



Quo Vadis Karlstraße?

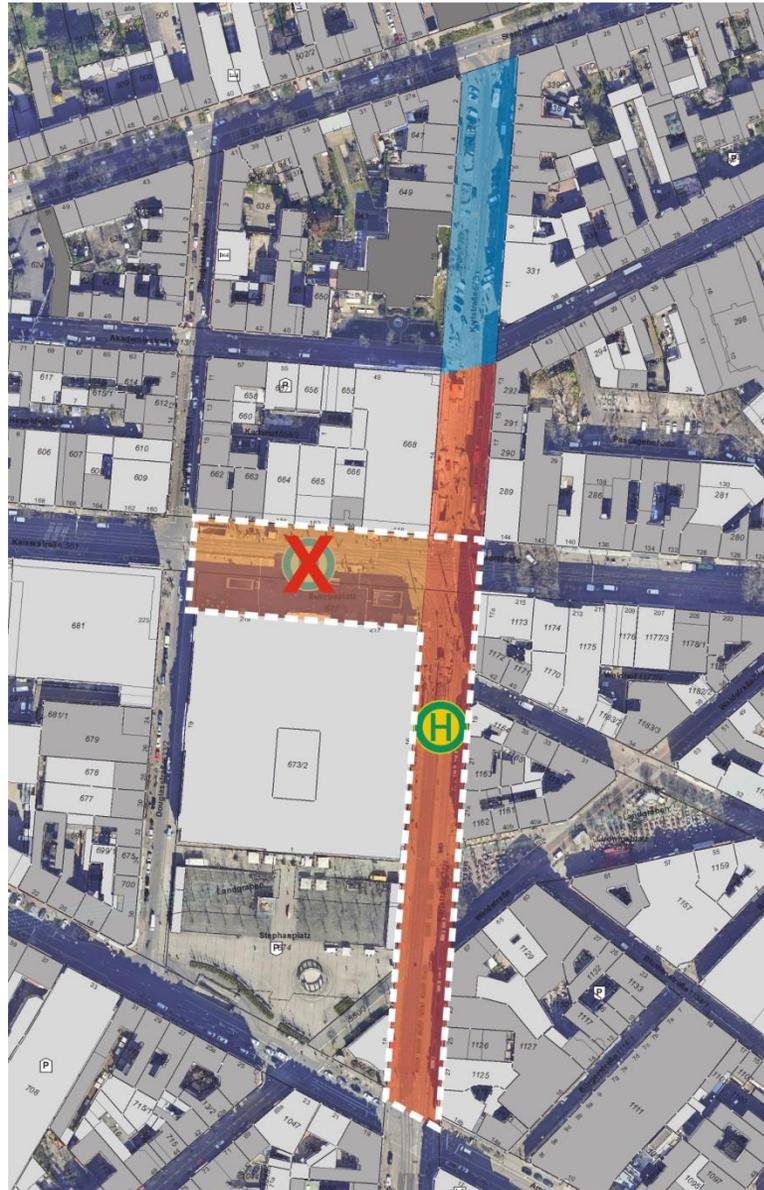
Öffentliche Veranstaltung, 13. Juli 2023

Ablauf

- 19:00** **Begrüßung**
Bürgermeister Daniel Fluhrer
- 19:10** **Präsentationen**
- Ausgangspunkt und Ziel der Veranstaltung: Heike Dederer (Stadtplanungsamt)
 - Ausbau Haltestelle Karlstraße: Hr. Lorenz (KASIG)
 - Verkehrsgutachten: Hr. Wammetsberger (Koehler&Leutwein)
 - Gesamtevaluation des Reallabors: Hr. Prof. Riel (Hochschule Karlsruhe)
 - Erste Überlegungen zur Planung: Hr. Kubera (Stadtplanungsamt)
 - Rückblick Diskussion Gemeinderat, Hauptausschuss: OB Mentrup
- 19:55** **Offene Podiumsdiskussion**
Leitthema: Fragen und Rückmeldungen zur angedachten Planung
- 20:25** **Resumee und Verabschiedung**
Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup
- 20:30** **Stellwände am Ausgang:** Möglichkeit Wünsche und Anregungen mitzugeben zum
a) Europaplatz und zur Karlstraße **b)** südlich und **c)** nördlich der Kaiserstraße
- 21:00** **Ende der Veranstaltung** Moderation Heike Dederer

3 Bausteine

- Aufwertung Europaplatz
- Barrierefreier Ausbau einer Haltestelle, Haltestellenentfall und Bereich Planfeststellung
- Städtebauliche Aufwertung Karlstraße zw. Akademie- und Stephanienstraße



Reallabor „Platz für mehr“

18. Juli - 31. Oktober 2022



Foto: Chiara Bellamoli



Reallabor Karlstraße

18. Juli – 31. Oktober



Fotos: Chiara Bellamoli, Monika Müller-Gmelin



„Platz für mehr“

Reallabor Karlstraße 18. Juli – 31. Oktober 2022



Foto: C.Bellamoli

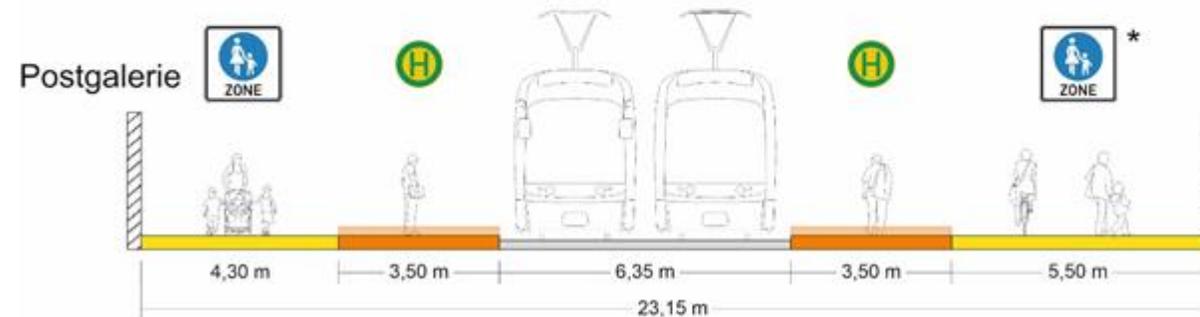
- **Verkehrsuntersuchung**
Fortschreibung durch Koehler & Leutwein
- **Befragungen**
(Gewerbetreibende, Anwohnende, Passant*innen) durch das Amt für Stadtentwicklung
- **Evaluation der Gesamtmaßnahme** Untersuchungen der Hochschule Karlsruhe mit Zusammenfassung aller Erkenntnisse anhand eines Kriterienkatalogs (Ziele VEP, ÖRMI,...) und Empfehlungen

Querschnittveränderung durch Haltestellenausbau

Karlstraße Bestand - Haltestellenbereich (Blickrichtung Norden)



Karlstraße Planung - barrierefreie Haltestelle (Blickrichtung Norden)

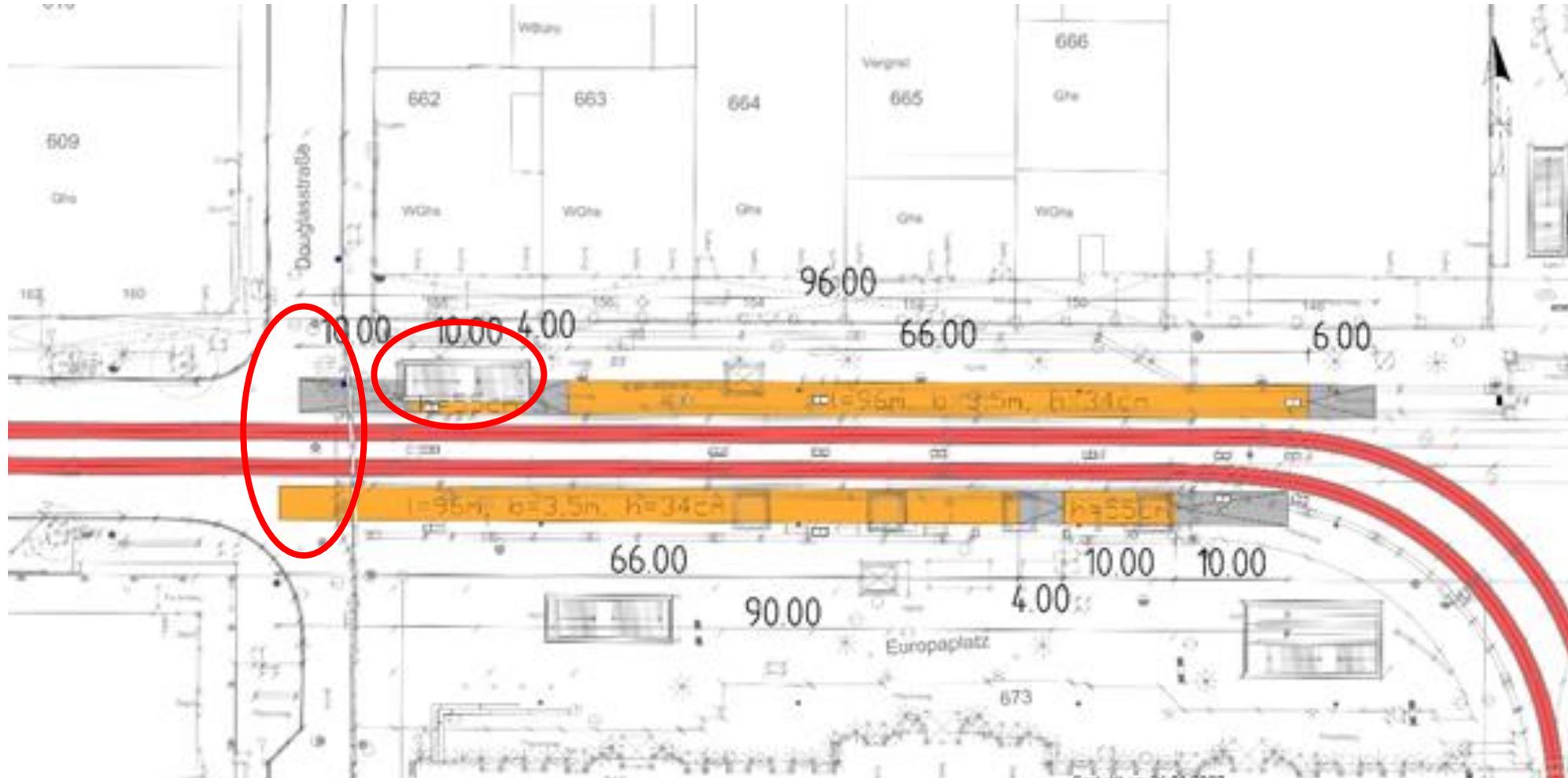


*Radverkehr und Zufahrt zu den Hotels und zum Erbprinzenhof frei zum Be- und Entladen von 8 - 11 Uhr und 19 - 21 Uhr frei

