

The background image is a blue-tinted photograph of a city square. In the foreground, a person is riding a bicycle from left to right. In the middle ground, several people are sitting on a low stone wall. In the background, there is a large, ornate building with a central dome and many windows. The sky is clear and blue.

Experten- Kolloquium

Öffentlicher Raum und
Mobilität Innenstadt (ÖRMI)
11. Oktober 2021

Gehl

ARGUS
STADT UND VERKEHR - PARTNERSCHAFT mbB

WEEBER+PARTNER

Der Mensch im Mittelpunkt Planungsansatz



Was bisher geschah



2020

Bestandsaufnahme

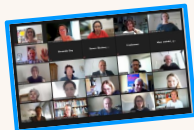
Prüfung und Auswertung von Grundlagendaten, Berichten, Verkehrsdatenauswertungen Statistischen Erhebungen, etc. Besuch im August 2020.



September 2020

Auftaktveranstaltung

Öffentliche Veranstaltung mit Online-Übertragung zur Kommunikation des Projektstarts mit Bürger:innen und Dokumentation des öffentlichen Meinungsbildes



Dezember 2020

Ämter Workshops

Stadtinterne Online-Workshops zu den Themen Mobilität, Öffentlicher Raum, Wirtschaft, Kultur und Soziales, Grünflächen.



2021

Social Media Analyse

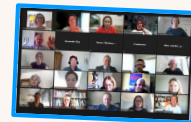
Knapp 3.000 gesammelte und ausgewertete Datensets der Social Media Plattform Instagram (Fotos, Kalender- und Geodaten, Bildunterschriften).



Mai 2021

Fragebögen und Onlinebeteiligung

Öffentliche Online-Befragung mit interaktiver Karte zum Leitprojekt öffentlicher Raum und Mobilität mit 500 Teilnehmern.



Juli 2021

Online Zukunftswerkstatt

Zweitägiger Online-Workshop mit 52 ausgewählten Bürger:innen und Interessenvertretern der Stadt Karlsruhe und Umgebung.

Leitmotive

1.

Soft Mobility - für
eine bessere
Balance
verschiedener
Mobilitätsmodi.

2.

Jeder m² zählt - für
mehr
Aufenthaltsqualität.

3.

**Gute
Nachbarschaft** -
für mehr
Synergien.

4.

**Für Alle - Kinder,
Junge, Senioren
und Menschen mit
Behinderung** in
Planungen
berücksichtigen.

5.

**Celebrate
Karlsruhe - die
Fächerstadt und
Fahrradhauptstadt**

„Öffentlicher Raum und Mobilität in der Innenstadt“

Gesamtvision Konzept



Wie wird Karlsruhe eine Wohlfühlstadt morgen und in 10-20 Jahren?

Und welche Mobilitätssysteme unterstützen diese Vision?

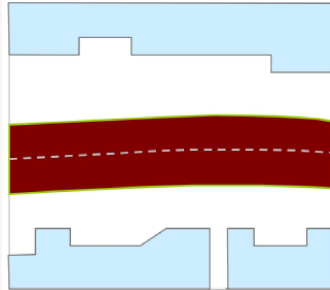
Platz für mehr ...



