Platz für mehr

Grün, Leben und gesunde Mobilität



VORABZUG Stand: 12.05.2022

Stadt Karlsruhe
Stadtplanungsamt

IQ-Leitprojekt
Öffentlicher Raum und
Mobilität Innenstadt (ÖRMI)

Gehl

ARGUS
STADT UND VERKEHR · PARTNERSCHAFT mbB

WEEBER+PARTNER

Karlsruhe

Stadt Karlsruhe, 2022

Projektteam

Gehl, ARGUS, Weeber+Partner
Andreas Røhl, Mobilitätsexperte und Projektleiter
Dr. Birgitte Bundensen Svarre, Public Life Expertin
Leon Legeland, Stadtplaner
Malin Nilsson, Architektin
Jessica Voth, Architektin (Assistenz)
Kaspar Dettinger, Architekt
Philip Patzner, Landschaftarchitekt
Christian Scheler, ARGUS
Philip Klein, Weeber+Partner
Lisa Küchel, Weeber+Partner

Stadt Karlsruhe, Stadtplanungsamt
Heike Dederer, Bereichsleiterin
Generalplanung und Stadtsanierung
Verena Wagner, Projektleitung
Bereich Generalplanung und Stadtsanierung
Oriana Kraemer, Projektleitung
Bereich Stadtbild
Caroline Glatt, Bereich Verkehr

Fotos
Falls kein Quellenverweis angegeben:
Gehl oder Stadt Karlsruhe

Zitate
Auszüge aus den Auswertungen der Online-Beteiligung
und der Zukunftswerkstatt im Rahmen dieses Projektes

Bild
Bürgermeister

Vorwort

Fusce congue mattis mauris, ut scelerisque quam tempus id. Cras posuere convallisue quam tempus id. Cras posuere convallis velit non finibus. Aliquam m velit non finibus. Aliquam maximus nulla at purus accumsan, vitae dictum risus ullamcorper. Sed vitae suscipit velit, sit amet tristique lectus. Aenean eu ultricies velit. Etiam hendrerit vehicula orci, in bibendum mi gravida quis.
In sed ligula a mauris mattis placerat. Fusce congue mattis mauris, ut scelerisquae quam tempus id. Cras posuere convallis velit non finibus. Aliquam maximus nulla at purus accumsan, vitae dictum risus ullamcorper. deribus pro que doluptur?
Ipiendit laut arit modit, inue quam tempus id. Cras posuere convallis velit non finibus. Aliquam mt quiae none offici consequas am nihitiam voluptatur? Qui con consedissit volori tem.Ritibus maio officia solo corite velibusam ad?
Ma verchil lestis aut at pa as magnime con et et ma quissi tenempores andit occupta in consequ iducil entem eventurio. Coresecta doloriae nimetur aliqui officiet ra atis aut et pero ma simusdae el magniscid unt pel et et alique nem.



Name, Surname
Title / Role



Karlsruhe, Südliche Waldstraße



3 **Vorwort**

6 **Pionierstadt Karlsruhe**

18 **Vision**

20 Platz für mehr Leben, Grün und gesunde Mobilität
22 Visionsplan für die Zukunft Karlsruhes

24 **Platz für mehr Grün**

28 Vision "Platz für mehr Grün"
30 Empfehlungen
36 Lupe für eine grüne Promenade: Lammstraße
40 Best Practice: Kopenhagen

42 **Platz für mehr Leben**

44 Vision "Platz für mehr Leben"
46 Empfehlungen
54 Lupe für eine aktive Straße: Karlstraße-Nord
58 Lupe für eine Quartiersstraße: Kaiserstraße-Ost
64 Best Practice: Melbourne

66 **Platz für mehr gesunde Mobilität**

66 Vision "Platz für mehr gesunde Mobilität"
70 Empfehlungen
80 Lupe für das Herz der Stadt: Hans-Thoma-Straße
84 Lupe für eine Wohnstraße: Hirschstraße
88 Erwartete Wirkung und Best Practice

92 **Maßnahmenliste**

Hinweis: Die Maßnahmenliste wird in einem seperaten Dokument geführt und erst nach Beschlussfassung in den Bericht eingefügt.





1

Pionierstadt Karlsruhe

Karlsruhe:
Pionierstadt für öffentlichen Raum und Mobilität

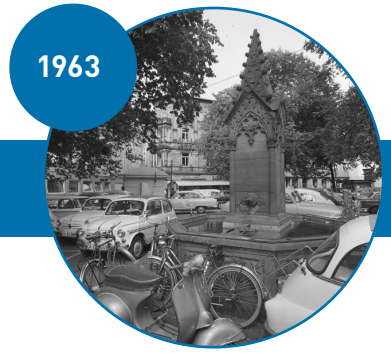
Die Fächerstadt Karlsruhe ist einzigartig und hat über ihren barocken Stadtgrundriss hinaus eine innovative Planungsgeschichte. In den 1950er- und 1960er-Jahren eroberte das Auto, wie in vielen anderen Städten auch, die Karlsruher Innenstadt. Öffentliche Räume und Straßen gerieten unter Druck – vor allem in den dicht bebauten Stadtzentren. Trotz dieser Entwicklung hat sich die Stadt Karlsruhe mit Initiativen zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Radverkehrs als Mobilitätspionierin in Deutschland hervorgebracht, wie ein kurzer Blick in die Planungsgeschichte zeigt.

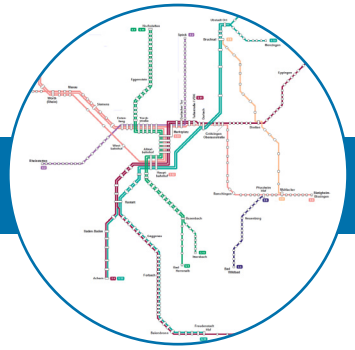


Carsharing-Hauptstadt

In keiner anderen deutschen Stadt gibt es so viele Carsharing-Fahrzeuge pro Kopf: In Karlsruhe stehen je 1.000 Einwohner 1,9 Carsharing-Autos bereit – in Berlin liegt die Quote bei 0,8. Auch wenn in Berlin insgesamt mehr Autos stehen, müsste sich die Zahl der Wagen in Berlin mehr als verdoppeln, um Karlsruher Verhältnisse zu erreichen.
Quelle: Bundesverband Carsharing (bcs)









1793
Fächerstadt – ein beständiger Plan

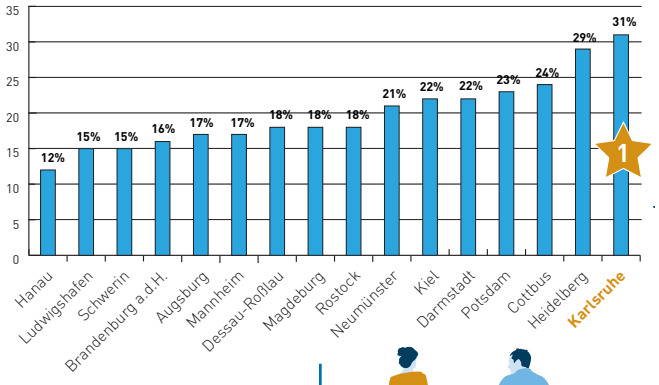
Im Gegensatz zu den organisch gewachsenen Städten des Mittelalters handelt es sich bei der ehemaligen Residenzstadt um eine Planstadt. Historische Pläne aus der Zeit der Stadtgründung veranschaulichen, dass das Schloss das Herz der Stadt bildete. Durch seinen menschlichen Maßstab prägte der Fächergrundriss die Identität und das Stadtbild Karlsruhes maßgeblich. Seitdem haben städtebauliche Entwicklungen und historische Einschnitte in die Erscheinung des Stadtkerns eingegriffen. Das heute durch Baumaßnahmen wie den Schlossplatztunnel und den Durchgangsverkehr abgeschnittene Schloss soll durch dieses Projekt wieder mit seiner Umgebung verbunden werden. Abb. Quelle: Historische Stadtpläne aus dem Stadtarchiv Karlsruhe

1950
Innenstadt – Platz zum Parken

Die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) führte dazu, dass markante innerstädtische Plätze und Straßen zunehmend vom fahrenden und ruhenden Verkehr dominiert wurden. Das Foto des Ludwigsplatzes stammt aus dem Jahr 1963. Heute ist der Ludwigsplatz ein Ort des öffentlichen Lebens und der Gastronomie geworden und kaum jemand käme auf die Idee, ihn in einen Parkplatz umzuwandeln. Bei der Umgestaltung von Parkplätzen in der heutigen Zeit geht es darum, ein gutes Gleichgewicht für alle Verkehrsteilnehmer*innen zu finden. Abb. Quelle: Historische Aufnahmen aus dem Stadtarchiv Karlsruhe

1992
Mobilität – Internationales Vorbild

Der Wechsel von den Strecken den Deutschen Bahn in das städtische Streckennetz über das Zweisystem-Stadtbahnsystem wird als *Karlsruher Modell* bezeichnet. Das Konzept wurde erstmalig im Jahr 1992 eingeführt. Die innerstädtischen Linien sind direkt mit den umliegenden Städten der Region verbunden. Das gut vernetzte Stadtbahnsystem und der Wille, Mobilitätssysteme und -strukturen neu zu denken, um den Bedürfnissen der Menschen gerecht zu werden, macht Karlsruhe zu einer Vorreiterin in Sachen Mobilität. Intelligente Mobilitätslösungen für Karlsruhe neu zu denken und für die Bedürfnisse der Menschen zu gestalten, ist Kern des vorliegenden Projekts. Abb.Quelle: Wikipedia



Anteil des Radverkehrs in Karlsruhe 2018 (nach Verkehrsaufkommen und Wegeanteilen) im Vergleich. Quelle: Mobilität in Städten – SrV 2018



Grün und gesund für alle

2015

Gesunde Mobilität – Fahrradhauptstadt

102 Kilometer Radwegenetz und eine wachsende Fahrradkultur haben Karlsruhe den Titel "Fahrradhauptstadt" in der Kategorie der mittelgroßen Städte in Deutschland eingebracht. So hebt Karlsruhe seinen Status als Mobilitätspionierin mit einer gesunden und aktiven Fortbewegung auf die nächste Stufe. Doch die vielen Fahrräder und der Bedarf an Fahrradabstellplätzen stellen andere Verkehrsteilnehmer*innen und die Stadt vor neue Herausforderungen. Als Schlüsselthema im *IQ Leitprojekt Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt* (ÖRMI) trägt eine nachhaltige und gesunde Mobilität zudem auch zur Reduzierung von Lärm und Luftverschmutzung bei.

2021

Priorität Fußverkehr – Kombilösung

Der Bau der Kombilösung begann vor mehr als 15 Jahren und wird nach der Fertigstellung den Fußgänger*innen in der Stadt den Vorrang einräumen. Die Kombilösung schafft Platz für neue Nutzungen und ist eine einmalige Gelegenheit, mehr Grün und Leben im öffentlichen Raum zu ermöglichen – diese Chance sollte nicht verpasst werden. Ziel des *IQ Leitprojekts Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt* (ÖRMI) ist es, mehr Möglichkeiten zum Verweilen in der Innenstadt zu schaffen, Synergien zwischen verschiedenen Funktionen zu bilden und so ein attraktives Stadtzentrum zu stärken.

Ausblick: Morgen und bis 2050

Eine gesunde Wohlfühlstadt für alle

Seit der Entstehung des Fächergrundrisses in Karlsruhe hat sich viel verändert, doch die robuste Grundstruktur ist bis heute prägend für das Stadtbild. Angesichts neuer Herausforderungen durch klimatische Veränderungen wie urbane Hitzeinseln und Starkregen, Digitalisierung sowie die Auswirkungen der Coronapandemie, die den Druck auf den Einzelhandel erhöhen, ist es an der Zeit, sich auf die Zukunft vorzubereiten. Auf bestehenden Traditionen aufbauend, können neue Lösungen für Mobilität und den öffentlichen Raum den nächsten Schritt in Richtung einer grünen und gesunden Wohlfühlstadt ermöglichen.

Der Mensch im Mittelpunkt:
Planungsansatz und Methodik

Die Erlebbarkeit der Stadt Karlsruhe auf Augenhöhe sowie ein Analyseansatz und Planungsprozess, der den Menschen in den Mittelpunkt stellt, sind Grundsätze des IQ-Leitprojekts *Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt* (ÖRMI).

Viele Jahrzehnte lang wurde die menschliche Wahrnehmung der Umgebung in der Stadtplanung nicht berücksichtigt, stattdessen wurden Verkehr, Form und Landschaft priorisiert. Der menschliche Maßstab wurde somit in vielerlei Hinsicht vernachlässigt.
Der für das Konzept "Platz für mehr" angewandte ganzheitliche Ansatz soll verschiedene Perspektiven immer mit Blick auf die Bedürfnisse des Alltags ins Gleichgewicht bringen: Mobilität, öffentliches Leben, Wahrnehmung und Landschaft.

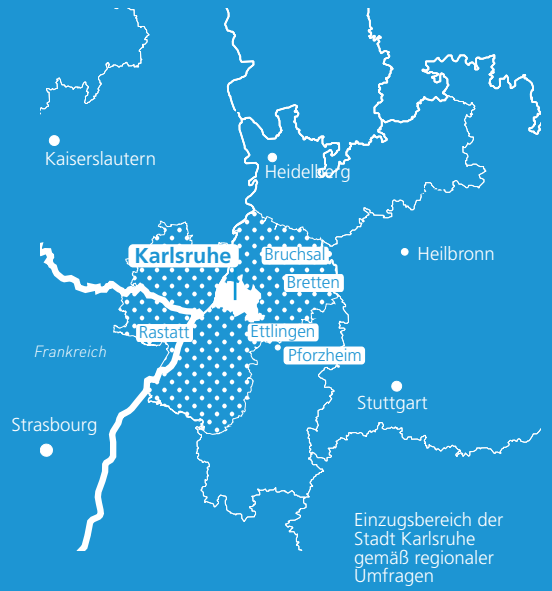
Um ein innovatives und starkes Konzept für Karlsruhe zu schaffen, wurde ein Team gebildet, das über Kompetenzen in den Bereichen Urbane Strategien, Mobilität und Beteiligungsverfahren verfügt – mit lokaler und internationaler Erfahrung. Gemeinsam möchten Gehl, ARGUS und Weeber+Partner *Städte für Menschen* und eine Zukunftsvision für Karlsruhe schaffen.



Leben **Raum** **Gebäude**

Leitprojekt Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt (ÖRMI)

Das Ziel von ÖRMI ist es, die Chancen und Herausforderungen für den öffentlichen Raum und die Mobilität der Innenstadt Karlsruhe integriert zu betrachten und umsetzungsorientierte Handlungsempfehlungen zu entwickeln. Dabei wird die Innenstadt immer in Verbindung mit und in Abhängigkeit vom Rest der Stadt bzw. ihrer Umgebung betrachtet. Die Innenstadt ist nicht nur für Menschen gedacht, die dort leben oder arbeiten, sondern auch für alle, die in der Region leben. Durch die Auswertung verschiedener Analysen , die in der Innenstadt durchgeführt wurden sowieOnline-Befragungen und die Resultate einer Zukunftswerkstatt wurden sowohl Karlsruher*innen als auch Menschen aus umliegenden Städten am Projekt beteiligt.

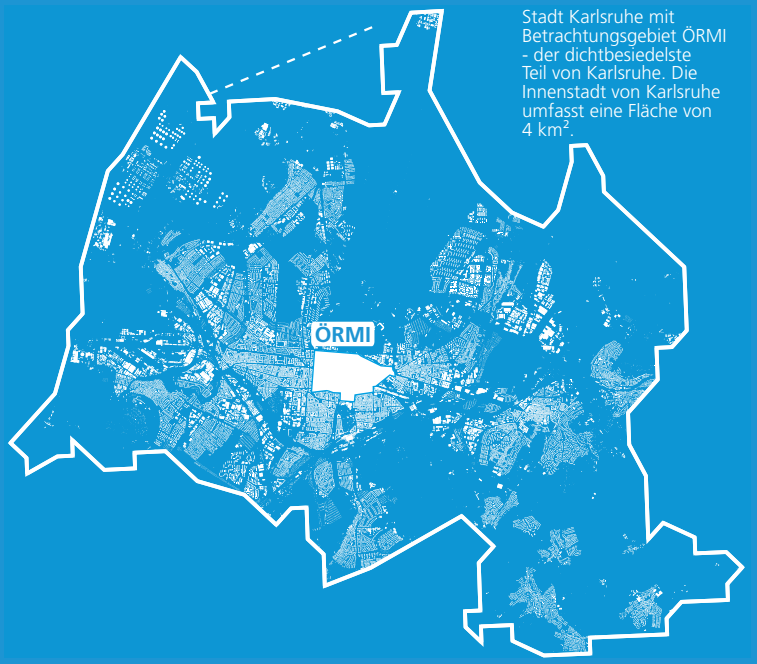


Einzugsbereich der Stadt Karlsruhe gemäß regionaler Umfragen

"Platz für mehr"
Mit vielen Projekten, die in den kommenden Jahren abgeschlossen werden (Kombilösung, Neugestaltung Kaiserstraße, Berliner Platz, Europaplatz etc.) ist Karlsruhe in der einzigartigen Position, seine Innenstadt auf die nächste Stufe bringen zu können. Es entsteht Platz für mehr!

Konzept für zukünftige Planung
Ziel ist es, die Weichen für die zukünftige Entwicklung der Karlsruher Innenstadt zu stellen. Es entsteht ein relevantes und inspirierendes Konzept für den *öffentlichen Raum mit gesunder Mobilität*, dass in eine Gesamtvision eingebettet ist. Zusätzlich werden kurz- und langfristige Maßnahmen gesammelt, die die "Wohlfühlstadt" Karlsruhe bereits morgen und in 10-20 Jahren ermöglichen.

Methoden
Das Projekt baut auf bestehenden Plänen, Konzepten und Daten der Stadt Karlsruhe auf. So wurden inbesondere vorhandene innenstadtbezogene Konzepte und Strategien (u. a. IQ-Leitprojekt Aktionsplan City 2020-2026, IQ-Korridorthema Zukunft Innenstadt) mit dem ÖRMI verknüpft. Zusätzlich wurden Beobachtungen, Fotodokumentationen und Stichprobenerfassungen an ausgewählten Standorten durchgeführt. Durch verschiedene Beteiligungsformate hat das Team in einem Dialogprozess mit Vertreter*innen relevanter Ämter, Bürger*innen, Interessengruppen sowie Politiker*innen Anregungen für die Ausrichtung und Qualifizierung des Konzepts erhalten, die in die Arbeit und den Abschlussbericht eingeflossen sind. Aufgrund der Coronapandemie wurden alternative (auch digitale) Beteiligungsformate und Methoden zur Erfassung des öffentlichen Lebens angewandt.



Stadt Karlsruhe mit Betrachtungsgebiet ÖRMI - der dichtbesiedelste Teil von Karlsruhe. Die Innenstadt von Karlsruhe umfasst eine Fläche von 4 km².



Betrachtungsgebiet
Das Betrachtungsgebiet umfasst wichtige Ziele für Kultur, Bildung und Einkaufen sowie Gebiete mit einer hohen Konzentration an Wohnungen und Arbeitsplätzen.

Wissensgrundlage



Bestandsaufnahme
Prüfung und Auswertung von Grundlagendaten, Berichten, Umfragen, Verkehrsdaten, statistischen Erhebungen etc.



Auftaktveranstaltung
Öffentliche Veranstaltung mit Online-Übertragung zur Kommunikation des Projektstarts an die Bürger*innen und zur Dokumentation des öffentlichen Meinungsbildes.



Online-Beteiligung Interaktive Karte
Online-Befragung mit interaktiver Karte mit 500 Teilnehmer*innen von Mai bis Juni 2021.



Zukunftswerkstatt & Expertenkolloquium
Zukunftswerkstatt mit zufällig ausgewählten Bürger*innen und Online-Workshop mit wichtigen Akteur*innen der Innenstadt zu den Themen Mobilität, öffentlicher Raum, Wirtschaft, Kultur, Soziales und Grünflächen.



Fraktionen-Workshop
Ein Workshop mit den amtierenden Gemeinderatsfraktionen der Stadt Karlsruhe und ihren Vertreter*innen fand im September 2021 statt.



Besuche 2020 + 2021
August 2020 und September 2021: Ortsbegehungen, bei denen Analysen zum öffentlichen Raum und Leben an ausgewählten Orten unter Nutzung der Gehl-Methode PSPL (Public-Space-Public-Life) durchgeführt wurden.

#Karlsruhe

Social-Media-Analyse
Knapp 3.000 Datensets der Social-Media-Plattform Instagram (Fotos, Kalender- und Geodaten, Bildunterschriften) wurden gesammelt und ausgewertet.

Lesehinweise

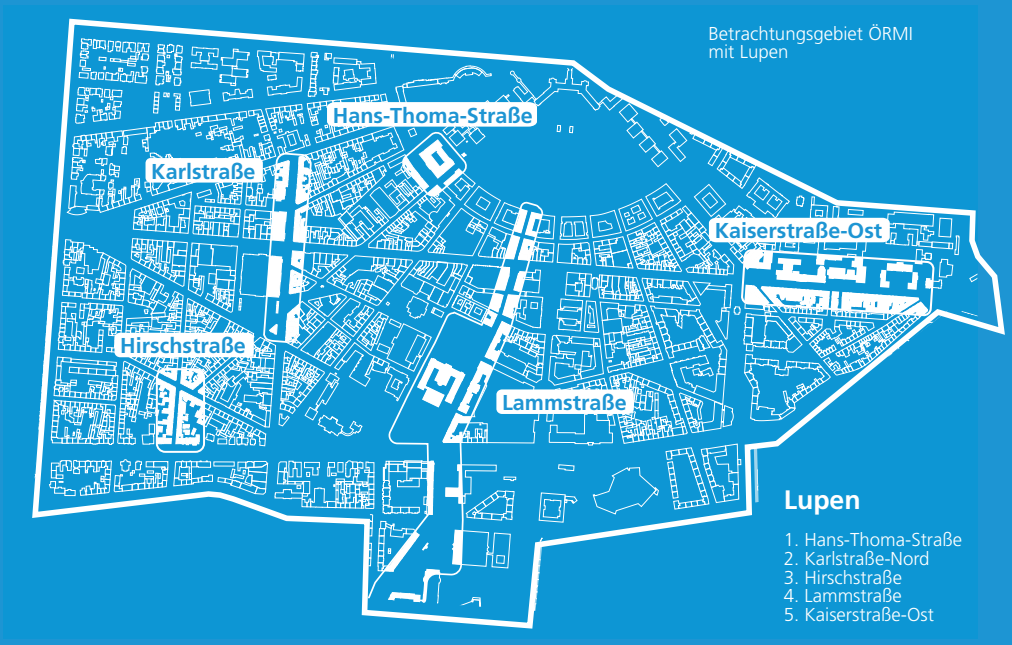
Dieser Bericht baut auf den bereits existierenden Strategiepapieren der Stadt Karlsruhe auf, wie z. B. dem Verkehrsentwicklungsplan, dem "Städtebaulichen Rahmen Klimaanpassung" oder der CIMA-Studie für die Innenstadt, und führt die Ergebnisse der unterschiedlichen Projekte und die Analysen der Bürogemeinschaft zusammen. Gemeinsam mit der beauftragten Bürogemeinschaft wurden darauf aufbauend Empfehlungen für das IQ-Leitprojekt *Öffentlicher Raum und Mobilität in der Innenstadt* ausgearbeitet. Der Bericht soll der Stadtverwaltung sowohl kurz- als auch langfristig als Leitfaden für Planungen in der Innenstadt dienen.

Der Plan für den öffentlichen Raum und die Leitmotive, die das Fazit des Beteiligungsprozesses bilden, werden im Kapitel 2: "Vision" (S. 20-23) zusammengefasst. Anschließend werden die drei Hauptthemen des Berichts in den Kapiteln 3-5 genauer vorgestellt: "Platz für mehr Grün", "Platz für mehr Leben" und "Platz für mehr gesunde Mobilität". Es werden sowohl strategische und übergeordnete Empfehlungen und Maßnahmen formuliert als auch konkrete Handlungsempfehlungen im Rahmen von beispielhaften Konzeptentwürfen, hier Lupen genannt, entwickelt.

In Kapitel 6 werden die im gesamten Bericht genannten Maßnahmen in einer Liste zusammengefasst. Darüber hinaus wird die Umsetzung der Maßnahmen zeitlich von kurz- bis langfristig eingeordnet.

Wenn im Bericht der Begriff "öffentlicher Raum" verwendet wird, bezieht er sich auf allgemein zugängliche Orte wie Plätze, Grünanlagen sowie Räume zwischen und vor Gebäuden wie Straßen, Höfe und Ecken.

Auswahl der Lupenstandorte



Die Lupenstandorte wurden so ausgewählt, dass sie ein Verbesserungspotenzial für in Bezug auf alle drei Hauptthemen bieten.Zudem veranschaulichen sie die Leitmotive der Vision, die basierend auf den Erkenntnissen des Beteiligungsprozesses erarbeitet wurden. Die Handlungsempfehlungen wurden ortsgebunden und kontextabhängig entwickelt, enthalten jedoch Elemente, die auch an anderen Standorten anwendbar sind.

Die Standortwahl soll eine typologische Vielfalt von öffentlichen Räumen und urbanen Kontexten in der Innenstadt repräsenterieren, die Nutzungen wie Wohnen, Arbeiten, Einzelhandel, Gastronomie und Kultur in den Nachbarschaften verbindet. Die Auswahl von fünf Straßen spiegelt den Schwerpunkt Mobilität/öffentlicher Raum wieder. Alle ausgewählten Straßen haben das Potenzial, mehr Begegnungs- und weniger Bewegungsraum zu werden. Die Maßstäbe reichen von ruhigen Wohnstraßen bis hin zu breiten und verkehrsreichen Hauptverkehrsstraßen.

Darüber hinaus werden auch Plätze in den Lupen untersucht, z. B. der Friedrichsplatz vor dem Museum für Naturkunde in der Lammstraße und der Vorplatz der Kunsthalle in der Hans-Thoma-Straße.

1



Kunsthalle – Kultur sichtbar machen
Im Herzen der Stadt liegt die vom Kfz-Verkehr dominierte Hans-Thoma-Straße. In Zukunft soll sie eine wichtigere Rolle für den Fuß- und Radverkehr spielen, um die Kunsthalle sichtbarer zu machen. Durch Straßenraumgestaltung und eine Öffnung der Erdgeschosszonen kann ein attraktives Kunst- und Kulturquartier entstehen.

2



Karlstraße – Gastronomie, Kultur und Spiel
Ein neues Verständnis der Karlstraße als attraktiven Treffpunkt kann auch das Potenzial des weniger frequentierten Teils entfalten. Synergien und neue Möglichkeitsräume zwischen Kultureinrichtungen, Gastronomie, Einzelhandel und Bewohner*innen schaffen eine Umgebung, die zum Verweilen einlädt.

3



Hirschstraße – Potenzial der Wohnstraßen
Als Beispiel für eine lebendige Wohnstraße werden hier Möglichkeiten aufgezeigt, den Straßenraum von Wohnstraßen in der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmenden besser zu organisieren: mit mehr Platz für Fahrradabstell- und Parkplätze, mehr Grün, höherer Aufenthaltqualität und mehr Flair.

4



Lammstraße – Grüne und kulturelle Promenade
Die Lammstraße verbindet Parks, Grünflächen und kulturelle Einrichtungen, verursacht aber gleichzeitig Brüche im innerstädtischen Gefüge. Während in der CIMA-Studie der Fokus auf Einkaufs- und Erlebniszonen entlang der Lammstraße gesetzt wurde, sieht dieser Bericht große Potenziale, die Lammstraße zu einer grünen und kulturellen Promenade aufzuwerten.

5



Kaiserstraße-Ost – Vom Trenner zum Verbinder
Der östliche Bereich der Kaiserstraße liegt zwischen dem studentisch geprägten Wohnviertel des Sanierungsgebiets Innenstadt-Ost und dem KIT-Universitätscampus. In naher Zukunft soll die Straße weniger Verkehrsaufkommen führen und hat das Potenzial, liebenswerter und grüner für die Nachbarschaft zu werden.



Öffentlicher Raum und Mobilität:
Für eine bessere Balance

Karlsruhe soll weiterhin eine Pionierstadt sein. Die ganzheitliche Entwicklung des öffentlichen Raumes und der Mobilität soll bessere Bedingungen für alle Menschen in der Innenstadt schaffen: ob zum Wohnen, Arbeiten, Einkaufen oder Studieren, für die Belieferung von Geschäften oder für Touristen. Das Ziel, Karlsruhe als "Wohlfühlstadt" zu stärken, wird mit diesem Konzept unterstützt.

Pionierstadt
Seit ihrer Gründung ist Karlsruhe eine geplante Stadt. Die starke Planungstradition hat sich über Jahrhunderte fortgesetzt. Heute gilt Karlsruhe als lebenswerte und attraktive Stadt mit einem hochwertigen öffentlichen Verkehrssystem und einem sehr hohen Anteil an Rad- und Fußverkehr.

Konzept für zukünftige Planung
Mit diesem Konzept werden die Weichen für die Neugestaltung des öffentlichen Raums und der Mobilität neu gestellt. Geplant sind die Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, eine Strategie für das Parken oder die Revitalisierung von bestehenden Programmen für grünere Innenhöfe.

Kurzfristig und langfristig
Die Empfehlungen und Maßnahmen in diesem Bericht sind sowohl kurz- als auch langfristig angelegt. Sie haben das Ziel, Karlsruhe als Wohlfühlstadt ganzheitlich weiterzuentwickeln. Dabei soll auf bestehenden Konzepten, Plänen und Projekten aufgebaut und ein weiteres Jahrzehnt großer Bauarbeiten vermieden werden.

Die Rolle des öffentlichen Raumes
Wir müssen unser Verhalten ändern, um die klimatischen Herausforderungen zu bewältigen. Städte tragen aktiv zum Klimawandel bei und sind gleichzeitig von seinen Folgen betroffen. Zudem hat die Coronapandemie verdeutlicht, was es bedeutet, in einer Stadt mit ohne Zugang zu Einzelhandel, Gastronomie und kulturelle Aktivitäten zu leben. Lokales öffentliches Leben und ein robustes, lebenswertes und grünes öffentliches Raumnetz sind entscheidend, um eine resiliente Stadt zu schaffen. Die Einführung neuer Verkehrsformen und Straßenraumnutzungen in den letzten Jahren zeigen die Trends, die der öffentliche Raum aufnehmen kann und muss. Ein hochwertiges und lebenswertes Netzwerk des öffentlichen Raums kann den lokalen Einzelhandel und kulturelle Einrichtungen auch lange nach der Pandemie unterstützen,

gesündere Mobilitätsentscheidungen fördern und neue Treffpunkte für alle bieten. So bleibt Karlsruhes Innenstadt auch 2050 beliebter Wohnort und attraktives Ausflugsziel.

Best Practice

Karlsruhe soll seinen besonderen Charakter bewahren und stärken, sich aber gleichzeitig von anderen Städten inspirieren lassen, die ähnliche Ambitionen haben, nachhaltiger und lebenswerter zu werden. Eine Auswahl von Städten, die Lösungen für ähnliche Herausforderungen und Potenziale realisiert haben, dient in diesem Bericht als Inspiration.



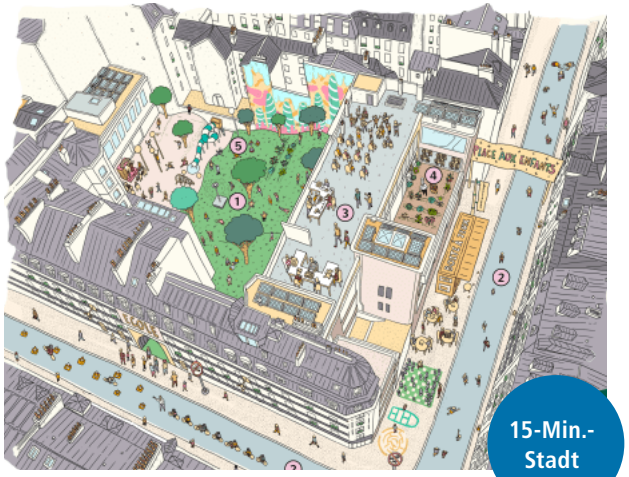
"Co-create Copenhagen"

Die Vision von 2015 legt den Schwerpunkt auf Gemeinschaft, Engagement und neue Partnerschaften zwischen verschiedenen Akteuren der Stadtgesellschaft. Dieser Ansatz keimt auch in Karlsruhe auf, könnte aber in Zukunft noch stärker gefördert werden. Abb. Quelle: City of Copenhagen



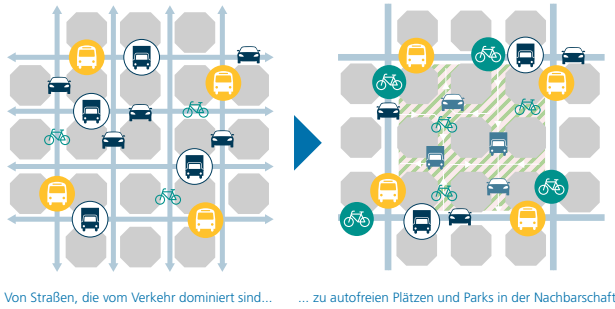
„Tempo 30"-Initiative

Immer mehr deutsche Städte, darunter auch Karlsruhe, haben sich der "Tempo 30"-Initiative mit dem Ziel angeschlossen, durch eine Reduktion der Geschwindigkeiten die Lebensqualität zu erhöhen. Abb.: Agora Verkehrswende



Die 15-Minuten-Stadt (Paris)

Paris hat eine höhere Dichte als Karlsruhe und mit einem großen Verkehrsaufkommen zu kämpfen. Die "15-Minuten-Stadt" hat das Ziel, den Kfz-Verkehr in der Stadt zu reduzieren. Das Konzept ist seit 2014 ein Eckpfeiler im Programm der ehemaligen Pariser Bürgermeisterin Hidalgo und soll zu weniger CO_2-Emissionen und sauberer Luft führen. Die Idee ist, dass alles, was im Alltag benötigt wird, in einem Radius von 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar ist. Abb. Quelle: Paris en Commun



Superblocks (Barcelona)

In einer der am dichtesten besiedelten Städte Europas hat die Einführung von sog. "Superblocks" dazu beigetragen, die Straßen effizienter zu nutzen und das Verkehrsaufkommen örtlich zu verringern. Das Superblock-Modell kombiniert eine Mobilitätslösung mit der Schaffung qualitätsvoller öffentlicher Räume, die das lokale Leben unterstützen.
Der öffentliche Raum innerhalb der Blocks wurde dem Fuß- und Radverkehr zugesprochen. Parkplätze auf den Straßen wurden für den Aufenthalt umgewandelt. Öffentliche Verkehrsmittel und private Autos verkehren nur entlang der Straßen, die die Superblocks eingrenzen. Abb. Quelle: Stadtverwaltung Barcelona



Shared Space (Wien)

Die Mariahilfer Straße zwischen Museumsquartier und Westbahnhof in Wien wurde seit 2015 in eine Fußgängerzone mit zwei sogenannten "Begegnungszonen" umgewandelt. Hier wurde die Schaffung lebenswerter öffentlicher Räume mit innovativen Mobilitätslösungen kombiniert. Eigens gestaltetes Straßenmobiliar lädt zum Verweilen ein und aufgestellte Wasserspender und Brunnen bringen vor allem an warmen Sommertagen eine erfrischende Abwechslung in die Straßenarchitektur. Autos und Fahrräder dürfen nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren, Ausnahmen bestehen für den Liefer- und Busverkehr.

