die Teams kennen diesen Code nicht, er dient zur Bearbeitung durch die Jury-Mitglieder. Die Identitäten der Team-Mitglieder werden durch einen Link zwischen diesem Code und der Online-Projektbank an das Projekt gebunden.

9.3 Sprache

Die Tafeln müssen entweder in Englisch oder zweisprachig (Englisch und Landessprache) verfasst sein.

9.4 Einzureichende Unterlagen

Die Abgabe muss folgende Dokumente enthalten: drei hochformatige Projektpaneelle

im Format A1; ein Text, der die Ideen des Projektes erklärt (max. 4 Seiten), Dokumente zum Nachweis der Teilnahmeberechtigung der Team-Mitglieder-innen; Dokumente zur Projekterläuterung (3 Bilder und ein kurzer Text von max. 800 Zeichen mit Leerzeichen)

9.4.1 A1-Tafeln

Inhalt: Die drei Tafeln müssen: Eine Erläuterung der urbanen Strategie liefern, welche das Projekt bezüglich der Probleme des Standortes und des Wettbewerbsthemas verfolgt; die Ideen des gesamten Projektes vorstellen, mit dem Schwerpunkt auf der Architektur, und insbesondere der Beziehung zwischen den neuen Maßnahmen und dem vorhandenen Kontext, inklusive dreidimensionaler Darstellungen des Projektes; eine Methode entwickeln, wie der Umsetzungsprozess ablaufen kann.

Der Maßstab der Darstellungen muss auf allen zur Wettbewerbsarbeit gehörenden Unterlagen angegeben werden.

Technische Daten: PDF-Format; A1 im Hochformat (B 594 mm × H 841 mm); maximal 20 MB je Tafel; ein Rechteck (B 60 mm × H 40 mm) in der oberen linken Ecke jeder Tafel muss weiß bleiben, um automatisch den Code einzufügen, daneben muss der Name der Stadt aufgeführt werden; die Tafeln müssen in der rechten oberen Ecke mit 1 bis 3 nummeriert werden; das Team ist frei in der Wahl der Platzierung des Projekttitels.

9.4.2 Text

Inhalt: Der Text soll die Ideen des Projektes und die Verbindung zum Thema des Verfahrens erläutern. Zusätzlich sollen mögliche Realisierungsprozesse und -zeiträume präsentiert werden.

Technische Daten: 3 bis 4 Seiten (maximal) mit wenigen Illustrationen PDF Format; A4

Hochformat (L 210 mm × H 297 mm); Dokumente zum Nachweis der Teilnahmeberechtigung.

Die Dokumente zur Offenlegung der Identität und Nachweis der Gültigkeit des Beitrages müssen als PDFs auf die europäische Website hochgeladen werden.

Diese persönlichen Dokumente müssen enthalten:

A. Für das Team:

Das Team-Formular und die Erklärung zu Autor-innen- und Partnerschaft sowie zur Anerkennung des Reglements, diese Dokumente sind online verfügbar im persönlichen Teilnehmerinnenbereich. Sie müssen ausgefüllt und unterzeichnet werden.

B. Für jedes Team-Mitglied:

Ein gescanntes Personaldokument (Personalausweis oder Pass) mit Bild zum Nachweis der Einhaltung der Altersbegrenzung „unter 40 Jahre“ (Stichtag 17. September 2021).

Eine gescannte Kopie eines europafähigen Abschlusses oder den Nachweis der Berechtigung zur Führung der Berufsbezeichnung Architekt-in, Stadt- oder Landschaftsplaner-in entsprechend der Gesetzgebung eines europäischen Landes.

C. Für jede/n Mitarbeiter-in:

Ein gescanntes Personaldokument (Personalausweis oder Pass) mit Bild zum Nachweis der Einhaltung der Altersbegrenzung „unter 40 Jahre“ (Stichtag 17. September 2021).

Außer den oben aufgezählten sind keine weiteren Dokumente zum Nachweis der Teilnahmeberechtigung erforderlich.

Achtung: Diese Unterlagen müssen für jedes einzelne Team-Mitglied separat hochgeladen werden. Nur Team-Mitglieder-innen, die korrekt registriert sind und alle erforderlichen Dokumente separat hochgeladen

haben, werden in das endgültige Team aufgenommen.

Das Hochladen eines einzigen Dokumentes mit allen erforderlichen Informationen wird nicht akzeptiert.

9.4.3 Exposé für Veröffentlichungen

Für jedes Projekt ist eine Zusammenfassung einzureichen: ein kurzer Text mit 800 Zeichen (Leerzeichen eingeschlossen, Eingabe während des Uploads) zu den Projektideen; drei separate Bilder im PDF-Format, zur Veranschaulichung des Projektes (maximal 1 MB je Bild).

9.4.4 Video zur Kommunikation

Die Gewinner und die mit einer Anerkennung ausgezeichneten Teams des E16-Wettbewerbs erstellen ein Kommunikationsvideo, in dem sie ihre Projekte vorstellen. Dieses Video wird nach der Bekanntgabe der Ergebnisse am Montag, 20. Dezember 2021, bis zum 16. Januar 2022 an das europäische Sekretariat geschickt.

- Länge: 3 Minuten (maximal)
- Format: MP4-Video mit dem Codec H.264
- Sprache für die Stimme und/oder Texte: Englisch
- Inhalt: die Hauptideen des Projekts in Verbindung mit dem Wettbewerbsthema und der mögliche Umsetzungsprozess

9.5 Informationen zur Abgabe

Jedes Team kann den Eingang des Projektes im persönlichen Teilnehmerbereich prüfen. Falls nötig, können bis zum Abgabeschluss auch einzelne Dokumente modifiziert werden.

Innerhalb eines Zeitraumes von 6 Tagen nach Abgabeschluss (calendar) kann der erfolgreiche Upload der Wettbewerbsbeiträge, die fristgerecht hochgeladen wurden, nachge-

prüft werden. Gegebenenfalls aufgetretene Probleme während des Uploads können so korrigiert werden.

10 Ergebnisse und Auszeichnungen

10.1 Bekanntgabe der Ergebnisse

Die Bekanntgabe der Ergebnisse erfolgt europaweit online (results section) am Montag, dem 20.12.2021 auf der europäischen Webseite: www.europan-europe.eu

10.2 Preise

Die Gewinner erhalten ein Preisgeld in Höhe von 12.000 Euro (inklusive Steuern) in der jeweiligen Landeswährung (gemäß dem zur Zeit der Bekanntgabe der Ergebnisse gültigen Kurs). Europan Deutschland verpflichtet sich, die Entscheidung der Jury zu respektieren und die Preissummen binnen 90 Tagen ab Bekanntgabe der Ergebnisse auszuzahlen.

10.3 Anerkennung

Die mit einer Anerkennung ausgezeichneten Teams erhalten ein Preisgeld in Höhe von 6.000 Euro (inklusive Steuern) in der jeweiligen Landeswährung (gemäß dem zur Zeit der Bekanntgabe der Ergebnisse gültigen Kurs). Europan Deutschland verpflichtet sich, die Entscheidung der Jury zu respektieren und die Preissummen binnen 90 Tagen ab Bekanntgabe der Ergebnisse auszuzahlen.

10.4 Lobende Erwähnungen

Lobende Erwähnungen können für solche Projekte ausgesprochen werden, die innovativ, aber nicht exakt Standort angepasst sind. Die Autor:innen erhalten kein Preisgeld.

11 Publikation der Wettbewerbsergebnisse

11.1 Veranstaltungen

Auf der nationalen Ebene

Auf der nationalen Ebene der veranstaltenden und assoziierten Länder wird für Werbung zum Start des Wettbewerbes gesorgt. Nach der ersten, lokalen Jury-Sitzung kann eine Ausstellung oder Online-Präsentation aller Arbeiten eines Standortes stattfinden, vorausgesetzt die Anonymität der Teams bleibt gewahrt und die Ausstellung/Präsentation wurde vorher ordnungsgemäß angekündigt. Diese Veröffentlichung sollte in der Auslobung festgelegt werden. Die Bekanntgabe und Präsentation der Ergebnisse erfolgt während einer Veranstaltung und/oder eines Workshops, wobei Preisträger:innen-Teams und Standortvertreter:innen zum ersten Mal in Kontakt treten können.

Auf europäischer Ebene

Eine europäische Veranstaltung mit dem Titel „Inter-Sessions Forum“ dient als Bindeglied zwischen dem vorangegangenen und dem kommenden Verfahren. Dieses Forum bietet den erfolgreichen Teams und Vertreter:innen der Standorte des abgelaufenen Wettbewerbs die Gelegenheit, mit den Standortvertreter:innen des kommenden Verfahrens Ergebnisse und erste Realisierungsschritte gemeinsam zu diskutieren.

Bei Teilnahme am Forum erhält jedes mit Preisen und Anerkennungen ausgezeichnete Team eine pauschale Vergütung in Höhe von 500 Euro, um die Ausgaben für Reise und Unterkunft abzudecken.

11.2 Publikationen

Die Wettbewerbsergebnisse können einen Anlass zur Veröffentlichung in jedem veranstaltenden und assoziierten Land sein. Das europäische Sekretariat veröffentlicht einen

Katalog mit den europaweiten Ergebnissen zusammen mit Analysen von Experten. Der Katalog ist zur kostenlosen Einsicht sowie zum Kauf auf der europäischen Website erhältlich.

11.3 Websites

Websites werden von nationalen und der europäischen Struktur betrieben, um den Wettbewerb sowie zukünftige Events bekannt zu machen und ein Archiv (vorgegangene Verfahren, Team-Portraits ...) zur Verfügung zu stellen.

12 Rechte und Pflichten

12.1 Eigentum

Sämtliche eingereichten Unterlagen werden Eigentum des Auslobers. Die Urheberrechte, insbesondere der Schutz vor Plagiaten und das Recht zur Veröffentlichung der Entwürfe, bleiben den Teilnehmer:innen unter Berücksichtigung des Erstveröffentlichungsrechts des Auslobers erhalten.

12.2 Ausstellung und Veröffentlichung

Verzicht auf Veröffentlichung

Es ist den Teams nicht gestattet, die Wettbewerbsbeiträge vor der europaweiten Bekanntgabe der Ergebnisse zu veröffentlichen oder durch deren Kommunikation vorzeitig die Anonymität aufzuheben. Jede solche Veröffentlichung kann zum Ausschluss vom Wettbewerb führen.

Veröffentlichung

Die Auslober wahren ihr Recht auf Veröffentlichung aller eingereichten Projekte nach der offiziellen Bekanntgabe der Ergebnisse. Projekte werden unter Nennung des Namens der Autor:innen ausgestellt und veröffentlicht.

12.3 Streitfälle

Streitfälle werden dem Verwaltungsrat des europäischen Vereins European vorgetragen,

der als Schiedsinstitution fungiert. Die Gerichtsbarkeit liegt jeweils im Land des E16-Wettbewerb-Standorts, der bearbeitet wurde.

13 Übersicht zum European 16-Wettbewerb

In der Kontakt-Sektion der europäischen Website werden die detaillierten nationalen Wettbewerbsbedingungen (Anzahl der Standorte und Preise, Angaben zur Berufsausübung etc.) Land für Land aufgelistet, außerdem detaillierte Angaben zu nationalen und europäischen Strukturen, zusammen mit den Namen der Verantwortlichen. Die Jury-Sektion der europäischen Website listet die Mitglieder:innen der nationalen Jurys auf.

14 Inter-Sessions-Forum

Vor dem Beginn des Wettbewerbes dient das Inter-Sessions Forum als Bindeglied zwischen dem vorgegangenen und dem kommenden Verfahren. Dieses Forum bietet den erfolgreichen Teams und Vertreter:innen der Standorte des abgelaufenen Wettbewerbs die Gelegenheit, mit den Standortvertreter:innen des kommenden Verfahrens zu diskutieren.

Das Forum des Verfahrens European 15/16 fand vom 18. bis 22. Januar 2021 als Online-Forum statt. Das nächste Inter-Sessions Forum – mit den Ergebnissen von European 16 und den Standorten für European 17 – soll im November 2022 stattfinden.

15 Organisation der Jurierung

15.1 Vorprüfung

Die Vorprüfung erfolgt durch European in Zusammenarbeit mit der Stadt Schwäbisch Gmünd. Aufgabe der Vorprüfung ist, neben der Überprüfung der eingegangenen Arbeiten auf Einhaltung der Auslobungsbedingungen, eine

vorbereitende, fachliche Prüfung. Die Vorprüfung erarbeitet einen Bericht, welcher der lokalen Jury und der nationalen Jury vorgelegt wird.

16 Juries

16.1 Jury Zusammensetzung

Jedes Land bestimmt eine nationale Jury, deren Mitglieder von den nationalen Strukturen ausgewählt und vom Council des europäischen Dachverbandes bestätigt werden.

Die Jury beurteilt alle Beiträge, die mit dem Reglement konform sind. Das Urteil ist verbindlich. Im Falle eines Verstoßes gegen die Regeln, entscheidet die Jury, ob die Arbeit auszuschließen ist oder nicht.

Je nach Land umfasst die Jury 7 (9) unabhängige Mitglieder und setzt sich wie folgt zusammen:

2 Vertreter-innen aus Politik und Verwaltung – oder 3 bei einer Jury mit 9 Mitglieder-innen – ohne Verbindung zu einem der angebotenen Standorte.

4 Vertreter der Fachrichtungen Architektur oder Stadtplanung (Architekt-innen, Landschaftsplaner-innen, Stadtplaner-innen) – oder 5 bei einer Jury mit 9 Mitglieder-innen –, darunter mindestens 2 Architekt-innen;

1 Person des öffentlichen Lebens;

Mindestens 2 der 7 Mitglieder-innen müssen aus dem Ausland kommen – oder 3 bei einer Jury mit 9 Mitglieder-innen. Die nationale Struktur bestimmt darüber hinaus mindestens 2 Stellvertreter-innen, Vertreter-innen der Fachrichtung Architektur oder Stadtplanung. Die Jury-Mitglieder-innen stehen zum Start des Verfahrens fest, ihre Namen werden auf der europäischen Website (jury section) veröffentlicht.

Mitglieder der Jury können Stadt- und Standortvertreter-innen konsultieren, unter keinen Umständen dürfen letztere ein Stimmrecht bei der Festlegung von Gewinnern, Anerkennungen und Lobenden Erwähnungen ausüben.

16.2 Arbeitsmethode und Bewertungskriterien

Die Entscheidungen der Jury sind gemäß den Regeln des Verfahrens endgültig. Der Jury werden vor Beginn ihrer Arbeit vom europäischen Dachverband vorbereitete Empfehlungen zur Verfügung gestellt. Die Jury beurteilt die Wettbewerbsarbeiten in zwei zeitlich getrennten Sitzungen:

Lokale Jury

Zu Beginn wählt die lokale Jury aus dem Kreis ihrer Mitglieder-innen einen/eine Vorsitzende/n und beschließt die Arbeitsweise. Standortvertreter-innen können an diesen Sitzungen teilnehmen und, in einigen Ländern, bei der Auswahl der Engeren Wahl mitwirken. Die Jury prüft solche Arbeiten, die nicht mit dem Reglement konform sind und beschließt über deren Disqualifikation. Aufgabe der lokalen Jury ist die fachliche Beurteilung der eingereichten Arbeiten mit dem Ziel einer Klassifizierung der Wettbewerbsbeiträge sowie die Auswahl von 10 bis 20% der Arbeiten.

