

Technische Universität Wien

Protokoll zur Exkursion

Karlsruhe

Städtebau und Karlsruher Modell

verfasst von

Clemens Raffler 1027274

Kerstin Sigl 1025373

im Rahmen der Lehrveranstaltung
Seminar zur Verkehrsplanung mit Exkursion (SE 231.043)
Studienrichtung Bauingenieurwesen
S 2014

unter Betreuung von
Tadej Brezina und Günter Emberger

Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik
an der Fakultät für Bauingenieurwesen
der Technischen Universität Wien

Wien, 25. Mai 2014

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	3
2.	Raumplanung in Deutschland	4
3.	Stadt-Steckbrief Karlsruhe	6
3.1	Gliederung der Stadtteile.....	6
3.2	Demographie	7
4.	Aktuelle städtebauliche Entwicklungen	8
4.1	Masterplan 2015.....	8
4.1.1	Umnutzungskonzept „Alter Schlachthof“	8
4.1.2	Lichtplan Karlsruhe	9
4.2	Kombilösung Karlsruhe.....	9
5.	Das Karlsruher Modell	11
5.1	Allgemeines	11
5.2	Entstehung und Entwicklung.....	12
5.3	Technische Voraussetzungen.....	13
5.4	Umsetzung in anderen Städten und Regionen	14
6.	Verzeichnisse	16
6.1	Quellenverzeichnis.....	16
6.2	Abbildungsverzeichnis	17

1. Einleitung

Der vorliegende Bericht befasst sich mit der deutschen Stadt Karlsruhe im Südwesten des Bundeslandes Baden-Württemberg. Insbesondere wird der Städtebau von Karlsruhe sowie das Karlsruher Modell betrachtet.

Nach einer Einführung in die Raumplanung in Deutschland wird die Stadt selbst in einem kurzen Steckbrief vorgestellt. Im Weiteren wird auf aktuelle städtebauliche Entwicklungen eingegangen sowie das Karlsruher Modell beschrieben.

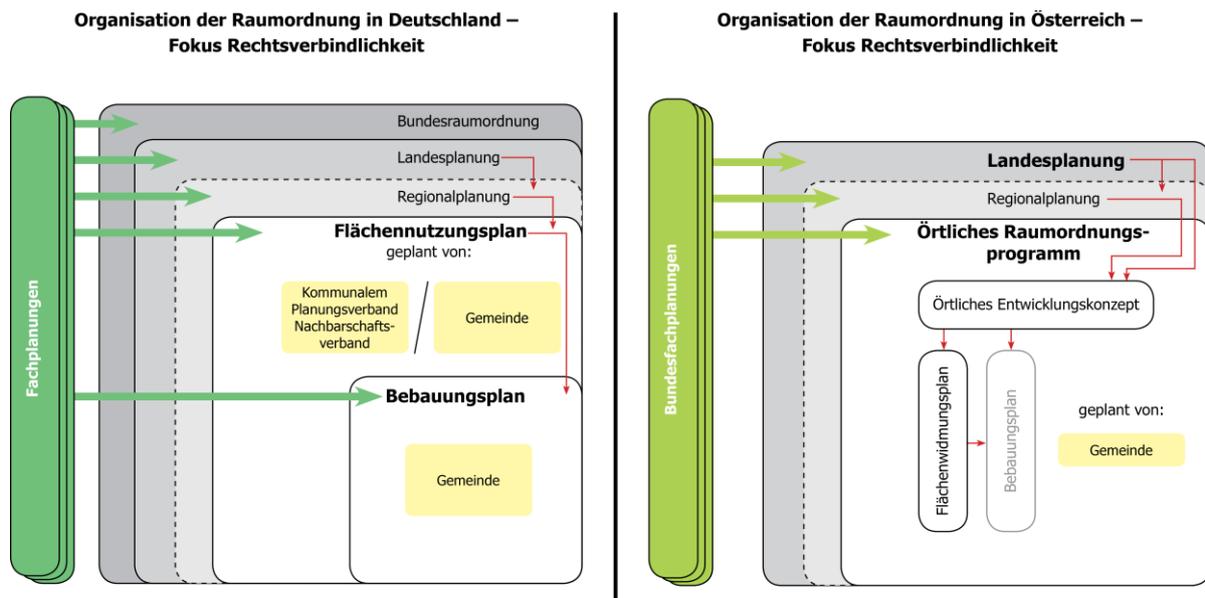
Ergänzt wurde der Text durch Details aus Vorträgen und Fotos, die während der Exkursion Oberrhein im Rahmen der Lehrveranstaltung *Seminar zur Verkehrsplanung mit Exkursion* aufgenommen wurden. Die Exkursion umfasste neben dem Besuch der Stadt Karlsruhe auch die Städte Basel (Schweiz), Mulhouse (Frankreich), Freiburg (Deutschland) und Straßbourg (Frankreich).