Herausforderungen und Chancen
für Karlsruhes Innenstadt

Die Innenstadt hat viel zu bieten: ein breites Angebot an Kultur, Gastronomie und Einzelhandel sowie der gute öffentliche Nahverkehr beleben den städtischen Alltag. Die dichte Struktur der Innenstadt schafft eine urbane Atmosphäre und bildet die Grundlage für ein robustes öffentliches Raumnetz. Mit der Kombilösung werden weitere Hauptstraßen und öffentliche Räume aufgewertet - ein Teil des Kfz-Verkehrs wird unter die Erde verlegt und der Fußverkehr erhält mit der unterirdischen Führung der Straßen- und Stadtbahn im zentralen Teil der Kaiserstraße mehr Vorrang.

Herausforderungen

Vor dem Hintergrund klimatischer Veränderungen stellen die dichte Bebauungstruktur und der hohe Versiegelungsgrad eine zunehmende Herausforderung dar. Mehr Grün in der Stadt kann dazu beitragen, Hitzestau zu reduzieren.

Karlsruhes Straßen sind mit Leben und Bewegung gefüllt, ein Großteil des wertvollen öffentlichen Raums wird jedoch von fahrenden und parkenden Autos dominiert. Der zunehmende Anteil an Radfahrenden verlangt nach einer Umverteilung des Straßenraums, um ein sicheres Miteinander zwischen Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr zu gewährleisten.

Karlsruhe zieht als Stadt des Einkaufens, der Kultur, der Bildung und der Erholung Menschen aus der gesamten Region an. Um diese Anziehungskraft der Innenstadt zu erhalten, müssen Kollaboration und Synergieeffekte zwischen verschiedenen Institutionen, Interessengruppen und Bürger*innen gestärkt werden, um Karlsruhe gemeinsam für die Zukunft zu wappnen.

Eine Menge Grün, aber...
Karlsruhe ist als grüne Stadt bekannt. Allerdings ist die Innenstadt im Vergleich zur Umgebung dicht bebaut und weniger grün. Der hohe Versiegelungsgrad führt zu Hitzestress in der Innenstadt, der durch klimatische Veränderungen noch verstärkt wird.



Bebaute Stadt und Grünstrukturen in Karlsruhe

Eine Menge Leben, aber...
Karlsruhe hat vielfältige Kultur- und Bildungseinrichtungen, eine hohe Anzahl von Arbeitsplätzen und viele Menschen, die im Stadtzentrum leben. Dennoch ist das öffentliche Leben oft nicht sichtbar oder wenig miteinander vernetzt.



Wenig einladende Zugänge an der Universität bieten Potenziale für eine Aufwertung

Viele Autos, obwohl...
Radverkehr und Sharing-Angebote erfreuen sich großer Beliebtheit, trotzdem sind Autos in der Innenstadt sehr präsent und dominieren den öffentlichen Raum. Da sich das Mobilitätsverhalten wandelt, sollten auch die Prioritäten bei der Nutzung des öffentlichen Raums neu verhandelt werden, um den Bedürfnissen von heute und morgen gerecht zu werden.



Konflikte zwischen dem Kfz-Verkehr und Radfahrer*innen an einem Straßenabschnitt in Karlsruhe

Chancen

Da durch die Kombilösung in Karlsruhe wortwörtlich "Platz für mehr" entsteht, muss diese Entwicklungschance sozial gerecht, klimafreundlich, innovativ und zum Wohl aller genutzt werden.

Die Chancen für Karlruhe sind Platz für mehr Grün, Platz für mehr Leben und Platz mehr gesunde Mobilität. Diese drei Potenziale bilden die Grundstruktur dieses Berichts.

Die Analyse zeigt, dass es ein großes Potenzial und öffentliches Verlangen danach gibt, den öffentlichen Raum in der Innenstadt aufzuwerten. Die alltägliche Lebensqualität sollte standardmäßiger Ausgangspunkt für ganzheitliche zukünftige Planungen werden, um die Innenstadt neu zu denken und Karlsruhe lebenswerter für alle zu machen.



Platz für mehr Grün

"Mehr Grün" ist der Wunsch der Karlsruher*innen, die Innenstadt grüner zu gestalten. Sie ist im Vergleich zur umgebenden Stadt dichter bebaut und heizt sich im Vergleich stärker auf. "Mehr Grün" hilft, mikroklimatische Herausforderungen zu bewältigen und trägt zur Kühlung der Stadt bei. Auch wenn neues Grün nur begrenzt umgesetzt werden kann, zeigt die Analyse, dass es Flächen gibt, die grünes Potenzial haben und umgewandelt werden können.



Platz für mehr Leben

Karlsruhe ist mit seiner Lebendigkeit und kulturellen Angeboten ein Magnet in der Region. Der öffentliche Raum ist in der Einkaufszone, an beliebten Plätzen mit Gastronomie oder auch punktuell auf dem Universitätscampus belebt – viele öffentliche Räume nutzen ihr Potenzial für das öffentliche Leben jedoch nicht aus. Es müssen Synergien erzeugt und Möglichkeiten für Aufenthalt, Begegnungen und gemeinsame Projekte geschaffen werden. Dazu muss die Funktion und Hierachie der verschiedenen öffentlichen Räume stärker definiert werden, um Erdgeschosse und Flächen strategisch zu aktivieren, Potenziale voll auszuschöpfen und Karlsruhe als regionalen Magnet attraktiver für alle zu machen.



Platz für mehr gesunde Mobilität

Gesunde Mobilität bedeutet aktive Fortbewegung wie Radfahren, zu Fuß gehen oder die Nutzung des klimafreundlicheren öffentlichen Nahverkehrs. Durch die Bevorzugung dieser nachhaltigen Mobilitätsformen lassen sich zudem Lärmbelastungen, Luftverschmutzung und CO_2-Werte reduzieren. Parkplätze und Lieferdienste werden aber auch in Zukunft benötigt. Das Ziel ist es daher, eine gute Nutzungsbalance zu finden und Flächen neu zu verteilen.



Grün, Leben, gesunde Mobilität

Die Themen Grün, Leben und gesunde Mobilität können nicht getrennt voneinander betrachtet werden. Darüber hinaus müssen Querschnittsthemen wie Klima, soziale Gerechtigkeit, Gesundheit oder Digitalisierung berücksichtigt und in einen ganzheitlichen, kollaborativen und innovativen Planungsansatz integriert werden. Mit mehr Mut für kreative Antworten, neue Lösungen und neue Partnerschaften – privat und öffentlich. Nur so können Perspektiven geschaffen werden, die Karlsruhe für die Zukunft wappnen und gleichzeitig einen positiven Nutzen für alle erzeugen – ob man in der Karlsruher Innenstadt lebt, arbeitet, studiert oder sie besucht.


CLIFTON



2

Vision

Fünf Leitmotive
für die Karlsruher Innenstadt

Fünf Leitmotive bilden eine übergeordnete Grundlage für die zukünftige Entwicklung der Mobilität und des öffentlichen Raums in der Karlsruher Innenstadt:

Soft Mobility steht für einen ganzheitlichen Ansatz in der Mobilitätsplanung, der das Erleben zu Fuß und die Perspektive auf Augenhöhe in den Vordergrund stellt. Unabhängig davon, ob man mit dem Auto, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Fahrrad ankommt: alle sind Fußgänger*innen, wenn sie aus- und absteigen. Ein gutes Erlebnis zu Fuß macht eine gute Innenstadt aus.

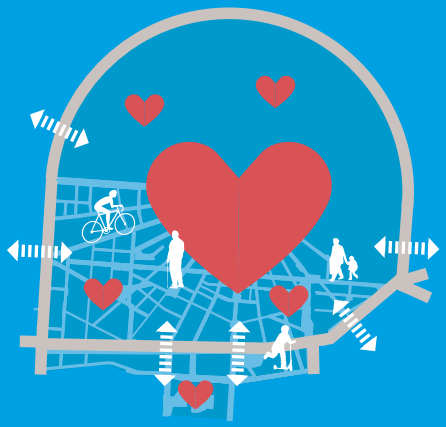
Jeder m² zählt: Die Straßen der Innenstadt sollen, mit wenigen Ausnahmen, nicht dem Kfz-Verkehr, sondern den Menschen gewidmet sein und ihnen Aufenthaltsqualität bieten. Da die Innenstadt dicht bebaut ist, besteht eine große Flächenkonkurrenz. Somit muss jeder Quadratmeter des öffentlichen Raums, jeder Hof, jede Fassade und jedes Dach kritisch geprüft werden, ob Nutzung und Zweck sich entsprechen und passen.

Gute Nachbarschaften bedeutet, einzelne Quartiere bzw. innerstädtische Kooperationen zu stärken und Synergien zu nutzen. Lokale Initiativen und Nachbarschaften werden gefördert.

Die *Innenstadt für alle* soll altersübergreifend und inklusiv zum Ausruhen, Spielen, Austauschen und Einkaufen einladen.

Celebrate Karlsruhe: Mit der Weiterführung des historischen Erbes und dem Mut zu neuen Kooperationen und innovativen Lösungen werden Karlsruhes Qualitäten in Zukunft hervorgehoben und weiterentwickelt. Eine lebenswerte, grüne Universitätsstadt der Kultur, des Einkaufens, der Gastronomie und des Wohnens soll entstehen: Karlsruhe – die Fächerstadt und Fahrradhauptstadt.

Die Leitmotive sind das Ergebnis der Analyse relevanter Bestandsdaten, öffentlicher Beteiligungsformate, Erfassungen des öffentlichen Lebens in Karlsruhe während der Besuche sowie der Auswertung öffentlich zugänglicher Onlinedaten.



1

Soft Mobility
für eine bessere Balance
verschiedener Verkehrsarten



2

Jeder m² zählt
für mehr Aufenthaltsqualität



3

Gute Nachbarschaft
für mehr Synergien



4

Innenstadt für alle:
Kinder, Jugendliche, Familien, Senioren und Menschen mit Behinderung in den Planungen berücksichtigen



5

"Celebrate Karlsruhe"
Grüne Universitätsstadt, Fächerstadt und Fahrradhauptstadt

Platz für mehr
Ein Visionsplan für die Zukunft Karlsruhes

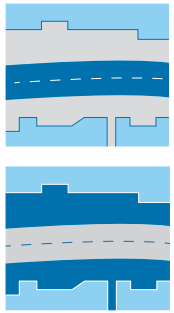
Der Visionsplan für die Zukunfs Karlsruhes kombiniert die wichtigsten Ideen und Empfehlungen aus den drei Themen Platz für Grün, Platz für Leben und Platz für eine gesunde Moblität. Der Plan dient als Illustration der Gesamtvision für das Karlsruhe von Morgen, und ist somit Instrument der Kommunikation und Veranschaulichung für die Öffentlichkeit.

Mithilfe des Plans werden öffentlichen Räumen klare Rollen zugeschrieben. Durch die klare Definierung und Klassifizierung können Umgestaltungen und Aufwertungen der öffentlichen Flächen strategischen Prinzipien folgen z.B im Bezug auf Begrünungsstrategien, Parkraumbewirtschaftung, Geschwindigkeitsbegrenzungen oder kommerzieller und nicht-kommerzieller Nutzung von öffentlichen Flächen.

Im Jahr 2003 wurde durch die Stadtverwaltung ein umfangreiches Plätze- und Höfekonzept vorgestellt mit dem Ziel, die Aufenthaltsqualität der Innenstadt zu erhöhen. Dieses Konzept für innerstädtische Plätze, Höfe und Passagen soll fortgeschrieben werden und wird durch ÖRMI, um den Link and Place Ansatz (siehe Infobox unten) erweitert: Dabei werden Straßen als Orte betrachtet und nicht als Bewegegungskorridore.

Langfristiges Ziel, ist einen zusammenhängenden öffentlichen Raum mit hochwertigen Straßen, Plätzen und Parks zu schaffen, in dem Fußgänger*innen, der Radverkehr und öffentliche Verkehrsmittel priorisiert werden. Der öffentliche Raum und die Mobilität in Karlsruhe werden stärker miteinander verzahnt und können so zu mehr Lebendigkeit und Attraktivität in der Innenstadt beitragen, klimaresistente Lösungen umsetzten und Menschen dazu einladen, sich zu auszutauschen und sich zu begegnen. DAS

"Link and Place"
Der Gesamtansatz für die Analyse und die Identifizierung von Empfehlungen ist inspiriert vom "Link and Place"-Konzept. Dieser Ansatz definiertStraßen, Plätze, Parks und andere öffentliche Räume nicht nur als Bewegungskorridore bzw. Räume für Mobilität, sondern als wertvolle öffentliche Begegungsräume verstanden werden. Das "Link and Place"-Konzept wurde von dem Architekten und Stadtplaner Jan Gehl angeregt und in den letzten Jahren von Peter Jones (Professor für Verkehr und nachhaltige Entwicklung, UCL/London) weitergeführt.



Link
Straße als Bewegungsraum

Place
Straße als Begegnungsraum

Erläuterung

Stadtplätze und Stadtstraßen
- Stadtweites Ziel
- Hohe Funktionsmischung (Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, Kultur)
- Vielfältige Möglichkeiten zum Verweilen
- Fußverkehr und ÖPNV haben Vorrang
- Gute Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel
- Lieferzeiten- und Ladezonenkonzepte

Quartiersplätze und Quartiersstraßen
- Lokale Treffpunkte im Quartier
- Attraktive Funktionsmischung
- Max. 30 km/h und gute Querungsmöglichkeiten
- Breite Gehwege für Außengastronomie/Warenauslage
- Vorzugsweise ÖPNV-Haltestellen
- Kurzzeitparken, Reduktion des Straßenparkens um bis zu 80 %

Verbindungsstraßen
- Regionale Verkehrsverbindung zwischen Nachbarschaften, Institutionen, Supermärkten etc.
- Gute ÖPNV-Anbindungen zwischen Quartieren
- Sichere Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr
- Sichere und attraktive Querungen mit kurzen Wartezeiten
- Möglichkeiten zum Verweilen, z. B. an Straßenecken, für Pausen oder zum Warten auf öffentliche Verkehrsmittel

Wohnstraße
- Wohnstraße bzw. Nachbarschaftsstraße mit einer attraktiven, sicheren und grünen Umgebung
- Reduktion des Durchgangsverkehrs durch verkehrsberuhigende Maßnahmen, 10-30 km/h, Lärmreduktion
- Bewältigung der Herausforderungen beim Parken (Kfz und Fahrräder) Reduzierung des Kfz-Parkens um bis zu 10-30 % zugunsten von öffentlichen Räumen, Grünflächen usw.
- Aufenthaltsqualität für Nachbarschaft und Fußverkehr verbessern, hauptsächlich durch nicht-kommerzielle Verweilmöglichkeiten

Weitere Ebenen
Die weiteren Inhalte des Plans (Grüne Verbindungen, Grüne Höfe etc.) werden in den folgenden Kapiteln genauer erläutert.

Platz für mehr
Ein Visionsplan für die Zukunft Karlsruhes

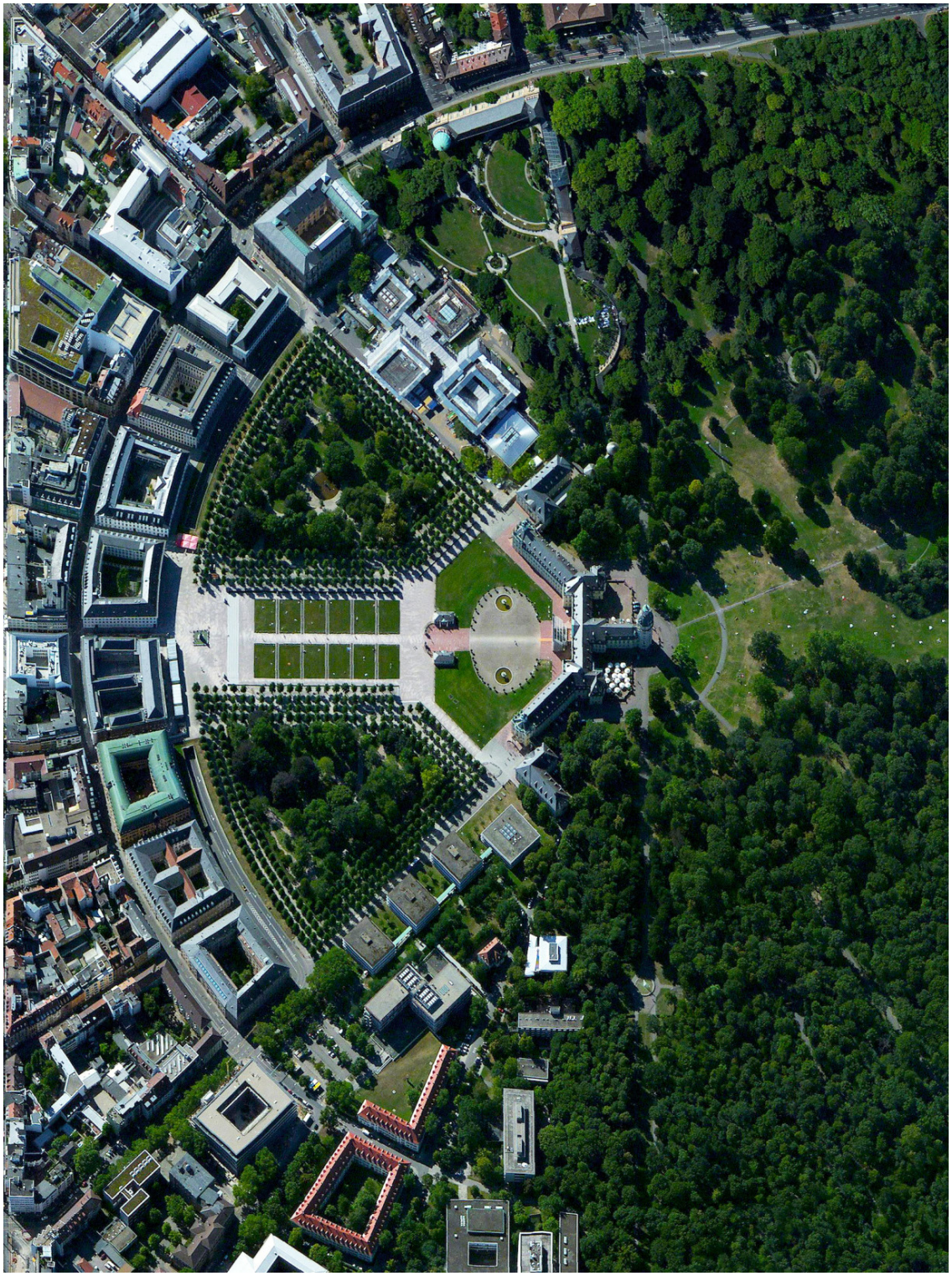






3

Platz für mehr Grün



Platz für mehr Grün

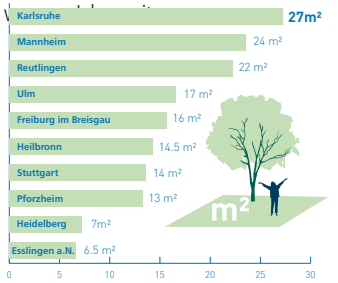
Ballung und Hitze entgegenwirken

Karlsruhe ist eine grüne Stadt, doch das Stadtzentrum hat eine hohe Hitzebelastung, da dicht bebaute und versiegelte Flächen sich stärker aufheizen. Steigende Temperaturen bewirken, dass die Innenstadt sich in Zukunft im Sommer weiter aufwärmt und Hitzestress verursacht, der die Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen beeinträchtigt. Mehr Grün- und Wasserflächen, also mehr grüne und blaue Elemente, wirken dem Hitzeproblem entgegen und schaffen gleichzeitig ein angenehmes Erlebnis für die Sinne.

Mit über 900 Hektar an öffentlichen Parks, Grünanlagen, dem Schlossgarten und grünen Plätzen zählt die Stadt Karlsruhe zu einer der grünsten Städte Baden-Württembergs. Sie hat mit 27,2 m² das höchste Grünflächenaufkommen pro Kopf verglichen mit den zehn größten Städten des Bundeslandes (Statistisches Landesamt B.-W., 2020).

Städtische Hitzewellen

Trotz seiner Grünflächen ist Karlsruhe durch die Zunahme an sommerlichen Hitzeperioden infolge des Klimawandels stark von dem Wärmeinseleffekt betroffen. Die Innenstadt heizt sich bis zu 10° C stärker auf als ihr Umland. Das ist auf die vergleichsweise hohe Versiegelungs- und geringe Vegetationsrate zurückzuführen (Räumliches Leitbild-Heatislands). Höhere sommerliche Temperaturen beeinträchtigen die Luftqualität, sorgen für einen höheren Energieverbrauch durch elektrische Kühlung im Sommer und haben enorme gesundheitliche Auswirkungen. Mit anderen Worten: Die Kühlung der Innenstadt dient sowohl der wirtschaftlichen Nachhaltigkeit als auch der Gesundheit und der Aufenthaltsqualität der Bürger*innen in der



Grüne Stadt Karlsruhe: Fläche von Grünanlagen pro Kopf in den 10 größten Städten Baden-Württembergs, 2019 in m². (Statistisches Landesamt Baden-W., 2020)

Wunsch nach mehr Grün

Grünflächen in der Stadt erhöhen die Lebensqualität, tragen zur sozialen Integration bei und wirken sich positiv auf Klima und Wohlbefinden aus. Auch die Auswertungen der Beteiligung von Karlsruher*innen haben gezeigt, dass ein allgemeiner Wunsch nach mehr Grün

„Mehr Baumreihen im öffentlichen Raum pflanzen, um die Hitze aus der Straße rauszuhalten."



„Mehr unversiegelte Flächen, mehr Wiesen, mehr Blumen, mehr grüne Inseln schaffen in der Fußgängerzone."



Quelle Zitat aus Online-Beteiligung mit 521 Teilnehmenden.

in der Innenstadt besteht. Da die Innenstadt dicht bebaut ist, zählt jeder Quadratmeter, der entsiegelt wird, und jeder begrünte Quadratmeter eines Innenhofs: jedes noch so kleine begrünte Garagendach und jede Kletterpflanze an der Hausfassade leisten einen wertvollen Beitrag.

Wasser

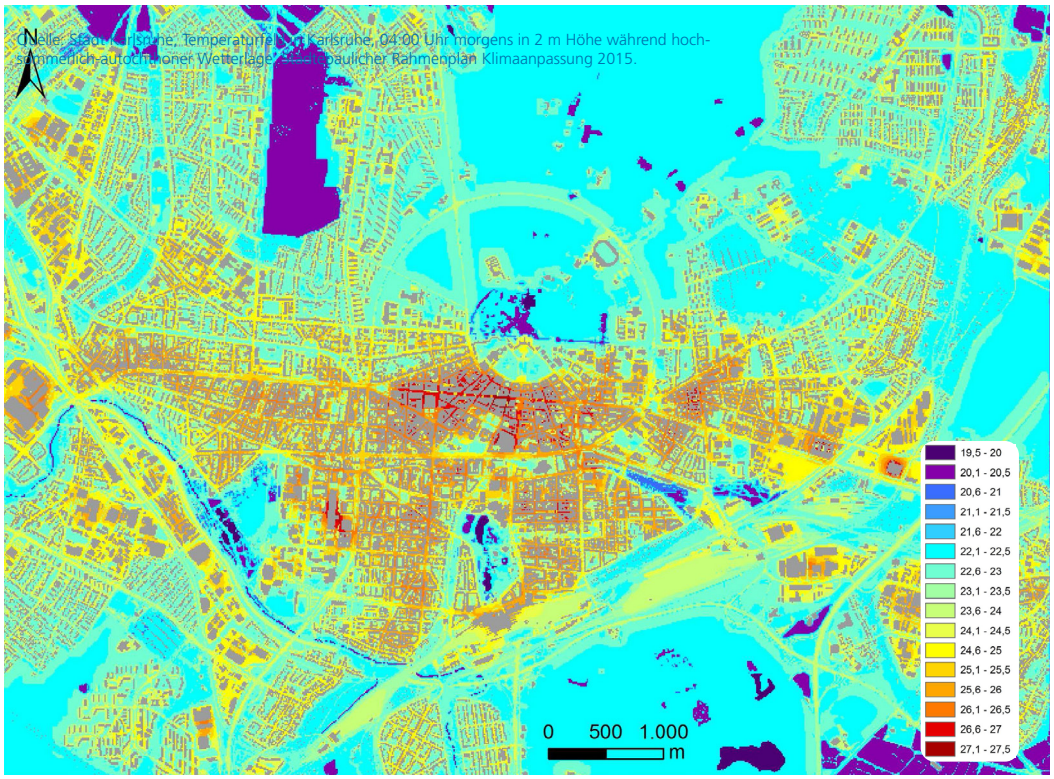
Karlsruhe liegt zwar am Rhein und der Alb, diese tangieren jedoch nicht direkt die Innenstadt. Trotzdem verfügt die Innenstadt mit dem See im Schlossgarten und zahlreichen Brunnen über kleinmaßstäbliche, dezentrale blaue Elemente. Diese gewinnen im Hinblick auf Wärmeinseleffekte und das Mikroklima in der Stadt zunehmend an Bedeutung.

#grün

Die Social-Media-Analyse von Instagram-Posts aus der Karlsruher Innenstadt zeigt, dass *Grün* eine wichtige Rolle im Image der Stadt spielt und mit Situationen wie Fahrradfahren assoziiert wird. Die öffentlichen Grünflächen sind den Plätzen überlegen, wenn es darum geht, einem Besuch die schönste Seite von Karlsruhe zu zeigen.

Wärmeinseleffekt

Durch eine vergleichsweise hohe Versieglungs- und geringe Vegetationsrate heizt sich Karlsruhe bis zu 10° C stärker auf als das Umland.



Quelle: Stadt Karlsruhe, Temperaturfeld Karlsruhe, 04:00 Uhr morgens in 2 m Höhe während hochsommerlich-autochthoner Wetterlage, Stadtklimatischer Rahmenplan Klimaanpassung 2015.

Karlsruhe von seiner grünen Seite

Die Instagram-Datenanalyse zeigt: grüne Hashtags sind besonders präsent, vor allem in Verbindung mit #Fahrradhauptstadt.
Quelle: Gehl SoMe-Analyse



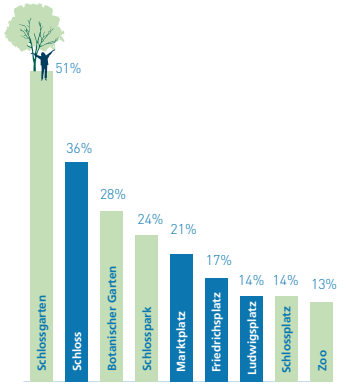




Beliebte und häufig verwendete Hashtags in Karlsruhe:

#Radweg
#fahrradhauptstadt
#karlsruhecity
#visitkarlsruhe
#karlsruherecken

Wenn Sie Besuch haben und schöne Orte in der Innenstadt zeigen möchten, wo würden Sie hingehen?



Bei näherer Betrachtung sind der Schlossgarten und der Schlossplatz zweifellos Hauptanziehungspunkte der Stadt.

Quelle: Online-Beteiligung mit 521 Teilnehmenden.

Platz für mehr Grün
Empfehlungen

1.
Grüne Verbindungen mit der Umgebung

- Mehr Durchlässigkeit und Durchlüftung in der Innenstadt durch grüne Verbindungen ermöglichen
- Grüne Verbindungen mit der Umgebung schaffen, stärken und ergänzen
- Lammstraße zu einer grünen Promenade aufwerten

2.
Von grau und versiegelt zu grün und lebendig

- Mehr Grün wo immer es möglich ist in der Innenstadt umsetzen
- Öffentliche und private Innenhöfe aufwerten und begrünen
- Stadthoftransformation mit dem Reallabor Passagehof im Sommer 2022 testen
- Programm für grünere und lebenswertere Wohnhöfe stärken und fördern

3.
Verbesserung des Mikroklimas

- Mehr Grün zur langfristigen Abkühlung der versiegelten Innenstadt umsetzen
- Durch Sonnensegel und andere geeignete Maßnahmen Schatten schaffen
- Brunnen sichtbarer und somit im Stadtbild präsenter machen
- Möglichkeiten für Wasseraktivitäten in der Innenstadt ausloten

4.
Mehr Vielfalt an Grün

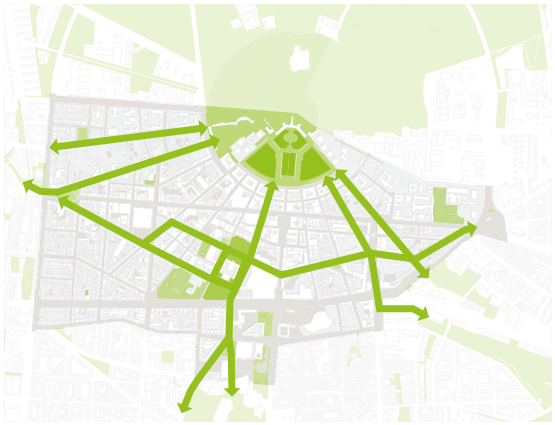
- Mehr grüne Sinneserfahrungen schaffen
- Vielfalt von Grün fördern: auf Fassaden, Dächern, Gehwegen usw., aber auch die Artenvielfalt des Grüns erhöhen
- Bürger*innen, Unternehmen und Initiativen in die Begrünung der Stadt miteinbeziehen

Platz für mehr Grün



Grüne Verbindungen mit der Umgebung:
Für mehr Durchlässigkeit und Durchlüftung

Die Innenstadt ist von vielen Grünflächen umgeben. Als grüne Verbindungen mit der Umgebung sorgen sie für mehr Durchlüftung und Kühlung im Gebiet und werten gleichzeitig das sinnliche Erleben der Innenstadt zu Fuß und mit dem Rad auf. Ziel ist vor allem, Ost-West- und Nord-Süd-Verbindungen als grüne Verbindungen zu stärken.



Grünzüge in die Innenstadt
Aufbauend auf dem Freiraumentwicklungsplan sind die Grünzüge prägend, die in den Stadtraum greifen. Diese werden im Laufe der Zeit ausgebaut, z. B. bei der Neugestaltung des Friedrichsplatzes.

Freiraumentwicklungsplan
Der Freiraumentwicklungsplan aus dem Jahr 2017 verfolgt das Ziel der intensiveren Vernetzung städtischer Grünstrukturen mit der Landschaft. Das Konzept verfeinert die frühen grünen Leitpläne Karlsruhes und legt konkrete Ziele sowie 65 Maßnahmen für die Grünentwicklung der kommenden Jahrzehnte fest.

Kühlende Korridore
Laut Freiraumentwicklungsplan sollen die Waldkeile des Hardtwaldes, des Oberwaldes und der südlichen Hardt als grüne Finger gestärkt werden. Es gilt, die Waldkeile enger mit anliegenden innerstädtischen Parks, wie dem Schloss- und Stadtgarten, der Günther-Klotz-Anlage, dem Otto-Dullenkopf- und dem City-Park zu verbinden. Zudem sollen die zwei grünen Spangen stärker herausgearbeitet werden, die den westlich gelegenen Rhein mit der Vorgebirgszone im Osten quer durch die Stadt verbinden. Lediglich zwei der Maßnahmen sind in Karlsruhes Innenstadt angedacht (Nr. 21, 32). Der Handlungsbedarf ist aber aufgrund der dichten Bebauungsstruktur und Flächenversiegelung in der Innenstadt am größten.



"Jeder Quadratmeter Grün zählt": Die innerstädtischen Grünverbindungen werden durch ein Mosaik verschiedener Grünflächen gebildet. Dieses Beispiel stammt von einem begrünten Parkplatz an der Ritterstraße/Beiertheimer Allee.