Vision Kreuzung Europaplatz Karlstraße

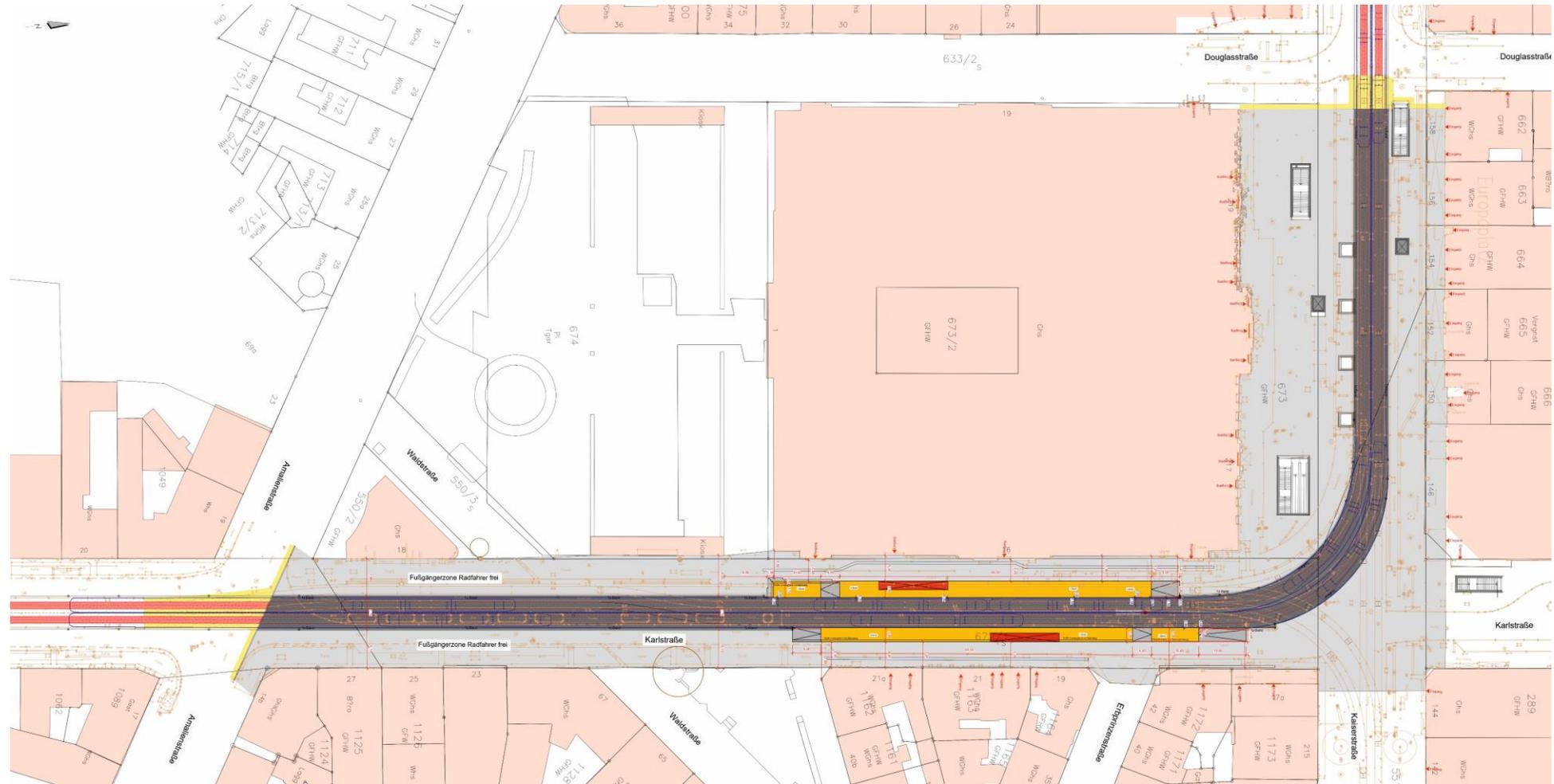


Barrierefreie Haltestelle am Europaplatz

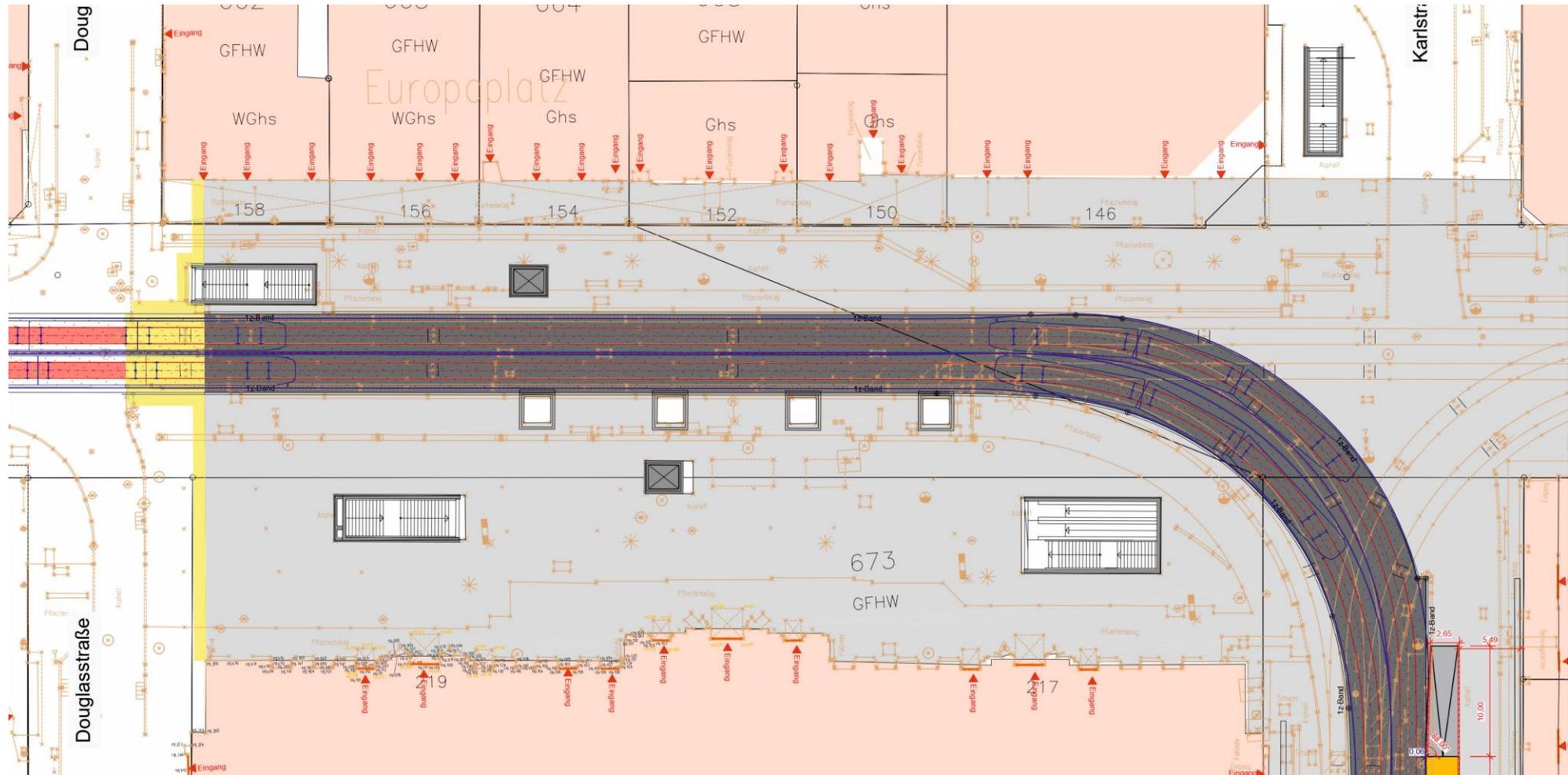


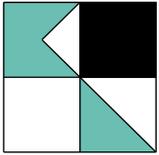
Haltestellenplatzbedarf einer barrierefreien Haltestelle auf dem Europaplatz. Quelle: KASIG

Barrierefreie Haltestelle in der Karlstraße



Haltestellenentwurf Europaplatz





Reallabor Karlstraße

Verkehrliche Untersuchung

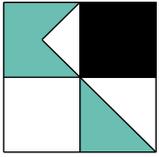
Veranstaltung am 13.07.2023

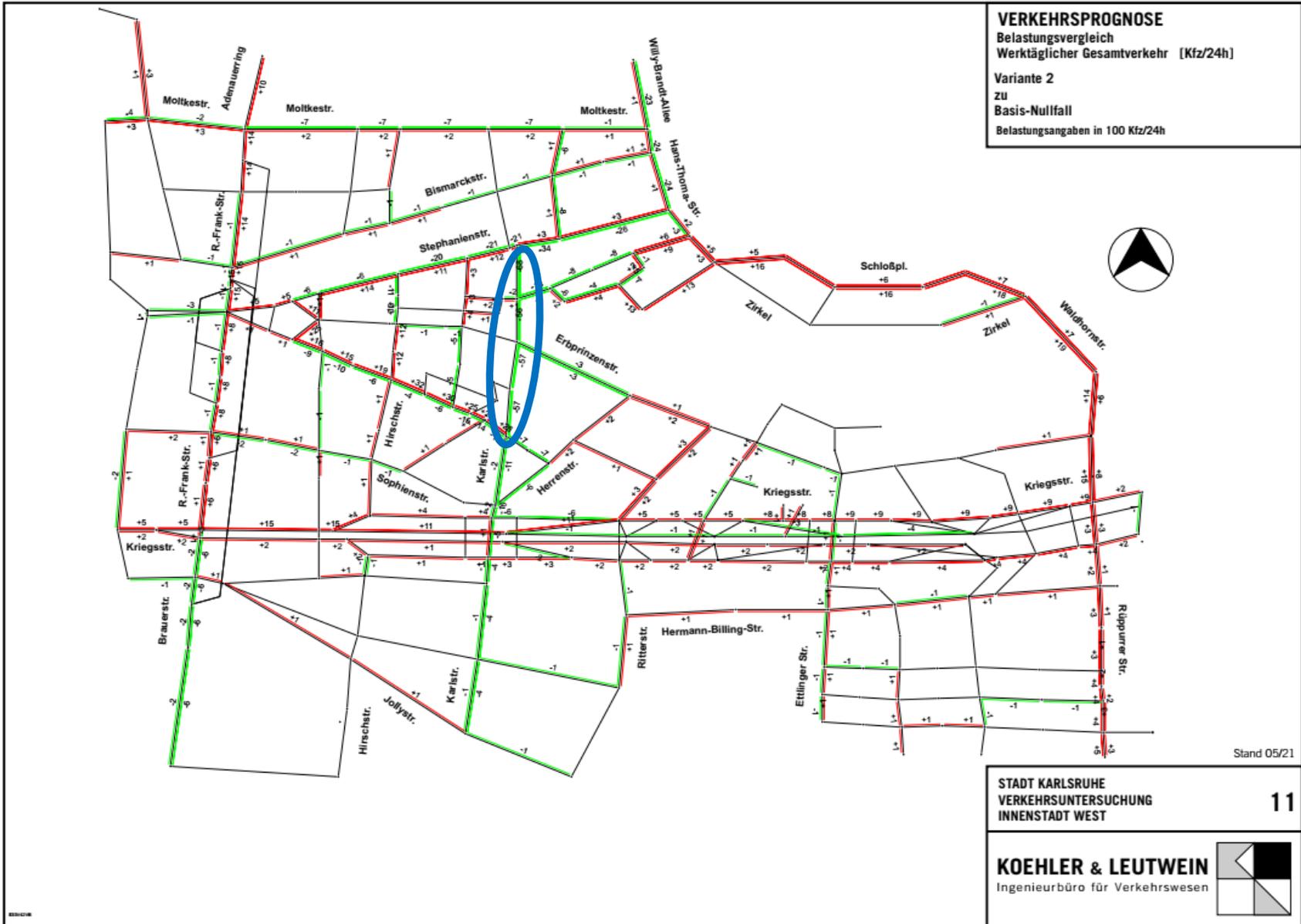
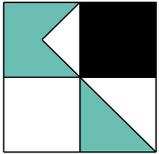


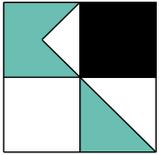
**Ingenieurbüro für Verkehrswesen
Koehler und Leutwein GmbH &
Co.KG**

Greschbachstraße 12 – 76229 Karlsruhe

Tel.: 0721/962600
Mail: mail@koehler-leutwein.de





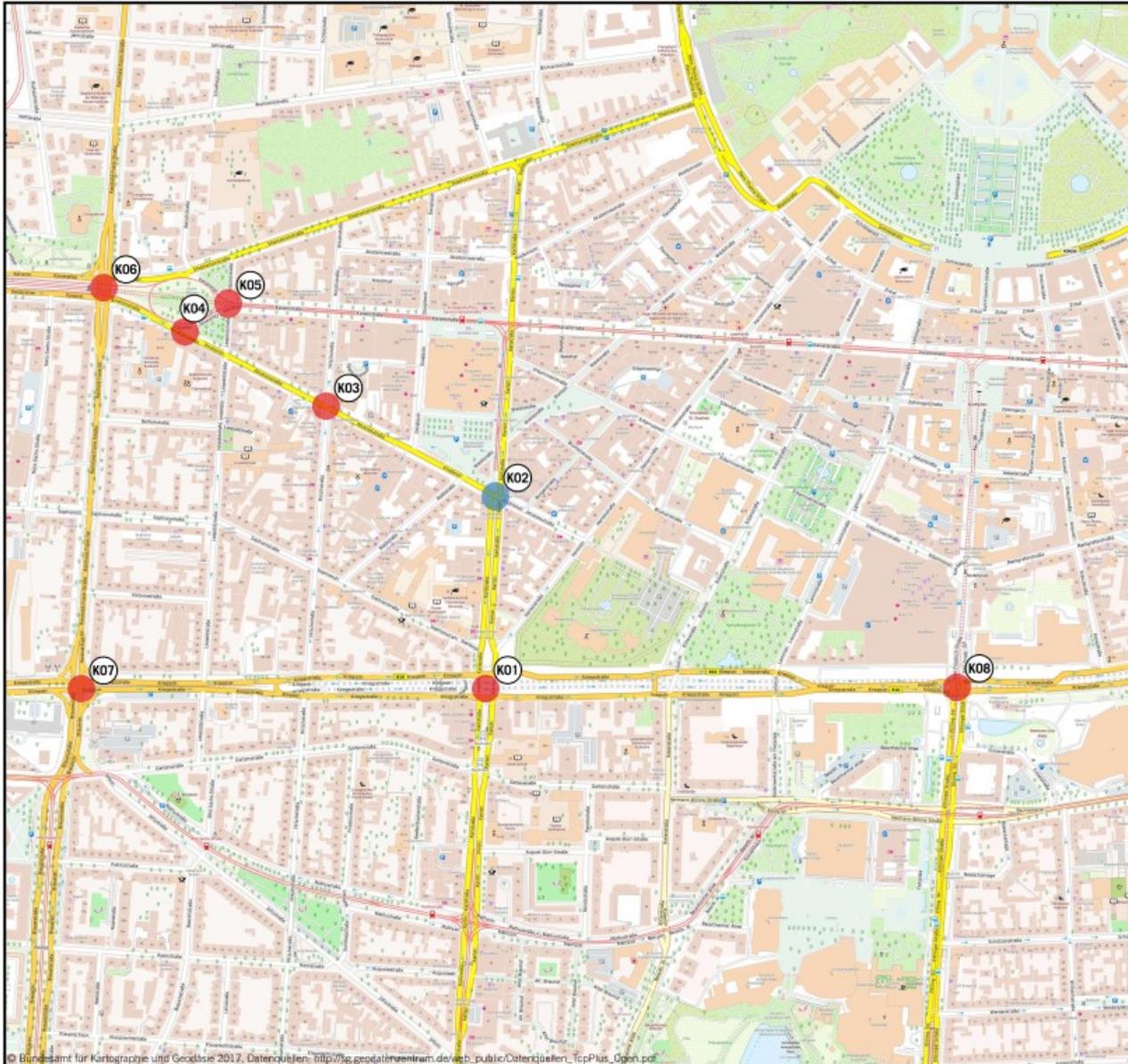
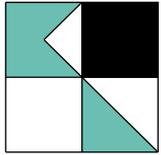


Sperrung der nördlichen Karlstraße für den Kfz-Verkehr führt zu:

- Verkehrsabnahmen in der nördlichen Karlstraße
- Verkehrsabnahmen auf der Stephanienstraße
- Verkehrszunahmen auf der Amalienstraße
- Verkehrszunahmen auf der Kriegsstraße und Fritz-Erler-Str. bzw. Schloßplatz
- Verkehrszunahmen auf der Rheinhold-Frank-Straße Richtung Norden

- Verkehrsverlagerungen werden sowohl engräumig (Ziel- und Quellverkehr) sowie auch weiträumiger (Durchgangsverkehr über die Karlstraße) erfolgen

- Keine alternative Strecke wird so sehr zusätzlich belastet, dass mit deutlichen Problemen zu rechnen sein wird.



VERKEHRSANALYSE

Lage der Zählstellen
Oktober 2022
November 2022

LEGENDE

 Knotenpunktzählstelle
am 13.10.2022 und am 17.11.2022
von 6:00 Uhr bis 20:00 Uhr

 Knotenpunktzählstelle
am 13.10.2022 und am 15.10.2022
am 17.11.2022 und am 19.11.2022
von 6:00 Uhr bis 20:00 Uhr



Auf DIN A3 in Maßstab 1:8.000

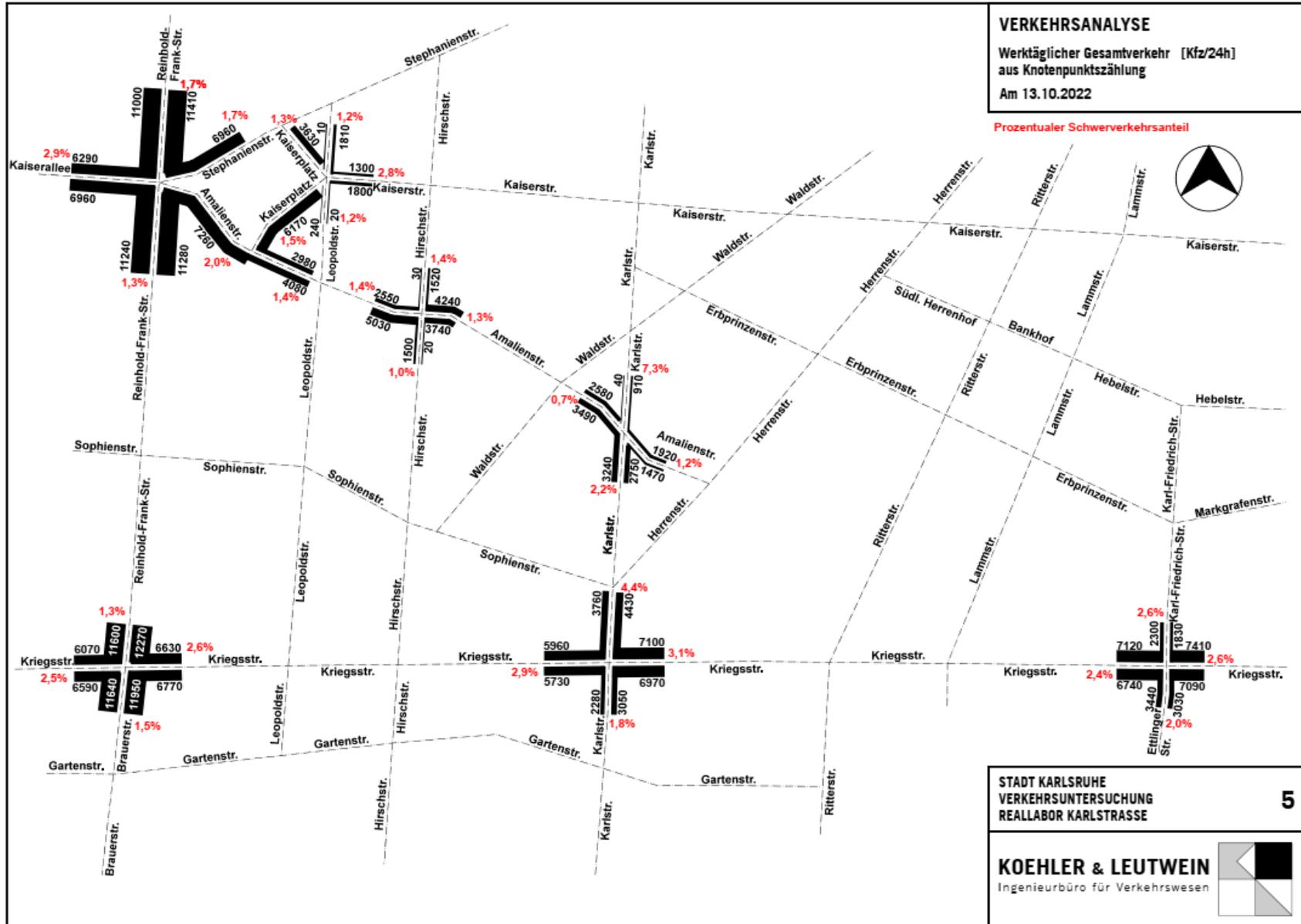
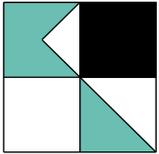
01/23