Soft Mobility - für eine bessere Balance z.B. doppelte Funktion von Straßen

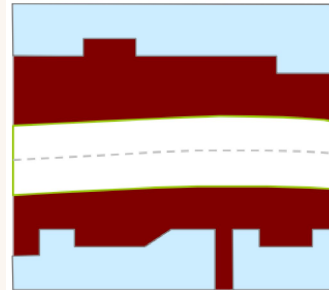
LINK

Straße als
Bewegungsraum



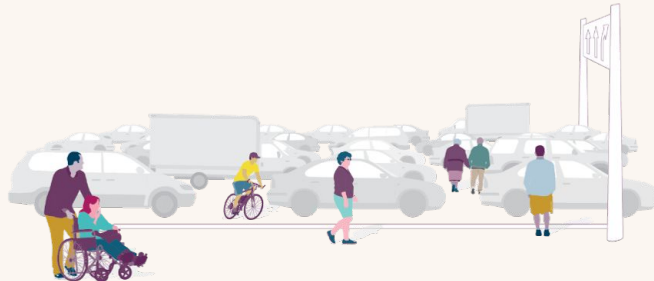
ORT

Straße als eigenständiger
Begegnungsraum



Soft Mobility - für eine bessere Balance

Lebensqualität als Ausgangspunkt für
Mobilitätsplanungen

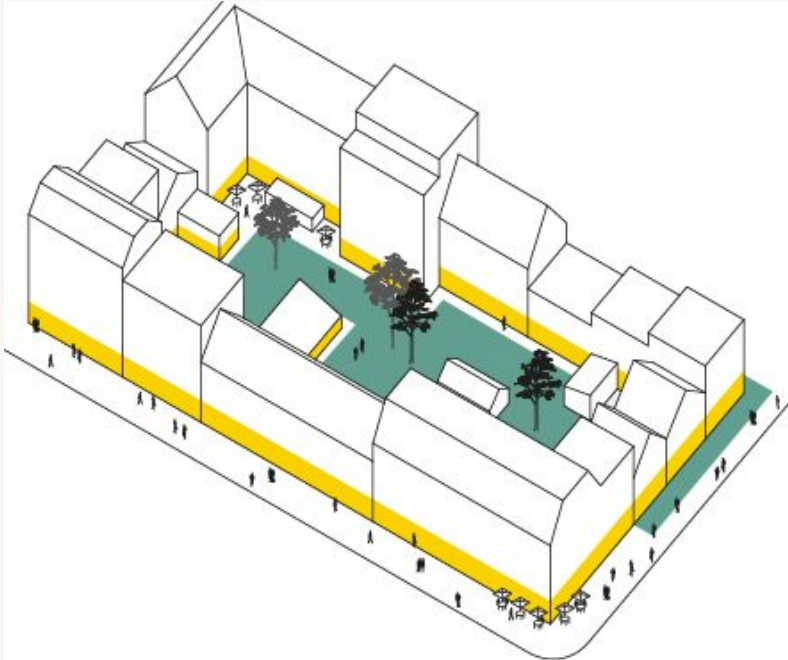


Straßen für Autos

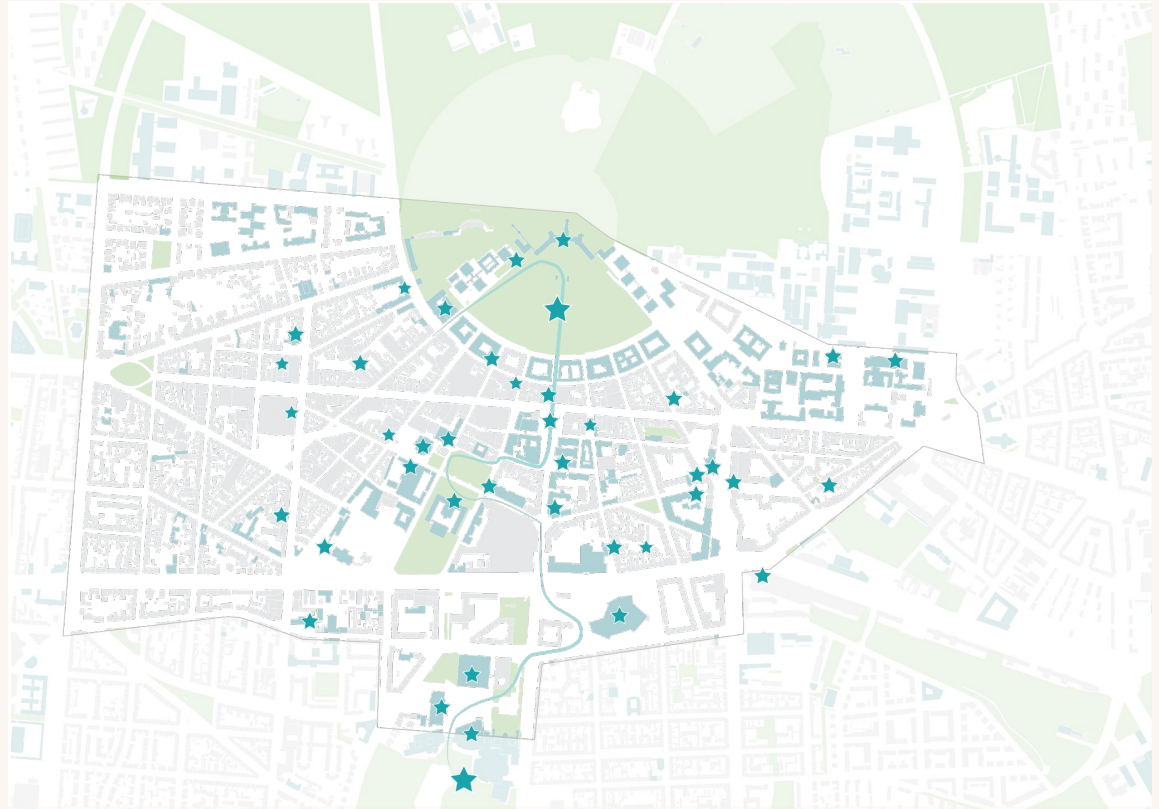


Straßen für Menschen

Jeder m² zählt - für mehr Aufenthaltsqualität z.B. in Höfen - (halb)öffentlich, (halb)privat



Gute Nachbarschaft - für mehr Synergien z.B. Kulturinstitutionen besser verbinden



Für Alle - Kinder und Senioren z.B. vielfältige Einladungen zum Spielen



Bärenplatz, Bern



Vester Voldgade, Kopenhagen



Spiele zum Ausleihen, Place de la Republique, Paris

***Celebrate* Karlsruhe - z.B Fächerstadt und Fahrradhauptstadt**





1

**Platz für mehr
gesunde Mobilität und
gute Erreichbarkeit**

Verkehrsverhalten kurze Wege

Für Wege bis 5 km werden mehr als **70 % mit dem Rad oder zu Fuß** zurückgelegt.

Zum Vergleich: Die Innenstadt von Karlsruhe hat einen Radius von 2-3 Kilometern.



zu Fuß
33%



MIV
20%



Fahrrad
40%



ÖPNV
7%

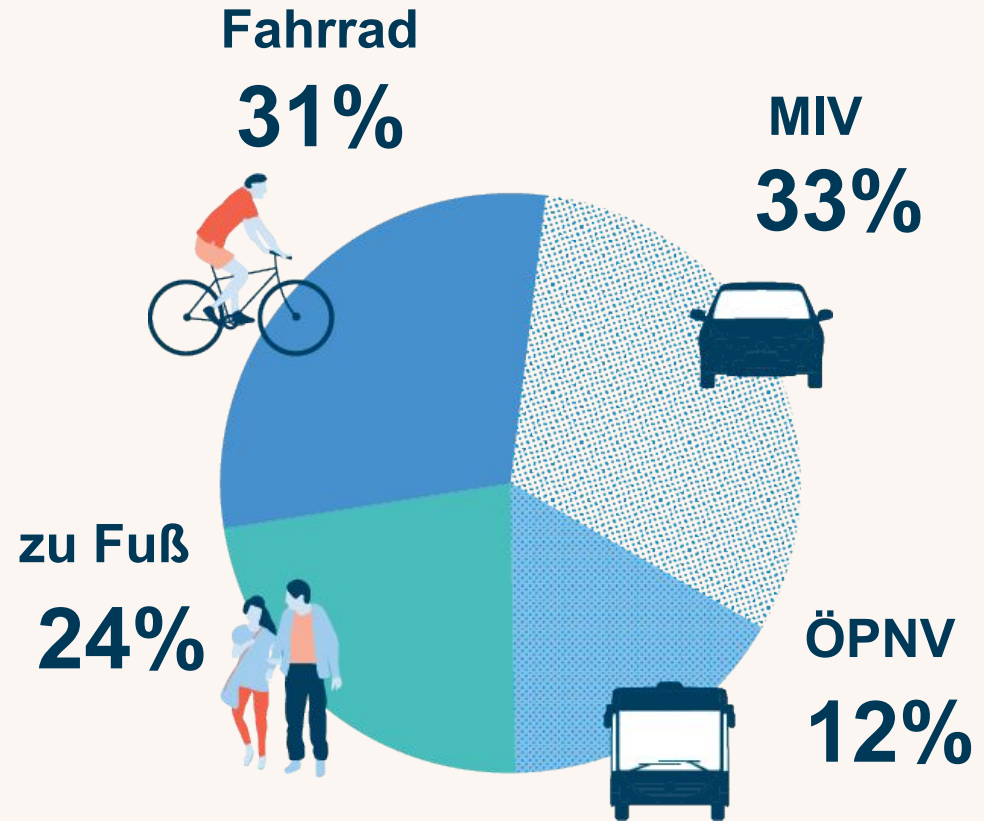


Verkehrsmittelwahl bei Entfernungen bis 5 km, 2018
nach Verkehrsaufkommen (nach Wegeanteilen)
Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018

Verkehrsverhalten

Karlsruhe ist bei der Mobilität bereits gut aufgestellt.

Fuß- und Radverkehr machen bereits **55%** der Wege im Modal Split aus.

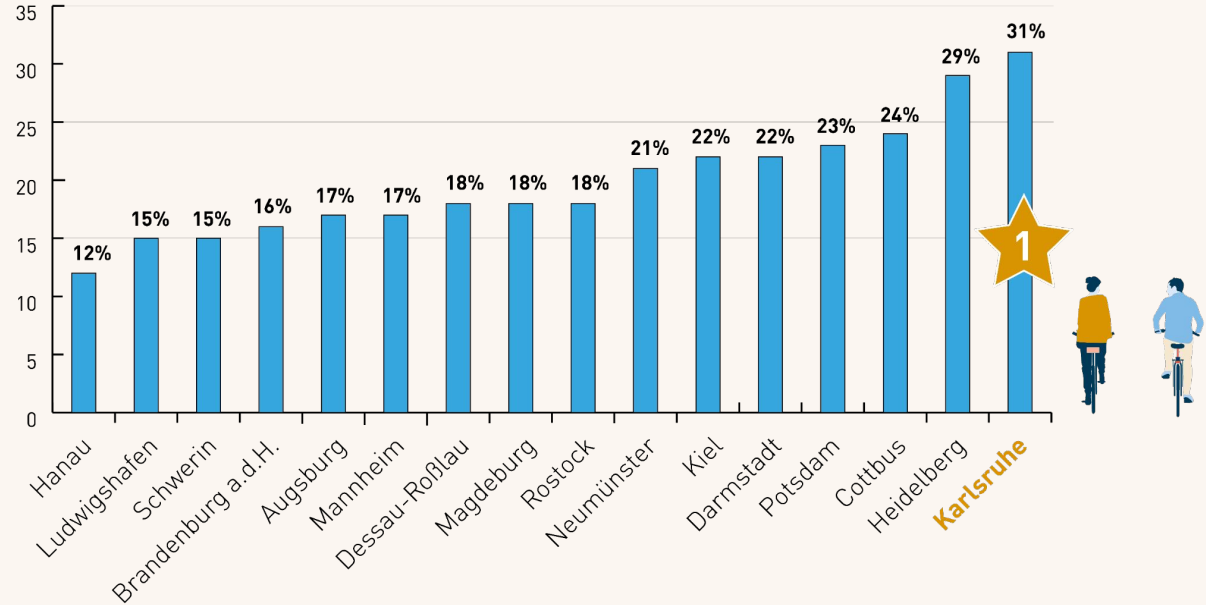


Modal Split der Stadt Karlsruhe 2012
nach Verkehrsaufkommen (nach Wegeanteilen)
Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018

Im Vergleich

Mit **31 %** der Wege **im Radverkehr** ist Karlsruhe eine der Top-Städte in Deutschland.

