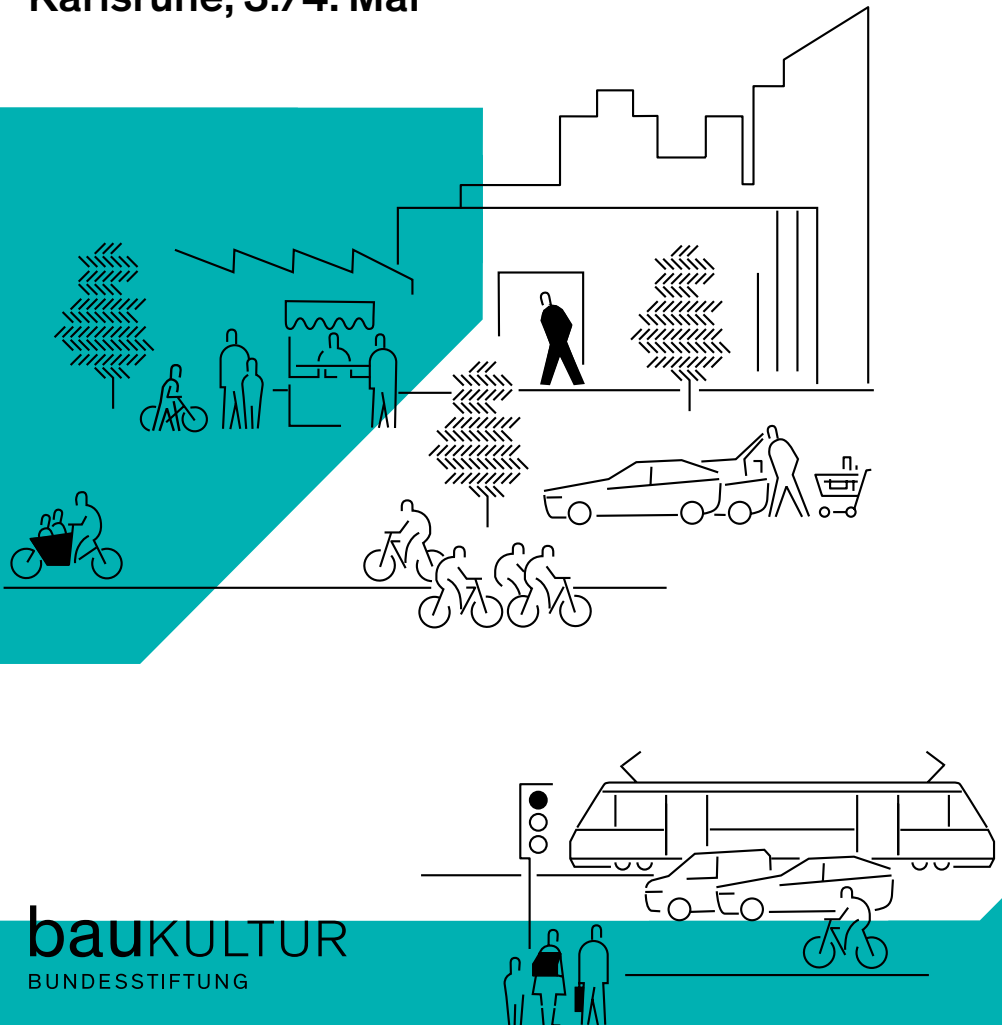


Baukultur Werkstätten 2018

Stadt und Fahrradmobilität

Karlsruhe, 3./4. Mai

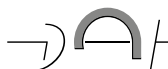


bauKULTUR
BUNDESSTIFTUNG

Veranstaltungspartner:



Kooperationspartner:



Medienpartner:



Stadt und Fahrradmobilität

Karlsruhe, 3./4. Mai

Während wir über die Mobilität der Zukunft diskutieren, sind wir schon mittendrin in der Mobilitätswende der Gegenwart. So steigen immer mehr Menschen europaweit auf das Fahrrad um: In Amsterdam oder Kopenhagen sind es mehr als 50 Prozent. Aber auch Münster, Berlin oder Karlsruhe haben die Fahrradstadt zum Leitbild erhoben – mit erheblichen, meist positiven Konsequenzen für Image, öffentlichen Raum und Stadtbild. Kurz nach seinem 200. Geburtstag geht das Fahrrad endgültig auf die Überholspur. Vor diesem Hintergrund lädt die Bundesstiftung Baukultur in Kooperation mit vielen starken Partnern zur Werkstatt „Stadt und Fahrradmobilität“ ein.

Karlsruhe ruht sich nicht auf seiner 300-jährigen Geschichte aus, sondern baut derzeit die gesamte Innenstadt um und fördert den Umweltverbund. Anlass genug, mit Ihnen in Karlsruhe zu diskutieren, welche Rolle Fahrradmobilität für eine Stadt der Zukunft spielen kann. Am ersten Werkstatttag wollen wir mit Ihnen spazierengehend – und natürlich auch fahrradfahrend – Karlsruhe erkunden und laden ein zur Auftaktdiskussion mit Empfang. Am zweiten Werkstatttag freuen wir uns darauf in drei offenen Arbeitsräumen zu den Schwerpunkten „Mobilitätskonzepte“, „Mensch und Fahrrad“ sowie „Fahrradstadt machen“ in den Erfahrungsaustausch mit Ihnen zu kommen.