2. Raumplanung in Deutschland

Die Raumplanung und Raumordnung ist in dem föderal aufgebauten Staat Deutschland stufenweise in den Gebietskörperschaften strukturiert. Die Kompetenz zur Raumordnung liegt dabei sowohl auf Bundesebene (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung), Landesebene, Regionalebene als auch auf Gemeindeebene. Diese werden zusätzlich durch relevante Fachplanungen, welche außerhalb der Raumplanung liegen – aber trotzdem raumrelevant sind –, unterstützt und beeinflusst.

Da dieser Bericht von der städtebaulichen und raumordnerischen Entwicklung der Stadt Karlsruhe handelt, wird des Weiteren die Planungshoheit von Städten und Gemeinden grob analysiert sowie die Planungsinstrumente erklärt und in Bezug zur österreichischen Ortsplanung gesetzt. Wie aus Abbildung 1 zu erkennen ist, stellen der Flächennutzungsplan und der Bebauungsplan die zentralen Instrumente der deutschen Stadtplanung dar. Der Flächennutzungsplan unterliegt der Verantwortung der Gemeinde oder ist ausgelagert in die Kompetenz einen kommunalen Planungsverband bzw. Nachbarschaftsverband, welcher damit die kommunale Planungshoheit wahrnimmt. Daraus erwachsen durchaus Vorteile für die Qualität der Planung, da die Tätigkeit der Flächenwidmung regional besser aufeinander abgestimmt werden kann. Als Beispiel für die Notwendigkeit solcher Abstimmungen könnte Koordination der Trassenfreihaltung für Regionalbahnlinien nach dem Karlsruher Modell genannt werden. Dieses wird in Kapitel 5 *Das Karlsruher Modell* aufgefasst.

Abbildung 1: Vergleich der Raumordnung in Deutschland und Österreich



Quelle: nach Stadt Karlsruhe, 2009; eigene Darstellung, 2014.

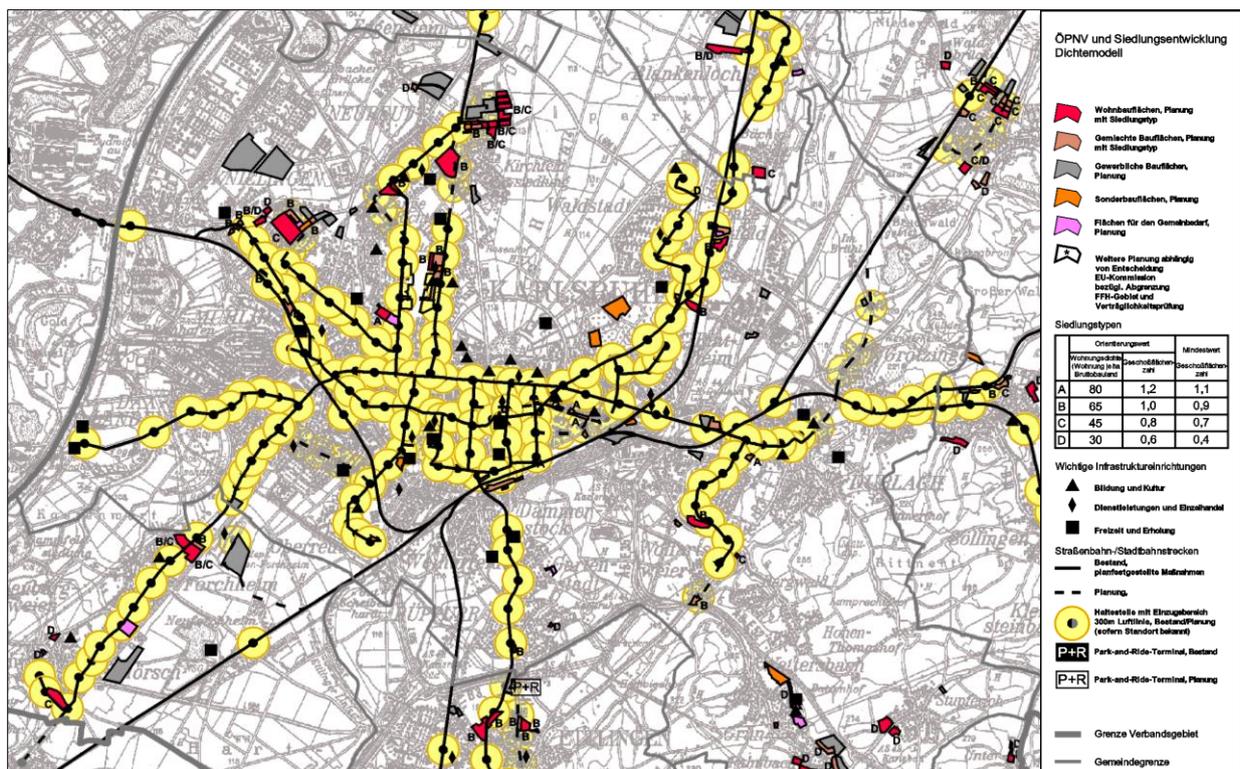
Quelle: eigene Darstellung, 2014.

