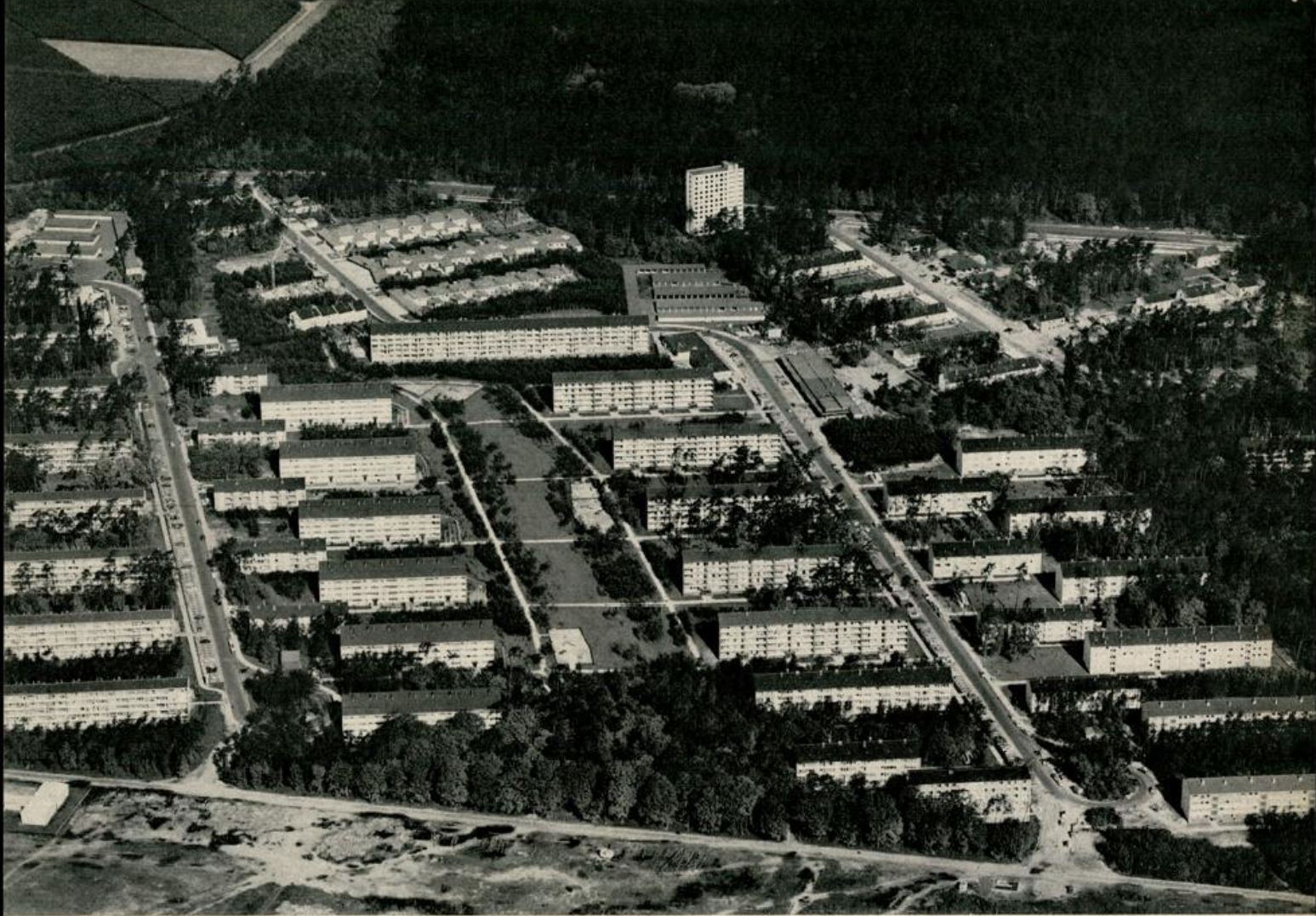


# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

Die neuen Wohngebiete und ihre Verkehrserschließung

[urn:nbn:de:bsz:31-219087](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-219087)