Ich wünsche Ihnen und uns eine inspirierende Baukulturwerkstatt und Erkenntnisse für mehr Rad- und Baukultur!



Reiner Nagel

Vorstandsvorsitzender

Bundesstiftung Baukultur

Donnerstag, 3. Mai

Touren – Kolloquium – Empfang

Zentrum für Kunst und Medien (ZKM), Lorenzstraße 19, 76135 Karlsruhe

Moderation: Reiner Nagel, Vorstandsvorsitzender Bundesstiftung Baukultur

14.30 Uhr **Stadtführung/Fahrradtour durch Karlsruhe**

Start: Architekturschaufenster e. V., Ziel: ZKM

17.00 Uhr **Grußworte**

Gunther Adler

Staatssekretär im Bundesministerium des Innern,
für Bau und Heimat

Arne Koerdt

Verkehrsministerium Land Baden-Württemberg

17.45 Uhr **Vorträge**

Karlsruhe – Stadt und Rad

Prof. Dr. Anke Karmann-Woessner

Leiterin Stadtplanungsamt Stadt Karlsruhe

Freiraum und Fahrradmobilität

Prof. Henri Bava

Karlsruher Institut für Technologie (angefragt)

„Fahr Rad! Die Rückeroberung der Stadt“

Peter Cachola Schmal

Leitender Direktor Deutsches Architekturmuseum

Podiumsdiskussion

20.15 Uhr **Buffet und Fahrradkultur**

Freitag, 4. Mai

Arbeitsräume – Diskussion – Ergebnispodium

Karlsruher Institut für Technologie (KIT), Englerstraße 7 und 11, 76131 Karlsruhe

Moderation: Peter Cachola Schmal, Deutsches Architekturmuseum

9.00 Uhr

Grußwort

Dr. Frank Mentrup

Oberbürgermeister Stadt Karlsruhe

Begrüßung

Reiner Nagel

Bundesstiftung Baukultur

9.30 Uhr

Vorträge

Von der Fahrradstadt zur Stadt der Nachbarschaften

Prof. Markus Neppl

Karlsruher Institut für Technologie

Zukunft der Stadtmobilität

Rudi Scheuermann

Arup Deutschland

10.30 Uhr **Arbeitsräume mit Impulsen und Werkstatttischen**

1 **Mobilitätskonzepte**

Die Fahrradstadt-Strategie
Konrad Rothfuchs
ARGUS Stadt und Verkehr

Radschnellweg Ruhr RS1
Frank Joneit
Regionalverband Ruhr

2 **Mensch und Fahrrad**

Die Lincoln-Siedlung in Darmstadt
Gisela Stete
StetePlanung

3 **Fahrradstadt machen**

***Radhaus und **Radhaus in Erfurt**
Antje Osterwold
Osterwold°Schmidt Explander Architekten

Fahrradpavillon Mainz
Julian Schoyerer
SCHOYERER ARCHITEKTEN_SYRA

12.45 Uhr **Zusammenfassung und Ergebnispodium**

13.30 Uhr **Baukultur-Tisch: Gespräche beim Mittagessen**

15.00 Uhr **Ende der Veranstaltung**

Prof. Dr. Anke Karmann-Woessner

Leiterin Stadtplanungsamt Stadt Karlsruhe

Die Stadt Karlsruhe ist das kulturelle, wirtschaftliche und administrative Oberzentrum in der Region Mittlerer Oberrhein. Durch Ihre geographische Lage und die verkehrlichen Verflechtungen haben regionale und grenzüberschreitende Konzepte für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Nahverkehr und den Radverkehr eine wichtige Bedeutung. Die Stadt Karlsruhe befindet sich im Verkehrssektor im intensiven Fachaustausch mit spezifischen Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen, weltweit renommierten Unternehmen aus dem Bereich Verkehr, Mobilität und Logistik sowie internationalen Verkehrsverbänden. Sie kann auf eine langjährige Expertise und Projekterfahrung im Bereich der Entwicklung innovativer städtischer, regionaler und grenzüberschreitender Mobilitätskonzepte zurückgreifen.

Die Anforderungen an urbane Mobilität, der Verbindung von Entwicklungsflächen und ÖPNV, aber auch die Gestaltung öffentlicher Räume ist ein zentrales Thema auf kommunaler und regionaler, als auch auf nationaler und EU-Ebene. Vor dem Hintergrund ihres Mobilitätsprofils als Carsharing-Hauptstadt Deutschlands und zweite deutsche Fahrradhauptstadt sowie als Impulsgeber für innovative Mobilitätskonzepte kann die Stadt seit vielen Jahren relevante Good-Practice-Beispiele präsentieren: Das Tram-Train-System, ein nachhaltiger Verkehrsentwicklungsplan, ein 20 Punkte-Programm für den Radverkehr, das Forschungsprojekt „Profilregion Mobilitätssysteme Karlsruhe“ oder ein Testfeld zum automatisierten und vernetzten Fahren sind Bausteine auf dem Weg zur Fahrradstadt. Deswegen liegt ein kommunaler Schwerpunkt auf dem Radverkehr.

