

Stadt Pforzheim
Planungsamt



CITYFÖRSTER architecture + urbanism
f r e i w u r f landschaftsarchitekturen

Ströme + Furten

Rahmenplanung Oststadt
Pforzheim



Ströme + Furten
Rahmenplanung Oststadt
Pforzheim

Stadt Pforzheim
Planungsamt

verfasst durch:

cityförster
architecture + urbanism

freiwurf LA
dipl.-ing börries v. detten



Inhaltsverzeichnis

Vorwort	7
Einleitung	11
SWOT Talente + Herausforderungen	13
Ziele + Zukunftsthemen	19
Leitbild „Ströme + Furten“	23
Rahmenplan „Ströme + Furten“	27
Lupen	31
I. Übersicht Lupen	32
II. Lupe B10 Eutinger Straße	35
III. Strom Kohlebahn	55
IV. Enzauenpark	67
V. „Neue Mitte“	83
VI. „Furten“	95
VII. Alter Friedhof Thalesgelände Enz	103
Abbildungsverzeichnis	108
Impressum	109

Vorwort

Sibylle Schüssler, Bürgermeisterin



Die vorliegende Rahmenplanung ist Resultat eines intensiven Planungsprozesses unter Beteiligung von Experten sowie eines breiten Dialogs innerhalb und zwischen der Verwaltung, der Politik und insbesondere der Bürgerschaft. Damit ist es uns gelungen einen ersten Entwurf zu erarbeiten, der für die künftige Entwicklung der Oststadt eine Richtschnur vorgibt und für die weiteren Planungs- und Umsetzungsschritte Basis ist.

Sie gibt uns aber kein „in Stein gemeißeltes“ Bild vor. Denn wie immer die Oststadt in zwei oder drei Jahrzehnten einmal aussehen wird, die Wege dorthin sind entscheidend, die Abstimmungsprozesse, die Einbindung neuer Erkenntnisse und Entwicklungen, sei es im Wohnungsmarkt, in der Ökonomie, im sozialen Miteinander, in der Ökologie oder in der Mobilität. Der vorliegende Rahmenplan ermöglicht eine solche prozessorientierte Planung. Der Fokus dieser Planung richtet sich auf einen sehr vielschichtigen Stadtteil mit bestimmenden Verkehrsadern, Wohnquartieren, Gewerbeeinheiten, touristischen Destinationen und Bereichen zur Naherholung.

Der Oststadt wird hier die Idee von „Strömen“ und „Furten“ eingeschrieben. Bundesstraße und Schienennetz bilden als Infrastruktureinrichtungen zusammen mit der Enz als Naturraum das System der Ströme, Querungen in Nord- Süd- Richtung das System der Furten. Die Enz bedeutet für viele Identität und Heimatgefühl, ein wunderbarer Landschafts- und Stadtraum. Im innerstädtischen Bereich der Enz weist der Raum, den wir so sehr zur Er-

holung und zur Begegnung brauchen, bereits eine hohe Qualität aber auch noch Schwachstellen auf. Es gilt also die Aufenthaltsqualitäten zu sichern aber vor allen Dingen auch zu erweitern.

Die Bundesstraße soll sich als zweiter Strom in den städtebaulichen Kontext integrieren, ein attraktiver Straßenraum geschaffen und insbesondere für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie den nichtmotorisierten Verkehr attraktiver werden. Zusätzliche Querungen dienen als weitere Furten. Die in der vorliegenden Broschüre dargestellte LUPE zur B10 kann hier zwar als Idee dieser Transformation begriffen werden, ist aber ausdrücklich nicht Bestandteil des beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzepts. Zur Lupe B10 werden von der Verwaltung alternative Konzepte erarbeitet und zur Beratung eingebracht. Diese bereits frühe Anpassung zeugt von einer möglichen und auch so vorgesehenen prozessorientierten Planung, die wir Ihnen hier nicht vorenthalten wollen.

Nicht zuletzt nimmt die Bahnstrecke auch unter dem Vorzeichen der Mobilitätswende eine wichtige Rolle im System der Ströme ein. Mit der angedachten Etablierung eines weiteren Haltepunkts am Kohlebunker werden weitere Möglichkeiten der Entwicklung eröffnet und schafft im Sinne der Furten eine bessere Nord - Süd-Verbindung. Entlang der ehemaligen Kohlebahn besteht die Chance eines multivariaten und gründerdominierten Freiraums mitten in der Stadt.

„Ströme und Furten“ gilt es nun als Gemeinschaftsprojekt weiterzuentwickeln, weitere Aufgaben zu identifizieren und zukünftige Projekte des Gesamttraumes oder einzelner Teilräume in unterschiedlichen Konstellationen zu bearbeiten.

Ich bedanke mich bei allen Akteurinnen und Akteuren dieser Planung für ihr Engagement sowie bei den Mitwirkenden dieser Broschüre, die mit vielfältigen Textbeiträgen und Abbildungen die Perspektiven für unsere, für Ihre Oststadt umfassend näherbringt.



Abb. 01.: Luftbild der Oststadt © Stadt Pforzheim

Einleitung

Die Oststadt ist ein Stadtteil mit einem Nebeneinander von wichtigen Gewerbeunternehmen und kleinteiligen Wohnquartieren, von zentralen Industrieanlagen und touristischen Highlights, von pulsierenden Verkehrsadern und verwunschenen Parks. Welche Entwicklung sollen diese nehmen? Welche Perspektive hat der Stadtteil? Wo fängt die Zukunft des Stadtteils an?

Um diese Fragen zu beantworten wurde der Prozess zur Rahmenplanung Oststadt ausgelobt.

Das Instrument Rahmenplanung ermöglicht es, ein Zukunftsbild für den gesamten Stadtteil zu entwerfen, welches sich mit Impulsprojekten (kurzfristig), Pionierprojekten (mittelfristig) und Schlüsselprojekten (langfristig) umsetzen lässt. Es ist der Entwicklungsrahmen für alle Maßnahmen im Stadtteil.

Die Planungsbüros Cityförster architecture + urbanism und Freiwurf Landschaftsarchitekturen (beide aus Hannover) haben aufbauend auf dem Leitbild „Ströme + Furten“ die Rahmenplanung für die Oststadt erstellt. Diese beinhaltet eine Analyse des Stadtteils, Zielsetzungen, Perspektiven für die Oststadt sowie Detaillierungen zu den wichtigen Teilräumen.

Das Grundgerüst des Konzepts bilden die drei Ströme „Kohlebahn“, „B10“ und „Enz“, und mehrere querende Furten. Derzeit wird die Oststadt vor allem durch diese drei Ströme zerschnitten. In der Rahmenplanung wird aufgezeigt, wie diese Ströme zu Verbindungsachsen transformiert werden können. Besonderes Augenmerk kommt dabei den Furten zu, welche aufzeigen, an

welchen Stellen die Ströme gekreuzt werden können. Beispielhaft wurden Detaillierungen, sogenannte Lupen, für die Furt „Alter Friedhof / Thales Gelände“ sowie die Ströme „B10“ und „Kohlebahn“ erstellt. Sie zeigen auf, wie Stadt- und Freiräume für die dicht besiedelten Quartiere der Ost- und der Nord-Ost-Stadt attraktiver gestaltet und wie zusätzlicher Freiraum gewonnen werden kann.

Ein weiterer Fokus wurde auf die Bereiche gelegt, wo Ströme und Furten sich kreuzen. Beispielhaft wurde dargestellt, wie eine Neue Mitte mit Bahnhaltepunkt am Kohlebunker aussehen und wie der Enzauepark sich weiterentwickeln könnte.

Mit der Rahmenplanung Oststadt wurde ein erster planerischer Blick auf den gesamten Stadtteil geworfen. Als nächster Schritt werden die Projekte definiert und strukturiert. Um die Rahmenplanung mit Leben zu füllen, sind Bürgerbeteiligungen vorgesehen und die lokalen Akteure und Gewerbetreibenden werden in die weiteren Planungen einbezogen.

SWOT-Analyse

Talente + Herausforderungen

Die Ausgangslage der Oststadt wurde in einer räumlich-funktionalen Analyse kartografisch festgehalten, um Talente und Herausforderungen der zukünftigen Entwicklung systematisch herauszuarbeiten und darzustellen.

Stärken

Die Oststadt fungiert als „Motor“ von Pforzheim: Ein Standort für Gewerbe und Versorgungsinfrastrukturen wie Klärwerk, Heizkraftwerk und als Standort einiger Kultur- und Bildungseinrichtungen (Hochschule Transportation Design, Moschee).

Das Quartier besticht durch Sichtbezüge im Landschaftsraum und eine beeindruckende Industriesilhouette mit Landmarken wie Heizkraftwerk, Gasometer, Kohlebunker und Agosi-Schlot.

Der Gasometer verbindet Industriekultur und Event- und Ausstellungsbetrieb und ist ein Tourismusmagnet.

Von der Oststadt aus sind Naherholungsgebiete wie die Enzaue, der Enzaupark oder der Wartberg auf kurzen Wegen erreichbar.

Eislaufhalle und Enzaupark haben sich als herausgehobene Freizeit- und Veranstaltungsorte etabliert.

Eine Vielzahl an Kleingärten, Grabeländern und Einrichtungen des Vereinssports sind ein wichtiger Beitrag für Teilhabe im Raumgeschehen.

Schwächen

S-Bahn-Trasse und B10 (Eutinger Straße) zerschneiden die Oststadt „hangparallel“ und stören die Nord-Süd-Verbindung von Wartberg – Nordstadt – Oststadt – Enz – Kanzlerwald.

Infrastrukturelle Bauten und Freiräume wie Heizkraftwerk, Klärwerk, Stadtgärtnerei und Unternehmensgelände Fa. Witzemann bilden räumliche Barrieren in Ost-West-Richtung.

Die B10 wird als Einfallstraße und nicht als urbane Stadtstraße wahrgenommen. Auch fehlt ein „Tor“ oder markanter Auftakt in die Oststadt und damit die Adresse.

Es gibt keine Mitte, die neben Nahversorgungsfunktionen auch die Bedeutung als zentralen öffentlichen Treffpunkt im Quartier übernehmen könnte. Ebenso fehlen gut gestaltete Stadtplätze.

Bei sommerlichen Hochdruckwetterlagen kommt es besonders im westlichen Bereich der Oststadt aufgrund der Blockbebauung, fehlenden Durchlüftung und geringen Begrünung zu sehr starken Hitzebelastungen.

Gewerbliche und infrastrukturelle Nutzungen überwiegen. Es fehlt eine urbane Mischung, vor allem Wohnnutzungen, soziale (Kinder, Jugendliche) und Bildungseinrichtungen sowie Arbeitsorte für Kultur- und Kreativschaffende, Dienstleister und Nahversorgungsangebote.

Nahezu die gesamte Oststadt ist durch Straßen- und Gewerbelärm stark beeinträchtigt.

Chancen

Der neue Bahnhof „Zeppelinstraße“ lässt sich als Adresse, Ankunfts- und Umsteigeort nutzen. Die optimierte Erreichbarkeit der Oststadt per ÖPNV kann mit dem Ausbau der Radinfrastruktur und des Fußwegenetzes gekoppelt werden (Fuß- und Radweg an S-Bahn bzw. auf der alten Kohlenbahn, Aufwertung Enzuferradwege + Mobilitätsstation Zeppelinstraße, Mobilstationen im Stadtteil verteilt).

Die attraktive Exposition (Südhang), markante Topografie und Lage am Fluss lassen sich durch eine landschaftsbezogene Städtebau- und Wegeplanung zugänglich und erlebbar machen.

Wasserspielplätze und Freizeitgärten könnten attraktive Freizeitangebote darstellen und den siedlungsnahen Landschaftsraum qualifizieren.

Brachen und Konversionsflächen, wie das ehemalige Thales-Gelände, der ehemalige Kohlebunker und sein Umfeld, das ehemalige Schlachthofgelände, das Areal am Güterbahnhof und die Eutinger-Tal-Siedlung sind Potenzialräume für gelingende urbane Mischungen.

Der Kohlebunker ist ein herausragendes Industriedenkmal und hat ebenso das „Talent“ für einen Bildungs-, Event- und Ausstellungsort und Tourismusmagnet.

Risiken

Der Klimawandel führt bereits heute zu erheblichen thermischen Belastungen. Bauliche Nachverdichtungen könnten diese Situation verschärfen. Es braucht entsprechende Anpassungsstrategien gegen Überhitzung.

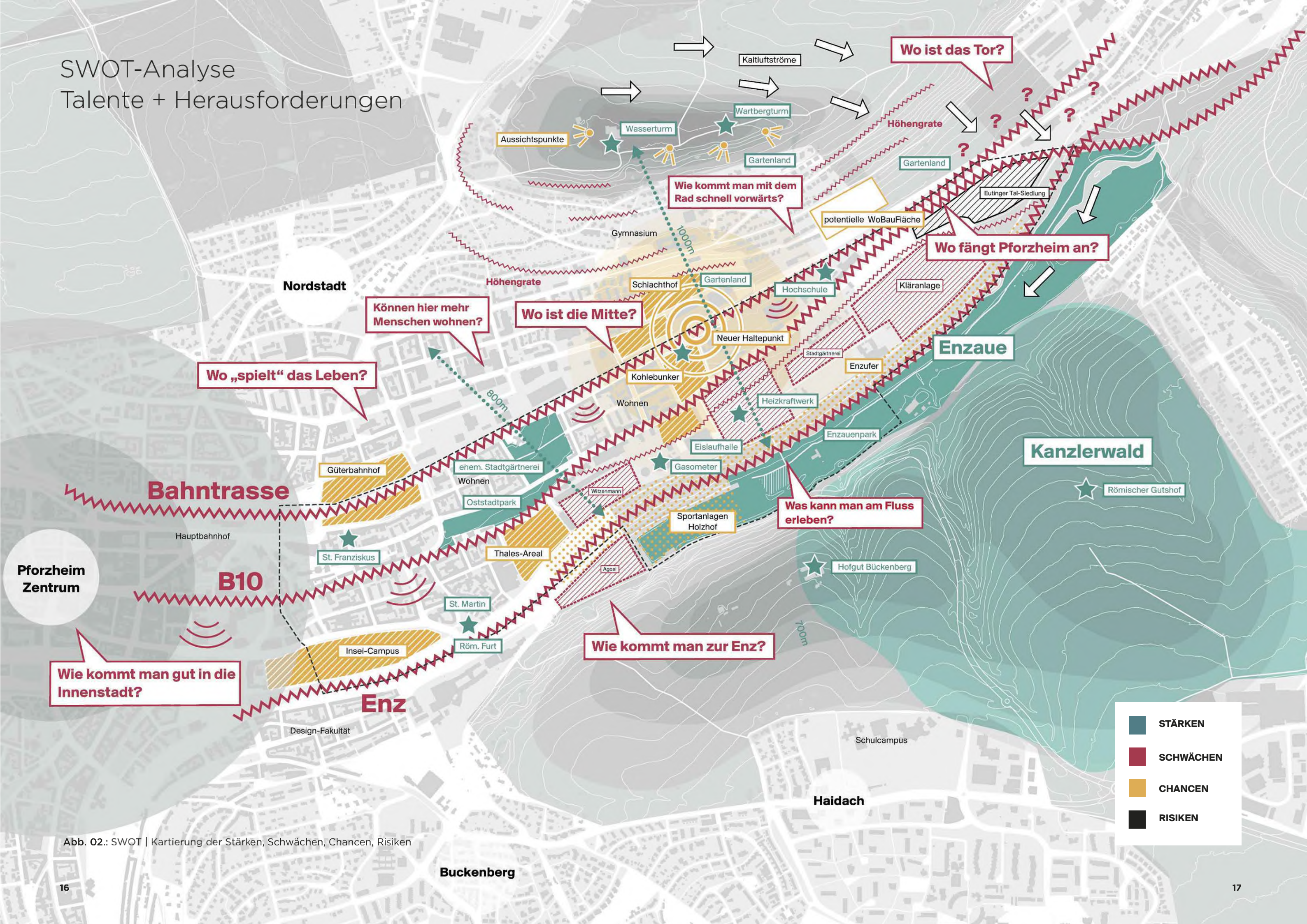
Die notwendige Förderung des Fahrradverkehrs sollte nicht den Fußverkehr belasten. Trennung und Verbindung beider Netze sind präzise auszutarieren. Radschnellwege sind weder an stark immissionsbelasteten Straßenzügen noch durch Parkanlagen hindurch gut positioniert.

Klärwerke stellen sich heute aufgrund diverser Gefahren als unzugängliche und kaum stadträumlich gedachte Betriebsareale dar. Neuere Projekte zeigen allerdings, dass Klärwerke nicht nur einen gestalterischen Beitrag zum Stadtraum liefern können (vgl. Klärwerk Gut Grosslappen, München), sondern auch selbst zugänglich werden können (Hillerød bei Kopenhagen von Henning Larsen DK).

Die Hanglage der Oststadt erschwert für mobilitätseingeschränkte Menschen die autonome Fortbewegung. Damit der Stadtteil auch für sie durchlässig wird, muss der Ausbau der Wohnfunktion im Stadtteil mit einer barrierefreien Erschließung verbunden werden.

Die Eutinger-Tal-Siedlung sollte aufgrund der isolierten Lage zwischen B10, Steilhang und Klärwerk zukünftig nicht zum Wohnen genutzt werden. Eine geeignete Nutzung, Strukturierung und Wegeführung müssen die Lagequalität ausbalancieren und die Bedeutung des Areals für den Luftaustausch im Enztal berücksichtigen.

SWOT-Analyse
Talente + Herausforderungen



Wo „spielt“ das Leben?

Können hier mehr Menschen wohnen?

Wo ist die Mitte?

Wie kommt man mit dem Rad schnell vorwärts?

Wo ist das Tor?

Wo fängt Pforzheim an?

Was kann man am Fluss erleben?

Wie kommt man zur Enz?

Wie kommt man gut in die Innenstadt?

- STÄRKEN
- SCHWÄCHEN
- CHANCEN
- RISIKEN

Abb. 02.: SWOT | Kartierung der Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken

Ziele + Zukunftsthemen

Thesenartig zusammengefasst lassen sich die Analyseerkenntnisse vor dem Hintergrund städtischer Zukunftsthemen in Entwicklungsziele übersetzen.

Ziele + Zukunftsthemen

Die Oststadt von der Landschaft her denken.

Die Topografie ist die Grundlage der Siedlungsentwicklung. Höhenzüge, Geländekanten, Flussauen und typische Wegeformen wie Furten, Treppentritten oder Hangkantenwege bilden ein Teil der Ortsspezifität, der lokalen Identität. Wertvolle Ausblicke, aber auch notwendige Luftaustauschbahnen und Korridore der Biodiversität gilt es freizuhalten.

Mit Bahn Stadt machen.

Der neue Bahnhof muss als Impuls einer starken regionalen Vernetzung für die Quartiers- und Standortentwicklung genutzt werden, für neue kulturelle, soziale, bildungsbezogene und touristische Anziehungspunkte (Kohlebunker, Platz an der Enz, 360°-Panorama im Gasometer, Eissporthalle etc.).

Der Oststadt eine Mitte geben.

Die Entwicklungsdynamik des neuen Bahnhofs muss genutzt werden: Mit dem Kohlebunker als Herz entsteht hier eine neue Mitte der Oststadt mit Nahversorgung, Bildung, Kultur, Wohnen und einem attraktiven Quartiersplatz. Es gilt, der Oststadt symbolische Zentralität zu verleihen durch Inwertsetzung historischer, kultureller, landschaftlicher Besonderheiten.

„Umsteigen!“

Der Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) bildet das Treibmittel der Verkehrswende. Ihn gilt es zu stärken. Am neuen Bahnhof Zeppelinstraße lässt sich eine Mobilitätsstation etablieren. Auf der alten Kohlenbahn bzw. nördlich der Bahnstrecke bietet sich die Chance für einen hoch attraktiven Fuß- und Radweg. Im Quartier verteilen sich dezentrale Mobilstationen (Radabstellanlagen, Leihradstation, Repairstation). Dem Fußverkehr öffnen sich neue Stiegen, barrierefreie Serpentin, Stege und Fahrstühle. Der Stadtteil wird durchlässig. Insbesondere längs stark befahrener Straßen muss eine robuste Bebauung zum Lärmschutz beitragen und als Schirm fungieren. An die B10 / Eutingen Straße zu bauen, macht sie zudem zur Stadtstraße.

Robuste Mischungen aus Wohnen, Gemeinbedarf und Gewerbe entwickeln.

Aus dem lückigen Nebeneinander gilt es einen urbanen Nutzungsmix zu machen. Hierzu sind neue, auch gemeinschaftliche oder kombinierte Wohn- und Arbeitsformen anzubieten wie Co-Working und Co-Living (Mikrowohnen, Baugruppen, Wohngemeinschaften, Mehrgenerationenwohnen, Stadiowohnen, Live-Work etc.). Am Kohlebunker, dem Schlachthof- und Thalesgelände können Quartiere mit urbanem Mix entstehen.

Klimaregulierende Freiräume aufwerten, vorhalten und stadtklimatisch angepasst bauen.

Möglichst alle Bauvorhaben sind als Beitrag zur Regenwasserrückhaltung und zur Durchgrünung des Stadtteils zu entwickeln. Durch gezielt modellierte Bau- und Vegetationsstrukturen lässt sich der Luftaustausch befördern. Der Erhalt offener Hanglagen an der B10 für den Luftaustausch kann auch für die Stärkung der Biodiversität und als Ausgleichsflächenpool genutzt werden.

Naturräumliche Reize und Hochwasserschutz verbinden.

Renaturierung, Hochwasserschutz und Naherholung können sich gegenseitig stärken. Punktuelle Zugänge zum Wasser können die Nutzungsqualität eines Freiraums deutlich stärken.

Freiräume vernetzen und Teilhabe im Freiraum ermöglichen.

Kleingärten, Grabeland und Gemeinschaftsgärten sind die neuen Räume des Do it yourself, wie eines vertrauensbasierten Miteinanders. Sie gilt es in Siedlungsnähe als moderne Form einer Allmende auszuweiten. Sie könnten auch zu einem Bestandteil des Enzaupark werden.

Leitbild

„Ströme + Furten“

Die Oststadt soll in Zukunft als integrierter, gemischt genutzter Stadtteil am Fluss wahrgenommen werden, der über attraktive Routen an die Innenstadt, die Nordstadt, die Enz, den Wartberg und den Kanzlerwald angebunden ist.