Luftbild: Albrecht Brugger, Stuttgart · Freigegeben vom Innenministerium Baden-Württemberg Nr. 2/13450

Abb. 1: Die Waldstadt

Wenn Ortega y Gasset schreibt: „Das Wegenetz ist der Blutkreislauf der Nation, der sie zusammenhält und den Strom eines Geistes in ihrem ganzen Körper zirkulieren läßt“, so hebt er damit die große Bedeutung der Verkehrswege als Schlagadern hervor und verbindet damit gleichzeitig die Forderung, das Wegenetz gesund zu erhalten bzw. ein gesundes Wegenetz zu schaffen. Diese Forderung gilt nicht nur für die Hauptschlagadern, die übergeordneten Hauptverkehrsbänder; sie gilt in gleichem Maße für das feingegliederte, stark verästelte Straßen- und Wegenetz innerhalb der Wohngebiete. Welche Gedanken bei der Planung der Erschließung neuer Wohngebiete zugrundegelegt werden, soll in der vorliegenden Betrachtung erläutert und anhand Karlsruher Beispiele diskutiert werden.

Jeder Bewohner einer Siedlung tritt normalerweise als Verkehrsteilnehmer auf: als Fußgänger, als Radfahrer oder als Benutzer eines Privatwagens oder des öffentlichen Nahverkehrsmittels; und jeder Verkehrsteilnehmer stellt Forderungen an die Planung, verschiedenartige, teilweise gegenseitig sich widersprechende Forderungen, so daß deren Erfüllung leider nicht vollständig möglich ist. Ohne eine Graduierung in der Beurteilung der einzelnen Ver-

# Die neuen Wohngebiete und ihre Verkehrserschließung

Stadtplanungsamt



Abb. 2:  
Blankenlocher Allee, Zufahrtsstraße zur Waldstadt



Abb. 4: Waldstadt — Konsequente Verkehrserschließung vom Rande der Siedlung her.

Abb. 5: Waldstadt — Grünraum und öffentliche Einrichtungen: Die Form der Verkehrserschließung ermöglicht die Bildung eines großzügigen Grünraums und damit den Fußgängern ein Zusammenströmen nach der weiten Mitte, zu den Bauten für die Gesellschaft und Erziehung, ohne eine Straße zu überqueren.



▲ Abb. 3

### Neue Wohnsiedlungen der Stadt Karlsruhe

- I = Waldstadt, geplant für 25 000 Einwohner, heute 10 000 Einwohner
- II = Oberreut, z. Z. im Aufbau, geplant für 12 000 Einwohner
- III = Bergwald, z. Z. Erschließungsarbeiten, geplant für 2 500 Einwohner
- IV = Hanggebiet Durlach, geplant
- V = Baumgarten, z. Z. Erschließungsarbeiten, geplant für 3 000 Einwohner
- VI = Beierthemer Feld,  
Bereich östlich der Brauerstraße, z. Z. im Aufbau,  
Bereich westlich der Brauerstraße, in Planung
- VII = Daxlanden-Ost, geplant für 3 500 Einwohner
- VIII = Flugplatz, z. Z. Teilaufbau
- IX = Raiherwiesen, geplant für 1 400 Einwohner

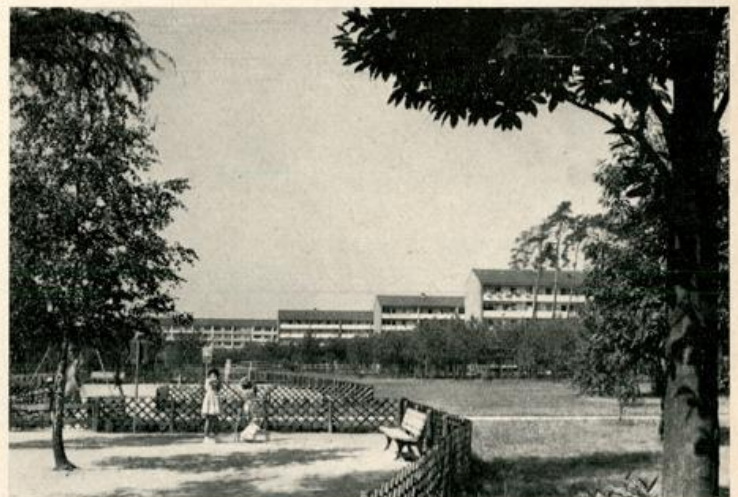




6: Wohnweg in der Waldstadt zur Erschließung einer Zelle



Abb. 7: Großzügige Grünanlage zwischen der Bebauung in der Waldstadt. In diesem Freiraum liegen ausreichende Kinderspielfläche.