„Fahr Rad! Die Rückeroberung der Stadt“

Peter Cachola Schmal

Leitender Direktor Deutsches Architekturmuseum

Gut gestaltete öffentliche Räume sind eine wichtige Aufgabe für Stadtplanung und Landschaftsarchitektur. Als dritter Akteur auf dieser begrenzten Fläche kommt die Verkehrsplanung hinzu. Der Radverkehr spielt in all diesen Bereichen eine zentrale, verbindende Rolle, er kann der Schlüssel zum Erfolg werden.

Um die Lebensqualität zu erhalten und zu verbessern, braucht es in einer zunehmend dicht bebauten und intensiv genutzten Stadt mehr Raum auf Straßen und Plätzen, mehr Grün- und Freiflächen. Der öffentliche Raum und damit der durch den Verkehr genutzte Raum, muss neu geordnet und seine Flächen so verteilt werden, dass eine sichere, bequeme und ausgewogene Mobilität für alle Menschen möglich wird.

Die Ausstellung zeigt, wie eine Stadtentwicklung aussehen kann, die in Zukunft noch mehr Menschen auf das Rad lockt – und wirbt mit Projekten aus aller Welt für diese sanfte Rückeroberung der Stadt. In den Fokus gerückt werden die Städte Kopenhagen, New York, Groningen, Oslo, Karlsruhe, Barcelona, Portland und die Region Ruhrgebiet. Sie unterscheiden sich hinsichtlich ihrer geografischen Lage, des Klimas, der Fläche, ihrer Bevölkerungszahl und dem derzeitigen Stand als „Fahrradstadt“ bzw. „Fahrradregion“. Die gezeigten urbanen Zentren streben alle danach, neben der Etablierung einer fahrradgerechten Lebensumwelt, sozialer, grüner und lebenswerter zu werden, um damit für zukünftige Entwicklungen gerüstet zu sein. Sie alle setzen bei ihren Bemühungen unterschiedliche Schwerpunkte und vermitteln wertvolle Erfahrungen.

Prof. Markus Neppi

Karlsruher Institut für Technologie

Die Bronzeplakette am Nebeneingang des technischen Rathaus' glänzt noch wie am ersten Tag. „Landessieger 1987 – mit dem Fahrrad in der Stadt“. Nicht nur wegen dieser Auszeichnung darf sich Karlsruhe als Fahrradstadt bezeichnen. Was aber steckt hinter dem Titel Fahrradstadt? Ist es nur ein zeitgemäßes Marketing oder steckt eine zielgerichtete integrierte Stadtentwicklungsstrategie dahinter?

Bemerkenswert ist neben dem umfangreichen Infrastrukturlpaket die klare Absicht, die Stadtöffentlichkeit miteinzubeziehen und ein verändertes Mobilitätsverhalten zu erzielen. Ein gutes Beispiel stellt die Verlosung von mittlerweile über 5000 Fahrrädern im Rahmen einer Erstwohnsitzkampagne dar. 2015 versuchte die Stadt Karlsruhe erstmals, diese sektoralen Planungen mithilfe des Masterplans in ein übergreifendes Planwerk für die zukünftige Stadtentwicklung gesamtstädtisch einzubetten. Im räumlichen Leitbild wurden diese Absichten und Ziele in ein konkretes räumliches Entwicklungsbild integriert und in einem gesamtstädtischen Kontext mit weiteren Planwerken verknüpft.

Die Förderung des Radverkehrs wird in Karlsruhe nicht mehr als sektorale Planung verstanden, sondern ist in die Stoßrichtung „Urbane Nähe – neue Wege der Erreichbarkeit“ eingewoben. Dieses Bekenntnis ist ein deutliches Statement für eine integrierte Mobilitätsentwicklung. Der Wettkampf um den Titel Fahrradstadt ist zwar werbewirksam, aber ohne eine Verknüpfung mit der Stadtteilentwicklung bleiben die Maßnahmen isoliert und einseitig.

Rudi Scheuermann
Arup Deutschland

Geringere Fahrzeugzahlen, wie sie prognostiziert werden, führen bei zunehmend autonom gesteuertem Verkehr im bestehenden Straßenraum zu mehr Platz für alternative Mobilitätskonzepte, zu denen vor allem auch die Fahrradmobilität gehören soll. Wie wirkt sich ein verändertes Mobilitätsverhalten auf den städtischen Kontext auf dessen Umfeld sowie auf das Straßenprofil konkret aus?

Geringere Fahrzeugzahlen führen zu einem geringeren Stellplatz- und Parkhausbedarf. Alleine hier entsteht gedanklicher Freiraum, um über mögliche innerstädtische Entwicklungen nachzudenken und Raum für ein verbessertes und gesünderes, nicht-motorisiertes Verkehrskonzept im öffentlichen Raum zu schaffen. Erste Radschnellbahnen entstehen, in Essen wird beispielsweise die erste Radschnellbahnkreuzung zu entwerfen sein. Hier entstehen spannende Aufgaben für eine neue zukünftige Ära des öffentlichen Verkehrs in Städten.