Die Leitidee besteht in der Formulierung von „Strömen“ und „Furten“ als verbindende, Stadtbild prägende Strukturen. Die Bahntrasse, die B10 und die Enz werden als verbindende Ströme in Ost-West-Richtung interpretiert, die die Oststadt mit der Innenstadt vernetzen. Quer dazu verlaufen „Furten“, die die Ströme kreuzen und verbinden. Sie bieten direkte Wege in Nord-Süd-Richtung. Die Topografie, die Hanglage der Oststadt, wird als Identität stiftendes Element herausgearbeitet.

Die industrielle Prägung der Oststadt wird nicht negiert; im Gegenteil, ihre Einzigartigkeit besteht in dem Nebeneinander von Industrie, Gewerbe, Wohnen, Kultur, Tourismus, Freizeit, Bildung. In Zukunft rücken neue Nutzungen, Gebäude und Freiräume näher an die infrastrukturellen Großbauten heran, integrieren diese, binden sie ein und machen sie so zugänglich. Die heterogene Bau- und Freiraumstruktur erhält durch die „Ströme und Furten“ einen räumlichen Zusammenhalt und eine gemeinsame stadtgestalterische Identität.

Leitbild
Ströme + Furten

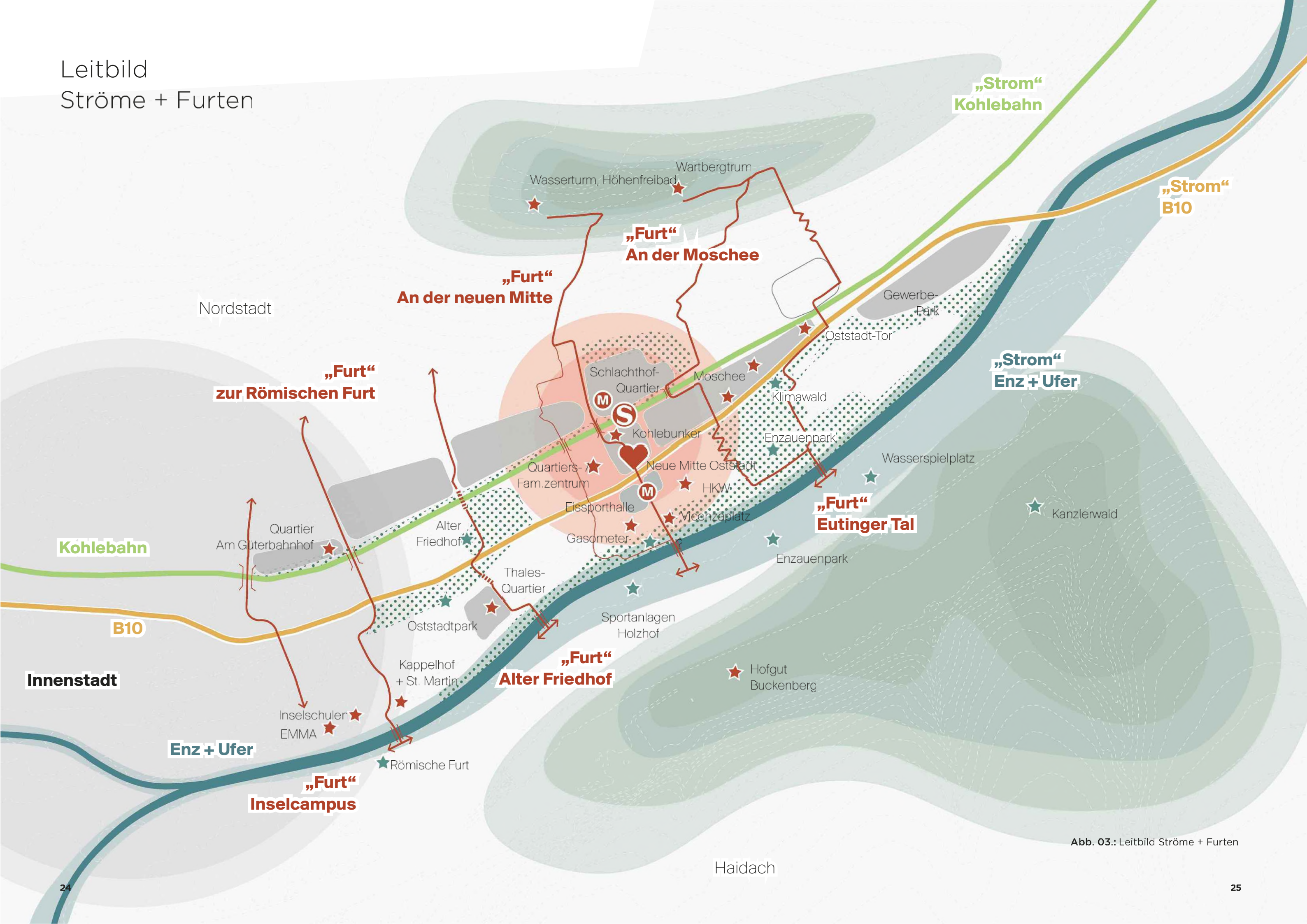


Abb. 03.: Leitbild Ströme + Furten

Rahmenplan „Ströme + Furten“

Die Bahntrasse, die B10 und die Enz werden als hangparallele „Ströme“ interpretiert und zu verbindenden Routen zwischen Oststadt und Innenstadt umgestaltet:

Die Kohlebahntrasse wird zu einem multivalenten Freiraum mit Fuß- und Radweg umgenutzt; hier bieten sich beeindruckende Einblicke in die Oststadt und Ausblicke in die umgebende Landschaft. Die B10 Eutingen Straße wird zu einer Stadtstraße mit mehr Grün, mehr Raum für FußgängerInnen/ RadfahrerInnen und Querungshilfen transformiert. Das Enzufer wird bereichsweise aufgewertet, besser zugänglich und nutzbar gemacht.

Quer zu den Strömen verlaufen die „Furten“. Die Furten verbinden landschaftliche

Highlights mit den Wohnquartieren – sie schaffen bequeme Verbindungen zwischen den Wohnquartieren und den Naherholungsräumen – sie beherbergen urbane Infrastruktur, Treffpunkte und Aufenthaltsräume als Ziele für die Menschen der Oststadt und der Nord-Ost-Stadt. Die Furten sind mal Weg, mal Stiege, mal breite Frei- und Sitzterrasse, mal Plateau oder Aussichtsterrasse oder zuweilen eine lange Blickachse. Die Furten rhythmisieren den Stadtkörper in Ost-West-Richtung. Beide Strukturen befördern den lokalen Luftaustausch.

Rahmenplan Ströme + Furten



Abb. 04.: Rahmenplan Ströme + Furten

Lupen

Der Rahmenplan ist in wichtigen Teilbereichen vertiefend ausgearbeitet worden. Dazu gehören die B10/Eutinger Straße, die Kohlebahn, der Enzaunenpark, der Bereich der neuen Mitte mit dem neuen Bahnhofpunkt bis zur Enz, der Bereich Alter Friedhof/Thalesgelände bis zur Enz, sowie einige grundlegende Gestaltungsmerkmale der Furten.

Es ist davon auszugehen, dass die Umsetzung einiger vorgeschlagener Maßnahmen – wie die Umgestaltung der Kohlebahn und B10, die Einrichtung des Bahnhofes – erst langfristig erfolgen kann.

Um Entwicklungsimpulse zu setzen, enthält die Rahmenplanung diverse Maßnahmen, die kurzfristig realisierbar wären, wie

Gestaltungsakzente an den Furten zu setzen, einige Bereiche des Enzaunenparks neu zu gestalten oder auch einige Querungen der B10 einzurichten.

Diese detaillierteren Darstellungen werden „Lupen“ genannt und im Folgenden beschrieben und illustriert.

Übersicht Lupen



„Furt“
zur Römischen Furt

Lupe Kohlebahn

Skizze Alter Friedhof/
Thales/Enz

„Furt“
Alter Friedhof

„Furt“
Inselcampus

Skizze Neue Mitte

Lupe Enzauepark

„Furt“
An der neuen Mitte

„Furt“
An der Moschee

Lupe B10

„Furt“
Eutinger Tal

Abb. 05.: Übersichtsplan Lupen

Lupe B10 / Eutinger Straße

Transformation zu einer grün-blauen Stadtstraße

Die B10 ist eine wichtige Verbindungsstraße Pforzheims mit überregionaler Bedeutung. Für die Oststadt stellt sie eine regionale Anbindung sicher und verbindet die Oststadt mit der Innenstadt. Zugleich bildet die B10 aufgrund fehlender Querungen, hoher Geschwindigkeiten des KFZ-Verkehrs und der Breite des Straßenraums eine Barriere innerhalb der Oststadt.

Die Rahmenplanung zielt auf eine Transformation der B10 zu einer Stadtstraße, die in den städtebaulichen Kontext integriert ist. Es sollen attraktive Straßenräume geschaffen werden, insbesondere für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen. Gleichzeitig soll die Leistungsfähigkeit der B10 erhalten werden.

Als Maßnahmen werden vorgeschlagen, Geschwindigkeitsreduktionen in Teilabschnitten umzusetzen, die Fuß- und Radwege auszubauen, einen Teilabschnitt von 4- auf 2-streifig zurückzubauen, neue Straßenbäume zu setzen und Grünstreifen mit Mulden-Rigolen zu integrieren, sowie neue Querungsmöglichkeiten zu schaffen,

insbesondere im Bereich der querenden Furten.

Es werden von der Umgestaltung in eine Stadtstraße positive Effekte auf mehreren Ebenen erwartet. Die Barrierewirkung der Straße nimmt ab und zerschnittene Stadträume in Nord-Süd-Richtung werden vernetzt. Emissionen (Lärm und Schadstoffe) werden reduziert und zugleich das Mikroklima durch Vegetation und Retentionsflächen verbessert. Insgesamt wird die Attraktivität für bestehende (Wohn)lagen gesteigert. Die Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr werden verbessert und der Fokus auf eine nachhaltige Mobilität (Verkehrswende) wird geschaffen.

Abb. 06.: Eutingerstraße auf Höhe der Kläranlage



DTV - Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (2016)

Die Analyse der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke lässt einen Belastungssprung in Höhe der Zeppelinstraße erkennen: Osten: ca. 28.700 Kfz/24h, Westen: ca. 14.500 Kfz/24h. Die unterschiedliche verkehrliche Belastung erlaubt die Einteilung der B10 in verschiedene Abschnitte mit je unterschiedlichem Profil (Anzahl Fahrspuren, Geschwindigkeit).



Abb. 07.: Plangrafik zur DTV © Stadt Pforzheim

Transformation B10 | Maßnahmen

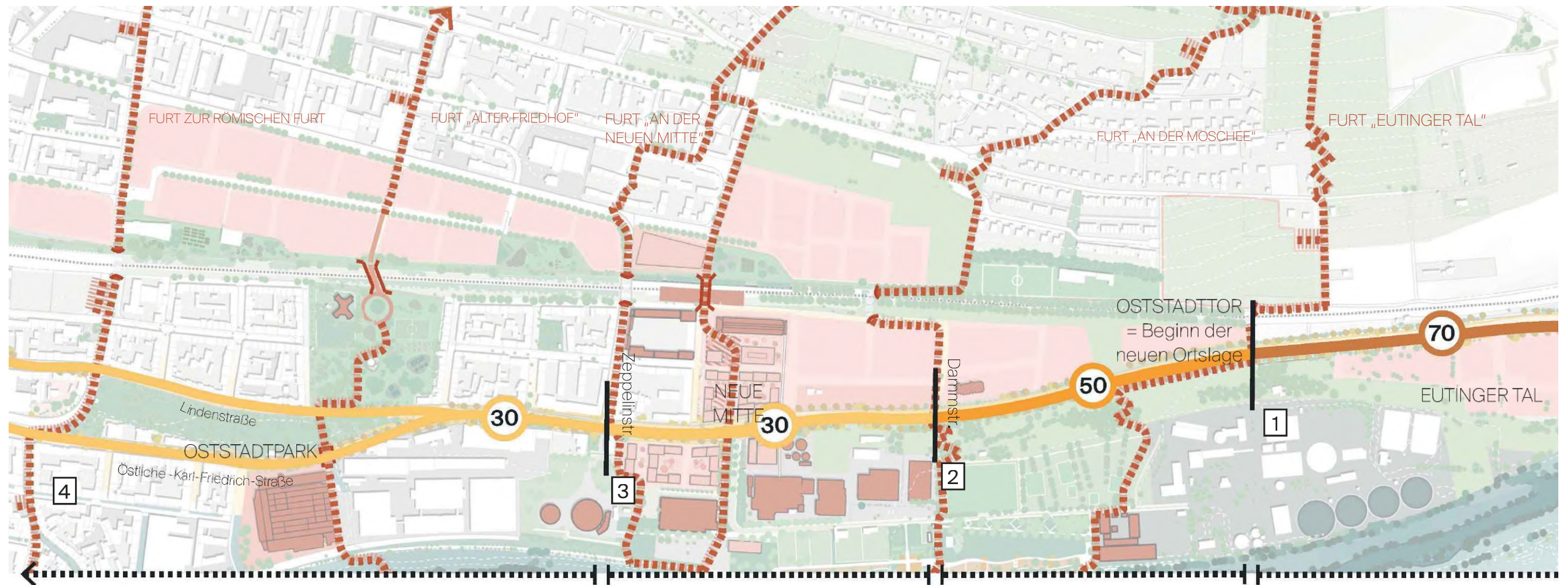


Abb. 08.: Übersichtsplan Maßnahmen zur Transformation der B10

4 ABSCHNITT

„ZEPPELINSTRASSE - OSTSTADTPARK“

- Reduktion 50 km/h auf 30 km/h
- Abschnitt Zeppelin bis Oststadtpark: Rückbau 4- auf 2-streifig
- Abschnitt Östliche Karl-Friedrich Straße: Rückbau 4- auf 2-streifig
- Wegfall der Abbiegespur zugunsten eines Grünstreifens
- Erweiterung des Fußweges (Nördlich der Östl. Karl-Friedrich-Str.)

3 ABSCHNITT

„DAMMSTRASSE - ZEPPELINSTRASSE“

- Reduktion 50 km/h auf 30 km/h
- weiterhin: 4-streifig
- Reduktion der Fahrspurweite auf 3,25m
- separater Fuß-/Radweg je Richtung
- neue straßenbegleitende Bebauung
- mittlerer Grünstreifen mit Bäumen für bessere Querungsmöglichkeiten

2 ABSCHNITT

„OSTSTADTTOR - DAMMSTRASSE“

- Reduktion 70 km/h auf 50 km/h
- weiterhin: 4-streifig
- Reduktion der Fahrspurweite auf 3,25m
- kombinierter Fuß-/Radweg je Richtung
- straßenbegleitende Bebauung im Norden

1 ABSCHNITT

„EUTINGER TAL - OSTSTADTTOR“

- weiterhin: Tempo 70 km/h
- weiterhin: 4-streifig
- Reduktion der Fahrspurweite auf 3,25m
- kombinierter Fuß-/Radweg je Richtung

Transformation B10 | Schemaschnitte

1. Abschnitt: „ Eutinger Tal - Oststadttor“

- weiterhin Tempo 70km/h
- weiterhin: 4-streifig
- Reduktion der Fahrspurbreite auf 3,25m
- Anlegen Fuß-/Radwege (Nord)
- Verbreiterung Rad- und Fußweg (Süd)

Legende

-  Fußweg
-  Radweg
-  Grünstreifen
-  Fahrbahn/Fahrspur PKW

Schnitt „Eutinger Tal“ - Bestand

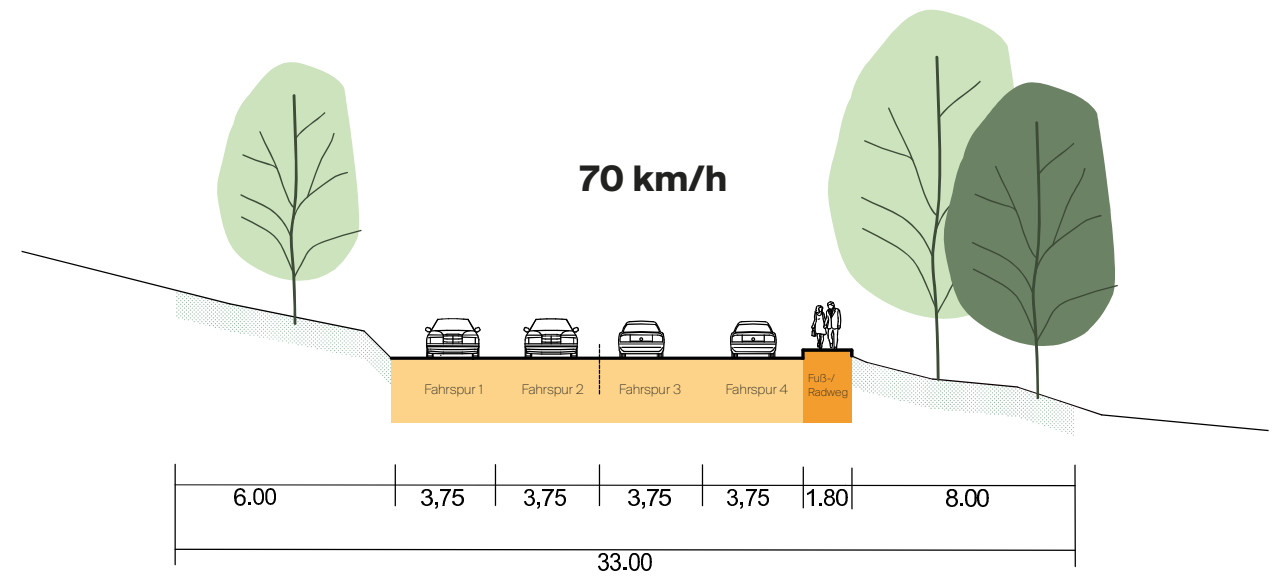


Abb. 09.: Schnitt „Eutinger Tal“ - Bestand

Schnitt „Eutinger Tal“ - Rahmenplan

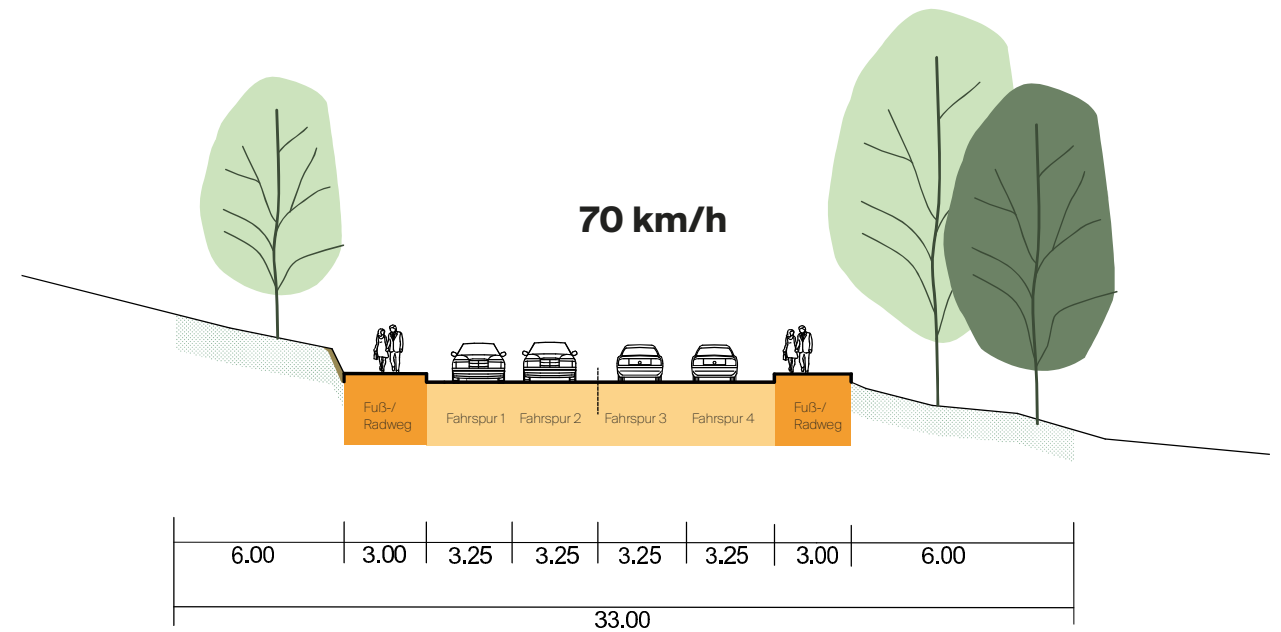
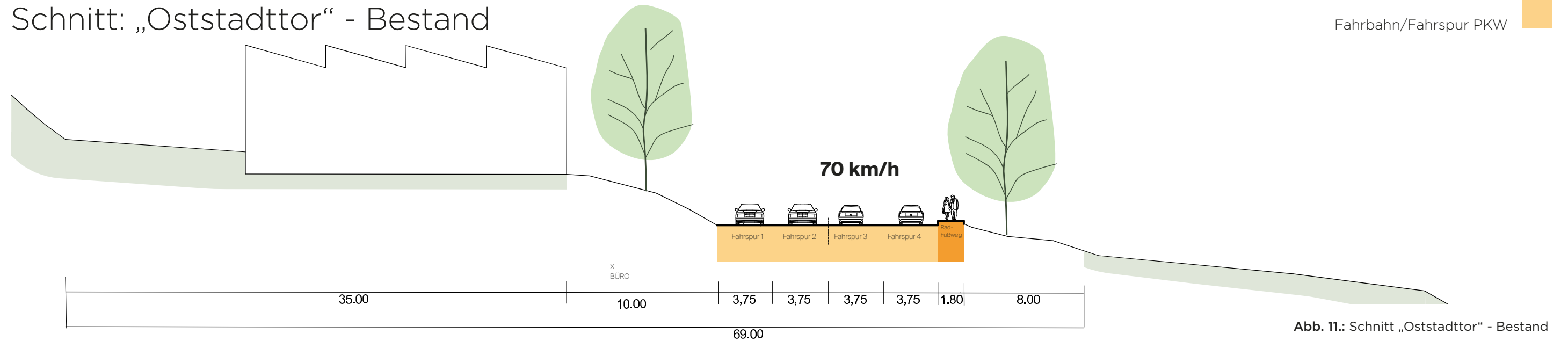