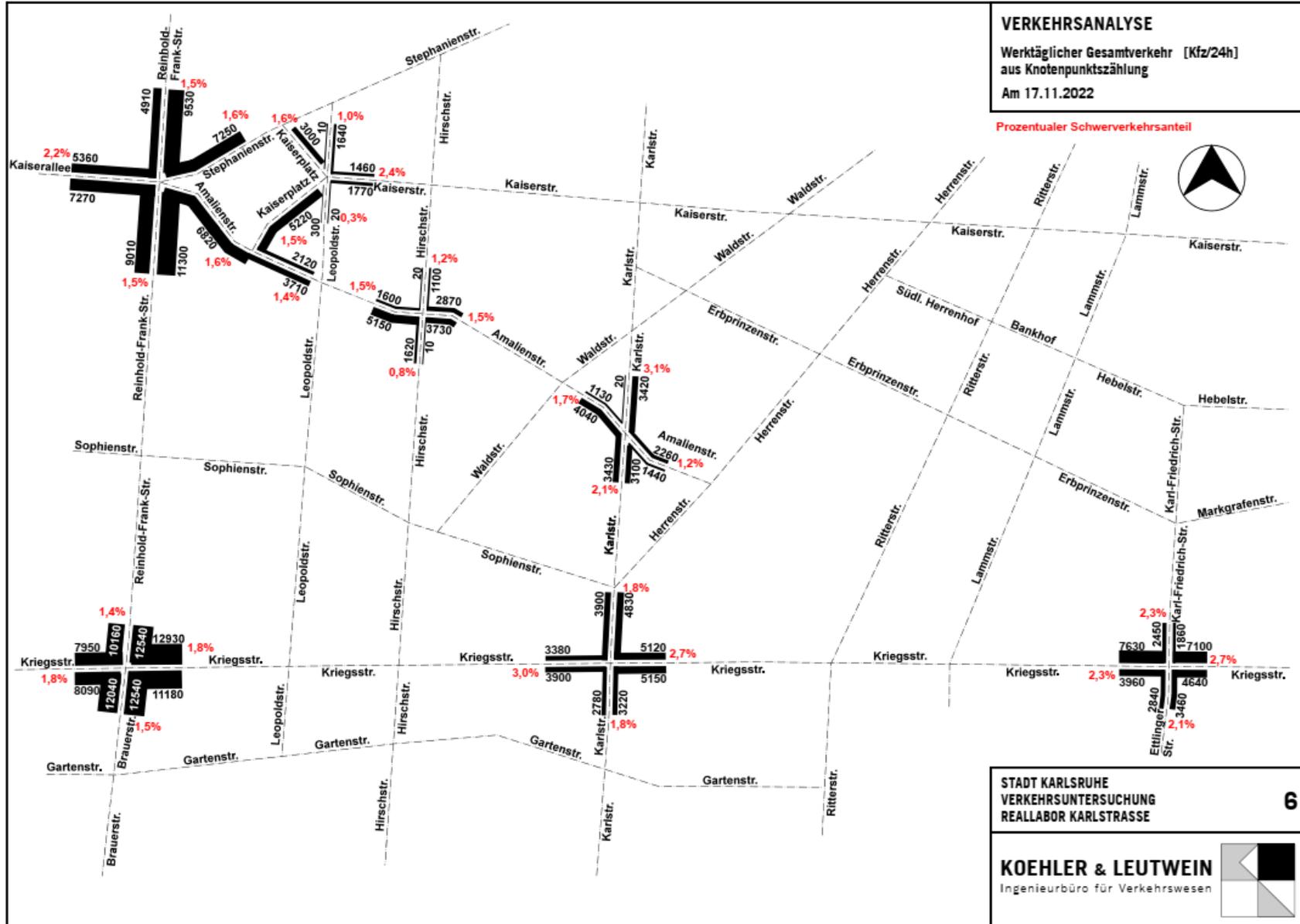
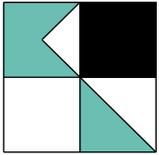
STADT KARLSRUHE
VERKEHRSUNTERSUCHUNG
REALLABOR KARLSTRASSE

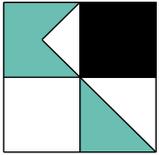
1

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen









Besonderheiten in den Verkehrserhebungen

Zählung während Reallabor Oktober 2022:

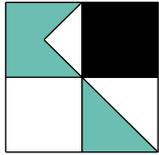
- Karlstraße Nord gesperrt – dennoch ca. 910 Kfz im Bereich Reallabor
- Tunnel Kriegsstraße noch nicht eröffnet – Bauphase mit Behinderungen in der Kriegsstraße

Zählung nach Beendigung Reallabor November 2022:

- Baustelle in der Reinhold-Frank-Straße mit Sperrung Fahrtrichtung Süd
- Karlstraße Nord geöffnet, jedoch Linksabbiegen in die Stephaniensstraße nicht mehr möglich
- Nach Öffnung Tunnel ohne Baustellen in der Kriegsstraße

Verkehrsmodell 2021

- Berücksichtigt auch die Fußgängerzone in der westlichen Kaiserstraße



Knoten Karlstraße / Amalienstraße (bereinigt um Straßenbahnen) (auf volle 100 Kfz gerundet)

		Analyse-Nullfall	Prognose-Nullfall	Zählung 23.07.2019	Zählung 13.10.2022	Zählung 17.11.2022
Amalienstraße West	Abfahrt	1100	700	900	2600	1200
	Zufahrt	4600	4100	4500	3500	4100
Karlstraße Süd	Abfahrt	4100	3500	3800	3300	3500
	Zufahrt	5100	4500	4500	2800	3100
Amalienstraße Ost	Abfahrt	900	900	1000	1500	1500
	Zufahrt	2200	1900	2400	2000	2300
Karlstraße Nord	Abfahrt	5900	5500	5900	1000	3500
Summe	gesamt	23900	21100	23000	16700	19200

Reallabor

Anmerkungen:

23.07.2019

13.10.2022

17.11.2022

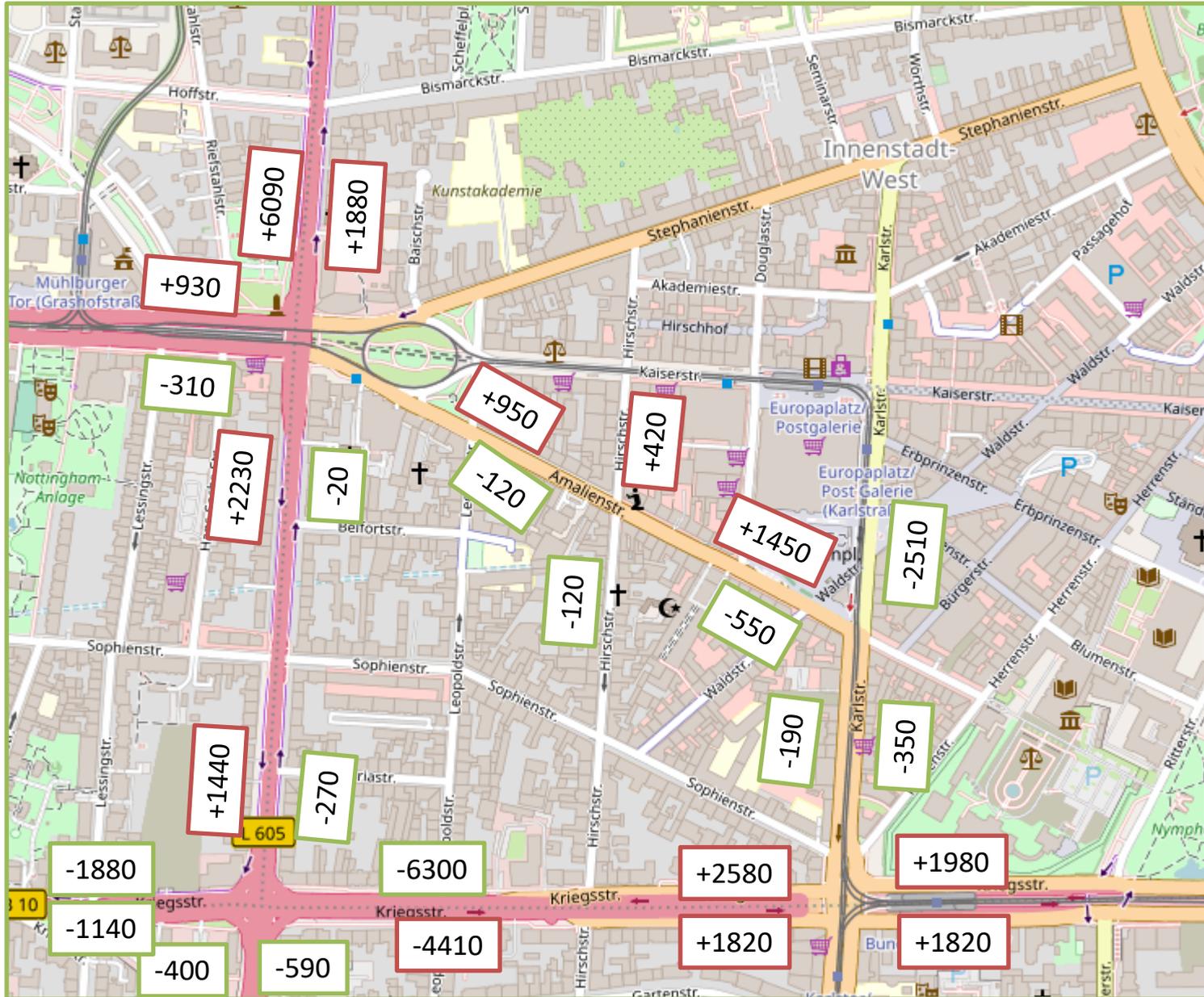
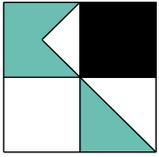
Karlstraße Nord offen - während der Bauphase Kombilösung

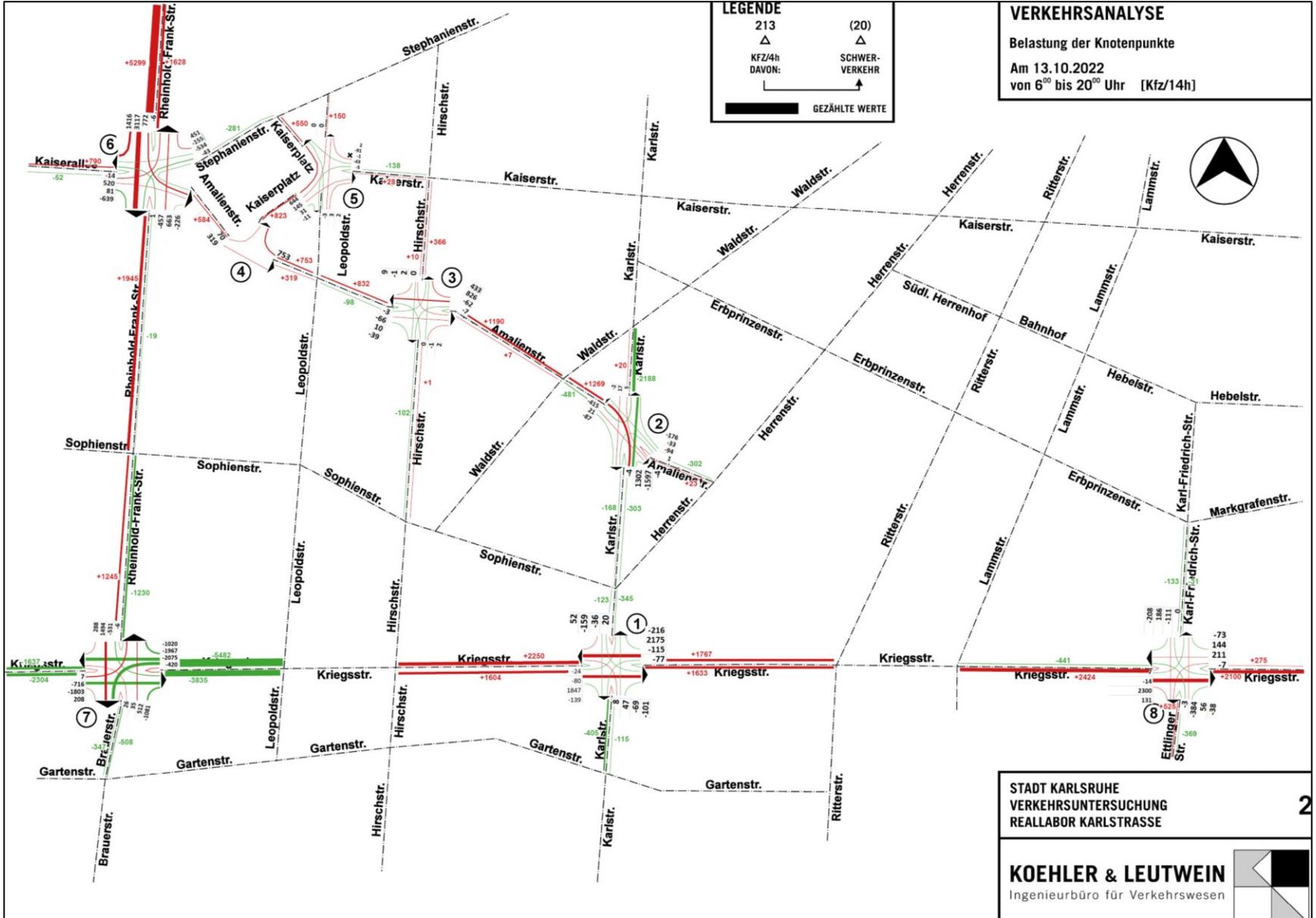
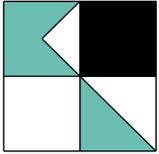
Karlstraße Nord gesperrt - vor Öffnung Tunnel Kriegsstraße mit Bauphase

Karlstraße Nord offen jedoch linksabbiegen in Stephaniestraße nicht möglich - nach Öffnung Tunnel