Grüne Verbindung der Innenstadt und ihrer Umgebung
65 Maßnahmen werden im Freiraumentwicklungsplan zur künftigen Grünraumentwicklung und Freiraumvernetzung formuliert. Die Maßnahmen sind im gesamten Stadtgebiet vorgesehen, jedoch nicht in der Innenstadt (vgl. Freiraumentwicklungsplan Karlsruhe 2017).

Der Freiraumentwicklungsplan zeigt, dass Grünkorridore mit der umgebenden Landschaft verbunden sind. Die oberste Priorität bei der Umsetzung von ÖRMI in den nächsten Jahren sollten die grünen Verbindungen der Innenstadt und ihrer Umgebung haben – angefangen mit der Lammstraße. Die Verzahnung zum IQ-Korridorthema „Grüne Stadt" kann die Umsetzung der ersten grünen Verbindungen (siehe Verortung in Grafik oben oder auf S. 29) im Rahmen der Leitprojekte „Urbanes Grün" herstellen.

Von grau und versiegelt
zu grün und lebendig

Jeder Quadratmeter Grün in der Vertikalen und Horizontalen auf Dachflächen, Fassaden und Innenhöfen trägt zu Biodiversität und Lebensqualität bei. Ein großes Potenzial liegt hier in der Aufwertung der Innenhöfe. Dies umfasst sowohl öffentlich zugängliche Höfe, hier Stadthöfe genannt, als auch private Wohnhöfe.



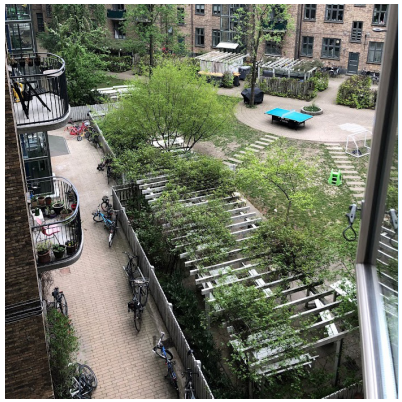
Karte: Grüne Höfe – Kleinteiliges Grün

- Grüne Stadthöfe (öffentliche Höfe)
- Grüne Wohnhöfe
- Graue und versiegelte Wohnhöfe mit Potenzial zur gemeinschaftlichen Umgestaltung
- Grüne Wohnhöfe mit Potenzial zu mehr Begrünung und/oder Zusammenlegung

Die Umgestaltung des Innenhofs in der Hirschstraße soll ein starkes grünes Innenhofprogramm schaffen: Ein grüner, halbprivater Raum vor der Haustür wird die Lebensqualität im Alltag für viele Bewohner*innen erhöhen und neue Möglichkeiten für das Gemeinschaftsleben bieten. Gleichzeitig wird eine kühlere, biodiverse und grünere Umgebung geschaffen.



Grüne-Höfe-Programm, Kopenhagen: Die Stadt trägt die Kosten und die Verantwortung für Gestaltung und Sanierung. Eine Zweidrittelmehrheit der Bewohnerschaft muss der Sanierung zustimmen. Nach der Umsetzung (Dauer: 4-6 Monate) müssen Bewohner*innen die Instandhaltung eigenständig organisieren. Es wird empfohlen, das Förderprogramm zur Begrünung von Höfen, Dächern und Fassaden in Karlsruhe nach einem ähnlichen Prinzip weiterzuentwickeln.



Bremensgade, Kopenhagen: Die Zusammenlegung und Aufwertung kleiner, wenig genutzer Innenhöfe hat wesentlich dazu beigetragen, Wohnen in Kopenhagen attraktiver zu machen. Grüne Höfe bieten Möglichkeiten zum Verweilen und Spielen in einer sicheren Umgebung, die Gestaltungen basieren auf den Wünschen und Bedürfnissen der Bewohnerschaft (vgl. nebenstehende Karte).





Umgestaltung des Passagehof

Städtische Höfe mit gemischten Funktionen aus Einzelhandel, Gastronomie und Kultureinrichtungen wie der Passagehof haben einen guten menschlichen Maßstab und sind gut besucht. Mit Programmen zur Förderung von mehr Grün werden sie aufgewertet und so langfrsitig ein attraktiveres und sicheres Umfeld geschaffen. Programme können saisonal sein und neue Einladungen zum Verweilen schaffen, z. B. mit mehr Aufenthaltsmöglichkeiten während der Sommersaison und mit Lichtinstallationen im Winter. Im Sommer 2022 wurde im Rahmen eines Reallabors im Passagehof die Umwandlung in einen attraktiven und grünen Hof getestet. Illustration: Gehl Konzeptentwurf, Passagehof, Reallabor

Verbesserung des Mikroklimas:
Umgang mit Hitze

Klimatische Veränderungen führen zu extremeren Wetterlagen wie Hitze und Starkregen. Für Karlsruhe bedeutet dies, dass Hitzestress und Starkregen zu einer Herausforderung werden. Da die Innenstadt dicht bebaut ist, verstärkt sich insbesondere der Hitzeeffekt. Durch eine Erhöhung des Grünanteils und der Schaffung anderer Elemente, die Schutz oder Abkühlung bieten, können Mikroklima und Wohlbefinden verbessert werden.

Städtische Hitzewellen

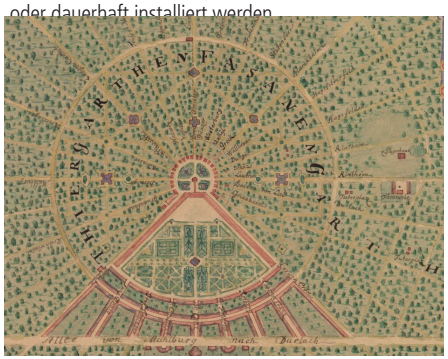
Hitzewellen können die Gesundheit und Leistungsfähigkeit von Menschen stark beeinträchtigen. Insbesondere Kinder, chronisch Kranke und ältere Personen sind stark betroffen. Es ist daher von enormer Relevanz, mehr Platz für Grün in Karlsruhes Innenstadt zu schaffen, um Hitzewellen vorzubeugen. Eine Entsiegelung der Innenstadt durch die Integration von neuen Grün- und Wasserflächen bildet hierbei die elementare Maßnahme, um die Stadt auch im Sommer kühler zu halten.

"Mehr Grün" als Schlüsselmethode

Eine naturnahe Landschafts- und Grünflächengestaltung in Planung und Realisierung soll helfen, das übergeordnete Ziel einer grüneren Innenstadt langfristig zu erreichen. Zusätzlich können lokale Interventionen wie schattenspendende Elemente oder blaue Infrastruktur (Brunnen und Wasserflächen) implementiert werden.

Ein grünes Mosaik

Um dem Problem städtischer Hitze und Starkregen zu begegnen, werden zusätzliche und vielfältigere Grünflächen benötigt. An einigen Stellen ist eine Umsetzung aufgrund von unterirdischer Infrastruktur (Tiefgaragen, Sparten) nicht möglich. Auf dem Marktplatz z. B. gibt es nur wenige Möglichkeiten, schattenspendendes Grün umzusetzen. Hier müssen alternative Lösungen der Beschattung genutzt werden wie z. B. Sonnensegel, Bäume in Pflanztrögen oder mobile Grünelemente. Diese können saisonal oder dauerhaft installiert werden.



1718 – Karlsruhe beginnt als "Stadt im Wald". Der strahlenförmige Städtebau ermöglicht eine direkte Verbindung in das umliegende Waldgebiet. Seit der Stadtgründung sind Natur und Stadt eng miteinander verzahnt.

Abb. Quelle: Plan von Karlsruhe, entworfen von Friedrich v. Batzendorf, Stadtarchiv Karlsruhe

Hitzereduzierung mit verschiedenen Elementen

Hitze kann mit mehr Grün, aber auch mit Elementen wie schattenspendenden Konstruktionen und Sonnensegeln reduziert werden.



Oben: Sonnenschutz aus Holz, Venedig
Unten: Sonnensegel, Sardinien





Oben: Lizuan Raingarden Beet, Beispiel mit Sitzgelegenheit
Unten: Umgestalteter Merriman Square, Kapstadt

Grünes und blaues Mosaik

Grünflächen, Baumreihen oder Pocket Parks verbessern das Mikroklima, die Luft- und gleichzeitig die Lebensqualität. Grün in Kombination mit Sitzgelegenheiten lädt zum Verweilen ein. Wasserflächen und Brunnen haben kühlende Effekte auf die Umgebung.



Besseres Mikroklima bedeutet höhere Aufenthaltsqualität

Verbesserung des Mikroklimas:
Blaues Karlsruhe

Mit der Zunahme von Hitzetagen mit über 30° C/Jahr sind Brunnen ein wichtiges Element für das Mikroklima und gegen Wärmeinseln in der Innenstadt. Wasser ist in der Karlsruher Innenstadt mit über 300 Brunnen und den Wasserfontänen auf dem Marktplatz zwar vorhanden, soll aber zukünftig präsenter werden.

Im Umland von Karlsruhe gibt es zahlreiche Seen und Flüsse, 300 Brunnen in der Stadt ergänzen dieses Angebot. Brunnen sind wichtige kühlende Elemente und beliebte Aufenthaltsorte mit angenehmer Geräuschkulisse.

Brunnen sichtbarer machen

Die Brunnen von Karlsruhe sichtbarer zu machen bedeutet, Wasserelemente in der Innenstadt zu betonen oder zu inszenieren. So können z. B. Sichthindernisse wie Autos, Stadtmobiliar, Strauchpflanzungen entfernt oder Brunnen durch Beleuchtung betont werden. Es gilt, die Instandhaltung der Brunnen, egal ob groß oder klein, sicherzustellen. Die Aufenthaltsqualität um jeden Brunnen sollte geprüft und ggf. verbessert werden (durch Grünflächenpflege, Sitzgelegenheiten, Beleuchtung, Säuberung der Brunnen etc.). Die bestehenden Brunnenpatenschaften sollten gestärkt werden. Darüber hinaus sollten die bestehende Online-Wasser-Karten *in der Stadt* verstärkt z.B. durch Brunnenwegweiser kommuniziert und die Karlsruher Initiativen, wie Wasserwende/ Wasserquartier, weiter gefördert werden.

Schwimmen in der Innenstadt?

Das Potenzial für neue, spektakuläre Wasserspiele sollte von der Stadt geprüft werden. Neben kleineren Wasserspielen und Brunnen ist zu prüfen, ob auch ambitioniertere Projekte wie Baden in der Innenstadt in Karlsruhe möglich sind.



Kalrsruhe hat viele Brunnen. Manche sind allerdings versteckt und könnten besser inszeniert werden.





Die Wasserspiele auf dem Kirchplatz St. Stephan eignen sich gut zum Spielen und Abkühlen in der Sommerhitze



Swimmers Club, Brügge

Temporäre Wasserspiele Splash Jam, Gehl, Lexington (US)

Schwimmende Sauna Ullared, Schweden

Best Practice



Urban Forest Strategy: Ein ganzheitlicher Ansatz — Melbourne, Australien

Resilienz, Gesundheit, Vielfalt

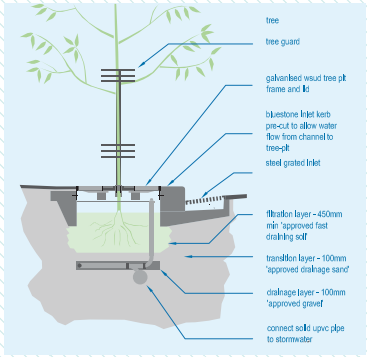
Die 2012 entwickelte Urban Forest Strategy erkennt den sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Beitrag an, den Pflanzen und Grünflächen für die Stadt leisten. Das Hauptziel dabei war, Melbourne grüner zu machen und eine Stadt im Wald zu schaffen, statt einen Wald in der Stadt. Die Strategie zielt darauf ab, widerstandsfähige Landschaften und eine lebenswerte, nachhaltige Stadt zu gestalten, die den Bedürfnissen der Gemeinschaft entspricht. Dabei bringt das Pflanzen von Bäumen und anderem Grün in der bebauten Umwelt den größten Nutzen beim Umgang mit städtischen Wärmeinseln. Pflanzen bieten Lebensraum, erhöhen die Artenvielfalt, verringern die Luftverschmutzung und tragen wesentlich zu Gesundheit und Wohlergehen der Gemeinschaft bei.

Wärmeinseleffekt

Der städtische Wärmeinseleffekt hat mehrere Ursachen. Versiegelte Oberflächen wie Gebäude und Straßen, Asphalt und Beton fangen die Wärme der Sonne ein und speichern sie, während die Sonneneinstrahlung auf Gebäudeoberflächen entlang der Straßenschluchten zurückgeworfen wird. Die Reflexionskraft der Ober-
flächen wird verringert und mehr Sonnenenergie absorbiert. Auch menschliche Aktivitäten wie der motorisierte Verkehr und der Einsatz von Klimaanlagen verursachen zusätzliche Emissionen und Abwärme. Auch durch eine geringe Vegetationsbedeckung wird der Wärmeinseleffekt verstärkt.

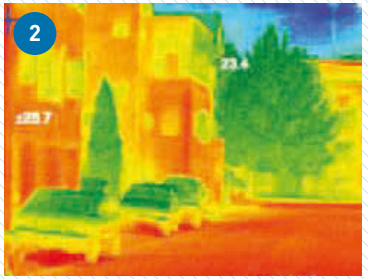
Was beinhaltet die *Urban forest strategy* in Melbourne?

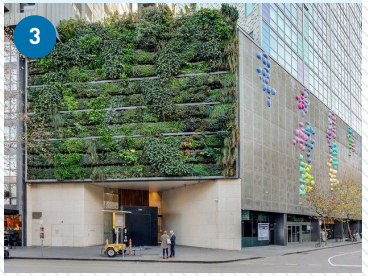
Die Strategie verfolgt einen ganzheitlichen und vielfältigen Ansatz zur Steigerung des Grünanteils in Parks, Naturschutzgebieten und privaten Gärten, entlang von Eisenbahnlinien, Wasserwegen, Hauptverkehrsstraßen und Wohnstraßen. Grüne Infrastruktur wird auch an Wänden und Dächern umgesetzt. Für Standorte, an denen die Umsetzung aufgrund von unterirdischen Leitungen oder Platzmangel erschwert ist, wurden spezielle Lösungen entwickelt (siehe unten).



Bäume in unterirdischen Behältern: Ein speziell entwickelter Pflanzkübel fängt Regenwasser auf und filtert es, während die Bäume bewässert werden.







1. Das Feuchtgebiet Trin Warren Tamboore im Royal Park bietet Lebensraum und ein reiches Besuchserlebnis. Es fängt bzw. reinigt Regenwasser zur Bewässerung der Parkanlagen
2. Wärmebildaufnahmen im Straßenbild Melbournes
3. Begrünte Wand in Southbank
Links oben: Lonsdale Street in Melbourne
Alle Abb.: City of Melbourne, *melbourne.vic.gov.au*

Mehr Vielfalt an Grün

Für mehr Biodiversität und Sinneserfahrung

Grün- und Freiflächen in dicht besiedelten Wohngebieten bieten häufig nur reduzierte Aufenthaltsqualitäten und Naturerlebnisse. Auch für heimische Tiere und Pflanzen bieten die intensiv gepflegten, funktionalen Außenanlagen nur selten naturnahe Strukturen zum Leben. Doch gerade die als *Abstandsgrün* deklarierten, scheinbar wertlosen Flächen wie Dächer, Fassaden und Straßenräume können zu mehr Stadtnatur, Biodiversität und Lebensqualität beitragen – wenn sie nach naturnahen Gesichtspunkten gestaltet und gepflegt werden.

Bedarf an mehr Vielfalt

Urbanes Grün macht unsere Städte attraktiver und lebenswerter. Mehr biologische Vielfalt bedeutet mehr heimische und insektenfreundliche Bäume, Wiesen, Blumen, Hecken und Sträucher für Karlsruhes Innenstadt. Auch wenn mehr Grün meist mehr Personalaufwand bedeutet, ist dies zur Bewältigung der klimatischen Herausforderungen und des Artensterbens unerlässlich. Die Forderung nach mehr Grün wurde auch in der Zukunftswerkstatt, im Experten-Kolloquium und im Workshop mit den Fraktionen des Gemeinderats deutlich.

Verantwortung übergeben

Die Möglichkeiten der Begrünung sind heute vielfältiger als noch vor 20 Jahren und neben öffentlichen können auch bürgerschaftlich organisierte Initiativen gefördert werden. Viele Bürger*innen und Gewerbetreibende setzten sich bereits heute für ein grüneres Karlsruhe ein. Partnerschaften, Kollaborationen und Aktionen sollten zukünftig gestärkt werden. Um die Begrünung kurzfristig in Gang zu bringen, kann Saatgut verteilt werden, das im Frühjahr auf Balkonen, in Vorgärten und am Straßenrand gepflanzt wird.

Quelle Zitaten: Online-Befragung mit 521 Teilnehmenden.

„Biodiversität fördern, keine reinen Zierpflanzbeete, heimische Wildblumen auch im Stadtgebiet."





Oben rechts: Frederiksberg, städtisch angelegter Garten mit Beetpatenschaft

Oben links: Ritterstraße Karlsruhe, Sonnenblumen auf Balkon : Grün in allen Maßstäben fördern

Unten links: Karlsruhe, Initiative "Baumpatenschaft Plus"

Unten rechts: München, Umwandlung eines Stellplatzes in ein Parklet, Abb. Quelle: Stadt München, *münchenunterwegs.de*







„Flachdächer und nicht nur Fassaden begrünen. Wenn ich hier über dem Alnatura wohnend nach hinten rausschaue, wäre da noch viel Potenzial."







Grüne Rasengleise, Karlsruhe
Grünes Dach einer Bushhaltestelle, UK
Grüne Fassade, Karlsruhe

Jede Grünfläche zählt

Der Grünanteil kann auf Dächern, Fassaden, Brachen, Balkonen, Höfen oder auch Stellplatzflächen erhöht werden, sei es durch Urban-Gardening-Aktionen oder durch die Umwandlung von Stellplätzen in kleine grüne Aufenthaltsbereiche mit Sitzmöglichkeiten und Bepflanzung, so genannte Parklets. Naturnahe Balkone fördern insektenfreundliche Strukturen und haben dabei auch eine Aufklärungswirkung. Sie dienen als Trittsteine in Karlsruhe und sollten weiter ausgebaut werden.

Vertikale Begrünung im urbanen Raum, *Living wall*, London

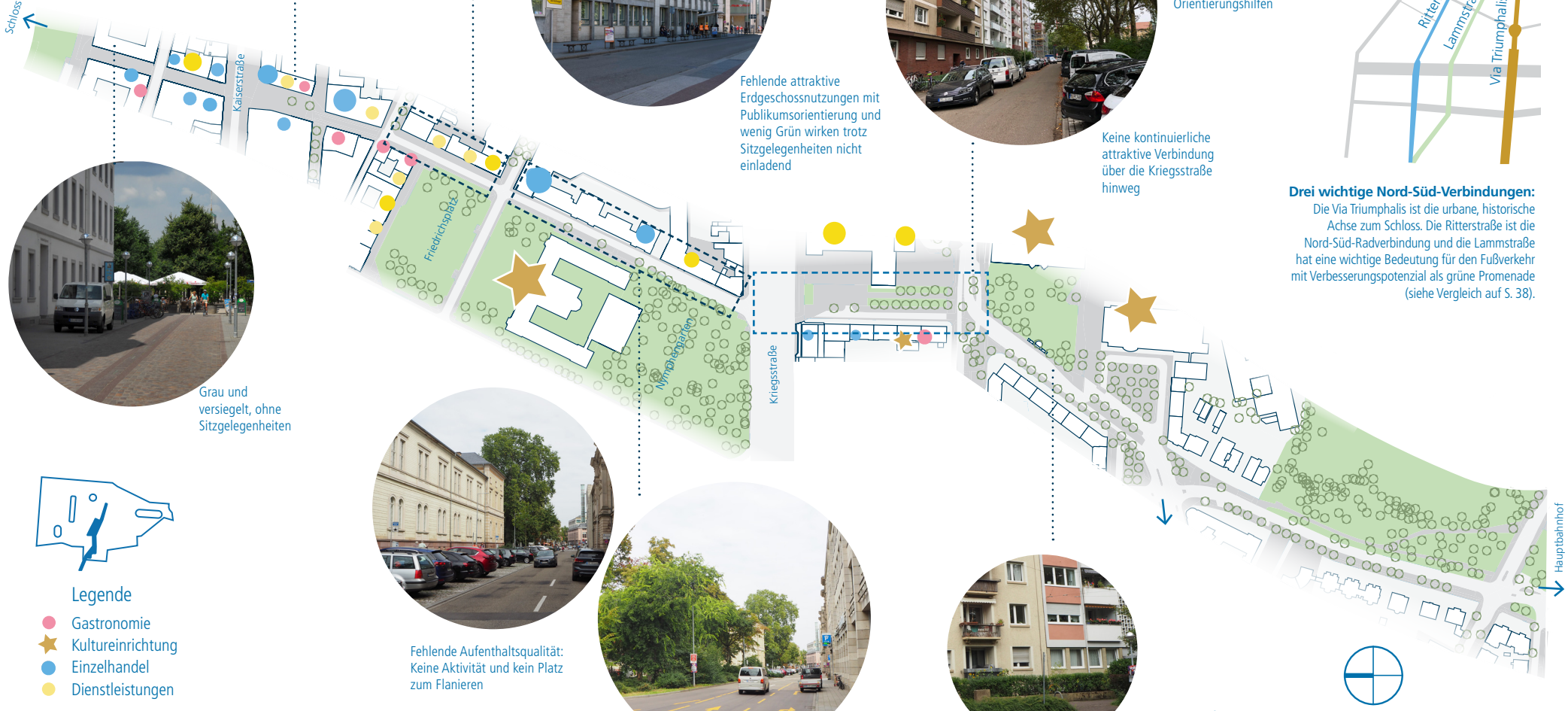




Alle Nischen nutzen: Diese grüne Straße in Amsterdam fängt Starkregen, kühlt und bildet eine weiche Kante im Straßenbild

Fallstudie Lammstraße:
Von einer grauen Straße zur grünen Promenade

Heute



Überwiegend kommerzielle Sitzmöglichkeiten



Fehlende attraktive Erdgeschossnutzungen mit Publikumsorientierung und wenig Grün wirken trotz Sitzgelegenheiten nicht einladend

Keine kontinuierliche attraktive Verbindung über die Kriegsstraße hinweg



In die Jahre gekommene Beschilderungen und Orientierungshilfen

Drei wichtige Nord-Süd-Verbindungen:
Die Via Triumphalis ist die urbane, historische Achse zum Schloss. Die Ritterstraße ist die Nord-Süd-Radverbindung und die Lammstraße hat eine wichtige Bedeutung für den Fußverkehr mit Verbesserungspotenzial als grüne Promenade (siehe Vergleich auf S. 38).

Grau und versiegelt, ohne Sitzgelegenheiten

Fehlende Aufenthaltsqualität: Keine Aktivität und kein Platz zum Flanieren

Ungenutzte Grünflächen und monotones Abstandsgrün vor den Wohngebäuden

Legende
- Gastronomie
- Kultureinrichtung
- Einzelhandel
- Dienstleistungen

Zukunft

Schaffung einer attraktiveren und grüneren Promenade für Fußgänger*innen mit höherer Aufenthaltsqualität und mehr Grün.









*Aktive Fassaden: Lebendige Erdgeschosszonen mit Gastronomie, Einzelhandel oder Gewerbe, die zu Aktivität und Lebendigkeit vor dem Gebäude führen. Auch Licht- und Kunstinstallationen können Fassaden aktivieren oder aktive Randzonen, die durch Sitzgelegenheiten, Grünelemente und kleinere Interventionen gestaltet sind.











Legende

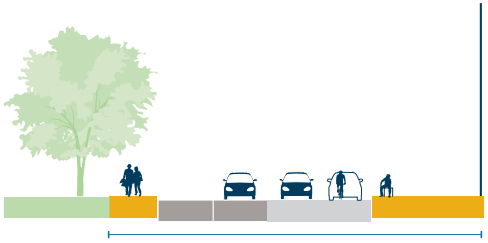
- Verknüpfung Parkkante
- Bessere Fußquerungen
- Alternativer grüner Fußweg
- Aktive Fassaden*
- Abstandsgrün, aktive Vorgärten
- Aufenthaltqualität fördern
- Fahrradparken

Fallstudie Lammstraße:
Eine grüne Promenade

Die Lammstraße ist eine wichtige Nord-Süd-Verbindung mit großer Bedeutung für den Fußverkehr. Über die Lammstraße wird der Bahnhof mit dem Schloss verbunden und entlang der Straße finden sich kulturelle Einrichtungen, Einzelhandel sowie beliebte Grünflächen. Die Neugestaltung des Friedrichsplatzes in Verbindung mit einer langfristigen Umgestaltung der Lammstraße ist eine Chance, eine attraktive grüne Verbindung mit Vorrang für den Fußverkehr zu schaffen. Dem Rad- und Kfz-Verkehr soll die Durchfahrt auf separaten und reduzierten Verkehrsflächen weiterhin möglich sein. Der Hauptteil des Radverkehrs soll allerdings in die Ritterstraße verlagert werden, während die Lammstraße zukünftig zum Flanieren einlädt. Langfristig kann hier ein vollwertiger *Shared Space* eingeführt und getestet werden, in dem sich alle Verkehrsteilnehmer*innen die Verkehrsflächen in Schrittgeschwindigkeit teilen.



Grüne Straßen in Seattle
sind in der Flächennutzungsordnung kartiert, definiert und verfügen über ein spezielles Gestaltungshandbuch. Vorgesehen sind die Maximierung von Baumstandorten und die Landschaftsgestaltung zur Schaffung attraktiver Fußgängerzonen, die wiederum Einzelhandel und Gastronomie fördern.



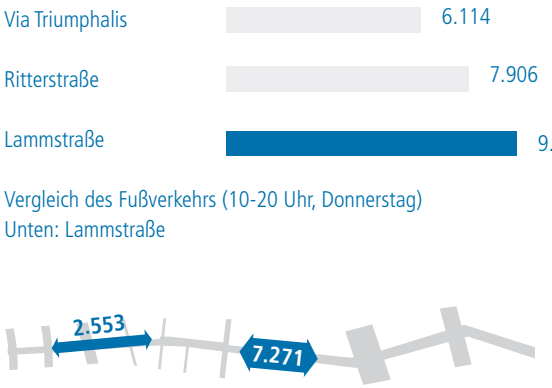
19,8 m Heutiger Querschnitt auf Höhe Friedrichsplatz



New Road, Brighton, UK
Langfristig kann in der Lammstraße Karlsruhes erster *Shared Space* einführt werden. Die Straßengestaltung soll Teil des geplanten Wettbewerbs Friedrichsplatz sein.



19,8 m Vorschlag für einen zukünftigen Querschnitt



Vergleich des Fußverkehrs (10-20 Uhr, Donnerstag)
Unten: Lammstraße

Quelle: Fußverkehrzählungen Innenstadt, 16. Mai 2019, Stadt Karlsruhe

Heute



Zukunft



Best Practice



Fallbeispiel Kopenhagen: Grüne Initiativen in verschiedenen Maßstäben

Grünes und blaues Kopenhagen

Kopenhagen ist ein inspirierendes Beispiel für einen ganzheitlichen Einsatz grüner Initiativen. Die Stadt hat verschiedene Maßnahmen ergriffen:

- Umfassende *Urban Nature Strategy*
- Schaffung von Klimaquartieren
- Aufsetzen eines Klimaprogramms für grüne Innenhöfe
- öffentliche Baumstrategie mit der Neupflanzung von stadtweit 100.000 Bäumen
- Baumstrategie für Privatpersonen: "Pflanze deinen eigenen Baum"
- Schaffung von grünen Radverkehrverbindungen
- Schwimmen im Hafen wird ermöglicht

Mit den Initiativen werden sowohl klimatische Herausforderungen angegangen, als auch die Lebensqualität der Menschen verbessert, die hier leben, arbeiten, studieren oder zu Besuch sind.

Die Stadt Kopenhagen arbeitet seit 2009 zielgerichtet an der Vision, eine „Metropole für Menschen" zu schaffen, sowie an einem Klimaplan (CO_2-neutral bis 2025). Dazu gehört auch die Aufwertung des öffentlichen Raums einschließlich privater Innenhöfe, die von grau zu grün umgestaltet wurden. Das Hafenwasser wurde gereinigt, um das Schwimmen im Stadtzentrum zu ermöglichen und ein Zeichen für eine lebenswerte Stadt zu setzen.

Das Thema Grün ist in den letzten Jahren immer mehr in den Vordergrund gerückt, um den Herausforderungen des Klimawandels zu begegnen und den Bedürfnissen einer modernen Stadt mit einer wachsenden Einwohnerzahl gerecht zu werden. Darüber hinaus ist es wichtiger geworden, die Menschen in die Prozesse einzubeziehen und neue Partnerschaften zu schaffen, um gemeinsame Lösungen zu finden. Kopenhagens Vision für 2025 heißt *Co-create*.

Das Klimaquartier Østerbro ist eine städtische Initiative und die erste klimaresistente Nachbarschaft weltweit, die zusammen mit privaten Partnern wie dem Energieversorgungsunternehmen an Projekten zur Klimaanpassung arbeitet. Das Klimaquartier schafft eine Möglichkeit, neue Initiativen zu testen und auf privater und öffentlicher Ebene zu kooperieren.
Ein integriertes System aus begrünten Straßen und Pocket-Parks als Regenrückhalteflächen macht das Klimaquartier widerstandsfähiger gegen Starkregenereignis-







1. Hafenbad, Schwimmen im Stadtzentrum
2.Taasinge-Platz, Klimaanpassung und Umgestaltung der Stellplätze, mehr Platz für den Fußverkehr, für Nutzungen wie Außengastronomie
3. Grüne Radverbindung
Link oben: Re-Priorisierung des öffentlichen Raums: Vom Kreisverkehr zum grünen Treffpunkt. Kombination von Klimaanpassung und Aufwertung des öffentlichen Raums mit höherer Biodiversität

se, verhindert sommerliche Hitzewellen und schafft ein besseres Mikroklima im Viertel. Hügel leiten das Wasser in die vorgesehenen Rückhalteflächen. Öffentliche Plätze sammeln das Wasser von den Dächern der umliegenden Gebäude und ein neues Rohrsystem verteilt es weiter flussabwärts. Wenn das Projekt vollständig abgeschlossen ist, werden auf diese Weise 30 % des Regenwassers vorort versickert, anstatt in die Kanalisation zu gelangen.

Ökonomische Vorteile

Die oberflächenbasierten Klimaanpassungen des Klimaquartiers Østerbro reduzieren die Kosten für Schäden durch Starkregenereignisse und sind kostengünstiger zu realisieren als Kanalisationserweiterungen.

Ökologische Vorteile

Die Schaffung einer grüneren Infrastruktur verbessert die Luftqualität, bindet CO_2 und erhöht die lokale Artenvielfalt.
Mehr als 10.000 Menschen haben sich an den 170 Bürgerinitiativen des Projekts beteiligt, um Grünflächen, nutzbare städtische Räume und ein klimagerechtes Quartier zu schaffen.
So werden 50.000 m^2 neue Stadtlandschaft gewonnen, welche vor den Folgen des Klimawandels schützen und ein angenehmeres und lebenswerteres Umfeld für die Bewohner*innen schaffen.

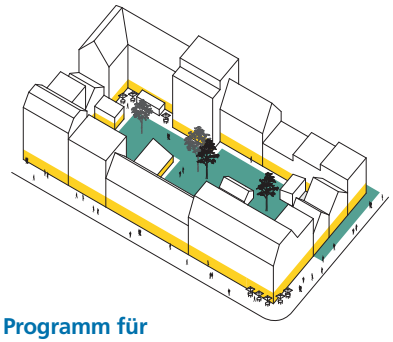


Umgestaltung eines grünen Innenhofs in Kopenhagen: Hier wurden zwei Innenhöfe zusammengelegt, um Raum für mehr Grün, Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten zu schaffen.





Innenhof, Kopenhagen
Die Neugestaltung zeigt, wie eine bessere Organisation der Abfallcontainer, die Entfernung der Zäune, ein direkter Zugang von den Wohnungen im Erdgeschoss und eine grünere und ansprechendere Gestaltung trotz der Enge des Innenhofs einen großen Unterschied machen.



Programm für Grüne Innenhöfe

In der Karlsruher Innenstadt gibt es ein großes Potenzial für die Aufwertung von Innenhöfen, um die Lebensqualität der dort lebenden Menschen zu erhöhen. Das bestehende Förderprogramm zur Begrünung von Höfen, Dächern und Fassaden und die Förderungen im Rahmen von Sanierungsgebieten sollen deshalb erweitert werden.

Das Kopenhagener Hofbegrünungsprogramm ist ein wichtiger Teil der Aufwertung Kopenhagens zu einer lebenswerten Stadt. Das Programm verfügt über ein Budget von 1,75 - 3,5 Mio. Euro pro Jahr und bietet den Bewohner*innen Beratung zu Gestaltung undProzess. Die Bewohner*innen bewerben sich, die Warteliste beträgt in der Regel mindestens 3 Jahre.

Eine zentrale Forderung ist, dass Zäune und Parkplätze entfernt werden, um großzügigere, grüne Höfe zu schaffen. Die Bewohner*innen müssen sich für die Instandhaltung zu einer Organisation aus Eigentümer*innen und Mieter*innen zusammenschließen.