Mindestens ein Mitglied der lokalen Jury ist Mitglied der nationalen Jury. Er/sie berichtet der nationalen Jury vom Verlauf der Sitzung und trägt die Ergebnisse der fachlichen Prüfung vor.

Nationale Jury

Die nationale Jury entscheidet über die vorausgewählten Wettbewerbsbeiträge und befindet über Preise, Anerkennungen und Lobende Erwähnungen. Das Preisgericht ist im Rahmen des European-Reglements in seinen Entscheidungen autonom. Die Jury

betrachtet die Beiträge unter folgenden Gesichtspunkten:

der Beziehung zwischen Konzept und Standort; der Relevanz in Bezug auf das übergeordnete Thema und insbesondere bezüglich der Belange einer nachhaltigen Entwicklung sowie der Flexibilität; der Tragfähigkeit des Konzeptes bezüglich des Standortes und der Auslobung; dem Potenzial hinsichtlich der Einordnung in einen komplexen urbanen Prozess; dem innovativen Charakter der geplanten öffentlichen Räume; der Berücksichtigung der Beziehungen zwischen verschiedenen Funktionen; die architektonischen und technischen Qualitäten

Nach Auswahl und Beschluss über die Preise, Anerkennungen und Lobende Erwähnungen wird ein Bericht erstellt, der den Verlauf der Bewertungen, die Entscheidungskriterien und die Entscheidungen hinsichtlich der prämierten Entwürfe zusammenfasst. Der Bericht wird veröffentlicht.

Jedes Land verfügt über ein Budget für einen Preis und eine Anerkennung je Standort. Dennoch wird jede Arbeit nach ihren individuellen Qualitäten beurteilt, die prämierten Beiträge werden nicht zwingend im Sinne einer gleichmäßigen Verteilung der Preise auf alle Standorte ausgewählt – das Preisgericht kann beschließen, nicht alle Preise und Anerkennungen zu vergeben. In diesem Fall wird die Begründung dafür veröffentlicht.

Das Preisgericht kann für weitere Arbeiten Lobende Erwähnungen aussprechen. Lobende Erwähnungen können für solche Projekte ausgesprochen werden, die innovative Ideen oder Konzepte verfolgen, aber nicht exakt an den Standort angepasst sind. Die Verfasser:innen erhalten keine Prämien.

Sofern die Qualität der Arbeiten dies rechtfertigt, kann die Jury Wettbewerbsbeiträge als Nachrücker:innen bestimmen, für den Fall,

dass prämierte Arbeiten aus formalen Gründen disqualifiziert werden müssen. Die Zusammensetzung der nationalen und der lokalen Jurys wird unter www.european.de veröffentlicht.

16.3 Anonymität

Den Mitgliedern der lokalen und nationalen Jurys sind die Wettbewerbsarbeiten nur anonym bekannt.

Nach der Juryentscheidung teilt die/der Vorsitzende die Namen der Verfasser:innen von Preisen, Anerkennungen und Lobenden Erwähnungen mit. Dies geschieht mit Hilfe der Datenbank, die automatisch die Projekte über den Code mit den Teams verlinkt. Dieser Vorgang kann erst nach der Juryentscheidung durchgeführt werden.

16.4 Bekanntgabe der Ergebnisse

Nach der Aufhebung der Anonymität der Preisträger:innen und der darauf folgenden, gegebenenfalls erforderlichen Korrektur der Einstufung, bestätigen die nationalen Sekretariate die Wettbewerbsergebnisse und machen die Namen der Teilnehmer:innen öffentlich. Das europäische Sekretariat veröffentlicht eine vollständige Liste auf der Website am 20. Dezember 2021.

16.5 Europäische vergleichende Analyse

16.5.1 Europäisches Komitee zur vergleichenden Analyse

Zwischen den beiden Sitzungen wird eine anonyme vergleichende Analyse aller europaweit vorausgewählten Projekte durch das Europäische wissenschaftliche Komitee durchgeführt, die als Grundlage für eine europaweite Debatte mit den Standortvertreter:innen und den Jury-Mitglieder:innen dient. Die Projekte werden gemäß ihren Problemstellungen und Ideen in Kategorien eingeteilt.

In keinem Fall bedeutet diese vergleichende Analyse eine Beurteilung der Arbeiten – die Beiträge werden unter rein thematischen und vergleichenden Gesichtspunkten klassifiziert.

16.5.2 Forum der Städte und Jurys

Zwischen den zwei nationalen Jurysitzungen treffen sich Mitglieder-innen der nationalen Jurys und Standortvertreter-innen zu einer Diskussion der Analyse der Arbeiten durch das Europäische technische Komitee. Dieses Treffen dient dazu, den verschiedenen beteiligten Expert-innen einen gemeinsamen Hintergrund zu geben. Die Projekte bleiben während der Veranstaltung anonym und werde nur mittels ihres Codes identifiziert.

17 Realisierungen

17.1 Aktivitäten zur Umsetzung

Der europäische Verein und European Deutschland verpflichten sich, alles in ihren Kräften stehende dafür zu tun, dass die Kommunen bzw. die Bauherr-in die prämierten Teams mit der Durchführung innovativer Bauvorhaben betrauen, vorrangig die Preisträger-innen und, wenn möglich, auch die Verfasser-innen der Anerkennungen.

Die nationalen Strukturen werden versuchen ein erstes Treffen zwischen Städten, Bauherr-innen und Preisträger-innen innerhalb von 90 Tagen nach der offiziellen Verkündung der Ergebnisse zu organisieren. Dieses Treffen kann in verschiedener Form stattfinden und dient den Standortvertreter-innen als Ausgangspunkt für die Umsetzung der Projekte und Ideen zusammen mit den Preisträger-innen.

In einigen Ländern – und vorausgesetzt dieser Schritt unterliegt den Bestimmungen des Marktes – können die Preisträger-innen in eine Studie oder einen Workshop eingebunden werden, der in Kooperation mit European

durchgeführt wird. Im Anschluss bestimmt die Stadt bzw. ihre Vertreter-innen das Team oder die Teams zur Weiterarbeit. Zur Vorbereitung können Workshops und Seminare durchgeführt oder städtebauliche Studien beauftragt werden, um die prämierten Ideen den örtlichen Gegebenheiten anzupassen und den Realisierungsprozess zu initiieren. Gegebenenfalls erfolgt die Realisierung auf einem anderen Grundstück, auf dem sich die Ideen des Projektes umsetzen lassen. Die prämierten Teams erhalten für diese Vorbereitungszeit eine (pauschale) Vergütung.

Die prämierten Teams müssen die berufsrechtlichen Bestimmungen beachten, die in dem Land gelten, in dem sie mit einem Bauvorhaben beauftragt werden. Nach Abschluss des Wettbewerbs müssen die prämierten Teams aus ihrer Mitte eine Kontaktperson für die Verhandlungen mit den Städten/Bauherr-in benennen.

Eine Zusammenfassung der Regeln zur Berufsausübung in den einzelnen Ländern wird auf der europäischen Website (contact section, Europakarte) zur Verfügung gestellt.

17.2 Websites

Die europaweiten nationalen Strukturen präsentieren die Realisierungen auf nationalem Level. Das europäische Sekretariat veröffentlicht abgeschlossene oder laufende Prozesse auf der europäischen Website (implementation processes section).

17.3 Publikationen zur Realisierung

Das europäische Sekretariat koordiniert europaweite Publikationen zu den Realisierungen, in denen abgeschlossene oder laufende Preis- und Anerkennungs-Projekte aus vergangenen Verfahren gezeigt werden.

Teil 2



Wettbewerbs- aufgabe



Wettbewerbsaufgabe

Präambel

Das heute brachliegende Gelände des ehemaligen ELBA-Industrieareals sowie das Umfeld des Bahnhofs Ettlingen-West sollen – gemäß ihrer bedeutsamen Lage im Stadtgrundriss – zu einem wichtigen städtebaulichen Scharnier aufgewertet und in lebendige und lebenswerte Stadträume transformiert werden. Hierzu soll im Wettbewerbsverfahren European E16 ein städtebaulicher Entwurf erarbeitet werden, dessen besonderes Augenmerk auch den für eine neue Identität verantwortlichen Freiräumen und einem zukunftsgerichteten Mobilitätskonzept gilt. Grundlage dieses Entwurfs sind die Inhalte und Rahmenbedingungen des vom Gemeinderat beschlossenen städtebaulichen Rahmenplans. Ziel ist es, mit dem städtebaulichen Impuls eine Transformation des gesamten Stadtbereichs im Sinne der „Neuen Leipzig-Charta“ (NCL) für die europäische Stadt einzuleiten. Er soll mit einer neuen positiven Identität besetzt werden, damit er als Trittstein zwischen Kernstadt und Industriegebiet den Nutzungsübergang gestaltet und das Raumgerüst der Stadt weiterwachsen lässt.

Mit der Quartierentwicklung des ehemaligen ELBA-Areals und des Bahnhofs Ettlingen-West sollen darüber hinaus die bisher noch losen Enden der angrenzenden Quartiere und Nutzungen aufgegriffen und zu einem stimmigen Nutzungs- und Strukturkonzept verwebt werden. Es werden innovative Ideen dafür gesucht, wie lebendige Stadträume auch in einem Umfeld entstehen können, das schwerpunktmäßig durch Arbeiten geprägte neue Nutzungen aufweist, die der Eigentümer AVG hier situieren wird. Im Sinne der heute an vielen Orten diskutierten Zielsetzung einer Produktiven Stadt sind überwiegend gewerbliche Nutzungen und neuer Wohnungsbau – darunter auch Werkwohnungen – zu einem neuen städtischen Narrativ zu verknüpfen.

Die Freiraumplanung aber auch die intelligente Konzeption von lebendigen Erdschosszonen werden als wichtige Bestandteile solch einer neuen Erzählung für das künftige Stadtquartier betrachtet, auf einer Fläche, die mit zu den größten gehört, die die Stadt Ettlingen derzeit aufzuweisen hat. Die Teilnehmer sind aufgefordert, ihr entwerferisches Wissen über dichte, umfassend gemischte Stadtstrukturen einzusetzen und dabei die Parameter Klimawandel, verändertes Mobilitätsverhalten und Nutzungsflexibilität zu berücksichtigen. Der Bahnhof als Ort des Ankommens und als Tor zur Stadt soll funktional und atmosphärisch neu definiert werden.

1 Allgemeine Informationen zur Stadt

1.1 Lage und Rolle der Stadt in der Region

Die Stadt Ettlingen ist mit gut 39.000 Einwohnern die zweitgrößte Stadt im Landkreis Karlsruhe und hat für die umliegenden Gemeinden die zentralörtliche Funktion eines Mittelzentrums. Als große Kreisstadt ist sie Teil des Verdichtungsraums Mittlerer Oberrhein und der TechnologieRegion Karlsruhe.

1.2 Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung Ettlingens war in den letzten zehn Jahren mit einer Zunahme von 2 % positiv, und zum 31.12.2019 lebten 39.373 Menschen in Ettlingen. Der Wohnungsbestand nahm im gleichen Zeitraum sogar um 5 % zu. Die Siedlungsdichte entspricht mit 690 Personen pro km² großstädtisch geprägten Siedlungsräumen.

Ettlingen entspricht als historisch gewachsene Stadt in vielen Aspekten dem Bild der klassischen europäischen Stadt. Auf dem Schwemmfächer des Albtalausgangs in der Rheinebene gelegen, fließt die Alb durch die Mitte der Stadt. Der historische Stadtkern ist