1 Mobilitäts- konzepte

Masterpläne und räumliche Leitbilder boomen. Weltweit geben Städte dem Fahrrad und Fußgänger mehr Raum hin zu einer menschengerechteren Umwelt. Ganzheitliche Strategien suchen nach Ansätzen, den Verkehr zu Gunsten sauberer und nachhaltigeren Mobilitätsformen innovativer zu ordnen. Wie lässt sich die Entwicklung der Mobilität in einer Stadt neu denken und neu steuern und was bedeutet das für eine neue Verkehrsinfrastruktur?

Die Fahrradstadt-Strategie

Konrad Rothfuchs
ARGUS Stadt und Verkehr

Für eine kommunalpolitische Entscheidung, Fahrradstadt zu werden, gibt es viele gute Gründe. Eine solche Neuausrichtung muss auf einer konsequenten, umfassenden Strategie aufbauen, um den vielen Unwägbarkeiten auf einem solchen Weg wirksam begegnen zu können. Der Schwerpunkt bei der Radverkehrsförderung liegt auf einem strategisch ausgerichteten attraktiven Umbau der Verkehrsinfrastruktur, der von kommunikativen Maßnahmen unterstützt werden muss. Es ist sinnvoll, ein Netz übergeordneter Routen als Kernaufgabe zu betrachten und schrittweise anzugehen. Eine verkehrspolitische Beschlussfassung ist dann besonders durchschlagskräftig, wenn Ziele, Qualitäten und der regelmäßige Umgang mit typischen Zielkonflikten definiert und in einem Leitbild beantwortet werden.



Umgestaltung der Osterstraße in Hamburg

Bei der Realisierung durchgängiger Routen betrifft dies z. B. die Zumutbarkeit von Parkplatzverlusten im Straßenraum, maximale Wartezeiten oder durchschnittlich erreichbare Geschwindigkeiten. Beim Fahrradparken gibt es daneben enormen Nachholbedarf, der ebenfalls in der Flächenkonkurrenz zum Auto steht und dessen Durchsetzung analog zu den Routen auf der Grundsatzebene zu steuern ist. Fahrradverkehr zu fördern ist also nicht nur eine Planungs- und Managementaufgabe, sondern eine gemeinschaftliche Aufgabe, die weit über die Steigerung des Verkehrswertes hinausgehen kann.



Materialität und Fahrkomfort bei Fahrradwegen

2 Mensch und Fahrrad

Mehr und mehr öffentliche Räume werden umgestaltet. Parkplätze und Autospuren weichen großzügigen Fahrradwegen und führen zu lebendigen, sicheren Räumen mit gesteigerter Aufenthaltsqualität. Gleichzeitig entstehen in wachsenden Städte neue Quartiere, in denen Verkehrslösungen integriert mitentwickelt werden. Mit welchen Maßnahmen kann der Rückbau der autogerechten Stadt gelingen und welche Fehler aus der Vergangenheit können bei Neubauquartieren vermieden werden?

Die Lincoln-Siedlung in Darmstadt

Gisela Stete

StetePlanung

Die Konversionsfläche Lincoln-Siedlung – am Südrand der Darmstädter Kernstadt gelegen – wird derzeit zu einem neuen Stadtquartier mit Wohnraum für bis zu 5.000 Menschen entwickelt. Lage und Topographie bieten dabei beste Voraussetzungen für den Radverkehr. Hinzu kommt das Erfordernis einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) aus Gründen des Klimaschutzes und der Leistungsfähigkeit im bestehenden Straßennetz.

Das Mobilitätskonzept für die Lincoln-Siedlung war daher von Beginn an auf Nachhaltigkeit und auf Integration von Städtebau, Freiraum und Mobilität ausgelegt. Der Umweltverbund, insbesondere der Radverkehr, wird als Rückgrat der verkehrlichen Anbindung und Erschließung begriffen. Ansatz hierbei ist, nicht nur im Quartier selbst die erforderlichen Voraussetzungen zu schaffen, sondern den Radverkehr in und nach Lincoln als Gesamtsystem zu begreifen, das heißt auch die Wege zu den Zielen in der Stadt einzubeziehen. Mit einem Bündel an Maßnahmen – bauliche, verkehrsrechtliche, organisatorische und kommunikative – sollen die Menschen hinsichtlich einer intensiven Fahrradnutzung unterstützt und motiviert werden. Das Projekt „Lincoln by bike“ konnte sich im Bundeswettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit 2016 durchsetzen. Die Umsetzung des Projekts wird seit 2017 für einen Zeitraum von drei Jahren und einem Volumen von 960.000 Euro gefördert.



Die Konversionsfläche Lincoln vor der Entwicklung zum neuen Stadtquartier

3 Fahrradstadt machen

Ein integriertes Fahrradpark- und Wohnhaus oder intelligente Brücken- und Wegeverbindungen sind nur zwei Bausteine, die dazu beitragen, die Lust auf das Zweirad zu steigern. Nicht nur in den Niederlanden oder Dänemark gibt es gute Beispiele für Fahrradarchitekturen, auch in Deutschland gelingt die Verknüpfung von Mobilität, städtebaulicher Aufwertung und Architektur.