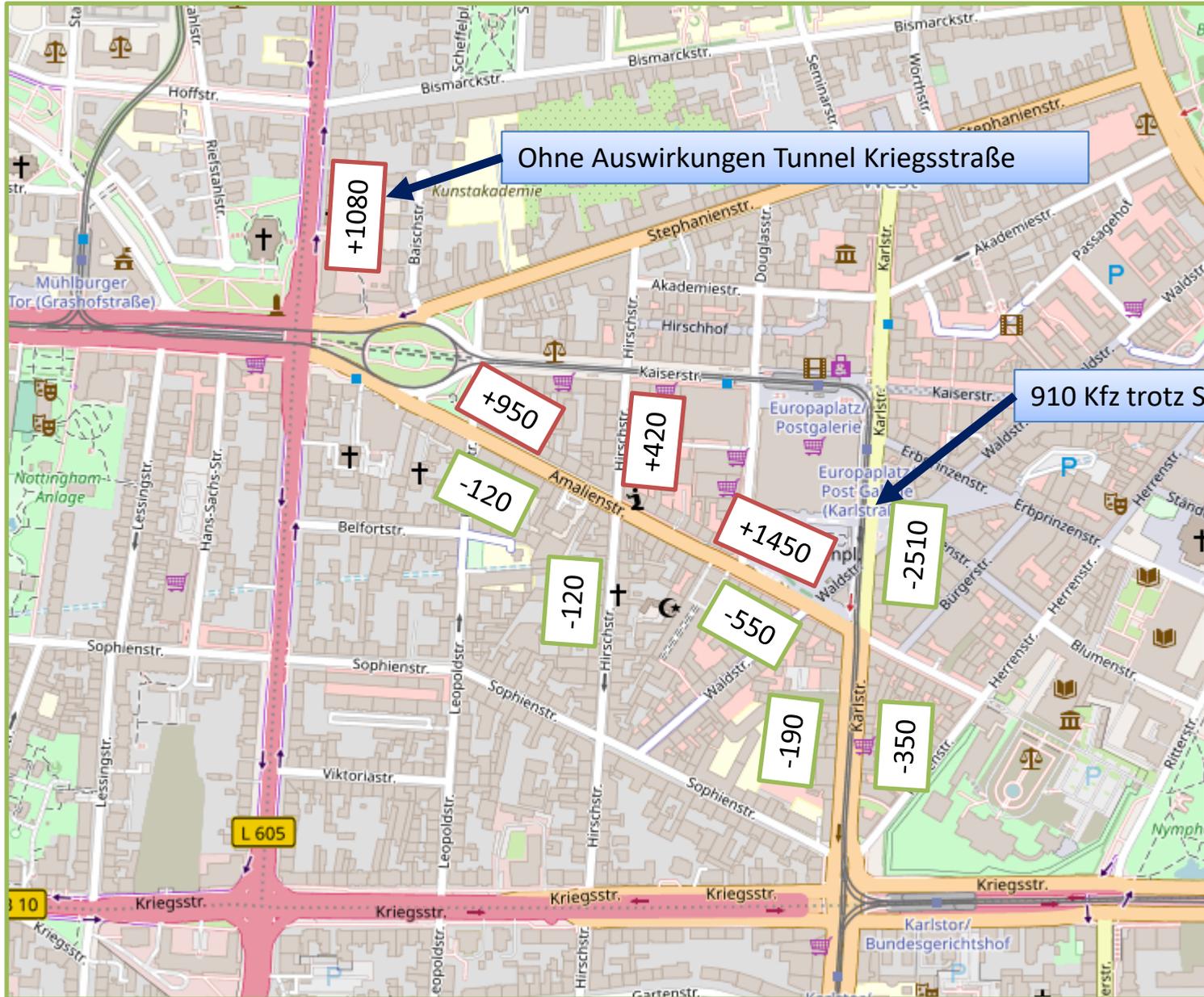
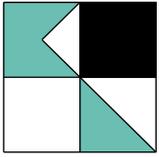
Reinhold-Frank-Straße südlich Moltkestraße Fahrtrichtung Süd gesperrt

Zu- / Abnahmen Verkehrszählung 10/2022 zu 11/2022





Zu- / Abnahmen (bereinigte) belastbare Werte

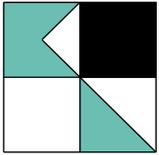


Ohne Auswirkungen Tunnel Kriegsstraße

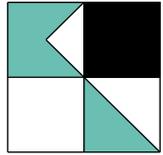
910 Kfz trotz Sperrung

L 605

10



- Verkehrsmodell hat eine Verlagerung auf den ÖV durch die Kombilösung noch nicht berücksichtigt.
- In den relevanten Verkehrsbeziehungen während des Reallabors sind Verlagerungen ähnlich den prognostizierten aufgetreten.
- Sperrung der nördlichen Karlstraße hat zu Verlagerungen des Ziel- und Quellverkehrs auf die Amalienstraße geführt.
- Die Verkehrszunahmen auf der nördlichen Reinhold-Frank-Straße liegen wieder in einem Bereich, der grundsätzlich abwickelbar ist.



Ende!

**Ingenieurbüro für Verkehrswesen
Koehler und Leutwein GmbH & Co. KG**

**Greschbachstraße 12
76229 Karlsruhe**

**Tel: 0721 / 96260 – 0
Fax:0721 / 96260 – 50
Net:www.koehler-leutwein.de**

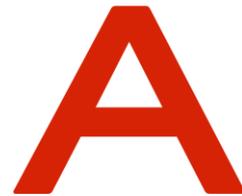
Hochschule Karlsruhe

University of
Applied Sciences

Institut für
Verkehr und Infrastruktur

Reallabor Karlstraße

Bewertung und Empfehlung



Anlass



Reallabor 18.7. – 31.10.2022





Methodik

- Einordnung des Reallabors anhand von Zielen,
- die von der Stadt Karlsruhe gemeinderätlich beschlossenen
- und objektiv beurteilbar sind.

Ziele der Stadt Karlsruhe definiert in:

- Verkehrsentwicklungsplan (VEP, 2012):
Zahlreiche städtebauliche und verkehrliche Ziele, mehrere Themenbereiche
- Programm für aktive Mobilität (2021):
Fortschreibung (Präzisierung / Aktualisierung) von Zielen aus VEP
- IQ-Projekt „Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt“ (ÖRMI, 2022)
Inhaltliche Erweiterung um qualitative Ziele.
Schwerpunkt Klimaanpassung und Aufenthaltsqualität.



Zielfeld 1: Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem MIV

- Teilziel 1.1: Reduzierung von Staus und zähflüssigem Verkehr im Stadtgebiet
- Teilziel 1.2: Beseitigung von Engpässen im Straßennetz
- Teilziel 1.3: Verlagerung von Autofahrten auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr)
- Teilziel 1.4: Optimierung der Lichtsignalsteuerung
- Teilziel 1.5: Bündelung von Verkehrsströmen des motorisierten IV auf leistungsfähigen Hauptachsen
- Teilziel 1.6: Bündelung des ruhenden Verkehrs in Parkhäusern in Innenstadtrand-Lage*

* Den VEP ergänzendes Ziel aus ÖRMI,

** Den VEP ergänzende Ziele aus Programm für aktive Mobilität



Zielfeld 2: Stärkung des Umweltverbundes (ÖV, Rad-, Fußverkehr)
(7 Teilziele)

Zielfeld 3: Steigerung der Umweltqualität
(6 Teilziele)

Zielfeld 4: Erhöhung der Verkehrssicherheit
(5 Teilziele)

Zielfeld 5: Erhöhung der Attraktivität der Innenstadt und der Stadtquartiere
(9 Teilziele)

Zielfeld 6: Verbesserung der Situation im Wirtschaftsverkehr
(5 Teilziele)

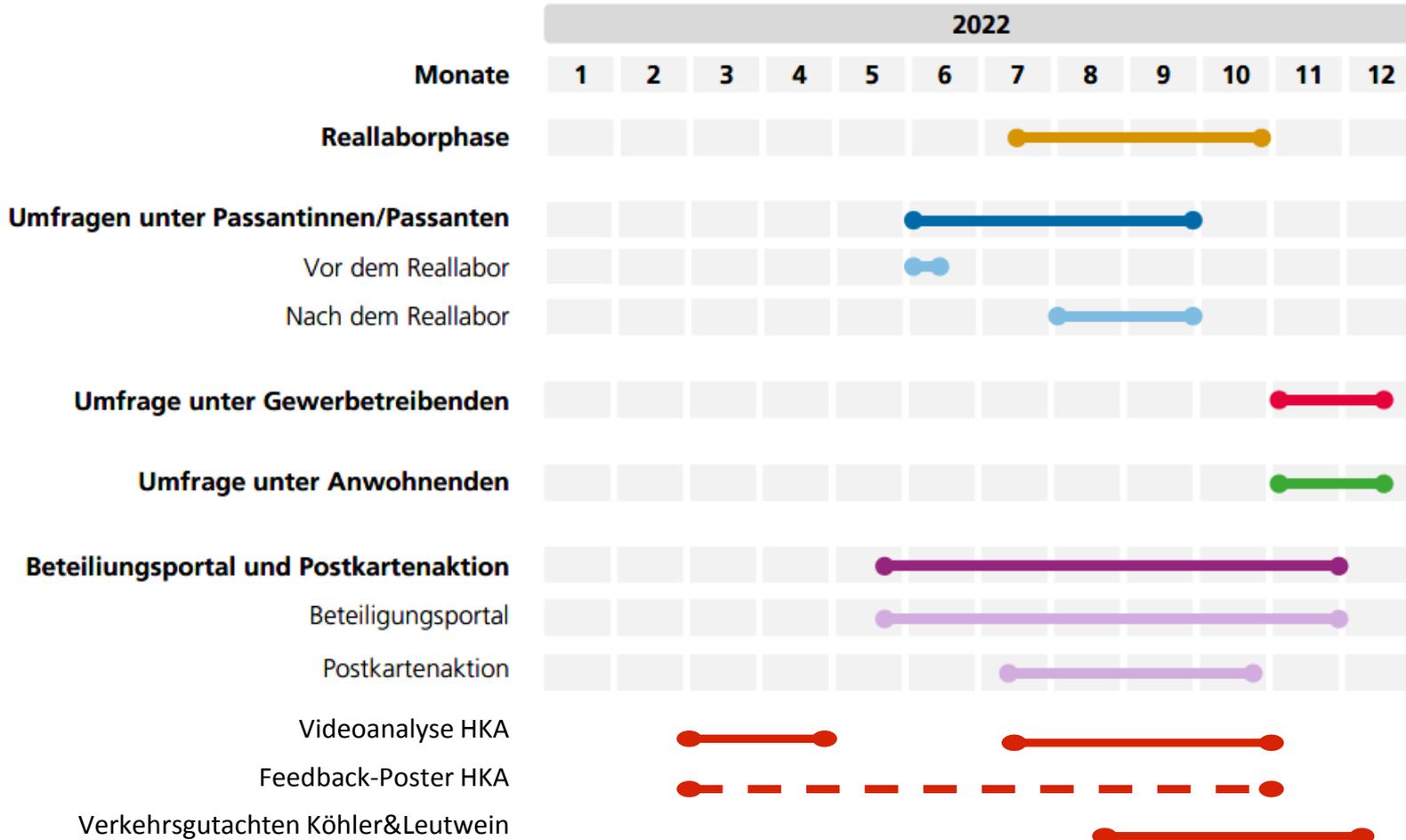
Bewertung



Beurteilung des Reallabors anhand des Beitrags des Reallabors zur Zielerfüllung der insgesamt **38 Teilziele**:

Zielfeld	Erfüllt (+)	neutral / nicht relevant (0)	nicht erfüllt (-)
Teilziel 1	X		
Teilziel 2			X
Teilziel ...		X	
Summe	Summe „+“	Summe „0“	Summe „-“

Datengrundlagen



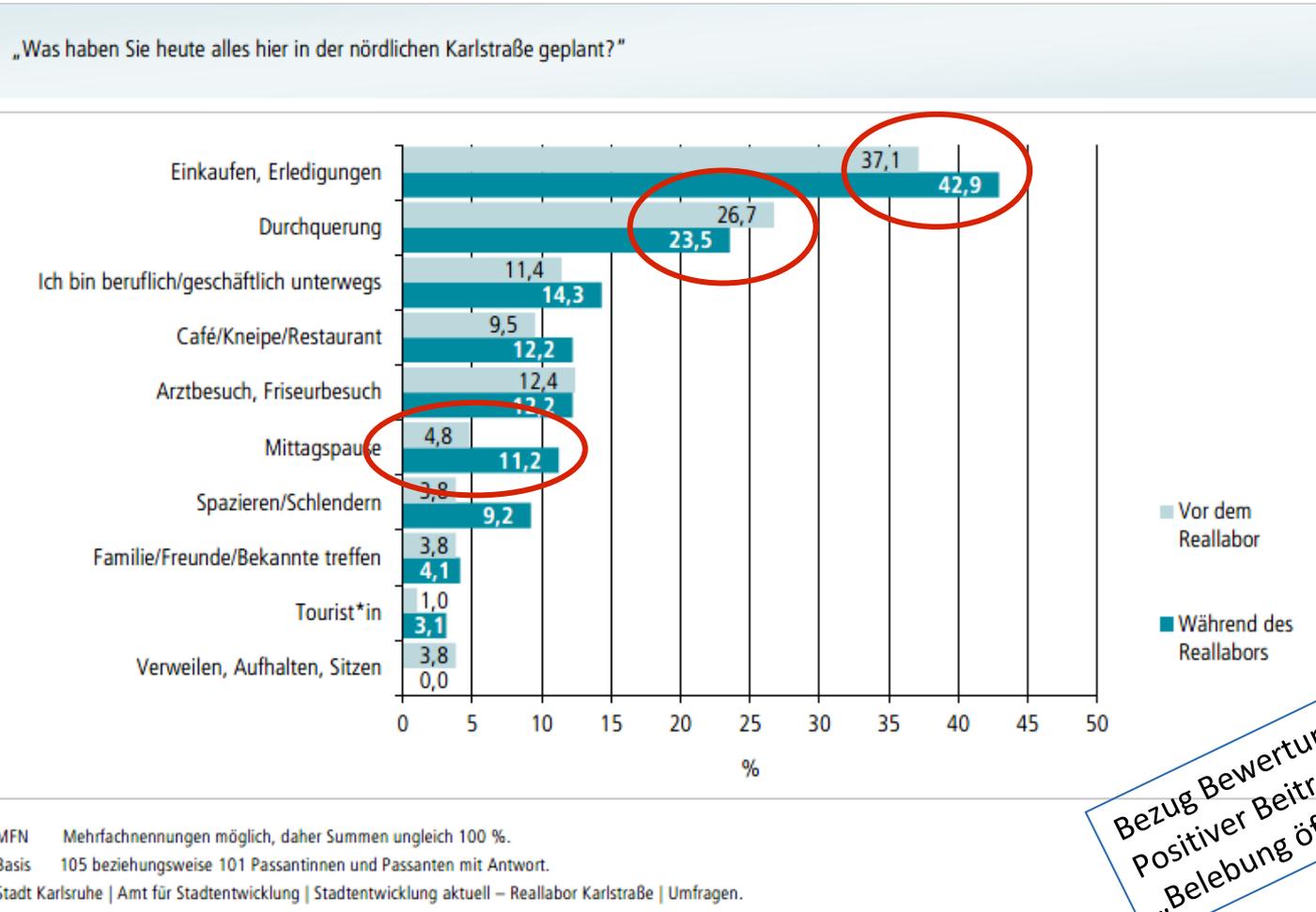
Quelle: Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung. Ergänzt um Untersuchungen von HKA und Köhler & Leutwein



Befragungen

- Passant:innen
- Gewerbetreibende
- Bewohner:innen

Passant:innen: Aktivitäten in der Karlstraße



MFN Mehrfachnennungen möglich, daher Summen ungleich 100 %.