Jetzt!
Volt
fritz-kola
HEUTE
TOMATENSUPPE MIT MOZZARELLA UND BASILIKUM 7.80
RINDFLEISCHSÜLZE MIT SENFVINAIGRETTE 8.50



4

Platz für mehr Leben



Platz für mehr Leben

Eine Wohlfühlstadt für alle

Mobilitätslösungen und *Placemaking** gehen Hand in Hand, um die Innenstadt zu verbessern. Alltägliches, universitäres, kommerzielles und kulturelles Leben werden als Einheit gedacht und Synergien gefördert. Einrichtungen und Orte des öffentlichen Lebens wie die Universität, der Zoo, das Stadion, das Schloss und der Wald in zentraler Innenstadtlage sind einzigartig und werden durch den öffentlichen Raum und die Grünflächen verbunden. Die Rolle Karlsruhes als Oberzentrum und regionales Einkaufsziel wird so nachhaltig gestärkt und weiterentwickelt.

Kultur, Bildung, Einzelhandel, Gastronomie und nicht zuletzt Wohnen – die Karlsruher Innenstadt bietet bereits heute ein vielseitiges Nutzungsangebot. Diese Mischung ist die Basis für ein ausgewogenes öffentliches Leben und sollte durch mehr Aufenthaltsmöglichkeiten für alle weiter ausgebaut werden. Die Synergien, die aus Kollaborationen zwischen Stadtteilen, Stadtteilakteur*innen und Institutionen, aber auch Nachbar*innen, entstehen, ergänzen und bereichern das öffentliche Leben. Auch nächtliche Veranstaltungen und Angebote beleben den öffentlichen Raum, wenn sie auf einem rücksichtsvollen Miteinander basieren.

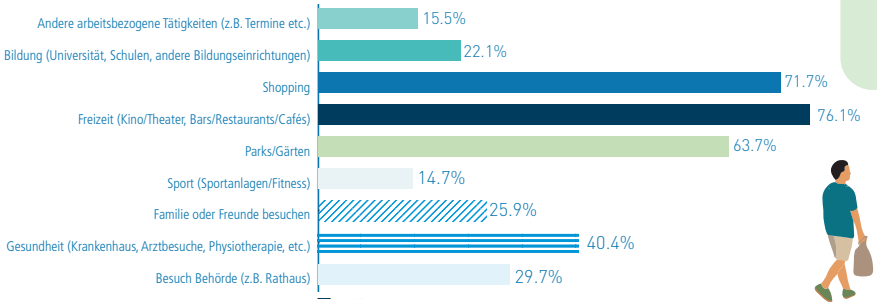
Öffentliches Leben und Dialog

Unterschiedliche Angebote, Altersgruppen, Bedürfnisse und Wünsche anzusprechen bedeutet auch, dass es zu Konflikten kommen kann – sei es zwischen Rad- und Fußverkehr oder Tag- und Nachtleben. Es wird Gesprächsbedarf geben, wenn es darum geht, Verkehrsmaßnahmen in Straßen umzusetzen, den Bedürfnissen der Abfallwirtschaft gerecht zu werden oder Gehwege für Kinderwägen und Personen mit Mobilitätseinschränkungen barrierefrei zu gestalten. Die Beteiligung der Bürger*innen wie auch der Politik zeigen den weitverbreiteten Wunsch nach ambitionierten Visionen für Karlsruhe. Der Erfolg der hier vorgeschlagenen Maßnahmen hängt von ihrer Umsetzung, aber auch von einem guten Dialog und Konfliktmanagement ab.

Innenstadt für alle

Die Online-Beteiligung mit Karlsruher*innen aus Stadt und Umland zeigt auf, dass es die Menschen aus vielfältigen Gründen in die Innenstadt lockt. Die genannten Gründe sind im nebenstehenden Balkendiagram dargestellt. Park- und Kulturbesuche, die der Erholung dienen, ein Nachmittag zum Einkaufen oder der notwendige Besuch bei der Physiotherapeutin – die starke Funktionsmischung ist attraktiv und wird mit der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen nachhaltig gesichert. Doch als Einkaufsziel wird Karlsruhe nur in Verbindung mit anderen Aktivitäten und einer attraktiven Umgebung auch in Zukunft präsent bleiben.

Gründe, die Innenstadt zu besuchen:



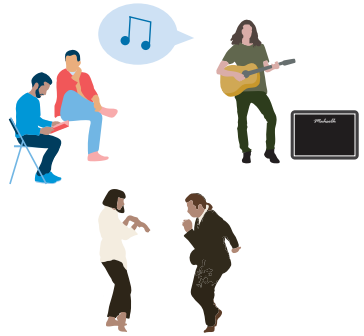
Quelle: Online-Beteiligung mit 521 Teilnehmenden.

Mehr als 70 % besuchen die Innenstadt zum Shoppen

„Ich wünsche mir mehr Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang im öffentlichen Raum."

„Ich wünsche mir mehr Platz für Kultur und Musik im öffentlichen Raum."





Mehr als 75 % besuchen die Innenstadt für Kultur- und Freizeitaktivitäten

„Der Zugang zu einigen Haltestellen ist nicht möglich, wenn Sie mit einem Kinderwagen unterwegs sind oder eine Gehbehinderung haben!"

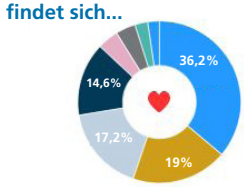


Die Mischung macht's

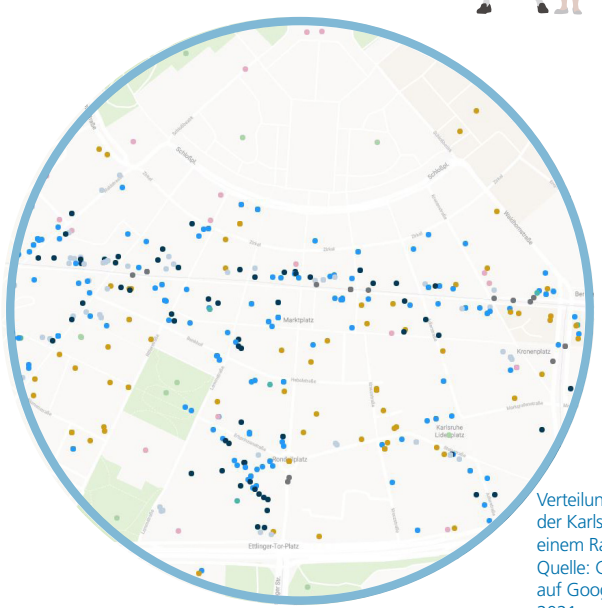
Die Funktionskarte (rechts) wurde als interaktive Karte im Rahmen des Beteiligungsprozesses erstellt. Sie zeigt ein ausgewogenes Interesse der Bürger*innen an Orten in der gesamten Innenstadt. Die balancierte Nutzung der gesamten Innenstadt ist der Schlüssel für ihre Stärke und sollte auch in Zukunft gefördert werden.

Die städtische Auswertung der Umfragen zur Wohnumfeldqualität kommt zu dem Ergebnis, dass Bewohner*innen der Innenstadt Ost mit ihrer Wohnumfeldqualität weniger zufrieden sind als der Rest der Stadt. Ein wichtiger und zusätzlicher Grund, die Kaierstraße-Ost als Quartiersstraße für die Nachbarschaft aufzuwerten und neu zugestalten. (Bürgerumfrage Wohnen und Bauen, KA 2020)

In einem Radius von 500 m findet sich...



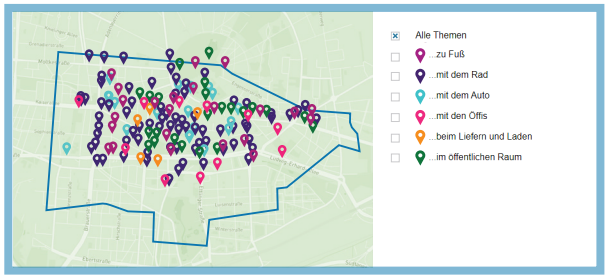
Essen & Trinken	156
Öffentliche Hand	82
Gesundheit	74
Dienstleistungen	63
Kunst und Kultur	18
Mobilität	17
Lebensmittel	11
Gesamt	421
Funktionsmix:	hoch
Parks	10



Verteilung von Funktionen in der Karlsruher Innenstadt in einem Radius von 500 m Quelle: Gehl-Tool basierend auf Google Maps, Stand 2021.

Interaktive Karte

Verteilung von Orten des öffentlichen Interesses im ÖRMI-Gebiet, Quelle: 254 Kommentare von Bürger*innen der Stadt Karlsruhe zwischen 12.05-07.07.21 (beteiligung.karlsruhe.de)



*Placemaking ist ein Design- und Planungsinstrument, um die Identität eines Ortes zu betonen. Eine Ortsidentität schafft ein starkes Gefühl von „Du bist hier", und wird erzeugt, indem sich ein öffentlicher Raum durch die Verwendung von Materialien und Elementen wie Farben, Muster, Oberflächen und Objekte von anderen unterscheidet. Genutzt wird zusätzlich eine Kombination aus räumlichen Merkmalen, Programmen, Geschichte und Kultur sowie anderen Potenzialen.

Platz für mehr Leben
Empfehlungen

1.
Quartiere stärken und besser verbinden

- Lokale Initiativen im Kleinen stärken
- Kommerzielle Aufenthaltsbereiche durch nicht-kommerzielle Aufenthaltsqualitäten ergänzen
- Mobilitäts- und Freiraumkonzept in jedem Quartier mit lokalem Kontext verbinden
- Nachbarschaftsplanung über sichtbare und unsichtbare Grenzen hinweg fördern

2.
Aufwertung von öffentlichen Räumen

- Straßenraum umverteilen, Stellplätze umwandeln
- Temporäre Aktivitäten und kurzfristige Initativen niederschwellig fördern
- Hochwertiges Design und gestalterische Grundsätze sicherstellen

3.
Mehr Möglichkeiten zum Verweilen

- Ausgewogenes Verhältnis von kommerziellen und nicht-kommerziellen Angeboten schaffen
- Flexible, sichere und komfortable Sitzgelegenheiten anbieten

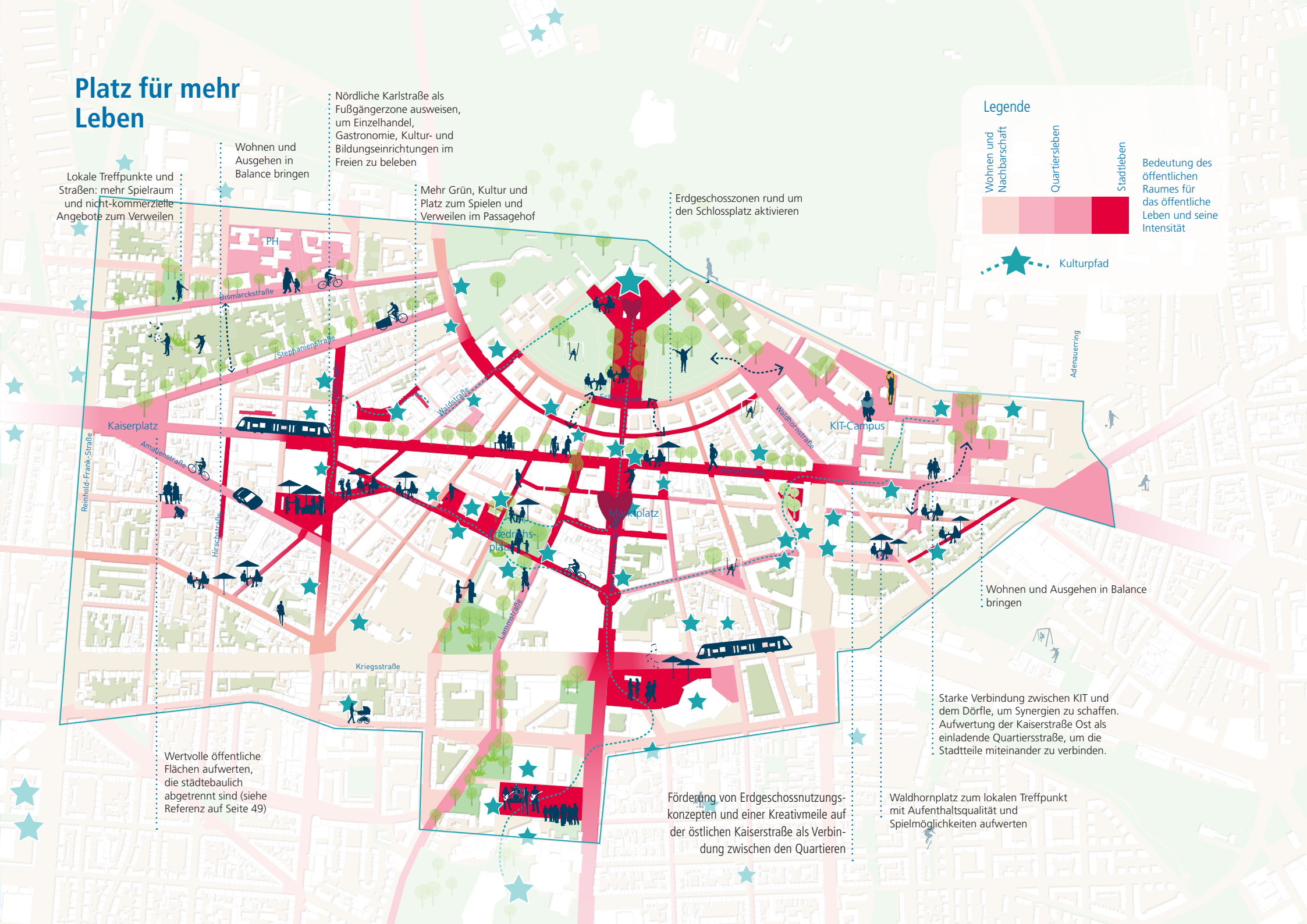
4.
Das Leben sichtbar machen

- Erdgeschosszonen aktivieren und innenliegende Funktionen in den Außenraum übergehen lassen
- Kunst, Kultur, Nachtleben, Gastronomie, Einzelhandel und Freizeitangebote gemeinsam denken
- Universitäres Leben und Forschung erlebbar machen
- Kulturpfad für Karlsruhe initiieren
- Vielfältiges und ausbalanciertes Nachtleben mit kulturellen Veranstaltungen sowie Bar- und Clubkultur fördern
- Konfliktmanagement, Dialog und Sensibilisierung stärken

5.
Innenstadt für alle

- Zusätzliche Spiel- und Bewegungsangebote ermöglichen
- Mehr Einladungen zum Verweilen schaffen
- Sichere und barrierefreie Erreichbarkeit öffentlicher Plätze sowie gefahrenfreie Fußverkehrsflächen und -verbindungen durch sichere Querungen
- Für mehr Rücksicht statt Verbote

Platz für mehr Leben



Quartiere stärken
und besser verbinden

Die unterschiedlichen Innenstadtquartiere spiegeln die Vielfalt des Lebens in Karlsruhe wider. An einigen Stellen mangelt es an Begegnungsorten und Verbindungen zwischen den verschiedenen Quartierstypen. Eine Stärkung kann durch die Aufwertung von Verbindungen erfolgen, z. B. durch eine starke grüne Nord-Süd-Verbindung mit Priorität für den Fußverkehr im Bereich Lammstraße oder durch die Schaffung von Begegnungsorten wie in der Kaiserstraße Ost.

Das Mobilitäts- und Freiraumkonzept wird in jedem Quartier kontextabhängig integriert umgesetzt. Die Qualität der Innenstadt liegt in der Vielfalt an Aktivitäten und ihrer diversen Nutzer- und Bewohnerstruktur. Wenn lokale Eigenschaften und Atmosphären betont werden, können starke Nachbarschaften in der Innenstadt entstehen.

Lokale Initiativen stärken

Die Waldstraße ist ein gutes Beispiel für eine lokal verwurzelte Initiative, die das Viertel aufwertet: initiiert von ansässigen Laden- und Restaurantbesitzer*innen, unterstützt von der Stadt. Die Kulturküche in der Kaiserstraße-Ost ist eine von Bürger*innen (Lobin e. V.) initiierte, bereichernde und wichtige soziale Initiative, die einen neuen Treffpunkt geschaffen hat. Solche kleinen und großen Initiativen sollten unterstützt werden, um neue Atmosphären und Begegnungsorte zu kreieren und den Innenstadtcharakter zu stärken. Die Covid-19-Pandemie und die damit verbundenen Lockdowns haben den Stellenwert und die Bedeutung des öffentlichen Raums verdeutlicht. Es gilt, die kommerziellen Aufenthaltsbereiche durch nicht-kommerzielle Aufenthaltsqualitäten zu ergänzen.



Waldstraße Karlsruhe: Lokales Ziel und Treffpunkt mit Sitzgelegenheiten sowohl für kommerzielle als auch nicht-kommerzielle Zwecke.

Im lokalen Kontext integriert

Ein großer Teil des KIT-Campus befindet sich in der Innenstadt. Eine große Bildungs- und Forschungseinrichtung im Stadtzentrum zu haben, ist eine Chance, die stärker genutzt werden muss. In der Lupe *Kaiserstraße-Ost* wird gezeigt, wie das KIT stärker in den lokalen Kontext integriert werden kann. Aber auch an anderen Orten in der Stadt soll universitäres Leben sichtbar werden, z. B. durch Pop-Up-Flächen für Studierende in der Karlsstraße, um Projekte zu präsentieren.



Lokale Lösungen entwickeln

Das Einbeziehen von Bürger*innen, Institutionen, Unternehmen und neuen Partnerschaften ist der Schlüssel zur Schaffung von mehr Synergien und zur Stärkung lokaler Initiativen.

Quartiere stärken – Synergien schaffen

Heute haben die verschiedenen Quartiere Karlsruhes unterschiedliche Charakteristika. Diese überschneiden sich teilweise und die Übergänge sind fließend. Gleichwohl mangelt es oft an Verbindungen zwischen den einzelnen Quartieren. Große Straßen haben oft eine trennende Wirkung zwischen den einzelnen Quartieren. Gerade in Quartieren mit Einzelhandelsschwerpunkt können eine verstärkte Kommunikation und ein gemeinsames Bewusstsein der Akteure zur Quartiersprofilierung beitragen (Quartiersprofilierung – Vertiefende Identifikation und individuelle Profilierung von Quartieren mit Einzelhandelsschwerpunkt in der Karlsruher Innenstadt, 2021).



Aufwertung von öffentlichen Räumen:
Jeder Quadratmeter zählt

Während der Covid-19-Pandemie wurde Café- und Restaurantbetreibenden ermöglicht, Parkplätze für die Außenbewirtschaftung zu nutzen. Auch am international zelebrierten *Parking Day* wird jedes Jahr aufs Neue gezeigt, wie durch die Umnutzung einzelner Stellplätze lokale Orte und das öffentliche Leben enorm aufgewertet werden können. Hierzu braucht es oft nur wenige Quadratmeter, eine hohe Qualität der Gestaltung sollte dabei einen besonderen Stellenwert haben.

Das Beispiel einer zunächst unscheinbaren Straßenecke in Kopenhagen (rechts) zeigt, wie durch eine intelligente Umverteilung des Straßenraums ein Treffpunkt geschaffen wird – nur auf Kosten eines Stellplatzes. Diese Aufwertung wurde vom Gebäudeeigentümer finanziert, der ein Interesse an einem hochwertigen öffentlichen Raum vor seinem Gebäude hat. Durch eine attraktivere Umgebung und den schöneren Zugang und Ausblick wird zusätzlich die Beliebtheit der Bäckerei unterstützt sowie die Büroräume in den oberen Stockwerken aufgewertet. Ein ähnliches Potenzial gibt es auch in Karlsruhe am Kaiserplatz oder der Leopoldstraße.

Kurzfristige Initiativen

Temporäre Initiativen können in langfristige Verbesserungen umgewandelt werden. Ausnahmeregelungen der Covid-19-Pandemie mit befristeten Genehmigungen sollten in fortlaufende Programme überführt werden und andere Arten von Initiativen einschließen, z. B. temporäre Aktionen.

Hochwertige Gestaltungsgrundsätze

Eine hohe Qualität bei der Gestaltung des öffentliches Raumes ist von enormer Bedeutung für das öffentliche Leben und die Aufenthaltsqualität. Für temporäre und langfristige Umsetzungen sollten gestalterische Grundsätze entwickelt werden.









Pop-up Bern: Mit temporärem Spielplan der Tanzbühne, Spiel im öffentlichen Raum und Straßensperrungen für Veranstaltungen an Freitagen hat das Programm klare Richtlinien, die auf gut erkennbaren Schildern für Nutzer*innen kommuniziert werden (Reinigung, Ruhe 22-6 etc.)

Unten: In München gibt es ein umfassendes Beratungs- und Partnerschaftsprogramm für Bürger*innen, die ein Parklet errichten und betreuen wollen



Lokale Ecke – lokales Leben

Durch die Umgestaltung einer Abbiegespur und eines Parkplatzes ist ein neuer, grünerer lokaler Platz entstanden, der zum Verweilen einlädt - und es hat nureeinen Parkplatz gekostet!
Beispiel aus Østerbro, Kopenhagen, initiiert und finanziert durch den Bauherrn, realisiert in Zusammenarbeit mit der Stadt





Mehr Möglichkeiten zum Verweilen:
Ausgewogenheit von kommerziellen und nicht-kommerziellen Sitzgelegenheiten

Um das öffentliche Leben in den Straßen und öffentlichen Plätzen der Karlsruher Innenstadt zu stärken, gilt es, eine attraktive Nutzungsmischung auszubauen und dabei die Möglichkeiten zum Verweilen zu verbessern. Wenn Einladungen zum Verweilen angenommen und genutzt werden, ist es ein Zeichen dafür, dass es sich um einen gelungenen, ansprechenden und sicheren öffentlichen Raum handelt.

Durch Gehl wurden stichprobenartige Erfassungen von Aufenthaltsaktivitäten an ausgewählten Standorten in der Karlsruher Innenstadt durchgeführt (September 2021). Dabei zeigte sich die Tendenz, dass die meisten Menschen kommerzielle Sitzgelegenheiten nutzen (z. B. Hirschstraße, Karlstraße). Die Erfassungen zeigten ebenfalls, dass dies auf fehlende öffentliche Sitzmöglichkeiten zurückzuführen ist. Sowohl an belebten Orten als auch an ruhigeren Plätzen gilt es daher, dies auszugleichen und mehr nicht-kommerzielle Verweilmöglichkeiten zu schaffen (z. B. in der Karlstraße und der Kaiserstraße-Ost). Aber auch die allgemeine Aufenthaltsqualität repräsentativer öffentlicher Räume soll verbessert werden (z. B. Festplatz, vor der Kunsthalle).

Die Lebensqualität in der Stadt kann auch ohne Konsum durch den Verzehr von mitgebrachtem Essen an öffentlichen Tischen, gemeinsames Spielen für alle Altersgruppen und das Verweilen auf attraktiven öffentlichen Sitzgelegenheiten gesteigert werden und belebt zudem das Stadtbild.

Einladungen zum Verweilen

Der Kaiserplatz und der Stephansplatz wurden auf Grundlage von jeweils 14 Interviews und Bewertungen zur Qualität des öffentlichen Raums verglichen (Studentisches Projekt des KIT, Christina Reimold). Die Erkenntnisse des Vergleichs sind, dass die Lage zum Verkehr, die Qualität der Umgebung und die Größe und Maßstäblichkeit bei den zwei unterschiedlichen Plätzen eine große Rolle spielen. Der Stephansplatz wurde von mehr Personen (12 von 14) als „schön" bezeichnet als der Kaiserplatz (2 von 14). Das liegt auch an der guten Mischung von kommerziellen und nicht-kommerziellen Sitzgelegenheiten am Stephansplatz.





Sicher, komfortabel und mit vielen Angeboten
Wenn Menschen zum Sitzen eingeladen werden und das Wetter angenehm ist, nehmen sie gerne Platz. Auf dem Kirchplatz St. Stephan sind am Freitag, den 17. September, einem sonnigen Nachmittag, die bequemsten Plätze zuerst besetzt; auf dem Spielplatz finden verschiedene Aktivitäten statt. Es besteht eine Mischung aus kommerziellen und nicht kommerziellen Sitzgelegenheiten, mit Blick auf Passanten, spielende Kinder, die Kirche und andere Gebäude mit menschlichem Maßstab. Bewertet man den Kirchplatz St. Stephan nach den 12 Qualitätskriterien für öffentliche Räume von Gehl, erreicht er ein durchgehend gutes Ergebnis.



Einladende Straße
Eine Straße, die zum Verweilen einlädt und Theater, Grünflächen, Geschäfte, den Hauptbahnhof und das Meer miteinander verbindet. New Road, Brighton



Gute Balance
Kommerzielle und nicht-kommerzielle Sitzgelegenheiten in Balance. Krakow



Flexibel
Flexibles und bewegbares Straßenmobiliar. Place de la Republique, Paris

Das Leben sichtbar machen:
Aktive Erdgeschosszonen

Gewerbe, Einzelhandel sowie kulturelle und soziale Einrichtungen in Erdgeschosszonen bringen Leben in die Straßen. Ihre spannenden Inhalte, Funktionen und Programme sollten daher auch im öffentlichen Raum präsentiert werden. Auch Vorgärten, Terrassen und Balkone an Wohnungen bereichern das öffentliche Leben. Durch die Aktivierung und Nutzung von wertvollen halbprivaten/öffentlichen Flächen können monofunktionale Abstandsflächen und Vorzonen aufgewertet werden.

Aktive Erdgeschosse/Fassaden

Aktive Erdgeschosse führen dazu, dass Fußgänger*innen öfter neugierig stehen bleiben. Neben der Erdgeschosszone kann die gesamte Fassade eines Gebäudes aktiv sein. Aktive Fassaden sind Fassaden, an denen etwas passiert – seien es wechselnde Türen, temporäre Interventionen vor bzw. am Gebäude oder Nischen, die zum Ausruhen/ zu einem Gespräch einladen (siehe Grafik rechts).

Durch Licht in Fenstern oder Lichtinstallationen an Fassaden kann das subjektive Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum in der Nacht erhöht werden. Inaktive Fassaden mit großen Einheiten ohne Fenster und Abwechslung bewirken das Gegenteil. Als inaktive Fassaden werden leere, publikumsabgewandte Wände bezeichnet, die das Interesse der Fußgänger*innen kaum wecken.

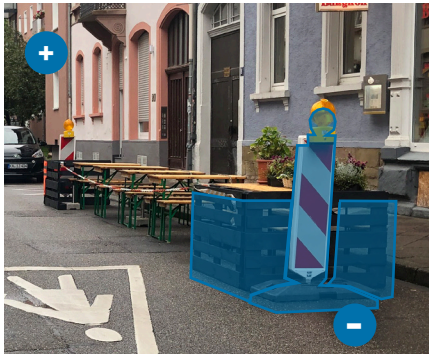
Aktive Flächen – auch temporär

Oberflächengestaltung und Möblierung können sowohl lang- als auch kurzfristig zur Aktivierung von öffentlichen Flächen genutzt werden. So können kurze Momente der Beteiligung und Freude in einer sonst alltäglichen Interaktion kreiert werden. Das fördert die soziale Interaktion und wertet eintönige, monotone Abschnitte von Straßen und Plätzen auf.



Die Erdgeschosszone kann durch verschiedene Möglichkeiten aktiviert werden.





Temporäre Aktivierungen im Zuge der Covid-19-Pandemie waren eine gute Initialzündung. Es gilt, diese temporären Lösungen nun zu verstetigen und gestalterisch aufzuwerten. Klare und einfache Richtlinien für saisonale/ dauerhafte Parklet-Aktivierungen können helfen, unästhetische Umsetzungen in Zukunft zu vermeiden.

Waldstraße am Abend: Belebte Fassaden auch in der Nacht. Menschen bleiben stehen und drehen sich um, obwohl die Geschäfte geschlossen sind.

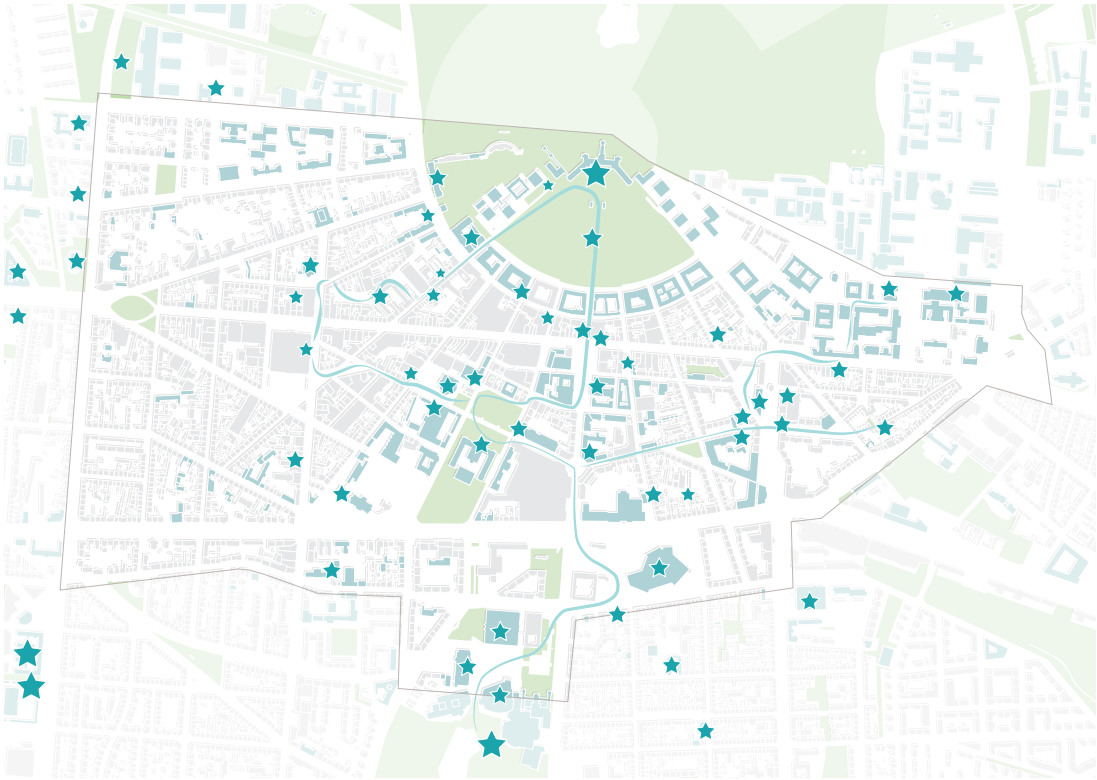




Oben: Embarcadero Plaza, San Francisco. Gehl-Projekt aus dem Jahr 2015 mit temporärer Sitzlandschaft, Spielelementen und Farbanstrich vor Exploratorium (Museum)
Unten: Aktivierung des Außenraums durch das „Überschwappen“ von Funktionen, Festival des Architectures Vives de Montpellier, Paul Kozlowski ©photoarchitecture

Ein Kulturpfad für Karlsruhe:
Kulturinstitutionen verbinden

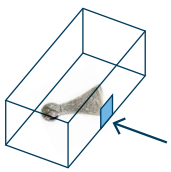
Karlsruhe ist eine Kulturstadt mit fast 150 Kultureinrichtungen, einem Staatstheater, Galerien und vielen Projekträumen und Off-Spaces. Sie ist UNESCO-Stadt der Medienkunst und beherbergt das ganze Jahr über eine Vielzahl von Veranstaltungen. Dieser kulturelle Reichtum sollte auch vor den Einrichtungen im öffentlichen Raum sichtbar werden. Mit einem Kulturpfad werden die einzelnen Einrichtungen und Angebote miteinander verknüpft und für die Bürger*innen im öffentlichen Raum erlebbar.

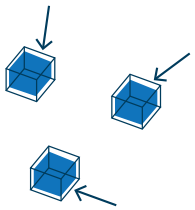


Schaffung eines kulturellen Netzwerks

Der Kulturpfad soll die Institutionen besser verknüpfen, die nicht am Hauptbewegungsfluss der Menschen liegen. Die Institutionen sollten durch Beschilderung, Mobiliar, Kommunikation und andere Elemente offline und online in einen gemeinsamen Kontext des öffentlichen Raums gebracht werden. Dies fördert auch eine starke Basis für stadtweite Kulturveranstaltungen, wie z. B. das Medienkunstfestival oder andere Events.

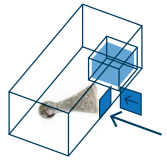
Beginn des 20. Jahrhunderts

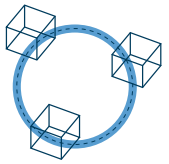




Kultur wird getrennt voneinander in separaten Gebäuden gesammelt und präsentiert. Die Öffentlichkeit erhält Zugang zu größeren privaten Kunstsammlungen. Nationale Institutionen werden gebildet.

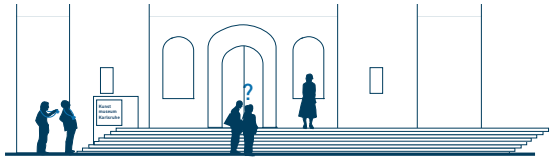
1990er





Kommunikation und Informationen über Institutionen werden online verfügbar. Cafés, Museumsshops und Veranstaltungen sind in die Institutionen integriert. Kunst und Kultur beanspruchen mehr Platz im öffentlichen Raum.

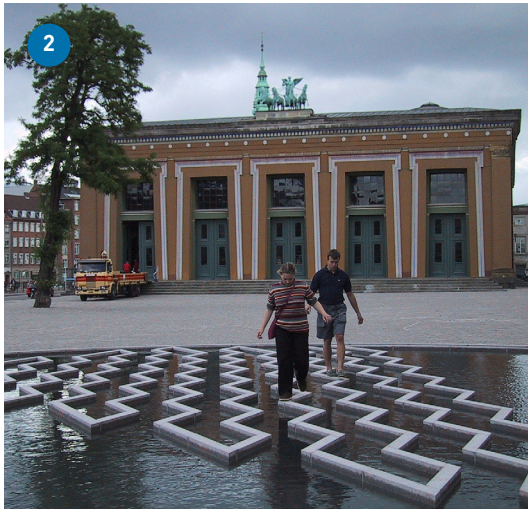
Kulturinstitution mit begrenztem Platz vor dem Eingang, ausgestattet mit Bänken, Beleuchtung und Information





Der Fokus wird auf den Stadtraum und die räumliche Vernetzung der Institutionen gelegt. Verstärkte Zusammenarbeit zwischen unterschiedlichen Institutionen. Institutionen richten sich vermehrt nach außen und nutzen den öffentlichen Raum stärker für Beleuchtung, Aktivitäten etc.