kehrarten vorzunehmen, müssen dabei dem Kraftfahrzeugbenutzer einige Beschränkungen auferlegt werden, um vor allem auch andere — nicht nur verkehrsplanerische — Gesichtspunkte im Bebauungsplan berücksichtigen zu können.

Der Fußgänger erwartet einen sicheren Verkehrsweg. Als Spaziergänger liebt er vor allem die Ruhe. Ist er auf dem Weg zur Haltestelle des Öffentlichen Nahverkehrsmittels, so will er in den seltensten Fällen einen Umweg in Kauf nehmen. Auch der Radfahrer benötigt ein sicheres Verkehrsband. Von einem bestimmten Verkehrsaufkommen an werden deshalb getrennte Radwege notwendig, um dem unfallgefährdeten Radfahrer eine gewisse Sicherheit zu gewährleisten. Auch ist es im Sinne einer allgemein er-

wünschten Trennung der Verkehrsarten, um durch die Gleichartigkeit der Bewegungsmerkmale die Gefahren zu vermindern.

Der Wunsch des dritten Verkehrsteilnehmers schließlich, des Autofahrers, an die Bebauungsplanung ist, rasch und sicher bis vor die Haustüre zu fahren. Die Forderung nach Sicherheit und Schnelligkeit kann in gewissem Maße durch verkehrsgerechte, leistungsfähige Verkehrsanlagen gewährleistet werden, sofern es nicht anderen Grundregeln der Siedlungsplanung widerspricht. Die dritte Forderung: Fahrzeug bis vor die Haustüre, kann außer in Einzelhausgebieten nur selten erfüllt werden.

Die Anlagen für den Individualverkehr, die Verkehrswege, sind entsprechend ihrer Funktion sehr verschieden. Sozu-

Bedarf, das bedeutet mindestens eine Abstellmöglichkeit pro Wohnung, verschiedene Städte fordern bereits 1,5 Abstellmöglichkeiten, um auch dem Besucher eine Parkmöglichkeit zu bieten. Diese Parkflächen können im öffentlichen Straßenraum nur teilweise angeboten werden. Der größte Teil der Abstellmöglichkeit muß zukünftig auf der privaten Fläche geschaffen werden.

Nach dieser allgemeinen Betrachtung sei die Frage angesprochen: Wie werden die angeführten Gesichtspunkte und Forderungen in der Verkehrserschließung in unseren Karlsruher Neubaugebieten berücksichtigt? (Abb. 3) Dabei seien nur die Waldstadt, Oberreut und die geplante Siedlung im Bergwald einer kurzen Betrachtung unterzogen.