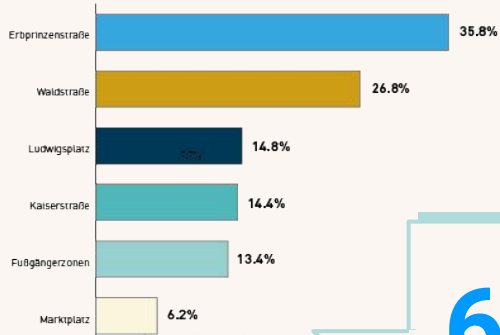
Karlsruhe ist 2021 der Spitzenreiter unter den fahrradfreundlichsten Großstädten mit **200.000 - 500.000** Einwohner:innen. Mit Note 3,07 noch vor Münster (3,17) und Freiburg (3,35). (Ranking des ADFC-Fahrradklimatest 2020)



Anteil der Radfahrer:innen in der Stadt Karlsruhe 2018
nach Verkehrsaufkommen (nach Wegeanteilen)
Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018

Konflikt Rad- und Fußverkehr

Wo vermissen Sie eine bessere Trennung von Fuß- und Radverkehr? (Nennen Sie 1-3 Orte)



63%*

Wünschen sich eine bessere Trennung von Fußgänger*innen und Radverkehr in der Erbprinzen- und Waldstraße.

*Quelle: Auswertung der Online-Bürgerbefragung zum Leitprojekt öffentlicher Raum und Mobilität (ÖRMI) Karlsruhe mit 501 Teilnehmern



Empfehlungen

1.

Den **Parkraum** für **Kfz** reorganisieren und Platz für **andere Nutzungen** schaffen.

2.

Stadtlogistik und **Anlieferungen** neu und integriert denken.

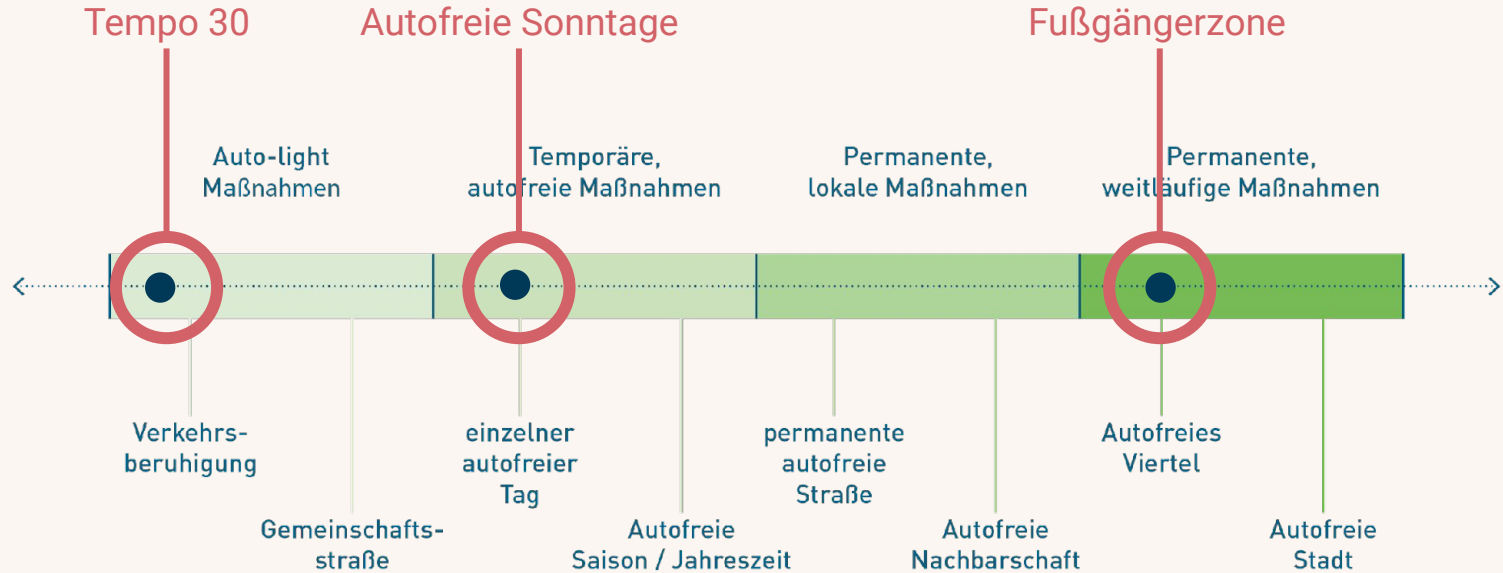
3.

Autofreiheit für die Innenstadt differenziert betrachten.

4.