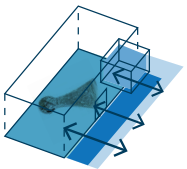


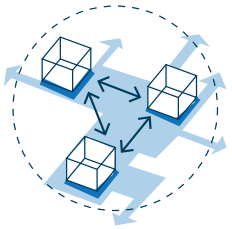
1. Gut organisierter, hervorgehobener Weg vor dem Gemeindehaus eines Bezirks in Wien, Österreich
2. Ein spielerisches Wasserelement bringt Aktivität vor ein historisches Museum in Kopenhagen, Dänemark
3. Kunst geht in den öffentlichen Raum vor einem Museum über in Wien, Österreich



4. Temporäre Sitzgelegenheiten, Beschilderung und die Gestaltung der öffentlichen Räume verbinden Kulturinstitutionen im kleinen und großen Maßstab. Der Außenraum des Museumsquartiers in Wien ist eine Destination für sich als #Platz 17 der Tripadvisor Top Sehenswürdigkeiten der Stadt (2021)

2000 bis heute





Die Covid-19-Pandemie hat verdeutlicht, dass Kulturinstitutionen, die sich als Ressource der Stadtgesellschaft verstehen und in einem vielfältigen Austausch mit verschiedenen Bereichen der Stadtgesellschaft stehen, „relevant" und damit bestehen bleiben. (Prof. Dr. M. Zierold Difu, Seminar „Bühne frei": Kulturstrategien in ungewissen Zeiten)

Innenstadt für alle:
Kinder, Jugendliche, Familien, Senior*innen und Menschen mit Behinderung



Eine Stadt für alle Bedürfnisse

In Karlsruhe ist der Anteil der über 65-Jährigen rückläufig, während der Anteil der jungen Menschen im Vergleich zur gesamten Region Baden-Württemberg steigt (Amt für Stadtentwicklung Karlsruhe, 2020).
Betrachtet man den Landkreis, steigt der Anteil der über 65-Jährigen bis 2025 um ca. 12 %. Das bedeutet, dass Karlsruhe als regionales Zentrum auch weiterhin Senior*innen erwarten wird, die die Innenstadt besuchen – Tendenz steigend. Das Bewusstsein für die Belange von älteren, mobilitätseingeschränkten Menschen und Kindern bei der Gestaltung öffentlicher Raumes muss erhöht werden.

Verweilen und Spielen

Unabhängig vom Alter besteht ein Bedarf an nicht-kommerziellen Aufenthaltsmöglichkeiten in der Innenstadt. Gleichzeitig gilt es, den öffentlichen Raum für alle Gesellschafts- und Altersgruppen zu gestalten und die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Auch in den durchgeführten Workshops und Beteiligungen äußerten Karlsruher*innen vermehrt den Wunsch einer kinder- und jugendgerechten Stadtplanung.
Spielplätze sind aber mehr als nur Angebote für Kinder und können für alle Altersgruppen attraktiv sein. Freiräume sollen neben dem Verweilen auch vielseitige Bewegungs-, Sport,- und Spielangebote für Jung und Alt bieten.



Begehbare und bespielbare Skulptur im öffentlichen Raum in Regensburg

„Trennung der Mobilitätsarten, um gefährliche Situationen an Kreuzungen zu vermeiden – vor allem für Kinder."





Mehr Einladungen zum Verweilen
Verandaschaukeln als spielerische Möglichkeit zum Verweilen.



Elemente zum Spielen und Sitzen
In das Straßenbild integrierte spielerische Elemente und Sitzmöglichkeiten. Kopenhagen, Dänemark



Angenehme Sitzgelegenheiten für alle
Integrierte Bank mit Armlehnen für bequemes Sitzen – auch für ältere Menschen. Sheffield, UK

Fehlende Verweilmöglichkeiten
Eine raumspezifische Untersuchung in der Waldstraße, Sophienstraße und Hirschstraße zeigt, dass dort der Bedarf nach Verweilmöglichkeiten zum Ausruhen hoch ist, insbesondere für Senior*innen. Im untersuchten Gebiet sind daher zusätzliche Sitzmöglichkeiten zu realisieren, besonders im näheren Umfeld des Seniorenheims Sophienstraße.





Raum an Straßenecken aufwerten
Ein Beispiel für eine attraktive Ecke in der Zähringerstraße/Waldhornstraße. Hier sollte die „Sitzgelegenheit“ in der Sonne zu einer echten Sitzgelegenheit aufgewertet werden.

„Es ist wichtig, dass auch mobilitäts-eingeschränkte und ältere Menschen in die Verkehrsplanung mit einbezogen werden.“

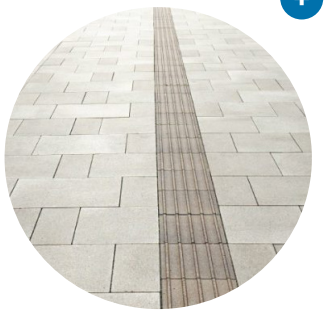




Orte zum Verweilen
Wenn ein guter möglicher Standort vorhanden ist, verweilen die Menschen gerne, wie hier auf dem Marktplatz, wo mehr flexible oder dauerhafte Sitzgelegenheiten aufgestellt werden sollen.

Verbesserung der Barrierefreiheit
Eine behinderten- und altersgerechte Stadt erfordert ständigen Dialog und die Durchsetzung der Hindernisfreiheit von Gehwegen. Ein Spaziergang mit Vertretungen des Karlsruher Beirates für Menschen mit Behinderung verdeutlicht die Notwendigkeit, die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum sicherzustellen und die Öffentlichkeit zu sensibilisieren. Der Bedarf an Barriere- und Hindernisfreiheit ist nicht auf Menschen mit Behinderung beschränkt, sondern wächst durch die zunehmend ältere Gesellschaft. Freie Gehwege, mehr Möglichkeiten zum Ausruhen sowie gut funktionierende öffentliche Toiletten kommen uns allen zugute, sind jedoch für Senioren und Menschen mit Einschränkungen von besonderer Bedeutung.

Für mehr Rücksicht statt Verbote
Die Gemeinde Kaufering hat das Schild "Miteinander-Weg" vor sieben Jahren erfunden, die Nachfrage auch von anderen Gemeinden stieg zuletzt rasant an. Die Idee: Statt auf Verbote setzt der *Miteinander-Weg* auf Verständnis und Rücksicht. Er schärft den Blick dafür, dass Radfahrende, Spaziergänger*innen, Gassi-Geher*innen, Jung und Alt auf gemeinsam genutzten Wegen aufeinander achtgeben. Seit der Aufstellung des Schilds im Jahr 2014 gab es keine Beschwerden mehr über rücksichtslosen Radverkehr bei der Gemeinde. Karlsruhe könnte ein eigenes Schild entwickeln, dass auch für Rücksicht auf behinderte Menschen sensibilisiert.
Abb. Quelle: Gemeinde Kaufering



+ Integration bei Neu- und Umgestaltung
Integration eines Bodenleitsystems in die Straßenraumgestaltung und höhere Priorisierung bei Neu- und Umbauten von ÖPNV-Haltestellen.



Erfahrung auf Augenhöhe
Ein Spaziergang mit Vertreter*innen der Behindertenorganisation zeigte, dass ein kontinuierlicher Dialog notwendig ist, um Gehwege barrierefrei zu halten und Kompromisse zwischen verschiedenen Bedürfnissen zu finden.



Karlstraße-Nord:
Aktive Straße

Die nördliche Karlstraße ist eine zentrale Stadtstraße mit lebendigen Erdgeschossen und einem breiten Angebot aus kulturellen Institutionen, Einzelhandel und Gastronomie. Aufgrund ihrer Randlage zum kommerziellen Zentrum der Innenstadt benötigt der öffentliche Raum hier langfristig besondere Aufmerksamkeit. Um eine relevante Rolle im öffentlichen Raumnetzwerk der Stadt nicht nur beizubehalten, sondern auch weiterzuentwickeln, sollten die in der Karlstraße Nord liegenden Potenziale genutzt und neue Ansätze und Ideen getestet werden.

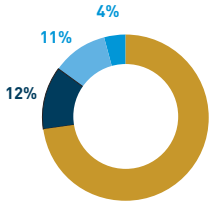
Ziel ist es, die Straße zu aktivieren und mehr Begegnungs- und Aneigungsflächen für Karlsruher*innen zu schaffen, indem Fußgänger*innen und Radverkehr priorisiert werden. Die Straße wird zu einem lebendigen Treffpunkt, der als dritter Ort einen Ausgleich zum eigenen Zuhause und dem Arbeitsplatz bietet und darüber hinaus ein Treffpunkt für die nachbarschaftliche Gemeinschaft aus Kultureinrichtungen, Studierenden, Geschäften, Gastronomie und Bewohner*innen wird.





123
pro Stunde

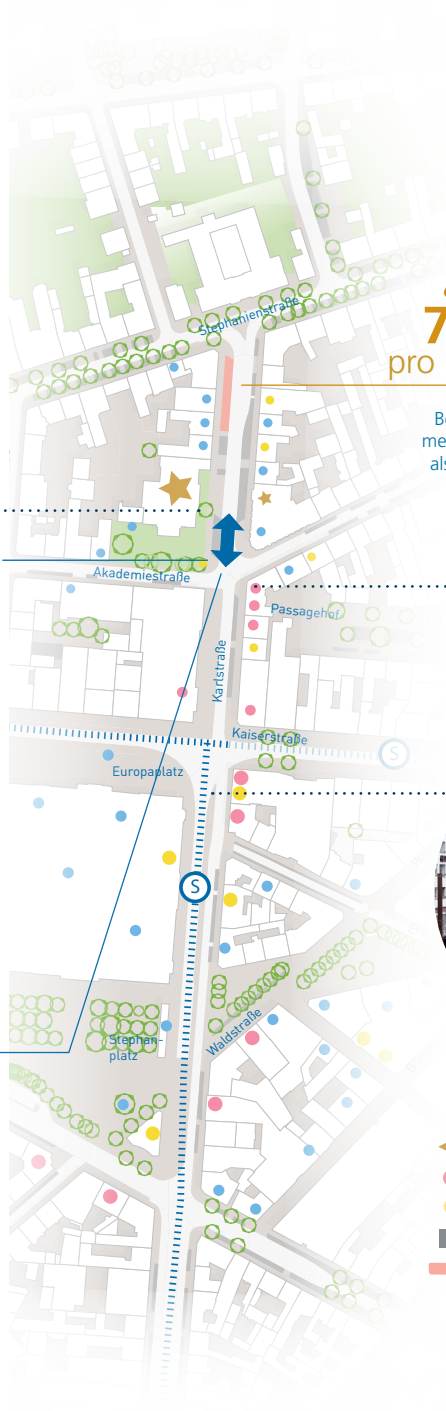
Potenzial für die Aktivierung der wertvollen Flächen vor dem Stadtmuseum Karlsruhe.



Modal Split (Anteil der Verkehrsteilnehmenden in %) in der Karlstraße-Nord

Freitag 17:00,
15.09.2021

- Fußverkehr
- Radverkehr
- Autos
- Mikromobilität, z. B. E-Scooter, Roller



744
pro Stunde

Bereits heute gibt es mehr Fußgänger*innen als Kfz-Verkehr in der Straße.





Historische Gebäude rahmen die Straße, aber die Verkehrsflächen wirken dominant.



Verbindung zwischen der belebten Kaiserstraße und dem Europaplatz.

Heute



Querschnitt auf Höhe Stadtmuseum 22,8 m

Verkehrsuntersuchung

„Eine Erweiterung der Fußgängerzone in der Karlstraße zwischen Amalienstraße und Akademiestraße würde zu einer engräumigen und auch weiträumigeren Verteilung der süd-nordgerichteten Verkehre führen, wobei keine alternative Strecke derart zusätzlich belastet wird, dass dies zu deutlichen Problemen in der Verkehrsabwicklung führen wird."

Quelle: Verkehrsuntersuchung, Erläuterungsbericht, Innenstadt Ost, Karlstraße Nord, Mai 2021 von Köhler & Leutwein



Aneignungsorte im öffentlichen Raum ermöglichen mehr Sichtbarkeit und temporäre Kommunikationsflächen für Kunst und Projekte. Studierende präsentieren ihre Projekte auf umgenutzten Parkplätzen in Sao Paolo (oben) und San Fransico (unten).

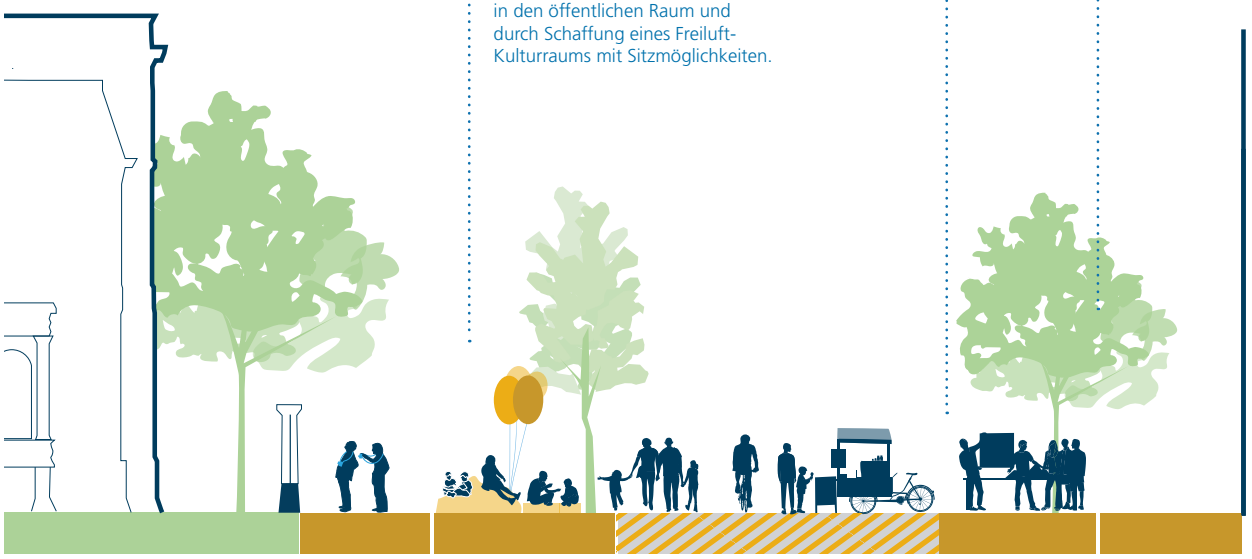




Zukunft

Aktivieren der Straße durch Erweiterung des Stadtmuseums in den öffentlichen Raum und durch Schaffung eines Freiluft-Kulturraums mit Sitzmöglichkeiten.

Aufgrund von unterirdischen Leitungen sollten geeignete Pflanzen in Gruben oder Kübeln in Betracht gezogen werden



22,8 m

Fußgängerzone (frei für den Radverkehr) mit Aufenthaltsbereichen an den Seiten

Karlstraße-Nord:
Aktive Straße

Um eine resiliente und vielfältige Stadt zu schaffen, muss eine ausgewogene Funktionsmischung beibehalten werden: Eine Umgebung, mit der sich Bewohner*innen identifizieren können und die sie auch selbst mitgestalten dürfen, wenn sie es wollen. Orte, die einen Dialog fördern, sollten genauso ermöglicht werden wie Aneignungsflächen, um Studierenden- oder Nachbarschaftsprojekten die Möglichkeit zu geben, ihre Anliegen oder Projekte zu kommunizieren und so eine aktive Stadtkultur fördern.



Aufgrund von unterirdischen Leitungen sollten geeignete Pflanzen in Gruben oder Kübeln in Betracht gezogen werden

Zukunft







Gastronomie in der gesamten Straße soll die lokalen Geschäfte unterstützen. Die Straße soll weiterhin Zugang für den Radverkehr ermöglichen, allerdings soll die Gestaltung ein langsames Tempo vermitteln. Auflösung der Trennwirkung der Karlstraße für Fußgänger*innen.



Freiluft-Kulturraum: Zusammenarbeit zwischen dem Stadtmuseum, dem Literaturmuseum, dem Buchhandel und anderen interessierten Akteur*innen/ Initiativen zur Schaffung eines öffentlichen Kulturraums mit Platz für Ausstellungen und kleine Veranstaltungen.



Fahrradbibliothek mit Cargobikes für den kommerziellen und privaten Gebrauch. Aarhus, Dänemark



Aktivierung der Fassaden im Bereich Kaiserstraße 146. Raum für Veranstaltungen und möglicherweise eine Fahrradbibliothek. Fahrradabstellplätze und Testen von Lösungen für Logistik.

Verlegung und Schaffung zusätzlicher Fahrradabstell-plätze in die Karlstraße

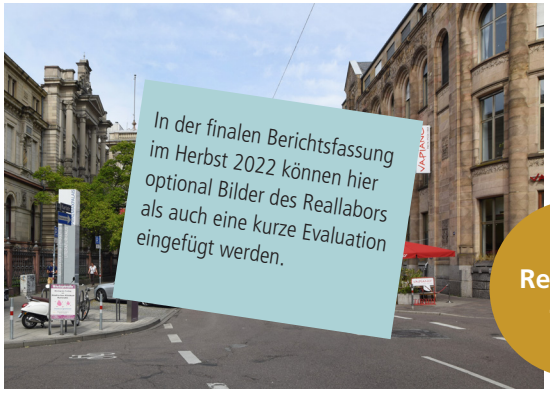


Lichtinstallationen beleben den Straßenraum bei Nacht und sorgen für ein höheres Sicherheitsgefühl.

Legende

- Veranstaltungsfläche
- Spiel
- Dialog- und Ausstellungsfläche
- Freiluft-Kulturraum
- Fahrradparken
- nicht-kommerzielle Sitzgelegenheiten
- kommerzielle Sitzgelegenheiten
- Lichtinstallation
- Ladezonen für die Logistik
- Sichere Querung für Fußverkehr
- Straßen- und Stadtbahnlinie

0 50 100 150 200 m





Heute



Zukunft



Kaiserstraße-Ost:
Für eine gute Nachbarschaft

Heute

Zählungen zum Fußverkehr und Erhebungen der Aufenthaltsaktivitäten zeigen, dass die Kaiserstraße-Ost nicht sehr gut besucht ist. Die Auswertungen verdeutlichen, dass einige Menschen zwar im östlichen Teil der Kaiserstraße vorbeikommen, aber kaum jemand bleibt. Selbst das Warten auf die Straßenbahn findet am Rand der Gehwege statt. Aufgrund der geringen Laufkundschaft und einer geringen Aufenthaltsqualität stehen der Einzelhandel und die Gastronomie vor Herausforderungen. Auf der Nordseite hat die Universität eine geschlossene und im Allgemeinen inaktive Fassade – auch die Eingänge sind wenig einladend. Die Kaiserstraße-Ost gleicht einem Korridor, der weder zum Verweilen noch zum Flanieren einlädt. Dennoch bietet der öffentliche Raum großes Potenzial, durch Umgestaltung ein neuer Treffpunkt für das gesamte Viertel zu werden.



Die meisten Menschen sitzen im Innenhof des Campusgeländes



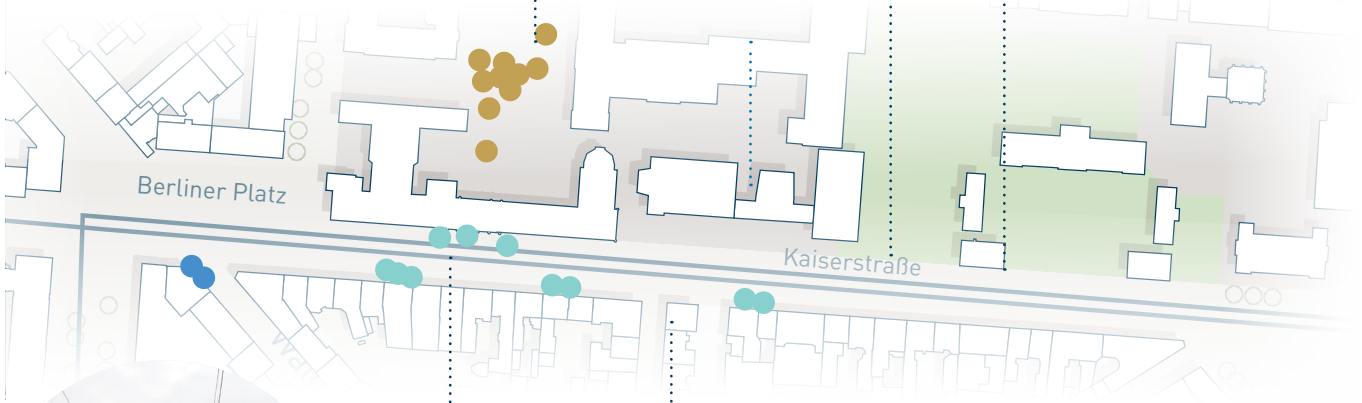


Es gibt kaum und vor allem keine attraktiven kommerziellen Aufenthaltsmöglichkeiten im Straßenraum





Fast keine Optionen, auf einer öffentlichen Bank zu sitzen





Kaiserstraße als Korridor, der nicht zum Verweilen oder Flanieren einlädt



Die meisten Menschen stehen, aber niemand scheint zu bleiben

Nachbarschaft in menschlichem Maßstab



Legende: Aktivitäten

- Stehen
- Sitzen (nicht-kommerzielle Sitzmöglichkeit)
- Sitzen (kommerzielle Sitzmöglichkeit)

Erfassungen zwischen 14.-15.09.2021 am Morgen und am Nachmittag

Verbindungen schaffen:
Ein gemeinschaftlicher Prozess

Zukunft

Die Kaiserstraße-Ost bedarf einer grundlegenden Aufwertung und Neugestaltung. Die Straße wird in Zukunft weniger Verkehr führen, birgt somit also die Chance für weniger Lärm und Verkehrsdominanz. Das wird allerdings nicht ausreichen, um die Straße zu beleben. Da die besten Gestaltungslösungen in einem gemeinschaftlichen und kooperativen Beteiligungsprozess entstehen, der die gesamte Nachbarschaft, also Bewohner*innen, die Universität, Ladenbesitzer*innen, Institutionen etc., einbezieht, dient die Lupe lediglich als Denkanstoß für die öffentliche Diskussion.

Die Vielfalt des Lebens in der Kaiserstraße sichtbar machen. Foto aus dem Innenhof der Kulturküche, einer der wichtigen Einrichtungen in der Straße

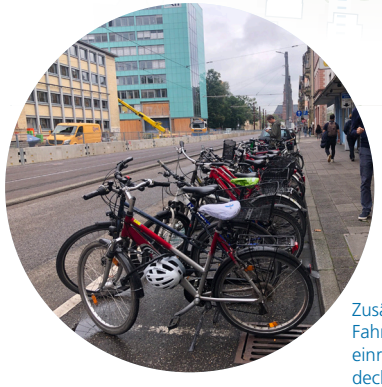


Aufenthaltsmöglichkeiten für das ganze Viertel – Leben für die ganze Woche

Quartierszusammenarbeit

Der Universitätscampus verfügt über große Grünflächen, während das dichte südliche Gebiet nur wenige Grünflächen aufweist. Im Süden frequentieren Studierende Geschäfte und Cafés. Es gibt viele gute Gründe dafür, den Norden und Süden der Kaiserstraße miteinander zu verbinden.





Zusätzliche Fahrradabstellplätze einrichten, um Bedarfe zu decken und zum Anhalten zu ermutigen

Die Pflasterung des Universitätsgeländes fortsetzen, um Menschen optisch einzuladen



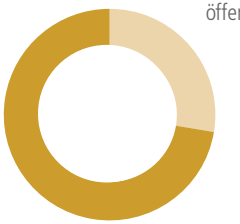
Aufgrund von unterirdischen Leitungen sollten geeignete Pflanzen in Gruben oder Kübeln in Betracht gezogen werden

Aktivierung von Fassaden und Förderung einer sicheren Umgebung zur Nachtzeit

Kaiserstraße-Ost:
Für eine gute Nachbarschaft

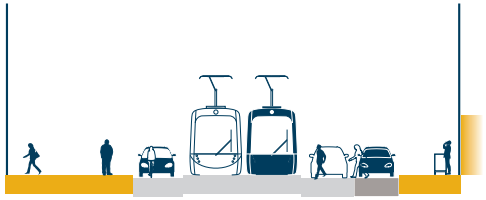
Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr, die Aktivierung der Fassaden und die Umsetzung einer attraktiven und sicheren Querung der Straßenbahnlinien werden zu einer Steigerung der Fußgängerfrequenz führen und damit einen maßgeblichen Einfluss auf die Aktivierung und Aufwertung der Quartiersstraße haben. Die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr einschließlich der Fahrradabstellplätze wird im Universitätsbereich oberste Priorität haben. Die Umsetzung einer neuen Straßenbahnhaltestelle an der Kaiserstraße-Ost sollte trotz der Dichte der Haltestellen zur Steigerung der Fußgängerfrequenz in Betracht gezogen und geprüft werden.

Durchschnitt aller Verweilaktivitäten



27.6 % warten auf den öffentlichen Verkehr

72.4 % stehen



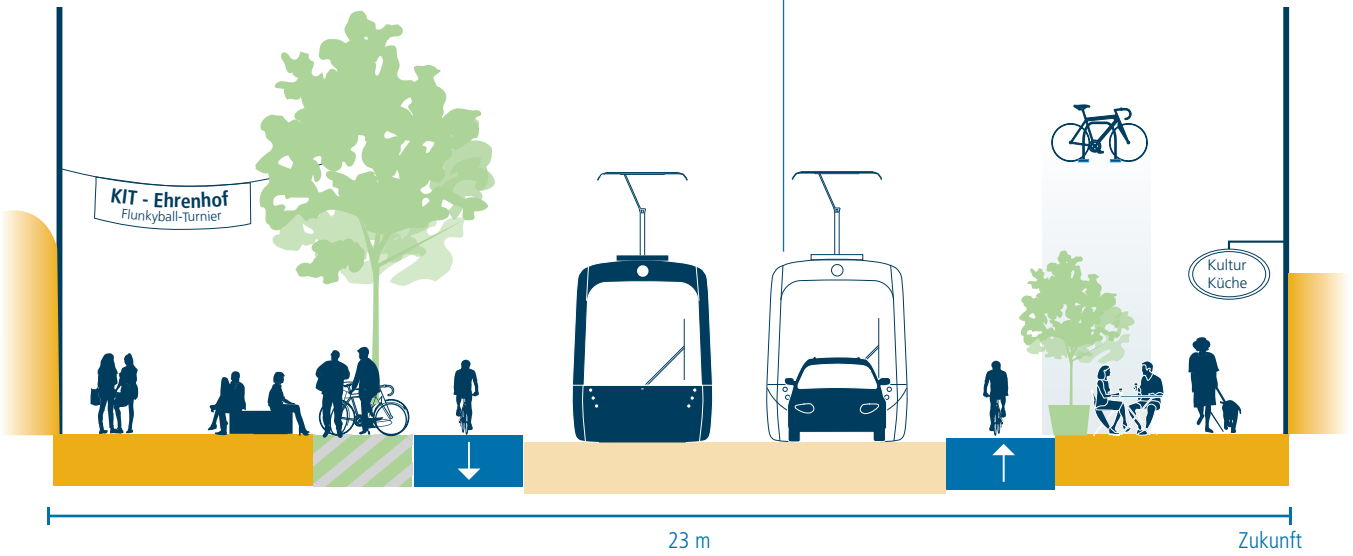
Querschnitt Höhe KIT-Ehrenhof

Die südliche Waldstraße in Karlsruhe ist durch die Zusammenarbeit der Nachbarschaft eine gut funktionierende Quartiersstraße.





Die Qualifizierung durch einen Beteiligungsprozess ist für die Neugestaltung der Kaiserstraße-Ost unerlässlich. Ein von der Nachbarschaft vorangetriebenes Reallabor sollte ein wesentlicher Bestandteil des Prozesses sein.

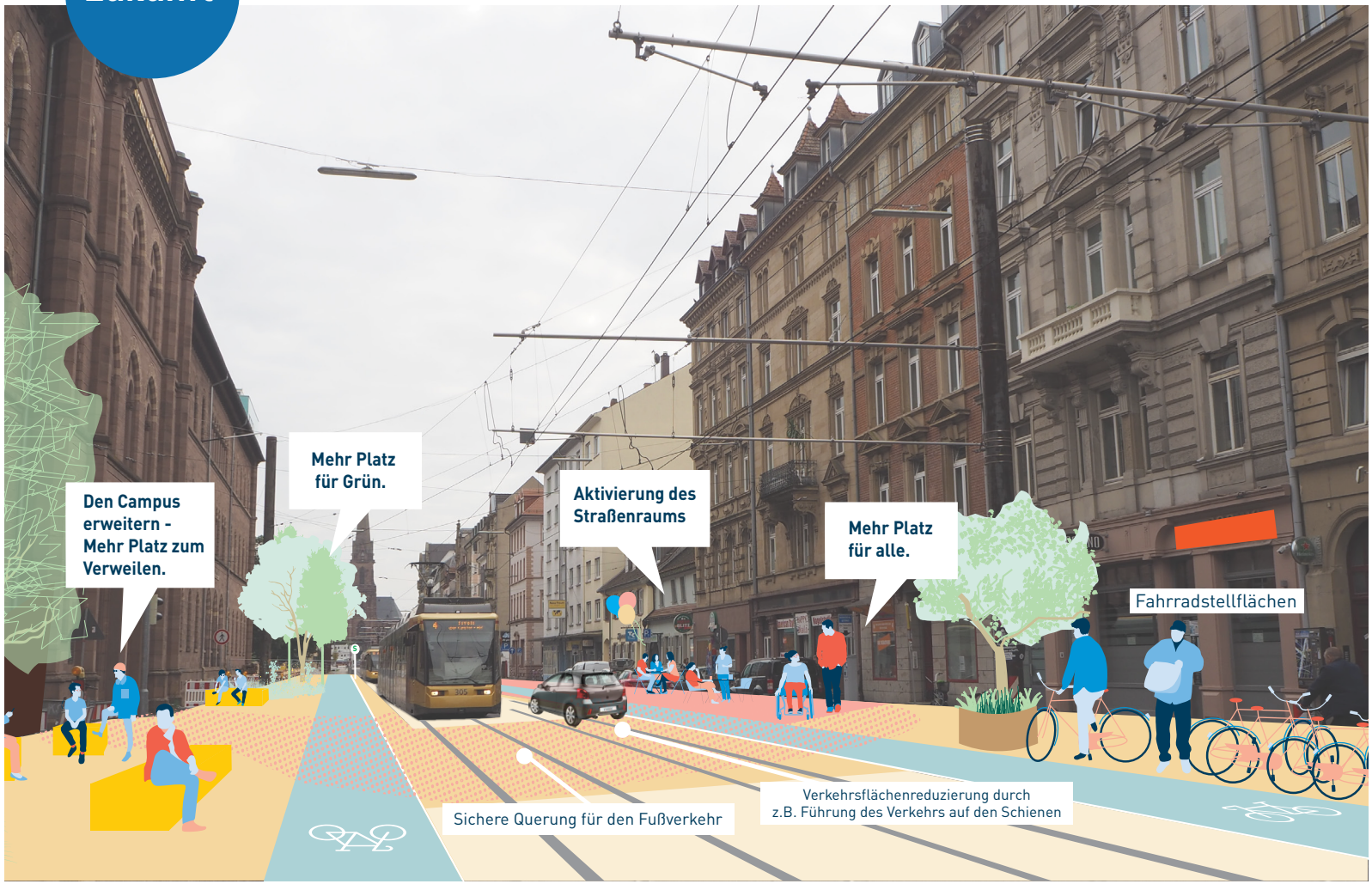


Für die Neugestaltung der Kaiserstraße-Ost sollte die Beteiligung von Nachbarschaft und Interessengruppen im Fokus liegen, um die Neugestaltung den lokalen Wünschen und Bedürfnissen anzupassen.

Heute



Zukunft



Best Practice



Fallbeispiel Melbourne — Leben

Große Veränderungen innerhalb eines Jahrzehnts

Die Stadtstruktur Melbournes ist von einem stringenten Raster in der Innenstadt und einer zunehmenden Zersiedelung an der Stadtgrenze charakterisiert. Melbourne ist eine wichtige Referenz, da die Stadt es geschafft hat, eine tote Innenstadt, in der in den 1980er-Jahren kaum Menschen lebten oder leben wollten, in einen attraktiven Besuchermagneten umzuwandeln. Heute ist es eine lebenswerte Stadt mit einer vielfältigen Mischung von Funktionen und einer Umgebung mit hoher Wohnqualität. Besonders bemerkenswert ist, dass es der Stadt gelungen ist, die engen Straßen als Motor für die Wiederbelebung zu nutzen, denn öffentlicher Raum ist in Melbourne eine knappe Ressource.

Verwandlung des "leeren Donut"

Die Ausgangslage in Karlsruhe ist viel besser als die im Melbourne der 1980er-Jahre, wo das Stadtzentrum als „leerer Donut" bezeichnet wurde. In Karlsruhe gibt es bereits einen Nutzungsmix, und der Fall Melbourne erinnert daran, wie wichtig es ist, diesen Mix aufrechtzuerhalten, um auch in Zukunft eine lebendige Innenstadt zu haben.