Abb. 10.: Schnitt „Eutinger Tal“ - Rahmenplan

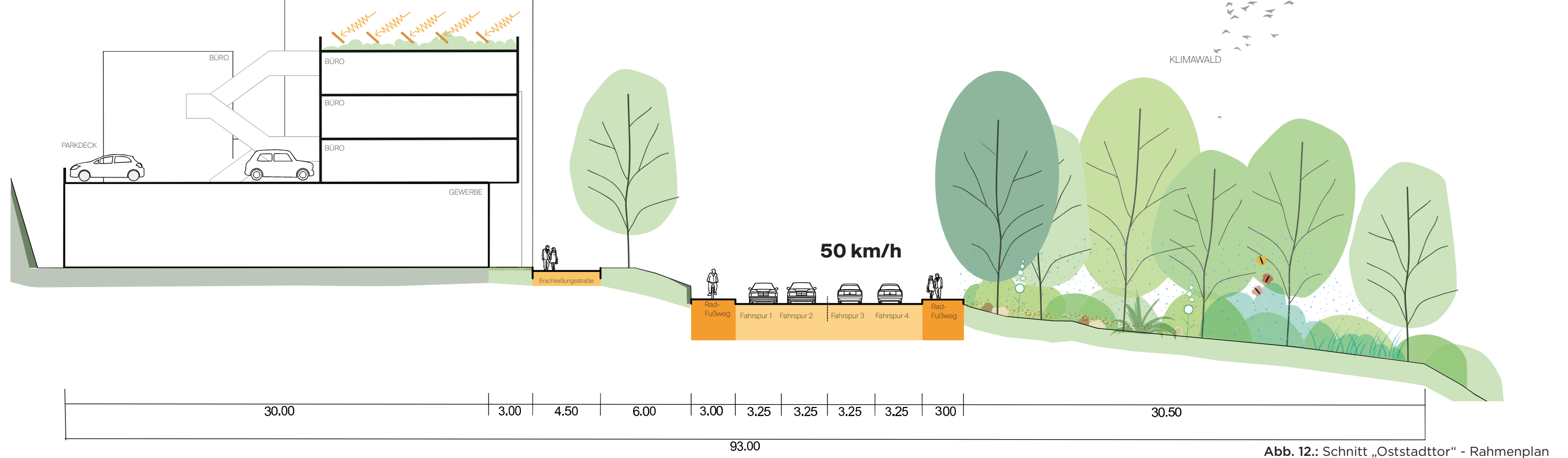
2. Abschnitt: „Oststadttor“ bis „Dammstraße“

- Reduktion 70 km/h auf 50 km/h
- weiterhin: 4-streifig
- Reduktion der Fahrspurbreite von 3,50m auf 3,25m
- kombinierter Fuß-/Radweg je Richtung
- straßenbegleitende Bebauung im Norden
- Klimawald im Süden

Schnitt: „Oststadttor“ - Bestand



Schnitt: „Oststadttor“ - Rahmenplan



Legende

- Fußweg
- Radweg
- Grünstreifen
- Fahrbahn/Fahrspur PKW

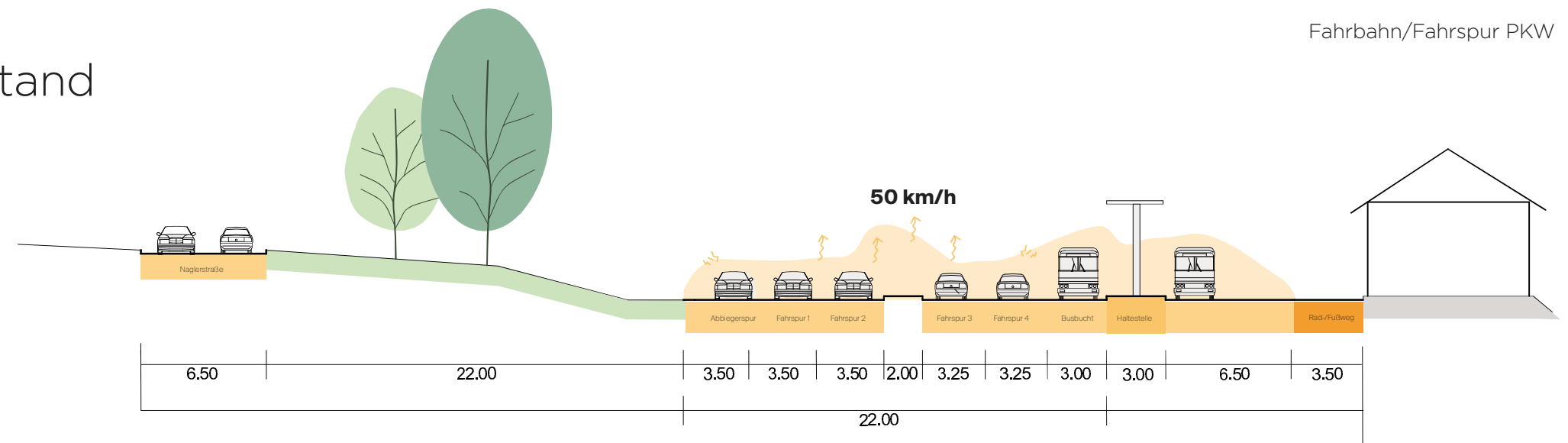
3. Abschnitt: „Dammstraße“ bis „Zeppelinstraße“

- Reduktion Geschwindigkeit 50 auf 30 km/h
- weiterhin: 4-spurig
- Reduktion der Fahrspurbreite auf 3,25m
- separater Fuß-/Radweg je Richtung
- straßenbegleitende Bebauung und Grünstreifen mit Retentionsfunktion
- mittlerer Grünstreifen mit Bäumen für bessere Querungsmöglichkeiten

Legende

- Fußweg
- Radweg
- Grünstreifen
- Fahrbahn/Fahrsur PKW

Schnitt: „Neue Mitte“ - Bestand



Schnitt: „Neue Mitte“ - Rahmenplan

Abb. 13.: Schnitt „Neue Mitte“ - Bestand

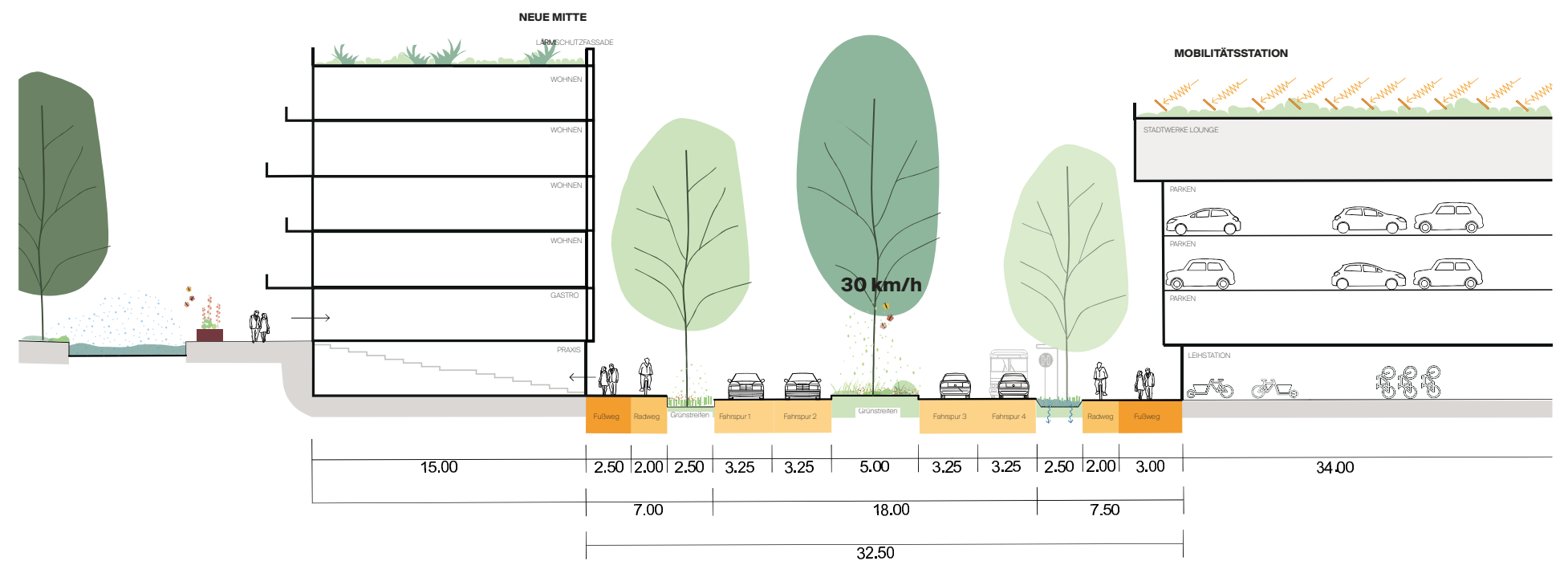


Abb. 14.: Schnitt „Neue Mitte“ - Rahmenplan

4. Abschnitt: „Zeppelinstraße“ bis „Oststadtpark“

- Reduktion 50 km/h auf 30 km/h
- Abschnitt Lindenstraße:
Wegfall der Abbiegespur zugunsten eines Grünstreifens
Kombinierter Grün- + Parkstreifen (Süd)

Schnitt „Oststadt-Park/ Lindenstraße“ - Bestand

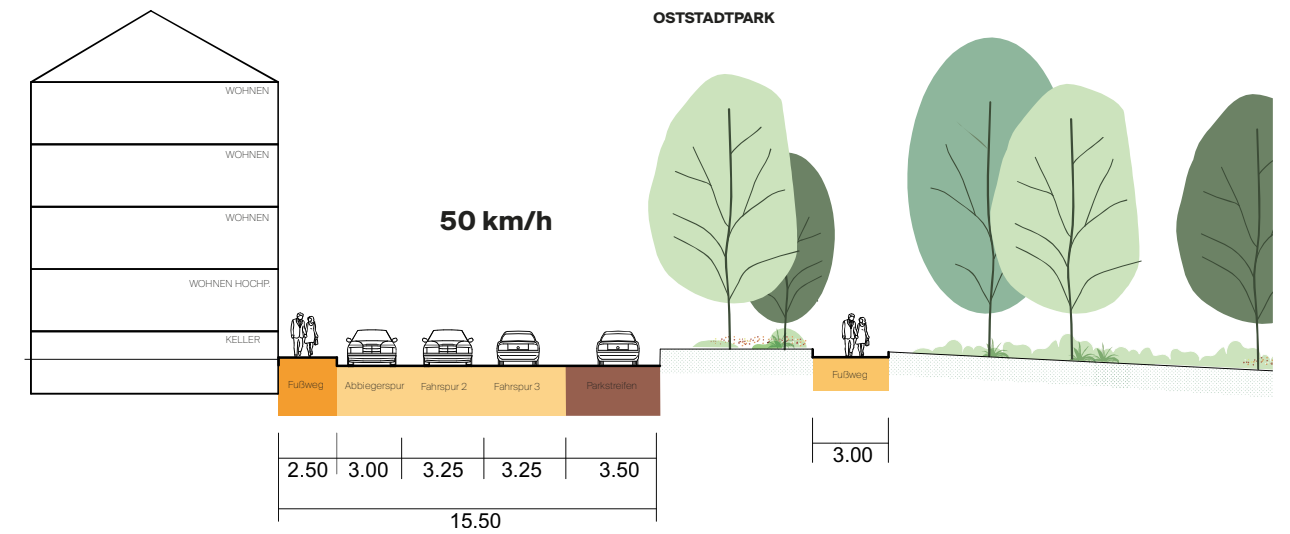


Abb. 15.: Schnitt „Oststadt-Park/Lindenstr.“ - Bestand

Schnitt „Oststadt-Park/ Lindenstraße“ - Rahmenplan

Legende

- Fußweg
- Radweg
- Grünstreifen
- Fahrbahn/Fahrspur PKW

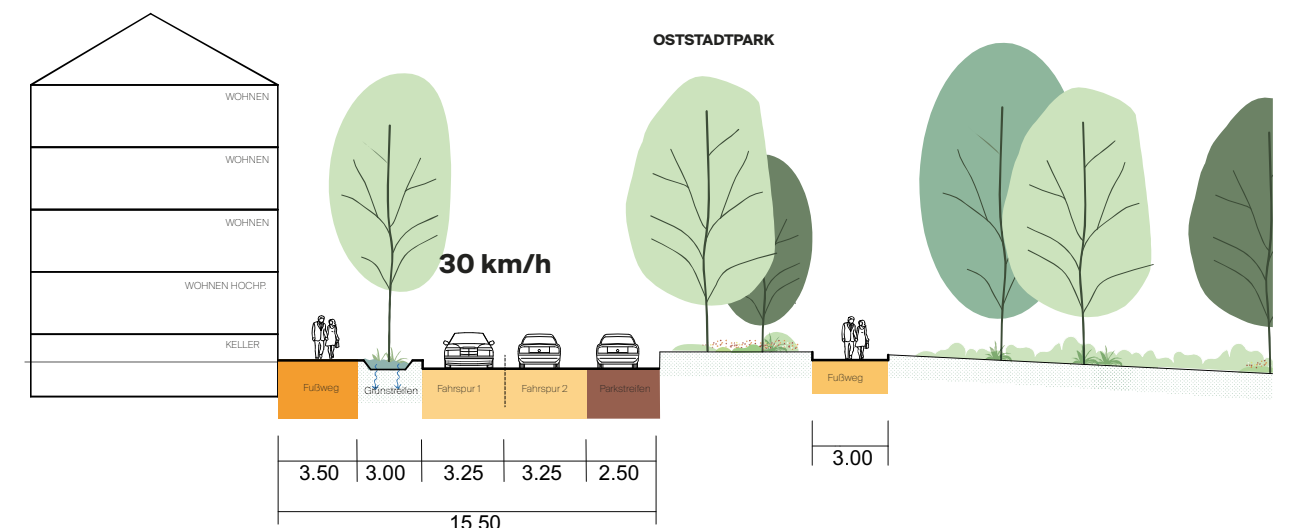


Abb. 16.: Schnitt „Oststadt-Park/Lindenstr.“ - Rahmenplan

4. Abschnitt: „Zeppelinstraße“ bis „Oststadtpark“

- Reduktion 50 km/h auf 30 km/h
- Abschnitt Lindenstraße:
Wegfall der Abbiegespur zugunsten eines Grünstreifens
Kombinierter Grün- + Parkstreifen (Süd)

Schnitt „Oststadt-Park/ Östliche-Karl-Friedrich-Str.“ - Bestand

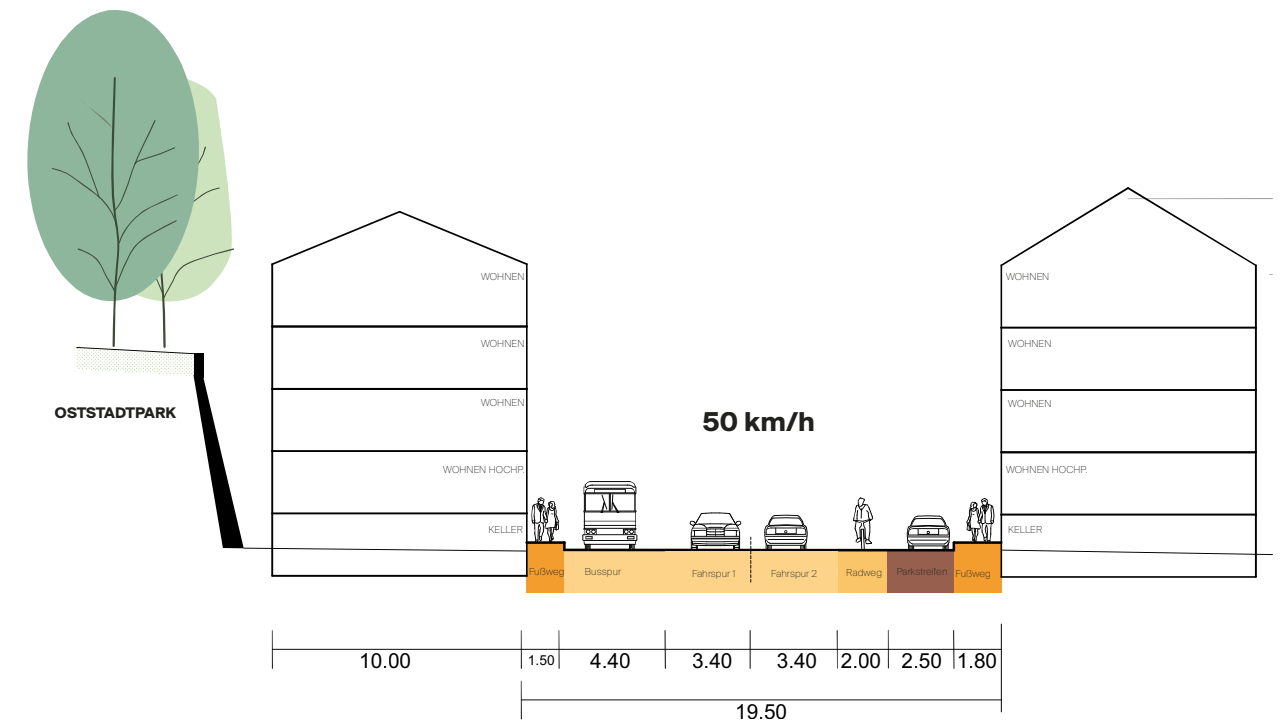


Abb. 17.: Schnitt „Oststadt-Park/Östliche-Karl-Friedrich-Str.“ - Bestand

Schnitt „Oststadt-Park/ Östliche-Karl-Friedrich-Str.“- Rahmenplan

Legende

- Fußweg
- Radweg
- Grünstreifen
- Fahrbahn/Fahrs pur PKW

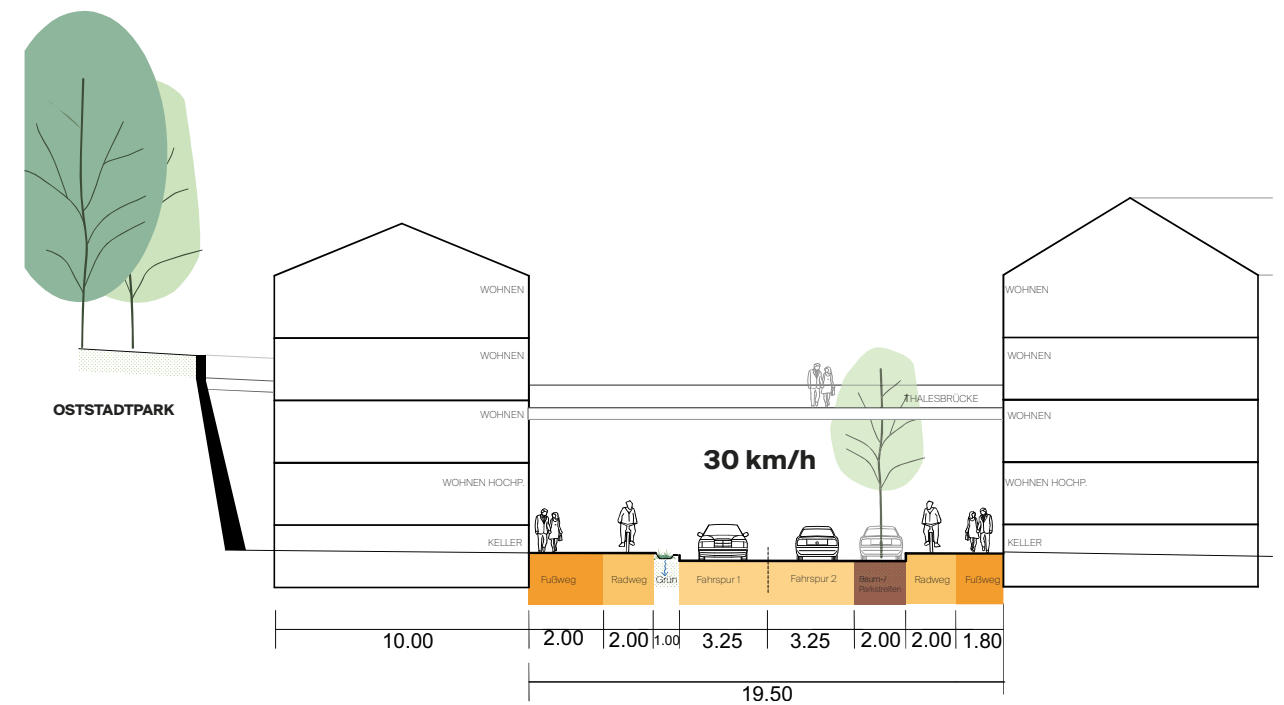


Abb. 18.: Schnitt „Oststadt-Park/Lindenstr.“ - Rahmenplan

Neue und optimierte Querungen der B10

Übersichtsplan

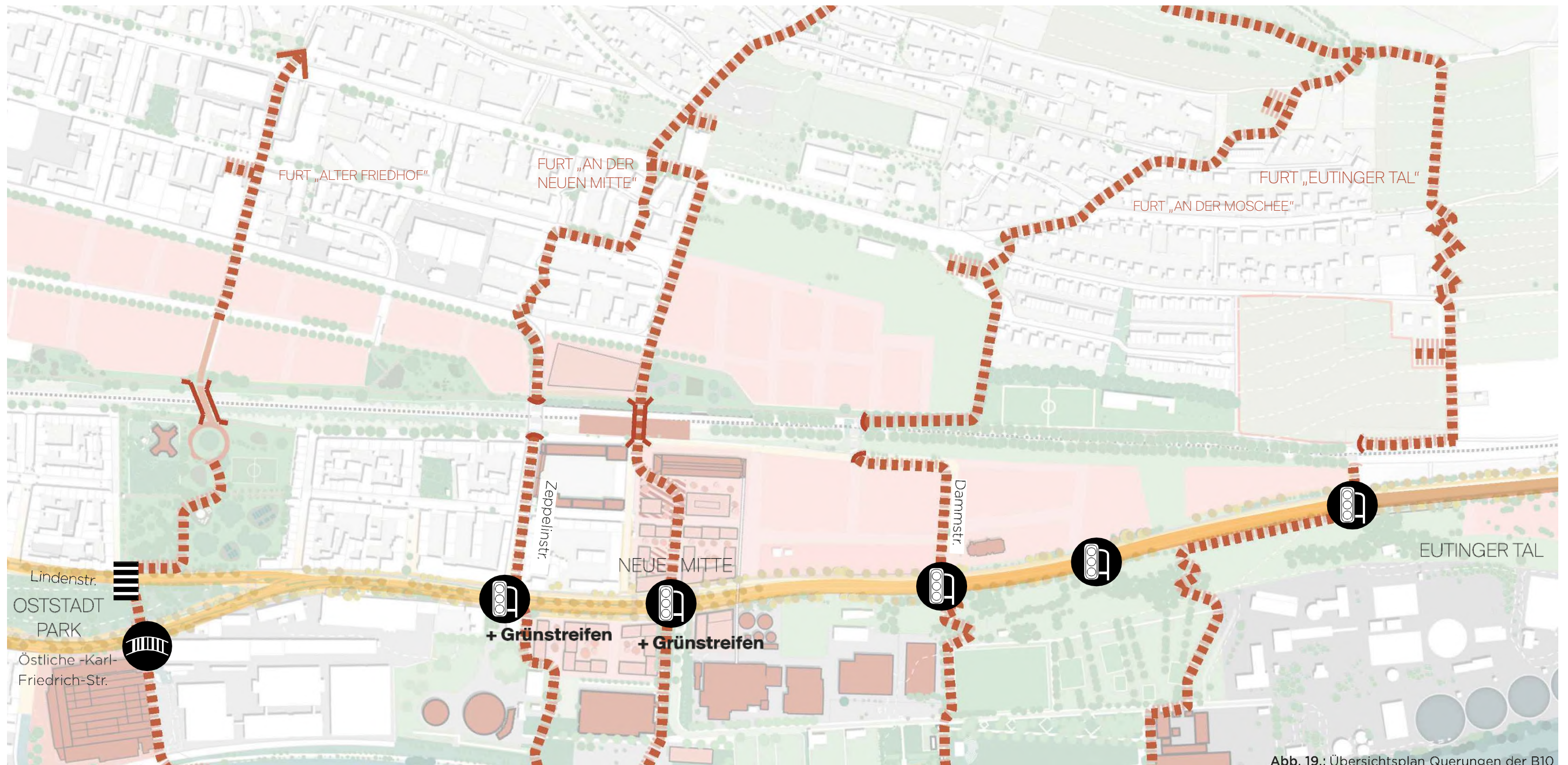


Abb. 19.: Übersichtsplan Querungen der B10

- 1** AUFPFLASTERUNG QUERUNGSHILFE **LINDENSTRASSE**
 - 2** SIGNALANLAGE + GRÜNSTREIFEN **ZEPPELINSTRASSE**
 - 3** SIGNALANLAGE + GRÜNSTREIFEN **NEUE MITTE**
 - 4** SIGNALANLAGE **MOSCHEE**
 - 5** SIGNALANLAGE **HOCHSCHULE** (bereits in Planung)
 - 6** SIGNALANLAGE **OSTSTADTTOR**
- FUßGÄNGER-BRÜCKE **THALESGELÄNDE**