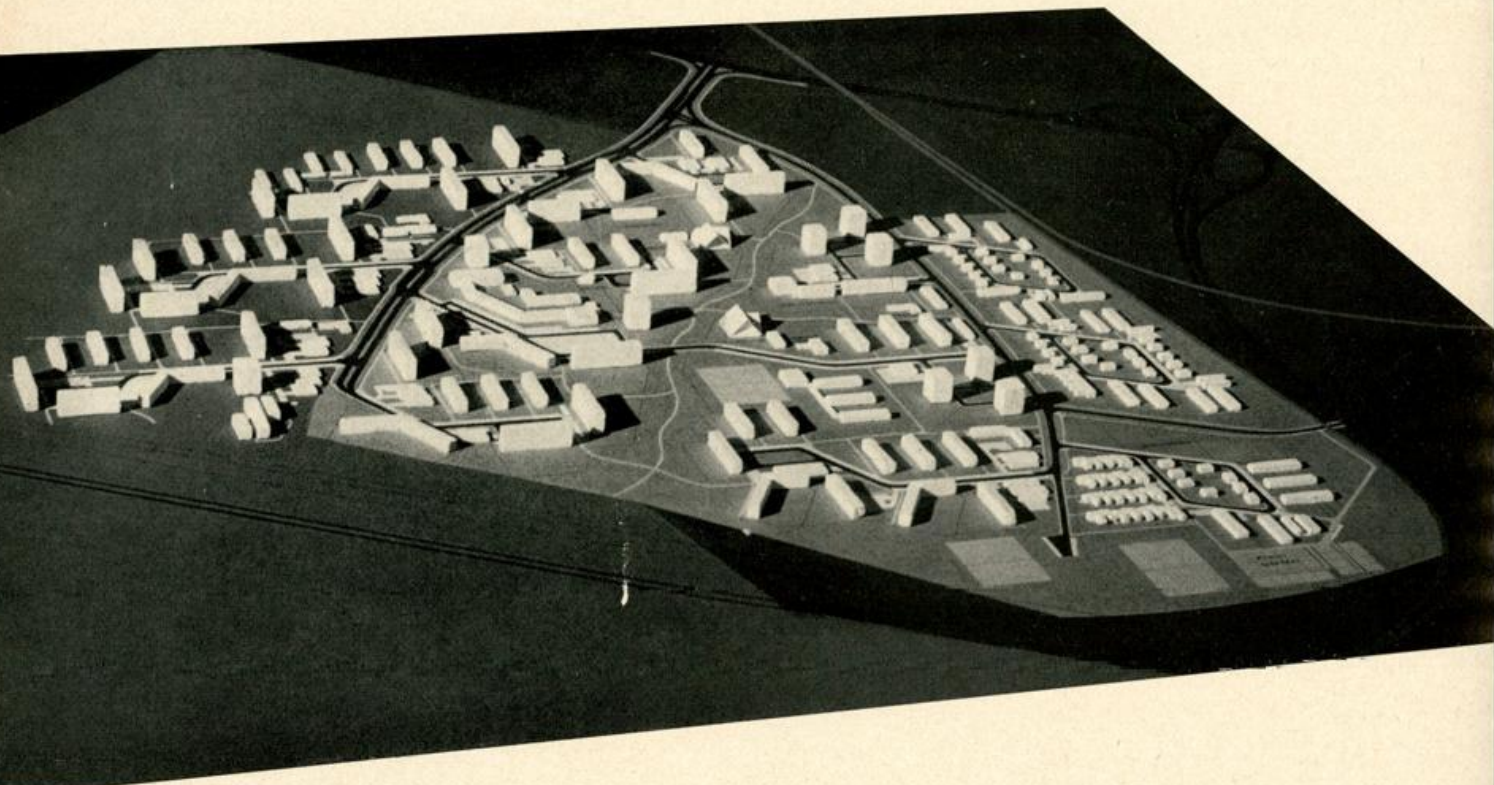


Abb. 8: Modellaufnahme „Oberreut“ ▲

sagen als Endstrang im Gesamtverkehrsnetz kann der Wohnweg angesehen werden, der zur Erschließung der Wohnzeilen dient und nur in Ausnahmefällen befahren werden darf, was wiederum ein ruhiges Wohnen garantiert. Nach dem Wohnweg folgt die Wohnstraße. Sie dient definitionsgemäß ausschließlich dazu, den Zielverkehr in das durch sie erschlossene Gebiet aufzunehmen. Umgekehrt gibt sie den Quellverkehr auf die sogenannte Wohnsammelstraße ab, von der aus die Fahrzeuge weitere übergeordnete Verkehrswege erreichen.