Die Daten aus Melbourne zeigen eine Trendwende, bei der sich eine Positivspirale entfaltet hat: Mehr Bäume wurden gepflanzt, Straßen und Gassen wurden aufgewertet, mehr Menschen zogen in das Gebiet, mehr Geschäfte und Cafés wurden eröffnet.

Nutzung der verfügbaren Flächen

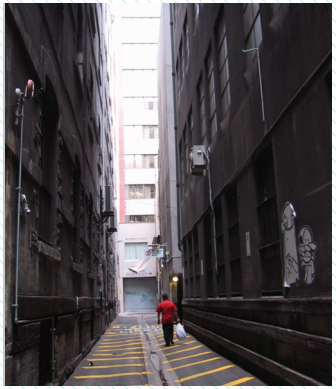
Melbournes Rasterstruktur mit seinen engen Gassen machte das Potenzial der öffentlichen Räume schwer vorstellbar. Heute sind sie zu einem wichtigen Bestandteil des Stadtzentrums geworden. Die Gassen wurden durch ein Kunstprogramm und Außengastronomie aktiviert. In der Zeit von 1982 bis 1992 stieg die Zahl der Wohneinheiten sowie Cafés mit Außengastronomie drastisch an, wodurch auch mehr Kioske, Supermärkte und andere Geschäfte des täglichen Bedarfs eröffnet wurden. Erhebungen zu Aufenthaltsaktivitäten dokumentieren, wie viele Menschen sich in der Innenstadt von Melbourne aufhielten. Die Auswirkungen der Revitalisierung waren, dass mehr Menschen den öffentlichen Raum nutzten: 1994-2004 ist die Fläche des öffentlichen Raums um 71 % gestiegen und 98 % mehr Menschen hielten sich dort auf. Es entstanden mehr Wohnungen, Geschäfte, Gastronomie – trotz der dichten Besiedelung der Innenstadt.

Der Fall Melbourne unterstreicht aber auch die Notwendigkeit, die Herausforderungen der Gentrifizierung von Anfang an miteinzukalkulieren. Es benötigt eine ausgewogene Politik, die sicherstellt, dass auch in Zukunft ein lebenswertes und bezahlbares Leben für eine Vielfalt von Menschen in der Innenstadt gewährleistet wird.





Der innerstädtische öffentliche Raum in Melbourne wurde in einem städtischen Kunstprogramm als Freiraum-Galerie für zeitgenössische Kunst definiert. Er umfasst sowohl permanente Werke als auch temporäre Installationen in den engen Gassen.





Von einer Rückseite zur einer belebten Gasse

Viele traditionelle Gassen in Melbourne (links) wurden in belebte Stadträume umgewandelt (rechts), was zeigt, dass schon ein paar Quadratmeter einen großen Unterschied machen können.

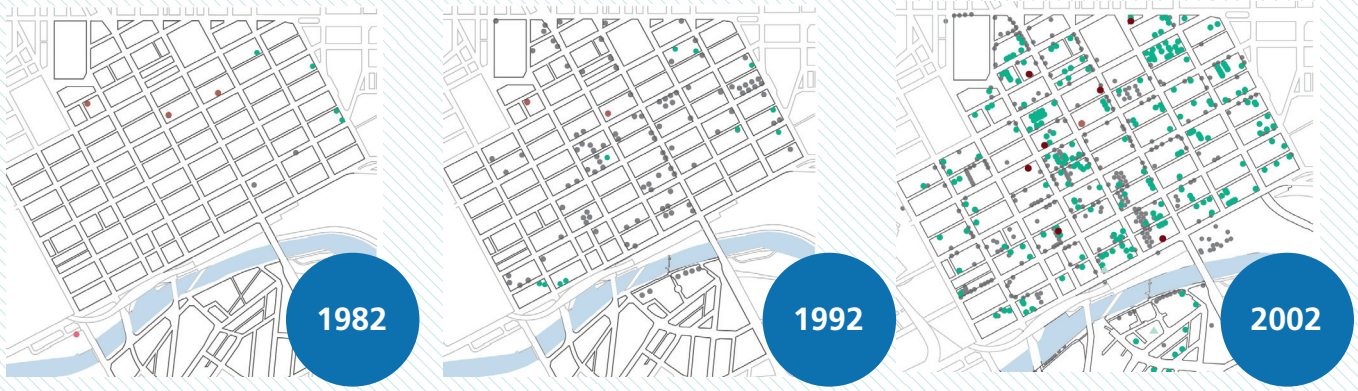




Jährlich werden 500 Bäume im Zentrum von Melbourne gepflanzt. Swanston Street in den Jahren 1995 und 2005

Eine positive Spirale

Die Karten zeigen den Wandel vom *leeren Donut* zu einem lebendigen Stadtzentrum mit einem Mix an Funktionen:
1982: 204 Wohneinheiten, zwei Straßencafés
1992: 736 Wohneinheiten, 95 Straßencafés
2002: 6.958 Wohneinheiten, 356 Straßencafés







5

Platz für mehr gesunde Mobilität

Platz für mehr gesunde Mobilität

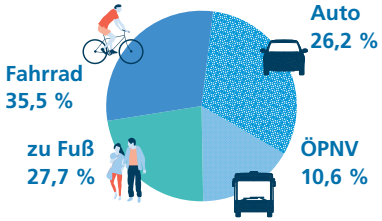
Karlsruhe nimmt in puncto Mobilität im bundesweiten Vergleich eine Vorreiterstellung ein. Die Stadt zeichnet sich nicht nur durch ein effizientes Verkehrssystem aus, sondern ist darüber hinaus für ihre sehr gute Stadtbahn und die generelle Mobilitätsplanung über die Grenzen der Stadt hinaus bekannt. Schon jetzt wird Karlsruhe von seinen Bewohner*innen immer wieder zum Sieger im Fahrradklimatest des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) gewählt– vor der Fahrradstadt Münster.

Ein weiteres Aushängeschild der Stadt ist das Projekt Kombilösung, bei dem die Straßen- und Stadtbahn im Zentrum von Karlsruhe unterirdisch unter der Kaiserstraße und dem Marktplatz bis in die Ettlinger Straße geführt werden. Durch diese Verlegung entstehen neue Räume und Chancen für die Gestaltung und die Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt. Es ist ein erklärtes Ziel der Stadt Karlsruhe, die Attraktivität der Stadt für alle in Zukunft zu bewahren und zu verbessern sowie die Themen Klimaanpassung und Reduktion der Umweltbelastung zu adressieren.

Zugleich gibt es jedoch auch Herausforderungen, die von Bürger*innen, Anwohner*innen wie auch Teilnehmenden der Zukunftswerkstatt und der Online-Umfrage benannt worden sind. Zu den immer wieder genannten Themen gehören die Konflikte zwischen Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr in der Innenstadt. Die Mobilität für alle ist daher ein zentrales Tool zur Verbesserung des Alltagslebens in Karlsruhe.

Den Alltag erleichtern

Weniger Gefahren im Verkehr durch Beschilderungen und Querungen, attraktiv gestaltete Straßenräume, die zum Verweilen einladen, gut ausgebaute Infrastrukturen für alle Verkehrsteilnehmenden sowie ein flächendeckendes Angebot öffentlicher Verkehrsmittel sind nur einige Beispiele dafür, wie Mobilität die Attraktivität der Stadt erhöhen und zugleich das Alltagsleben vieler erleichtern kann.



Verkehrsverhalten in Karlsruhe

Das obige Diagram zeigt, dass Wege innerhalb von Karlsruhe zu einem großen Teil (insgesamt 63 %) zu Fuß (27,7 %) und mit dem Rad (35,5 %) zurückgelegt werden. Wege unter 3 Kilometern werden bereits zu 66 % zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt. Zum Vergleich: Die Innenstadt von Karlsruhe hat einen Radius von 2-3 Kilometern. Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018

„Mir gefällt es nicht, dass Fußgänger am Ende der Prioritätenliste stehen und es in der Innenstadt zu wenig Platz für uns gibt – jeder andere Verkehrsteilnehmer scheint wichtiger zu sein. Ich wünsche mir, dass Fußgänger in der Verkehrspriorität ganz nach oben rutschen und die Innenstadt auf diese Bedürfnisse angepasst wird."

„Die Hirschstraße ist durch beidseitiges Parken sehr eng für den Rad- und Fußverkehr. Es kommt häufig zu gefährlichen Situationen zwischen Radfahrern und Autofahrern."

„Es ist wichtig, dass auch mobilitäts-eingeschränkte und ältere Menschen als Verkehrsteilnehmer mit einbezogen werden."

„Gefährliche Kreuzungen und Querungen für den Radverkehr sollten verbessern werden."

Quelle: Bürgerzitate aus der Zukunftswerkstatt Online-Umfrage mit 521 Teilnehmenden



Herausforderung Kfz und Parken

Um die Attraktivität der Innenstadt zu erhöhen und Konflikte im Straßenraum zu reduzieren, ist die Flächenzuordnung des öffentlichen Raumes zwischen den Verkehrsteilnehmenden neu zu verteilen. Die vorherrschende Dominanz des MIV in manchen Teilen der Innenstadt und die daraus resultierende Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe gilt es durch eine bessere Lenkung des fließenden Verkehrs zu reduzieren.

Die Flächenverfügbarkeit für den oberirdisch ruhenden Verkehr sollte daher hinterfragt werden und bedarfsgerecht in bestehenden Parkhäusern gebündelt werden. Freiwerdende Flächen sind den Bedarfen der gesunden Mobilität zuzuordnen. Ziel ist, die Innenstadt von Karlsruhe nach menschlichen Bedürfnissen zu gestalten.



Unterirdischer Abschnitt der Straßen- und Stadtbahn

Verbindungen über die Innenstadt hinaus

Viele Wegeverbindungen innerhalb der Innenstadt funktionieren bereits gut. Essenziell für eine übergeordnete Erreichbarkeit ist aber auch die schlüssige Fortführung dieser Verbindungen in die umliegenden Stadtteile.

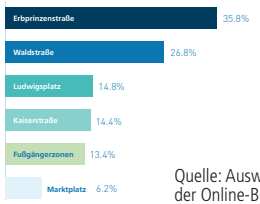
Herausforderung Logistik

Im Kontext der Mobilitätswende wird der Begriff der autofreien Innenstadt auch für Karlsruhe diskutiert. Nur selten bezieht der gesellschaftlichen Diskurs die Belange der Logistik mit ein, obwohl die Belieferung von Gewerben eine zentrale Rolle für die attraktive und lebenswerte Innenstadt spielt. Die Umgestaltung und Digitalisierung innerstädtischer Logistik kann neben der qualitätsvollen Transformation innerstädtischer Straßenräume auch zu verbesserten Prozessabläufen führen. Eine zentrale Herausforderung bei der Umstellung zu einer klimafreundlicheren und verkehrsreduzierten Belieferung auf den letzten Kilometern sind Flächenbedarfe für Last-Mile-Hubs bzw. Umschlagplätze von Lkw auf Lastenfahrräder.

Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr, unter anderem in der Erbprinzenstraße



Wo vermissen Sie eine bessere Trennung von Fuß- und Radverkehr?



Quelle: Auswertung der Online-Beteiligung

Platz für mehr gesunde Mobilität

Ansätze und Empfehlungen

Mehr Platz für Menschen und nicht für Fahrzeuge als Ausgangspunkt für Mobilität.

Umstrukturierung der Mobilitätsströme zur Stärkung der Aufenthaltsqualität, Fußverkehrsqualität und Grünstrukturen.

Reduktion von Konflikten zwischen Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehren sowie des ÖPNV durch Anpassung der Wegeführungen.

Durchgängige und sichere Radverkehrsführung durch die Innenstadt.

Sicheren (guten) Zugang zu den Kfz-Parkhäusern ermöglichen.

Lieferverkehre und Stadtlogistik optimieren und smarte Technologie nutzen.

Für die definierten Ansätze wurden Empfehlungen entwickelt, die auf den folgenden Seiten genauer beschrieben werden. Diese widmen sich den folgenden Themenfeldern:

1. **Prioritäten-Netz (Straßenhierachie)**

2. **Ein gesundes Herz für Karlsruhe (Kfz-Verkehr)**

3. **Rad- und Fußverkehr**

4. **Urbane Logistik**

5. **Öffentlicher Verkehr**

6. **Kfz-Parkraum**

Prioritäten-Netz
Erläuterung

Verkehrliche Belange werden üblicherweise in sektoralen Karten zusammengeführt – von Parkraum-Leitsystemen bis zu konzeptionellen Radrouten. In der komplexen innerstädtischen Situation kommen diese sektoralen Betrachtungen aufgrund der vielfältigen verkehrlichen Belange an ihre Grenzen. Um die einzelnen Stränge in der Gesamtheit verdeutlichen zu können und Lösungen zu finden, wurde eine Karte erstellt, die die Zielnetze aller Verkehrsträger vereint und so als Leitplanke/ Orientierungshilfe dient (siehe S. 71). Das so erstellte Netz definiert Prioritäten und dient als Grundlage für eine Überprüfung der Straßenräume sowie für die Definition konkreter Maßnahmen im Rahmen dieses Berichts und darüber hinaus für die Stadt Karlsruhe.

Die „Priorität" zeigt an, dass in einzelnen Straßenräumen ein oder ggf. zwei Verkehrsträger bevorzugt werden sollen. Das bedeutet, dass der Straßenraum vorrangig für den priorisierten Verkehrsträger gestaltet wird. Nutzungen durch die übrigen Verkehrsträger sind untergeordnet zugelassen. Auf Straßen, die als Prioritäten-Netz für den Fußverkehr gekennzeichnet sind, dürfen bspw. auch private Kfz verkehren, um private Garagen zu erreichen. Sowohl für Rettungsfahrzeuge als auch für Müllabfuhr, Fahrzeuge zum Transport mobilitätseingeschränkter Personen oder Lieferverkehre ist eine Befahrung unabhängig von der Priorität – für letztere ggf. zeitlich eingeschränkt – möglich.

Folgende Grundsätze gelten dabei für alle Abschnitte im Netz: Für die Lenkung des Kfz-Verkehrs in die vorhandenen Garagen wird eine **Parkraumbewirtschaftung** im gesamten Stadtgebiet eingeführt. Durch eine Umverteilung der oberirdischen Stellplätze sollen im freiwerdenden Straßenraum bedarfsgerecht Carsharing-Stationen eingerichtet werden. Wie diese Stationen im Detailmaßstab umgesetzt werden, bleibt der Planung zu einem späteren Zeitpunkt vorbehalten.

Mit dem Modellcharakter, den Karlsruhe für das Schienensystem hat, kommt dem ÖPNV eine gesonderte Rolle in der verkehrlichen Betrachtung zu. Durch die Kombilösung konnte die Priorität vom Straßenraum in der Kaiserstraße und am Marktplatz unter die Erde verlegt werden. In Bereichen, wo die Bahnen weiterhin oberirdisch verlaufen, sollen sie nach Möglichkeit auf einem eigenen Gleiskörper verlaufen. Ist dies räumlich nicht möglich, wird eine Mehrfachnutzung von Bahn und sonstigen zulässigen Verkehrsteilnehmenden eingerichtet. Mit der Lupe auf die Kaiserstraße-Ost wird eine entsprechende Situation beispielhaft erläutert.

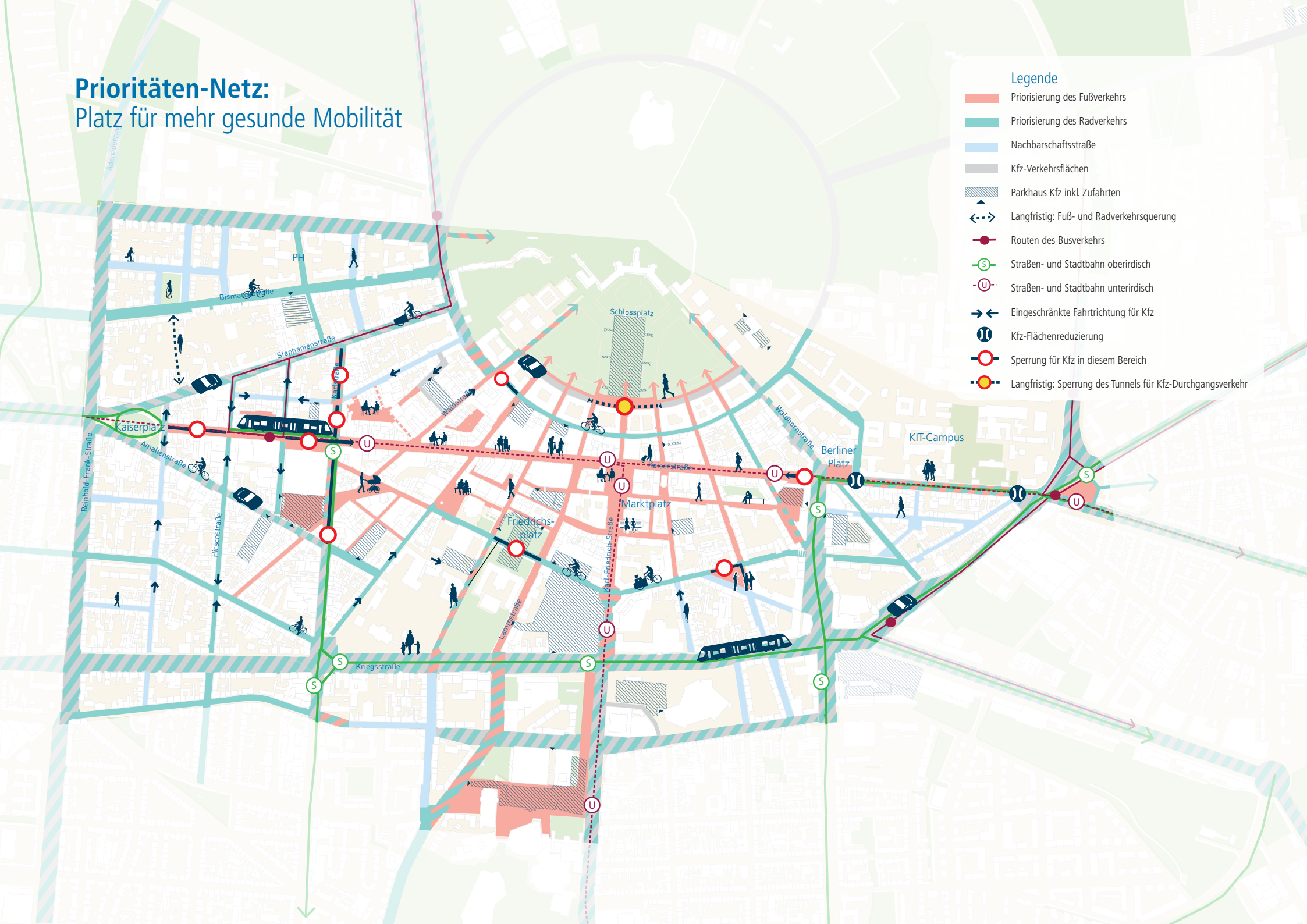
Das **Netz für die Kfz-Ströme** beschreibt dabei die Straßenräume, die dazu dienen, sich in und um die Innenstadt mit dem Kfz zu bewegen. Hier wird eine durchgängige und möglichst konfliktreduzierte Wegeführung für den Kfz-Verkehr gewährleistet.
Umgang mit Kfz-Parken: straßenbegleitendes, bewirtschaftetes Parken und Halten wird regelhaft erlaubt.
Empfehlungen zur verkehrsrechtlichen Anordnung: durchgängig Tempo 30. Mögliche Alternativen: Tempo 20 im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich, sonst Tempo 50 bzw. Tempo 20 im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich, sonst Tempo 50 mit Priorisierung des ÖPNV an Knotenpunkten zur Attraktivitätssteigerung. Bei weiteren Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der westlichen Kaiserstraße gilt es das Einbahnstraßennetz im Umfeld zu überprüfen.

Das Netz zur **Priorisierung des Radverkehrs** sieht seine Bevorzugung gegenüber dem Kfz vor und soll ihm das sichere und schnelle Durchfahren für den Radverkehr ermöglichen. Kfz durchfahren diese Zonen in Teilen, sind aber untergeordnet.
Umgang mit Kfz-Parken: straßenbegleitendes, bewirtschaftetes Parken und Halten ist in definierten Zonen erlaubt, definierte Halte- und Ladezonen für Lieferverkehre etablieren.
Empfehlungen zur verkehrsrechtlichen Anordnung: Fahrradstraßen mit und ohne Freigabe Kfz; Fahrrad-Zone Mögliche Alternativen: Tempo 30; separate Radwege, Radfahrstreifen, um dem Fahrrad neben dem Kfz einen eigenen Raum zu geben.

Das Netz zur **Priorisierung des Fußverkehrs** stellt ein zusammenhängendes Netz dar, in dem das Flanieren und die Aufenthaltsqualität im Fokus der Gestaltung liegen. Hierbei gibt es zwei unterschiedliche Ausprägungen: Straßenabschnitte als reine Fußgängerzone und Abschnitte, die auch vom Radverkehr in Schrittgeschwindigkeit befahren werden können. Das Durchfahren ist für den privaten Kfz-Verkehr grundsätzlich auf Anliegende begrenzt. Lieferverkehre dürfen die Zonen befahren und für das Be- und Entladen halten.
Umgang mit Kfz-Parken: kein Parken im öffentlichen Raum (kurz- und mittelfristige Verlagerung bestehender Stellplätze in Tiefgaragen/Parkhäuser), Ausnahme: definierte Halte- und Ladezonen für den Lieferverkehr; barrierefreies Parken.
Empfehlung zur verkehrsrechtlichen Anordnung: Einführung einer Fußgängerzone
Mögliche Alternativen: Definition eines verkehrsberuhigten (Geschäfts-)Bereichs von Straßenabschnitten, die als **Nachbarschaftsstraßen** gekennzeichnet sind und eine klare Aufenthaltsfunktion für die Anliegenden aufweisen. Das bedeutet, dass es in diesem Fall keine übergeordnete Durchwegungsfunktion gibt, sondern die Belange der Nachbarschaft im Vordergrund stehen – von Aufenthalt bis Kfz-Anwohnendenparken.
Umgang mit Kfz-Parken: Anwohnendenparken (ggf. Quartiersgaragen); definierte Halte-/Ladezonen für Lieferverkehr; barrierefreies Parken.
Empfehlung zur verkehrsrechtlichen Anordnung: verkehrsberuhigte Straßen, mögliche Alternativen: Fahrradstraßen oder Tempo-30-Zone.

Darüber hinaus werden im Prioritäten-Netz auch Straßenräume mit **gemischten Prioritäten** ausgewiesen, an diesen Stellen treffen Belange aus mehreren Netzen aufeinander. Dies betrifft vorrangig Bereiche für Kfz-Ströme, da im innerstädtischen Gebiet keine ausschließliche Priorisierung des Kfz stattfinden soll. Hier gilt es, im Einzelfall adäquate Lösungen zu entwickeln und abzuwägen.
Die genannten Ansätze im Bereich gesunder Mobilität werden auf den folgenden Seiten weiter konkretisiert.

Prioritäten-Netz:
Platz für mehr gesunde Mobilität



Ein gesundes Herz für Karlsruhe

Ein zentrales Thema bei der Aufwertung der Innenstadt für den Fuß- und Radverkehr stellt die Führung des Kfz-Verkehrs in und um Karlsruhe dar. Die heutige Kfz-Führung lässt fußläufig erlebbare Wegebeziehungen an Schlüsselstellen in der Innenstadt nicht oder nur schwer erkennbar zu. Das gilt für den Bereich zwischen Schloss und Innenstadt, den Bereich um die Kunsthalle, die Erbprinzenstraße und das Rathaus, aber auch für quartiersübergreifende Straßen wie die östliche Kaiserstraße.

Konzeptionelle Ansätze

A) Verbesserung der Verbindung von Innenstadt, Schlosspark und Kunsthalle
B) Verbesserung der Querbarkeit für Fuß- und Radverkehr, Erhöhung der Aufenthaltsqualität
C) ÖPNV-Nutzung aus der Umgebung mit Ziel Innenstadt stärken (z. B. P+R, Kommunikationsmaßnahmen)
D) Das Ankommen in der Innenstadt verbessern und die Orientierung stärken
E) Reduktion der die Innenstadt durchfahrenden Kfz durch Reorganisation des Straßennetzes F) Reduktion der Kfz-Parksuchverkehre durch ein optimiertes Parkraummanagement

Schlüsselmaßnahmen

Den Adenauerring als Ringstraße und Umfahrung der Innenstadt stärken, um die Barrierewirkung des Innenstadtrings zu reduzieren:

- Veränderung der Beschilderung
- Herabstufung des Innenstadtrings in der Straßenhierarchie der Kfz-Verkehrsführung
- (langfristig) Innenstadt-Ring für den Durchgangsverkehr schließen, Stadtbahnstationen identifizieren

Ausweitung des Vorplatzes der Kunsthalle und entsprechende Anpassung des Straßenquerschnitts:

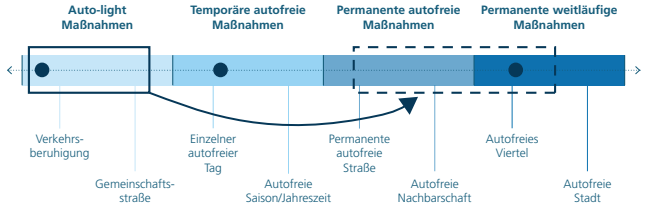
- Konzeption eines temporären Umbaus des Vorplatzes vor der Kunsthalle
- Dauerhafter Umbau des Vorplatzes vor der Kunsthalle (Hans-Thoma-Straße)

Parken außerhalb der Innenstadt stärken/ Erreichbarkeit der Innenstadt stärken:

- Etablierung von mehr P+R-Parkplätzen bzw. -häusern außerhalb der Innenstadt (vgl. u. a. Groningen) an sinnvollen Standorten mit vorhandener, gut ausgebauter Anbindung des ÖPNV
- Fortführung der P+R-Ausbaustrategie von KVV, Stadt Karlsruhe und umgebenden Kommunen
- Prüfung der Preisstruktur für ÖPNV-Fahrten mit Ziel Innenstadt (u. a. durch Incentivierung bzw. Kostenübernahme vergleichbar zum Kfz-Parken in Parkhäusern)



Infobox



Ebenen der Autofreiheit

In der Presse, der Politik und aus der Bürgerschaft ist der Wunsch nach einer teilweisen „Autofreiheit" der Karlsruher Innenstadt geäußert worden.

Aus der Analyse verschiedener nationaler und internationaler Best-Practice-Beispiele „autofreier" Orte (u. a. Groningen, Oslo, Venedig, friesische Inseln) lassen sich folgende Erkenntnisse ableiten:

Es existieren unterschiedliche Formen bzw. Konzepte für den Begriff der Autofreiheit – von gänzlich geschlossen (Venedig) über stark reglementiert (Groningen & Oslo) bis stark reglementiert und zeitlich beschränkt ("Superblocks" in Barcelona, Fußgängerzonen in Deutschland); von der Reduktion des ruhenden Verkehrs am Fahrbahnrand bis hin zu temporären Maßnahmen (Norderney, Veranstaltungen).

Es lassen sich drei wesentliche Handlungsfelder für die Konzeption von Autofreiheit ableiten: eine Steuerung über Geschwindigkeiten bzw. Vorfahrtsregelungen (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, Fahrradstraße), eine Steuerung über das Angebot (Reduktion der Kfz-Parkstände im öffentlichen Raum) bis hin zur Steuerung über Zufahrtsbeschränkungen für einzelne Gruppen (Anlieferungszeitfenster in der Fußgängerzone).

In allen untersuchten Konzepten der Autofreiheit gibt es Ausnahmen für das Erreichen von privaten Garagen sowie für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge und Notfallfahrzeuge.

Die verschiedenen Konzepte zeigen, dass es keine pauschalen Lösungen oder Definitionen einer Autofreiheit für Städte geben kann. Maßnahmen müssen stark auf lokale Gegebenheit ausgerichtet sein und es müssen klare Regelungen für alle use-cases (von gewerblicher Anlieferung über das private Be- und Entladen bis zum Erreichen von Parkhäusern) gefunden werden.

Zukunftssicheres Netz für Fuß- und Radverkehr

Karlsruhe war erfolgreich bei der Förderung des Radverkehrs. Die Zahl der Radfahrer*innen ist in den letzten Jahren auch im Binnenverkehr von Karlsruhe gestiegen und liegt jetzt bei einem Anteil von fast 31 % der Wege. Gleichzeitig ist die Karlsruher Innenstadt ein wichtiges Zentrum für Einkaufs- und Freizeitaktivitäten, sowohl für Bewohner*innen als auch für den Besuch von außerhalb. Der Fußverkehranteil ist im Vergleich zu den Erhebungen aus dem Jahr 2012 auf 24,5 % gestiegen. Quelle: Mobilität in Städten – SrV 2018

Eine zentrale Herausforderung für den Fuß- und Radverkehr besteht daher darin, die Infrastruktur im Projektgebiet anzupassen und zu verbessern. Nicht nur, um den bereits hohen Zahlen gerecht zu werden, sondern auch, um eine Qualität zu schaffen, die zu einer weiteren Zunahme des Fuß- und Radverkehrs motiviert.

Konzeptionelle Ansätze

Verbessern der Qualität des Radwegenetzes:

- Den Radverkehr bei Umbau der Verkehrsflächen stärker berücksichtigen: Rad- und Fußverkehr voneinander trennen, wo es notwendig ist, Rad- und Kfz-Verkehr mischen, wo es möglich ist.
- Fahrradparken als Teil des Netzes integrieren.
- Über die Innenstadt hinaus denken: Punktuelle Verbesserungen derjenigen Kreuzungen und Querungen für Rad- und Fußverkehr, die die Innenstadt mit den umliegenden Gebieten verbinden.
- Kombinieren der Infrastrukturverbesserungen für Rad- und Fußverkehr mit nicht-infrastrukturellen Maßnahmen.

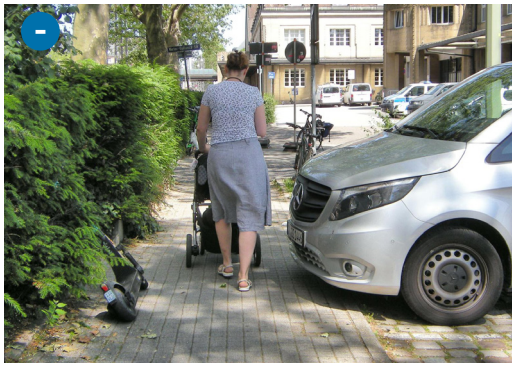






Separate Radwege verbessern die wahrgenommene Sicherheit und den Komfort für den Radverkehr. Die bauliche Trennung kann auf unterschiedliche Arten und je nach lokalem Kontext ausgeführt werden. Hier zwei Beispiele aus Kopenhagen (oben) und Berlin (unten)





Karlsruhe (oben): Die Lieferung von Gütern kann zur Herausforderung für Fuß- und Radverkehr werden
Karlsruhe (unten): Fußgänger*innen sollten nicht durch Autos und Fahrradparkplätze verdrängt werden

1. Kopenhagen: Radweg mit baulicher Trennung durch Bordstein an vielbefahrener Straße
2. Berlin: Kurzfristige Lösung, Radweg mit physischer Trennung
3. Lyon: Durchgehender Gehweg

Schlüsselmaßnahmen

Schaffung eines Rad- und Fußgängernetzwerks mit hoher Qualität für die Innenstadt und darüber hinaus.

- Mehr Sicherheit durch eine stärkere Trennung des Fuß- und Radverkehrs: Umleitung der Fahrräder durch Schaffung alternativer, hochwertiger Radverbindungen in der Innenstadt in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung, z. B. durch Umleitung des Abschnitts der Waldstraße und auf der Erbprinzen- und Herrenstraße
- Einführung von baulich getrennten Radwegen (Abstand durch Borde, Park oder Grünstreifen, Pflanzungen) wo diese fehlen, z. B. vor der Kunsthalle und Fritz-Erler-Straße
- Aufwertung von Kreuzungen, sowohl in gestalterischer Hinsicht als auch in Bezug auf Grünzeiten für Fuß- und Radverkehr
- Verbesserung der Qualität für den Fußverkehr, wie in den Kapiteln "Platz für mehr Leben" und "Platz für mehr Grün" beschrieben

Verbesserung des ruhenden Radverkehrs

Erstellung und Umsetzung eines Fahrradstellflächen-Prioritätenplans basierend auf folgendem Ansatz:

- Kurzfristig sind wenige groß angelegte Fahrradparkstationen an den am stärksten frequentierten Zielen in der Innenstadt (Europaplatz, Erbprinzenstraße, Friedrichsplatz) im öffentlichen Raum im Freien zu realisieren
- Mittel- bis langfristig sind für den ruhenden Radverkehr geschützte Abstellanlagen in der Innenstadt zu etablieren, z. B. durch die Umnutzung bestehender Parkhäuser im Innenstadtbereich und durch neue Typologien im Straßenraum
- Ausweitung lokaler Parkstationen in Wohn- und Seitenstraßen zur Kaiserstraße und anderen wichtigen Zielen. Schaffung von Platz für Fahrradabstellplätze, vor allem durch Umwandlung von Parkplätzen, die nicht als Fußgängerbereiche dienen
- Bedarfsermittlung der Anzahl von Fahrradabstellanlagen und Ausarbeitung von Standards zu Qualität und Optik der entsprechenden Anlagen nahe Bürogebäuden und in Wohngebieten (auch in Verbindung mit der verstärkten Betonung des „Grünflächenprogramms“, wie im Kapitel „Platz für mehr Grün“ beschrieben)
- Besondere Anstrengungen zur qualitativen Verbesserung (u. a. Bügel, Überdachungen, Ladeinfrastruktur) der Fahrradabstellplätze an wichtigen Zielen wie Schulen, größeren Geschäften, kulturellen Einrichtungen und Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs





Links: Eine potenzielle Referenz für die Herrenstraße: Oberflächen- und Materialwechsel in einer Fußgängerzone in Arsenalsgatan in Stockholm verweisen diskret auf die Trennung zwischen Radverkehrs- und Fußverkehrsflächen.
Oben: Fahrradstadt Karlsruhe, sogar auf dem Cover von Zeitschriften. Die Herausforderung besteht darin, die nächste Stufe zu erreichen.