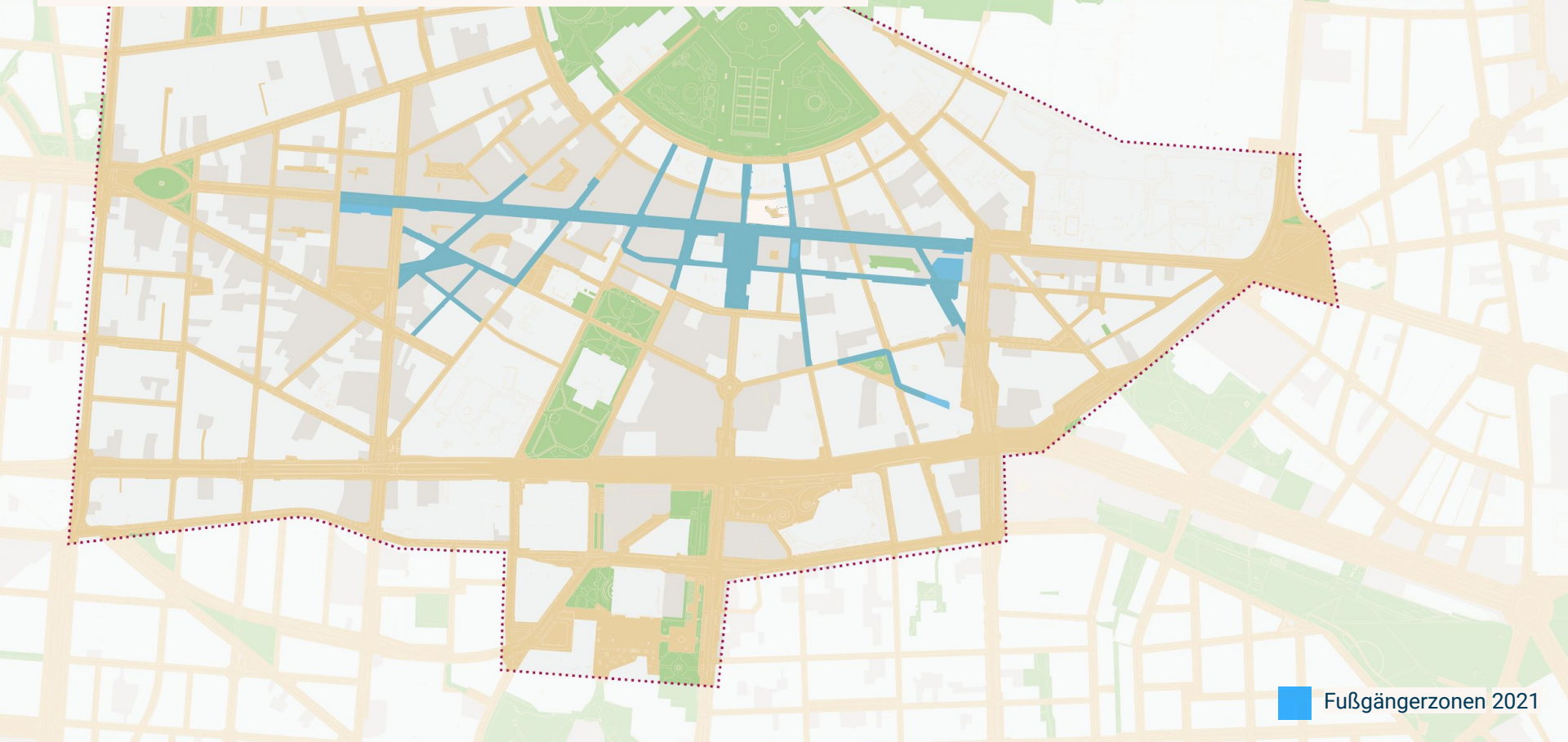
Prioritätennetz definieren, um die Konflikte zwischen den Verkehrsträgern zu reduzieren.

Versuch einer Einordnung



Ansatz: Autofreiheit neu denken

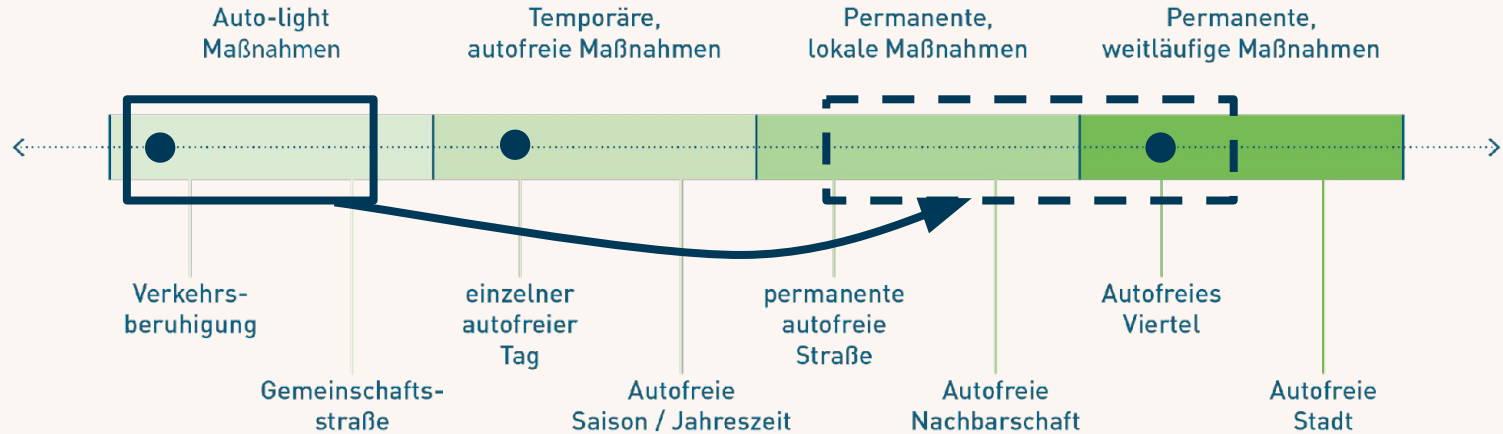
Wie autofrei ist Karlsruhe heute?



Zielvorstellung bis 2030

zentrale Ansatzpunkte zum Erreichen

1. **Beschränkung Parken** (u.a. Anwohnerparkzone, Parkverbote)
2. **Beschränkung Geschwindigkeit / Priorität** (u.a. Fahrradstraße)
3. **Beschränkung Zufahrtsberechtigung** (u.a. Fußgängerzone)



Parkstände im öffentlichen Raum

1. Parken; 3. Zufahrt

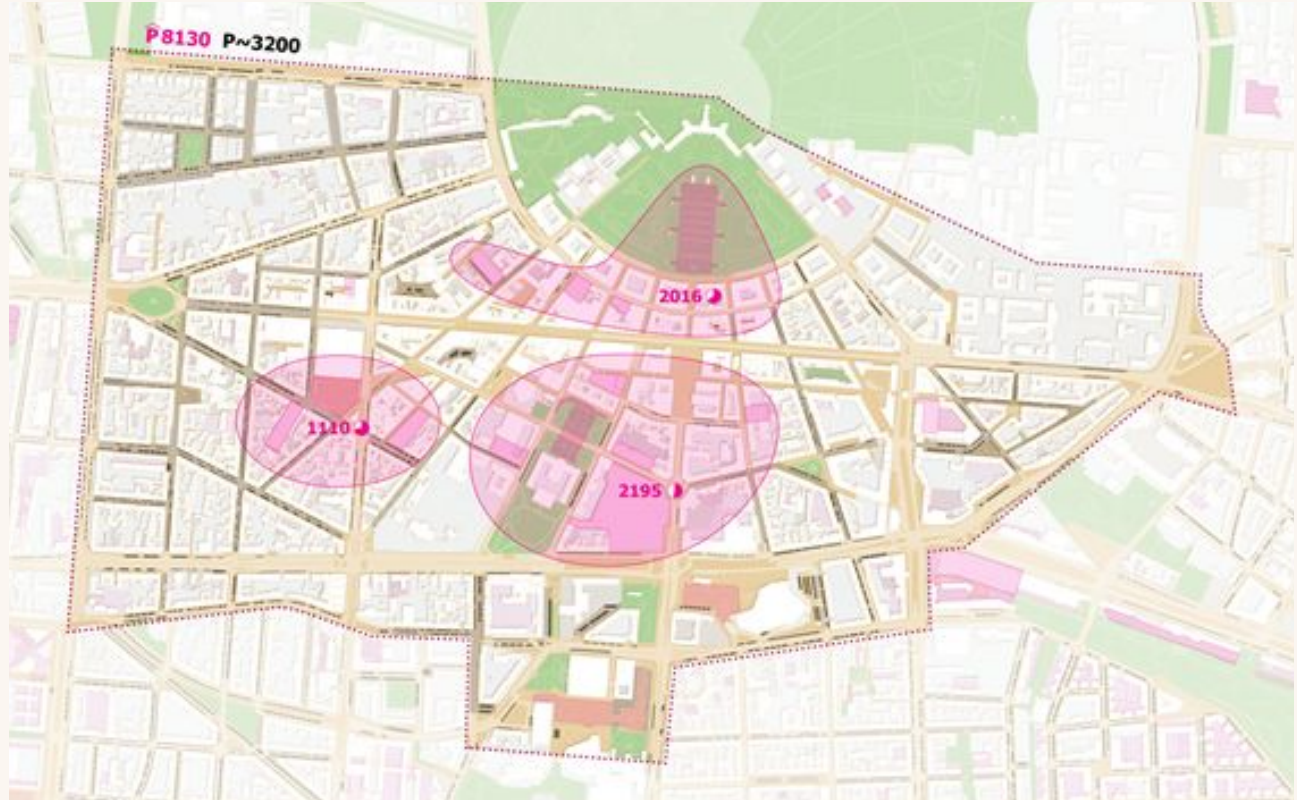
Es befinden sich mehr als
3.000 Parkstände im
öffentlichen Raum im ÖRMI
Areal.