Zudem wird der gesamte Planungsprozess von einem Bürgerbeteiligungsverfahren begleitet, welches sichert, dass „der Prozess [...] für situationsbedingte Änderungen [offen ist]“ (NVK,

2013). Zu beachten ist außerdem, dass der Flächennutzungsplan nicht als Rechtsnorm – wie in Österreich – verankert wird, sondern einer „hoheitlichen Willensäußerung eigener Art“ (Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung, 2009, S. 65) entspricht.

Es handelt sich daher um einen Plan, der nur für Gebietskörperschaften und Planungsträger rechtsverbindlich ist. Für den Bürger erwächst daraus – anders als in Österreich – keine Rechtsbindung. So wie im österreichischen Flächenwidmungsplan legt der Flächennutzungsplan die vorgesehenen Nutzungen nicht parzellenscharf fest, sondern beschränkt sich auf eine flächenhafte Darstellung.

Abbildung 2: Planauszug aus einem Flächennutzungsplan



Quelle: NVK, 2012.

In einem weiteren Schritt werden Planungen durch das zweite Instrument der örtlichen Planung, einem Bebauungsplan, konkretisiert. Dieser stellt die notwendige Parzellenschärfe her, ist auch für Privatpersonen rechtsverbindlich und legt Baufluchtlinien sowie die Erschließung des Grundstückes fest. Nach Raumordnungsrechtslage in Niederösterreich ist die Gemeinde als erstellendes Organ nicht dazu verpflichtet, einen Bebauungsplan zu erstellen. Zentrale Bedeutung für die Raumplanung erlangt daher oft nur der Flächenwidmungsplan (siehe Abbildung 2)