Abb. 1

Karte der TechnologieRegion Karlsruhe

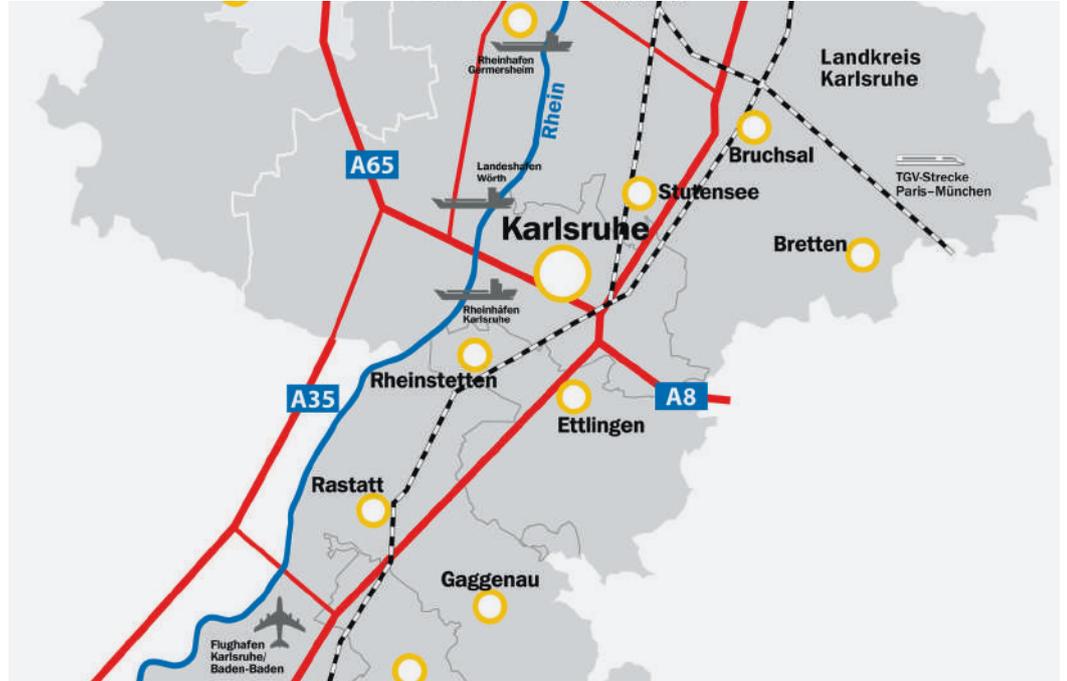


Abb. 2

Entwicklung der Wohnbevölkerung und der Wohnungsanzahl 1950–2019

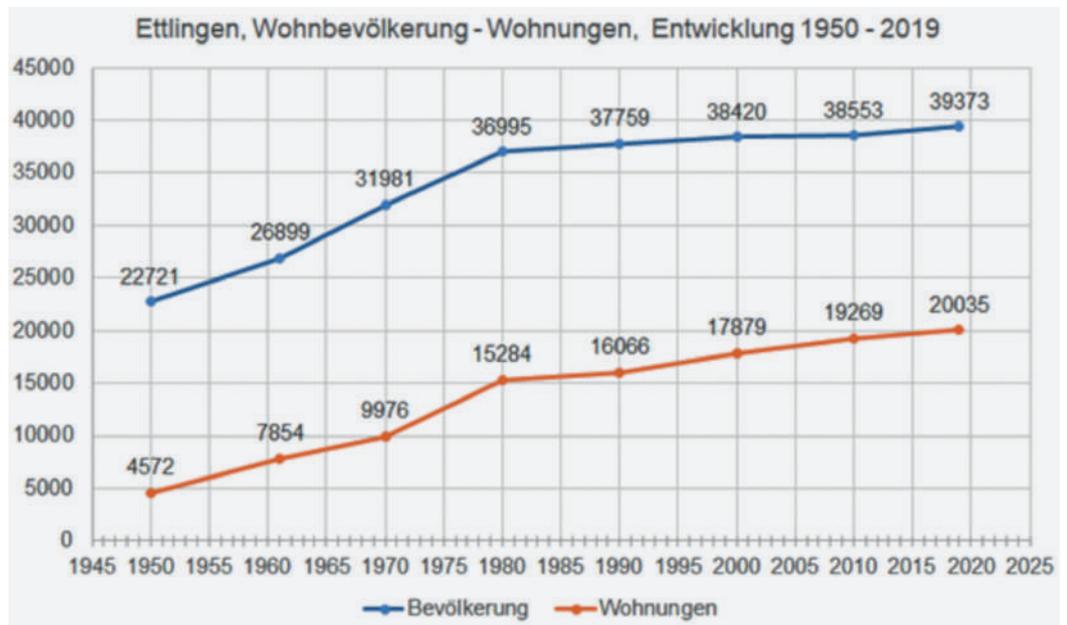


Abb. 3, Abb. 4



Abb. 5

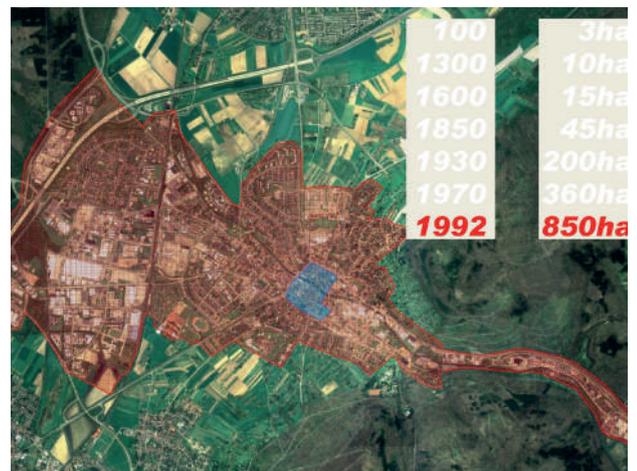
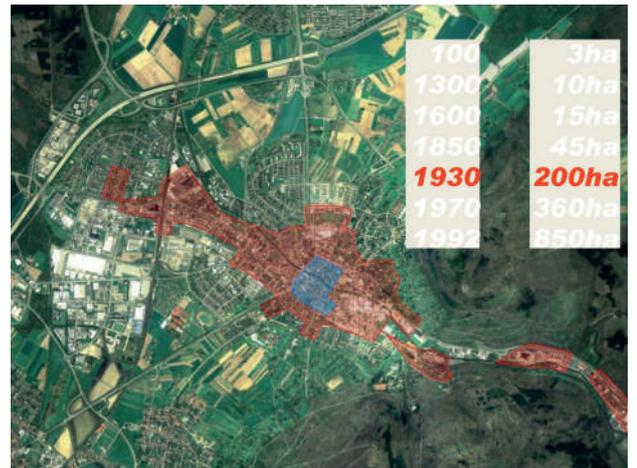


Abb. 3
Aktueller
Schwarzplan

Abb. 4
Topografische
Karte

Abb. 5
Siedlungs-
entwicklung
1300–1992

der zentrale Nukleus der Kernstadtentwicklung, die in verschiedenen Erweiterungsphasen vor allem Richtung Westen stattfand (vgl. auch Ziffer 1.4; Abb. 5). Das Projektgebiet liegt im Übergangsbereich zwischen den kleinteiligen Siedlungsstrukturen der Kernstadt und den Großformen des Industriegebiets West. Ziel der Stadtentwicklung ist die langfristige Steuerung der Bevölkerungsentwicklung bis 2035, in Abhängigkeit zur Wohnungsbauentwicklung, in einem relativ konstanten Korridor von 39.000 bis 40.000 Einwohner, damit eine gleichmäßige Auslastung der sozialen und technischen Infrastrukturen gewährleistet ist (vgl. WIE 2035 update und Wohnbauflächenatlas 2030).

1.3 Wirtschaftliche Entwicklung

Die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten wächst seit den letzten zehn Jahren stetig und lag 2019 mit 570 pro 1000 Einwohnern-innen deutlich über dem Landesdurchschnitt (428). 26 % der Arbeitsplätze gehören zum Bereich des produzierenden Gewerbes, nehmen aber keine dominierende Position mehr ein. Der Schwerpunkt der Beschäftigung liegt mit 49 % im Bereich der sonstigen Dienstleistungen. Die wirtschaftliche Situation der Bevölkerung liegt, gemessen an der Steuerkraft, über dem Landesdurchschnitt und der Schuldenstand der Kommune unter dem Landesdurchschnitt.

1.4 Stadt- und Siedlungsstruktur

Ettlingen kann auf eine lange Siedlungsgeschichte zurückblicken und war bereits zu römischer Zeit ein bedeutender Straßenkreuzungspunkt. Prägend für die Identität Ettlingens ist bis heute die Altstadt mit ihrer mittelalterlichen Stadtstruktur, die nach der Zerstörung im Pfälzer Erbfolgekrieg 1689 auf den niedergebrannten Grundmauern wieder aufgebaut wurde und von den Planungen einer autogerechten Stadt in den 1970er-Jahren verschont blieb.

Insbesondere mit Beginn der Industrialisierung der ansässigen Papier- und Textilindustrie wuchs Ettlingen über die bisherigen Altstadtmauern hinaus und erschloss – ganz im Stil der Gründerzeit – neue Stadtbereiche. Den größten stadträumlichen Wachstumsschub erlebte Ettlingen in der Nachkriegszeit, als zwischen den 1960er- und 1980er-Jahren neue Wohngebiete im zeitgenössischen Siedlungsstil (sowohl in Form von Einfamilienhausgebieten, aber auch mit Großsiedlungen) und das große Industriegebiet im Westen der Stadt entwickelt wurden.

1.5 Landschaftsstruktur

Ettlingen liegt in der Rheintalebene am Fuß des nördlichen Schwarzwalds und ist Teil des Albtales. Die Kernstadt und das Wettbewerbsgebiet liegen im Übergangsbereich der Vorbergzone und der Kinzig-Murg-Rinne. Speziell die Kinzig-Murg-Rinne ist durch Schnellstraßen und Gewerbegebiete deutlich belastet. Die Offenlandbereiche der Vorbergzone sind dagegen gering belastet und zeigen ein sehr vielfältiges und (z. B. durch Streuobstwiesen) strukturiertes Landschaftsbild.

Die Kulturlandschaft der Kinzig-Murg-Rinne und insbesondere die der Vorbergzone, sind visuell stark durch die Kulisse der bewaldeten Hangkante der Schwarzwaldausläufer geprägt.

1.6 Mobilität/Verkehrliche Erschließung

Die Verkehrsmittelwahl ist in Ettlingen differenziert zu betrachten. Die Kernstadt und die Stadtteile in der Rheinebene verfügen über einen Modal Split, der – auch wegen der direkten Nähe zu Karlsruhe – mit dem großstädtischen Räumen vergleichbar ist. Das Mobilitätsverhalten in den Höhenstadtteilen ist durch Topografie und ländlichere Strukturen eher suburban geprägt.

Abb. 6 Naturräume

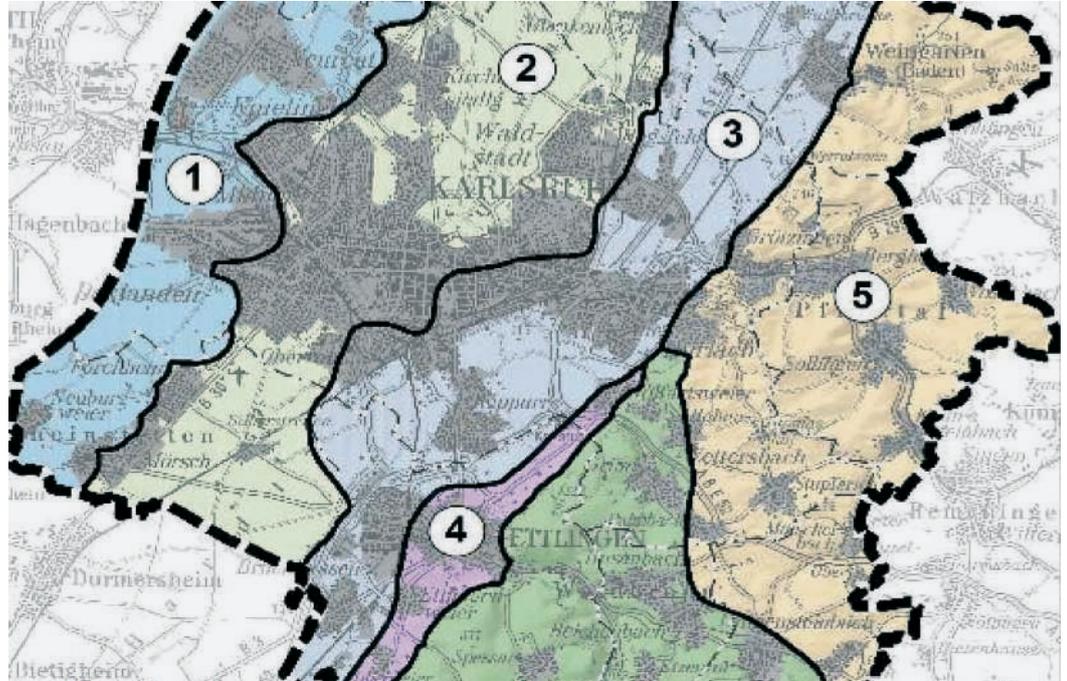


Abb. 7 Modal-Split-Verteilung

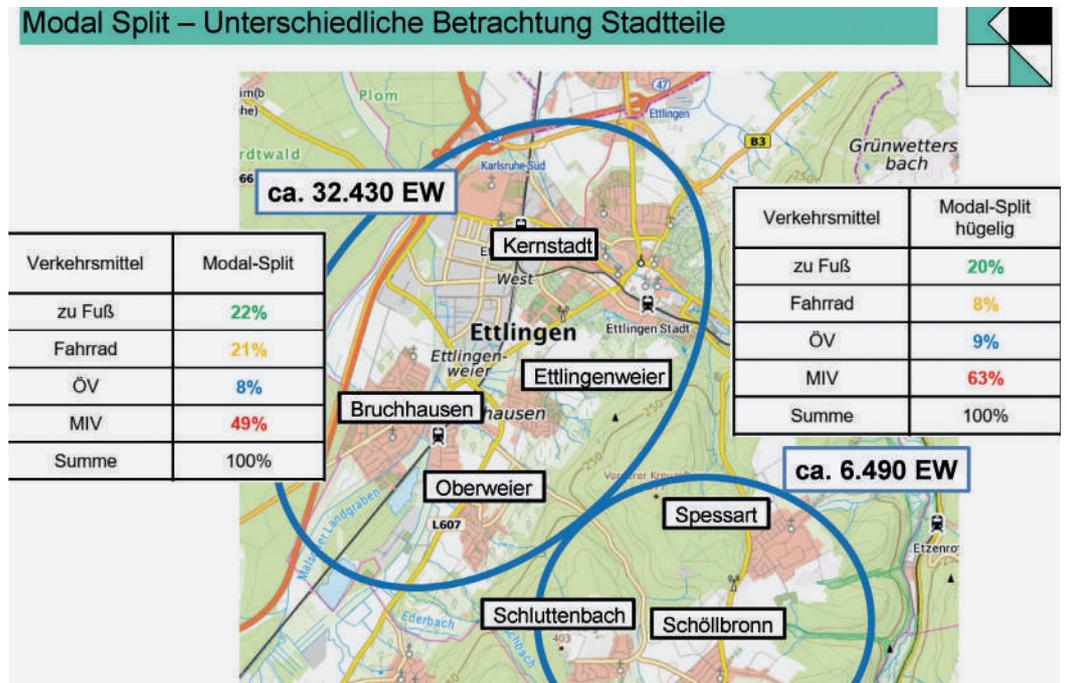


Abb. 8

Verkehrsnetz um Ettlingen

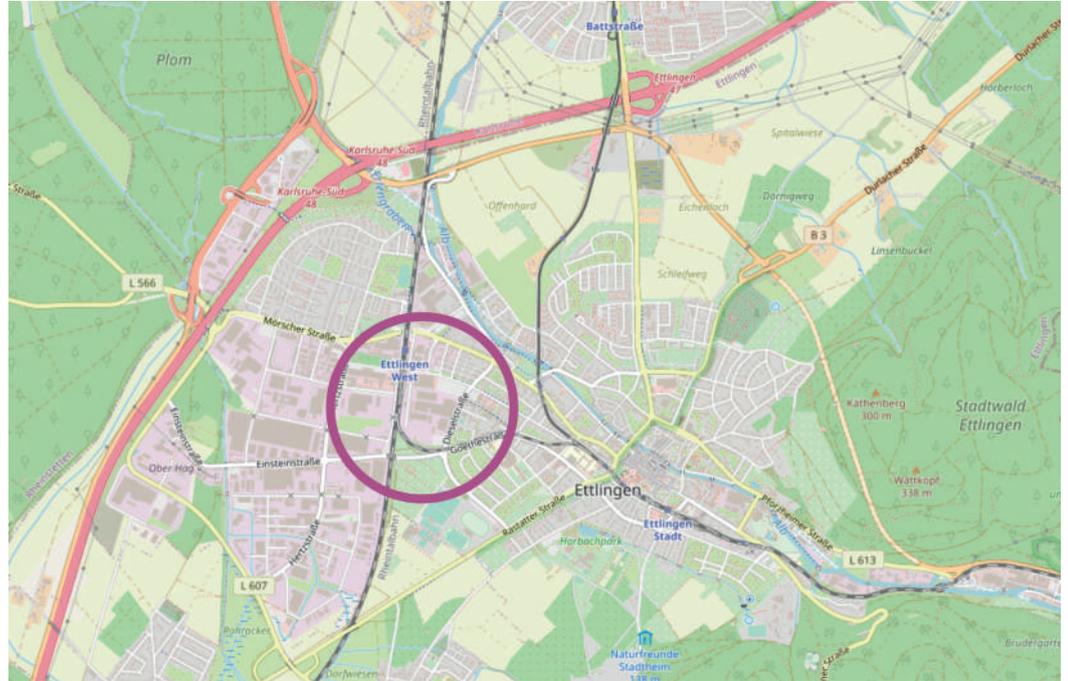
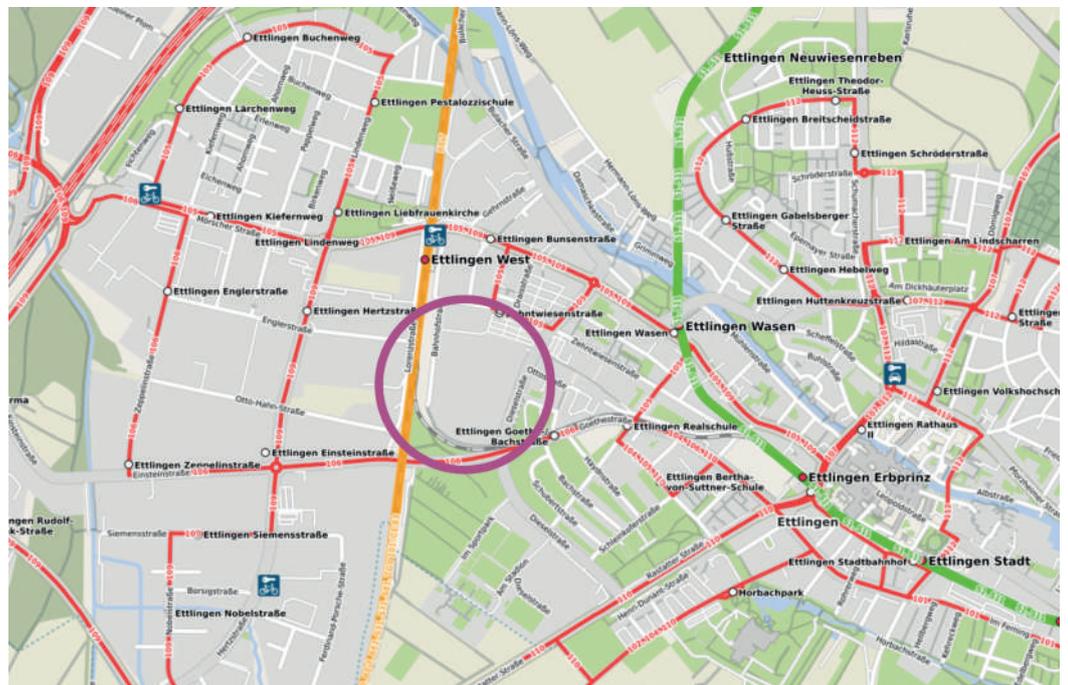


Abb. 9

ÖPNV-Karte



Im Westen der Stadt bündeln sich die Hauptverkehrsadern von Straße und Schiene, die den Korridor der Oberrheinebene als großräumige Nord-Süd-Verbindung nutzen. Neben den erheblichen Lärmemissionen ist die Barrierewirkung dieser Trassen ein weiterer großer Konflikt für die Stadtentwicklung. Im Gegensatz dazu besitzt die Ost-West-Achse (Albtal) vom Rhein zum Schwarzwald eine untergeordnete großräumige Bedeutung. Für die regionalen Verkehre in und um Ettlingen spielt diese Raumbeziehung aber eine umso wichtigere Rolle. Die das Wettbewerbsgebiet im Norden (Rheinstraße) und Süden (Goethestraße) tangierenden Straßen sind deshalb die beiden wichtigsten Querverbindungen zwischen der Innenstadt und dem Industriegebiet West.