Parkhäuser

1. Parken; 3. Zufahrt

In privaten Parkhäusern befinden sich **mehr als 8.000 Stellplätze** im öffentlich zugänglichen Parkhäusern im ÖRMI Areal (ohne private Stellplätze).



Ansatz: Parkraum reorganisieren

Strategie Parkstand Reduzierung

Anteil der Parkplatz Reduzierung
muss lokal für jede Straße
Kontext- und Standortabhängig
geprüft werden.

**Beispiel
Wohnstraße**



**Beispiel
Kommerzielles
Zentrum**



**5 Minuten
Laufdistanz
Um Parkbauten**

**Langfristig
10 Minuten
Laufdistanz?**

Strategie Parkstand Reduzierung Wohnstraßen

- Mehr Platz für Leben - Betonung von lokalen Ecken durch Reduzierung von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum
- Lokale Reduzierung von Parkplätzen in Wohnstraßen 10 - 30% ist kontextabhängig
- Reduzierung von Parkplätzen vor öffentlichen Institutionen (z.B. Schulen, Kitas, religiöse, soziale Einrichtungen)
- Reduzierung von Parkplätzen vor Gastronomie und Gewerbe (Aneignung und Aktivierung des Straßenraums ermöglichen)
- Punktuell: Parkflächen ersetzen durch Grün und Schatten

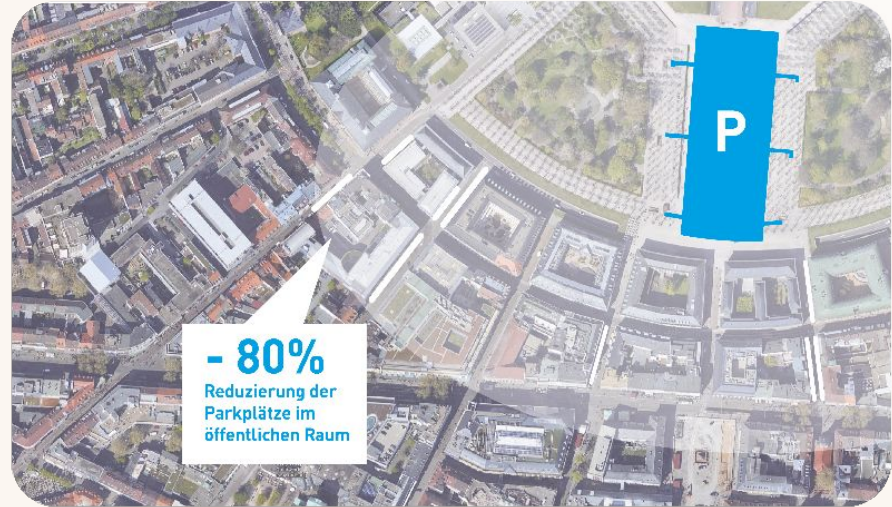


Hirschstraße

Strategie Parkstand Reduzierung

Kommerzielles Zentrum

- Reduzierung von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum in einem Radius von 250-300m (5min Laufradius) von Parkbauten
- Ausnahmen: Lieferverkehr und Ladezonen, Parkplätze für Menschen mit Behinderung, Kiss&Ride, zeitlich begrenzte Stellplätze



Zirkel

Ansatz: Logistik integriert betrachten

Logistik & Anlieferung



(oben) Last-Mile-KEP Hub, Hamburg

(rechts) Pilotprojekt ParkUnLoad, Stuttgart

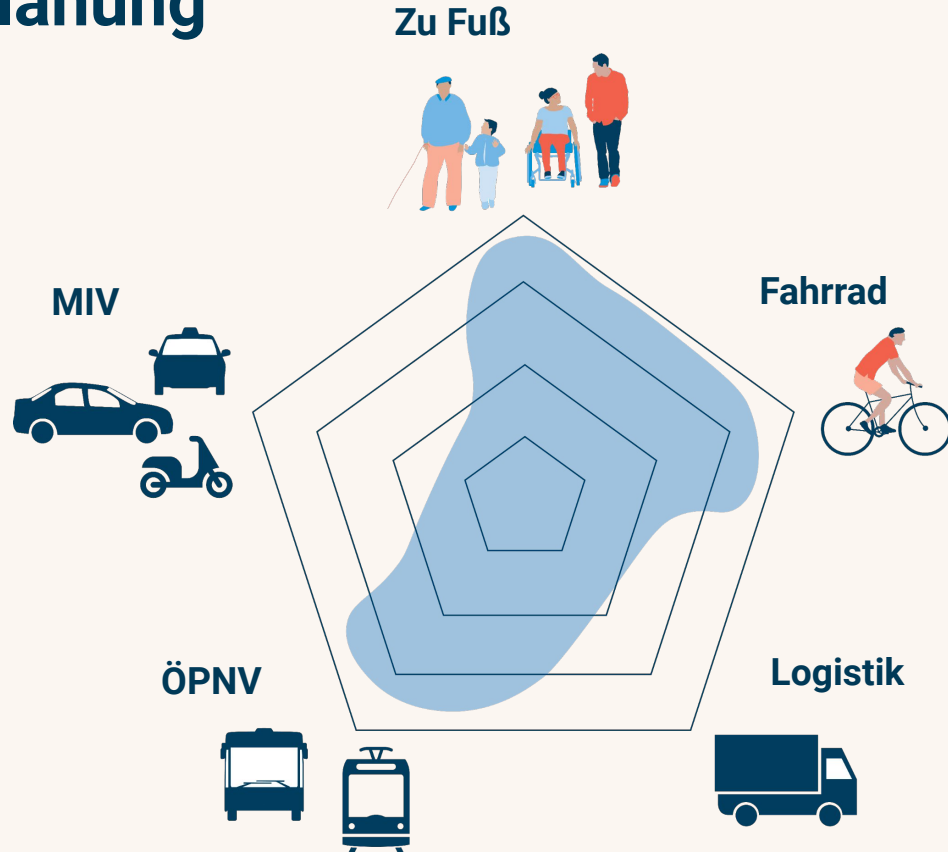


Priorisierung in der Planung

2. Geschwindigkeit; 3. Zufahrt

Es können nicht alle Aspekte der Verkehrsträger in den begrenzten Straßenräumen abgebildet werden. Um einzelne Aspekte zu stärken, sollen **Prioritäten für einzelne Verkehrsträger** definiert werden, ohne andere komplett auszuschließen:

Netz-Funktion (Link),
Raum-Funktion (Ort).

