

URBANE NÄHE

NEUE WEGE DER ERREICHBARKEIT

Karlsruhe ist eine der Mobilitätshauptstädte Deutschlands. In wenigen anderen Städten stehen so viele verschiedene Arten der vernetzten Mobilität zur Verfügung wie hier. Das ist ein Trumpf, den es weiterzuentwickeln gilt. Karlsruhe schlägt dabei neue Wege ein: Erreichbarkeit und Vernetzung werden zu neuen Maßstäben für Lebensqualität und zu Impulsen für die Quartiersentwicklung.

Jeder soll innerhalb kurzer Zeit die Einrichtungen für den täglichen Bedarf sowie Freiräume und Parks erreichen können, bevorzugt zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Ist dies nicht der Fall, müssen neue Verbindungen gebaut oder neue Versorgungsmöglichkeiten geschaffen werden, und zwar an den Verknüpfungspunkten der unterschiedlichen Verkehrssysteme.

Das Prinzip funktioniert auch umgekehrt. Flächen, die vom Hauptbahnhof, von der Autobahn oder vom Marktplatz aus in kurzer Zeit gut erreichbar sind, eignen sich besonders für weitere Entwicklungen.

ZIELE

Erreichbarkeit als Maßstab der Mobilitäts- und Stadtentwicklung:

- Ausbau der Fahrrad- und Fußwegenetze, so dass die Deckung des täglichen Bedarfs erleichtert wird.
- Stadtbahn- und Straßenbahnhalte mit Fahrrad- und Fußwegenetzen und zusätzlichen Mobilitätsformen wie Carsharing verbinden und Gestaltung wichtiger Verknüpfungspunkte als Orte der Begegnung und des Austausches fördern
- Verbindung von Orten der Nahversorgung und sozialen Infrastrukturen der Stadtteile mit den zentralen Verknüpfungspunkten, um neue Treffpunkte im Quartier zu schaffen.
- Impulse nutzen, die von den Verknüpfungspunkten für die Quartiersentwicklung ausgehen können.

PLANERISCHE INTERPRETATION UND HERAUSFORDERUNGEN

Die verkehrliche Anbindung Karlsruhes an die nationalen und regionalen Verkehrsnetze ist überdurchschnittlich gut. Mit den Autobahnen 5, 8 und 65 und der Lage am Verknüpfungspunkt zwischen den Bahnkorridoren Rotterdam–Genua und Paris–Budapest besitzt Karlsruhe einen entscheidenden Standortvorteil gegenüber vergleichbaren Städten. Die Ergebnisse der Planungswerkstatt haben gezeigt, dass die großen Herausforderungen für die Verkehrsentwicklung im Stadtgebiet liegen. Das Verkehrssystem der Stadt Karlsruhe ist durch die Realisierung der Kombilösung derzeit tiefgreifenden Veränderungen ausgesetzt. Die weiteren Ziele der verkehrlichen Entwicklung sind durch den erst kürzlich verabschiedeten Verkehrsentwicklungsplan definiert. Er sieht eine Verschiebung des Modal-Splits um neun Prozent zugunsten des Umweltverbunds vor.

In der Planungswerkstatt wurde angeregt, die künftige verkehrliche Entwicklung Karlsruhes nicht auf die Anforderungen einzelner Verkehrsträger zu fokussieren, sondern die Erreichbarkeit einzelner Funktionen des täglichen Lebens als Prinzip zu definieren, um über Ergänzungen des Mobilitätsangebots nachzudenken.

Diese Ausrichtung ist auch vor dem Hintergrund möglicher Entwicklungen im Mobilitätsverhalten zu sehen. Die Zukunft individueller Mobilität könnte sich mittelfristig tiefgreifend verändern. Angebote geteilter Nutzung von Fahrzeugen wie Car- und Bikesharing sind auf dem Vormarsch. Die möglichen Folgen intelligenter Mobilität, zum Beispiel selbstfahrende Autos, noch nicht abzusehen. Allerdings zeichnet sich ab, dass gerade im Stadtverkehr die flexible Wahl der Mobilitätsangebote weiter zunehmen wird. Diese Entwicklungen haben auch unmittelbare Folgen für die Erschließungsgunst neuer und bestehender Quartiere. Sie müssen eine flexible Verkehrsmittelwahl ermöglichen.

Die noch engere Verknüpfung zwischen einzelnen Verkehrsträgern im innerstädtischen Verkehr (Öffentlicher Verkehr, Fahrrad, Carsharing) wird künftig an Bedeutung zunehmen. Eine besondere Rolle spielen dabei die Verknüpfungspunkte und ihr direktes Umfeld – von den Bahnhöfen bis hin zu Quartierszentren und einzelnen Haltepunkten. Hier sind einerseits weitere Angebote zu integrieren und den Wechsel zwischen unterschiedlichen Arten der Fortbewegung zu erleichtern. Ebenso ist ihre Rolle als Quartiers- und Versorgungszentren zu stärken.