Die Karte (Abb. 9) zeigt die vorhandenen ÖPNV-Verbindungen: gelb – Trasse der Rheintalbahn; grün – Trasse der Albtalbahn; rot – Busverkehrslinien.

Auffällig ist die fehlende direkte Verknüpfung von Bus- und Bahnverkehr am Bahnhof Ettlingen-West. Der Missstand soll im Zuge der Wettbewerbsbearbeitung behoben werden.

Das Radverkehrsnetz in und um Ettlingen ist bereits gut ausgebaut. Zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität soll im Zuge des ISEK/ Mobilitätskonzepts ein spezielles Radverkehrskonzept erarbeitet werden, das das vorhandene Routennetz verbessert und insbesondere eine durchgängige und komfortable Ost-West-Route für den Radverkehr anbietet. Zudem laufen aktuell die Planungen für eine Radschnellverbindung, die Ettlingen und Karlsruhe verbinden soll (vgl. Punkt 2.7).

2 Situation und Planungsvorgaben

2.1 Städtebauliche Zielsetzung

Aktuell erarbeitet Ettlingen mit der Arbeitsgemeinschaft „metris architekten + stadtplaner, Plan:Kooperativ und Köhler & Leutwein“ ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK). Dieser Prozess ist noch nicht abgeschlossen und verzögert sich aktuell pandemiebedingt.

Für die Schnittstelle zwischen Kernstadt und Industriegebiet West, an der sich das Wettbewerbsgebiet befindet, wurde mit dem Planungsbüro berchtoldkrass, der AVG und der Stadt Ettlingen vorlaufend ein Rahmenplan entwickelt, der die zahlreichen Entwicklungsbereiche im Gesamtkontext betrachtet.

Entwicklungsbereiche im Umfeld Der Stadtbereich im Übergangsbereich zwischen der westlichen Kernstadt und Ettlingen-West ist – aktuell, vor allem aber auch zukünftig – geprägt von einer hohen Wandlungsdynamik. Östlich der Rheintalbahn stehen etliche Entwicklungsbereiche in direktem Zusammenhang mit den Konversionsmöglichkeiten des ehemaligen ELBA-Areals:

Das gewerblich mindergenutzte Stahl-Areal soll nach einer ersten Machbarkeitsstudie nachverdichtet und höherwertig im Kontext des „IT-Clusters Erlengraben“ umgenutzt werden. Das Angebot von Freiraum- und Erholungsnutzungen für die Bürgerinnen und Bürger – aber auch als attraktiver Standortfaktor für hochwertiges Gewerbe – soll durch die Zugänglichkeit zur Alb und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität verbessert werden.

Das Gelände des Papiergroßhändlers Papyrus, der sich sukzessive vom Standort zurückzieht, soll schwerpunktmäßig als gewerblicher Standort erhalten bleiben, wobei die flächenbezogene Arbeitsplatzdichte erhöht werden soll. Ergänzende Nutzungen

Abb. 10

Radverkehrsnetz Ettlingen

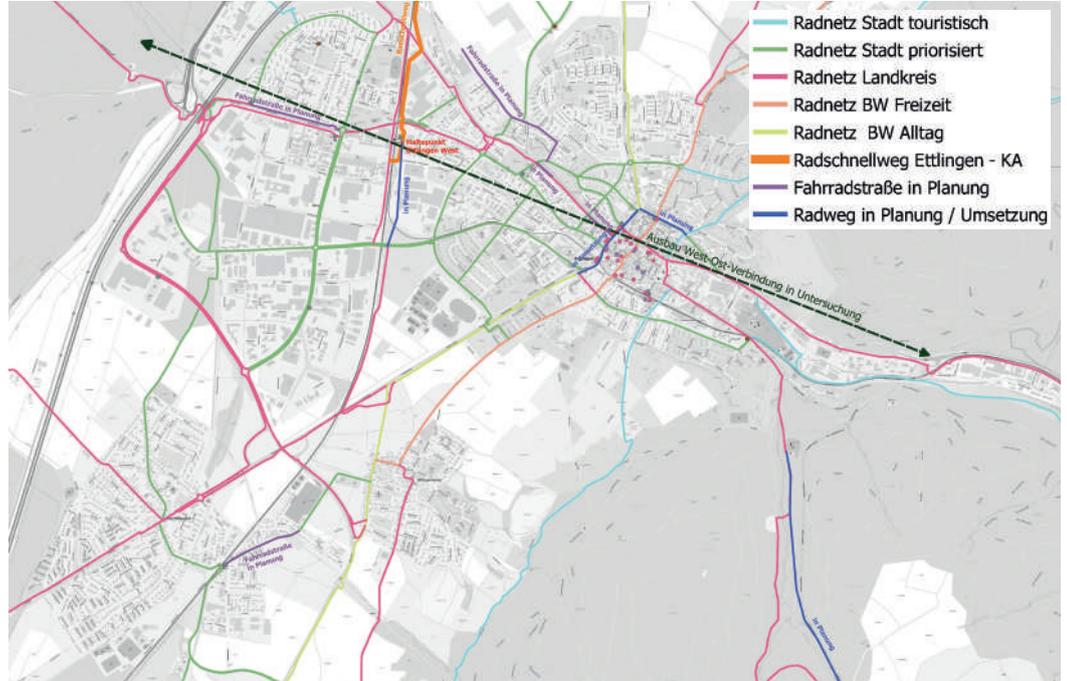


Abb. 11

Entwicklungsprinzipien für die Konversionen Papyrus, Erlengraben und Stahl-Areal

Entwicklungsprinzipien

-  Adressbildung
-  klare Kanten
-  Option Bestandsgebäude Papyrus
-  Grünverbindungen schaffen
-  Übergang verbessern
-  Anbindung verbessern
-  Lärmschutz

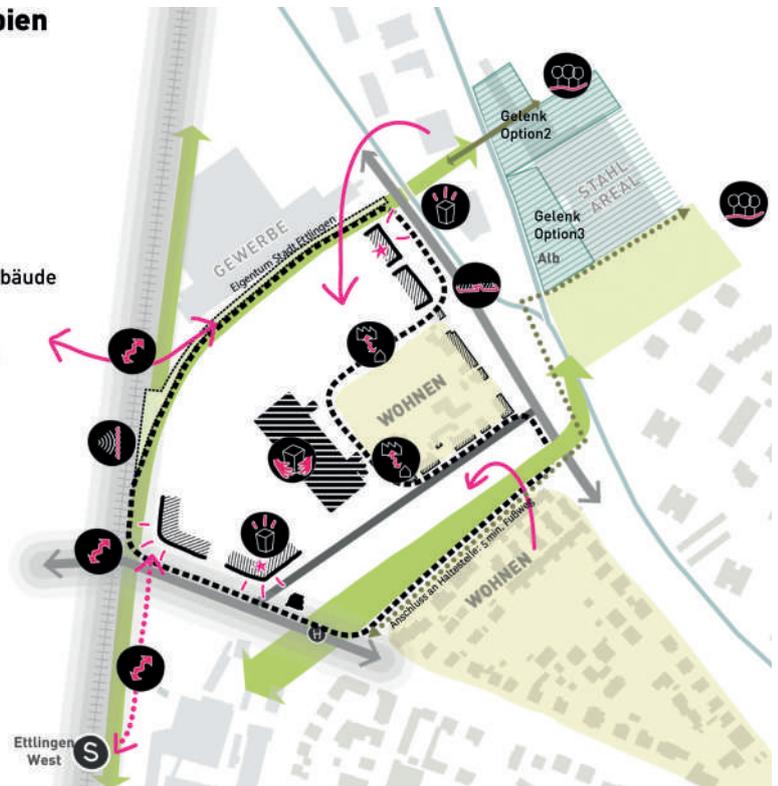


Abb. 12, Abb. 13



Abb. 14, Abb. 15



Fig. 16, Fig. 17

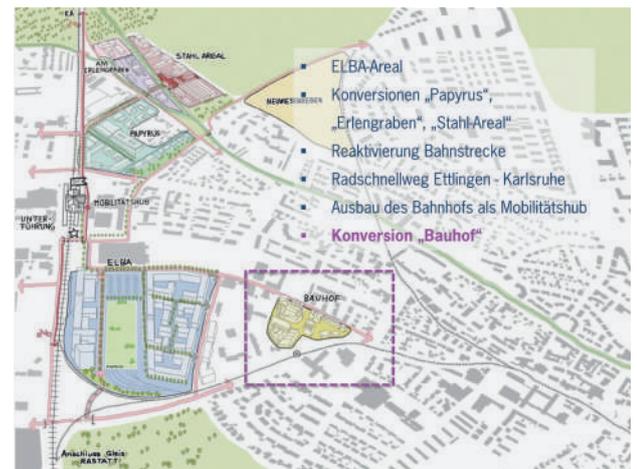


Abb. 12
Rahmenplan
im Gesamt-
zusammenhang

Abb. 14
Bahnhof Ettlin-
gen-West als
Mobilitätshub

Abb. 16
Reaktivierung
der Schienen-
strecke

Abb. 13
Konversionen

Abb. 15
Radverbindung

Abb. 17
Bauhof

wie Wohnen, Dienstleistung und soziale Infrastruktur sollen im Sinne einer Stadtreparatur den Nutzungsmix ergänzen. Der vorhandene Grünzug südöstlich der Gehrstraße soll als Grünverbindung ausgebaut werden, um das Planungskonzept des Grünen Rings um Ettlingen in diesem Bereich zu stärken.

Die regionalen Bahnverbindungen – u. a. von Karlsruhe in Richtung Achern und Freudenstadt – sollen eine höhere Taktfrequenz erhalten. Der Bahnhof wurde im Dezember 2019 in das Bahnhofsmodernisierungsprogramm II des Landes aufgenommen, das insbesondere den barrierefreien Ausbau zum Ziel hat. Aktuell laufen Überlegungen, die Zugänglichkeit der Bahnsteige mit einer Stadtteilverbindung zwischen Zehntwiesenstraße und Lorenzstraße, die auch die Querung für die Radschnellverbindung von der Ost- auf die Westseite der Rheintalbahn ermöglicht, in einer großzügigen Unterführung unter der Rheintalbahn zu bündeln.

Der Bahnhof soll mittelfristig als Intermodal-knoten im Sinne des Projekts „Regiomove“ ausgebaut und für die Verkehre des Umweltverbundes attraktiver werden. Ziel ist insbesondere die verbesserte Anbindung des großen Industriegebiets Ettlingen-West an diesen zentralen Umstiegs-knoten. Nach Aussage des Karlsruher Verkehrsverbundes (KVV) wird es dann jedoch erforderlich sein, die Verkehrswege für den Busverkehr zu verbessern. Insbesondere eine direkte Anbindung des Bahnhofs über das Elba-Gelände an die Goethestraße, bzw. eine direkte Anbindung der Bahnhofstraße an die Rheinstraße, ist hierzu notwendig.

Zukünftig soll der Bahnhof Ettlingen-West auch ein Knotenpunkt des geplanten Radschnellweges zwischen Karlsruhe und Ettlingen (vgl. Machbarkeitsstudie) sein. In einem ersten Schritt soll über das Förderprojekt „Bike & Ride“ eine zusätzliche, zugängs-geregelte (und damit sichere) Fahrradabstel-

lanlage errichtet werden. Derzeit sind am Bahnhof Ettlingen-West vier Nextbike-Leih-fahrräder verfügbar. Das Angebot 2021 soll sukzessive zu einem Free-Floating-System ausgebaut werden.

Die Strecke parallel zur Goethestraße und zum Rohrackerweg soll für den Personenver-kehr reaktiviert werden (vgl. Potenzialstudie des Landes Baden-Württemberg). Die Strecke ist vorhanden, elektrifiziert und verfügt auch über einen Systemwechsler im Übergang auf die Rheintalstrecke, sodass sie mit Stadt-bahnfahrzeugen (Karlsruher Modell) befahr-bar ist.

Die Strecke tangiert die beiden Konversions-gebiete – ehemaliges ELBA-Areal und Bauhof – und wird die öffentliche Anbindung und Wertigkeiten der Standorte damit erheblich erhöhen. Für die Anbindung an die Rheintalbahn Richtung Süden ist der Neubau eines entsprechenden Gleisbogens an die Rheintalbahn (Südabzweig) erforderlich.

Die Verlagerung des städtischen Bauhofs in das Gewerbegebiet Hertzstraße, auf das Gelände der Stadtwerke Ettlingen im Indust-riegebiet, und die Verlagerung der Verwal-tungseinheiten in die Innenstadt schaffen auf dem Gelände Konversionsmöglichkeiten für mindestens 120 Wohneinheiten. Ziel ist die Entwicklung eines – auch städtebaulich/ gestalterisch – innovativen Stadtquartiers, das die bestehenden historischen Sandstein-gebäude erhält und einbindet. Das ca. 2 ha große Areal ist im Wohnbauflächenatlas enthalten und war Gegenstand des städte-baulichen Symposiums „Werkstatt Wohnen“ 2017.