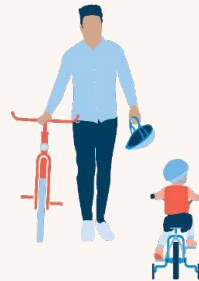


Für alle Nutzergruppen

“Es ist wichtig, dass auch mobilitätseingeschränkte und ältere Menschen als Verkehrsteilnehmer mit einbezogen werden.” – Bürger:in



“Die Erreichbarkeit in der Innenstadt sollte in der Planung alle Nutzergruppen berücksichtigen.” – Bürger:in



“Der Zugang zu einigen Haltestellen ist nicht möglich, wenn Sie mit einem Kinderwagen unterwegs sind oder eine Gehbehinderung haben.” – Bürger:in



*Quelle: Auswertung der Online-Bürgerbefragung zum Leitprojekt öffentlicher Raum und Mobilität (ÖRMI) Karlsruhe mit 501 Teilnehmer:innen und der Zukunftswerkstatt

Priorisierung durch StVO-Beschilderung

2. Geschwindigkeit; 3. Zufahrt



Prioritäten-Netz Fußgänger

Funktion: Fußgänger im Fokus,
Aufenthalt, Fahrrad zu Gast

Geschwindigkeit:

Schrittgeschwindigkeit

Parken: nur Halten für Anlieferung



Prioritäten-Netz Fahrrad

Funktion: Durchfahren für den
Radverkehr, Auto zu Gast

Geschwindigkeit: 30km/h

Parken: nur auf markierten
Flächen



Prioritäten-Netz Auto / Mix

Funktion: Erreichen der Garagen,
Ein- und Ausfahren

Geschwindigkeit: 30km/h

Parken: am Fahrbahnrand frei



2

Platz für mehr Grün

Problem der Hitzeinseln

- Ungünstige bioklimatische Belastung insbesondere der städtischen Höfe im Sommer
- Überhitzung durch viel versiegelte Fläche und wenig Grün

Wirkungsräume - Siedlungsflächen

Bioklimatische Belastung

Ungünstig	Einwirkungsbereich Kaltluft
Weniger günstig	Lufthyg. und bioklim. belastet
Günstig	
Sehr günstig	

Ausgleichsräume - Grün- und Freiflächen

Kaltluftliefervermögen

Gering
Mittel
Hoch
Sehr hoch

Kaltluftvolumenstrom

Mittel
Hoch
Sehr hoch

Kaltluftleitbahnen

orographisch, vorwiegend reliefinduziert
thermisch, vorwiegend nutzungsinduziert
flächenhafter Kaltluftabfluss

Abb. 6: Auszug aus der gesamtstädtischen Klimaanalyse für den Nachbarschaftsverband Karlsruhe



Bürgerbeteiligung



**“Es gibt zu wenige Bäume
und zu wenig Grün in der
Innenstadt!” – Bürger:in**



Bürgerzitate Mehr Grün



+ Zukunftswerkstatt

“Mehr Baumreihen im öffentlichen Raum pflanzen, um die Hitze aus der Straße rauszuhalten.” – Bürger

“Mehr unversiegelte Flächen, mehr Wiesen, mehr Blumen, mehr grüne Inseln schaffen in der Fußgängerzone.” – Bürger

“Wasserspiele, Bäume und Sitzbänke bei der Umgestaltung nicht vergessen!” – Bürger

“Gerne in der ganzen Südstadt Autostellflächen zu Baumreihen umwandeln und dazwischen Sitzgelegenheiten.” – Bürger

Empfehlungen

1.

Von **Grau und versiegelt** zu **Grün und lebendig**

2.

Grüne Verbindungen
mit der Umgebungen
bedeutet mehr
Durchlässigkeit und
Durchlüftung

3.

Verbesserung des
Mikroklimas

4.

Mehr Biodiversität und
Vielfalt an Grün

Von Grau und versiegelt zu Grün und lebendig z.B. Revitalisierung der Kaiserstraße



Entwurf für die Kombilösung-Planung ist aus dem Jahr 2010

Mehr Grün!?

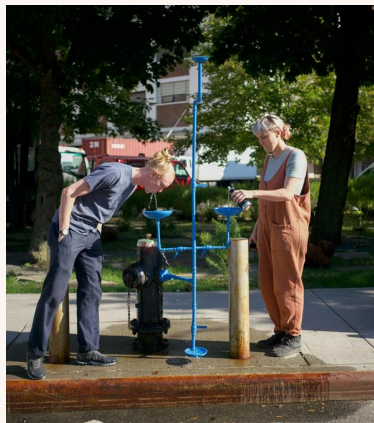


Verbesserung des Mikroklimas - z.B. Aufenthaltsmöglichkeiten Sommer



Mikroklima Verbesserungen

- Verbesserung der Luftqualität, Biodiversität oder Mikro-Habitate für Menschliche und nicht-menschliche Stadtbewohner
- Integration von Natur- und Wasserelementen
- Urban Gardening für die Nachbarschaft



Mehr Vielfalt an Grün - eine sinnliche Erfahrung beim Gehen, Radfahren und Verweilen in der Stadt



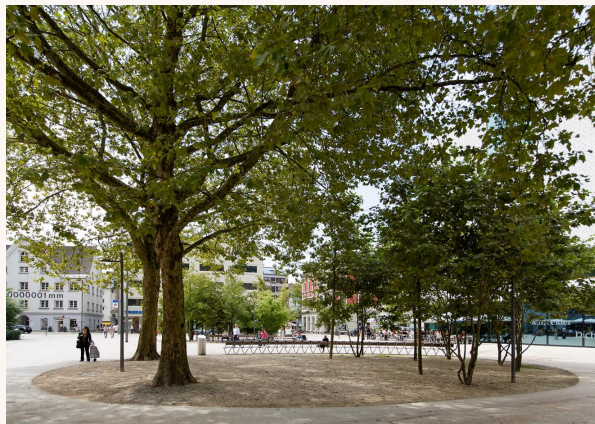
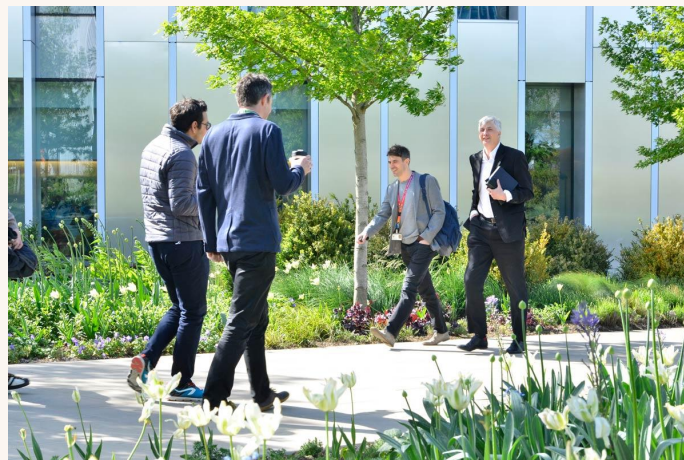
Spielen im Grünen, Schule in Antwerpen