Die größten Schwierigkeiten bei der Bebauungsplanung verursacht heute der „Ruhende Verkehr“. Es sollen ausreichende Abstellmöglichkeiten unmittelbar an der Wohnung des Einzelnen geschaffen werden. Unter ausreichend versteht man heutigen und zukünftigen

Die Waldstadt (Abb. 1), 3 km nordöstlich vom Stadtzentrum, zu 60 % im Wald gelegen, für 20 000 Einwohner geplant, für 10 000 Einwohner bereits aufgebaut, zeigt folgenden Verkehrsaufbau:

Als Haupteerschließungsstraße dient die Blankenlocher Allee (Abb. 2). Sie nimmt als zweispurige Straße und mit durch Grüntreifen getrennten Rad- und Gehwegen den gesamten derzeitigen Waldstadtverkehr zur Stadt auf. Dieses Verkehrsband wird, sobald die Belastung es erfordert, spiegelbildlich verdoppelt, so daß später für jede Richtung eine Fahrbahn von 2 Spuren, durch einen Mittelstreifen getrennt, vorhanden ist. Damit kann sie auch die zukünftige Belastung mit der erhöhten Motorisierung aufnehmen. Außerdem dient die im Osttangierende zukünftige Hagsfelder Umfahrungsstraße, an die von der Waldstadt niveau-freie Anschlußpunkte vor-

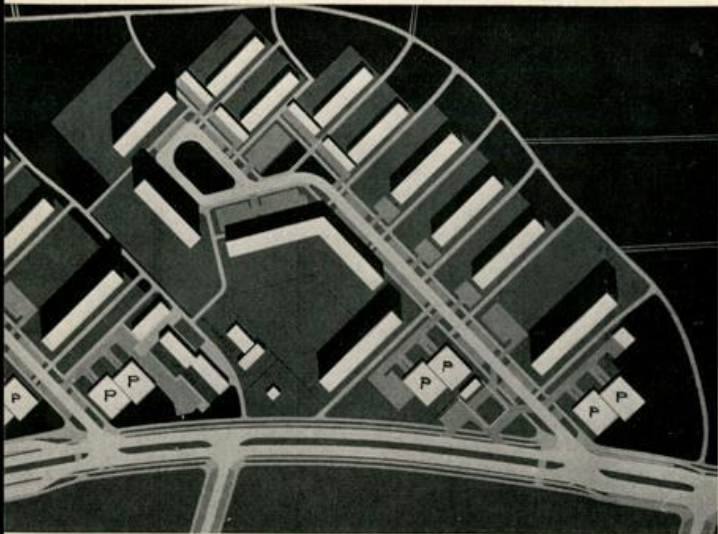


Abb. 9: Ausschnitt aus dem Bebauungsplan Oberreut zur Darstellung der Größe der notwendigen Fläche für den ruhenden Verkehr.

Abb. 10: Modellaufnahme „Bergwald“

gesehen sind, als weitere Hauptschließungsstraße. Somit ist die Waldstadt von Hauptverkehrsstraßen direkt umflossen, von denen Wohnsammelstraßen und Wohnstraßen abzweigen, die die Bebauung erschließen (Abb. 4). Die Wohnstraßen sind so angeordnet, daß sowohl von der Linienführung her als auch durch die Form als Stichstraßen jede Möglichkeit der unbehinderten Durchfahrt unterbunden ist. Als letzte Straßenklasse folgen die für den Fahrverkehr gesperrten Wohnwege (Abb. 6). Die Waldstadt hat eine in ihrer Großzügigkeit einmalige öffentliche Grünfläche, in der ein Netz von Fußwegen ver-

läuft (Abb. 5). Dieses zusammenhängende Erholungsgrün, etwa 17 % der gesamten Siedlungsfläche, ermöglicht dem Waldstadtbewohner, von seiner Wohnung ohne Überquerung einer Fahrstraße zur Schule, Kirche und zu dem späteren Einkaufszentrum zu gelangen. Außerdem sind innerhalb dieses Grünbereiches eine große Anzahl von Kinderspielplätzen angeordnet (Abb. 7). Eine derart ideale Lösung kann nicht stark genug bewertet werden.

Die Erschließung der Waldstadt durch das öffentliche Nahverkehrsmittel (Abb. 13) erfolgt durch eine Straßenbahnlinie im Zentrum der Siedlung sowie durch eine Omnibuslinie, die in der Blankenlocher Allee verläuft. Beide Verkehrsmittel zusammen gewährleisten eine ausreichende Bedienung.