* Radhaus – Fahrradparkhaus in Erfurt am Bahnhofsplatz

Antje Osterwold

Osterwold°Schmidt Explander Architekten

Auf dem keilförmigen Grundstück zwischen Bahndamm und Erschließungsstraße wurde ein schlanker Baukörper platziert. Das Fahrradparkhaus ist das erste in dieser Art und Kombination mit Imbiss, Werkstatt und Büro in Ostdeutschland. Unter dem langen Dach sind 260 Stellplätze, 32 Fahrradboxen und weitere 6 Stellplätze für Leihräder angeordnet. Die transluzente Fassade für das ca. 70 Meter lange, 6 Meter breite und zwischen 3 und 8 Meter hohe Gebäude wurde komplett aus hochgedämmten, neuentwickelten 8-Kammer Polykarbonatplatten hergestellt, die partiell mit Folienornamenten bzw. Bildmotiven in Gold- und Silber-tönen ergänzt werden. Das Gebäude fungiert nun neben der Funktion als Fahrradparkhaus am Bahnhof mit integriertem Imbiss als „leuchtender Schuppen“ zur Sicherung einer bis dato als Restfläche problematischen Fläche im unmittelbaren Bahnhofsumfeld.



Fassade des *Radhaus

**** Radhaus – Bauvorhaben Fahrradparkhaus in Erfurt am Spielbergtor**

Mit dem zweiten Fahrradparkhaus wurde der Nachfrage nach einer sicheren, witterungsgeschützten Abstellmöglichkeit Rechnung getragen. Die Bahnhofsnahe ist für Funktionstüchtigkeit und Nutzerannahme von Bedeutung. Ein städtisches Restgrundstück wurde ausfindig gemacht, welches zwischen Fußweg, Treppe und Rampe als Dreieck übrig blieb. Dieses Grundstück war bereits allseitig erschlossen und kann effektiv 200 Radparkplätze unterbringen, größtenteils in Doppelparkern gestapelt für eine rasche allseitige Bedienung. Ein Kernraum – extragesichert – soll Ladestationen für E-Bikes bieten. Der schlicht mit Streckmetall verkleidete Stahlbau mit seiner expressiven Form überträgt dem eigentlichen „Fahrradschuppen“ thematisch das Motiv der Dynamik und Bewegung und bereichert Erfurt um ein Stadtmöbel.



Ansicht **Radhaus

Gunther Adler Studium der Humanmedizin zunächst in Leipzig, nach der Flucht aus der DDR Fortsetzung des Studiums in Köln, anschließend in Bonn Studium der Politikwissenschaft, Soziologie und des Staatsrechtes. Er war Mitarbeiter bei Dr. Hans Jochen Vogel im Deutschen Bundestag sowie langjährig tätig für Johannes Rau u. a. im Bundespräsidialamt. Er war Leiter des Vorstandsbüros des Parteivorstandes der SPD, der Politischen Planung sowie des Referates Außenwirtschaft im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Von 2012 bis 2014 Staatssekretär im Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Von 2014 bis 2018 war Gunther Adler Staatssekretär im BMUB, seit 2018 ist er Staatssekretär im Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat

Frank Joneit Studium der Politikwissenschaften sowie Englisch und Geschichte an der Ruhr-Universität Bochum. Seit 1996 ist er im Referat Regionalentwicklung beim Regionalverband Ruhr (RVR) tätig. Der Schwerpunkt seiner Arbeit liegt in den Themenfeldern Öffentlicher Verkehr, regionale Mobilitätsentwicklung, Mobilitätsmanagement, Radschnellwege und verkehrsträgerübergreifende Fragestellungen. Darüber hinaus vertritt er den RVR in verschiedenen Interreg Nord-West Europa Projekten: Von 2010 bis 2014 war er am Projekt CODE24 zur Entwicklung des Rhein-Alpen Eisenbahnkorridors Rotterdam / Antwerpen - Metropole Ruhr - Rhein-Neckar - Lombardei – Genua beteiligt. Seit 2015 arbeitet er beim Projekt CHIPS (Cycle Highways Innovation für Smarter People Transport and Spatial Planning) mit.

Arne Koerdt Seit 2012 Leiter des Referats „Kommunale Mobilitätskonzepte, Rad- und Fußverkehr“ im Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Seit 2017 ist er zudem stellvertretender Leiter der Abteilung Nachhaltige Mobilität. Von 2007 bis 2012 hat Koerdt als Projektleiter im Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die „Fahrradakademie Deutschland“ aufgebaut sowie den Nationalen Radverkehrsplan 2020 mit entwickelt. Zuvor war Koerdt u. a. als GmbH-Geschäftsführer tätig.

Prof. Dr. Anke Karmann-Woessner

Studium der Architektur an der TH Darmstadt, anschließend arbeitete Karmann-Woessner zwölf Jahre in der Bayerischen Staatsbauverwaltung und absolvierte nach einer dreijährigen Auslandstätigkeit eine Promotion im Europäischen Umweltrecht. Vor mehr als neun Jahren wechselte sie in die Kommunalverwaltung, heute als Leiterin des Stadtplanungsamtes in Karlsruhe. Arbeitserfahrungen hat sie seit nahezu 30 Jahren in der Städtebaulichen Planung in unterschiedlichen Themenfeldern und Maßstabsebenen sowie in der Verantwortung für Förderprojekte von EU, Bund und Land. Ein aktueller Schwerpunkt ist die multimodale Mobilitätsplanung. Seit 15 Jahren Lehrtätigkeiten an Universitäten und Hochschulen.