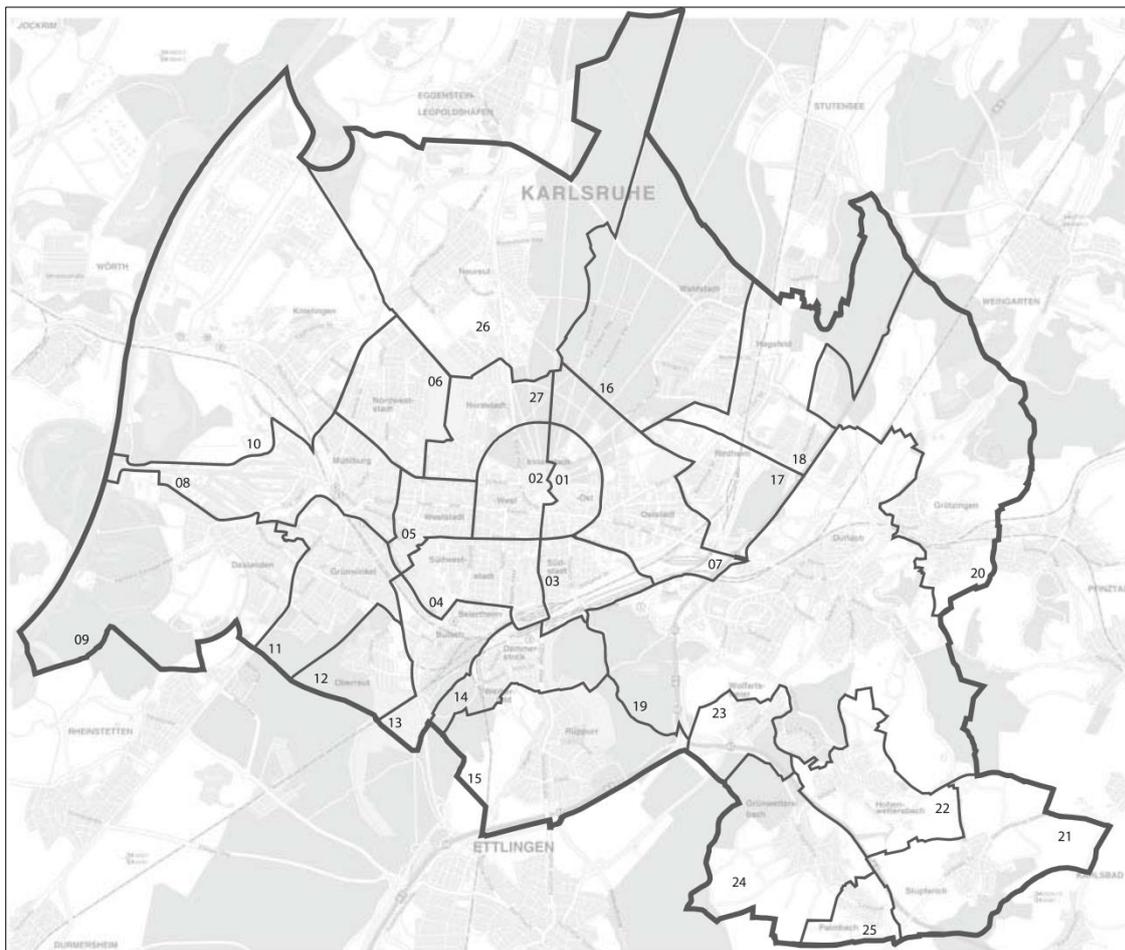
3. Stadt-Steckbrief Karlsruhe

Dieses Kapitel beschreibt städtebauliche Entwicklungen in Karlsruhe. Begonnen wird mit der Gliederung der Stadtteile sowie anderen stadtmorphologischen Kennwerten und der Demographie.

3.1 Gliederung der Stadtteile

Karlsruhe gliedert sich insgesamt in 27 Stadtteile (siehe Abbildung 3), welche sich zum einen durch das Wachstum der Stadt selbst bildeten und zum anderen durch Eingemeindungen der immer mehr urbanisierten Umlandgemeinden eingegliedert wurden. Dies führt dazu, dass das Stadtgebiet von Karlsruhe sowohl stark städtisch geprägten Charakter aufweist, als auch viele ländliche Eigenschaften. Im Zentrum der Stadt finden sich die Bezirke eins und zwei, welche den Mittelpunkt der kreisförmigen Stadtstruktur definieren. Sie werden in der Regel als Innenstadt bezeichnet. Dem Prinzip der Himmelsrichtungen folgend werden die umliegenden Bezirke in Gruppen nach den Himmelsrichtungen benannt (Nordstadt, Oststadt,

Abbildung 3: Bezirke der Stadt Karlsruhe



Quelle: nach Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung, 2010; eigene Darstellung, 2014.

Südstadt, Weststadt) (Stadt Karlsruhe, 2013). Zusätzlich wird das Umland dieser Stadtteile von sogenannten Bergdörfern umschlossen, welche den ländlichsten Bereich von Karlsruhe definieren. Bei genauerer Betrachtung kann hier jedoch nur im Volksmund von Bergdörfern die Rede sein, da der höchste Punkt der Stadt Karlsruhe nur 323 Meter über dem Meeresspiegel liegt. Er befindet sich in dem Bergdorf Grünwettersbach in dem im Süden liegenden 24. Bezirk (Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung, 2013, S. 11).

3.2 Demographie

Karlsruhe lässt sich demographisch durch eine Einwohnerzahl von 296.033 beschreiben (Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung, 2013, S. 20). Als österreichische Vergleichsstadt könnte hierbei Graz herangezogen werden, wo im Jahr 2013 mit 269.365 Einwohnern nur unweit weniger gezählt wurden (Stadt Graz, 2013).

4. Aktuelle städtebauliche Entwicklungen

Die derzeitigen Aktivitäten, welche das Stadtbild nachhaltig prägen, erwachsen fast alle aus dem derzeitigen Masterplan 2015 sowie dem Projekt „Kombilösung Karlsruhe“. Dieses Kapitel geht auf die einzelnen Schwerpunkte der Stadtentwicklung genauer ein und beschreibt Einzelmaßnahmen.

4.1 Masterplan 2015

Der Masterplan 2015 wurde von der Stadtverwaltung Karlsruhe in Zusammenarbeit mit den Bürgern der Stadt erarbeitet und beinhaltet Ziele, welche festlegen, „in welche Richtung [...] sich die Stadt bis 2015 entwickeln [soll]“ (Stadt Karlsruhe, 2011). Wie bereits angeklungen ist, war nicht nur die Verwaltung, sondern auch Bürgerschaft, Politik, Vereine und Verbände beteiligt, die innerhalb eines vielschichtigen Beteiligungsverfahrens mitwirkten (Stadt Karlsruhe, 2011).