Skizze - Neue Straßenprofile
Grünstreifen als Querungshilfen



Abb. 20.: Skizze, Patrick Chavannes Boulogne, Marseille, AAUPC

Lupe Kohlebahn

Ein multicodierter Freiraum an der Bahntrasse

Mit der Einrichtung eines Bahnhofpunktes an der Zeppelinstraße verbinden sich wichtige Impulse für die Entwicklung eines Quartierszentrums und regional bestens angebundener Wohnstandorte. Auch verschafft er den in der Oststadt ansässigen Unternehmen, dem Hochschulstandort wie den touristischen und regional bedeutsamen Destinationen Gasometer und Eishalle eine neue Erreichbarkeit. Mit dem Bahnhof gewinnt die Oststadt nicht allein an Zentralität, sondern er ist auch ein zentraler Baustein für den notwendigen Mobilitätswandel in Stadt und Region, der auf einen substanziellen Ausbau der Umweltverbundes von Schiene, Fahrrad und Fuß ausgerichtet ist. Lokal verbinden sich mit dem neuen Bahnhof zudem Chancen für den Abbau von räumlichen Barrieren im Stadtgebiet, für eine stärkere Verbindung von Nord- und Oststadt, für eine verbesserte Anbindung an die Naherholungsräume Enzaupark und Wartberg, sowie für

den Aufbau einer attraktiven Route für den Rad- und Fußverkehr aus bzw. in Richtung Eutingen. Denn die Einrichtung eines neuen Bahnhofpunktes bedarf einer guten Einbindung in den umliegenden Stadtraum, damit er zum zentralen Anker der Nahmobilität werden kann. Mit der nicht mehr in Nutzung befindlichen Kohlebahn bietet sich nun die Möglichkeit des Ausbaus eines multicodierten und grüdominierten Frei- und Verbindungsraumes längs der Bahnstrecke Karlsruhe – Mühlacker. Er vermag den neuen Haltepunkt von S- und Regionalbahnen gelingend in die benachbarten Stadtteile einzubinden.

Die aus der Nutzung genommene Kohlebahn verläuft ab Pforzheim Hbf in östlicher Richtung parallel und nördlich zur Bahnstrecke Karlsruhe – Mühlacker und endet am Kohlebunker. Um die Kohle an der Endladestation über die benachbarte Bahnstrecke transportieren zu können, wurde sie auf einem Damm angelegt,



Abb. 21.: Planung Bahnhofpunkt Zeppelinstraße, Vorzugsvariante TKK GmbH 2020 © Stadt Pforzheim

Abb. 22.: Ausblicke von der Kohlebahn in die Oststadt



der sich nach Osten hin zunehmend aus dem Gelände heraushebt. Zum Tal hin wird sie von einer schweren Mauer abgefangen. Aufgrund dieser Höhenlage ist dieser Bereich nicht nur hinreichend von der südlich verlaufenden Bahntrasse abgesetzt, sondern er bietet auch reizvolle Einblicke in den Stadt- und Talraum der Oststadt. Dieses Freiraumband lässt sich in bzw. aus Richtung Eutingen am Kohlebunker an die Emil-Kessler-Straße anschließen und am Hauptbahnhof im Bereich des alten Güterbahnhofs in den zentralen Stadtraum einflechten. Auch dazwischen bieten sich regelmäßig Gelegenheiten, die Freiraumverbindung mit dem umliegenden Wegenetz zu verknüpfen, da das Gelände oberhalb der Kohlebahn weitgehend niveaugleich anschließt.

Oberhalb des Bahnhaltes am Kohlebunker ließe sich ein kleiner Bahnhofsvorplatz einrichten, an dem sich ein Mobilitäts-HUB anschließt. Hier soll das Umsteigen leicht gemacht werden. Verschiedene Modalitäten des Unterwegsseins sollen sich hier bequem verbinden lassen.

Auf dem Gelände der Kohlebahn selbst lässt sich eine attraktive, weil direkte, PKW-freie Route für den Rad- und Fußverkehr aus oder in Richtung Innenstadt einrichten. Längs der Rad- und Fußwegeverbindung können an geeigneten Stellen reizvolle Aussichtspunkte über die Stadt geschaffen und gestalterisch hervorgehoben werden. Zudem können seitlich – je nach Flächenverfügbarkeit – auch neue Freiraumangebote wie Gemeinschaftsgärten (urban gardening), kleinere spiel- und bewegungsorientierte Einrichtungen (z.B. Grindelemente für Skater) geschaffen werden. Aufgrund seiner Lage abseits der Wohnbebauung ist der Verbindungsraum lärmrobust. In den nicht betretbaren Böschungs- und Abstandsbereichen zur Bahnanlage lassen sich hohlraumreiche

Vorrichtungen für trockenheitsliebende Arten, wie etwa Mauereidechsen, schaffen. Bei der Ausgestaltung der Vegetation gilt es die Bedeutung der Kohlebahn für die Belüftung des bioklimatischen hoch belasteten Innenstadtbereiches im Blick zu behalten. Insgesamt sollte die neue „Kohlebahn“ eine robuste, einfach gehaltene Gestaltung erhalten, die den industriellen Entstehungszusammenhang nicht leugnet.

Ein solcher Verbindungsraum stärkt nicht allein die lokale Vernetzung, schafft eine attraktive Route zwischen Innenstadt und Landschaft, befördert die wohnbauliche Entwicklung der Oststadt, sondern könnte darüber hinaus auch für das weitere Umfeld des Haupt- und Güterbahnhofs und das benachbarte Gewerbeband Blücherstraße den Anstoß für eine Entwicklung zu einem gemischten Stadtquartier mit robuster Nutzungsvielfalt geben.

Eine Realisierung dieses Freiraumbandes ist indes nicht voraussetzungslos: Flächenverfügbarkeit, etwaige Schadstoffbelastungen, Vorkommen geschützter Arten, Gewährleistung der Verkehrssicherheit längs der Bahntrasse oder die Möglichkeit einer Durchwegung bislang privater Gewerbeflächen sind zu sondieren und ein Finanzierungskonzept zu erarbeiten. Die derzeit recht umfangreichen Fördermittel des Bundes für den Ausbau von Radwegen könnten hier Anwendung finden.

Es empfiehlt sich eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben, die die näheren Rahmenbedingung wie die räumlichen, rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen klärt, die Planungen auch in der Gestaltung konkretisiert, Varianten und mögliche Realisierungspfade aufzeigt.

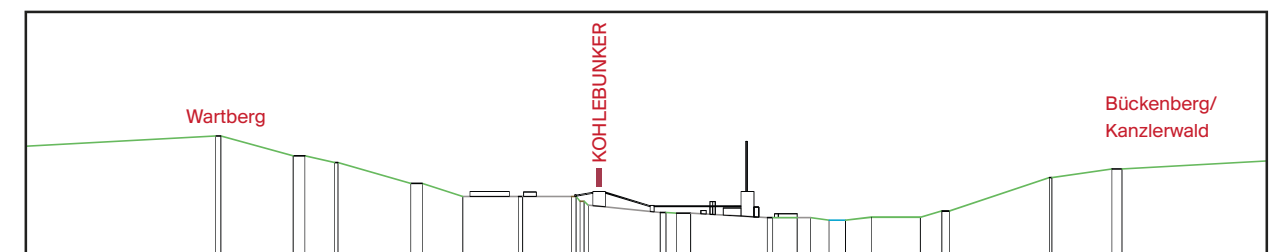


Abb. 23.: Ein Schnitt durch das Enztal auf Höhe des Heizkraftwerkes zeigt deutlich die herausgehobene Lage der Kohlebahn

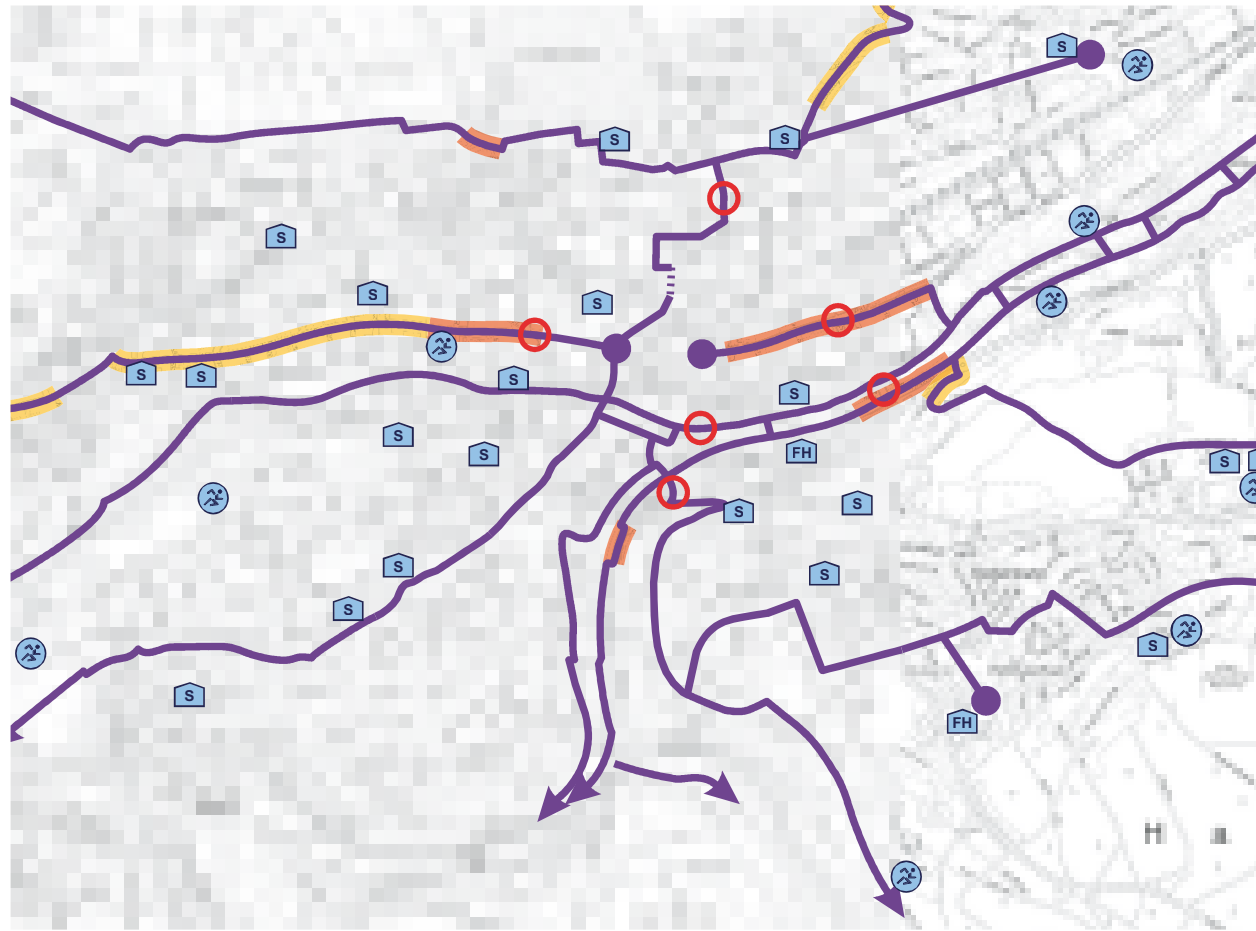
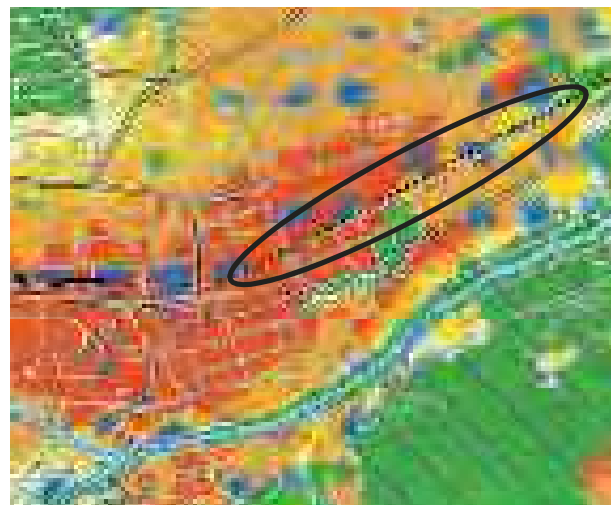


Abb. 24.: Verkehrsentwicklungsplan Stadt Pforzheim 2009 © Stadt Pforzheim



Als attraktive Route abseits des motorisierten Verkehrs ergänzt die „Kohlebahn“ das Radwegenetz der Stadt.

Durch Schaffung von Vegetationsflächen auf der Kohlebahn kann deren stadtklimatische Bedeutung als Frischluftkorridor gestärkt werden.

Abb. 25.: Stadtklimaanalyse Stadt Pforzheim 2015 © Stadt Pforzheim; Hervorhebung durch Bearbeiterteam

Schnittlinien der Höhenüberprüfung

Die Kohlebahn ist hinsichtlich der Höhenlage gut anschlussfähig an das jeweils nördlich gelegenen Gelände.

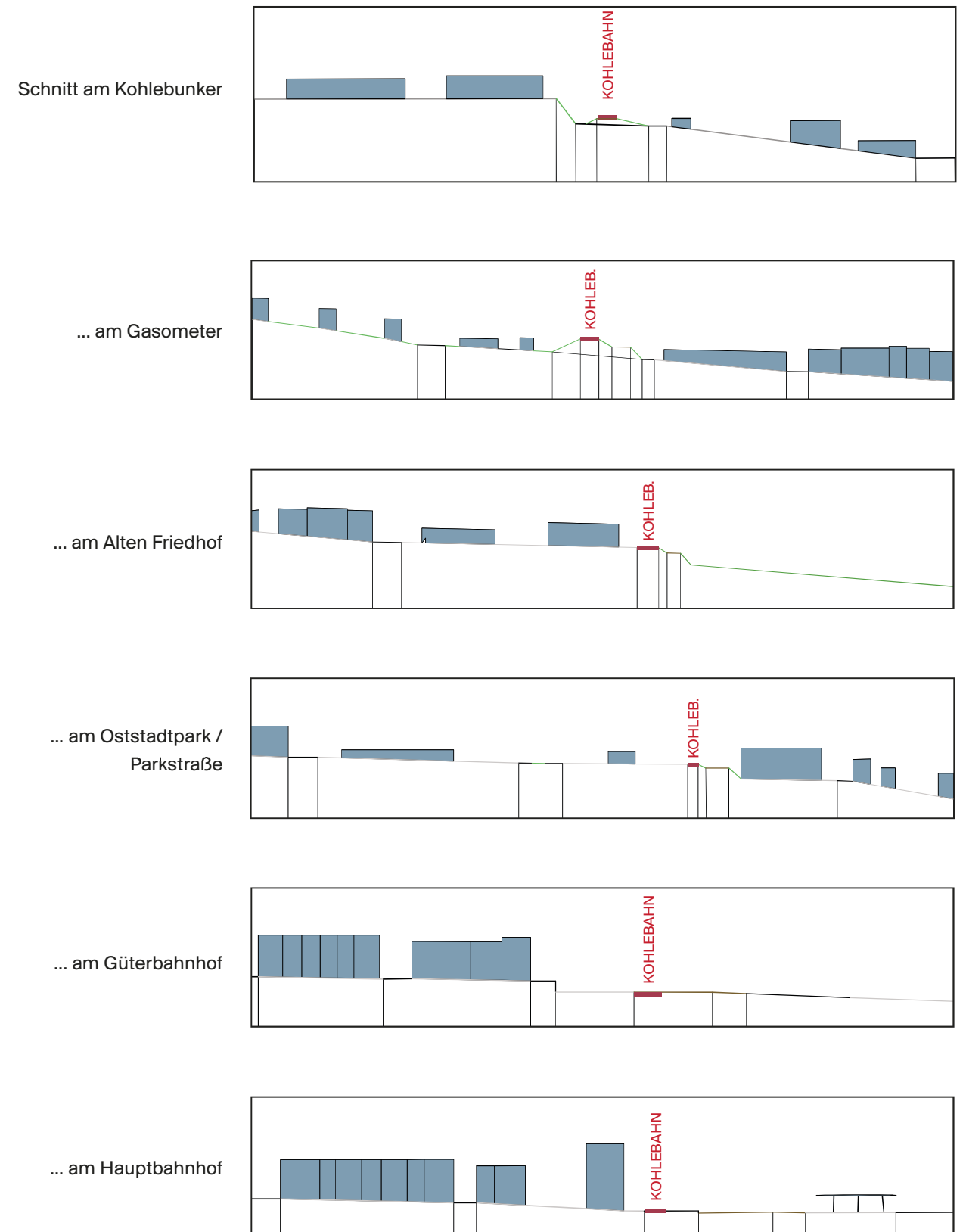


Abb. 26.: Schnitte der Höhenüberprüfung

Planausschnitt „Kohlebahn“

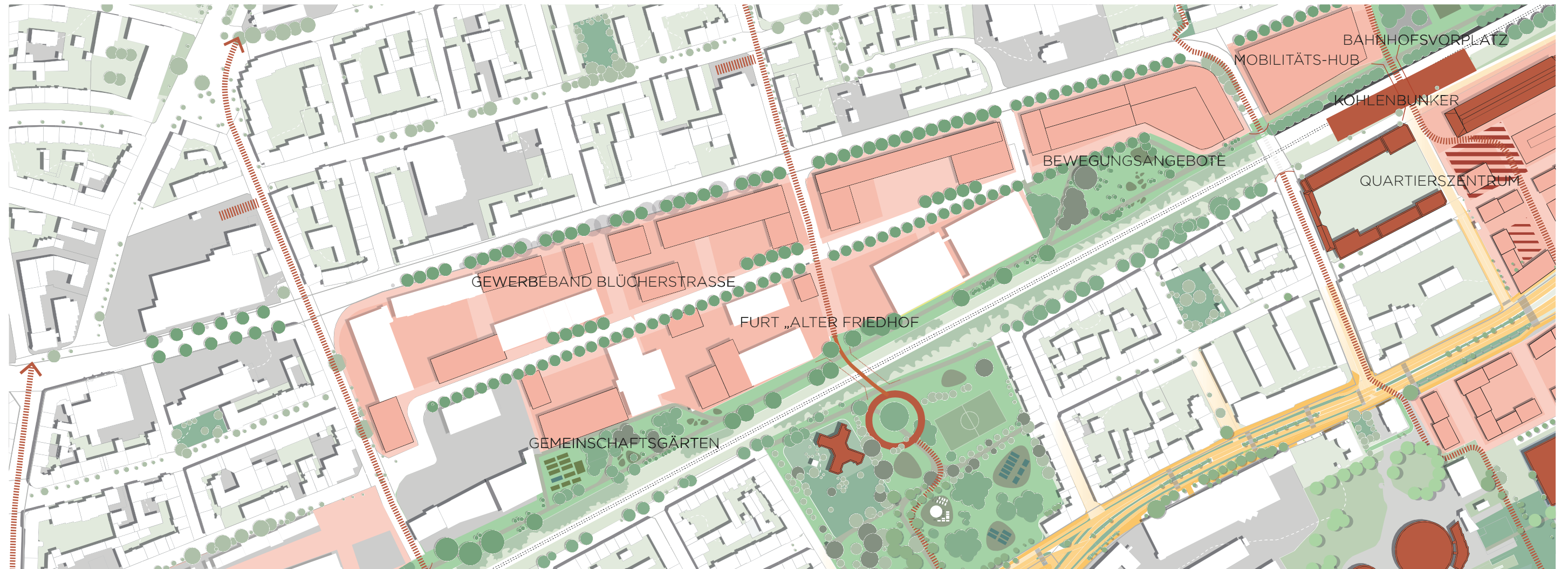


Abb. 27.: Planausschnitt „Kohlebahn“

Gewerbeband transformieren und Stadtraum zurückgewinnen

- präzise Eingriffe der Nachverdichtung
- große mit kleinen Typologien verbinden
- große Stellplatzanlagen zurück-(oder über-)bauen
- Freizeit, Konsum, Produktion und Wohnen umsichtig kombinieren
- Dachlandschaft begrünen und energetisch nutzen
- Durchgrünung ausbauen