Vertikale Begrünung (Green Wall), London

Vielfalt an Entsiegelung

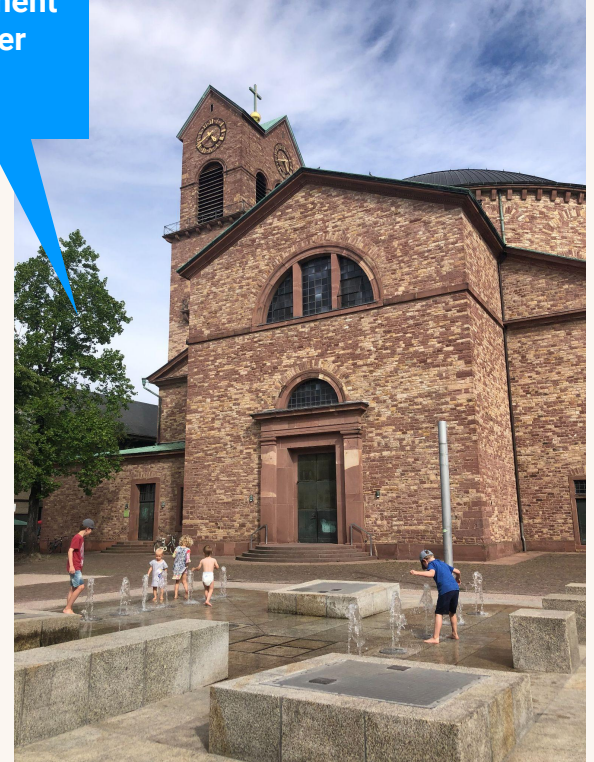
- z.B. in Innenhöfen, auf Plätzen, durch versickerungsfähige Belagauswahl, in Erdgeschosszonen und Bepflanzungen von Abstandflächen



Mehr Wasser für Karlsruhe

Wasser ist ein
beliebtes Element
im Karlsruher
Stadtbild

- Brunnen sind beliebte Anlaufstellen für alle - vor allem für spielerische Abkühlung für Kinder
- Einige Brunnen in Karlsruhe sind bereits Magnete im öffentlichen Raum
- Das Element Wasser ist im Stadtbild jedoch eher zurückhaltend, in der Innenstadt gibt es zu wenige Möglichkeiten Wasser zu genießen



Maßnahmen gegen Hitze-Spots

- Mit steigenden Hitzetagen über 30 Grad pro Jahr sind Brunnen ein wichtiges Element für das Mikroklima und gegen Hitze-Spots in der Innenstadt
- Über 300 Brunnen gibt es in der Fächerstadt



Wertvolles
Kulturgut und
Hitze-Regulierung
- Mehr Fokus auf
den Bestand



Platz zum Schwimmen?

- Wasserläufe/Brunnen sichtbar machen
- Wasser als Spiel- und Kühlelement nicht nur für Kinder, sondern auch für Erwachsene zugänglich machen
- Gibt es in der Karlsruher Innenstadt genug Platz um Wasser auch zugänglich zum Schwimmen zu machen?



Platz zum Schwimmen?

- Kann durch kreative Lösungen trotz Platzmangel in der Innenstadt ein Ort zum Schwimmen entstehen?
- Bestehende Wasserflächen nutzbar und zugänglich machen - auch für Erwachsene

Flussbad
Letten



Schwimmen
in der
Innenstadt?



Schlossgartensee

Swimmers Club,
Brücke



Sauna



Vision - Platz für mehr Grün

Maßnahmen

- Vielfalt an Entsiegelung und versickerungsfähigen Belägen
- Grüne Erdgeschosszonen:
- Vielfältige Bepflanzungen im Straßenraum und dadurch Stärkung der Freiraumatmosphäre im EG-Bereich
- Entseigelte, bepflanzte und Versickerungsfähige Abstandsflächen, Baumscheiben, Flexzonen

Mehr Vielfalt
an Grün

Von Grau zu
Grün

Entwurfsskizze

- Grüne Verbindungen
- Mehr Grün im Straßenbild durch kleinteilige Grünflächen und -elemente
- Grüne Höfe

Lösungen für ein
besseres
Mikroklima:
Verschattung und
Kühlung durch
Pflanzungen und
Entsiegelung

Grüne Verbindung -
Mehr Durchlässigkeit
Kühlung durch
Entsiegelung und
Pflanzungen

Vorschlag einer “Grünen Verbindung”

Die Lammstraße könnte eine wichtige grüne Verbindung vom Schloss bis zum Hauptbahnhof werden.

Empfehlungen:

- Die Straßen Karlsruhes durch mehr Straßengrün und Entsiegelung kühlen, um sommerlicher Überhitzung entgegenzuwirken.
- Die Aufenthaltsqualität in Straßenräumen durch mehr Sitzmöglichkeiten, aktive EG-Zonen und die Verbreiterung der Fußwege verbessern.
- Die Qualität des Radfahrens durch die Trennung des Fuß- und Radverkehr sowie mehr Fahrradstellplätze steigern.



Beispiel- straße

Vorher

- Höchste Fußverkehrszahlen in Nord-Süd-Richtung
- Potenziell wichtige und aktuell fehlende Klimaschleuse, um die Stadt zu kühlen
- Vorläufige Konklusion



Lammstraße

Beispiel- straße

Nachher

- Mehr Straßenbäume und Grün
- Priorisierung von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen
- Aktive EG-Zonen
- Mehr Sitzmöglichkeiten





3

Platz für mehr öffentliches Leben

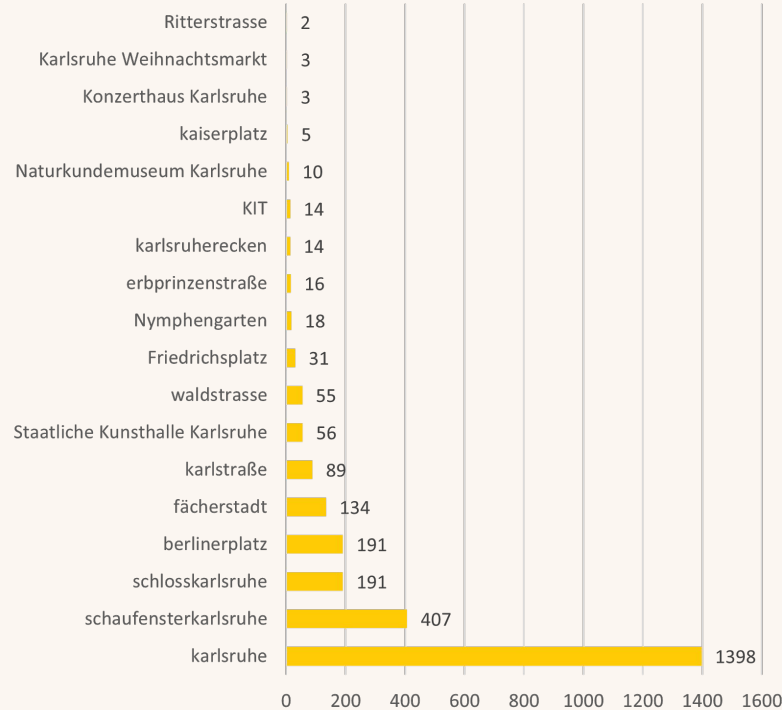
Instagram Fotos mit den meisten Likes in Karlsruhe

Viele davon haben etwas mit *Natur*, *Grün*, dem *Schloss* und *Licht* zu tun



Meistgenutzten Geotags in Karlsruhe

Die am häufigsten verwendeten Geotags in Karlsruhe sind das Schloss, der Berlinerplatz und die Fächerstadt.