Ganzheitliches Entwicklungskonzept

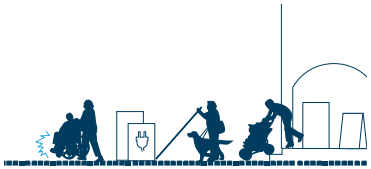
- Verstärkte Durchsetzung bestehender Zufahrts- und Parkverbotsregelungen für Kfz, ggf. Verschärfung von Bußgeldern, verstärkte Kontrollen des Ordnungsamtes z. B. bei einfahrenden Kfz in die Fußgängerzone, personelle Aufstockung des OA zur Durchsetzung bestehender Zufahrts- und Parkverbotsregelungen
- Infrastrukturverbesserungen für den Rad- und Fußverkehr mit nicht-infrastrukturellen Maßnahmen wie z. B. personellen Ressourcen kombinieren, um bestehende Programme auszuweiten
- Aufwertung durch nicht-infrastrukturelle Maßnahmen, z. B. Fahrradbibliothek am Stadtmuseum in der Karlsstraße zur Förderung der Lastenradnutzung und Partnerschaften mit Arbeitgebenden
- Erstellen einer Strategie für das Abstellen von E-Scootern, wobei die Entwicklung genau verfolgt werden muss. Einführung von Einschränkungen wie z. B. der Ausweitung von Parkverbotszonen für Scooter in (Teilen) der Innenstadt, wenn E-Scooter Hindernisse für den Fußverkehr darstellen oder die Attraktivität des Radfahrens verringern

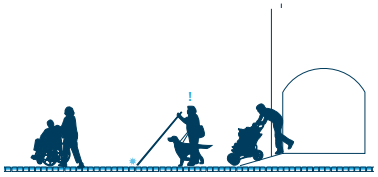
Klare Ziele und Zuständigkeiten für die Umsetzung definieren

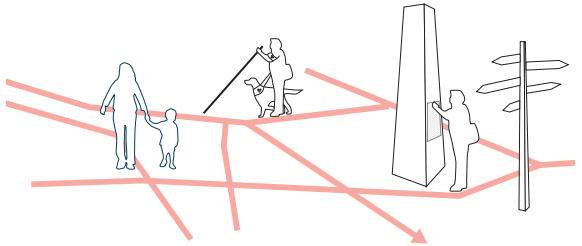
- Erstellung eines Fuß- und Radverkehrprogrammes mit klaren Zielen und der Festlegung eindeutiger Zuständigkeiten für die Umsetzung
- Zuständige Abteilung sollte sowohl infrastrukturelle als auch nicht-infrastrukturelle Maßnahmen realisieren können und über Ressourcen verfügen, um Strategie, Datenerhebungen, Kommunikation, und Design zu erarbeiten

Fokus Fußverkehr und Fußgängerzone

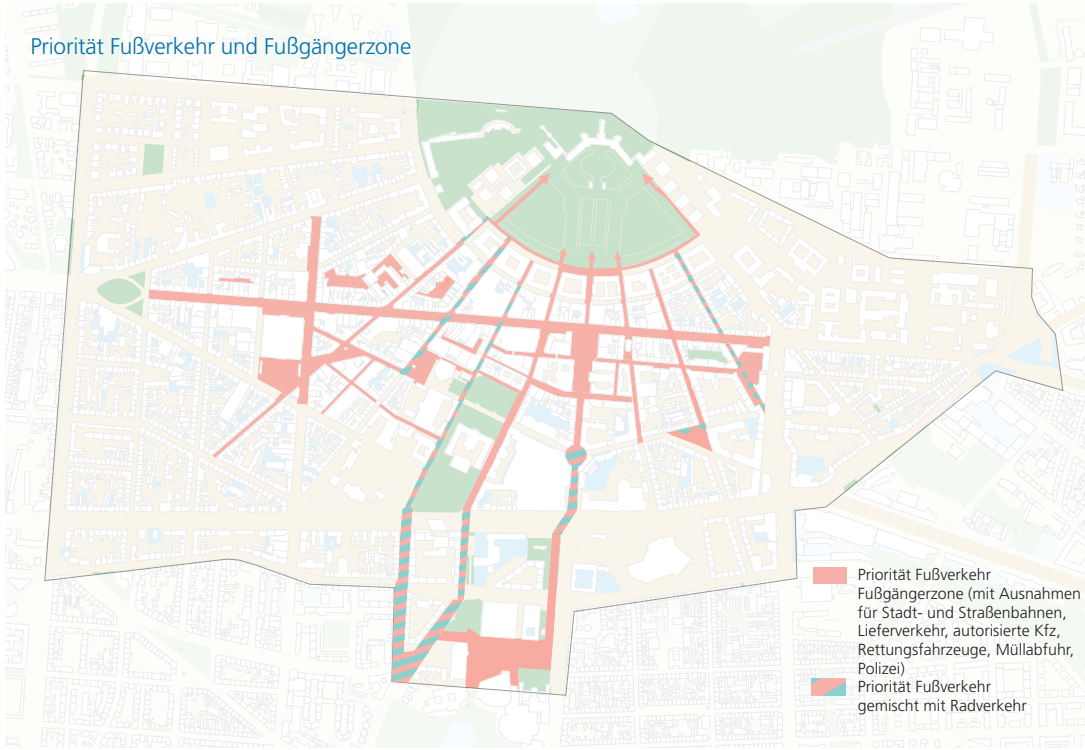
- Sichere Fußgängerzone für alle gewährleisten, dabei vor allem Kinder, Senioren und Menschen mit Behinderung berücksichtigen
- Beschilderung für eine bessere Orientierung zu wichtigen Zielen auch für Touristen und Besucher
- Verbesserungen zugunsten der Fußverkehrssicherheit sind in Kreuzungsbereichen am Rande der Fußgängerzone umzusetzen
- Lieferzeiten in Fußgängerzonen stärker kommunizieren und durch entsprechende personelle Ressourcen kontrollieren
- Hindernis- und Barrierefreiheit in der Innenstadt prüfen und gewährleisten, z. B. Gastronomie auf Bedürfnisse von Menschen mit eingeschränkter Mobilität sensibilisieren
- Ausweitung des Blindenleitsystems im gesamten Innenstadtgebiet







Was für Menschen mit Behinderung gut ist, ist auch für Senioren, Kinder und alle anderen Menschen in Karlsruhe gut. Die Innenstadt hindernisfrei zu Fuß, mit dem Rollstuhl oder Kinderwagen zu erkunden verbessert das Erleben der Stadt auf Augenhöhe.



Urbane Logistik
Für eine bessere Organisation

Durch den stetig wachsenden Online-Handel liegt die Herausforderung der urbanen Logistik vor allem in der Bewältigung der rasant zunehmenden Liefermengen. Für die Vereinbarkeit von autofreien Innenstädten mit einer funktionierenden und nachhaltigen Belieferung des Gewerbes sind innovative Lösungen notwendig.

Im Innenstadtbereich spielt die Logistik insbesondere für die Gewerbetreibenden, den Einzelhandel und die Gastronomie eine zentrale Rolle. Die Funktionalität der urbanen Logistik im Kontext einer autofreien Innenstadt ist von großer Bedeutung für Gewerbetreibende und die Lebensqualität der Bewohner*innen von Karlsruhe.

Konzeptionelle Ansätze

Die Darstellung der Anwendungsfälle (use-cases) dient der Bedarfsermittlung von Lieferverkehren in den öffentlichen Räumen. Auf dieser Basis können effiziente Lösungen für die unterschiedlichen Nutzergruppen identifiziert und im Umgestaltungsprozess berücksichtigt werden. Die Methode hilft dabei, bestehende Dienstleistungen sowie Mängel in den bestehenden Angeboten für die jeweiligen Nutzergruppen zu identifizieren (vollständige Aufzählung siehe Appendix):

Wohnen in der Innenstadt: Kurier-Express-Paket-Dienste (KEP); Handwerker/haushaltsnahe Dienstleistungen; Entsorgung; Convenience-Lieferung (bspw. Essens-Lieferdienst); Einkäufe; Umzug; Private Anlieferung; Ride-Sharing/Taxi; Besuch bekommen

Gewerbetreibende: Aufgaben: KEP; Handwerk; Entsorgung; Anlieferung; Hands-free-shopping; Geldtransporte; Xpress-Versand; Kunden, Apothekenbelieferung

Besuch der Innenstadt: Hands-free-Shopping; Lieferung frei Haus (z. B. Weinhandlung und Teppichhändler); Parken

Barrierefrei in der Innenstadt bewegen: Parken; Taxi/Fahrdienst; Pflegedienstleistungen

Arbeiten in der Innenstadt: KEP, Handwerker, haushaltsnahe Dienstleistung, Entsorgung.



Konfliktsituation Liefer- und Radverkehr in Karlsruhe



Oben: Heatmap für Anlieferbedarfe im öffentlichen Raum

Heatmap für Anlieferbedarfe

Mithilfe der Heatmap werden die innerstädtischen Bedarfe zusätzlich verortet und alle Einzelbedarfe überlagert. Hier wurde unterschieden in: Einzelhandel/ Supermarkt, Gastronomie (Café, Restaurant, Snackbar) und Dienstleistungen/ Gewerbe. Diese sind als Punkte in der Karte dargestellt. Überall, wo sich Nutzungen befinden, wird von einem Anlieferbedarf ausgegangen, dieser wird auf die Gebäudeblöcke bezogen. Die gelb markierten Bereiche deuten auf einen verhältnismäßig geringen Lieferbedarf, während die dunklen Bereiche auf einen erhöhten Lieferbedarf hinweisen. Bestehende Anlieferbereiche auf Privatgrund (bspw. beim Ettlinger Tor Center oder der Postgalerie) wurden nicht berücksichtigt.

Schlüsselmaßnahmen

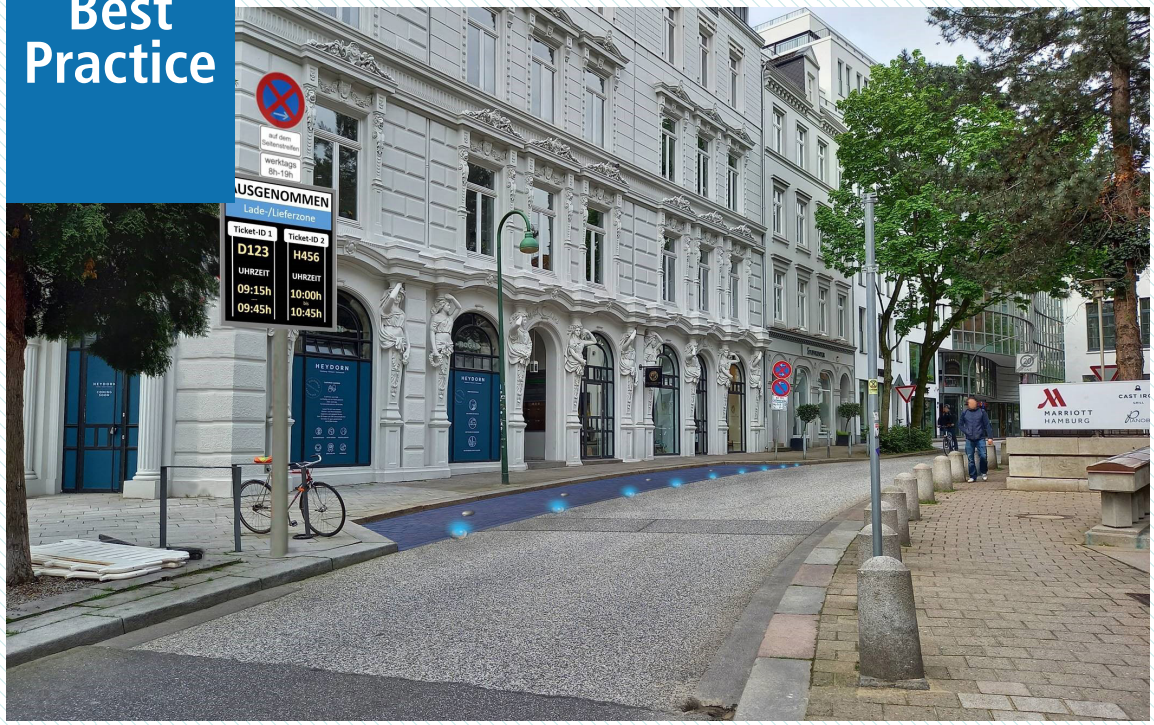
Bessere Organisation des Lieferverkehrs:

- Smarte bzw. digitale Ladezonen
- Einbindung von Ladezonen in ein digitales Buchungssystem
- Identifikation von Ladezonen-Standorten gemäß der Nachfrage-heatmap
- Anlieferung zu Logistik Hubs mit Tram (RegioK-Forschungsprojekt)

Bessere Organisation des Lieferverkehrs (use case KEP Gewerbe u. Wohnen):

- Umfassendes Logistikkonzept für die Innenstadt erstellen
- Paketstationen mit Halte-/ Ladezone vorrangig an Straßen mit gemischter Priorität (Referenz DHL Paketstation,- Pakadoo) und vor Geschäftsbereichen einrichten
- Last-Mile-Logistik-Hubs einrichten u. a. in Parkhäusern Amalienstraße, Kreuzstraße
- Click & Collect-Station in Parkhaus für Geschäfte mit hohem Aufkommen an Lieferfahrten (Saturn, PapierFischer etc.)

Best Practice



— Smart Logistic

Wie lösen andere Städte die Herausforderung einer wachsenden Anzahl an Lieferfahrzeugen in den dicht bebauten Innenstädten?

SMALA steht für „Smarte Liefer- und Ladezonen“ – das digitale Buchungssystem ermöglicht es Lieferdiensten, Ladezonen in der Hamburger Innenstadt zu reservieren. Mithilfe von Bodensensoren wird die Auslastung überwacht, die digitalen Schilder und Leuchtmarkierungen auf dem Boden zeigen an, wann welche Lieferwagen die Ladezone gebucht haben. Der (Halte-/Park-) Suchverkehr und die damit verbundenen Schadstoffemissionen werden dadurch verringert. Gleichzeitig können die Dienstleister*innen so die Routen im Voraus per App planen. Zeitliche Beschränkungen der Parkdauer und eine Reservierung höchstens 60 Minuten im Voraus verhindern Dauerbuchungen. Ein weiterer Vorteil ist, dass das Parken in zweiter Reihe oder auf Fuß- und Radwegen vermieden wird, wodurch sich die Verkehrssicherheit erhöht.

Pakadoo bietet als Dienstleisterin für Unternehmen verschiedene Möglichkeiten, um Mitarbeitenden dort offiziell das Empfangen und Retournieren von privaten Paketen zu ermöglichen. Durch die Bündelung der Last-Mile-City-Logistik und Abholung durch die Kunden können zusätzliche innerstädtische Logistikverkehre und damit auch Umweltemissionen vermieden werden. Der sogenannte „pakadoo point“ kann entweder eine designierte Person innerhalb des Unternehmens sein oder autonom über einen Pakadoo-Paketschrank abgewickelt werden. Teilnehmende Mitarbeitende erhalten eine eigene „PAK ID“, welche schon bei der Online-Bestellung angegeben wird, und werden im Anschluss per App über die Ankunft des Päckchens informiert.

Doddle ist eine Logistik-Dienstleisterin, welche die gesamte Auftragsabwicklung für E-Commerce-Unternehmen nach der Online-Bestellung übernimmt. Kunden*innen können in den von Doddle betriebenen Kiosken ihre Pakete per „click & collect“ empfangen und retournieren. Die Ausgestaltung der Doddle Stores kann ganz unterschiedlich aussehen: So gibt es Geschäftsstellen, in denen beispielsweise Umkleidekabinen zur Verfügung stehen, sodass Kunden*innen die Online-Bestellungen vor Ort anprobieren können. Durch die Auslagerung dieser Dienstleistungen verspricht Doddle höhere Gewinnmargen für Geschäftskunden*innen, eine Steigerung der Kundenloyalität durch nahtlose Bestell- und Rückgabeprozesse sowie die Einsparung von Emissionen.







1. Straßenbahn und E-Lieferwagen
2. Ladezone und Radstreifen, Darmstadt
3. Pakadoo

Oben links: SmartZone in Hamburg

Öffentlicher Verkehr

Maximaler Effekt der Kombilösung

Die Kombilösung bietet ein enormes Potenzial für Karlsruhe. Sie erschließt neuen wertvollen Raum, entlastet den oberirdischen Straßenraum von Autoverkehr und Bahnen und verbessert so die Luftqualität, reduziert Lärm und Barrieren – und das alles in der Innenstadt.

Konzeptionelle Ansätze

Besonderer Fokus sollte auf die Gestaltung rund um die Aufgänge an den unterirdischen Stationen gelegt werden. Die Art und Weise, wie man der Stadt von den neuen unterirdischen Haltestellen aus begegnet, wird entscheidend dafür sein, wie die Benutzenden die Stadtbahn Karlsruhe beurteilen werden. Untersuchungen zeigen, dass sich die gefühlte Reisezeit beim zu Fuß gehen in der Wahrnehmung verkürzt, wenn sich Menschen durch eine attraktive, vielfältige, grüne und menschengerechte Umgebung bewegen. Daher ist zu erwarten, dass sich das Einzugsgebiet des ÖPNV vergrößert, wenn der Weg zur Haltestelle kürzer erscheint. Solche Qualitäten sind in Karlsruhe bereits vorhanden, aber je mehr diese Qualitäten ausgebaut und verbessert werden können, desto konkurrenzfähiger wird die Fahrt von Tür zu Tür mit der Stadtbahn.

Schlüsselmaßnahmen

- Neue Tore zur Stadt: Der Gestaltung von Plätzen wie dem Europaplatz/ Karlstraße sollte besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden.
- Es empfiehlt sich, das Nutzererlebnis in festen Abständen, beginnend ein halbes bis ein Jahr nach der Eröffnung, zu evaluieren. Dabei werden der politischen Ebene Schlussfolgerungen und Optionen für mögliche Verbesserungen vorgelegt.
- Analyse von Nutzungsmustern des letzten/ersten Kilometers zu und von den neuen U-Stationen. Die Erkenntnisse der Nutzungsmuster sollten als Instrument zur Aufwertung öffentlicher Raumqualitäten in der Innenstadt genutzt werden.
- Verbesserung von Fußwegen in Kombination mit der Straßen- und Stadtbahn, aber auch in Bezug auf Fahrrad und Kfz. Dies knüpft an die Strategie für Fahrradabstellplätze an und ist Teil einer umfassenden Strategie für P&R. Ein verbesserter Zugang zu Parkplätzen in der Umgebung mit einfachem Zugang zur Stadtbahn gleicht den reduzierten Zugang zu Parkplätzen in der Innenstadt aus.

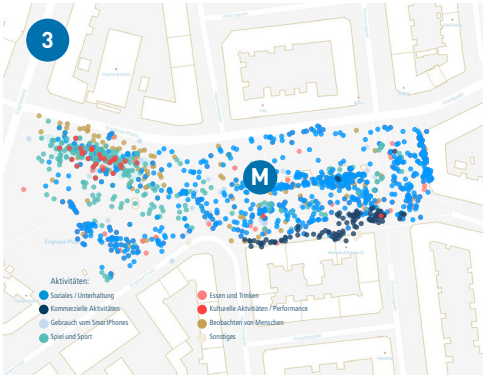


Begrünte Straßen- und Stadtbahngleise der neuen Linien in Karlsruhe

1. Bild der Karlsruher Straßenbahn nach der Eröffnung der Kombilösung
2. Karlsstraße heute: Die Neugestaltung bietet die einmalige Gelegenheit, ein wichtiges Eingangstor zur Innenstadt zu verbessern
3. Bedeutung der statistischen Begleitung von Umgestaltungen im öffentlichen Raum durch Erhebungen zur Bewertung. Bild aus der Gehl-Analyse des CPH Metro Gate am Enghave Plads in Kopenhagen

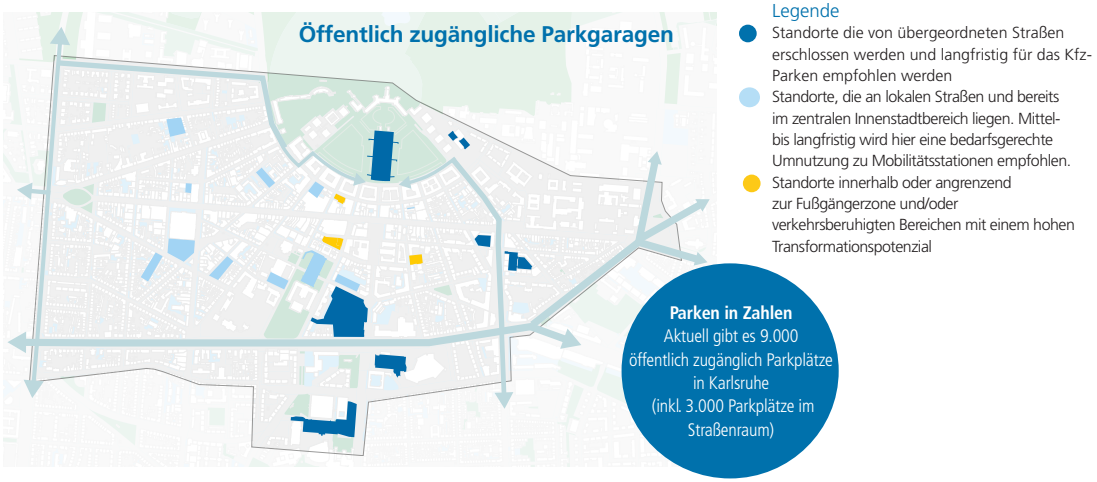






Parkraum reorganisieren:
Platz für mehr als nur Autos

Karlsruhes neues Stadtbild wird zukünftig auch am Straßenrand sichtbar. Parkstände für Kfz sollen in Innenstadtlage reduziert werden, um Platz für eine lebenswerte Stadt, zunehmende Bedarfe und neue Nutzungen zu schaffen. Mit dem Kfz gut zugängliche Parkstände in Parkgaragen werden beibehalten und ihre Nutzung intensiviert. Langfristig sollen besonders zentral gelegene Parkstände im Dialog mit den Eigentümer*innen zu Mobility Hubs, Last-Mile-Logistik-Stationen o. ä. transformiert werden. So werden versiegelte Flächen reduziert, um die Ausweitung von Grünflächen und Pflanzungen zu ermöglichen und das Mikroklima in der Innenstadt zu verbessern. Nicht-kommerzielle Verweilmöglichkeiten sowie Außenflächen für Gastronomie und Einzelhandel werden einen lebendigen öffentlichen Raum stärken und zunehmende Bedarfe für das Parken von Fahrrädern und Sharingfahrzeugen decken.



Ziele
- Reorganisation Parkraum
- Reorganisation Kfz-Verkehr auf den innerstädtischen Straßen (Bündelung auf übergeordnete Straßen)

Konzeptionelle Ansätze
- Beauftragung/Erstellung einer Parkraumstrategie, um freie Kapazitäten/ Flächen in vorhandenen Parkhäusern besser auszulasten
- Parkraumbewirtschaftung ganzheitlich betreiben: kostenlose Stellplätze erzeugen Suchverkehre, da sie präferiert angefahren werden
- Strategisches Stellplatzreduzieren mit kontextabhängiger Evaluierung und Dialog mit Interessenvertreter*innen
- Mehr Ladezonen für den Lieferverkehr in den Straßenraum integrieren (vgl. Urbane Logistik)
- Parkstände für Pkw an verkehrlich sensiblen Bereichen zugunsten der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität und der Vermeidung von Parkplatzsuchverkehr reduzieren (u. a. Herrenstraße Höhe Zentralhof, Passagehof)

Schlüsselmaßnahmen
Konflikte zwischen Kfz- und Fußverkehr reduzieren und Parksuchverkehre vermeiden:
- Parkstände im öffentlichen Raum insb. im Radius von 5 Min. fußläufiger Entfernung um die bestehenden Parkhäuser um bis zu 80 % reduzieren (Stellplätze für Mobilitätseingeschränkte, Warenanlieferungen und schnelles Bringen und Abholen sind zu erhalten)
- Parkstände im öffentlichen Raum in Wohnstraßen sollen um 10 - 30 % verringert werden, je nach Wunsch und Bedarf an anderweitiger Nutzung; insbesondere in zentralen Teilen der Innenstadt

Aufenthaltsqualität erhöhen
- Ausbau der digitalen Plattform feedback.karlsruhe.de zum Sammeln von Wünschen zur Umwidmung von Parkständen im öffentlichen Raum

Parkraum für Anwohnende sichern und Aufenthaltsqualität erhöhen
- Förderung des Parkens für Anwohnende in bestehenden Parkhäusern und Quartiersgaragen
- Schaffung von ausreichender Ladeinfrastruktur

Konflikte zwischen Kfz und anderen Verkehrsmitteln reduzieren
- Entwicklung einer übergreifenden Parkraumstrategie (Bilanzierung der Parkstände inklusive der privaten Parkplätze, Auswertung von Auslastungen und Ganglinien im Stadtgebiet, Preisermittlung, P&R etc.)

Umsteigen

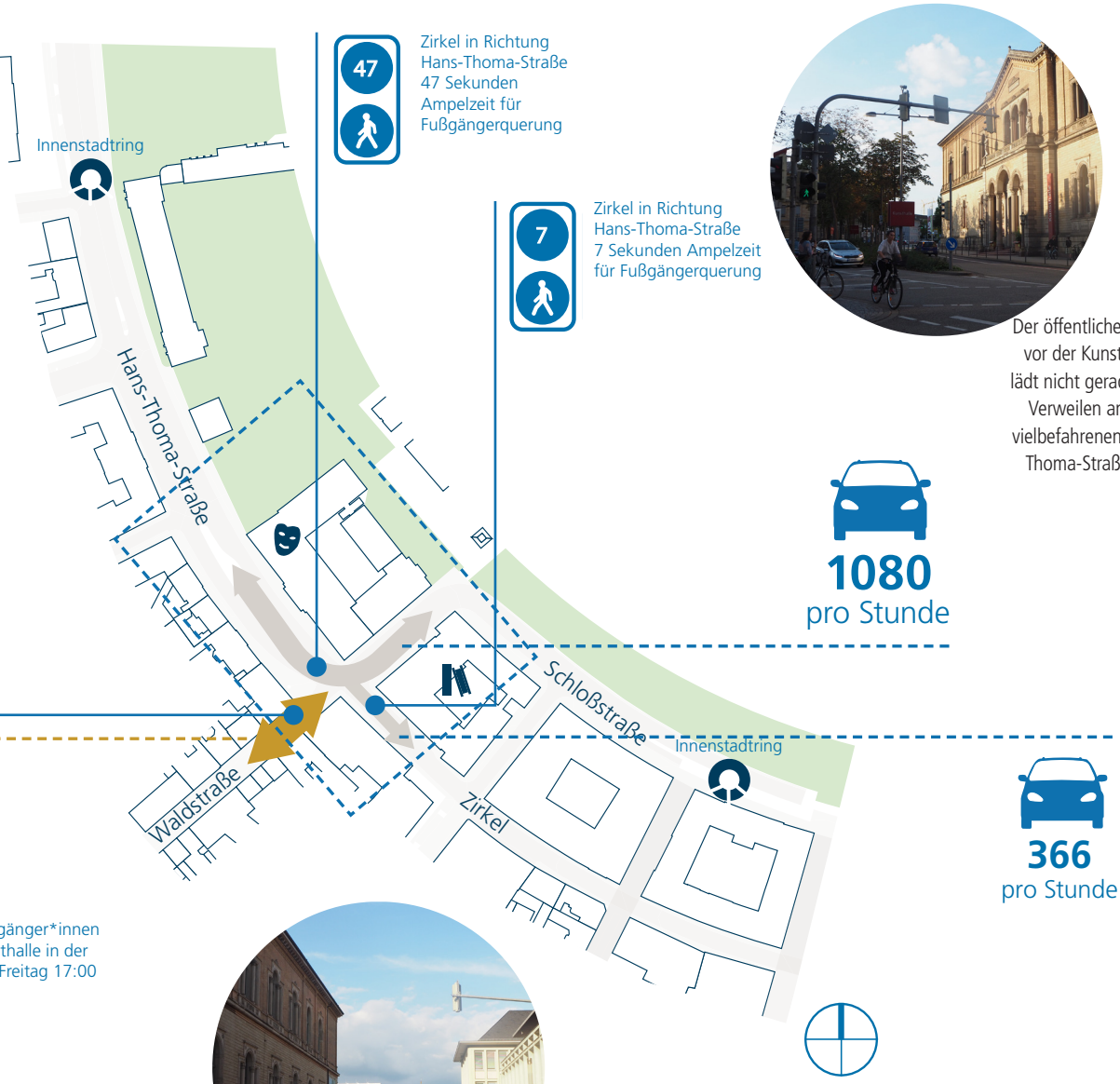
Weiterentwicklung von im Plan gelb und rot markierten Parkhäusern und Quartiersgaragen zu Mobilitäts-stationen (Ergänzung der Standard-Parkangebote mit Last-Mile-Angeboten wie E-Scootern oder Bikesharing, Carsharing, Paketstationen, Mikro-Hubs)
- Strategie für umnutzbare Parkhäuser in zentralen Lagen im Dialog mit Parkhausbetreibern erarbeiten, z. B. Auflagen bei Pachtverträgen (vgl. bspw. Parkhaus am Ring, München)
- Konsequente Weiterverfolgung der P+R-Strategie durch Errichtung weiterer P+R-Plätze im Umfeld von Karlsruhe; Ziel: Zielverkehre mit Kfz in der Innenstadt reduzieren
- P+R-Angebot an bestehenden, gut ausgebauten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ausbauen

"Straßendiät" an der Kunsthalle:
Im Herzen der Stadt

Durch die Reorganisation der Verkehrsflächen vor der Kunsthalle kann eine Verbesserung des Zugangs zum Museum und gleichzeitig der Verbindung zwischen der belebten Innenstadt und dem einzigartigen kulturellen Erbe des Schlossparks geschaffen werden. Durch eine Reduzierung der bestehenden Kfz-Verkehrsflächen wird das volle Potenzials der Kunsthalle ausgeschöpft. Die Umgestaltung vom Straßenraum zum hochwertigen öffentlichen Raum mit einer Verbesserung der Ost-West-Radverbindung durch einen baulich getrennten Radweg bietet mehr Platz zum Verweilen und für Kunst im öffentlichen Raum.



Die historische Ansicht der Staatlichen Kunsthalle in der Hans-Thoma-Straße im Jahr 1836/1845 von Heinrich Hübsch zeigt einen großzügigen und grüneren Vorplatz als heute



Verkehrsfluss (gezählte Fussgänger*innen und Fahrzeuge) an der Kunsthalle in der Rush Hour am 16.09.2021, Freitag 17:00

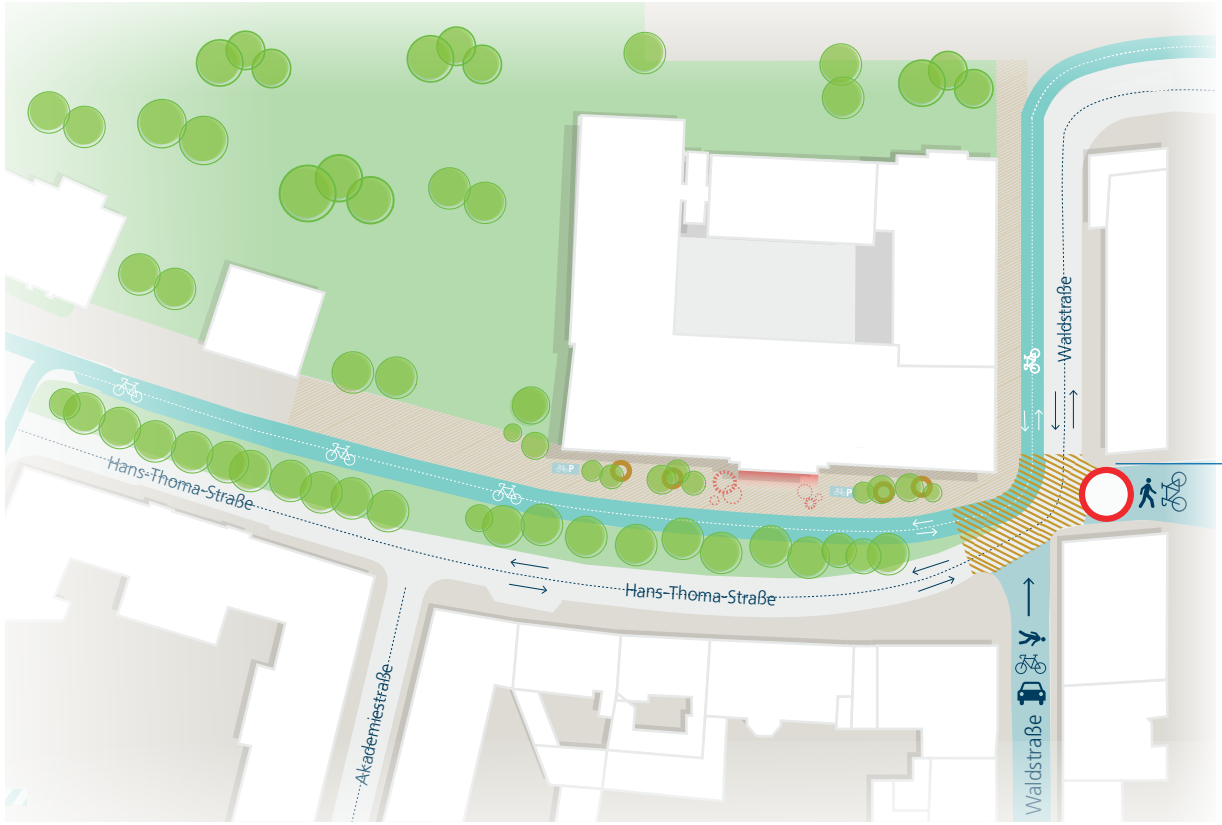
Der öffentliche Raum vor der Kunsthalle lädt nicht gerade zum Verweilen an der vielbefahrenen Hans-Thoma-Straße ein

Die Verbindung von der belebten Innenstadt zum Schlosspark hat wenig Platz für den Fußverkehr



Zukunft

Um dieses Konzept zu ermöglichen, bedarf es der Bereitschaft, die Hans-Thoma-Straße in eine Straße mit nur zwei Fahrspuren (eine pro Richtung) und ohne Zufahrt für Autos zum/vom Zirkel an der Kreuzung Kunsthalle umzuwandeln. Es gilt, den Kfz- Durchgangsverkehr signifikant zu reduzieren. Der Konzeptentwurf zeigt, dass hierdurch ein substanzieller Mehrwert für den öffentlichen Raum neben der Kunsthalle geschaffen werden kann, während der motorisierte Verkehr auf der anderen Seite der bestehenden Mittelinsel verbleibt. Aus dieser Führung des Radwegs ergibt sich jedoch die große Herausforderung der Auflösung des Zweirichtungsradwegs und einer sicheren Führung über den angrenzenden Knotenpunkt Hans-Thoma-Straße/ Stephanienstraße. Alternativ kann der Straßenquerschnitt der Hans-Thoma-Straße so geändert werden, dass neben der Autospur auf jeder Straßenseite ein Einbahn-Radweg entsteht. Die Vor- und Nachteile dieser beiden Designkonzepte sollten in der detaillierteren Designphase untersucht werden.