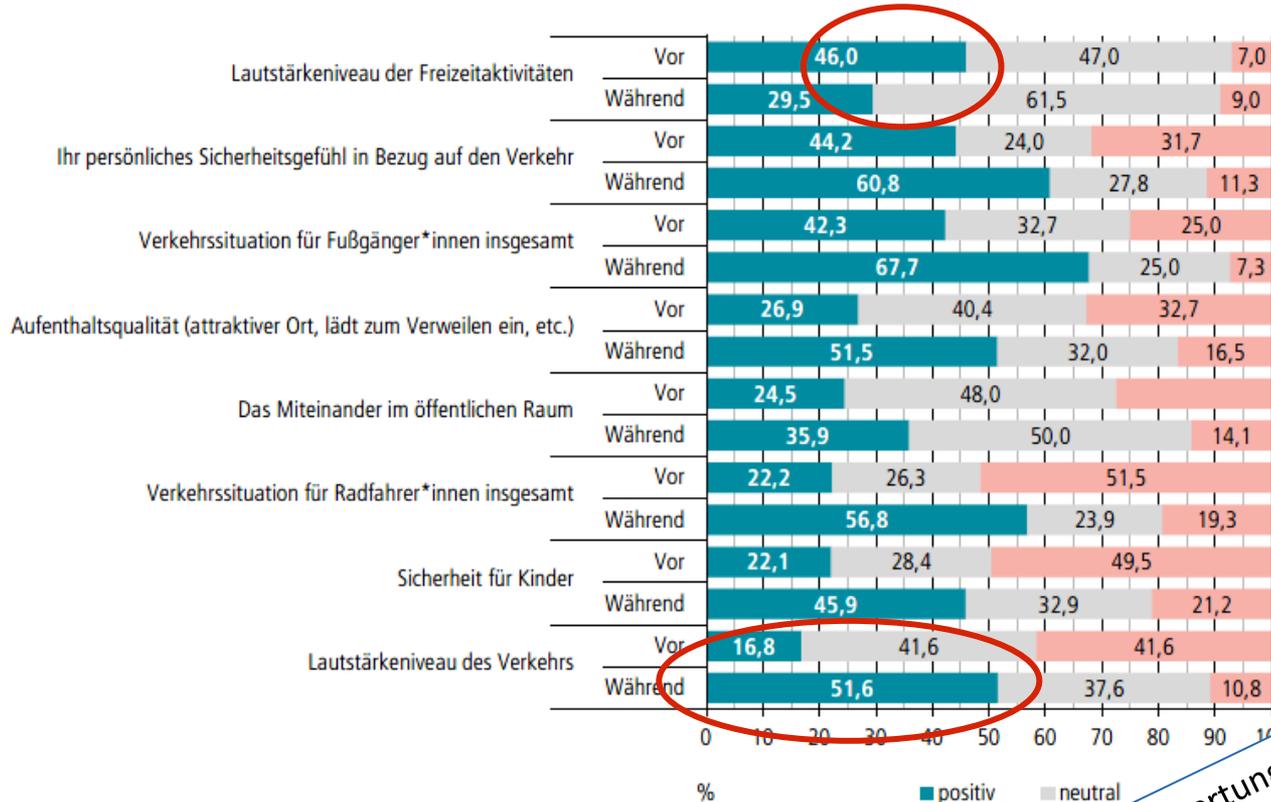
Basis 105 beziehungsweise 101 Passantinnen und Passanten mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Reallabor Karlstraße | Umfragen.

Passant:innen: Sicherheit und Aufenthalt



„Wie bewerten Sie die folgenden Aspekte in der nördlichen Karlstraße aktuell [...]?“

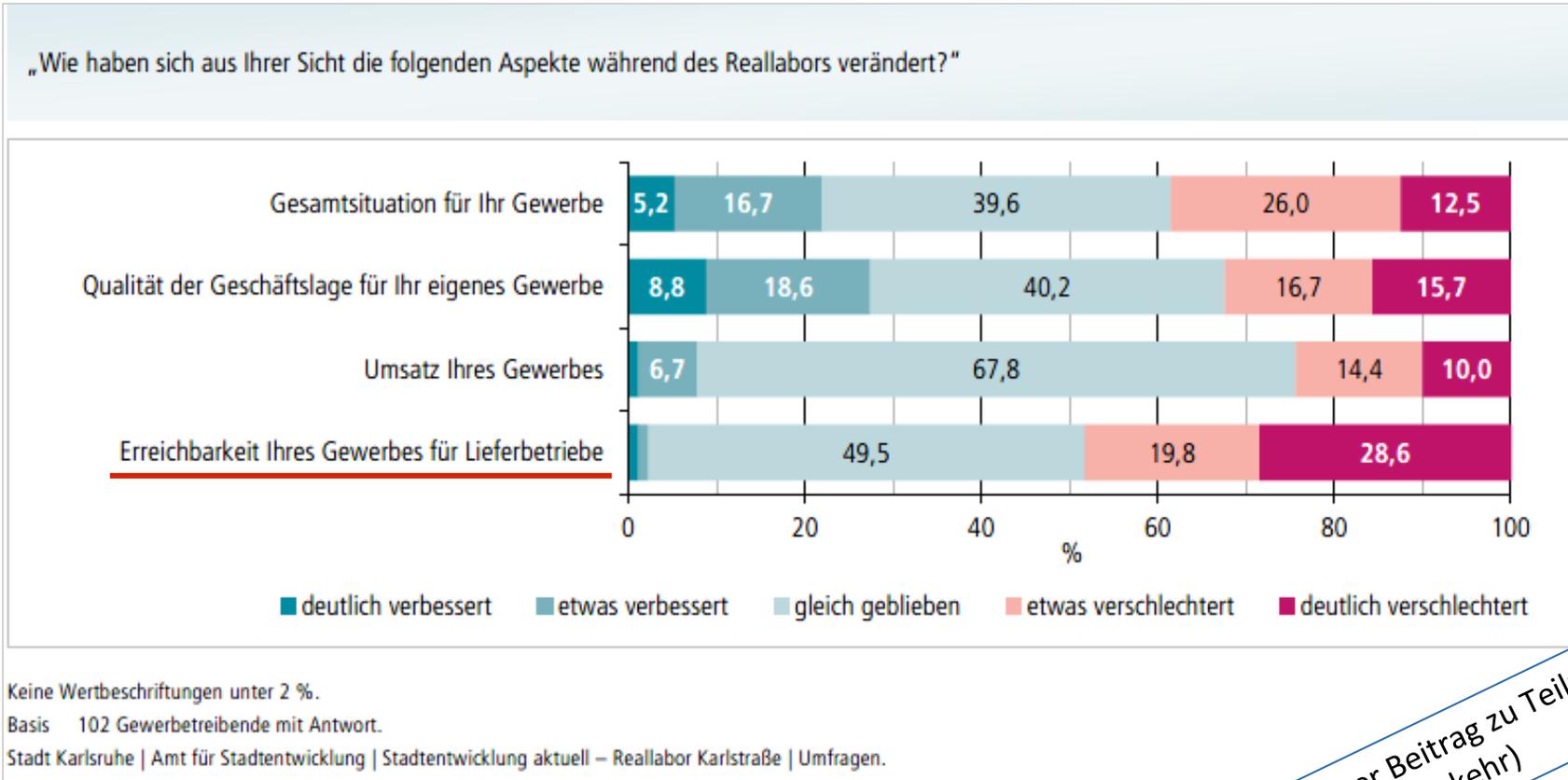


Basis 105 beziehungsweise 101 Passantinnen und Passanten mit Antwort.
 Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Reallabor Karlstraße | Umfragen.

Bezug Bewertung: Positiver Beitrag zu
 - Teilziel 4-2 (Sicherheit Fuß-/Rad)
 - Teilziel 4-5 (Gegenseitige Rücksichtnahme)



Gewerbetreibende: Eigene wirtschaftliche Situation



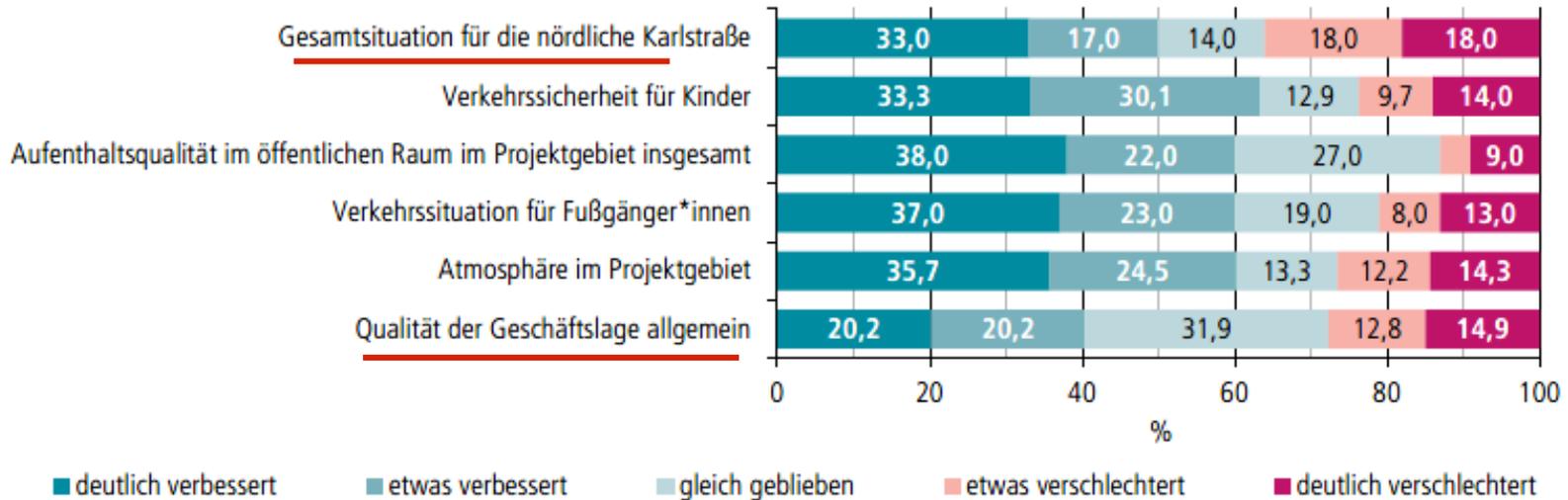
Bezug Bewertung: Negativer Beitrag zu Teilziel
6-2 (Organisation Wirtschaftsverkehr)



Gewerbetreibende: Gesamtsituation



„Wie haben sich aus Ihrer Sicht die folgenden Aspekte während des Reallabors verändert?“

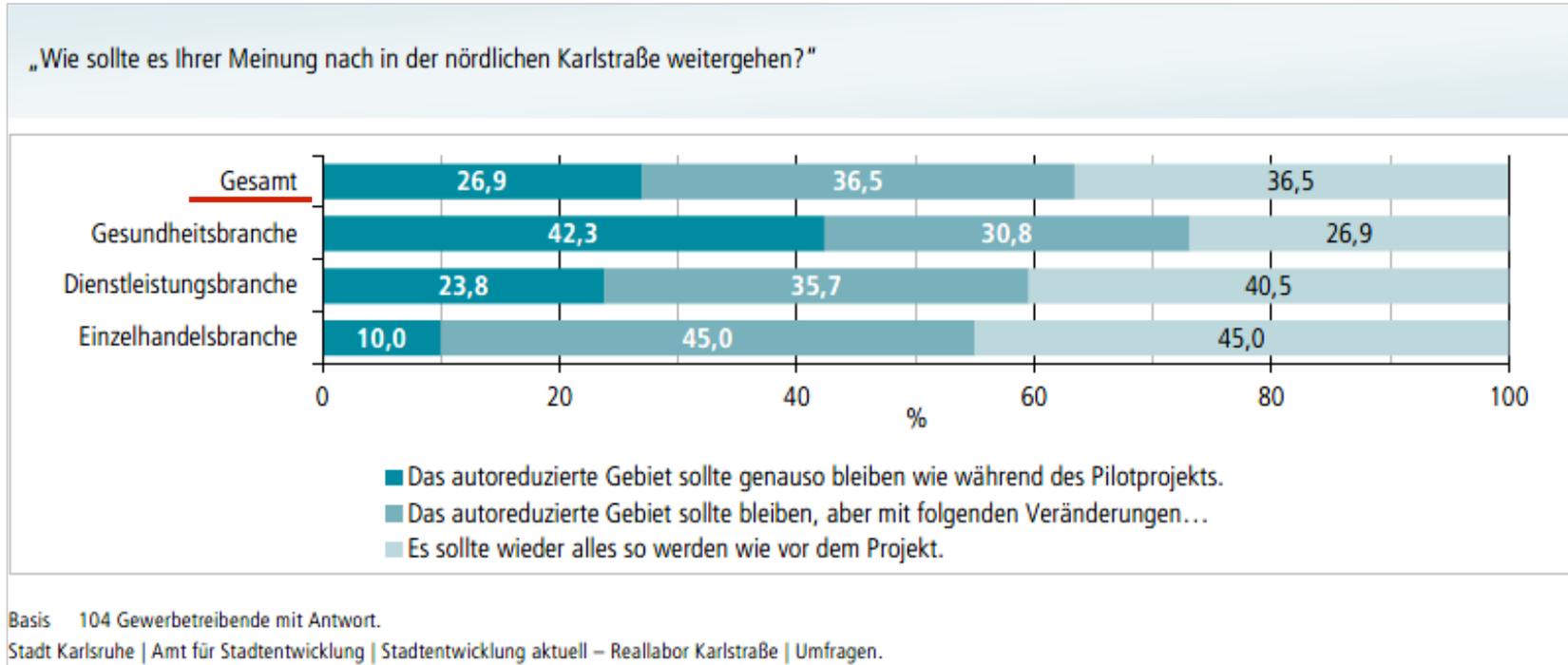


Keine Wertbeschriftungen unter 5 %.

Basis 100 Gewerbetreibende mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Reallabor Karlstraße | Umfragen.

Gewerbetreibende: Fortführung Reallabor?



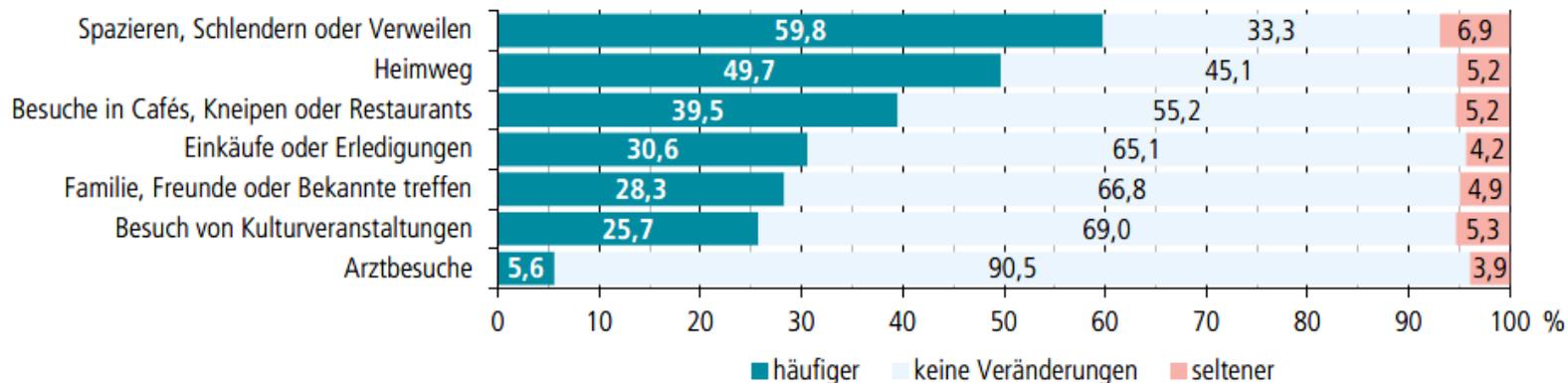
Zwischenfazit Gewerbe:

- Überwiegender Wunsch nach Beibehaltung des Reallabor-Zustandes
- Prüfauftrag bzgl. Erreichbarkeit

Bewohner:innen: Aktivitäten



„Wie hat sich die Häufigkeit Ihrer folgenden Aktivitäten in der nördlichen Karlstraße während des Reallabors (18. Juli – 31. Oktober) im Vergleich zur Zeit davor geändert?“