2.2 Betrachtungsraum

Der Westen der Stadt Ettlingen stellt heute einen Übergangsbereich zwischen der kompakten Kernstadt und den diffuseren Strukturen des Industriegebietes West dar. In

Abb. 18

Reaktivierung der Schienenstrecke Bahnhof Ettlingen-West/Ettlingen-Erbprinz

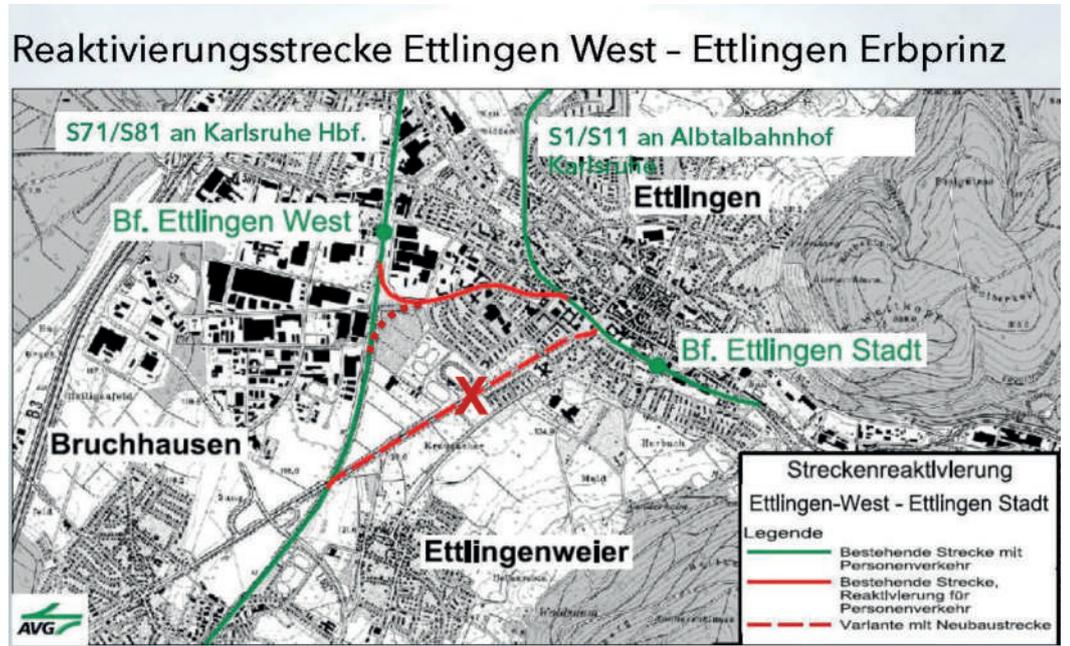


Abb. 19

Luftbild mit Betrachtungsraum



Abb. 20

Nutzungs-
verteilung

Abb. 21

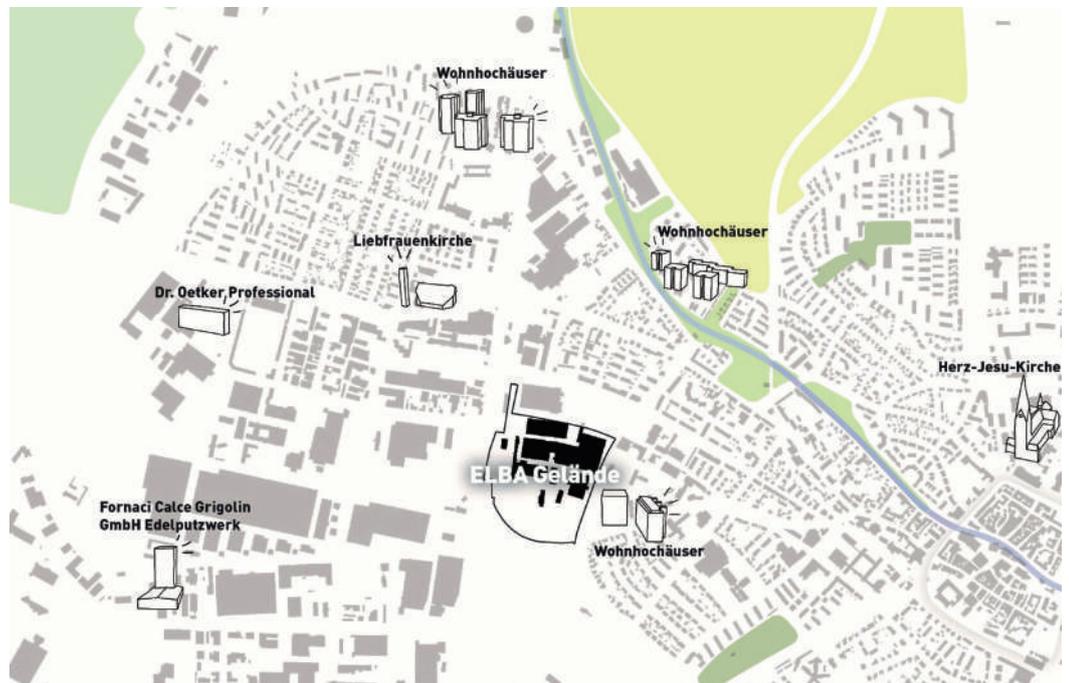
Bauliche
Hochpunkte in
Ettlingen

Abb. 22, Abb. 23



Abb. 24, Abb. 25



Abb. 22
Bahnhof „Ettlingen-West“

Abb. 24
„Kathedrale der Arbeit“

Abb. 23
Empfangsgebäude

Abb. 25
Bahnhofs-
eingang

diesem Übergang nimmt die Nutzungsdichte der gemischtgenutzten Kernstadt stetig ab und monofunktionale Bereiche des Gewerbe- und Industriegebietes nehmen zu.

Die kleinteiligen Stadtstrukturen gehen in große, durch Infrastruktur geprägte Stadträume über. Insofern bieten die öffentlichen (Straßen-)räume kaum Aufenthaltsqualität und sind im Wesentlichen auf ihre Funktion für den KFZ-Verkehr reduziert. In diesem Übergangsbereich dominiert heute die Großmaßstäblichkeit von Gewerbe- und Zweckbauten das Bild der Stadt.

Die günstige Lage in direkter Nähe zur Ettlinger Innenstadt einerseits und die gute Verkehrsanbindung andererseits erhöhen den Wandlungsdruck auf diesen Stadtraum. Die flächenintensiven Gewerbenutzungen gehen durch betriebswirtschaftliche Umstrukturierungen zurück und geben Flächen für Konversionen und Nachnutzungen frei.

Die Haupteisenbahnstrecke der Rheintalbahn, über die die Güterverkehre im europäischen Korridor zwischen Genua und Rotterdam abgewickelt werden, ist das markanteste Infrastrukturelement, das mit einer großen Trennwirkung die Grenze zwischen der Kernstadt und dem Industriegebiet West markiert. Der zugehörige Bahnhof Ettlingen-West zeigt sich heute noch als ein wenig frequentierter, teilweise verwaister und mit Nutzungsdefiziten behafteter Verkehrsknoten. Allerdings soll dieser Zugangspunkt zum ÖPNV zukünftig durch eine höhere Taktfrequenz im Regionalbahnverkehr, eine bessere Barrierefreiheit, direkte Umsteigemöglichkeiten auf den Busverkehr und den Anschluss an den Radschnellweg zwischen Karlsruhe und Ettlingen als Intermodalknoten ausgebaut werden.

Das mit seiner Schaufassade dem Bahnhof direkt gegenüberliegende, 1896/97 von Hermann Billing entworfene, imposante Gebäude lässt ahnen, welcher stadträumli-

che Anspruch sich aus der Funktion eines Bahnhofs ergeben könnte. Wegen seiner überhöhten, pseudosakralen Ästhetik wurde das Bauwerk im Volksmund nach Fertigstellung auch Kathedrale der Arbeit genannt. Das im neugotischen Stil gestaltete, dreigeschossige, ehemalige Direktionsgebäude der Firma Lorenz hat einen stark städtischen, repräsentativen Charakter und behauptet sich prägnant als westliche Raumkante des Bahnhofs. Damit steht es aber allein in dem sonst weitläufigen Industriegebiet und wirkt entsprechend verloren. Es wäre zu begrüßen, wenn der urbane Kontext, nach dem das Gebäude eigentlich verlangt, durch die Reaktivierung des Bahnhofs und des ehemaligen ELBA-Areals als Ort des Ankommens (im Sinne eines Stadtzugangs) hergestellt und das Versatzstück des Billing-Baus „Verbündete“ in seiner Wirkung finden könnte.

2.3 Projektgebiet

Historie des ehemaligen ELBA-Areals
Das Maschinenbauunternehmen ELBA wurde 1984 in Ettlingen gegründet und produzierte auf dem Firmengelände insbesondere Betonmischmaschinen. 2016 wurde die Produktion verlagert und der Produktionsstandort zwischen Bahnhof- und Dieselstraße geschlossen. Die Stadt Ettlingen hat sich in der Folge dafür eingesetzt, dass das Gelände nicht zum Objekt von Grundstücksspekulationen wurde, sondern als Verlagerungsoption für den AVG-Betriebshof zur Verfügung steht, um langfristig städtebauliche Missstände beheben und stadtentwicklungspolitische Ziele erreichen zu können.

Das Projektgebiet hat eine Größe von 16,44 ha. Der weitaus größte Flächenanteil von knapp 10 ha befindet sich im Eigentum der AVG. Die restlichen Flächen stehen im Eigentum der Stadt Ettlingen und der Deutschen Bahn.

2.4 Nutzung und Bebauung ehemaliges ELBA-Areal

Das ehemalige Gelände der Firma ELBA ist heute noch teilweise mit einfachen Büro- und Gewerbehallen belegt, die – unabhängig von der geplanten Nachnutzung – überwiegend in einem nicht erhaltenswerten Zustand sind. Denkmalschutzbelange sind auf dem ehemaligen ELBA-Areal selbst nicht betroffen. Das Firmengelände kann als unbebaute Fläche angenommen werden.

Denkmalschutz im Bereich der Gleisanlagen/Bahnhofsumfeld

Denkmalgeschützt im Projektgebiet und damit zu erhalten sind das Empfangsgebäude des Bahnhofs Ettlingen-West und die ehemalige Eilgüterhalle, die sich im Bereich der Gleisanlagen der Rheintalbahn befindet. Für den städtebaulichen Entwurf ist der Kontext des Billing-Baus in der Lorenzstraße zu beachten (vgl. hierzu Ziffer 2.2 und Abb. 24).

Da das Gebäude der Eilgüterhalle mit der geplanten Betriebshofnutzung (Anbindung für den Bereich „Eisenbahnen“ an die Rheintalbahn) zu kollidieren scheint, sind planerische Ideen zur Verlagerung und Wiederverwendung des denkmalgeschützten Gebäudes an anderer Stelle zunächst nicht ausgeschlossen. Falls ein Versetzen auch finanziell zumutbar wäre, würde dies natürlich begrüßt. Aus wirtschaftlicher Sicht wird aber vermutlich ein Abbruch erforderlich sein. Charakteristisch ist das Stahlfachwerk mit heller Backsteinausfachung und weit vorkragendem Dach. Das Gebäude wurde vor dem ersten Weltkrieg erbaut; ein dazugehöriges Dienstgebäude ist nicht mehr vorhanden.

2.5 Grün- und Freiraum/Umweltbelange

Die Landesgartenschau 1988 war, nach der Altstadtanierung, die zweite große Stadtentwicklungsmaßnahme. Ihre hochwertigen

Freiräume prägen den Süden der Kernstadt bis heute nachhaltig. Das als erster Baustein des „Grünen Rings“ um Ettlingen umgesetzte Konzept der Landesgartenschau forderte zwangsläufig die logische Ergänzung im Norden sowie den Lückenschluss im Osten und Westen des Stadtgebiets. Die im Rahmenplan dargestellten Entwicklungsflächen bieten nun die Möglichkeit, die Grün- und Freiraumsysteme – wenn auch sicher nicht durchgängig – so doch mit grünen „Trittsteinen“ zu verbinden und durch die Aufwertung vorhandener Wege die Vernetzung mit den innerörtlichen Bereichen zu fördern. Im Projektgebiet selbst sind, mit Ausnahme der Kleingärten im Süden, keine wesentlichen Grünstrukturen vorhanden.

Klima

Durch die Lage Ettlingens im Oberrheingraben sind die Kernstadt und das Industriegebiet West schon heute einer erheblichen sommerlichen Wärmebelastung (Hitzeinseln) ausgesetzt. Die Trasse der Rheintalbahn fungiert im westlichen Stadtgebiet als günstig gelegene innerörtliche Belüftungsschneise, die die von der Vorbergzone abfallenden nächtlichen Kaltluftströme in die stark versiegelten Gewerbegebiete leitet. Diese Ventilationsbahnen sind deshalb von baulichen Barrieren und Aufforstungen freizuhalten. Eine auf die Ventilationsbahn ausgerichtete Stadtstruktur mit entsprechenden Belüftungsverzweigungen kann durch nächtliche Abkühlung einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung der sommerlichen Hitzebelastung leisten.

Lärm

Relevante Lärmquelle für das Projektgebiet ist zum einen die Haupteisenbahnstrecke der Rheintalbahn, zum anderen wird mit dem AVG-Betriebshof eine Nutzung auf das Gelände einziehen, die selbst eine erhebliche Quelle für gewerbliche Schallemissionen darstellt.

Abb. 26

Schrägluftbild
des ehemaligen
ELBA-Areals
aus Süden



Abb. 27

Übersicht
der Bestands-
gebäude

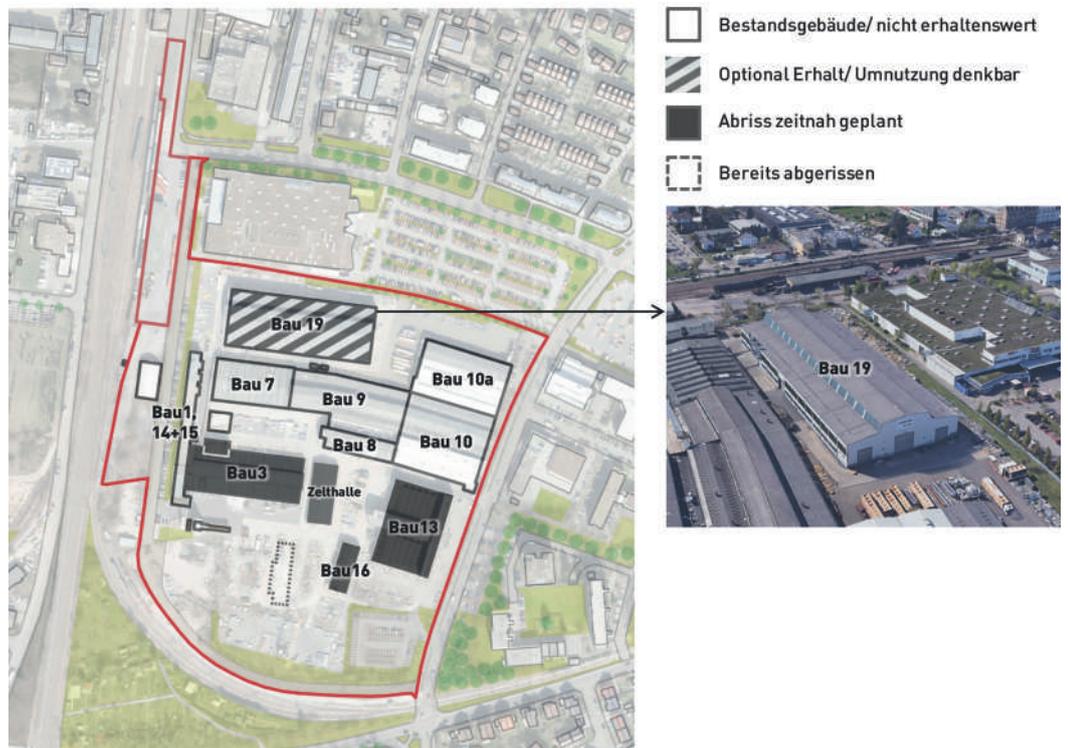


Abb. 28

Empfangs-
gebäude Bahnhof
Ettlingen-West

Abb. 29

Ehemalige
Eilgüterhalle

Abb. 30

Auszug aus dem
Landschaftsplan
2030 – Lupe
Ettlingen



Abb. 31

Verkehrslärm –
Straße
und Schiene



2.6 Planungsrechtliche Situation und verbindliche Vorgaben

Mit der Entwicklung des ehemaligen ELBA-Areals ist das vorhandene Planungsrecht (Bebauungsplan) neu auszurichten. Auch für den Neubau des AVG-Betriebshofs ist die Schaffung von neuem Planungsrecht (Planfeststellungsverfahren) erforderlich. Heute noch gültige planungsrechtliche Vorgaben können deshalb für die Bearbeitung der Aufgabe ignoriert werden.