Kohlebahn als Biotopverbund

- Kohlebahn als hohlraumreichen, offenporigen Lebensraum für Tiere und Pflanzen erhalten und ausbauen (inbs. für Reptilien)

Gemeinschaftsgärten an der Kohlebahn

- gärtnerische Teilhabe im öffentlichen Raum ermöglichen
- wohnungsnahes Grün ausbauen

Furten durchführen - Radweg übergeordnet einbinden

- Barrieren abbauen
- Gewerbeband mit benachbarten Quartieren verflechten
- Radweg an das Haupttroutennetz der Stadt anbinden

(Lärm-) robuste Spiel- und Bewegungsorte etablieren

- informelle Spielräume schaffen
- Generationenübergreifende Bewegungsangebote einrichten
- Wegeverbindung mit einzelnen Grindelementen für Skater

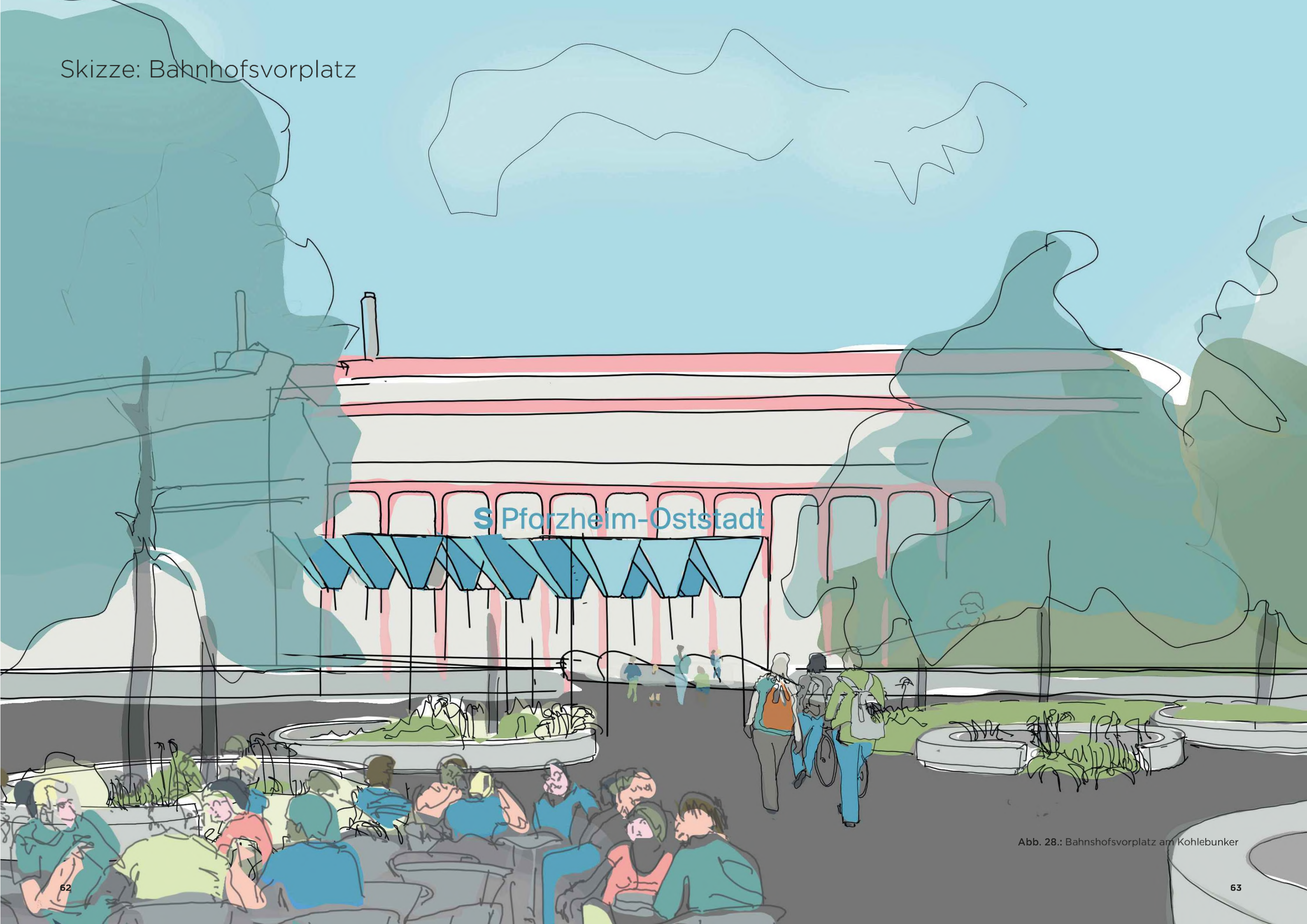
Multicodierter, gründerdominierter Freiraum- und Verbindungsraum („Strom Kohlebahn“)

- Kohlebahn als „Gemeinsamweg“ für Fuß-, Radverkehr und Skater/Inliner umbauen
- „Kohlebahn“ mit Furten verflechten
- attraktive Aussichtspunkte über die Stadt gestalten

Mobilitäts-HUB am Bahnhof

- attraktiven Bahnhofsvorplatz gestalten
- zukunftssträchtiger Knotenpunkt für Intermodalität / Car-/Bike-Sharing
- Quartiersgarage für Pkw und Fahrräder
- Reparaturdienstleistungen

Skizze: Bahnhofsvorplatz



S Pforzheim-Oststadt

Abb. 28.: Bahnhofsvorplatz am Kohlebunker

Referenz: Bahnhofsvorplatz und Mobilitäts-HUB



Abb. 29.: Mobilitätsschwerpunkt am Elsässer Tor, Basel

Referenz: Gemeinschaftsgärten



Abb. 31.: Gemeinschaftsgärten Seestadt Aspern



Abb. 32.: Gemeinschaftsgärten Sargfabrik, Wien

Referenz: Freiraumachse



Abb. 30.: Freiraumachse München Hauptbahnhof - Pasing

Referenz: Freiraum an der Bahnachse



Abb. 33.: Wientalerrasse an der U4, Wien

Lupe Enzaunenpark

Der Enzaunenpark wurde 1992 über das Vehikel der Landesgartenschau realisiert. In dem zuvor stark gewerblich-industriell genutzten Talgrund entstanden am Nordufer der Enz u.a. die St. Maur Halle mit dem weiträumigen Vicenza-Platz sowie die kleinteilig gestalteten Hohwiesengärten oder auch die skulpturalen Installationen am Hochwasserdamm.

Am Südufer des Enz wurden naturnah eingebundene, weitläufige Aufenthalts-, Spiel- und Sportflächen geschaffen. Drei Brücken verbanden die beiden Teile des Enzaunenparks. Außerhalb des Pegelbereiches wurde die Enz umfassend revitalisiert.

Der Enzaunenpark bildet seitdem einen zentralen Anker sowohl der stadtweiten wie quartiersbezogenen Freiraumversorgung, als auch der landschaftsbezogenen Naherholung. Er ist über den Radweg an der Enz unmittelbar in das Landesradwegenetz eingebunden. Mit dem Gasometer Pforzheim, dem Eissportzentrum und zahlreichen Veranstaltungen ist der Enzaunenpark ein regional bedeutsamer Anziehungspunkt.

Mit über 30 Jahren ist der Enzaunenpark aber auch in die Jahre gekommen. Mehrere Brückenverbindungen sind bereits oder werden zukünftig wegfallen. Ein Ersatz des sogenannten Römerstegs ist bereits in Planung. Das robuste Grundgefüge des Parks mit seinem wertgebenden Baumbestand erscheint zwar insgesamt als zukunftsfähig, trotzdem wird die Notwendigkeit von Anpassungen deutlich: So ist der nördliche Zugang seitens der Oststadt weiterhin unbefriedigend. Das Heizkraftwerk bildet eine starke Barriere zur Oststadt. Der einzig mögliche Zugang zwischen Kraftwerk und St. Maur Halle ist stark durch den Park(-such)verkehr belastet und in seiner Gestaltung wenig auf den Fuß- und Radverkehr ausgerichtet. Andere PKW-freie Zugänge fehlen, was insbesondere die Qualität neuer Wohnbauflächen längs der Eutingen Straße

schwächt. Der nördliche Hauptzugang zum Enzaunenpark könnte durch einen Mobilitäts-HUB deutlich vom Pkw-Verkehr entlastet werden. Neue „Furten“ bzw. Zugänge zum Park lassen sich zudem am Uhrenhaus und östlich des Kraftwerkes im Bereich der Gärtnereien realisieren. Sie können die Erreichbarkeit des Parks erheblich stärken und den Wohnstandort qualifizieren und dadurch erheblich zur Steigerung der Lebensqualität in den fußläufig erreichbaren Wohnquartieren beitragen.

Die Überlagerung von lokalen bis regionalen bzw. touristischen Nutzungen im Park machen es ferner erforderlich, die Verkehre besser aufeinander abzustimmen. So müssen das Gasometer und die St. Maur Halle weiterhin von Reisebussen angefahren werden. Der wenig einladende und weitläufige Vicenza-Platz bedarf aber einer stärkeren Adressbildung und einem Mehr an Aufenthaltsqualität. Diese kann durch eine Verlagerung des Biergartens oder durch Schaffung eines zusätzlichen Gastronomieangebotes am Platz aufgefangen werden. Dies bietet zudem die Chance, das gastronomische Angebot mit den benachbarten kultur-, event- und sportlichen Einrichtungen zu verzahnen. So ließen sich auch für die gastronomischen Anbieter neue Einkünfte erschließen. Durch einen Platz mit belebter Topographie könnte ein interessantes Bewegungsangebot für Kinder und Jugendliche entstehen - ein Platz für Lauf-, Spiel- und Einräder, ein Platz für das Rennen und Toben oder einfach für gelassenes Abhängen.

Auch gilt es den Rad- und Fußverkehr längs der Enz besser auszutarieren und konfliktreiche Situationen zu entzerren. Der Park muss in seinen Kernbereichen als „entschleunigter“ Bereich gelten können, in dem Fußgänger*innen klar bevorrechtigt sind.

Das unmittelbare Enzufer ist im Bereich des

Abb. 34.: Vicenza-Platz Pforzheim am Eingang des Enzauparks



Enzaupark bislang kaum zugänglich. Der Bau eines oder mehrerer Stege kann hier zumindest punktuell mehr Wasserkontakt ermöglichen. Auch ein gezieltes Mahdmanagement auf den Uferwiesen ermöglicht im Bereich des nicht renaturierten Uferabschnittes angenehme Aufenthalte am Wasser.

Der bestehende und durch die anvisierten neuen Wohnbauflächen sich verschärfende Mangel an Spiel-, Sport- und Bewegungsangeboten erfordert ferner einen Ausbau des Freiraumangebotes. Die sich an den Enzaupark anschließenden Gärtnereiflächen bilden hier ein wertvolles Potenzial zur Erweiterung des Parks. Hier können vereinsunabhängige Sport- und Bewegungsangebote in naturnah gestalteter Umgebung entstehen. In den stadtklimatisch und als Biotop wertvollen Hangbereichen könnten alte Trockensteinmauern erhalten und landschaftstypische Obststreuwiesen angelegt werden.

Langfristig sollten in die Arrondierung des Parks auch Flächen des Heizkraftwerkes, z.B. am Einlaufbauwerk und an der Gasübergabestation sowie private Grundstücke am Hohwiesenweg einbezogen werden. Und sollte die Speichernutzung im Gaskessel zukünftig aufgegeben werden, könnte der Gaskessel, das Uhrenhaus sowie der jüdische Friedhof öffentlich erschlossen und zusammen mit dem 360°-Panorama zu einem kultur- wie bildungsbezogenen Lerncampus (mit Schwerpunkt MINT-Fächer) ausgebaut werden.

Insgesamt gilt es also den Enzaupark noch stärker für die Oststadt wie auch die Stadt insgesamt zu öffnen und die Enz als naturnaher Erholungsraum stärker zugänglich und erlebbar zu machen.



Abb. 35.: Referenzbeispiel für Grind- und Anlauf-elemente für Skater: der Eduard-Wallnöfer-Platz (Landhausplatz) Innsbruck © Stadt Pforzheim

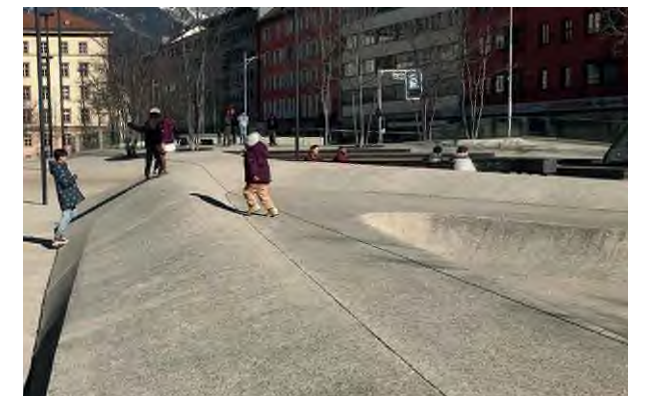


Abb. 36.: Eduard-Wallnöfer-Platz (Landhausplatz) Innsbruck © Stadt Pforzheim



Abb. 37.: Referenzbeispiel Theodorkirchplatz, Basel

Enzaupark - Maßnahmen

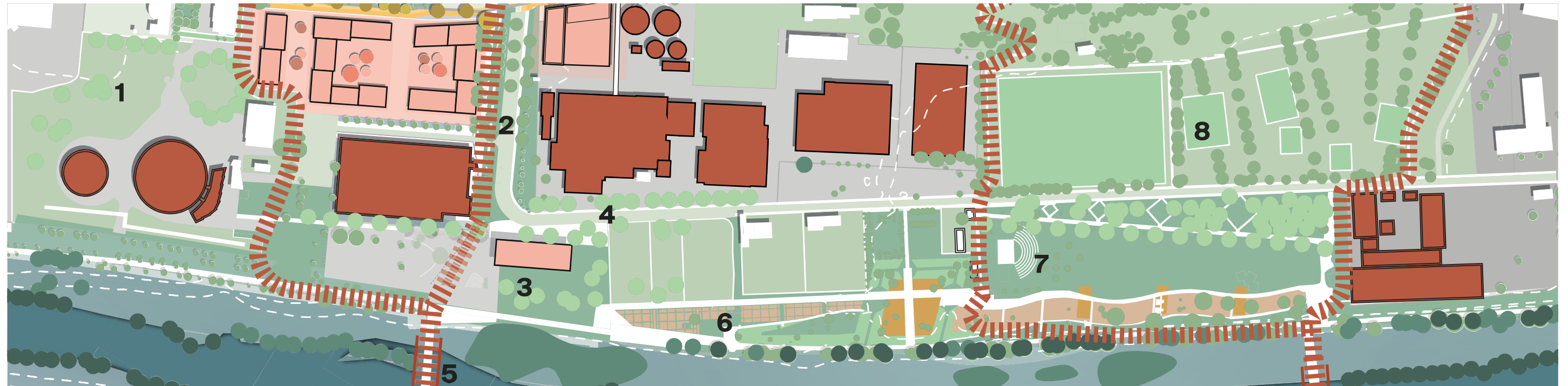


Abb. 38.: Übersichtsplan Maßnahmen Enzaupark

(1) Gaswerk

- Bei Aufgabe der Reservespeicherfunktion der Gaskugel Option einer Erweiterung des Enzauparks prüfen
- Einrichtung eines weiteren Zugangs zum Enzaupark über Eutinger Straße 4 (Grünflächen- und Tiefbauamt)
- Schaffung attraktiver Freiräume für die Einrichtung des KJT Nord (Zentrale Angebote für Kinder und Jugendliche in Pforzheim (ZAP))
- kulturelle Erschließung und Nutzung des historischen Standorts der Energiewirtschaft in Pforzheim

(2) Zufahrt Hohwiesenweg

- Gestaltung einer breiten, von Bäumen gesäumten Fußgänger Verbindung zwischen neuem Quartierszentrum am Kohlebunker und dem Vicenzaplatz
- Neugestaltung des Baufeldes (aktuell Kaufland)
- MobilitätsHUB / Quartiersgarage an der B10 / Eutinger Straße

(3) Biergarten am Vicenzaplatz

- Verlagerung der Gastronomie an den Vicenzaplatz
- Restaurantgebäude als Blickfang der Furt „Neue Mitte“
- Biergarten-Terrasse mit angeschlossenem Kinderspielplatz an der Enz
- Stellplätze für Fahrräder und wenige PKW-Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Menschen
- Vicenzaplatz als robuste Platzfläche für Veranstaltungen
- Verbesserung der Zuwegung zum 360°-Panorama
- Platzoberfläche und Möblierung als informelle Grundlelemente für Skater*innen

(4) Radverkehr über Hohwiesenweg leiten

- Ableitung des Radverkehrs auf Höhe St. Maur Halle zum Hohwiesenweg und Rückführung an die Enz östlich der Stadtgärtnerei
- Hohwiesenweg als Fahrradstraße gestalten
- Bürgersteig einrichten

(5) Erneuerung des Römerstegs

- Neubau einer Brücke mit Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten

(6) Staudengrund, Europaplatz

- Erhaltung und Revitalisierung des wertgebenden Staudengrundes (Schachbrettbeete)
- Umgestaltung des Europaplatzes zu einem auf Klettern/Bouldern und Jonglieren spezialisierten Spielplatz
- Umnutzung der drei stark baulich gefassten Intarsien (Kleinstarchitekturen) in der großen Liegewiese als geschützte, angenehm beschattete Aufenthaltsbereiche; ggf. behutsamer Rückbau der Kleinstarchitekturen
- Rasenband längs der Dammanlage als Potenzialfläche für Gemeinschaftsgärten (urban gardening)

(7) Bisherigen Gastronomiestandort zur Freilichtbühne umgestalten

- Veranstaltungsort für kleine Freilichtveranstaltungen
- bisherigen Biergarten temporär bewirtschaften
- bühnenartige Situation zur östlich sich anschließenden Liegewiese öffnen
- öffentliche Toilette als wichtige Einrichtung im Park beibehalten
- Liegewiese erhalten

(8) Gärtnereien als Erweiterungsflächen für den Park

- einfach gehaltene Spielflächen für den vereinsunabhängigen Sport in einem naturnah gestalteten Umfeld
- Kombinationsspielfeld Fußball und Rugby (mit Ballfang) sowie diverse Streetball-, Basketball-, Volleyballfelder
- Obststreuwiesen in Hang-/Randbereichen; Ausgleichsflächen (Ökokonto)
- Schaffung einer neuen Wegeverbindung im Bereich der Fatih-Moschee
- Erhalt der Wohnflächen im Bestand

Skizze - Restaurant mit Außengastronomie

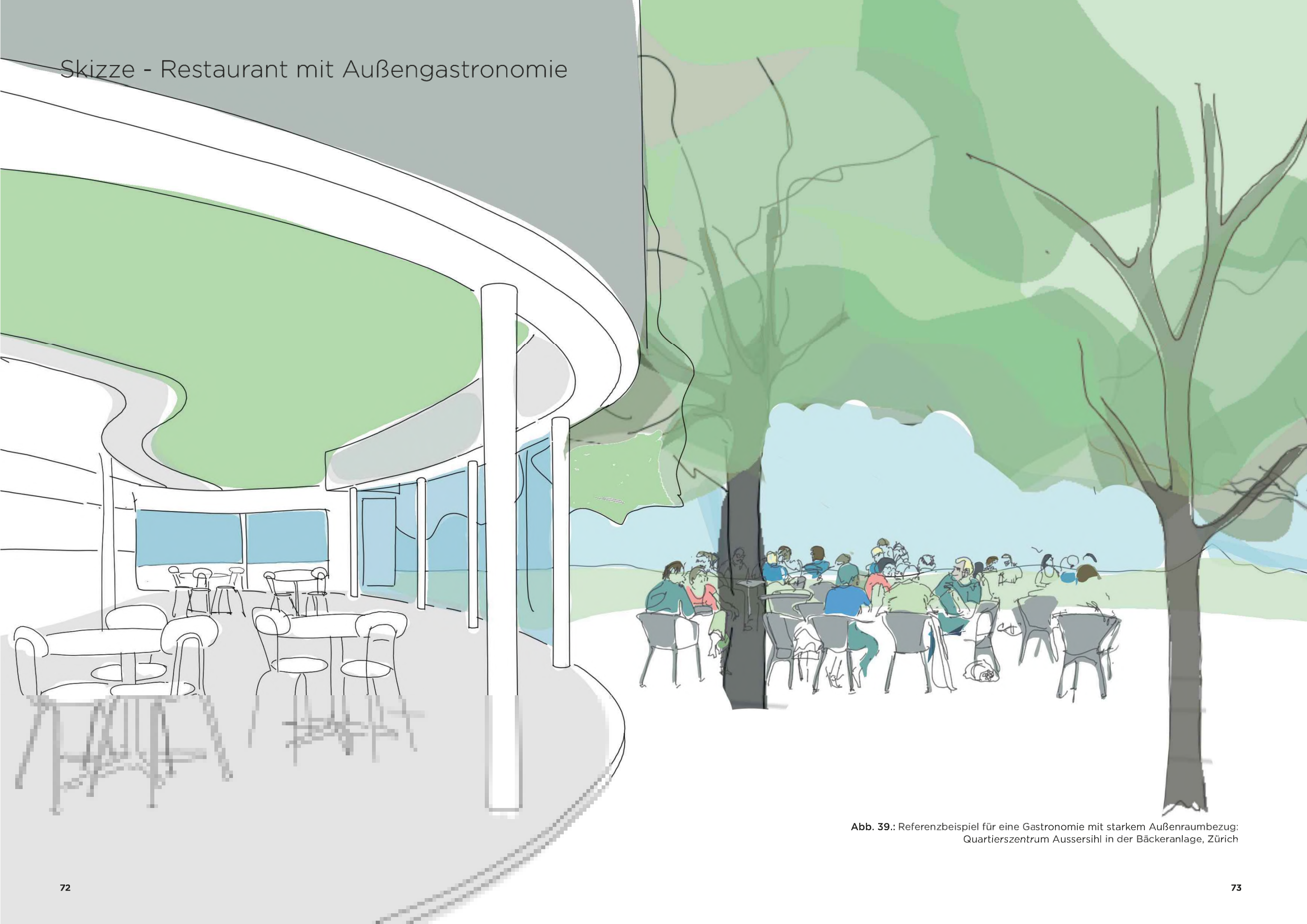


Abb. 39.: Referenzbeispiel für eine Gastronomie mit starkem Außenraumbezug:
Quartierszentrum Aussersihl in der Bäckeranlage, Zürich



Abb. 40.: Spielplatz Erlenmattpark, Basel



Abb. 41.: Staudenanlagen der Hohwiesengärten

Während die Staudenanlagen eigentlich nur an wenigen Stellen einer Erneuerung bedürfen, bietet sich der von Wällen eingefasste Europaplatz für eine Umgestaltung zu einem auf Klettern, Bouldern und Jonglieren spezialisierten Spielplatz an. Die Abbildung links zeigt eine Spielplatzgestaltung in Basel (Goldbachweg / Erlenmatt).