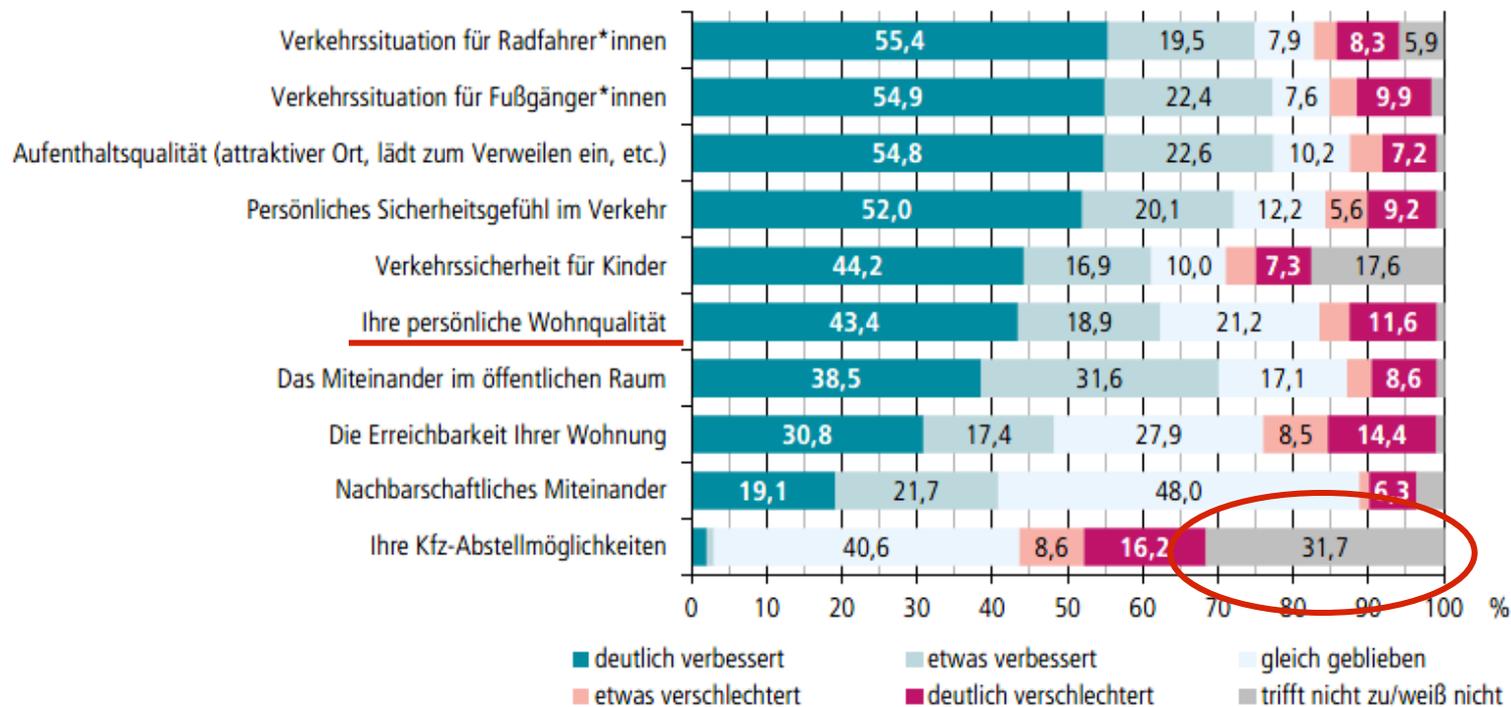


Basis 307 Anwohnende mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Reallabor Karlstraße | Umfragen.

Bewohner:innen: Sicherheit, Aufenthaltsqualität

„Wie haben sich aus Ihrer Sicht die folgenden Aspekte in der nördlichen Karlstraße durch das Reallabor verändert?“



Keine Wertbeschriftungen unter 5 %.

Basis 307 Anwohnende mit Antwort.

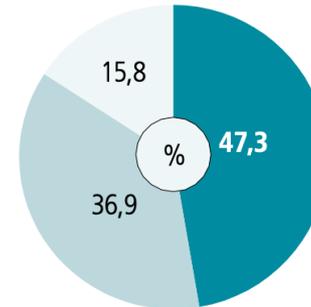
Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Reallabor Karlstraße | Umfragen.

Bewohner:innen: Fortführung Reallabor?



„Wie sollte es Ihrer Meinung nach in der nördlichen Karlstraße weitergehen?“

- Das autoreduzierte Gebiet sollte genauso bleiben wie während des Pilotprojekts
- Das autoreduzierte Gebiet sollte bleiben, aber mit folgenden Veränderungen
- Alles sollte wieder so werden wie vor dem Projekt



Basis: 298 Befragte mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Reallabor Karlstraße aus Sicht der Anwohner*innen.

Zwischenfazit Bewohner:innen:

- Deutlich positive Wahrnehmung
- Deutlicher Wunsch nach Beibehaltung
- Prüfaufträge für Anpassungen (Konsequenterer Umsetzung, Übergang Waldstraße), etc.



Feedback-Poster

Fragen zu

- Verweilen / Aufenthaltsqualität
- Miteinander von Rad- und Fußverkehr
- Querbarkeit der Karlstraße



Feedback-Poster



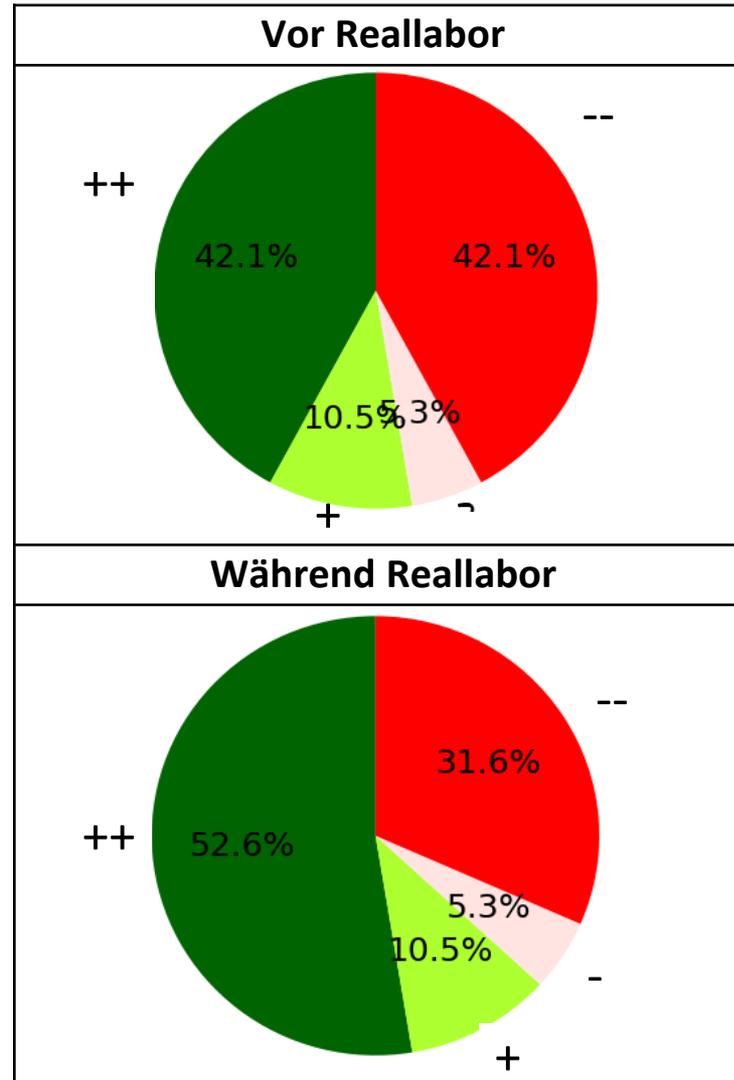
Foto: Hochschule Karlsruhe, Institut für Ubiquitäre Mobilitätssysteme



Feedback-Poster „Verweilen“



Karte: Stadt Karlsruhe, Liegenschaftsamt (bearbeitet)



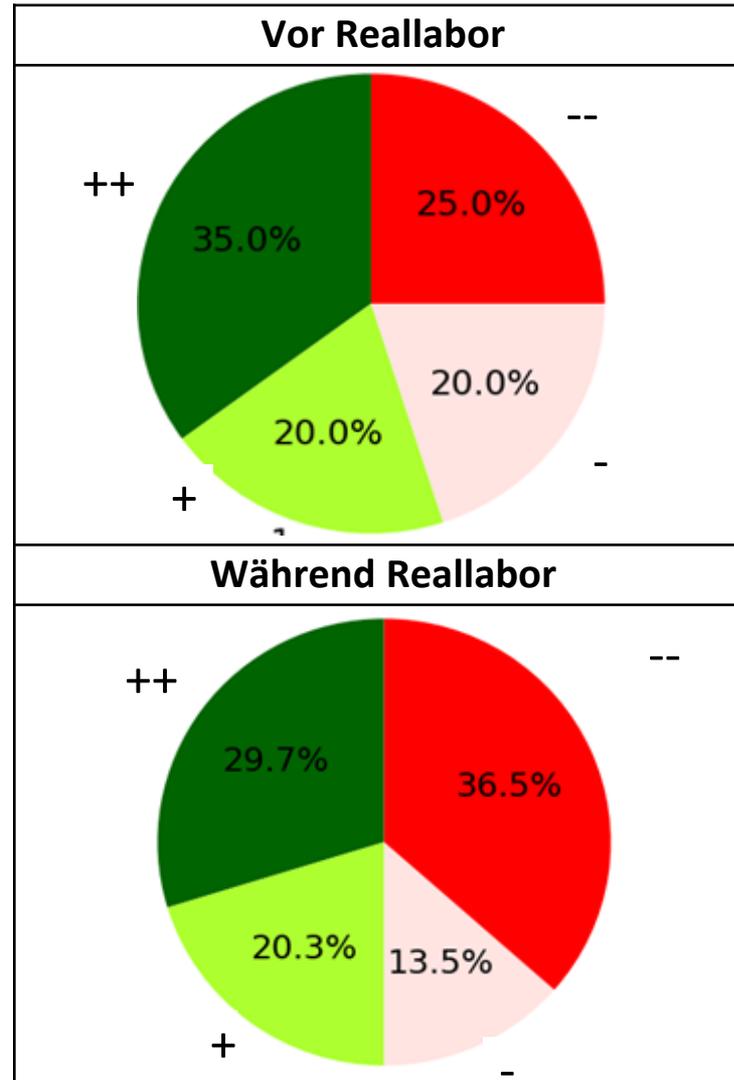
Daten: Hochschule Karlsruhe, Institut für Ubiquitäre Mobilitätssysteme (UIMS), Darstellung Institut für Verkehr und Infrastruktur (IVI)



Feedback-Poster „Querren“



Karte: Stadt Karlsruhe, Liegenschaftsamt (bearbeitet)



Daten: Hochschule Karlsruhe, Institut für Ubiquitäre Mobilitätssysteme (UIMS), Darstellung Institut für Verkehr und Infrastruktur (IVI)



Video-Verkehrsbeobachtungen

Vorher-Nachher-Vergleiche aus Abschlussarbeit von Juliane Werner an der HKA

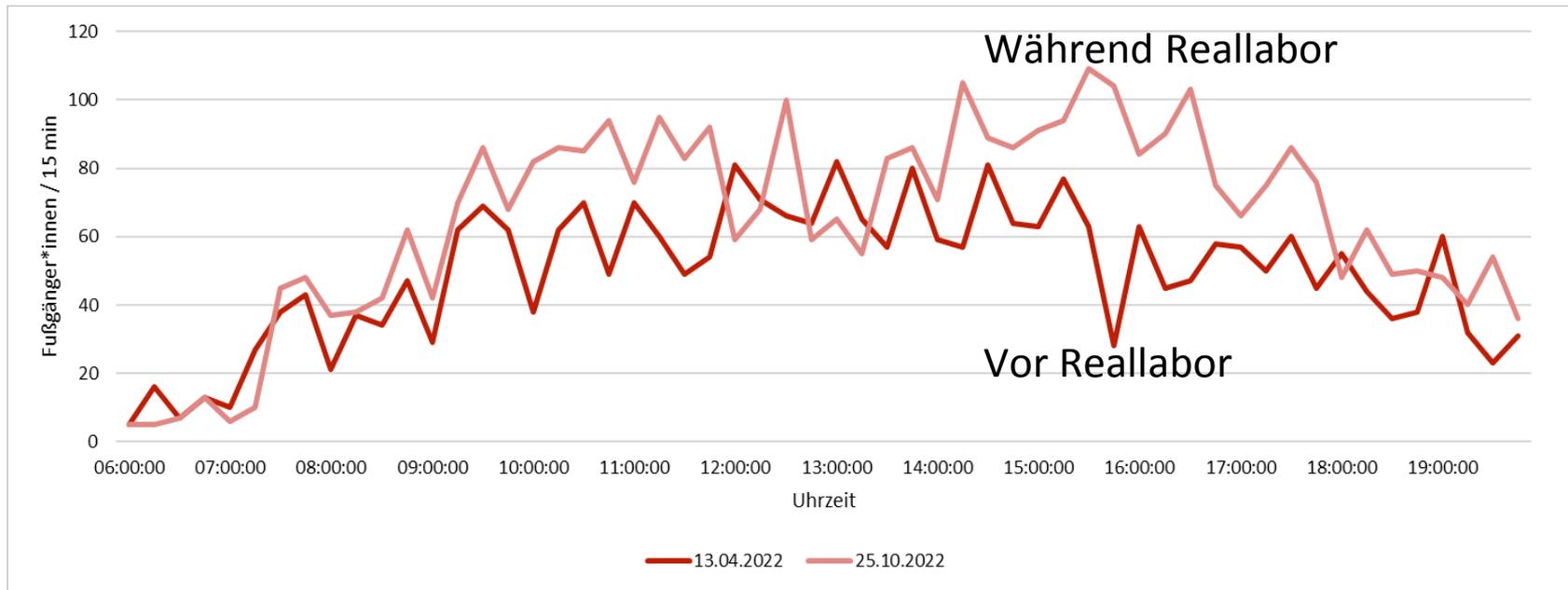
- Nutzung der Parkstände
- Nutzung Mobiliar, Aufenthaltsdauer von Personen
- Kfz-, Fuß- und Radverkehrszahlen
- Radfahren auf dem Gehweg

Fußverkehr Höhe Waldstraße





Messbare Belegung der Innenstadt



Fußverkehr Höhe Stephanienstraße



Zunahme Fußverkehr, insbesondere auf Westseite



Datum	Frequentierung
13. Apr	5480
25. Okt	8509

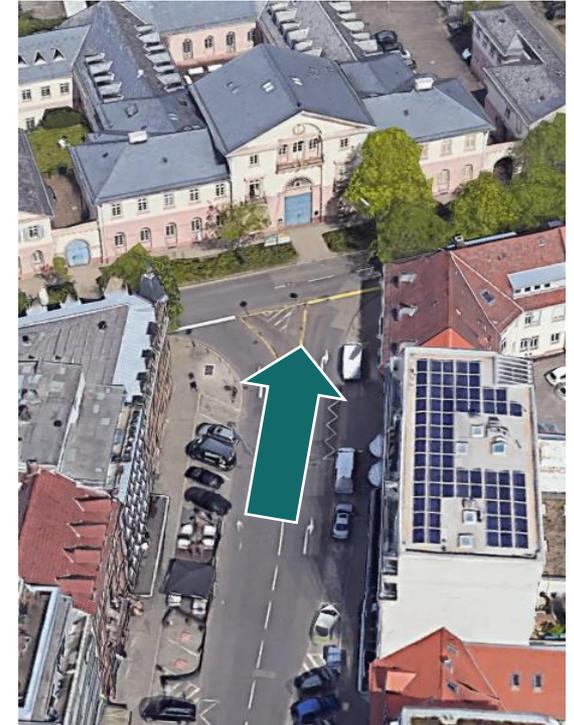
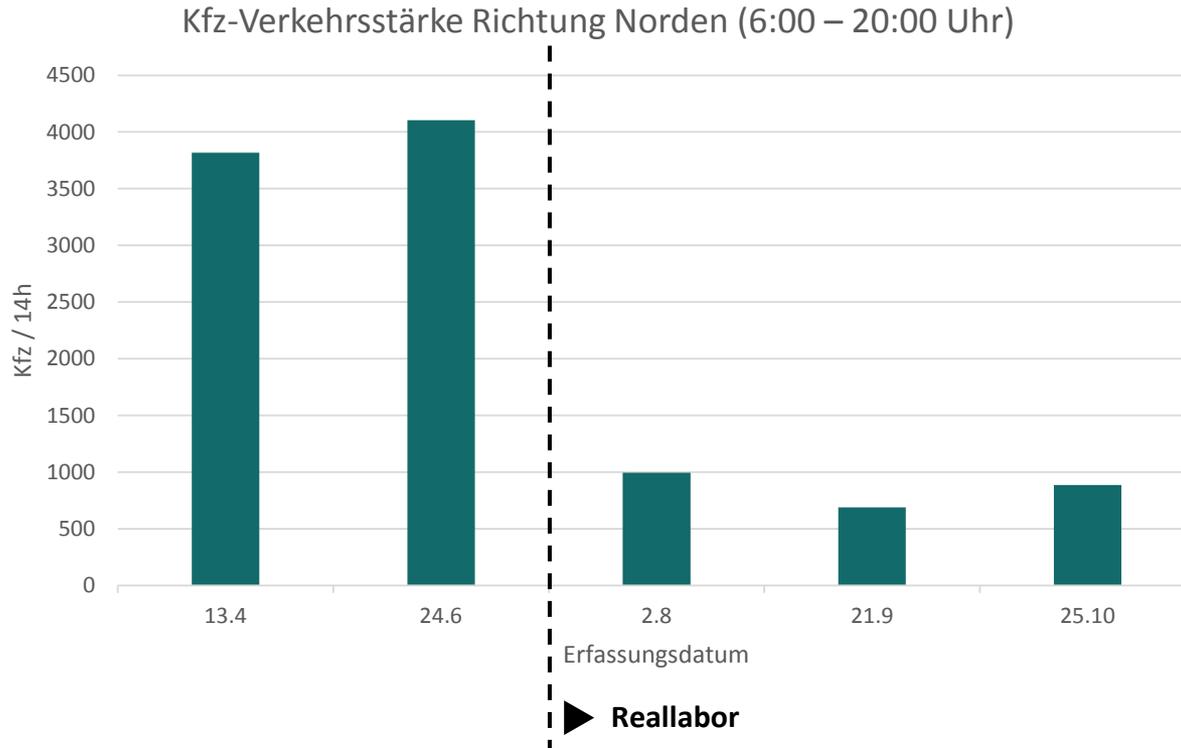
Datum	Frequentierung
13. Apr	1816
25. Okt	2099