Verbindliche Vorgabe

Verbindliche Planungsvorgabe ist allerdings die Aufteilung und der Flächenbedarf für den neuen Betriebshof der AVG. Die Abhängigkeiten dieser Infrastruktureinrichtung von entsprechenden Gleisradien, Aufstelllängen, internen Betriebsabläufen etc. sind so groß, dass auch nach intensiver Prüfung eine andere Aufteilung und Flächenzuordnung nicht realisierbar ist. Die Vorgaben aus der Rahmenplanung für den Betriebshof sind deshalb zwingend zu übernehmen. Der nicht veränderbare Flächenumfang des zukünftigen AVG-Betriebshofs ist in der folgenden Abbildung (rote Fläche) dargestellt.

Im Wesentlichen kann der AVG-Betriebshof in drei größere thematische Bereiche eingeteilt werden: die Flächenanforderungen für Vollbahnzüge (Eisenbahnfahrzeuge), für Stadtbahnfahrzeuge und für den Busverkehr. Sie müssen jeweils spezifische Anforderungen erfüllen.

Zusammen mit dem Flächenbedarf aus anderen Standorten und für spätere Erweiterungen ergibt sich für die Nutzung als AVG-Betriebshof ein Gesamtbedarf von 4,9 ha/netto bzw. 7,0 ha/brutto. Durch die Dimension der Aufstellflächen, die Radien für Eisenbahninfrastruktur und die Notwendigkeit einer kreuzungsfreien Anbindung an das vorhandene Schienennetz waren die Planungsvarianten von vornherein stark begrenzt. Realistisch

umsetzbar ist nach dem ersten Untersuchungsschritt nur die Zuordnung der Vollbahnzüge im direkten Anschluss an die Rheintalstrecke und die Anordnung des Stadtbahnbereichs im zentralen Feld des ehemaligen ELBA-Areals. Diese Planung ist im Wettbewerb European E16 deshalb 1:1 zu übernehmen.

2.7 Verkehr und Erschließung

Das Projektgebiet ist heute über die Dieselstraße im Osten und die Bahnhofstraße (Sackgasse) im Westen erschlossen. Von der Goethestraße aus existiert wegen der vorhandenen Gleistrasse derzeit keine Zufahrt zum ehemaligen ELBA-Areal.

Der Knoten Goethe-/Dieselstraße besitzt wegen des kurzen Abstandes zur querenden Gleistrasse heute keine gute Verkehrsqualität und -sicherheit.

Unter Berücksichtigung der zukünftigen Verkehre, die durch das Projektgebiet (werktags je ca. 2400 KFZ im Ziel- und Quellverkehr) und die geplante Reaktivierung der Schienestrecke parallel zur Goethestraße erzeugt werden, muss die Verkehrsführung an diesem Knoten angepasst werden.

Um auch östlich der Dieselstraße Flächen für Wohnungsbau auf den heutigen Parkplatzflächen für die Wohnhochhäuser anbieten zu können und die Anbindung an den Knoten Goethestraße besser zu gestalten, ist ein Verschieben der Dieselstraße Richtung Westen sinnvoll und möglich. Im Rahmenplan ist diese Verschiebung und die Bebauungsmöglichkeit östlich der Dieselstraße bereits abgebildet. Für den Knoten Goethe-/Dieselstraße selbst bietet sich eine versetzte Führung der nördlichen Dieselstraße mit einer Unterquerung der Gleistrasse an, über die zukünftig dann auch die Bahnhofstraße an die Goethestraße angeschlossen werden kann. Fuß- und Radverkehre könnten die Gleistrasse weiterhin ebenerdig queren.

Abb. 32

Verbindlicher
Flächenumgriff
AVG-Betriebshof



Abb. 33

Verbindliche
Verortung der
Flächenbedarfe
für den AVG-
Betriebshof

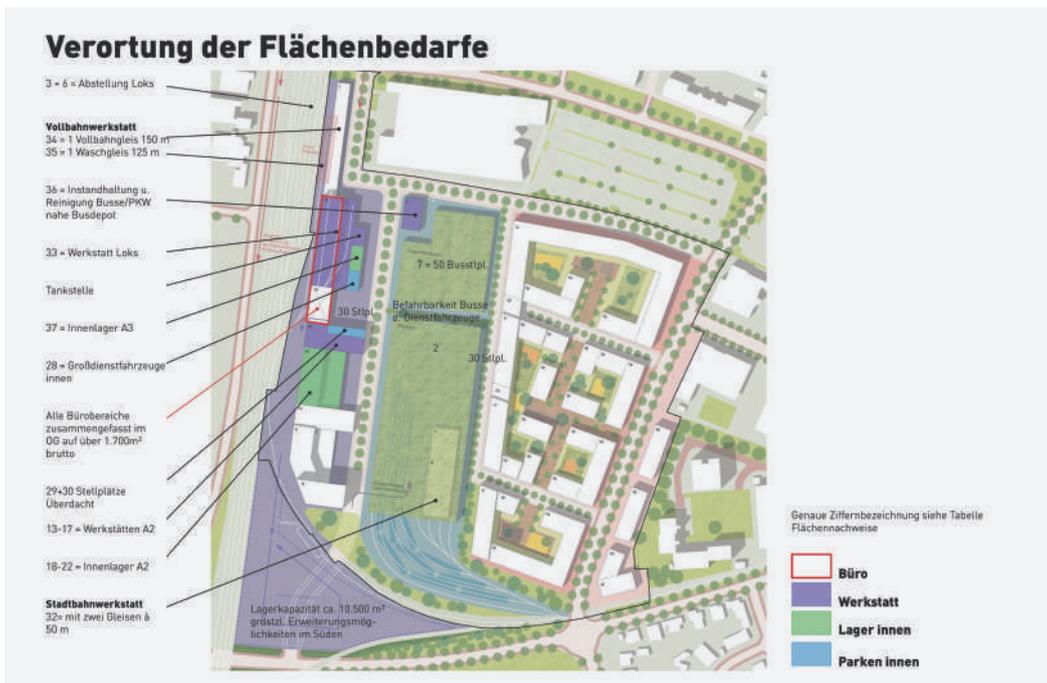


Abb. 34, Abb. 35



Abb. 36

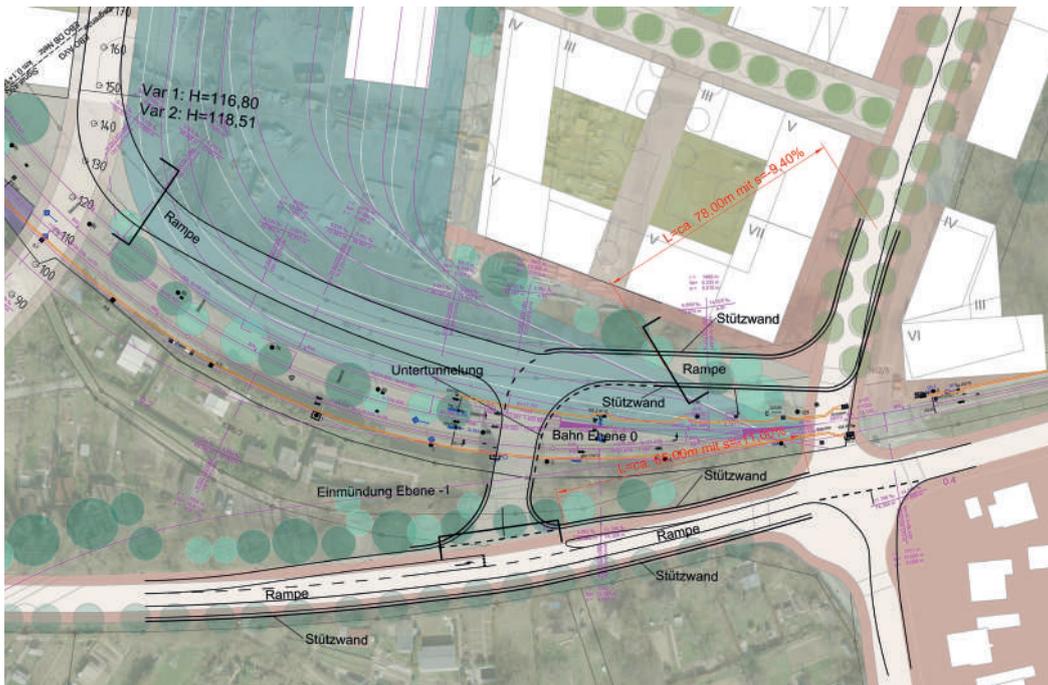


Abb. 34
Motorisierter Individualverkehr

Abb. 35
Mögliche MIV-Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz

Abb. 36
Verkehrsskizze zur zukünftigen Umgestaltung des Knotens Goethe-/Dieselstraße

Um die angrenzenden Wohngebiete nicht mit wesentlichen Mehrverkehren zu belasten, ist eine Verlängerung der Bahnhofstraße bis zur Goethestraße sinnvoll. So können die Verkehre direkt über die Goethe- und Hertzstraße an das überörtliche Netz angebunden werden.

Die Goethestraße liegt ca. 4,5 m tiefer als die Bahnhofstraße. Der Niveausprung kann dazu genutzt werden, das Verbindungsgleis Bahnhof Ettlingen-West/Bahnhof-Erbprinz kreuzungsfrei zu unterqueren. Außerdem bietet die Tieflage der Straße die Möglichkeit, etwaige Parkieranlagen – z. B. unter der Abstellfläche für Stadtbahnen – direkt über die Untergeschossebene zu erschließen.

ÖPNV

Die im Rahmenplan vorgesehene Verlängerung der Bahnhofstraße bis zur Goethestraße kann die Anbindung des Bahnhofs Ettlingen-West an das große Industrie- und Gewerbegebiet West erheblich verbessern. Heute ist der Bahnhof von dort nur über Umwege erreichbar. Gerade für den Busverkehr würde die direkte Verbindung über die verlängerte Bahnhofstraße eine erhebliche Einsparung von Fahrzeiten bedeuten.

Der Bahnhof Ettlingen-West soll als Intermodalknoten weiter ausgebaut werden. Die Taktfrequenz der Regionalbahnverkehre soll erhöht, die barrierefreie Zugänglichkeit zu den Bahnsteigen und die Verknüpfung mit dem Busverkehr sollen verbessert sowie die Anbindung an den zukünftigen Radschnellweg Karlsruhe-Ettlingen hergestellt werden. Diese Maßnahmen sollen in einer großzügigen Unterführung der Rheintalbahn südlich des Bahnhofs gebündelt werden, die den Radschnellweg auf die Westseite der Gleise (Lorenzstraße) führt, die die Zugänge zu den Mittelbahnsteigen ermöglicht und zusätzlich als Stadtteilverbindung für Fußgänger und Radfahrer dienen soll.

Rad- und Fußverkehre

Die überörtlichen Radverkehre sollen zukünftig in Nord-Süd-Richtung über den Radschnellweg Karlsruhe-Ettlingen geführt werden, der konzeptionell nach Süden bis Rastatt verlängert werden könnte. Als Einstiegspunkt in die Radschnellverbindung bietet sich der Bahnhof Ettlingen-West an.

Für die Anbindung des Industriegebiet West an den Bahnhof Ettlingen-West ist insbesondere die geplante Stadtteilverbindung unter der Rheintalbahn von entscheidender Bedeutung.

Die Hauptradroute der Ost-West-Verkehre, die den Schwarzwald mit dem Rhein verbinden wird, soll künftig über die Rheinstraße geführt werden. Die exakte Ausarbeitung der Routenführung mit den entsprechenden Querschnittsveränderungen steht noch aus.

2.8 Topografie

Das Gelände des ehemaligen ELBA-Areals kann als eben angenommen werden. Lediglich zur Goethestraße existiert wegen der Unterführung unter der Rheintalbahn ein Geländesprung von 4–5 m.

3 Planungsaufgabe

3.1 Städtebauliche Ziele

Für das ehemaligen ELBA-Areal wurden im Zuge der Verlagerungsplanung für den Betriebshof der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) weitere Planungsziele formuliert:

Für die angrenzenden Gebiete, die mit dem Projektgebiet verbunden werden sollen, können im Rahmen der Bearbeitung und abhängig von der eigenen Entwurfsidee weitere Entwicklungsziele definiert werden. Diese sind allerdings – in Ermangelung der Eingriffs- und Eigentumsrechte durch die