Dr. Frank Mentrup Gehörte von 1994 bis 2007 dem Mannheimer Gemeinderat an. Bei der Landtagswahl 2006 errang der Arzt für Kinder- und Jugendpsychiatrie das einzige SPD-Direktmandat. Als Landtagsabgeordneter gehörte er dem Finanzausschuss an. Ab

2011 vertrat Dr. Mentrup den Wahlkreis Ettlingen im Landtag. Von 2011 bis zu seiner Amtseinführung als Karlsruher Oberbürgermeister 2013 war Mentrup Politischer Staatssekretär im Ministerium für Kultus, Jugend und Sport.

Reiner Nagel Architekt und Stadtplaner, ist seit Mai 2013 Vorstandsvorsitzender der Bundesstiftung Baukultur. Zuvor war er Abteilungsleiter in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin für die Bereiche Stadtentwicklung und Stadt- und Freiraumplanung (seit 2005). Reiner Nagel hat seit 1986 in verschiedenen Funktionen auf Bezirks- und Senatsebene für die Stadt Hamburg gearbeitet, zuletzt ab 1998 in der Geschäftsleitung der HafenCity Hamburg GmbH. Er ist Lehrbeauftragter an der TU Berlin im Bereich Urban Design und Mitglied der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung sowie außerordentliches Mitglied des Bundes Deutscher Architekten.

Prof. Markus Neppi Studium der Architektur an der RWTH in Aachen. 1990 gründete er zusammen mit Peter Berner, Oliver Hall und Kess Christiaan das Büro ASTOC architects & planners in Köln, welches heute mit 65 Mitarbeitern städtebauliche und hochbauliche Projekte in unterschiedlichen Größenordnungen bearbeitet. 1999 wurde er an die Universität Kaiserslautern berufen. 2004 erfolgte der Ruf auf den Lehrstuhl für Stadtquartiersplanung und Entwerfen am Karlsruher Institut für Technologie (KIT). 2008 wurde er Dekan der Fakultät für Architektur und seit 2012 ist er dessen Studiendekan.

Antje Osterwold Architekturstudium von 1989 bis 1995 in Weimar und Paris. Diplom an der HAB in Weimar. Bis 1997 war sie ange-

stellte Architektin, 1997 bis 2000 arbeitete sie als freie Architektin mit Matthias Schmidt und Roland Vandreike im Büro P.A.L.O.M.A. Architekten Weimar und seit 2001 in Partnerschaft mit Matthias Schmidt in Osterwold° Schmidt EXP!ANDER ARCHITEKTEN BDA. Außerdem war sie von 2009 bis 2013 Präsidiumsmitglied des BDA, hatte 2014 eine Gastprofessur an der Fachhochschule Erfurt und arbeitete im Gestaltungsbeirat der Stadt Halle/Saale sowie im Planungs- und Gestaltungsbeirat der Hansestadt Rostock.

Konrad Rothfuchs Studium des Bauingenieurwesens an der Fachhochschule Hildesheim-Holzminden sowie des Städtebaus und der Stadtplanung an der TU Hamburg-Hamburg. Seit 1987 ist er Mitinhaber des 1983 gegründeten Planungsbüros ARGUS Stadt und Verkehr. Das Büro beschäftigt sich mit allen Fragen des städtischen Verkehrs. Neben Mobilitätskonzepten und Verkehrsmodellen ist ein Schwerpunkt die planerische Integration von Stadtstraßen in sensible städtische Strukturen. Er ist erster Vorsitzender des Verbands freier Ingenieure für Straßenbau in Hamburg (VFIS), Vizepräsident der Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure (BSVI) sowie der Hamburgischen Ingenieurkammer-Bau. Seit dem Wintersemester 2017/18 hat Konrad Rothfuchs Lehraufträge an der HafenCity Universität Hamburg und an der Leibniz Universität Hannover.

Rudi Scheuermann Studium der Architektur an der Universität Karlsruhe, später im englischen Bath (Bereich Membranbau). Er arbeitete für Architekten und Ingenieure in Großbritannien, Deutschland, den USA und den Niederlanden, bevor er im Jahr 2000 für das international tätige Planungs- und Bera-

tungsunternehmen Arup den Aufbau der Fasadendenplanung in Berlin übernahm. Er wurde später Europa-Chef von diesem Bereich und ist heute Global Leader des Building Envelope Teams bei Arup.

Julian Andreas Schoyerer Studium an der FH Augsburg, der TH München und an der Akademie der Bildenden Künste München. Danach Anstellung am Büro Prof. O. M. Ungers in Frankfurt am Main, Mitarbeit im Büro Prof. J P. Kleinhues in Rorup-Westfalen sowie Anstellung am Büro Prof. J. Jourdan und B. Müller als Projektleiter, im Anschluss selbstständige Tätigkeit mit Bürositz in Frankfurt am Main. 1997 übernahm Julian Andreas Schoyerer das Büro möbius architekten in Mainz und wird im März 2012 in den Bund Deutscher Architekten (BDA) berufen. Seit 2009 Lehrauftrag an der Hochschule RheinMain Wiesbaden. 2016 wurde er in den Deutschen Werkbund berufen.