Quelle: Google Earth, bearbeitet

Kfz-Verkehr Höhe Stephanienstraße



Rückgang des Kfz-Verkehrs

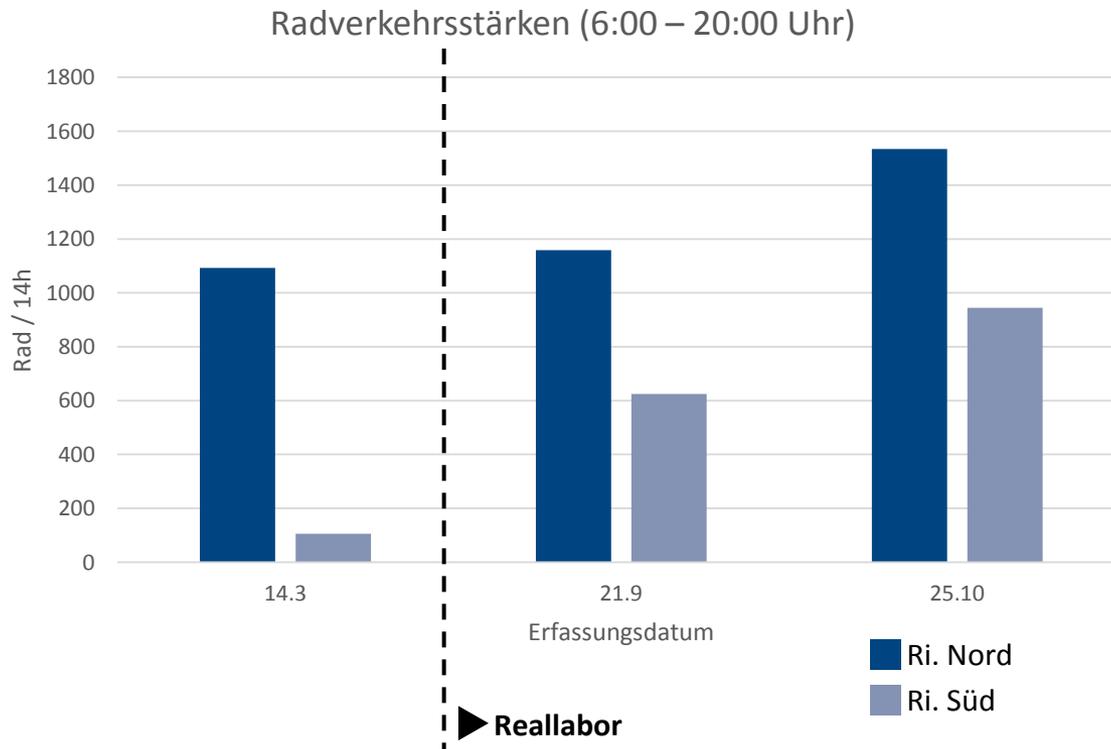


Quelle: Google Earth, bearbeitet

Radverkehr Höhe Stephaniensstraße



Deutliche Zunahme des Radverkehrs, insbesondere in Richtung Süden



Quelle: Google Earth, bearbeitet

Radverkehr Höhe Stephaniensstraße



Regelwidriger Radverkehr auf dem Gehweg nimmt signifikant ab.

	Rad auf Gehweg
13. Apr	334
25. Okt	88
Differenz	-74%



Quelle: Google Earth, bearbeitet



Bewertung nach Zielsystem





Beispiel für Bewertung von Teilzielen:

Teilziel 1.2: Beseitigung von Engpässen im Straßennetz	(-)
Teilziel 1.3: Verlagerung von Autofahrten auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr)	(+)
Teilziel 1.4: Optimierung der Lichtsignalsteuerung	(0)



Übersicht über alle Zielfelder

Zielfeld	Bewertung		
	+	0	-
1) Sicherung des Angebots für den MIV und der Erreichbarkeit der Innenstadt	4 (3)	1	2
2) Stärkung des Umweltverbundes	3	4	0
3) Steigerung der Umweltqualität	3	3	0
4) Erhöhung der Verkehrssicherheit	3	2	0
5) Erhöhung der Attraktivität der Innenstadt und Stadtquartiere	5	5	1
6) Verbesserung der Situation für den Wirtschaftsverkehr	2	3	0
Summe	20 (19)	18	3

Fazit



Ein Umbau der Karlstraße im Sinne des Reallabors entspricht überwiegend den Zielen der Stadt Karlsruhe und wird empfohlen.

Verschiedene Modifikationen (u.a. Platzierung von Ladezonen, Führung Radverkehr, konsequenteres Unterbinden der Durchfahrt) werden ebenfalls empfohlen.

Vielen Dank!





Anhang



Zielsystem: MIV



Zielfeld 1: Sicherung des Angebots für den MIV und der Erreichbarkeit der Innenstadt

Teilziel	Bewertung		
	+	o	-
1) Reduzierung von Staus und zähflüssigem Verkehr im Stadtgebiet	(X ^{langfr.})		X ^{mittelf.}
2) Beseitigung von Engpässen im Straßennetz			X
3) Verlagerung von Autofahrten auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr)	X		
4) Optimierung der Lichtsignalsteuerung		X	
5) Bündelung von Verkehrsströmen des motorisierten IV auf leistungsfähigen Hauptachsen	X		
6) Bündelung des ruhenden Verkehrs in Parkhäusern in Innenstadtrandlage*	X		
Summe	4 (3)	1	2

Zielsystem: Umweltverbund



Zielfeld 2: Stärkung des Umweltverbundes

Teilziel	Bewertung		
	+	o	-
1) Ausbau des ÖPNV-Angebots		X	
2) Ausbau des Radverkehrsangebots	X		
3) Erweiterung des (Flächen-)Angebots für den Fußverkehr	X		
4) Verbesserung der Vernetzung der Verkehrssysteme		X	
5) Sicherung der Barrierefreiheit der Verkehrssysteme, Verankerung der Barrierefreiheit als Planungsgrundsatz**		X	
6) Minimierung der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen		X	
7) Attraktive Wege zu Haltestellen für kürzeres Wegeempfinden bzw. ein größeres Einzugsgebiet der Haltestellen*	X		
Summe	3	4	0

Zielsystem: Umweltqualität



Zielfeld 3: Steigerung der Umweltqualität

Teilziel	Bewertung		
	+	o	-
1) Minimierung der Lärm- und Schadstoffbelastungen	X		
2) Verlagerung von Autofahrten auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr)	X		
3) Ausbau der Angebote für die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel (Multimodalität)		X	
4) Minimierung des Flächenverbrauchs für Kfz-Infrastruktur	X		
5) Verstärkter Einsatz von emissionsarmen Fahrzeugen		X	
6) Verbesserung des Mikroklimas und der Biodiversität der Innenstadt durch Ausbau der blau-grünen Infrastruktur*		X	
Summe	3	3	0

Zielsystem: Verkehrssicherheit



Zielfeld 4: Erhöhung der Verkehrssicherheit

Teilziel	Bewertung		
	+	o	-
1) Entschärfung von Unfallschwerpunkten		X	
2) Verbesserung der Situation im Fuß- und Radverkehr (Programm für aktive Mobilität: Aufnahme der Vision Zero im Fuß- und Radverkehr)**	X		
3) Anordnung von adäquaten Kfz-Geschwindigkeiten	X		
4) Sicherung der Barrierefreiheit der Verkehrssysteme, Verankerung der Barrierefreiheit als Planungsgrundsatz**		X	
5) Förderung gegenseitiger Rücksichtnahme und partnerschaftlichen Verhaltens	X		
Summe	3	2	0

Zielsystem: Attraktivität Innenstadt



Zielfeld 5: Erhöhung der Attraktivität der Innenstadt und der Stadtquartiere

Teilziel	Bewertung		
	+	o	-
1) Sicherung der Barrierefreiheit der Verkehrssysteme, Verankerung der Barrierefreiheit als Planungsgrundsatz**	✗	✗	
2) Sicherung der Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln	χ ^{Rad}	χ ^{ÖPNV}	χ ^{Pkw}
3) Stärkung der Aufenthaltsfunktion des öffentlichen Straßenraums	X		
4) Schaffung von zusammenhängenden Netzen im Fußverkehr**		X	
5) Anordnung von adäquaten Kfz-Geschwindigkeiten		X	
6) Adäquater Parkraum für Kfz, Ausbau Fahrradparken**, Bekämpfung Fahrraddiebstahl**		X	
7) Abbau des Parkens im öffentlichen Straßenraum*	✗	✗	
8) Reduzierung von quartiersfremdem/ störendem Kfz-Verkehr	X		
9) Belebung öffentlichen Raums: Stärkung lokaler Initiativen	X		
Summe	5	5	1

* Den VEP ergänzendes Ziel aus ÖRMI,
 ** Den VEP ergänzende Ziele aus Programm für aktive Mobilität



Zielsystem: Wirtschaftsverkehr



Zielfeld 6: Verbesserung der Situation im Wirtschaftsverkehr

Teilziel	Bewertung		
	+	o	-
1) Verbesserung der Erreichbarkeit der Gewerbegebiete mit dem ÖPNV		X	
2) Verbesserung der Organisation des Wirtschaftsverkehrs, im ÖRMI präzisiert durch die Förderung urbaner Logistik (smarte Ladezonen, Lieferung per Fahrrad, einfache Wege mit Hubwagen)*	X		
3) Reduzierung von Staus und zähflüssigem Verkehr im Stadtgebiet		X	
4) Beseitigung von Engpässen im Straßennetz		X	
5) Sicherung von Ladezonen in Stadtquartieren	X		
Summe	2	3	0

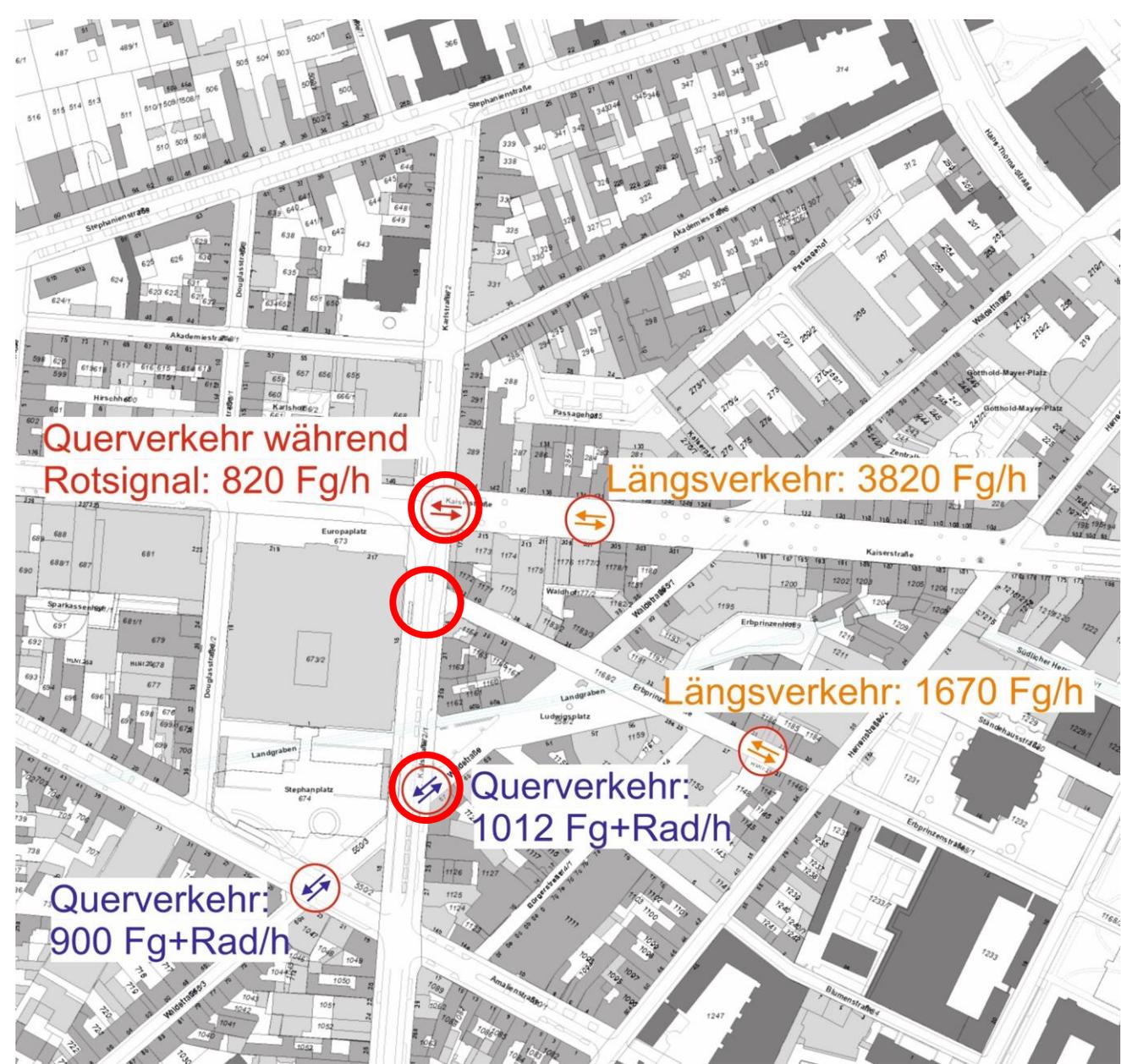
Erkenntnisse Karlstraße

- Barrierefreier Ausbau der Haltestelle in der Karlstraße sinnvoll
- Die Verkehrsverlagerungen sind vom umliegenden Verkehrsnetz aufnehmbar
- Großteil der Gewerbetreibenden, Anwohnenden und Passant*innen wünschen sich eine Verstetigung des Zustandes aus dem Reallabor
- Die Verkehrssituation innerhalb der Karlstraße wird verbessert und die städtischen Ziele werden erreicht
- Empfehlung zur Verkehrsberuhigung aus dem Gesamtkonzept ÖRMI