Als Ergebnis wurden zwölf Handlungsfelder ausgearbeitet, in denen Ziele für die Entwicklung der Stadt festgelegt wurden (Wissenschaft, Image/Stadtgeburtstag, Kultur, Miteinander, Regionale Kooperation, Sport, Freizeit und Gesundheit, Stadt am Rhein, **Stadtbild/Städtebau**, Umwelt, Verkehr und Mobilität, Wirtschaft und Arbeit, Zukunftssicherung, Innenstadt). Die für die Stadtentwicklung wichtigen Masterplaninhalte finden sich in dem Handlungsfeld für Stadtbild und Städtebau wieder. In weiterer Folge werden wichtige Projekte der Stadtgestaltung vorgestellt, welche unter diesem Masterplan ausgearbeitet werden sollen.

4.1.1 Umnutzungskonzept „Alter Schlachthof“

Der Alte Schlachthof ist ein brachliegendes Gewerbeareal in der Oststadt Karlsruhes, welches nach den Zielen des Masterplans 2015 eine „Umnutzung [...] in ein zukunftsfähiges Cluster für Kultur und Gewerbe (Kreativpark); Ansiedlung von kulturnahem, innovativem Gewerbe mit zukunftsorientierten Arbeitsplätzen“ (Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung, 2008, S. 1) erfahren soll. Diese Umnutzung ist bereits seit

Abbildung 4: Gestaltungsplan des Alten Schlachthofes



Quelle: Stadt Karlsruhe, 2014.

einigen Jahren in Kombination mit einem Bürgerbeteiligungsprozess im Gange. Der dadurch entstehende Nutzungsmix soll frei nach dem Motto „Strukturwandel durch Kreativität und Innovation“ das Stadtbild stärken (Stadt Karlsruhe, 2014) (siehe Abbildung 4).

4.1.2 Lichtplan Karlsruhe

Mit dem Lichtplan Karlsruhe sollen von der Stadtentwicklung gleich mehrere Themen angesprochen werden. Ziel ist es einerseits, den öffentlichen Raum durch ein ausgeklügeltes Beleuchtungskonzept gekonnt in Szene zu setzen, andererseits auf Aspekte der Wirtschaftlichkeit und Energieeffizienz zu achten. Zusätzlich soll die Beleuchtung bei der Orientierung in den Straßenzügen der Stadt helfen.

Abbildung 5: Ausführung des Lichtplans Karlsruhe im Stadtzentrum.



Quelle: Stadt Karlsruhe, 2014.

Die Realisierung geschah dabei schon stückweise ab 2008 und wird immer weiter auf das gesamte Stadtgebiet ausgedehnt (Abbildung 5).

4.2 Kombilösung Karlsruhe

Die Kombilösung Karlsruhe bezeichnet ein Planungsprojekt im Bereich der Verkehrsentwicklung der Stadt Karlsruhe. Die geplante Veränderung beschreibt den Umbau bzw. die Untertunnelung der Kaiserstraße, einer der Hauptstraßen der Stadt, und der Karl-Friedrich-Straße (Abbildung 6) für den öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie die Einrichtung eines Tunnels für den ÖV und den motorisierten Individualverkehr (MIV) im Bereich der Kriegsstraße.

Abbildung 6: Baustelle in der Karl-Friedrich-Straße (Blickrichtung Süden)



Dabei geht es um weit mehr als nur die Umgestaltung von Straßenzügen: Durch die Einrichtung einer U-Bahn Linie unter der Kaiserstraße wird diese in Stoßzeiten stark genutzte

Quelle: eigene Aufnahme, 2014.

Verkehrssader von den insgesamt acht parallel verkehrenden Linien entlastet und zur Fußgängerzone umgebaut. Zwei der derzeit acht Linien werden auf die Oberfläche der Kriegsstraße verlegt. Die Planung ging außerdem davon aus, dass die Verkehrsbelastung durch den MIV gleich bleiben würde, weshalb man entschied, auch Fahrbahnen für den MIV in einen Tunnel verlegen zu müssen (Konrath, 2014).

Abbildung 7: Werbung eines Hotels im Baustellenbereich



Quelle: eigene Aufnahme, 2014.

Durch die 2012 gestarteten Bauarbeiten auf den beiden wichtigen Geschäfts- und Hauptverkehrsstraßen kommt es für Anrainer und Geschäfte zu einer erheblichen Belastung durch Lärm, Staub sowie einer eingeschränkten Zugänglichkeit von Gebäuden (Abbildung 7). Daher startete die Stadt Karlsruhe Entschädigungszahlungen für Betriebe, welche durch die Bauarbeiten schließen mussten oder nur eingeschränkt öffnen konnten. Die Fertigstellung der Kombilösung Karlsruhe wird voraussichtlich im Jahr 2019 erfolgen (Konrath, 2014).