Abb. 42.: Staudenanlagen im Enzaupark

Gebaute Räume (Kleinstarchitekturen) am Hochwasserdamm ließen sich als ruhebetonte, angenehm schattierte Räume oder als Anker für eine freizeitgärtnerische Nutzung (Gemeinschaftsgärten) entwickeln.

Abb. 43.: Schräglufbild, Blick auf die Treppengestaltung Enzufer © Stadt Pforzheim



Abb. 44.: Referenzbeispiel Sitz-/Liegeelemente auf Treppentufen © Stadt Pforzheim

Das Enzufer stellt eine besonders erholsame Zone dar. Einfache Sitzelemente, die die bestehende Treppenanlage nutzen, können zum Verweilen einladen. Durch regelmäßige Mahd kleinerer Wiesenbereiche könnten zusätzlich attraktive Liegebereiche entstehen.



Abb. 45.: Treppengestaltung Enzufer, Höhe Vincenzaplatz

Skizze - Steganlage an der Enz

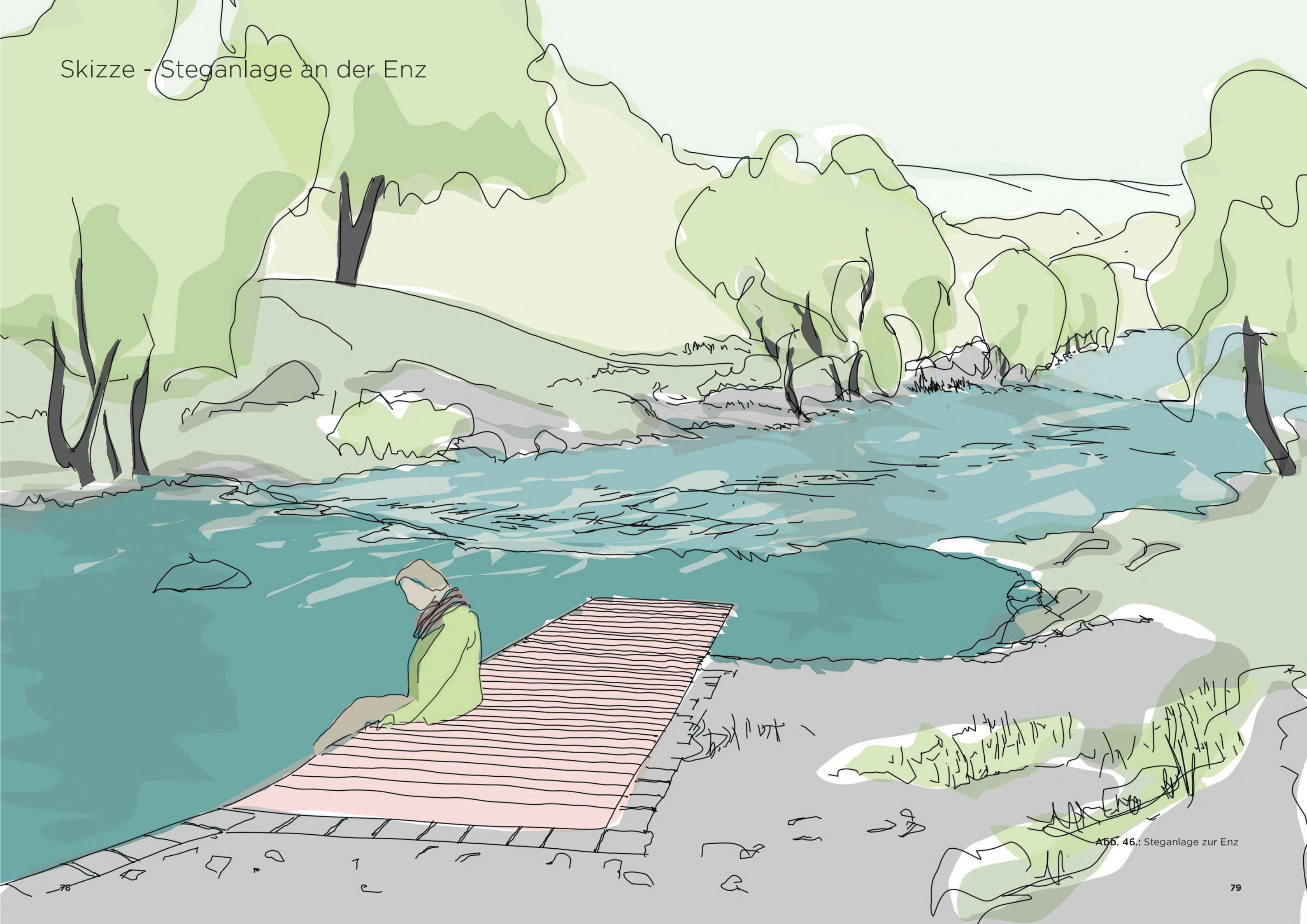


Abb. 46.: Steganlage zur Enz

Abb. 47.: Ökosportplatz Universität Freiburg



Abb. 48.: Gärtnerreien am Enzaupark



Abb. 49.: Gärtnerreien am Enzaupark

Die heutigen Gärtnerreien sind ein wertvolles Flächenpotenzial für eine Erweiterung des Enzauparks und die Anlage einfach gehaltener Spielflächen für den vereinsunabhängigen Sport in einem naturnah gestalteten Umfeld. In den Hanglagen ließe sich zwischen den bestehenden Wohngebäuden neue Streuobstwiesen aufbauen.



Abb. 50.: Obststreuwiesen am Wartberg

„Neue Mitte“

Nutzungsgemischtes Stadtteilzentrum am Kohlebunker

In der Oststadt fehlt eine Mitte. Die Rahmenplanung sieht vor, dass am Kohlebunker ein Nutzungsgemischtes Stadtteilzentrum entsteht.

Der Nutzungsmix der Oststadt kann vielfältiger werden, es soll Raum für mehr Wohnen, Kultur und Bildung geben. Ein wichtiger Meilenstein für die Etablierung einer „Zentralität“ ist die Einrichtung eines neuen Bahnhalt punktes, der die Anbindung der Oststadt deutlich verbessern würde.

In den Plänen und Schnitten wird eine Nutzungsgemischte Quartiersmitte am Kohlebunker dargestellt, die über die B10 bis zum Vicenza-Platz und zur Enz ausstrahlt. Südlich des Kohlebunkers könnte ein multifunktional nutzbarer Quartiersplatz entstehen. Der Kohlebunker mit seiner markanten Architektur stellt ein Kulturdenkmal und eine Landmarke der Oststadt dar. Das Gebäude kann als Pionier der neuen Mitte fungieren und soll in einem ersten Schritt der Nachnutzung in Teilbereichen zugänglich gemacht und für Temporäres (Stadtteilst, Ausstellung, Inszenierung) geöffnet werden. Mittelfristig kann hier ein Ort mit besonderer Ausstrahlung für Kultur, Soziales, Bildung geschaffen werden, der einen Teil der Geschichte der Oststadt erzählt. Auf den Baufeldern südlich des Kohlebunkers und des derzeitigen Kauflands nördlich der Eislauhalle ist eine Neubebauung für (bezahlbares) Wohnen, Gewerbe/ Büros und mit belebten Erdgeschoss mit Einzelhandel,

Coworking, Handwerk, Dienstleistungen, Gastronomie vorgesehen. Die Bebauung rückt an die B10 heran und schirmt das Innere der Baufelder und der Quartiersmitte vom Lärm der Eutinger Straße ab. Nördlich des Kraftwerks und nördlich des neuen Bahnhalt es sind Mobilitätsstationen geplant, in denen geparkt, aber auch Autos, Fahrräder, Lastenräder, Roller uvm. geliehen werden können: Einpendler:innen können hier bequem vom Auto in die Bahn, den Bus oder auf das Fahrrad umsteigen.

Das Heizkraftwerk wirkt als weithin sichtbarer Orientierungspunkt und Landmarke der Oststadt. Nach dem Vorbild des Gasometers könnte das Heizkraftwerk in Zukunft durch eine Inszenierung mit (farbigem) Licht noch attraktiver und zeitgemäßer in Erscheinung treten.

Die Etablierung einer Mitte hat Auswirkung auf die Identifizierung der Menschen mit der Oststadt. Die Aufenthaltsqualität wird gesteigert, ebenso die Möglichkeit Bedarfe im Quartier abzudecken. Durch eine Anreicherung der Wohnnutzung wird die Oststadt lebendiger. Die neuen Baufelder sollen mit intensiv begrünten Freiflächen entwickelt werden, so kann entsiegelt und das Mikroklima verbessert werden.