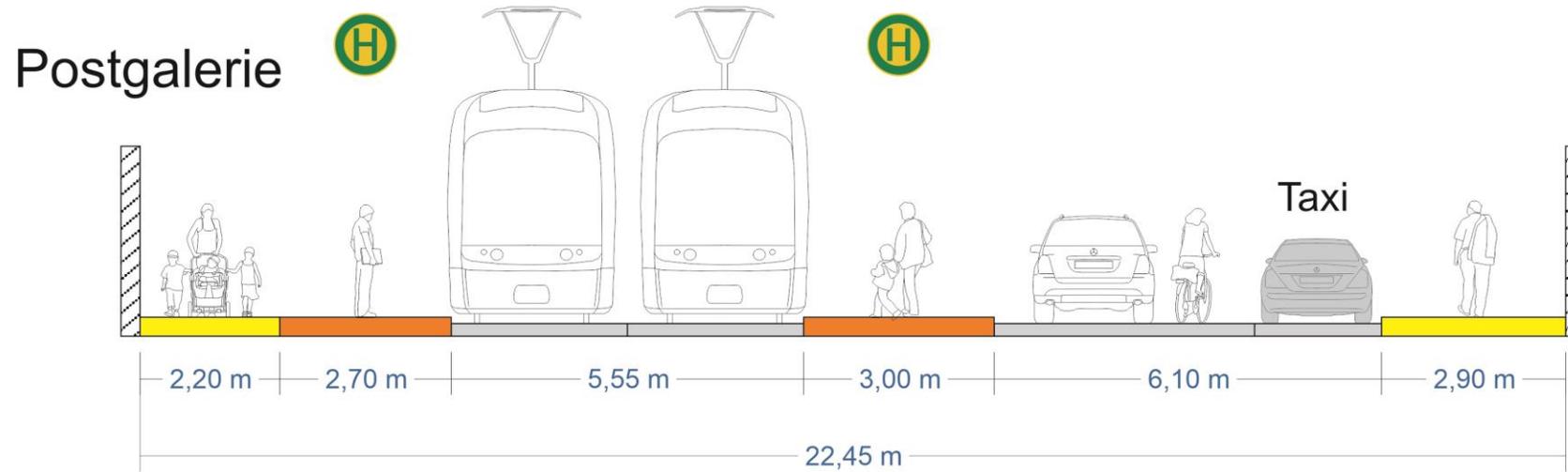
Fußverkehr in der Karlstraße

Erhebungen 2019:

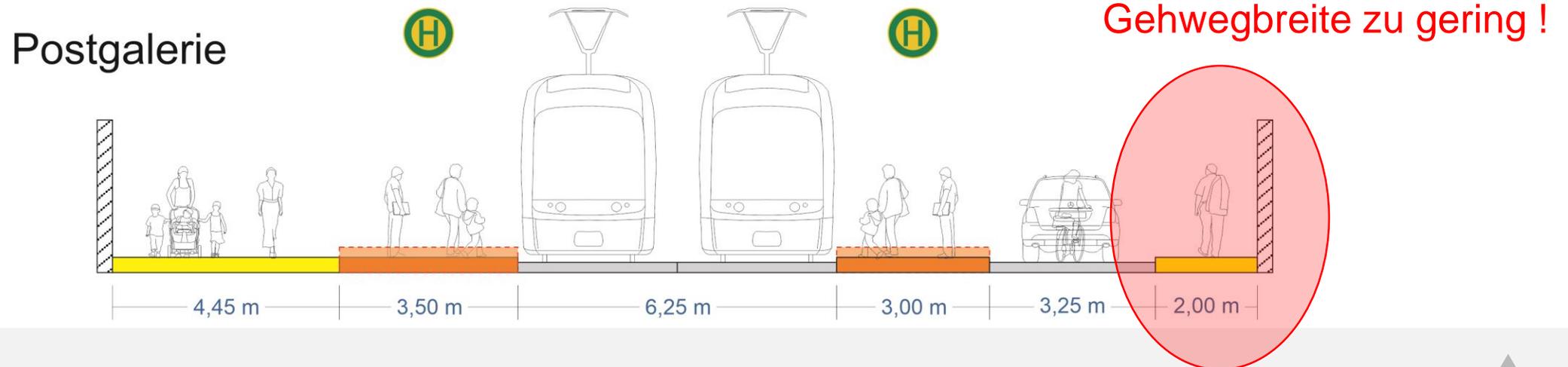
- **Größere Fußverkehrsmengen an den Querungen** Kaiserstraße, Erbprinzenstraße und Waldstraße als Kfz- oder Radverkehr
- **Größere Fußverkehrsmengen in der Nord-Süd-Achse** als Kfz- oder Radverkehrsmengen
- Viele **Konflikte** zwischen Fußverkehr und bevorrechtigtem Kfz-/Radverkehr
- **Dennoch:** schmale Gehwege und bevorrechtigter fließender Verkehr



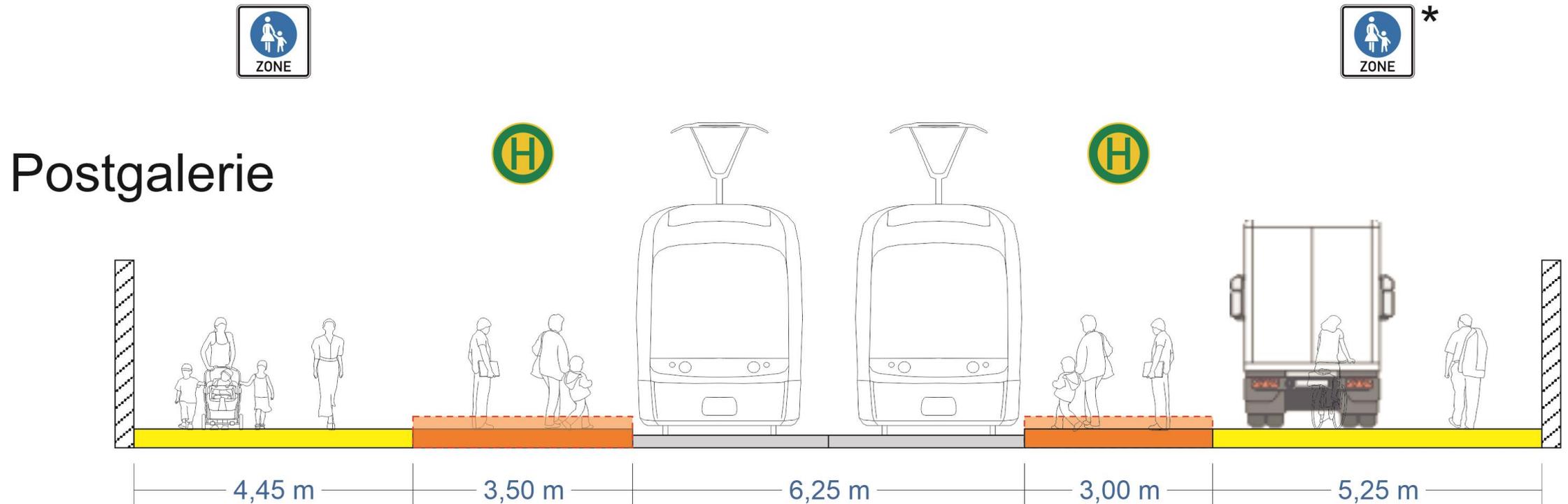
Bestand Karlstraße Haltestellenbereich



Barrierefreier Ausbau Haltestelle Karlstraße



Barrierefreier Ausbau Haltestelle Karlstraße mit Fußgängerzone



* Genaue Definition steht noch aus: Radverkehr frei, Lieferverkehr frei, Anliegende frei

Fußgängerzone - Berücksichtigung anderer Verkehrsteilnehmenden

- **Radverkehr frei** in beide Richtungen
- **Be- und Entladen frei** zu gängigen Uhrzeiten
- **Anliegende frei** beispielsweise Hotels, Click&Collect Saturn, private Zufahrten, Krankentransporte, (...) genaue Definition steht noch aus
- **Weitere in der Planung zu berücksichtigende Faktoren:** Behindertenstellplätze, Taxistellplätze, Optimierungen umliegendes Verkehrsnetz, Reinigung und Abfallentsorgung, (...)



Beispiel verkehrliche Regelung Erbprinzenstraße

Vision Kreuzung Europaplatz Karlstraße



Ihre Anregungen zur Aufwertung
Karlstraße
südl. d. Kaiserstraße



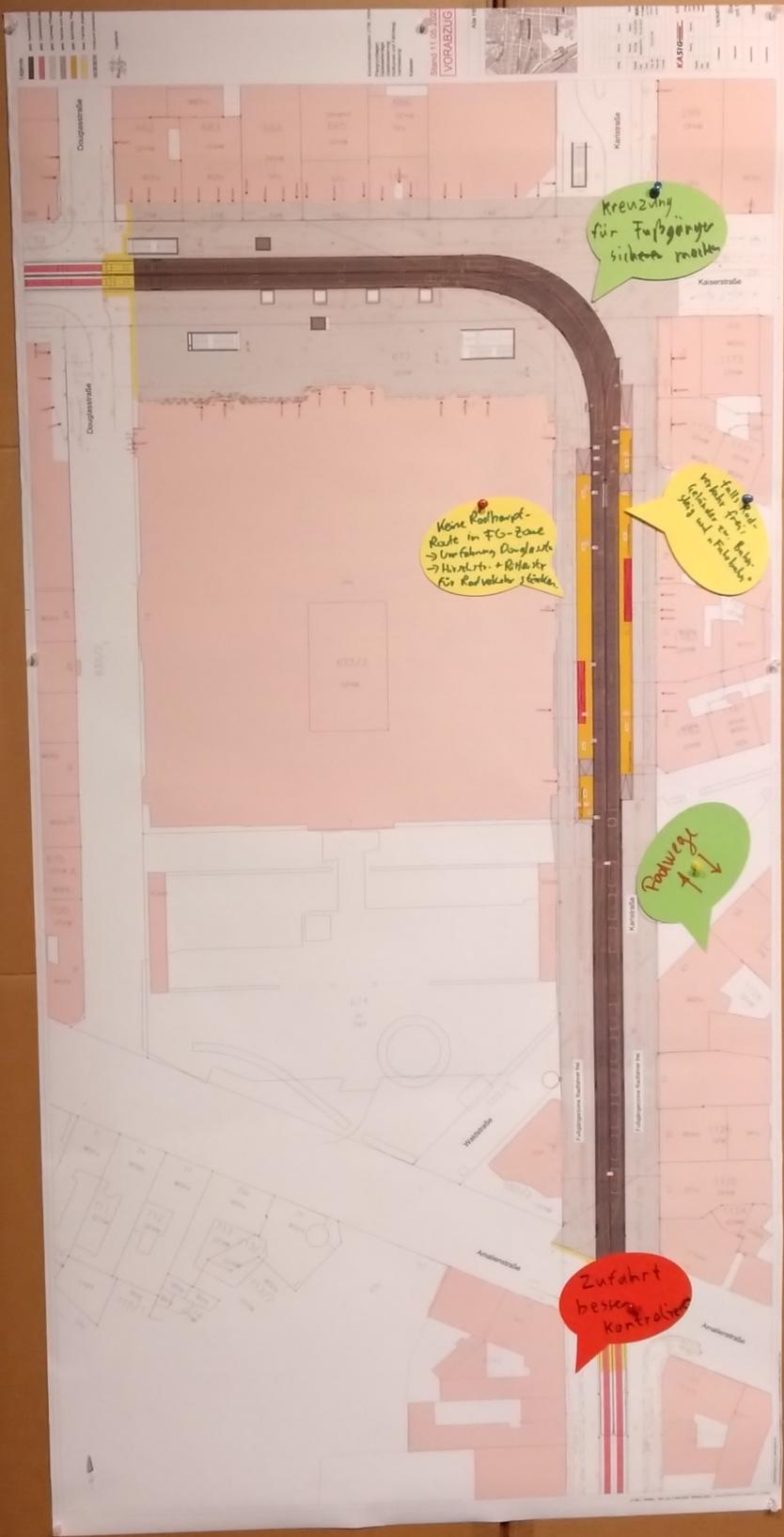
Ihre Anregungen zur Aufwertung
Europaplatz



Ihre Anregungen zur Aufwertung
Karlstraße
nördl. d. Kaiserstraße



Ihre Anregungen zur Aufwertung Karlstraße südl. d. Kaiserstraße



Ihre Anregungen zur Aufwertung Europaplatz



Ihre Anregungen zur Aufwertung Karlstraße nördl. d. Kaiserstraße



Ihre Anregungen zur Aufwertung Karlstraße nördl. d. Kaiserstraße



Bitte die
Fahrrad-
fahrtrichtung
nicht vergessen

Radwege
↓ ↑

Aktionsmöglichkeit
nach v. d. Karlstr.
Nolle es halten, bleiben
ohne Kartentischplätze
zu Ak. demie in
Stephanienstr.

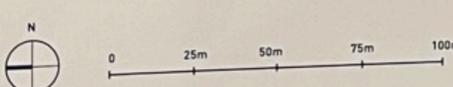
Bitte die
Fahrrad-
fahrtrichtung
nicht vergessen

elektr.
Poller zur
Verkehreregulierung

Nachts
Poller

Radfahrer
Richtungs-
durch Douglas
str.

- Legende**
- Schienen ÖPNV
 - Lieferzonen
 - Fahrradparken
 - kommerzielle Außenbereiche
 - nicht-kommerzielle Sitzgelegenheiten
 - Außenbereich Museum
 - Aktionsfläche
 - entsiegelte Grünflächen
 - kleinteilige Bepflanzungen
 - Stadtlicht/Lichtinstallation/Spotlight



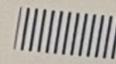
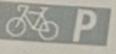
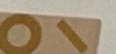
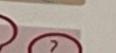
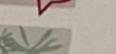


Bitte die
Fahrrad-
fahrtr*innen
nicht vergessen

Radweg
↓ ↑

Abbiegemöglichkeit
nach re in d. Karlstr.
sollte erhalten bleiben
ebenso Kurzzeitparkplätze
wie Akademie u.
Stephanienstr.

Legende

-  Schienen ÖPNV
-  Lieferzonen
-  Fahrradparken
-  kommerzielle Außenbereich
-  nicht-kommerzielle Außenbereich
-  Außenbereich Museen
-  Aktionsfläche
-  entsiegelte Grünfläche

Ak

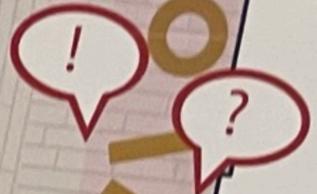
55

10

Pass

Karlstraße

Gastro street
Vierfontäne
Kiss Biergarten
Labsom-Planze
Grenz-Wal





elektr.
Poller zur
Verkehreregulierung

Nachts
Poller

Radfahrer
Richtungs
durch Douglas
str

Heute



Legende



Belag:
Katastrophe!
s. Marktplatz



Mittelbereich
anderer Belag
→ hält Radverkehr
aus Seitenbereichen
fern



Belag:
Katastrophe!
s. Marktplatz



Mittelbereich
anderer Belag
→ hält Radverkehr
aus Seitenbereichen
fern



Kreuzung für Fußgänger sichere machen

Keine Radhaupt-Route in FG-Zone
-> Umfahrung Douglasstr
-> Hirschstr. + Ritterstr für Radverkehr stärken.

falls Radverkehr frei:
Geländer zw. Bahnsteig und "Fahrbahn"

Radwege
↑ ↓

→ Umfahrung Weg
→ Hirschstr. + Ritterstr
für Radverkehr stärken.

Radbahn

Radwege
↑ ↓

Zufahrt
besser
kontrollieren