Peter Cachola Schmal Studium der Architektur an der TH Darmstadt. Von 1989 bis 1993 Architekt bei Behnisch+Partner (Stuttgart) und Eisenbach+Partner (Zeppelinheim). Von 1992 bis 1997 wissenschaftlicher Mitarbeiter im Fachgebiet Baukonstruktion an der TU Darmstadt. Von 1997 bis 2000 Lehrauftrag Entwerfen an der FH Frankfurt am Main. Seit 2000 Kurator, seit 2006 Direktor des Deutschen Architektur museums in Frankfurt am Main. 2016 Generalkommis sar des Deutschen Pavillons der 15. Architekturbiennale in Venedig. Zahlreiche Veröffentlichungen, Mitglied in Jurys und Beiräten.

Gisela Stete Studium des Bauingenieurwesens und der Stadtplanung an der TU Darmstadt, Diplom 1979. Verkehrsplanerin

in verschiedenen Ingenieurbüros, wissenschaftliche Mitarbeiterin an der TU Darmstadt. 1991 Gründung eines eigenen Büros für Stadt- und Verkehrsplanung mit dem Schwerpunkt integrierte konzeptionelle Planung. Lehraufträge zu Genderbelangen und zur Verkehrsentwicklungsplanung, u. a. im Masterstudiengang Umweltmanagement in Städten und Ballungsräumen an der Hochschule Rhein-Main (von 2010 bis 2014). Mitglied in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung, in der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung. im wissenschaftlicher Beirat des Verkehrsclubs Deutschland und beim deutschen ingenieurinnenbund e. v.

Veranstaltungsorte

Zentrum für Kunst und Medien (ZKM)

Lorenzstraße 19, 76135 Karlsruhe

Das Zentrum für Kunst und Medien ist ein Ausstellungshaus für alle Medien und Gattungen von Malerei, über Fotografie, Skulptur, Film, Video, Medienkunst, Musik, Tanz, Theater, bis hin zu Performance. Es versteht sich als ein Ort, der die originären Aufgaben des Museums erweitert. Als Museum wurde das ZKM 1989 mit der Mission gegründet, die klassischen Künste ins digitale Zeitalter fortzuschreiben. Deshalb wird es gelegentlich auch das „elektronische bzw. digitale Bauhaus“ genannt – ein Ausdruck, der auf den Gründungsdirektor Heinrich Klotz zurückgeführt wird.

Seit 1997 beheimatet ein historischer Hallenbau der ehemaligen Industriewerke Karlsruhe-Augsburg (IWKA) das ZKM. Der zwischen 1915 und 1918 von dem Architekten Phillip Jacob Manz als Waffen- und Munitionsfabrik errichtete Bau war zu seiner Entstehungszeit einer der größten und architektonisch fortschrittlichsten Industriebauten Deutschlands. Der viergeschossige Bau mit den gewaltigen Abmessungen von 312 Meter Länge, 54 Meter Breite sowie insgesamt 16.500 Quadratmeter Grundfläche wurde als Stahlbetonskelettbau nach dem Konstruktionssystem des französischen Ingenieurs François Hénnebique erbaut. Die durchgehend offene, auf einem weiten Pfeilerraster ruhende Struktur ist in zehn Lichthöfe gegliedert, die Fassade wird durch große Fensterflächen strukturiert. In Folge der Nutzung als Munitionsfabrik bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs ging die Werksanlage in die zivile Nutzung durch die Industriewerke Karlsruhe-Augsburg (IWKA) über. Nach Aufgabe des Produktionsstandorts in den 1970er-Jahren blieb das Werksgelände als Industriebrache liegen. Von 1993 bis 1997 konzipierte und verwirklichte das Architekturbüro Schweger + Partner den bis heute funktionellen und ästhetisch ansprechenden Umbau des Industriebaus.

Karlsruher Institut für Technologie (KIT) – Campus Süd

Englerstraße 7 und 11, 76131 Karlsruhe

53 Jahre nach Gründung des Forschungszentrums Karlsruhe und 184 Jahre nach Gründung der Universität Karlsruhe entstand im Zusammenschluss eine der weltweit größten Forschungs- und Lehrinrichtungen mit dem Anspruch, auf ausgewählten Forschungsgebieten eine weltweite Spitzenposition einzunehmen.

Während das ehemalige Kernforschungszentrum (Campus Nord) nördlich der Stadt im Hardtwald liegt, zeichnet sich der Campus Süd durch seine zentrale Lage im Stadtraum aus – und wird daher als Karlsruhes prominentester Hochschulcampus wahrgenommen. Angrenzend an die Kaiserstraße präsentiert sich der Standort unmittelbar an der Schnittstelle zur Innenstadt. Weiterhin bestimmt die Lage nahe des zentralsten Punkts der Stadt, dem Schloss mit seinem Strahlensystem, den Charakter und die Erschließung des Areals in seiner heutigen Form.