5. Das Karlsruher Modell

Das folgende Kapitel setzt sich mit dem Karlsruher Modell auseinander, welches die Verbindung von unterschiedlichen Verkehrssystemen beschreibt. Nach einem allgemeinen, einleitenden Teil werden die Entstehung bzw. Entwicklung sowie die technischen Voraussetzungen beschrieben. Auch die Nachahmung des Modells in anderen Städten wird am Ende des Kapitels thematisiert.

5.1 Allgemeines

Als Karlsruher Modell wird die Verbindung vom innerstädtischen Straßenbahnnetz mit den Eisenbahnstrecken der umliegenden Regionen bezeichnet. Ziel der Kombination der beiden Systeme ist die Nutzung der bereits vorhandenen Infrastruktur, ohne Neuinvestitionen tätigen zu müssen, um das Stadtzentrum mit seinem Umland – für den Fahrgast umsteigefrei – zu verbinden. Dies aber setzt voraus, dass die Bahn das Stromsystem, auf dem sie verkehrt, wechselt. Aus diesem Grund mussten die vorhandenen Stadtbahnwagen so umgebaut, dass ein Einsatz auch auf den regionalen Bahnstrecken möglich ist – schließlich können nur jene innerstädtisch verkehren, nicht aber schwere Züge (Abbildung 8) (KVV, 2014).

Abbildung 8: Die Regionalbahn S31 beim Halt im Hauptbahnhof Karlsruhe



Quelle: eigene Aufnahme, 2014.

5.2 Entstehung und Entwicklung

Die Idee, eine Bahn zu entwickeln, die das innerstädtische Straßenbahnnetz mit dem Bahnnetz der umliegenden Regionen verbindet, entstand erstmals in Karlsruhe, weshalb die Stadt namensgebend für das Modell war.

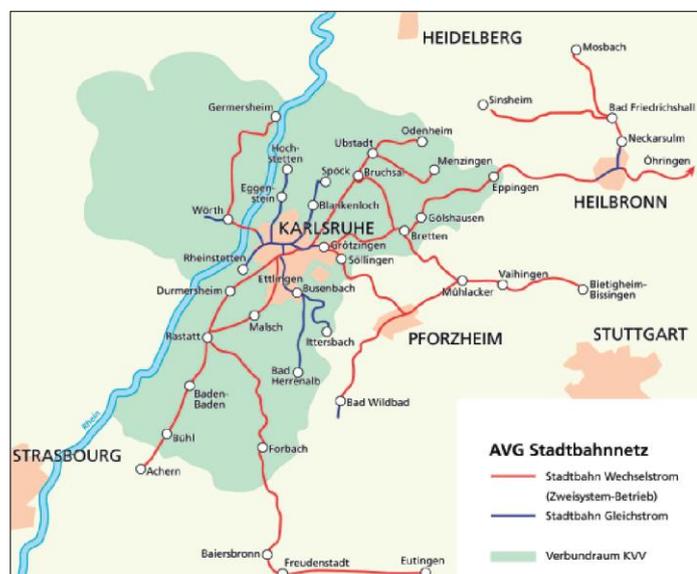
Bereits in den 1980er Jahren wurde innerhalb einer Forschungsarbeit der Albtal-Verkehrsgesellschaft unter Mitwirkung von Bundesbahn und Industrie ein „Zweissystem-Fahrzeug“ entwickelt (KVV, 2014). Im September 1992 wurde die erste Regionalstadtbahn von Karlsruhe nach Bretten eingesetzt (TTK, 2014a).

Vor der Eröffnung der Regionalstadtbahn nutzen etwa 1.200 Fahrgäste pro Tag das vorhandene Bahnangebot auf dieser Strecke, weshalb es eine große Skepsis in Bezug auf die Einführung jener gab. Ursprünglich war es nämlich vorgesehen gewesen, diese Strecke durch Busse zu betreiben, die bis zu einer Anzahl von 1.000 Fahrgästen pro Tag eine effizientere Lösung darstellen. Man war sich zudem nicht sicher, ob dieses neue Modell auch wirklich angenommen werden würde (Konrath, 2014).

Unmittelbar nach der Inbetriebnahme der Regionalstadtbahn konnte ein Fahrgastzuwachs von mehr als 400 % – verglichen zur vorherigen Bedienung der Strecke durch die Deutsche Bahn – verzeichnet werden. Insgesamt versechsfacht hat sich die Zahl der Fahrgäste bis heute. Als Gründe werden der Komfort, nicht umsteigen zu müssen, sowie die Verkürzung der Fahrzeit (33 Minuten von Karlsruhe Marktplatz bis Bretten) und die verbesserte Erschließung von Wohngebieten und Arbeitsstätten in Bretten genannt (TTK, 2014b). Im Vergleich zur ehemaligen Situation gibt es jetzt 13 Stadtbahnhaltestellen, während es davor nur sechs Bahnhöfe gab (KVV, 2014).