Im Südwesten der Stadt Karlsruhe ist bereits eine weitere Siedlung im Entstehen: Oberreut (Abb. 8). Der Übersichtsplan, Abb. 3, zeigt die genaue Lage: südlich der Pulverhausstraße und westlich des Stadtteils Bulach. Die gesamte Siedlung soll etwa 12 000 Einwohner beheimaten. Auch hier ist die Zufahrt leistungsfähig und zwar über die spätere Westtangente und die Pulverhausstraße. Die Erschließungsstraße der Siedlung umschließt nicht wie bei der Waldstadt die Bebauung, es führen vielmehr 2 Hauptsammelstraßen mitten in die Siedlung, von denen aus die Wohnstraßen zu beiden Seiten abzweigen (Abb. 11). Durch diese Anordnung wird eine Grünverbindung zum Außengrün, d. h. zu dem die Siedlung umgebenden Wald geschaffen. Der Spaziergänger kann sich ohne Überquerung einer Fahrstraße im Wald erholen.

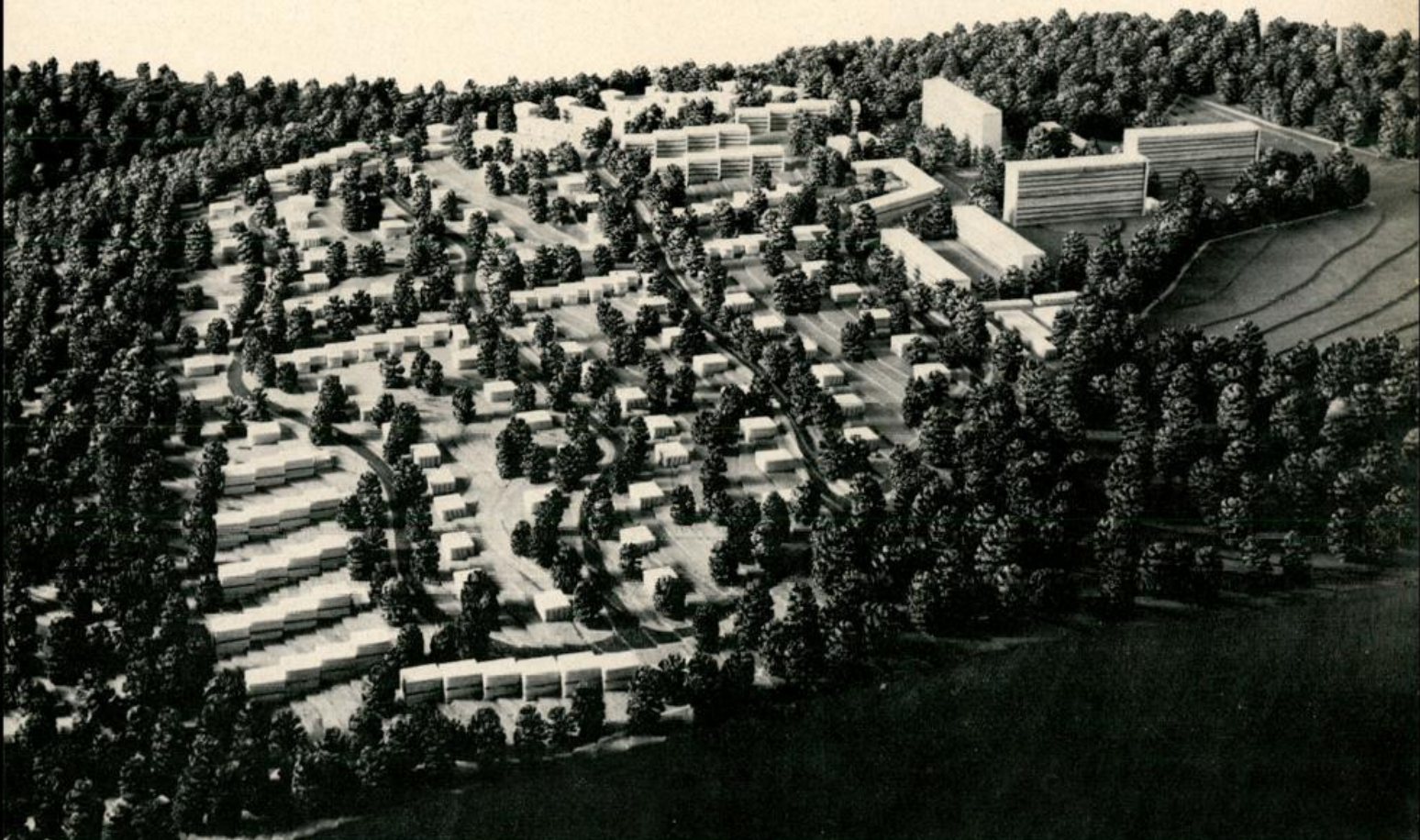




Abb. 11: Oberreit — Das Straßennetz wird von einem Fußwegenetz überlagert, das in direkter Verbindung zu dem die Siedlung umgebenden Wald steht. In diesem Fußwegenetz liegen die Läden, Schulen, Kirchen und Sportanlagen.

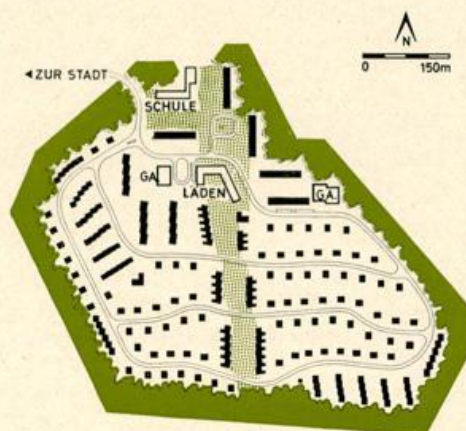


Abb. 12: Bergwald — Mitten durch die Siedlung, die von Wald umgeben ist, führt eine Grünfläche, in der die Einwohner auf Fußwegen zum Einkaufszentrum und zur Schule gelangen können.

Abb. 13: Waldstadt — Erschließung durch die öffentlichen Verkehrsmittel. Die Omnibuslinie bedient den Westen der Siedlung, die Straßenbahn das Zentrum und den Ostbereich.