Abb. 37

Prinzipiskizze zur möglichen Ergänzung und Verteilung der Verkehrsangebote

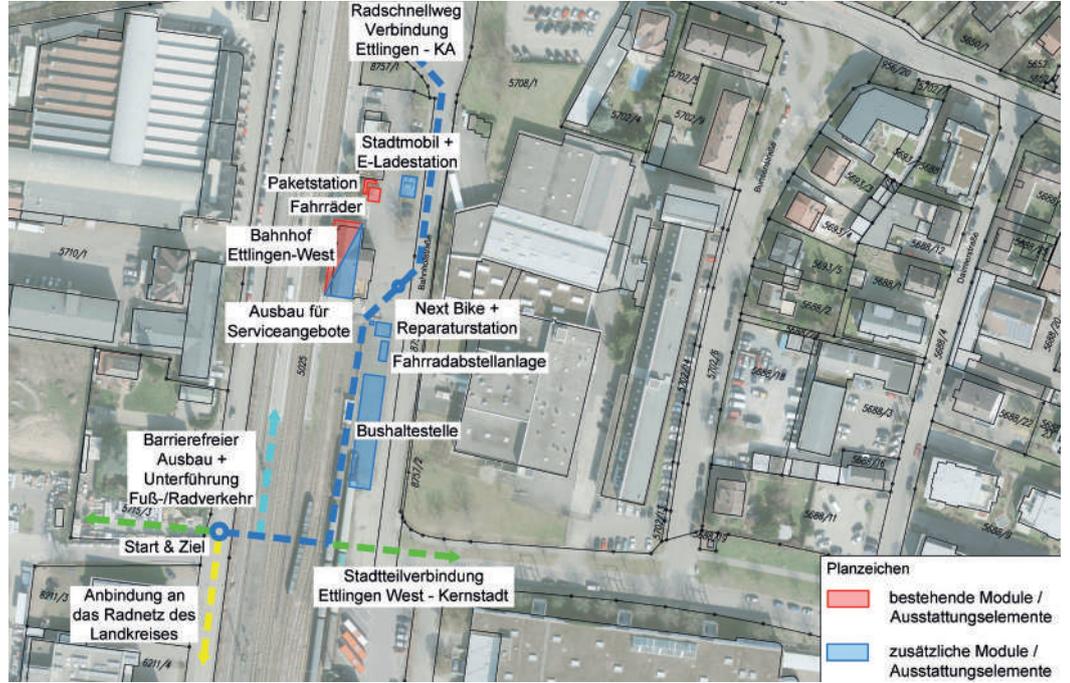


Abb. 38

Geplante Führung der Radschnellverbindung Ettlingen-Karlsruhe

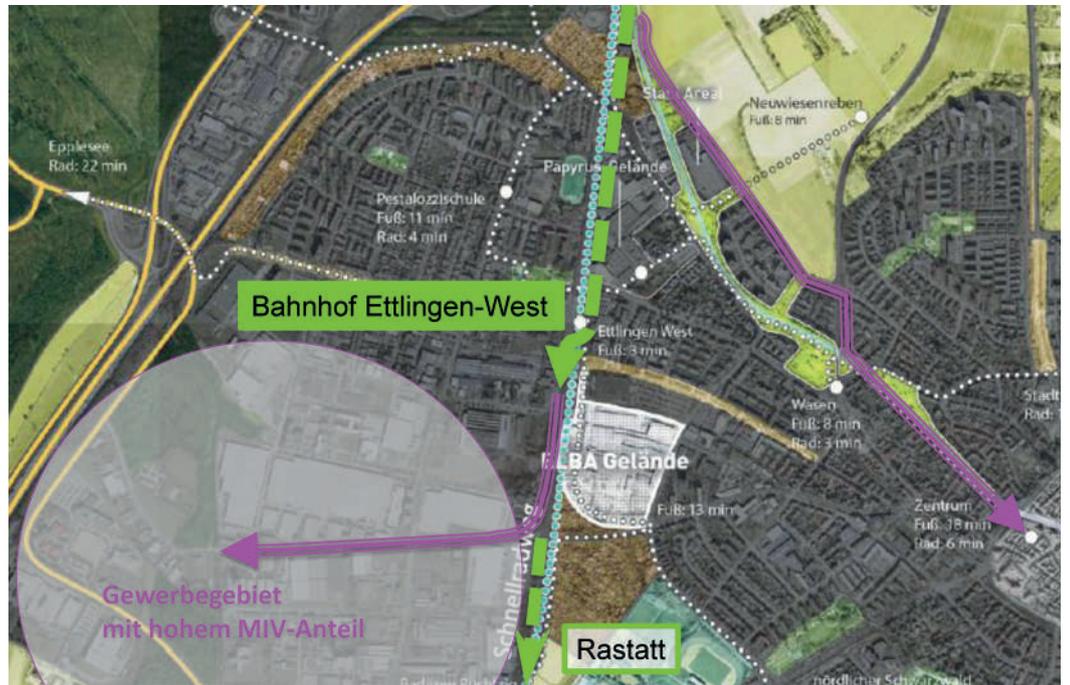


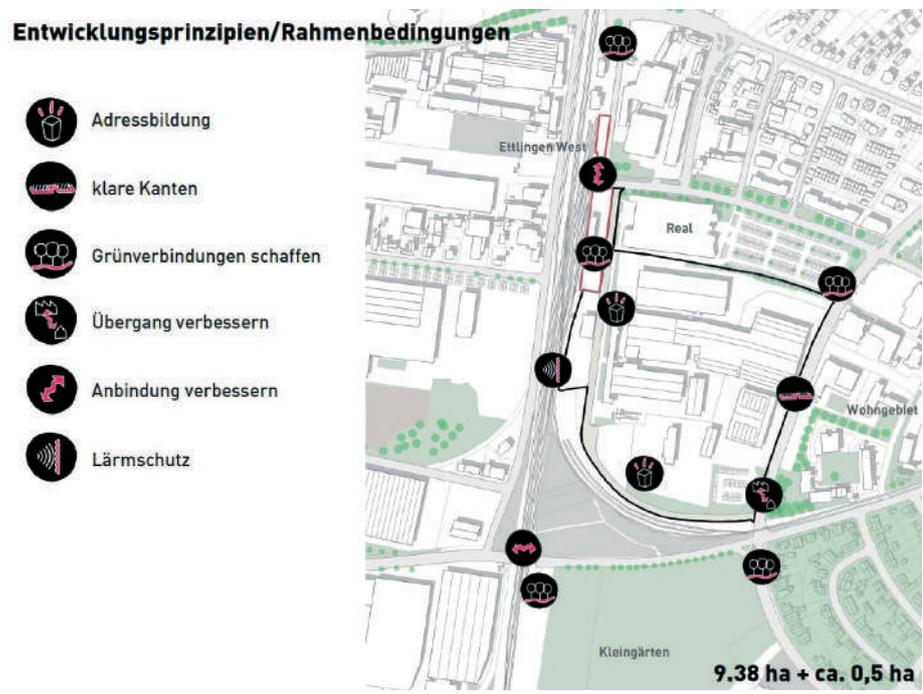
Abb. 39

Radverkehrsnetz mit zukünftiger Ost-West-Route



Abb. 40

Entwicklungsprinzipien



Stadt auf die privaten Flächen – im Sinne eines „Ideenteils“ zu verstehen, dessen Umsetzung ein längerfristiges Ziel darstellen könnte. Der für das ehemalige ELBA-Areal und den Bahnhof zu entwickelnde städtebauliche Entwurf muss auch ohne diese Ergänzungen umsetzbar und funktionstüchtig sein. So werden beispielsweise Vorschläge für eine Nachverdichtung der großzügigen Parkplatzebenen der nördlich angrenzenden Supermärkte oder Anpassungsmaßnahmen für die östlich gelegenen Gewerbe- und Wohngebiete begrüßt.

3.2 Nutzungen und Flächenkennzahlen

Neben der vorgegebenen Nutzung des AVG-Betriebshofs soll der Schwerpunkt der neuen Nutzungen weiterhin im Bereich Arbeiten liegen – in Ettlingen sind Gewerbeflächen noch knapper, als Wohnbauflächen. So konnte bei der Fortschreibung des FNP 2030 der Bedarf an neuen Gewerbeflächen (im Gegensatz zu den Wohnbauflächen) nur zu knapp Zweidritteln gedeckt werden. Die brachgefallenen Gewerbeflächen sollen deshalb auch weiterhin für die Ansiedlung von Arbeitsplätzen im Sinne der Innenentwicklung erhalten und nicht durch (finanziell attraktivere) Wohnnutzung verdrängt werden. Allerdings ist eine verträgliche Nutzungsmischung von Arbeiten und Wohnen ausdrücklich gewünscht. Dies kann auch dadurch gelingen, dass die flächenspezifische Arbeitsplatzdichte mit verträglichen Büro- und Dienstleistungsnutzungen erhöht wird. Im Kontext der Nutzungsmischung sind auch preisgünstige (Miet-)Wohnungen gewünscht. Die AVG möchte an die Tradition der Werkswohnungen anknüpfen, um als Arbeitgeber attraktiv zu sein und den Mitarbeitenden günstigen Wohnraum anbieten zu können. Nicht zuletzt ist der Wohnungsanteil im Gesamtkonzept notwendig, um die Gesamtwirtschaftlichkeit des Projekts (inkl. Neubau und Verlagerung des Betriebshofes) zu gewährleisten.

Der Rahmenplan sieht im Westen des Gebietes, entlang der Rheintalbahn, eine geschlossene Bebauung vor, die in der Erdgeschossenebene Flächen für Eisenbahnfahrzeuge vorhält und in den Obergeschossen gewerbliche Nutzungen für die AVG ermöglicht. Insgesamt hat dieser Bereich ein Potenzial von knapp 39.000 m² Bruttogrundfläche (BGF) für gewerbliche Nutzungen.

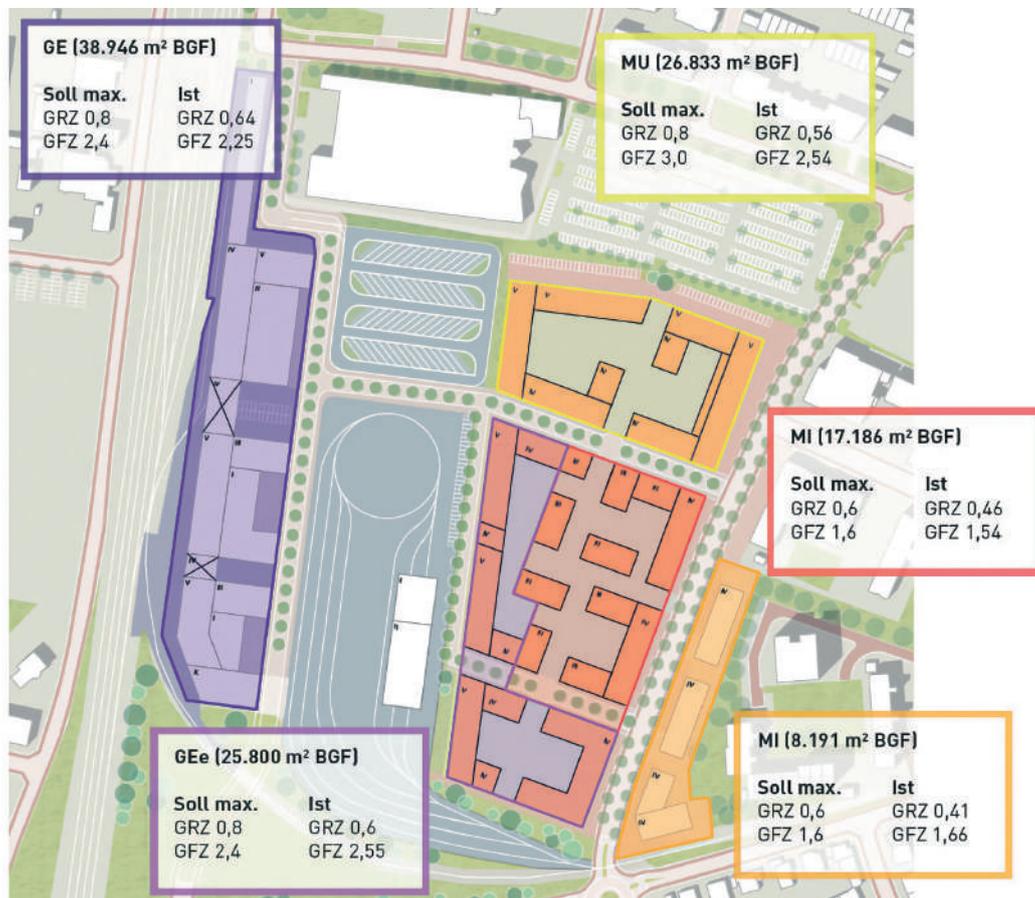
Im zentralen Bereich des Areals sind die Aufstellflächen und Wartungshallen für die Stadtbahnen angeordnet, die mit einer Parkpalette als Stellplatzsammelanlage überbaut sein können. Dadurch kann eine Doppelbelegung der Flächen erreicht werden, eine kostenintensive Tiefgaragennutzung reduziert und durch die Einhausung der Gewerbelärm für die angrenzenden Nutzungen zurückgehalten werden. Die Dachfläche der Parkpalette könnte vollflächig für Photovoltaik genutzt werden.

Im Norden schließen sich Abstellflächen für etwa 50 Busse an. Die Flächen sollen mit einer entsprechenden Ladeinfrastruktur für Elektrobusse ausgestattet werden.

Im mittleren Bereich des Areals ist ein gemischt genutztes Quartier vorgesehen, das Flächen für nicht störendes Gewerbe, Dienstleistungen, nicht zentrenrelevanten Handel und Wohnen bietet. Entsprechend den Anforderungen an den Schallschutz aus Verkehrs- und Gewerbelärm sind die dem Lärm zugewandten Flächen mit Gewerbe und die ruhigeren Innenflächen mit Wohnnutzung belegt. Für die zukünftigen Bauflächen sind folgende Nutzungen und Flächenkennzahlen vorgesehen: ein eingeschränktes Gewerbegebiet (GEe) mit einer Bruttogrundfläche (BGF) von 25.800 m²; ein Mischgebiet (MI:70 % Gewerbe/30 % Wohnen) mit rund 17.000 m²; ein Urbanes Gebiet (MU: 50 % Gewerbe, 30 % Wohnen, 20 % Handel und andere Nutzungen) mit rund 26.800 m².

Abb. 41

Nutzungsarten
und Ausnutzungs-
kennziffern



Der Knoten Diesel-/Goethestraße muss aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit neu konzipiert werden (vgl. Abb. 37). Bei der verkehrstechnischen Planung ist hierbei vermutlich ein Verschwenk der nördlichen Dieselstraße erforderlich. Der Verschwenk könnte dafür genutzt werden, die Dieselstraße auf einer Länge von etwa 200 m leicht nach Westen zu verschieben, um so auf den östlich der Dieselstraße gelegenen Parkierungsflächen ebenfalls eine Bebauung mit Mischnutzung (MI: 30 % Gewerbe/70 % Wohnen) anzuordnen. Hier könnte eine BGF von etwa 8000 m² erreicht werden.

Insgesamt ergibt sich aus den einzelnen Nutzungsgebieten ein Potenzial von rund 116.600 m² BGF, die im Rahmen des Wettbewerbs planerisch mindestens nachzuweisen sind. Dies entspricht einem Potenzial von etwas mehr als 2000 Arbeitsplätzen und knapp 200 Wohneinheiten. Die räumliche Verteilung kann in Abhängigkeit zum städtebaulichen Entwurf durchaus verändert werden, die Gesamtausnutzungszahlen müssen aber mindestens erreicht werden.

3.3 Grün- und Freiflächen

Über grüne Trittsteine und die Aufwertung vorhandener Straßenräume soll der Lückenschluss des Grünen Rings im Westen der Kernstadt erreicht werden. Das System der Freiräume ist dabei sowohl auf der stadträumlichen als auch auf der lokalen Quartiersebene zu entwickeln. Für die im Süden des Projektgebietes vermutlich wegfallenden Kleingärten wird im Quartier wahrscheinlich kein adäquater Ersatz geschaffen werden können, sodass eine externe Kompensation der Kleingärten notwendig sein wird. Mit der Grün- und Freiraumplanung soll auch geprüft werden, ob Kompensationsmöglichkeiten (z. B. Urban Gardening) angeboten werden können.

3.4 Verkehrserschließung und neue Mobilität

Im Sinne einer Stadt der kurzen Wege soll das bestehende Fuß- und Radwegenetz feinmaschig ergänzt werden. Insbesondere der Bahnhof Ettlingen-West soll als Mobilitätshub in dieses Wegenetz bestmöglich eingebunden sein. Das Wegenetz für Fußgänger und Radfahrer bedarf dabei immer wieder besonderer Orientierungspunkte (z. B. durch eine besondere Nutzung oder einen besonderen öffentlichen Raum etc.), die als Etappenziele zu einprägsamen Orten werden und die Wegestrecke attraktiv gestalten.

Bei der Dimensionierung der Verkehrsmengen wurden Ansätze eines Mobilitätskonzepts zur Reduzierung der Kfz-Verkehre noch nicht berücksichtigt. Die Verkehrsreduzierung über ein Mobilitätskonzept soll bei der weiteren Gebietsentwicklung zum Tragen kommen. Im städtebaulichen Entwurf sind Voraussetzungen zu schaffen, die die spätere Implementierung eines Mobilitätskonzeptes ermöglichen.