Bald nach der Etablierung der ersten Regionalbahn entstand neue Nachfrage nach dem Ausbau des Streckennetzes von Seiten der Politik und beteiligter Unternehmen. Nach mehreren Erweiterungen besteht das Zweissystem-Stadtbahnnetz heute aus mehr als 660 Kilometer Schienenstrecke und umfasst damit fast alle Eisenbahnstrecken der

Abbildung 9: AVG-Stadtbahnnetz in der Region in und um Karlsruhe



Quelle: AVG, 2014, S. 8.

Region um Karlsruhe (siehe Abbildung 9 und Abbildung 10). Mittlerweile führt die Regionalstadtbahn auch durch die Stadtgebiete von Bad Wildbad, Heilbronn und Wörth, wo sie wie in Karlsruhe innerstädtisch als Straßenbahn verkehrt bzw. ausgehend von den Stadtbahnhaltestellen neue Straßenbahnstrecken errichtet wurden, welche die Innenstädte nun besser an das Regionalnetz anbinden (KVV, 2014).

Abbildung 10: Zweisystem-Schienenverkehr in Zahlen

Streckenlänge in km	663,4
Stadtbahnwagen	249
davon Zweisystem-Fahrzeuge	121
Linien	19
Fahrgäste/Jahr	170 Mio
Zugkilometer/Jahr	22 Mio

Quelle: AVG, 2014, S. 8.

5.3 Technische Voraussetzungen

Um den Wechsel von verschiedenen Stromsystemen, die bei Straßenbahnstrecken und bei regionalen Bahnstrecken zum Einsatz kommen, zu ermöglichen, muss die Zweisystem-Stadtbahn sowohl unter der Fahrleitung der Karlsruher Straßenbahn (750 Volt Gleichspannung) als auch unter jener der Deutschen Bahn (15.000 Volt 16 2/3 Hertz Wechselfrequenz) fahren können (KVV, 2014). Die Verknüpfung der Systeme wurde durch den Bau einiger Verbindungsstrecken zwischen dem bestehenden Straßen- und Eisenbahnnetz vorgenommen, um den durchgehenden Betrieb möglich zu machen. Der Übergang von einer Spannung zur anderen läuft automatisch ab – dazu fährt die Zweisystem-Stadtbahn kurze Zeit auf einer Strecke ohne Spannung – die sich bestenfalls in leichtem Gefälle befindet, wo aber trotzdem im Notfall Strom zugeschaltet werden kann –, bevor sie zur anderen überwechselt (KVV, 2014). Insgesamt gibt es heute drei solcher Verknüpfungspunkte zwischen Stadt- und Regionalbahn im Netz, nämlich beim Hauptbahnhof, dem Bahnhof Durlach und bei Knielingen (Abbildung 11) (Konrath, 2014).

Abbildung 11: Regionalstadtbahn an der Systemwechselstelle



Quelle: AVG, 2014, S. 5.

Neben der Einrichtung von Stromwechselstellen musste man auch bei der Fahrzeugbreite Anpassungen vornehmen. Während die Straßenbahnbreite mit unter zwei Meter festgeschrieben ist, sind die Züge der Deutschen Bahn über drei Meter breit. Um dieses Problem zu lösen, mussten schwenkbare Trittstufen installiert werden. Dennoch war es möglich, größtenteils eine Barrierefreiheit sicherzustellen. Die Stadtbahn ist ein Mittelflurfahrzeug mit einer Einstiegshöhe von 57 Zentimeter. Bei niveaugleichen Bahnsteigen ist der barrierefreie Zugang problemlos möglich, bei niedrigeren Bahnsteigen muss eine kleine Stufe überwunden werden und für Bahnsteige, die höher sind als das Niveau der Stadtbahn, kann die schwenkbare Trittstufe angehoben werden (KVV, 2014).

5.4 Umsetzung in anderen Städten und Regionen

Aufgrund seines Erfolges wurde das Karlsruher Modell in zahlreichen Städten und Regionen umgesetzt bzw. entstanden Konzepte zur Umsetzung einer Zweisystem-Stadtbahn. In Saarbrücken fährt seit 1997 auf einem damals dafür neu gebautem innerstädtischen Netz und den bereits vorhanden regionalen Eisenbahnstrecken eine Stadtbahn nach dem Vorbild von Karlsruhe. Auch in Kassel wurde eine solche Bahn etabliert. Projekte zur Umsetzung bestehen derzeit in Bremen, Braunschweig und Chemnitz (KVV, 2014).