Auch hier sind — wie bei der Waldstadt — die Forderungen der Verkehrsplanung optimal erfüllt. Hervorzuheben ist nur noch, daß in dieser Siedlung versucht wird, ausreichende Parkierungsstände vorzusehen. Die Abbildung 9 zeigt sehr deutlich, wie stark die Erfüllung des Parkbedarfs die gesamte Konzeption beeinflusst. Erschreckend viele Abstellmöglichkeiten, die nicht alle sofort erstellt, doch für die Zukunft bereitgehalten werden müssen.

Als dritte Siedlung sei noch der „Bergwald“ erwähnt (Abb. 10); ein Baugebiet für etwa 2500 Einwohner auf dem Hügel oberhalb der Firma Genschow (siehe Lageplan), mitten im Wald gelegen. Die Zufahrtsstraße ist bereits ausgebaut. Auch sind die Kanalisationsleitungen vorhanden und der Ausbau der Wohnstraßen wird begonnen. In dieser Siedlung (Abb. 12) ist auf der Anhöhe eine verdichtete Bebauung vorgesehen, um die eine Anzahl Einfamilienreihenhäuser und Einzelhäuser gruppiert werden. Wie die Modellaufnahme zeigt, bildet auch hier ein Grünstreifen die Achse der Siedlung, in dem ein Fußweg geführt wird mit direkter Verbindung zum Einkaufszentrum, zur Schule und zur Haltestelle des Omnibusses.

In allen neuen Siedlungen wird eine sinnvolle Ordnung in der Bebauung sowie in der Form der Erschließung angestrebt, um dem Bürger das Wohnen in seiner Siedlung schön und angenehm zu gestalten.

E. M.