Bei der Erschließungsplanung ist die Anbindung der Busverkehre an den Bahnhof Ettlingen-West zu verbessern.

4 Programm

Die Teilnehmer sind dazu aufgerufen, auf der Grundlage der vorliegenden Rahmenplanung attraktive Lösungen für eine zukünftige Quartiersentwicklung vorzuschlagen und diese in den Kontext der umgebenden Bestandsgebiete einzubinden. Lage und Flächenaufteilung des neuen AVG-Betriebshofes sind dabei als gesetzt zu übernehmen.

Es soll ein städtebaulicher Entwurf erarbeitet werden, der die Ziele des Rahmenplans konkretisiert, Aussagen zur städtebaulichen Struktur (Körnung, Höhenentwicklung, etc.)

enthält, Vorschlägen zu Gebäudetypologien macht und die Grün- und Freiräume weiter ausformuliert. Dabei soll eine urbane Struktur erreicht werden, die dem Ort eine neue Prägung und eine Identität geben, die ihn zur Keimzelle für einen Stadtwechsel an der Nahtstelle zwischen der Ettlinger Kernstadt und dem Industriegebiet West werden lassen können.

Die städtebauliche Struktur soll robust für verschiedene Nutzungsanforderungen sein und auf zukünftige Veränderungen flexibel reagieren können. Kleinteilige Strukturen konnten dies in der Vergangenheit deutlich besser leisten als komplexe Großstrukturen.

Der Stadtbereich soll auch weiterhin stark durch Arbeiten geprägt sein. Es ist aber erklärtes Ziel, die flächenbezogene Arbeitsplatzdichte zu erhöhen und auch für ergänzende Nutzungen Raum zu schaffen, damit eine lebendiges Stadtleben gelingen kann. Auch für Büro- und Dienstleistungsnutzungen sind Umfeldqualität, Nahversorgung, soziale Einrichtungen sowie grüne Frei- und Begegnungsräume Standortvorteile und mitunter Kriterien für die Attraktivität eines Arbeitgebers. Insofern sollen Straßen und Plätze nicht nur in ihrer Erschließungsfunktion, sondern auch mit entsprechenden Aufenthalts- und Freiraumqualitäten geplant werden.

Im städtebaulichen Entwurf sollen die drei Grundprinzipien der NCL – die Gerechte Stadt, die Grüne Stadt und die Produktive Stadt – als Leitgedanken des E16 „Living Cities – Lebendige Städte“ konkret angewandt werden.

- Die Gerechte Stadt definiert sich u.a. durch allgemeine Zugangsmöglichkeiten zu Infrastrukturen sowie zu angemessenem, sicherem und bezahlbarem Wohnraum und nicht zuletzt zu grünen Freiräumen und Erholungsbereichen. Sozial ausgewogene, gemischte und sichere Stadtquartiere

tragen zu einem guten Wohn- und Lebensumfeld bei.

- Die Grüne Stadt folgt dem Ideal einer kompakten und dichten Stadt mit effizienten Mobilitätssystemen und reduziert mit einer vielfältigen blauen und grünen Infrastruktur die Risiken des Klimawandels. Die Nutzung erneuerbarer Energien und die Förderung von Biodiversität sind integrale Bestandteile der Stadtentwicklung.
- Die Produktive Stadt schafft mit einer breit aufgestellten Wirtschaft sichere Arbeitsplätze und eine solide finanzielle Grundlage für eine prosperierende Stadtentwicklung. Neben digitalisierter und dienstleistungsorientierter Wissens- und Kulturwirtschaft soll auch die stadtverträgliche Produktion vor Ort gefördert werden. Neue Formen von Nutzungsgemischten Stadtquartieren unterstützen eine lebendige Stadtentwicklung.

Der Bahnhof Ettlingen-West soll als Intermodal-Knoten (Mobilitätshub) und als wertiger Ort für Ankommende ausgebaut werden. Dazu muss auch die Adressbildung des Stadtraums um den Bahnhof verbessert werden. Es wird begrüßt, wenn Ideen und Stadtbilder entwickelt werden können, die sich an der Alltagsqualität des denkmalgeschützten Gebäudes von Herrmann Billing in der Lorenzstraße orientieren. Bei der Planung ist das denkmalgeschützte Empfangsgebäude des Bahnhofs zu erhalten. Das Gebäude ist in das Bebauungs- und Nutzungskonzept einzubinden.

Der Bahnhofsbereich kann so zu einem Stadtscharnier für die verschiedenen Raumbeziehungen werden, das seiner Funktion und Bedeutung als bahnseitiger Stadtzugang gerecht wird.

Um das Projektgebiet als zukünftig attraktiven Stadtbaustein zu aktivieren, ist die Anbindung an die benachbarten Gebiete inhaltlich und strukturell zwingend notwendig. Von den Teilnehmenden wird deshalb

eine präzise Einbettung des städtebaulichen Entwurfs in die Umgebung erwartet. Die heute vorhandenen losen Enden der angrenzenden Gebiete sollen aufgenommen und mit dem Entwurf des ehemaligen ELBA-Areals verwebt werden. Anpassungsideen für die Ränder des Projektgebietes sind dabei willkommen.

Über die reinen Wegebeziehungen hinaus soll Rücksicht auf die vorhandenen Nutzungen genommen und aufgezeigt werden, wie die Bestandsgebiete von dem neuen Stadtbaustein profitieren können.

Abb. 42

Blick von der
Bahnhofstraße



Abb. 43

Blick von der
Dieselstraße



Abb. 44

Gebäude Diesel-
straße

Abb. 45

Eingang Bahn-
hofstraße

Abb. 46

Situation des
ehemaligen
ELBA-Firmen-
geländes



Abb. 47

Außenansicht
des ehemaligen
ELBA-Geländes



Blick von der
Bahnhofstraße
auf das
ehemalige
ELBA-Gelände

Abb. 48



Abb. 49

Ehemaliges
ELBA-Grundstück



Abb. 50

Luftaufnahme
des Betrachtungsraum
und des Projekt-
gebiets

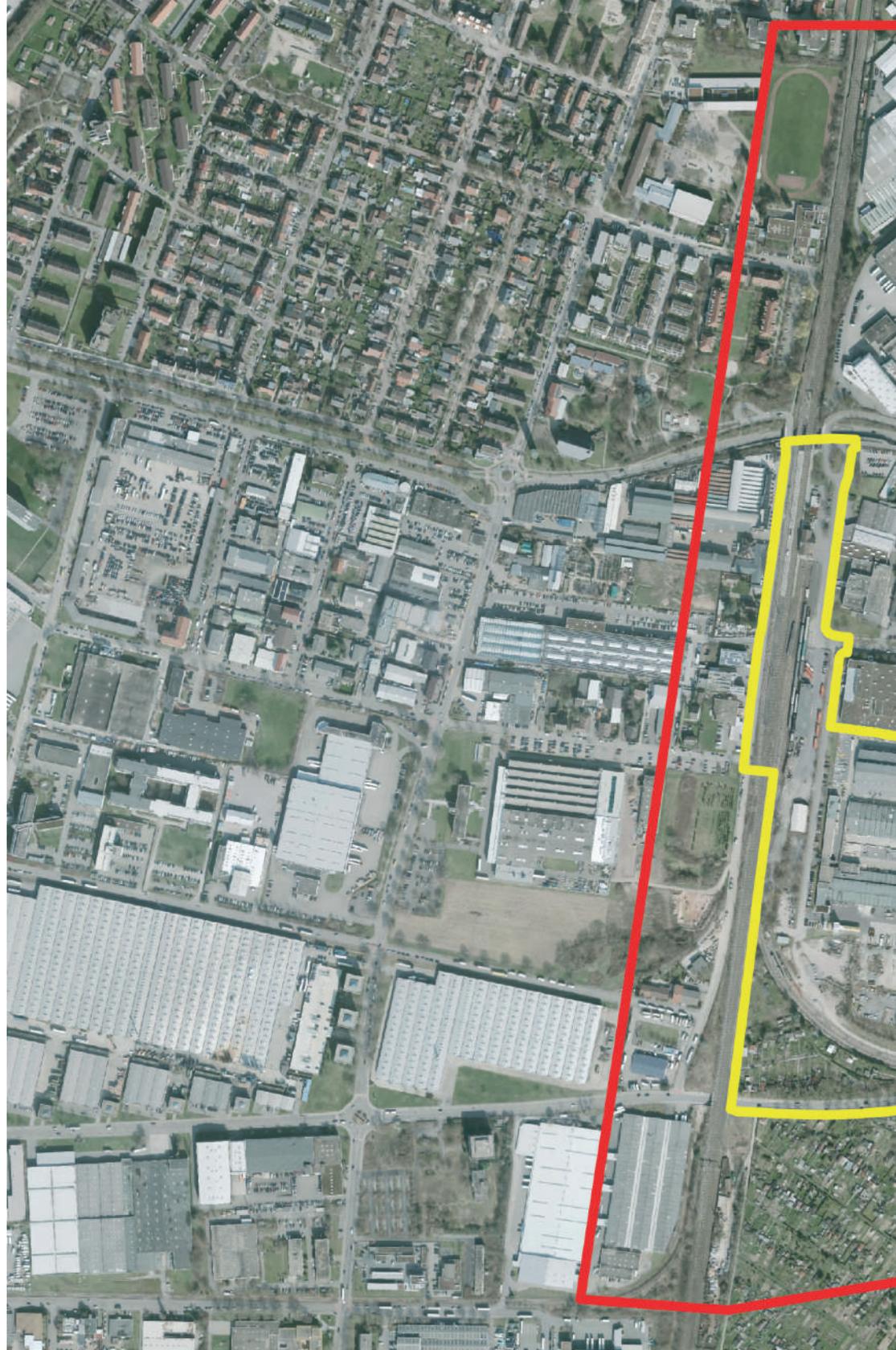




Abb. 51

Schrägluftbild
des Projekt-
raums





Bildnachweise

Abb. 1
Karte der TechnologieRegion
Karlsruhe
TechnologieRegion Karlsruhe

Abb. 2
Entwicklung der Wohnbevölkerung
und der Wohnungsanzahl 1950–2019
Planungsamt Ettlingen

Abb. 3
Aktueller Schwarzplan
Planungsamt Ettlingen

Abb. 4
Topografische Karte
Stadtarchiv Ettlingen

Abb. 5
Siedlungsentwicklung 1300–1992
Planungsamt Ettlingen

Abb. 6
Naturräume
Landschaftsplan 2030/NVK Karlsruhe

Abb. 7
Modal-Split-Verteilung
Köhler&Leutwein

Abb. 8
Verkehrsnetz um Ettlingen
OpenStreetMap

Abb. 9
ÖPNV-Karte
OpenStreetMap

Abb. 10
Radverkehrsnetz Ettlingen
Planungsamt Ettlingen

Abb. 11
Development principles for the
conversions of 'Papyrus', the
'Erlengraben', and the 'Stahl Site'
berchtoldkrass

Abb. 12
Rahmenplan im
Gesamtzusammenhang
berchtoldkrass

Abb. 13
Konversionen
berchtoldkrass

Abb. 14
Bahnhof Ettlingen-West als
Mobilitätshub
berchtoldkrass

Abb. 15
Radverbindung
berchtoldkrass

Abb. 16
Reaktivierung der Schienenstrecke
berchtoldkrass

Abb. 17
Bauhof
berchtoldkrass

Abb. 18
Reaktivierung der Schienenstrecke
Bahnhof Ettlingen-West/Ettlingen-
Erbprinz
ptv

Abb. 19
Luftbild mit Betrachtungsraum
Planungsamt Ettlingen

Abb. 20
Nutzungsverteilung
berchtoldkrass

Abb. 21
Bauliche Hochpunkte in Ettlingen
berchtoldkrass

Abb. 22
Bahnhof „Ettlingen-West“
Planungsamt Ettlingen

Abb. 23
Empfangsgebäude
Planungsamt Ettlingen

Abb. 24
„Kathedrale der Arbeit“
Planungsamt Ettlingen

Abb. 25
Bahnhofseingang
Planungsamt Ettlingen

Abb. 26
Schrägluftbild des ehemaligen
ELBA-Areals aus Süden
Planungsamt Ettlingen

Abb. 27
Übersicht der Bestandsgebäude
berchtoldkrass

Abb. 28
Empfangsgebäude Bahnhof
Ettlingen-West
Planungsamt Ettlingen

Abb. 29
Ehemalige Eilgüterhalle
berchtoldkrass

Abb. 30
Auszug aus dem Landschaftsplan
2030 – Lupe Ettlingen
Nachbarschaftsverband Karlsruhe

Abb. 31
Verkehrslärm –Straße und Schiene
berchtoldkrass

Abb. 32
Verbindlicher Flächenumgriff
AVG-Betriebshof
berchtoldkrass

Abb. 33
Verbindliche Verortung
der Flächenbedarfe für den
AVG-Betriebshof
berchtoldkrass

Abb. 34
Motorisierter Individualverkehr
berchtoldkrass

Abb. 35
Mögliche MIV-Anbindung an das
bestehende Verkehrsnetz
berchtoldkrass und Planungsamt
Ettlingen

Abb. 36
Verkehrsskizze zur zukünftigen
Umgestaltung des Knotens Goethe-/
Dieselstraße
Köhler&Leutwein

Abb. 37
Prinzipialskizze zur möglichen
Ergänzung und Verteilung der
Verkehrsangebote
Planungsamt Ettlingen

Abb. 38
Geplante Führung der
Radschnellverbindung Ettlingen-
Karlsruhe
Planungsamt Ettlingen

Abb. 39
Radverkehrsnetz mit zukünftiger
Ost-West-Route
Köhler&Leutwein and PlanKooperativ

Abb. 40
Entwicklungsprinzipien
berchtoldkrass

Abb. 41
Nutzungsarten und
Ausnutzungskennziffern
berchtoldkrass

Abb. 42
Blick von der Bahnhofstraße
Planungsamt Ettlingen

Abb. 43
Blick von der Dieselstraße
Planungsamt Ettlingen

Abb. 44
Gebäude Dieselstraße
Planungsamt Ettlingen

Abb. 45
Eingang Bahnhofstraße
Planungsamt Ettlingen

Abb. 46
Situation des ehemaligen
ELBA-Firmengeländes
Planungsamt Ettlingen

Abb. 47
Außenansicht des ehemaligen
ELBA-Geländes
Planungsamt Ettlingen

Abb. 48
Blick von der Bahnhofstraße auf
das ehemalige ELBA-Gelände
Planungsamt Ettlingen

Abb. 49
Ehemaliges ELBA-Grundstück
Planungsamt Ettlingen

Abb. 50
Luftaufnahme des Betrachtungsraum
und des Projektgebiets
Planungsamt Ettlingen

Abb. 51
Schrägluftbild des Projektraums
Planungsamt Ettlingen

Impressum

Herausgeber
Europam – Deutsche Gesellschaft zur
Förderung von Architektur,
Wohnungs- und Städtebau e.V.
Friedrichstraße 23A
10969 Berlin
Deutschland
www.europam.de

Redaktion
Lola Meyer
Vesta Nele Zareh

Englische Übersetzung
Amy Klement, Jonathan Lutes

Lektorat
Kerstin Wieland

Gestaltung
Christina Schmid und Simon Malz

Druck
Offsetdruckerei Karl Gramlich

April, 2021

www.euopan.de