Abb. 51.: Vertiefungsplan „Neue Mitte“

Kohlebunker „Rough + Ready“ als Pionier der Mitte



Abb. 52.: Kohlebunker Dachstuhl © Stadt Pforzheim

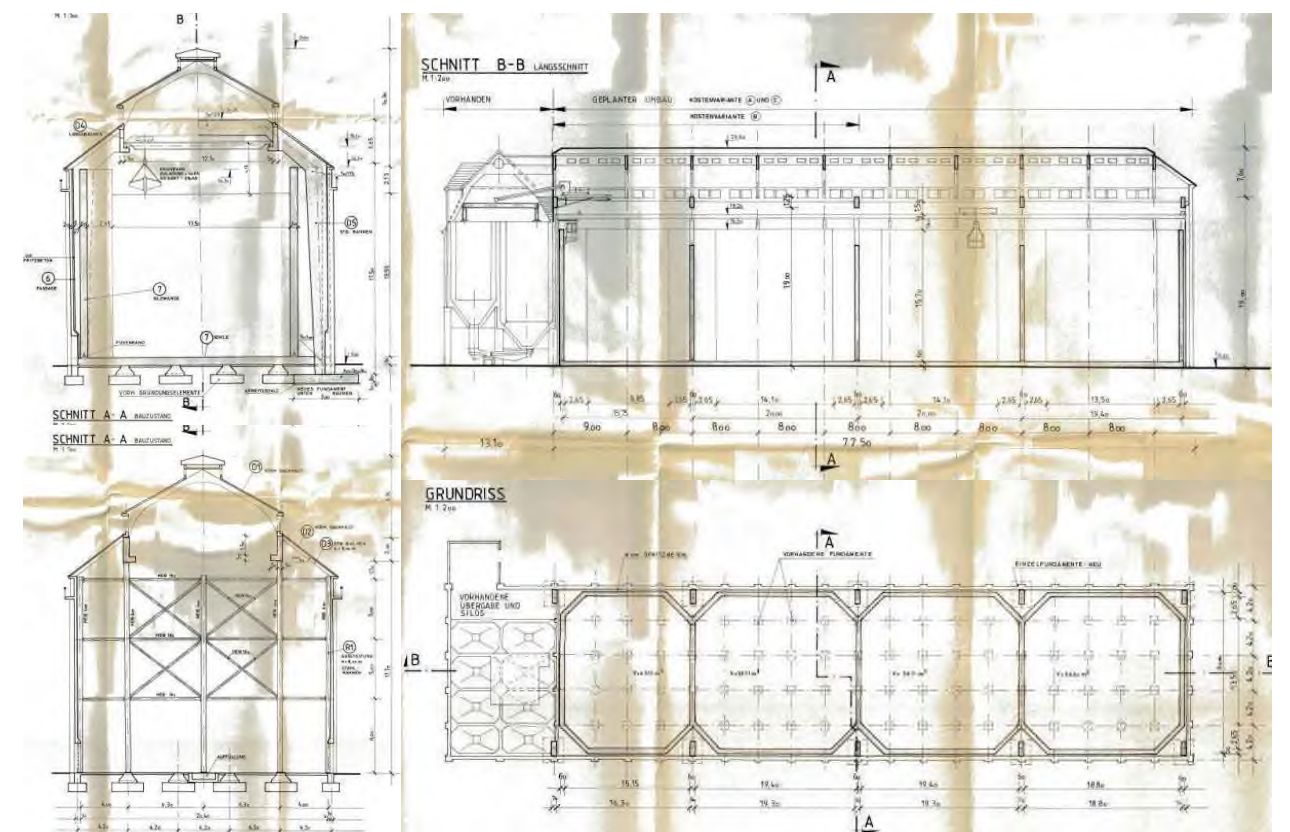


Abb. 53.: Kohlebunker Grundriss + Schnitte Bestand © Stadt Pforzheim

Schemaschnitt „Neue Mitte“ - Pt.1

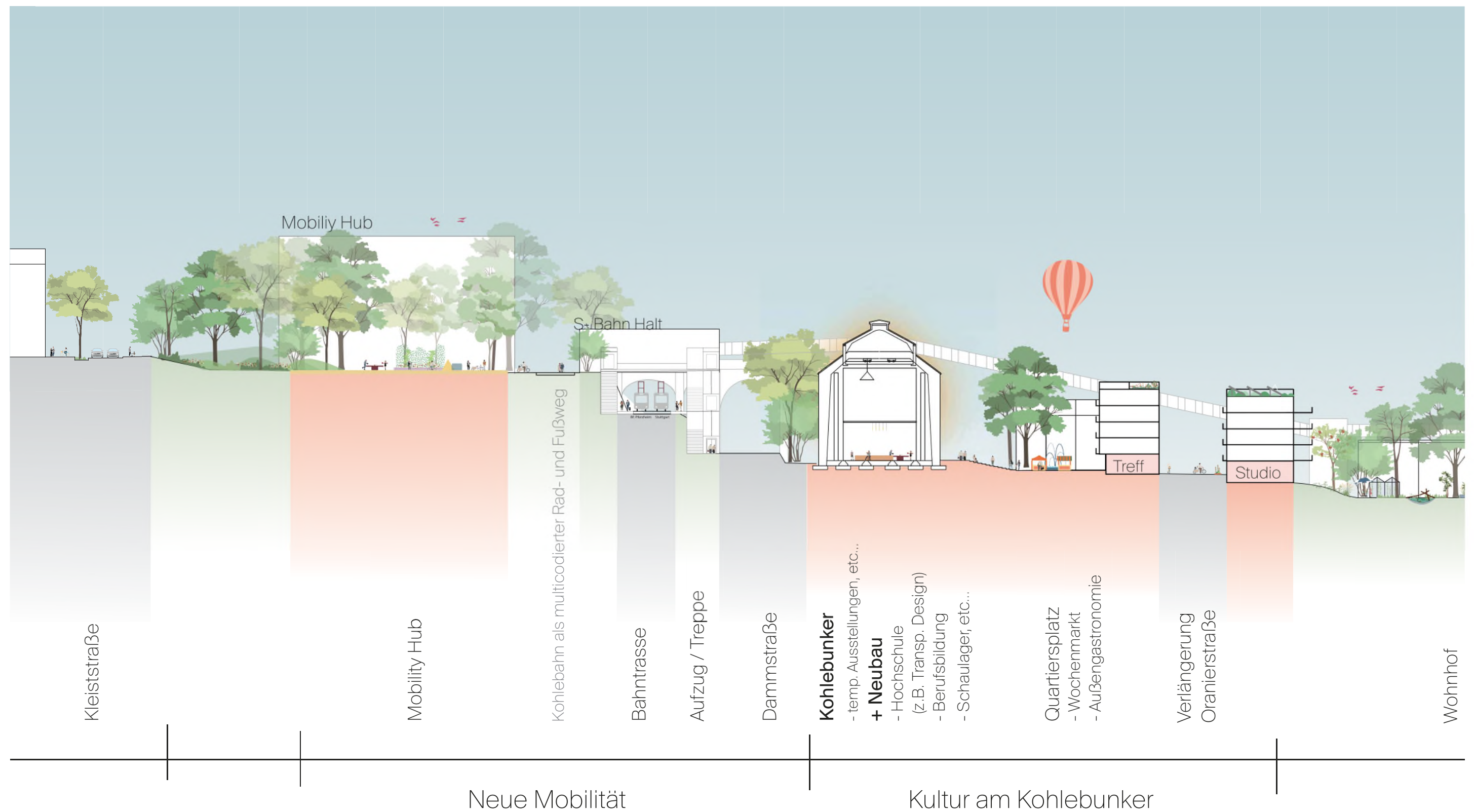


Abb. 54.: Schemaschnitt „Neue Mitte“ Pt.1

Schemaschnitt „Neue Mitte“ - Pt.2

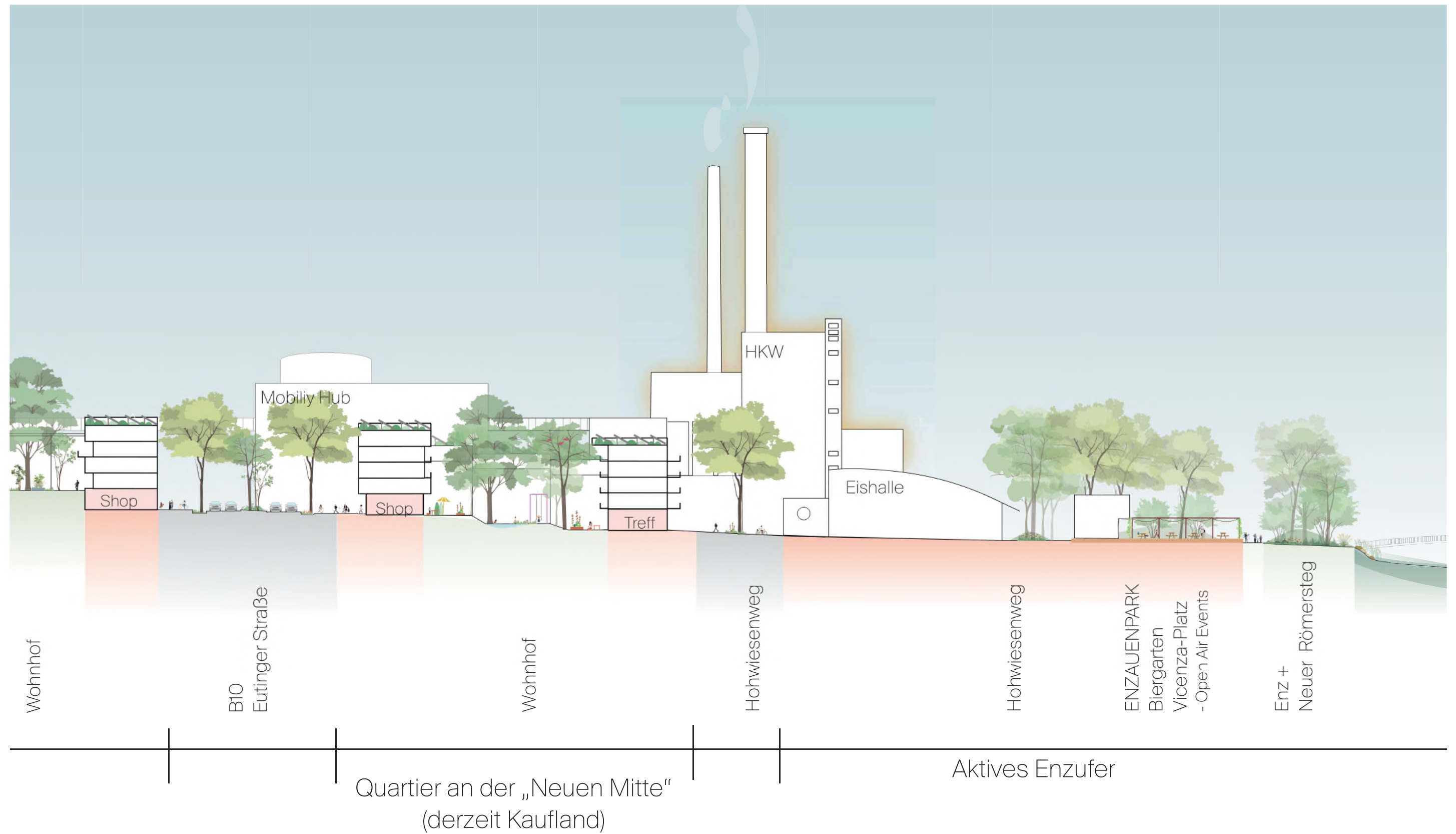


Abb. 55.: Schemaschnitt „Neue Mitte“ Pt.2

Skizze - Quartier und Platz
Wohnen und Arbeiten am Kohlebunker



Abb. 56.: Skizze des Sulzerareals in Winterthur

Abb. 57: Heizkraftwerk „Silhouette der Oststadt“
© Stadt Pforzheim



Heizkraftwerk als Landmarke

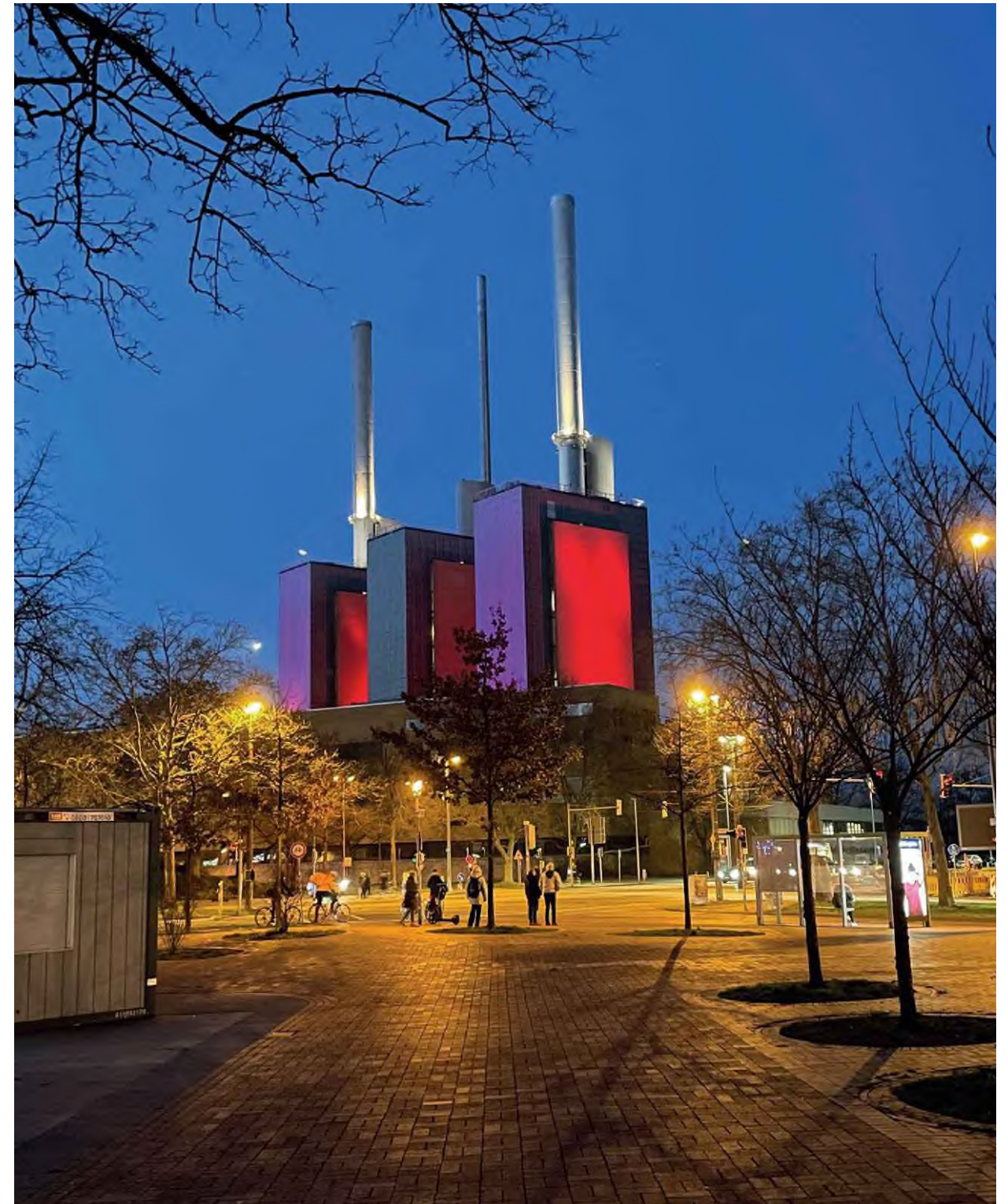


Abb. 58.: „Die drei warmen Brüder“, Heizkraftwerk Hannover

„Furten“

Furten markieren, inszenieren und bespielen Wege, Ausblicke und besondere Orte in der Oststadt.

Das Ziel ist es, attraktive Verbindungen in die Nordstadt und die südlich gelegenen Landschaftsräume zu schaffen (Enz + Kanzlerwald). Die besondere Topografie der Oststadt, die Hanglage, soll durch die Furten erlebbar werden. Die Zugänglichkeit sowie die Orientierung sollen verbessert werden; neue Querungen (Aufpflasterungen, Beleuchtung, Unterführungen, Brücken für den Rad- und Fußverkehr u.ä.) der Gleise, der B10 und der Enz sollen Barrieren im Stadtraum abmildern. Schließlich kann eine besondere Gestaltung der Furten auch zu einer Identifikation der Menschen mit der Oststadt führen.

Die Gestaltung der Furten kann verschiedene, auch kurzfristig umsetzbare Maßnahmen umfassen. Dazu gehören das Markieren und Inszenieren von Wegen oder Wegeabschnitten durch z.B. Lichtinstallationen oder Wegweiser/Informationstafeln, die Ausstattung mit Stadtmobiliar (Bänke, Sitzelemente, Fahrradbügel, Mülleimer etc.) mit Wiedererkennungswert oder durch Vegetation (Baumreihe etc.). Besondere Orte können durch einen Bodenbelag, durch Terrassen, Aussichtsbänke, durch Stiegen, Frei- und Sitztreppen, durch künstlerische Interventionen inszeniert werden oder durch Mikro-Architekturen besser genutzt und belebt werden.

Beispiele / Referenzen:

- Welterbeband Hildesheim, nsp landschaftsarchitekten
- Modulares Leitsystem Museumsinsel Hombroich, n-t-k
- Orientierungssystem Weltkulturerbe Siedlungen Berlin, n-t-k
- Fuss- und Radwegebrücke, Darmstadt / Ravensburg / Reutlingen, netzwerkarchitekten
- Parcour Eschen / Lange Bank Berlin / Wooden Top Hamatsu etc., inges idee
- Mothmotion, Karlsruhe, A.v.Lüdinghausen/ netzwerkarchitekten
- Prags Boulevard Kopenhagen, Kristine Jensen
- Activity Landscape Kastrup, Tarnby Dänemark, Masu Planning

Übersicht der Furten



„Furt“
zur Römischen Furt

„Furt“
An der Moschee

„Furt“
Eutinger Tal

„Furt“
An der neuen Mitte

„Furt“
Alter Friedhof

„Furt“
Inselcampus

Abb. 59.: Übersichtsplan der Furten

Situationen an den Furten

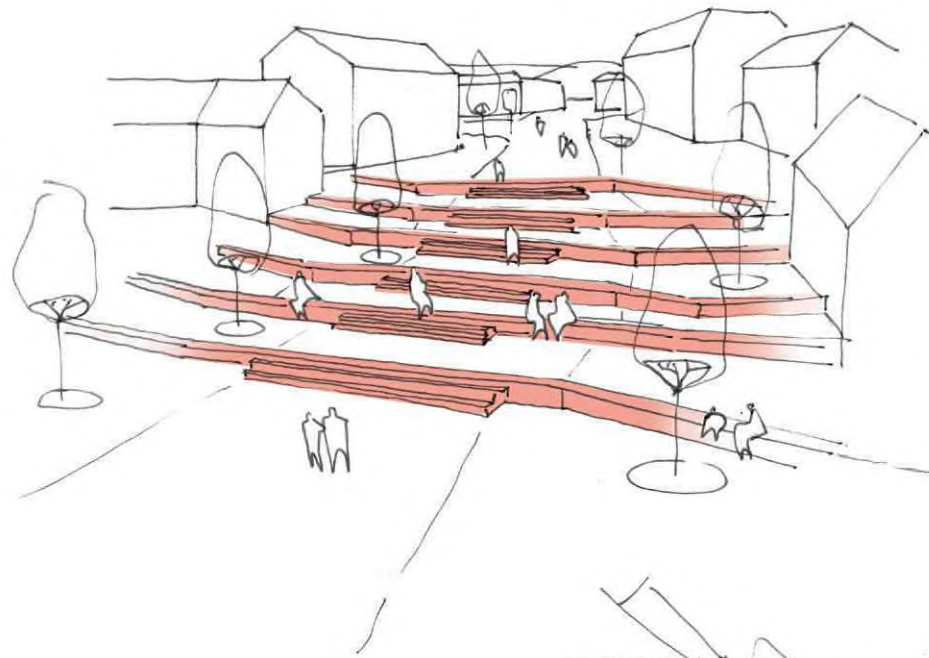


Abb. 60.: Inszenierung über Sitztreppen

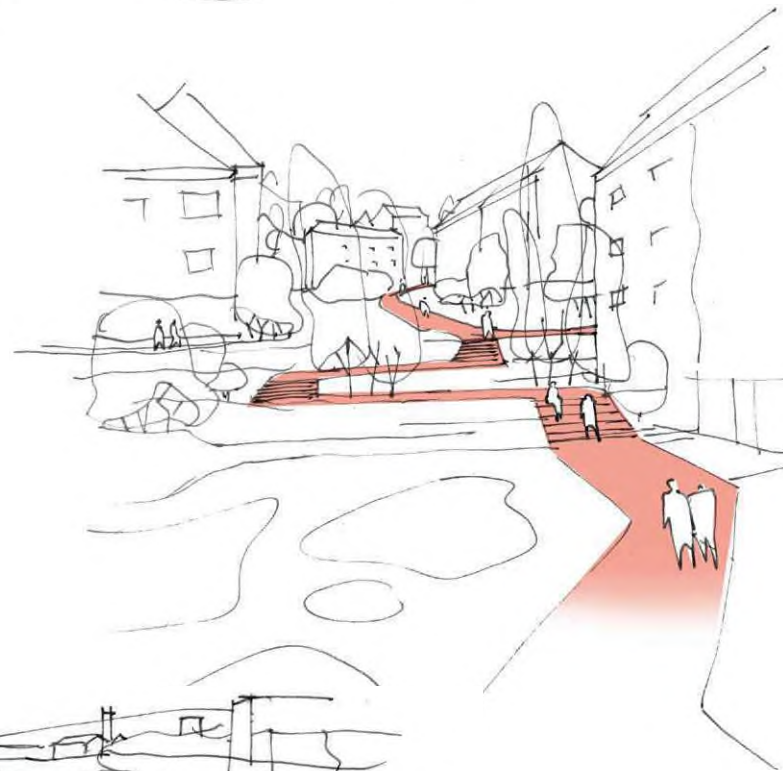


Abb. 61.: Markierung von Wegen und Stiegen in der Nordstadt

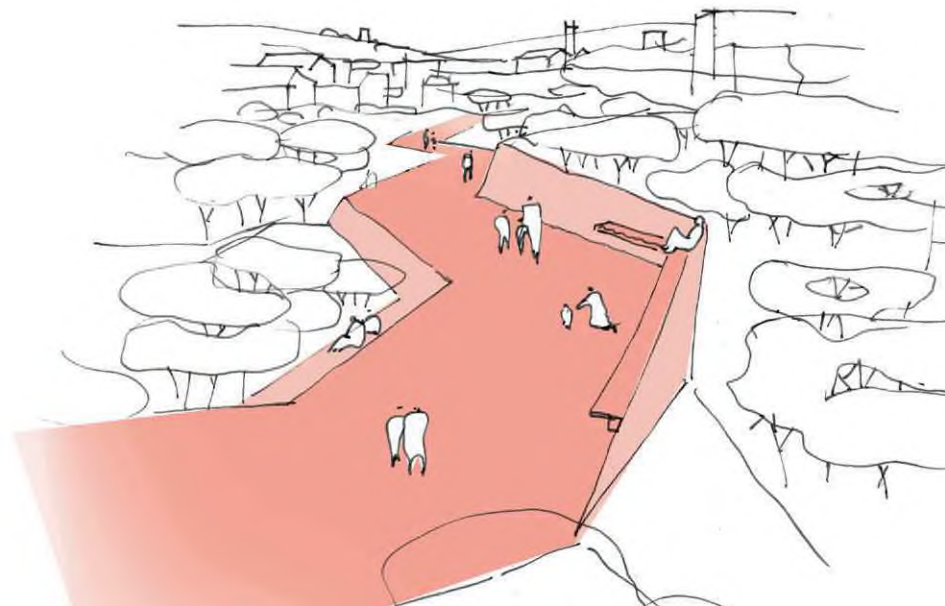


Abb. 62.: Platzsituation am Enzufer



Abb. 63.: Aussichtsterrasse am Wartberg

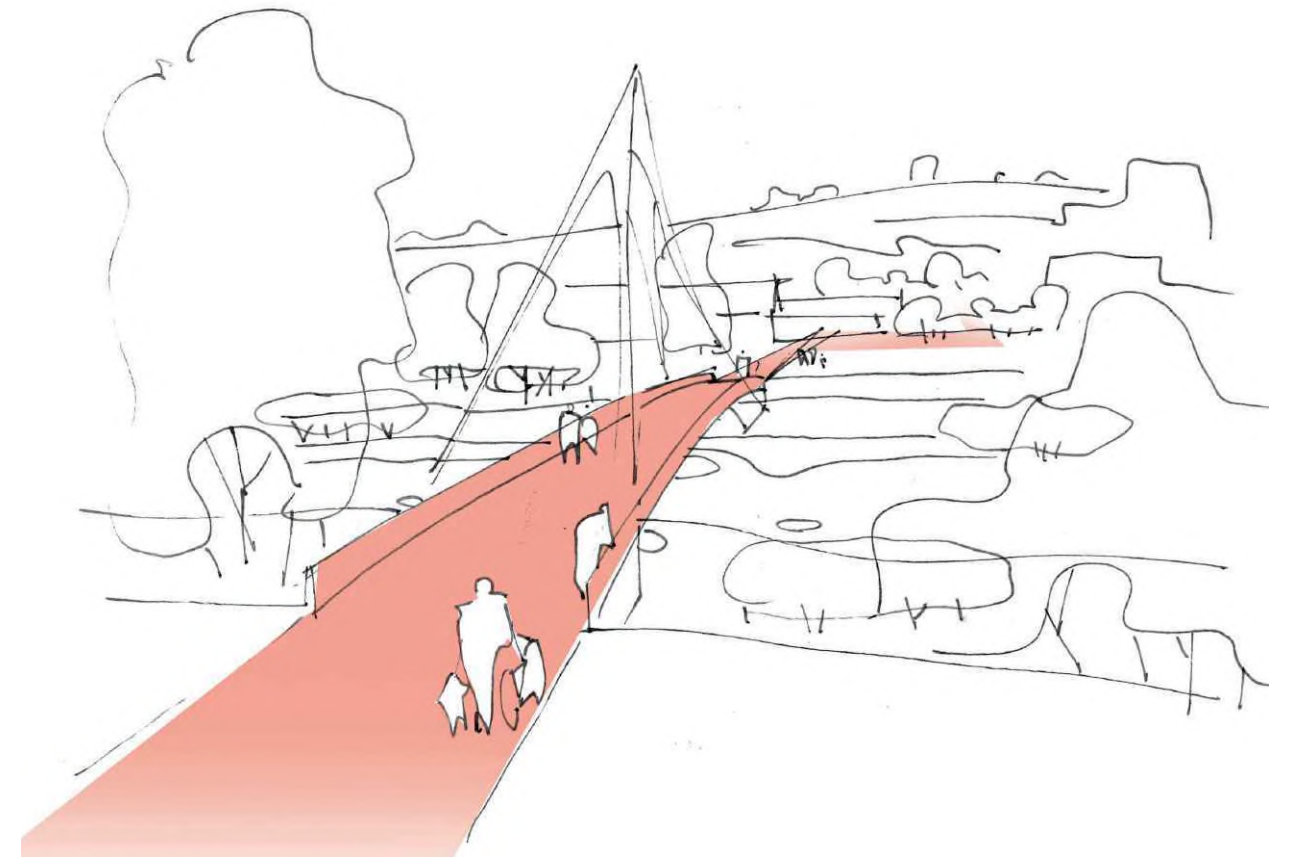


Abb. 64.: Neue Querung durch eine Fußgängerbrücke

Beleben durch Mikroarchitekturen

BELEBEN!

Ungenutzte Flächen entlang der Furten, wie hier beispielsweise Ecke Eutinger Straße und Zeppelinstraße können mit (temporären) Mikroarchitekturen das Quartier beleben.

Als Beispiel: Ein kleiner attraktiver Kiosk, der sich in die Umgebung einfügt, die Nachbarschaft stärkt und Besucher anlockt und neugierig macht.