Der heutige Verwaltungsbau an der Kaiserstraße bildete den Ausgangspunkt der als Polytechnischen Schule im Jahr 1825 gegründeten, späteren Technischen Hochschule und Universität unter Einbeziehung der damaligen Dragonerkaserne und des Zeughauses. Nach dem zweiten Weltkrieg wuchs die Universität am Campus Süd im Norden bis zu dem im Hardtwald gelegenen Wildparkstadion und im Westen bis an den östlichen Schenkel des Karlsruher Schlosses heran. Die heutige Gestalt ist letztendlich Ausdruck der Bebauungsplanung des Hochschulbauamts von 1959/1960 mit einer Grünachse als Hauptelement und dem Versuch einer Verknüpfung der Schlossradiale mit der zentralen Nord-Süd-Achse.

Lageplan und Veranstaltungsorte Karlsruhe



Die Bundesstiftung Baukultur tritt für die Bedeutung der Baukultur ein, da diese einen wesentlichen Faktor der Lebensqualität sowohl in den Städten als auch auf dem Land darstellt. Die unabhängige Stiftung mit Sitz in Potsdam hat es sich zum Ziel gesetzt, die gebaute Umwelt zu einem gemeinschaftlichen Anliegen zu machen und tritt daher als Interessenvertreterin für hochwertige Bauplanung und -umsetzung auf. Zudem fungiert sie als Plattform, die durch Veranstaltungen, Kooperationen und Publikationen das öffentliche Gespräch über Baukultur fördert sowie bestehende Netzwerke erweitert und festigt.

Baukulturwerkstätten 2017/18

Die Baukulturwerkstätten sind das zentrale Veranstaltungsformat der Bundesstiftung. Mit Impulsvorträgen und beispielgebenden Projekten bietet die Stiftung eine Plattform, auf der übertragbare Lösungsansätze vermittelt und diskutiert werden. Die Inhalte der Baukulturwerkstätten orientieren sich am kommenden Baukulturbericht und greifen aktuelle baukulturelle Themen und Diskurse auf.

Mit den Baukulturwerkstätten will die Bundesstiftung zeigen, dass die Verankerung von Baukultur bei der Planung und Gestaltung unserer gebauten Lebensräume einen positiven ästhetischen, aber auch sozialen, ökologischen und ökonomischen Effekt hat. Die Werkstätten richten sich an einen breiten Adressatenkreis aus Planung, Wirtschaft und Verwaltung mit dem Ziel einen Erfahrungsaustausch auf Augenhöhe von vielen und vielfältigen Akteuren der Baukultur zu ermöglichen und die interdisziplinären Akteure weiterführend zu vernetzen.

Baukulturbericht 2018/19

Unter der Triade „Erbe.Bestand.Zukunft“ widmet sich der Baukulturbericht 2018/19 den wirtschaftlichen, technologischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen, die den Umgang mit gebautem Erbe und Bestandsbauten prägen. Die Stiftung legt dem Bundeskabinett und dem Bundestag über das zuständige Ressort alle zwei Jahre einen Bericht zur Lage der Baukultur in Deutschland vor. Der Baukulturbericht 2016/17 fokussiert die klein- und mittelstädtischen sowie die ländlichen Räume. Einen kostenfreien Download des Berichts inklusive Umfrageergebnisse und Infografiken finden Sie – auch in englischer Sprache – auf unserer Website: www.bundesstiftung-baukultur.de/presse/downloads

Gerne schicken wir Ihnen ein gedrucktes Exemplar zu. Bestellungen nehmen wir unter mail@bundesstiftung-baukultur.de entgegen.

Save-the-Date

Weitere Baukulturwerkstätten Am 4./5. Juli 2018 veranstaltet die Bundesstiftung Baukultur gemeinsam mit der Stadt Kiel die Baukulturwerkstatt „Neue Orte“ in der Landeshauptstadt Schleswig-Holsteins. Wir freuen uns auf Ihre Mitwirkung.

Konvent der Baukultur 2018 Der nächste Konvent der Baukultur findet am 6./7. November 2018 in Potsdam statt. Dabei wird der Baukulturbericht 2018/19 „Erbe.Bestand.Zukunft“ erstmalig vorgestellt und diskutiert. Wir freuen uns, wenn Sie sich den Termin schon heute vormerken.

www.bundesstiftung-baukultur.de

Impressum

Herausgeber

Bundesstiftung Baukultur
Schiffbauergasse 3
14467 Potsdam
www.bundesstiftung-baukultur.de

Redaktion

Bundesstiftung Baukultur

Gestaltung

Heimann + Schwantes
www.heimannundschwantes.de

Druck

DDZ Berlin
www.ddz-berlin.de

Die Bundesstiftung Baukultur wird vom Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat finanziell gefördert.

Bildnachweise

S. 13: © ARGUS Stadt und Verkehr, Foto: Ole Blaubauch

S. 14: © ARGUS Stadt und Verkehr, Foto: Ole Blaubauch

S. 17: © StetePlanung

S. 19: © Osterwold°Schmidt Explander Architekten,

Foto: Steffen Michael Gross

S. 20: © Osterwold°Schmidt Explander Architekten,

Foto: Michael Miltzow

Baukultur stärken! Werden Sie Mitglied im Förderverein
Bundesstiftung Baukultur e.V.:
www.bundesstiftung-baukultur.de/foerderverein

Bundesstiftung Baukultur
Schiffbauergasse 3
14467 Potsdam
Tel.: +49 (0)331/20 12 59 0
www.bundesstiftung-baukultur.de