Links: Shibuya-Kreuzung in Tokio, Unten: Riga, Kreuzungen mit einer Ampelphase, gibt es sowohl im kleinen als auch im großen Maßstab. Eine ähnliche Lösung sollte vor der Kunsthalle erprobt werden, um die Grünzeiten für Fuß- und Radverkehr in Kombination zu maximieren.

Zukunft

Oberste Priorität sollten folgende Maßnahmen haben: eine Verbesserung der Gehwegbreite und -qualität sowie die Schaffung von Aufenthaltsqualität und einem Treffpunkt durch Grünflächen vor dem Museum. Ein physisch separierter Radweg vom Kfz-Verkehr, durch die Oberflächenbeschaffenheit vom Fußverkehr vor der Kunsthalle getrennt. Die Reduzierung der Kfz-Stellplätze und die Sperrung der direkten Kfz-Ausfahrt aus dem Zirkel wird umgesetzt. Eine Verbesserung der Grünzeiten für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen ergibt eine neue Querungsart im Kreuzungsbereich Zirkel Waldstraße/Hans-Thoma-Straße.



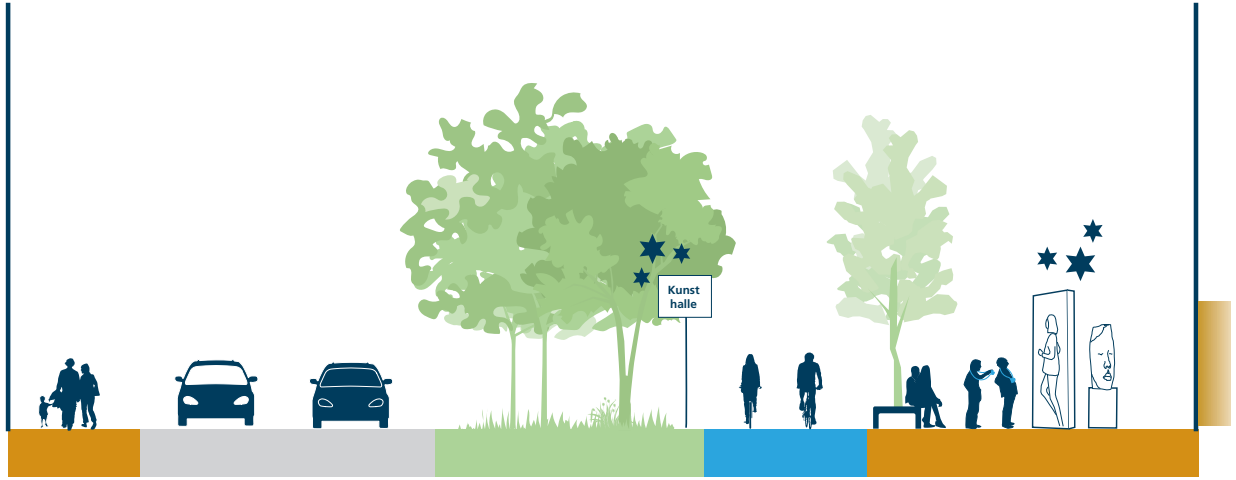
Heutiger Querschnitt Hans-Thoma-Straße auf Höhe der Kunsthalle



Diskrete Trennung für Rad- und Fußverkehr. Carlsberg, Kopenhagen



Niederländisches Straßenschild, das Grün für den Radverkehr in alle Richtungen gleichzeitig anzeigt



28,6 m

Vorschlag für einen zukünftigen Querschnitt der Hans-Thoma-Straße



Heute

Zukunft



Fallstudie Hirschstraße:
Eine lebenswertere Wohnstraße

Durch die Reorganisation der öffentlichen Fläche in der Hirschstraße kann eine Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raums erreicht werden, es werden neue lokale Treffpunkte geschaffen. Das Beispiel dient der Veranschaulichung der Synergien zwischen Straße (öffentlicher Raum) und Innenhöfen (halböffentlicher Raum). Eine Stärkung der Verkehrsberuhigung und Verbesserung der Zugänglichkeit für Fuß- und Radverkehr kann auch einen Beitrag zu einem grüneren Karlsruhe leisten. Die Hirschstraße kann eine Vorbildwirkung haben und aufzeigen, dass lebendige Straßen (auch) als öffentlicher Raum gesehen werden sollten.

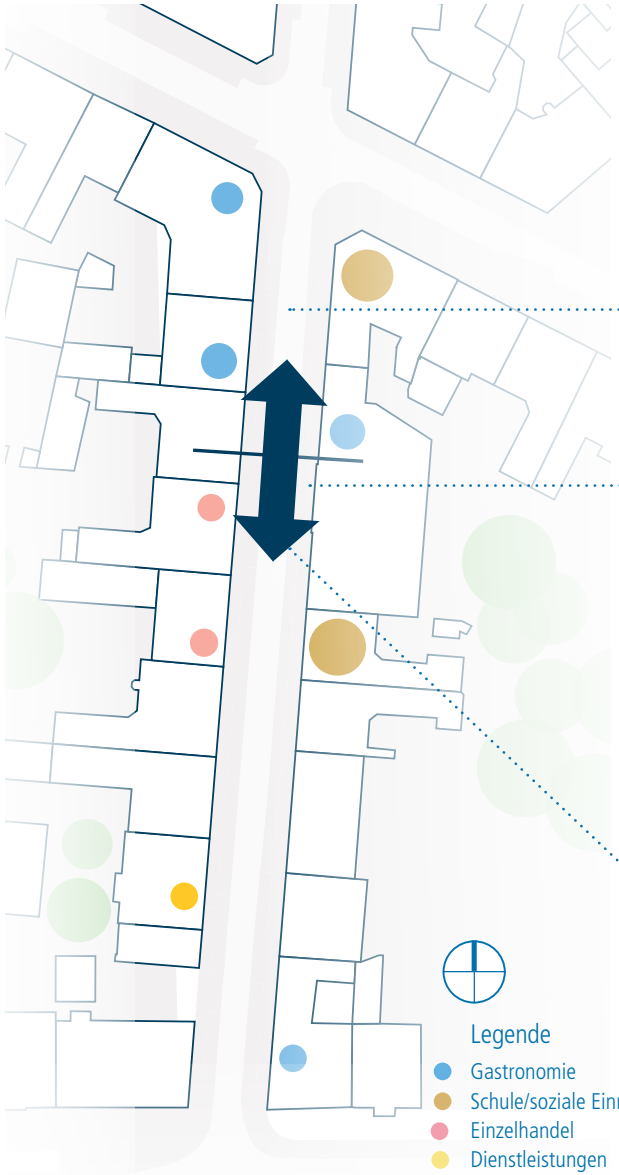
Heute



Viel Radverkehr, egal ob groß oder klein



Parken direkt vor der Haustür ist wichtig, aber Straßen sollten nicht nur dem Kfz-Verkehr dienen



Sitzmöglichkeiten in der gesamten Hirschstraße

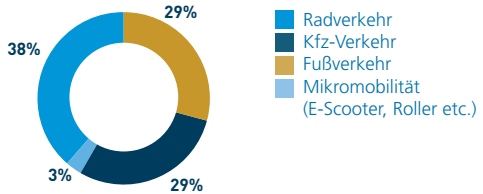
75
Kommerziell

0
nicht-kommerziell





Fahrradparken eng platziert direkt vor Eingängen oder an Straßenecken



Verkehrsarten (gezählte Fußgänger*innen und Fahrzeuge in %) in der Hirschstraße am Freitag 16:30, 16.09.2021

Zukunft

Grüne Ecken und Verkehrsberuhigung: In engen Straßenräumen bieten Ecken Platz für neue Pflanzungen, anstatt den wertvollen und sonnigen Raum für Fahrradstellflächen zu nutzen. Augrund der unterirdischen Leitungen muss diese Option geprüft werden.



Einladende nicht-kommerzielle Sitzgelegenheiten im Schatten ermöglichen neue Treffpunkte





Testen neuer Möglichkeiten: Aktionen für temporäre Umnutzungen von Kfz-Stellflächen durch z. B. spielerische Elemente



Im Allgemeinen gibt es entlang der Hirschstraße eine hohe Dichte an unterirdischer Infrastruktur, was bedeutet, dass Pflanzen in Kübeln oder Pflanzgruben vorzuziehen sind.

Reduzierung der Parkplätze um 10-30 %, Hinzufügen von Plätzen für Carsharing und das Aufladen von E-Autos, Einführung zusätzlicher verkehrsberuhigender Elemente (Bodenwellen/Kurven usw.)

Hinzufügen von Sitzgelegenheiten und Fahrradabstellplätzen

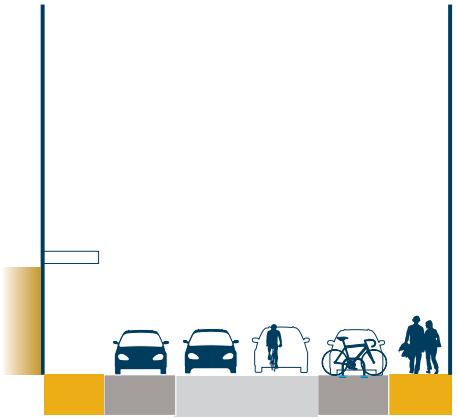


Innenhofprogramm ausbauen und lebenswertere Innenhöfe schaffen

Legende

- Fahrradparken
- nicht-kommerzielle Sitzgelegenheiten
- kommerzielle Außenbereiche
- Aufenthaltqualität erhöhen
- "Mehr Grün"

Heute



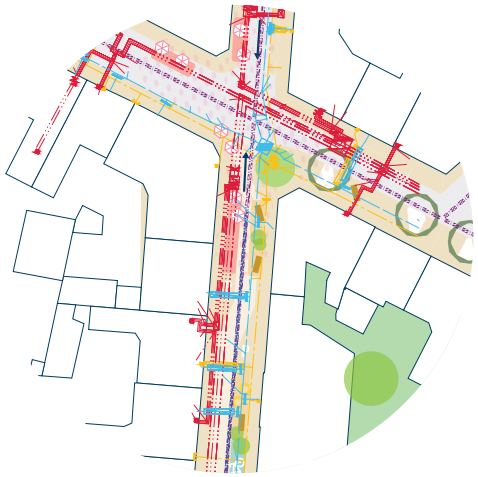
Querschnitt auf Höhe der Fachhochschule



Bäume in Pflanzgruben,
Beispiel aus Melbourne



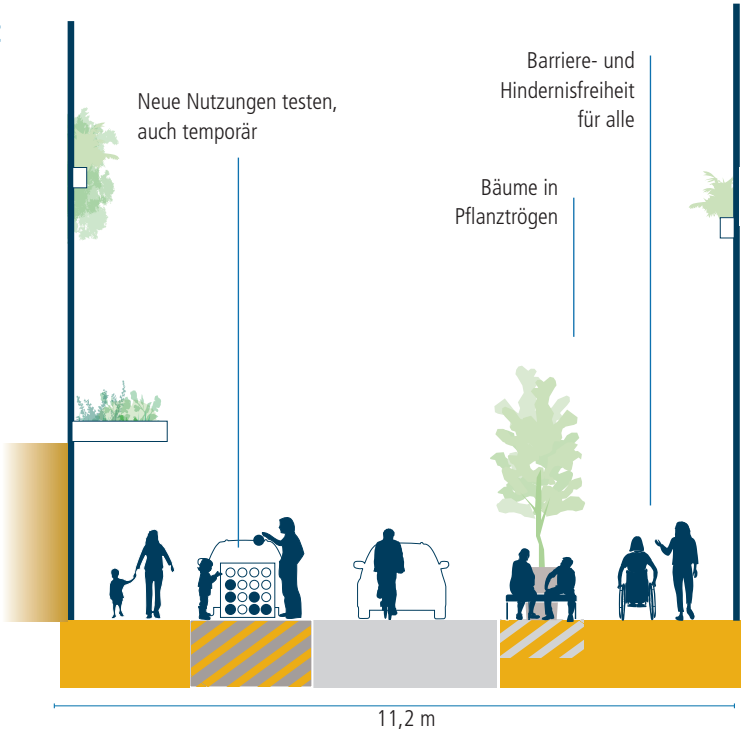
Verkehrsberuhigung mit natürlichen
Grünelementen gestalten



Neue Straßenbäume

Die Anzahl von Straßenbäumen in Karlsruhe sollte in den kommenden Jahren weiter zunehmen. Die Pflanzung von neuen Bäumen in dicht besiedelten Stadtgebieten mit einer Vielzahl von unterirdischen Infrastrukturen wie Sparten, Leitungen oder Tiefgaragen ist eine große Herausforderung. Wenn unterirdische Leitungen für Fernwärme und Entwässerung die Pflanzung von Bäumen unmöglich machen, sollten Möglichkeiten wie Pflanztröge oder Hochbeete Anwendung finden. Im Rahmen der konzeptionellen Entwürfe der Lupen wurde die Herausforderung durch unterirdische Leitungen stichprobenartig untersucht. Im Zuge der Detailplanung muss die Spartenlage bei Neupflanzungen von Bäumen genauer untersucht werden.

Zukunft



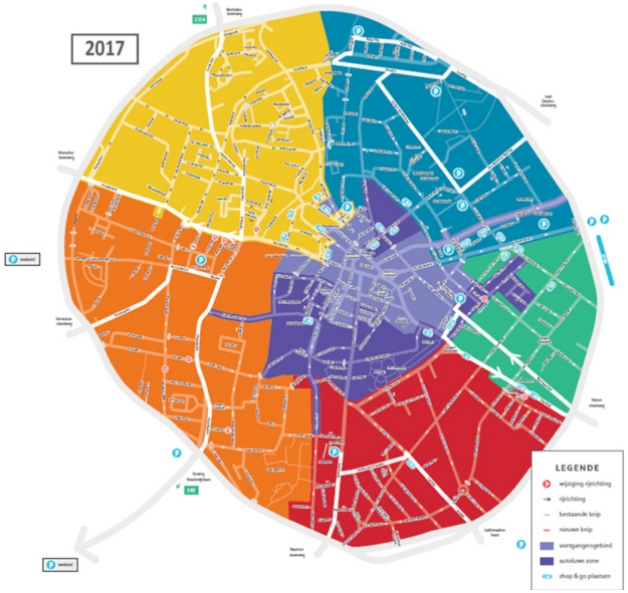


Zukunft



Erwartete Wirkung: Einschätzung

Schon heute ist Karlsruhe führend in fortschrittlicher Verkehrsplanung, hat jedoch das Potenzial, den Modal Split zugunsten grüner und gesunder Mobilität zu verschieben und die Kfz-Nutzung in der Innenstadt zu reduzieren. Erfahrungen aus Städten wie Gent, Leuven und Groningen zeigen, dass ehrgeizige Pläne zur Verringerung des Autoverkehrs und zur Verbesserung der Bedingungen für das Radfahren und Zufußgehen möglich sind, ohne dabei das öffentliche Leben einzuschränken.



Verkehrsfluss in Leuven
Kfz müssen auf die umliegende Ringstraße fahren, um sich zwischen den Zonen zu bewegen, daher ist ein durchgehender Autoverkehr im Zentrum nicht möglich. Mit dem ÖPNV, zu Fuß und mit dem Fahrrad sind die Zonen hingegen direkt zu erreichen.

Schon heute (vgl. Erhebung SrV 2018) werden 63 % aller Wege innerhalb der Stadt mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt. Das ist eine Steigerung um mehr als 7 Prozentpunkte gegenüber dem Jahr 2012. Die Kfz-Nutzung ist in diesem Zeitraum sogar um 2% gestiegen. Das zeigt der Blick auf den Anteil des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV). Dieser blieb mit 68 % in 2012 und 68 % in 2018 unverändert.

Die Verschiebung innerhalb des Umweltverbundes gründet in einem Rückgang der Wege mit dem ÖPNV bedingt durch die umfangreichen Baumaßnahmen der vergangenen Jahre. Daher gehört es zu den zentralen Aufgaben nach der Fertigstellung der Kombilösung, sowohl die Wege mit dem Rad und zu Fuß zu erhöhen oder mindestens stabil zu halten, als auch die Wege mit dem ÖPNV zu stärken. Das entspricht einer Erhöhung des Modal Split im Umweltverbund um etwa 10 Prozentpunkte, von 67 % auf 77 %.

Dieser Effekt im Modal Split wird wahrscheinlich eintreten, wenn die Empfehlungen dieses Berichts langfristig erfolgreich umgesetzt werden. Diese Einschätzung basiert auf den Erfahrungen aus vergleichbaren Städten, drei Beispiele:

- Leuven (B) verzeichnete einen Anstieg des Radverkehrs um 44 %, als 2016 ein neuer Verkehrsplan eingeführt wurde, der den Autoverkehr in der Innenstadt reduzierte.
- Gent (B) verzeichnete gleichermaßen nach der Umsetzung einen Anstieg des Radverkehrs um 25 % in Verbindung mit einer Verringerung des Autoverkehrs um 12 %.
- Groningen (NL), eine flache Stadt mit vielen Studenten, die Karlsruhe nicht unähnlich ist, hat einen Mobilitätsanteil des Radverkehrs von rund 40 % aller Fahrten.

Ausgehend von diesen Beispielen sollte eine deutliche Steigerung des Modal Split für Radfahren, Gehen und öffentliche Verkehrsmittel erreichbar sein.

Sauberere Luft und weniger Lärm wird sich langfristig als positiver Effekt einstellen. Die allgemeine Gesundheit wird durch die Zunahme des Gehens und Radfahrens verbessert. Der Beitrag zur Reduktion der Umweltwirkungen soll durch die hier formulierten Maßnahmen quantitativ abgeschätzt werden.

Da keine validen Daten zu Kfz-Verkehren in der Innenstadt vorliegen, werden diese über Stellplätze hergeleitet. Hierfür wird die Reduktion des CO_2-Wertes über die gefahrenen Personenkilometer ermittelt. Folgende Annahmen werden für die Berechnung getroffen:

- 3.000 Kfz-Parkstände im öffentlichen Raum
- Umschlaggrad von 3,0 je Parkstand im Durchschnitt (entspricht 6 Fahrten je Stellplatz und Tag)
- Durchschnittliche Fahrdistanz für Binnenverkehre in Karlsruhe mit dem Auto 4,9 km (vgl. SrV 2018)
- 152 g CO_2/Personenkilometer (bei 1,4 Personen pro Pkw) (vgl. UBA Tremod)
- langfristige Reduktion der oberirdischen Kfz-Parkstände um 40 % durch die Maßnahmen – im Kontext von Anwohnendenparken 20 %, im Umfeld von Parkhäusern bis zu 80 %.

Der CO_2-Effekt der Umsetzung des Plans ist schwer abzuschätzen, da

Der *umgekehrte* Weg...

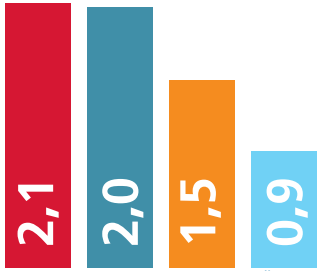
..befürwortet eine Stadtentwicklung, die für Menschen ausgelegt ist anstatt für Autos. Innenstädte sollten nicht nach den Bedürfnissen des Autos geformt werden, denn gestalten wir Städte für Autos, wird logischerweise auch mehr Verkehr eingeladen.

Wird hingegen nach menschlichen Maßstäben, Bedürfnissen und Wünschen gestaltet, bringt das mehr Lebensqualität in unsere Innenstädte, ist umweltfreundlicher und der gewonnene Platz kann für andere Aktivitäten genutzt werden.



Einkaufszentren fördern die die Kfz-Nutzung, da eine Erreichbarkeit mit dem Fahrrad, zu Fuß und mit dem ÖPNV nicht attraktiv ist.

Der wichtigste Faktor für die Steigerung des Radverkehrsanteils in dänischen Städten ist das Nichtvorhandensein von Einkaufszentren am Stadtrand, wie die „Bikeability-Studie" in dänischen Städten ergeben hat. Karlruhe, seine Region und die Politik sollten daher eine Zentralisierung des Geschäftslebens in der Innenstadt fördern. Surburbanes Einkaufszentrum außerhalb von Kolding, Dänemark



Umsatz in Geschäften und Supermärkten nach Verkehrsträgern (in Billionen Euro pro Jahr), Stadt Kopenhagen 2012

Das Diagramm zeigt die Umsatzbilanz bezogen auf das Anreiseverhalten zu Geschäften in Dänemark. Menschen, die mit dem Fahrrad anreisen, verzeichnen den größten Umsatz in Innenstädten.
In Leuven wurden die Umsatzzahlen für den Einzelhandel nach umfangreichen Einschränkungen für den Kfz-Zugang in der Innenstadt erhoben.
Die Umsätze des Einzelhandels haben sich nicht verändert. In Gent sind sie in den Hauptgeschäftsstraßen sogar zwischen 2 % und 10 % angestiegen.



Der Radverkehr wartet (lange) auf grünes Licht in der Fritz-Erler-Straße. Eine der Verbesserungen des Radverkehrsnetzes wirddie Verkürzung der Reisezeit für Fahrten mit dem Fahrrad bewirken.

CO_2 Einsparpotenzial: Berechnungsbeispiel

Folgende Berechnung lässt sich überschlägig anstellen:

CO_2 aus Kfz-Fahrten im Bestand:
3.000 x 3,0 x 4,9 km x 152 g CO_2 / Pkw = 6.709.200 g CO_2 = 6.703 kg CO_2 / Arbeitstag * 250 Arbeitstage = 1,6 Mio t CO_2 / Jahr

CO_2 aus Kfz-Fahrten inkl. Maßnahmen:
1.800 x 3,0 x 4,9 km x 152 g CO_2 / Pkw = 4.021.920 g CO_2 = 4.022 kg CO_2 / Arbeitstag * 250 Arbeitstage = 1.0 Mio t CO_2 / Jahr

Gemäß dieser überschlägigen Berechnung wird ein Einsparpotenzial von rund 600.000 Tonnen CO_2 / Jahr durch die Maßnahmen abgeschätzt.

er nicht nur von Veränderungen im Modal Split in der Innenstadt abhängt, sondern auch davon, wie sich der Autoverkehr im Gebiet im Allgemeinen entwickelt und wie schnell E-Autos einen Anteil am Mobilitätsverhalten gewinnen. Das sind zwei Aspekte, bei denen Entscheidungen auf regionaler und nationaler Ebene eine große Rolle spielen.

Es geht nicht nur um Veränderungen im Modal Split und Kosten-Nutzen-Zahlen. Eine ebenso wichtige Auswirkung der vorgeschlagenen Änderungen wird eine lebenswerte Innenstadt mit mehr Platz und besserer Zugänglichkeit auch für gefährdete Gruppen wie ältere Menschen und Kinder sein. Außerdem ist die globale Erwärmung ein großer Faktor. Die Umsetzung von zusammenhängenden Grünstrukturen in der Innenstadt ist ein Schlüsseleffekt, durch den einige Folgen des wärmeren Klimas gemildert werden können.

Eine lebendige Innenstadt mit einem regen wirtschaftlichen und kulturellen Leben ist ein wichtiger Bestandteil von Karlsruhe. Ausgehend von den Zahlen aus Leuven, Gent und Groningen hat sich der reduzierte Zugang mit dem Auto zur Innenstadt nicht negativ ausgewirkt.

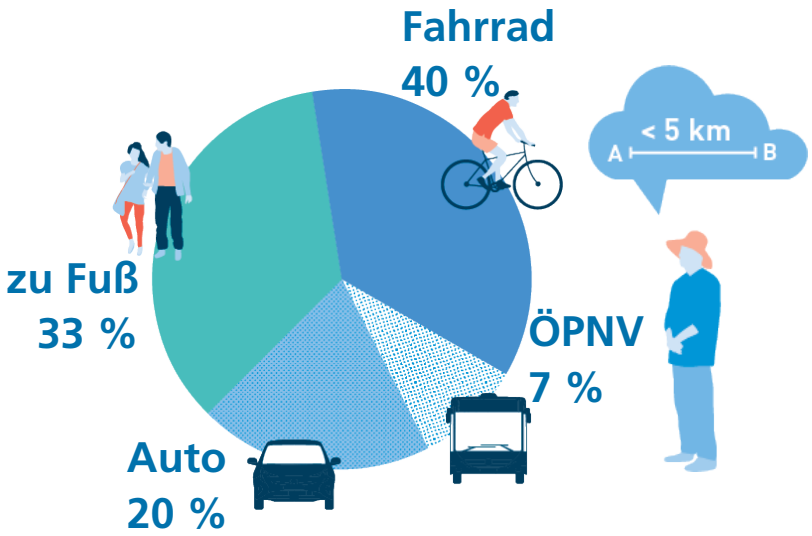
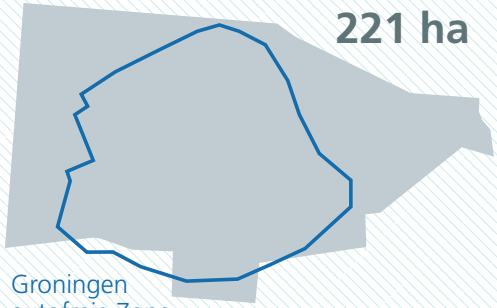


Abbildung: Anteil der genutzten Verkehrsmittel für Fahrten unter 5 Kilometer in Karlsruhe. Die Abbildung verdeutlicht, dass es immer noch eine beachtliche Anzahl von kurzen Fahrten mit dem Kfz gibt. Für einen gewissen Teil dieser Kfz-Fahrten ist das Fahrrad eine realistische Alternative in der Zukunft, wenn gute Bedingungen für das Radfahren gegeben sind. Quelle: Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung, SrV 2018





Vergleich der derzeitigen „autofreien" Zone in Gronningen und dem ÖRMI-Gebiet.

Groningen
16.550 Einwohner in der Innenstadt (das „autofreie" Gebiet)
2.340 Parkplätze (900 auf der Straße) in der Innenstadt, reserviert für Anwohner
200.000 Einwohner in der gesamten Stadt, davon 45.000 Studenten
Topografie und Klima: flach und mild

Karlsruhe
14.700 Einwohner in der Innenstadt (Projektgebiet)
9.000 Parkplätze (3.000 auf der Straße) in der Innenstadt (private Parkplätze ohne öffentlichen Zugang nicht eingeschlossen)
312.000 Einwohner in der gesamten Stadt, 41.800 Studenten
Topografie und Klima: flach und mild

1977 führte Groningen einen neuen Verkehrsplan für den Autoverkehr ein, der die Zufahrt zur Innenstadt stark einschränkte, den Bewohnern der Innenstadt jedoch weiterhin Zugang zu Parkplätzen bot. Seitdem bildet dieser Plan die Grundlage für die Entwicklung der Stadt.

Durch eine Mischung aus kostenlosen P&R-Parkplätzen in den Außenbezirken der Stadt, hohen Preisen für zentral gelegene Parkplätze und attraktiven Alternativen zum Auto werden Bürger*innen stark ermutigt, mit anderen Verkehrsmitteln als dem Auto in die Innenstadt zu gelangen.

Der Platz in der Innenstadt, der nicht für den Autoverkehr vorgesehen ist, wurde genutzt, um die Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr und den Aufenthalt zu verbessern: für kommerzielle, aber auch nicht- kommerzielle Aktivitäten.

Die Ergebnisse sind insgesamt positiv: eine blühende Stadt, sauberere Luft und ein hoher Anteil von Rad- und Fußverkehr. Wie in der Forschungsarbeit „The Efficiency of the car-free zone policy of the Groningen City Centre" (Kwik & Macfarlane, Universität Amsterdam, 2015) dargelegt wird, hat diese Änderung der Planung in Groningen zum Teil deshalb funktioniert, weil bereits vor den physischen und regulatorischen Änderungen eine starke Kultur des Radfahrens und des öffentlichen Verkehrs bestand.

Dies steht im Gegensatz zu Städten wie Oslo, wo in den letzten Jahren die geplante Umsetzung von innerstädtischen Gebieten mit sehr eingeschränktem Zugang zum Autoverkehr etwas ins Stocken geraten ist.

Karlsruhe befindet sich in einer ähnlichen Ausgangslage wie Groningen: mit einer sehr ausgeprägten Kultur des Radfahrens, Gehens und des öffentlichen Verkehrs. Wie die Faktenbox zeigt, gibt es darüber hinaus viele weitere Gemeinsamkeiten zwischen den Städten.

Daher gibt es starke Anzeichen dafür, dass auch in Karlsruhe eine positive Auswirkung auf die Nachhaltigkeit, den Status als regionales Zentrum und die Qualität des täglichen Lebens erreicht werden kann, wenn die Arbeit an der Beschränkung des Autozugangs zur Innenstadt fortgesetzt und alternative Verkehrsmittel sowie die Qualität des öffentlichen Raums ausgebaut werden.

Best Practice


PRODUKT



6

Maßnahmenliste

Maßnahmenliste

Diese Maßnahmenliste enthält eine Zusammenfassung der in dem Bericht empfohlenen Maßnahmen. Außerdem enthält die Maßnahmen einen Vorschlag, wann die verschiedenen Maßnahmen umgesetzt werden sollten. Ziel ist es, sowohl eine Zusammenfassung des Berichts als auch einen komprimierten Überblick über die Maßnahmen zu geben. Die Zusammenfassung der Maßnahmen spiegelt - wie der Rest des ÖRMI-Berichts - die fachliche Einschätzung der Stadtverwaltung und des Gutachterteams wider. Die Bereitstellung von Mitteln zur Umsetzung der Maßnahmen ist in den Gremien der Stadt Karlsruhe zu beschließen.

1	Vision Warum? Ziel?	# Was?	Wie genau? opt.	Wann?	Wo genau? opt.
1.1					

Maßnahmenliste (aus WordDoc) wird zu einem späteren Zeitpunk eingefügt.

1	Vision Warum? Ziel?	Was?	Wie genau? opt.	Wann?	Wo genau? opt.
1.1					

2	Platz für mehr Grün Warum? Ziel?	Was?		Wann?	Wo genau? opt.
2.1					
2.2					

#

Maßnahmenliste (aus WordDoc) wird zu einem späteren Zeitpunk eingefügt.

3	Platz für mehr Leben Warum? Ziel?	Was?	Wie genau? opt.	Wann?	Wo genau? opt.
3.1					
3.2					

4	Platz für gesunde Mobilität Warum? Ziel?	Was?	Wie genau? opt.	Wann?	Wo genau? opt.
4.1	**Prioritäten-Netz**				
4.2	**Ein**				
4.2.1	halle und	Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Verbesserung der Querbarkeit für Fuß- und Radverkeh	Dauerhafter Umbau des Vorplatzes der Hans-Thoma-Straße vor der Kunsthalle	mittelfristig	Hans-Thoma-Straße
4.3	ehr				
4.3.		Integration der Hierarchie-Map in alle Planungsverfahren / Prüfung bestehender Planungsverfahren	Prüfung aktuellen Planungsverfahren gemäß Prioritäten tz	sofort	
4.3.2		Synchronisierung der Straßenraumgestaltung und der straßenverkehrsrechtlichen Beschilderung	Gründung einer ämterübergreifenden Arbeitsgruppe; Beauftragung Moderation bzw. Fachliche Begleitung	mittelfristig	
4.4	**Urbane Logistik**				
4.5	**Öffentlicher Verkehr**				
4.6	**Parkraum reorganisieren**				
4.7	**Lupen**				

#

Maßnahmenliste (aus WordDoc) wird zu einem späteren Zeitpunk eingefügt.

Entwurf

© Stadt Karlsruhe | Layout: Nachname | Bild: xyz | Druck: Rathausdruckerei, Recyclingpapier | Stand: Monat Jahr