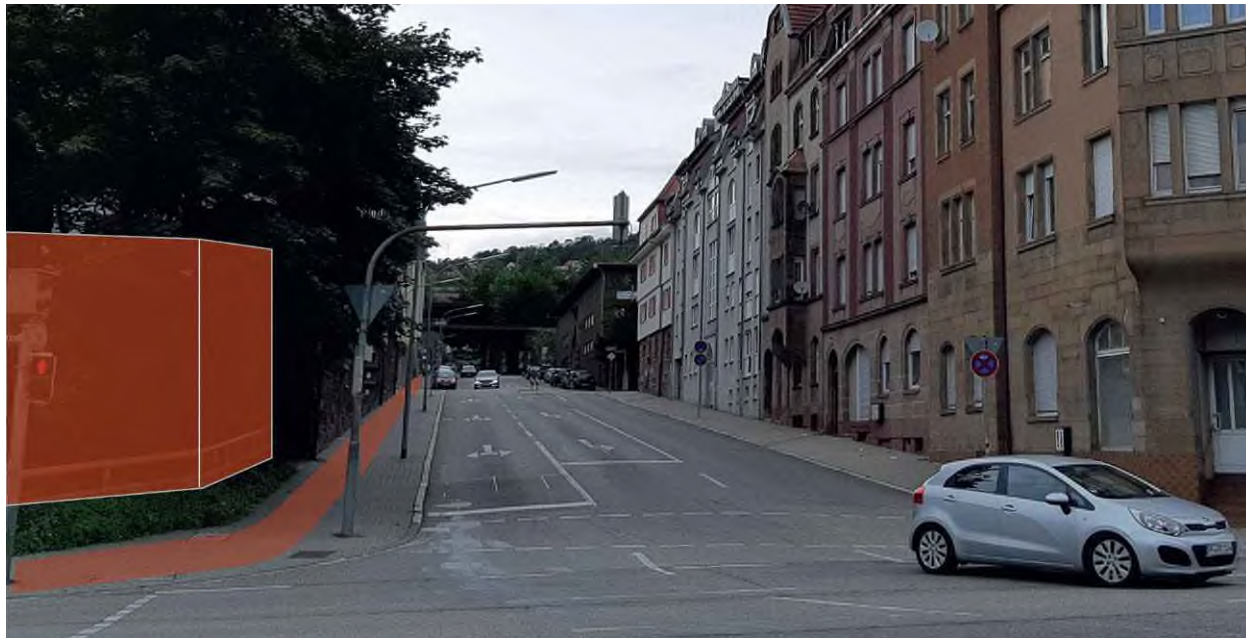


Abb. 65.: Zeppelinstraße, Höhe Eutinger Straße, © Stadt Pforzheim



Abb. 66.: Skizze: Kiosk am Bauhausmuseum, Weimar, Gestalerverbände Leipzig

Spielerisch Inszenieren

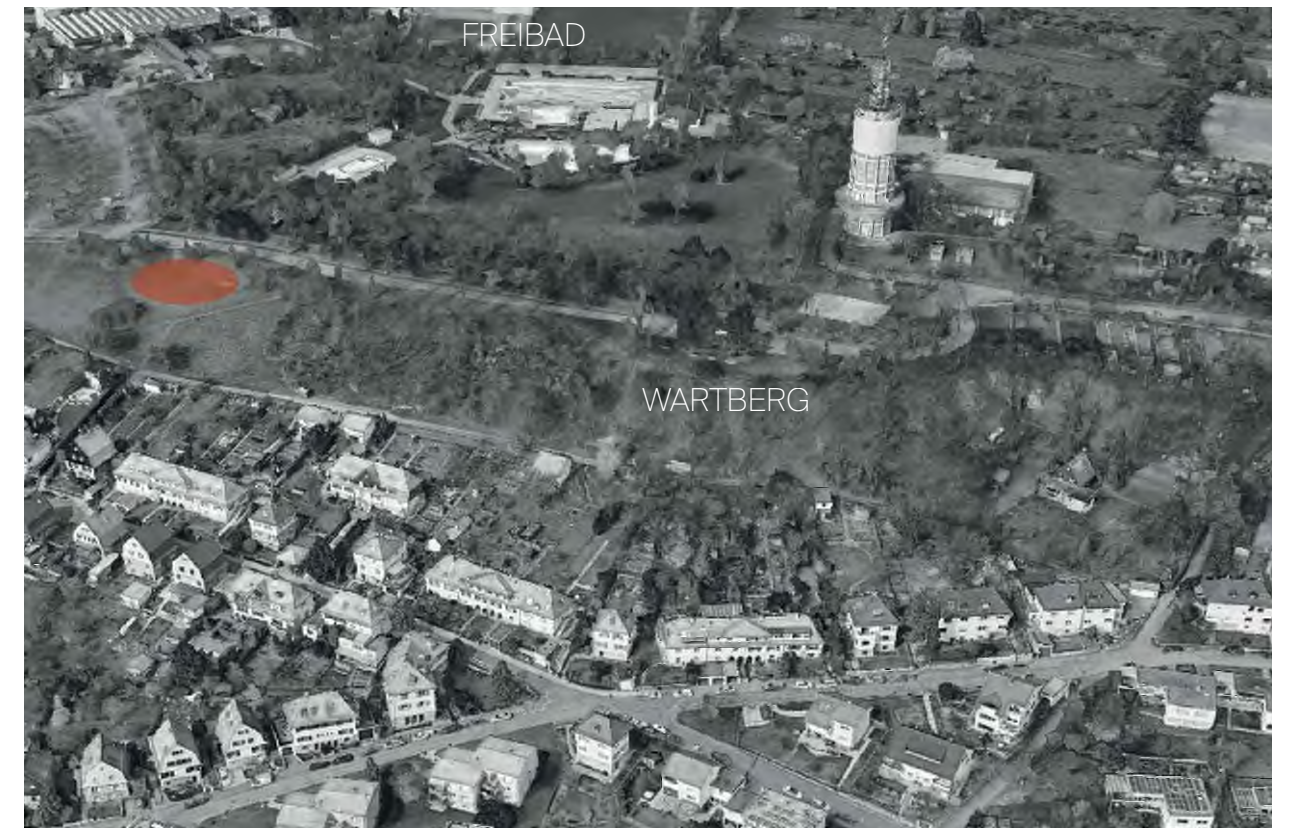
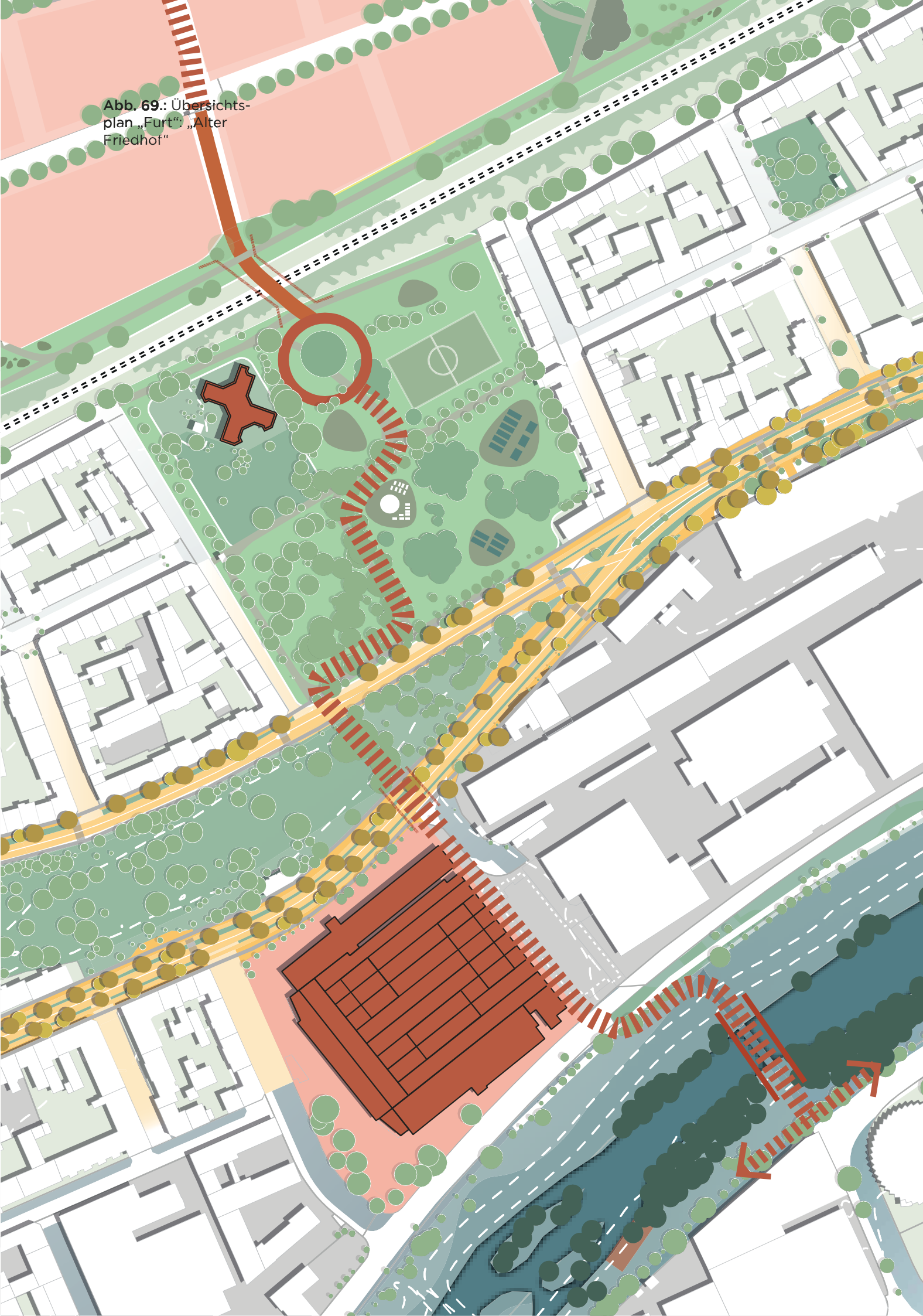


Abb. 67.: mögliche Verortung der Schaukel am Wartberg, © Luftbild Stadt Pforzheim



Abb. 68.: Skizze: Activity Landscape Kastrup, Tårby Dänemark, Masu Planning

Abb. 69.: Übersichtsplan „Furt“ „Alter Friedhof“



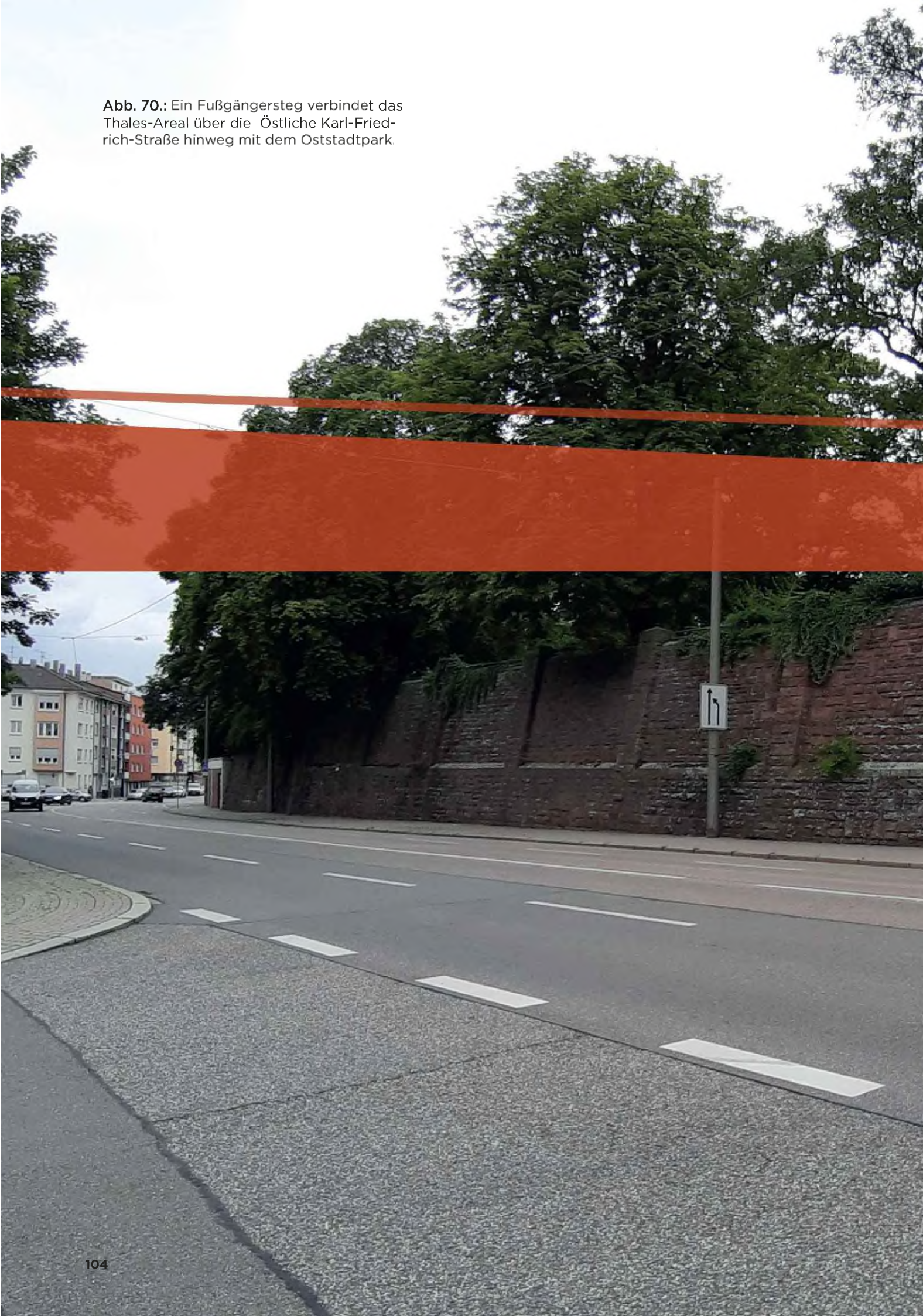
Die Furt „Alter Friedhof – Thales-Areal – Enzaue“

Insbesondere die Hauptverkehrsströme der Bundesstraße 10 und die Bahntrasse zerschneiden die Stadträume der Oststadt. Um die Qualität des Wohnumfeldes zu verbessern, attraktive urbane Bewegungsräume zu schaffen und Fußwegeverbindungen sowohl in die Innenstadt als auch in die umliegende Landschaft auszubauen, gilt es, sich der Herausforderung anzunehmen, eben diese Barrieren abzubauen, zumindest aber abzumildern. Hierzu gehören barrierefreie Querungsmöglichkeiten wie Überführungen und die Einrichtung durchgehender Verbindungen („Furten“) in Nord-Süd-Richtung. Als ein wichtiger Verbindungskorridor bietet sich die Achse vom Thales-Gelände über den Oststadtpark zur Yorckstraße in der Nordstadt an.

Der Planausschnitt auf der linken Seite zeigt beispielhaft auf, wie sich durch Abriss eines Seitengebäudes auf dem Thales-Gelände, den Bau einer Fußgängerbrücke hinüber in den Oststadtpark, eine behutsame (Neu-)Gestaltung des Alten Friedhofes und der alten Stadtgärtnerei, sowie der Einrichtung einer barrierefreien Querung der Bahntrasse eine hoch attraktive Fußwegeverbindung zwischen der Nordstadt und dem Enzufer herstellen ließe. Im Plan dargestellt ist nur ein möglicher Verlauf der „Furt“. Die Verbindung ließe sich aber ebenso in Fortsetzung der Geigerstraße realisieren, mit einer Unterführung der Bahn, einer nördlich wie parallel zur Bahn geführten Rampenanlage und mit einem Anschluss an die Yorckstraße.

Mit dem Alten Friedhof und der ehemaligen Stadtgärtnerei verbinden sich aber nicht nur hervorragende Potenziale für eine stärkere Freiraumvernetzung, sondern auch für neue Formen der Teilhabe und der Mitgestaltung im Freiraum. Innerhalb des Alten Friedhofs bzw. der ehemaligen Stadtgärtnerei ließen sich etwa urbane Gemeinschaftsgärten einrichten. Als eine moderne Interpretation der Allmende geben sie einen wertvollen Beitrag zur Öffentlichkeit eines Parks ab. Sie könnten den Park gestalterisch und kommunikativ bereichern. Durch Anwesenheit entstehen soziale Kontrolle und neue Kontaktchancen.

Abb. 70.: Ein Fußgängersteg verbindet das Thales-Areal über die Östliche Karl-Friedrich-Straße hinweg mit dem Oststadtpark.



Neue Querungen: Den Oststadtpark stärker einbinden!

Um durchgängige Verbindungen im Freiraum einzurichten, bedarfs es sowohl größerer baulicher Maßnahmen, etwa die Schaffung eines Fußgängersteiges über die Östliche Karl-Friedrich-Straße, als auch kleinere fußgängerfreundliche Anpassungen im Verkehrsraum zur Minderung der Barrierewirkung. Beide Visualisierungen deuten nur an, was hochbaulich wie verkehrsplanerisch zu konkretisieren ist.



Abb. 71.: Neue Querung Lindenstraße in Höhe Oststadtpark

Schnitte für die Querung der Bahntrasse am Alten Friedhof

Die Visualisierungen illustrieren prinzipielle Möglichkeiten einer Querung der Furt „Alter Friedhof“ an der Bahnstrecke Karlsruhe - Mühlacker. Im oberen Schnitt wird die Wegeverbindung über eine Rampenwendel südlich der Bahnstrecke aufgebaut. Im unteren Schnitt stellt eine nördlich der Bahntrasse platzierte Rampenanlage die Verbindung her. Beide Testentwürfe sind nicht lagegenau festgelegt. Auch eine zur Bahnstrecke parallele Führung einer Rampenanlage wäre denkbar.

Die komplexe Höhensituation macht in jedem Fall eine nähere Linienbestimmung, Validierung und Detailierung möglicher Über- oder Unterführungen zwingend erforderlich, die sich im Rahmen einer Machbarkeitsstudie aufzeigen ließe.

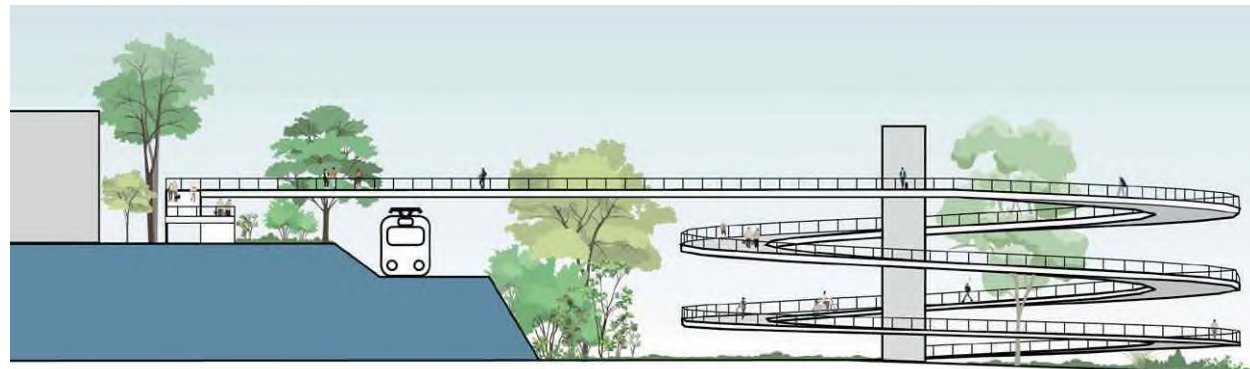


Abb. 72.: Querung der Trasse über eine Rampenwendel

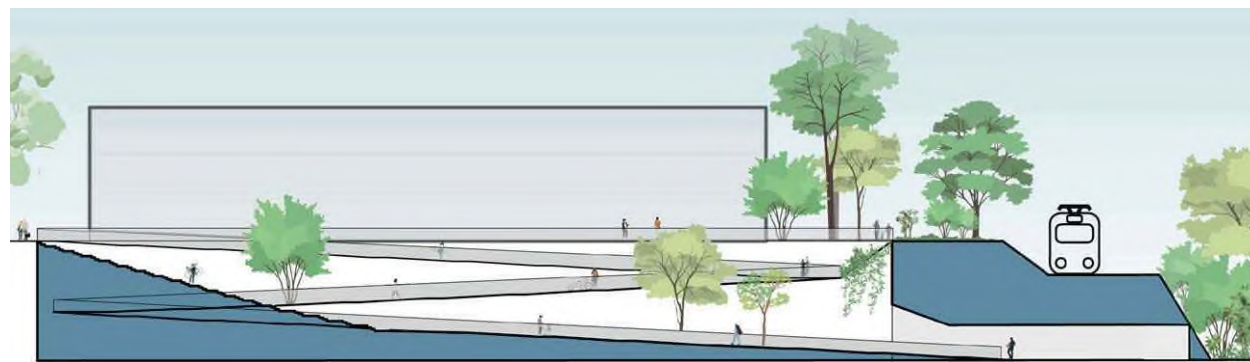


Abb. 73.: Schemaschnitt Querung der Trasse als Überführung

Abbildungsverzeichnis

Abb. 01.: Luftbild der Oststadt © Stadt Pforzheim.	9	Aussersihl in der Bäckeranlage, Zürich	73
Abb. 02.: SWOT Kartierung der Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken.	16	Abb. 40.: Spielplatz Erlenmattpark, Basel	74
Abb. 03.: Leitbild Ströme + Furten.	25	Abb. 41.: Staudenanlagen der Hohwiesengärten	75
Abb. 04.: Rahmenplan Ströme + Furten.	29	Abb. 42.: Staudenanlagen im Enzaupark	75
Abb. 05.: Übersichtsplan Lupen	33	Abb. 43.: Schräglufbild, Blick auf die Treppengestaltung.. Enzufer © Stadt Pforzheim	76
Abb. 06.: Eutingerstraße auf Höhe der Kläranlage.	36	Abb. 44.: Referenzbeispiel Sitz-/Liegeelemente auf	77
Abb. 07.: Plangrafik zur DTV © Stadt Pforzheim.	37	Treppenstufen © Stadt Pforzheim	77
Abb. 08.: Übersichtsplan Maßnahmen zur Transformation der B10	39	Abb. 45.: Treppengestaltung Enzufer, Vincenzaplatz ..	77
Abb. 09.: Schnitt „Eutinger Tal“ - Bestand	41	Abb. 46.: Steganlage zur Enz	79
Abb. 10.: Schnitt „Eutinger Tal“ - Rahmenplan.	41	Abb. 47.: Ökosportplatz Universität Freiburg	80
Abb. 11.: Schnitt „Oststadt“ - Bestand	43	Abb. 48.: Gärtnereien am Enzaupark	81
Abb. 12.: Schnitt „Oststadt“ - Rahmenplan	43	Abb. 49.: Gärtnereien am Enzaupark	81
Abb. 13.: Schnitt „Neue Mitte“ - Bestand.	45	Abb. 50.: Obststreuwiesen am Wartberg.	81
Abb. 14.: Schnitt „Neue Mitte“ - Rahmenplan.	45	Abb. 51.: Vertiefungsplan „Neue Mitte“	84
Abb. 15.: Schnitt „Oststadt-Park/Lindenstr.“ - Bestand ..	47	Abb. 52.: Kohlebunker Dachstuhl © Stadt Pforzheim ..	85
Abb. 16.: Schnitt „Oststadt-Park/Lindenstr.“	47	Abb. 53.: Kohlebunker Grundriss + Schnitte Bestand © ... Stadt Pforzheim	85
- Rahmenplan	47	Abb. 54.: Schemaschnitt „Neue Mitte“ Pt.1	87
Abb. 17.: Schnitt „Oststadt-Park/Östliche-Karl-Friedrich-Str.“ - Bestand	49	Abb. 55.: Schemaschnitt „Neue Mitte“ Pt.2	89
Abb. 18.: Schnitt „Oststadt-Park/Lindenstr.“ -	49	Abb. 56.: Skizze des Sulzerareals in Winterthur	91
Abb. 19.: Übersichtsplan Querungen der B10	51	© Stadt Pforzheim	92
Abb. 20.: Skizze, Patrick Chavannes Boulogne, Marseille, AAUPC	53	Abb. 58.: „Die drei warmen Brüder“, Heizkraftwerk. Hannover	93
Abb. 21.: Planung Bahnhofpunkt Zeppelinstraße, Vorzugsvariante © Stadt Pforzheim.	55	Abb. 59.: Übersichtsplan der Furten	97
Abb. 22.: Ausblicke von der Kohlebahn in die Oststadt ..	56	Abb. 60.: Inszenierung über Sitztreppen	98
Abb. 23.: Ein Schnitt durch das Enztal auf Höhe des Heizkraftwerkes zeigt deutlich die herausgehobene Lage der Kohlebahn.	57	Abb. 61.: Markierung von Wegen und Stiegen in der Nordstadt	98
Abb. 24.: Verkehrsentwicklungsplan Stadt Pforzheim. 2009 © Stadt Pforzheim.	58	Abb. 62.: Platzsituation am Enzufer.	98
Abb. 25.: Stadtklimaanalyse Stadt Pforzheim 2015 © Stadt Pforzheim; Hervorhebung durch Bearbeiterteam.	58	Abb. 63.: Aussichtsterrasse am Wartberg	99
Abb. 26.: Schnitte der Höhenüberprüfung.	59	Abb. 64.: Neue Querung durch eine Fußgängerbrücke ..	99
Abb. 27.: Planausschnitt „Kohlebahn“	61	Abb. 65.: Zeppelinstraße, Höhe Eutinger Straße, © Stadt Pforzheim	100
Abb. 28.: Bahnhofsvorplatz am Kohlebunker.	63	Abb. 66.: Skizze: Kiosk am Bauhausmuseum, Weimar, Gestalderkollektivbasis Leipzig	100
Abb. 29.: Mobilitätsschwerpunkt am Elsässer Tor, Basel ..	64	Abb. 67.: mögliche Verortung der Schaukel am Wartberg, © Luftbild Stadt Pforzheim	101
Abb. 30.: Freiraumachse München Hbf - Pasing.	64	Abb. 68.: Skizze: Activity Landscape Kastrup, Tarnby. Dänemark, Masu Planning	101
Abb. 31.: Gemeinschaftsgärten Seestadt Aspern	65	Abb. 69.: Übersichtsplan „Furt“: „Alter Friedhof“	102
Abb. 32.: Gemeinschaftsgärten Sargfabrik, Wien.	65	Abb. 70.: Ein Fußgängersteg verbindet das Thales-Areal über die Östliche-Karl-Friedrichstraße hinweg mit dem Oststadtpark.	104
Abb. 33.: Wientalterrasse an der U4, Wien.	65	Abb. 71.: Neue Querung Lindenstraße in Höhe Oststadtpark	105
Abb. 34.: Vicenza-Platz Pforzheim am Eingang des Enzauparks	68	Abb. 72.: Querung der Trasse über eine Rampenwendel	106
Abb. 35.: Referenzbeispiel für Grind- und Anlaufelemente für Skater: der Eduard-Wallnöfer-Platz (Landhausplatz) Innsbruck © Stadt Pforzheim ..	69	Abb. 73.: Schemaschnitt Querung der Trasse als Überführung	106
Abb. 36.: Eduard-Wallnöfer-Platz (Landhausplatz) Innsbruck © Stadt Pforzheim.	69		
Abb. 37.: Referenzbeispiel Theodorkirchplatz, Basel ..	69		
Abb. 38.: Übersichtsplan Maßnahmen Enzaupark ..	71		
Abb. 39.: Referenzbeispiel für eine Gastronomie mit starkem Außenraumbezug: Quartierszentrum ..			

soweit nicht anders gekennzeichnet liegen die Bildrechte bei:
CITYFÖRSTER architecture + urbanism
f r e i w u r f landschaftsarchitekturen

Impressum

verfasst durch:
CITYFÖRSTER architecture + urbanism
Verena Brehm, Oliver Seidel, Lisa Iglseder, Tim Mohr
www.cityfoerster.net

f r e i w u r f landschaftsarchitekturen
Dipl.-Ing. Börries v. Detten
kontakt@freiwurf.org

Escherstr. 22
D 30159 Hannover

Beratung
SHP Ingenieure, Prof. Dr. Wolfgang Haller
Hannover

Absender
Stadt Pforzheim
Planungsamt
Östliche Karl-Friedrich-Straße 4-6
75175 Pforzheim

T: 07231 39-2477

plan@pforzheim.de
www.pforzheim.de