Über die Deutschen Grenzen hinaus ist in Frankreich sowohl in Straßbourg als auch in Mulhouse das Konzept umgesetzt worden, wo es unter dem Namen „Tram-Train“ bekannt ist (Abbildung 12). Auch Planungen für weitere Regionen sind vorgesehen (KVV, 2014).

Abbildung 12: Tram-Train der Linie 3 von Mulhouse in der Haltestelle Thann Centre der Gemeinde Thann im Thurtal



Quelle: eigene Aufnahme, 2014.

6. Verzeichnisse

6.1 Quellenverzeichnis

AVG, Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (2014): Stadtbahn verbindet Stadt und Region. Eine Idee aus Karlsruhe setzt sich durch. Karlsruhe.

Konrath, Uwe (2014): Vortrag des Geschäftsführers der KASIG (Karlsruher Schieneninfrastruktur-Gesellschaft mbH) zum Karlsruher Modell und der Kombilösung Karlsruhe im Rahmen des Seminars zur Verkehrsplanung mit Exkursion vom Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der Technischen Universität Wien am 16. 05. 2014.

KVV, Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (Hg.) (2014): Das Karlsruher Modell. Karlsruhe: www.kvv.de/unternehmen-kvv/karlsruher-modell.html (29. 04. 2014).

NVK, Nachbarschaftsverband Karlsruhe (2013): *Beteiligung zur Fortschreibung des Flächennutzungs- (FNP) und des Landschaftsplanes (LP)*. Karlsruhe: www.nachbarschaftsverband-karlsruhe.de/b3/beteiligung_2030.de (18. 05. 2014).

NVK, Nachbarschaftsverband Karlsruhe (2012): *Erläuterungsbericht, Band 1. ÖPNV und Siedlungsentwicklung*. Karlsruhe: www.nachbarschaftsverband-karlsruhe.de/b2/fnp_2010/erlaeuterung1.de (18. 05. 2013).

Stadt Graz , Magistrat Graz – Präsidialabteilung, Referat für Statistik (2013): *Graz in Zahlen 2013*. Graz.

Stadt Karlsruhe (Hg.) (2011): Perspektive für das Karlsruhe von morgen. Karlsruhe: www.karlsruhe.de/b4/buergerengagement/masterplan_2015 (18.05.2014).

Stadt Karlsruhe (Hg.) (2013): *Stadtteile in Karlsruhe*. Karlsruhe: www.karlsruhe.de/b4/stadtteile.de (29. 04. 2014).

Stadt Karlsruhe (Hg.) (2014): *Masterplanprojekt: Kreativpark Alter Schlachthof*. Karlsruhe: www.karlsruhe.de/b1/kultur/themen/kreativwirtschaft/alterschlachthof/masterplan, (19. 05. 2014).

Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung (Hg.) (2008): *Karlsruhe Masterplan 2015 – Sachstandsbericht 2008 – „Alter Schlachthof“*. Karlsruhe: www.karlsruhe.de/b4/buengerengagement/masterplan_2015/projekte, (19. 05. 2014).

Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung (Hg.) (2009): *Stadtplanung in Karlsruhe*. Karlsruhe.

Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung (Hg.) (2010): *Stadtteilprofile Karlsruhe*. Karlsruhe.

Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung (Hg.) (2013): *Statistisches Jahrbuch 2013*. Karlsruhe.

TTK, TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH (Hg.) (2014a): Entstehung. Karlsruhe: www.karlsruher-modell.de/de/index.html (29. 04. 2014).

TTK, TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH (Hg.) (2014b): Entwicklung. Karlsruhe: www.karlsruher-modell.de/de/index.html (29. 04. 2014).

6.2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Vergleich der Raumordnung in Deutschland und Österreich	4
Abbildung 2: Planauszug aus einem Flächennutzungsplan.....	5
Abbildung 3: Bezirke der Stadt Karlsruhe.....	6
Abbildung 4: Gestaltungsplan des Alten Schlachthofes.....	8
Abbildung 5: Ausführung des Lichtplans Karlsruhe im Stadtzentrum.....	9
Abbildung 6: Baustelle in der Karl-Friedrich-Straße (Blickrichtung Süden)	9
Abbildung 7: Werbung eines Hotels im Baustellenbereich.....	10
Abbildung 8: Die Regionalbahn S31 beim Halt im Hauptbahnhof Karlsruhe	11
Abbildung 9: AVG-Stadtbahnnetz in der Region in und um Karlsruhe	12
Abbildung 10: Zweisystem-Schienerverkehr in Zahlen	13
Abbildung 11: Regionalstadtbahn an der Systemwechselstelle.....	14
Abbildung 12: Tram-Train der Linie 3 von Mulhouse in der Haltestelle Thann Centre der Gemeinde Thann im Thurtal	15