Bürgerbeteiligung

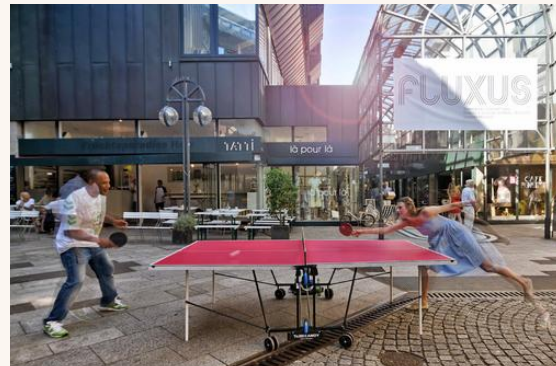


**"Ich wünsche mir mehr Raum
für Kultur und Musik im
öffentlichen Raum." – Bürger:in**



Mehr Einladungen zum Verweilen - z.B. Spielen für jedes Alter

Für Kinder und Erwachsene und als Treffpunkt
für Anwohner:innen



Empfehlungen

1.

Quartiere stärken und neu denken.

Mobilitäts- und Freiraumkonzept in jedem Quartier mit lokalem Kontext verankert.

2.

Aufwertung von öffentlichen Räumen

- jeder Quadratmeter zählt.

3.

Mehr Möglichkeiten zum Verweilen

- ausgewogenes Verhältnis von kommerziellen und nichtkommerziellen Angeboten.

4.

Das Leben sichtbar machen

- Mehr Kultur im öffentlichen Raum und Erdgeschosszonen beleben.

5.

Kinder und Jugendliche im Fokus

- Mehr Einladungen zum Spielen.

Beispiel- hof

Vorher

- Flächen neu organisieren und Priorisierung
- Synergien schaffen
- Höfe als lokale Treffpunkte
- Einzelhandel, Gastro, Kultur stärken
- Ein Ort für Kinder?



Passagehof

Fokus auf Kinder und Junge Menschen - z.B. Reallabor Passagenhof



Beispiel- Hof

Nachher (Sommer 2022):

- Mehr Raum zum Leben und Zusammenkommen
- Mehr Platz zum Spielen
- Mehr Bäume und Grün
- Aktive EG-Zonen
- Reduzierung des motorisierten Verkehrs



Passagehof

Verkehrsuntersuchung Karlstraße Nord

“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.

Eine **Erweiterung der Fußgängerzone** auf die nördliche Karlstraße bis zur Stephanienstraße **führt zu weiteren positiven Effekten in der Innenstadt West**, da hierdurch zusätzlich Verkehre aus dem nördlichen Gebiet auf Schlossplatz und Waldhornstraße verlagert werden können.

Die Verkehrsuntersuchung hat somit ergeben, dass **prinzipiell kein verkehrliches Ausschlusskriterium** vorliegt, die Karlstraße mit Ausbau der Haltestelle am Europaplatz entsprechend **zur Fußgängerzone umzugestalten**. Die Maßnahme kann prinzipiell im Abschnitt zwischen Amalienstraße und Akademiestraße erfolgen, aber auch auf den nördlichen Bereich bis zur Stephanienstraße ausgeweitet werden.”

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

Kulturelles Netzwerk



Beispiel für den öffentlichen Raum

Vorher

- Von einer Funktionsstraße zu einem Ort des Verweilens?
- Die EG-Zone aktivieren ohne das Gebäude umzubauen?



Beispiel für den öffentlichen Raum

Nachher:

- Mehr Grün und Schatten
- Das Leben von innen nach außen bringen, auf bestehendes Leben aufbauen und unterstützen
- Ausgleich von kommerzieller und nicht-kommerzieller Bestuhlung
- Einladung zu gesunder Mobilität



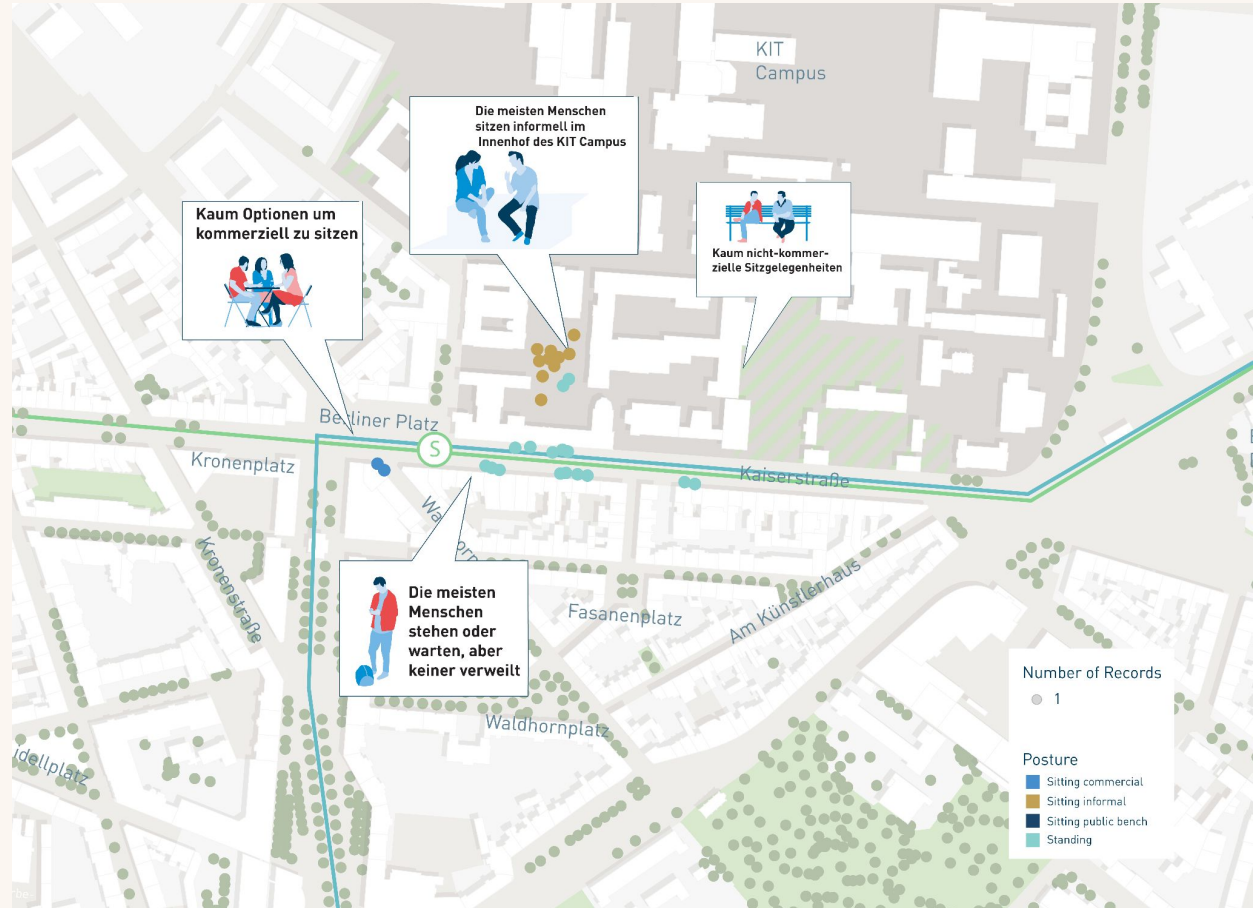
Fahrradfreundlicher Umbau durch neue Prämissen Kunsthalle



PSPL Analyse und Beobachtungen Kaiserstraße Ost

Mithilfe einer Methode der PSPL Analyse* wurde die Nutzung des öffentlichen Raums in der Kaiserstraße Ost untersucht

*Datensammlung: Besuch 15.-17.09.21, drei Momentaufnahmen an verschiedenen Tagen und Uhrzeiten mithilfe der Gehl App (Stationary survey)



Vom Korridor zur Quartiersstraße Kaiserstraße Ost

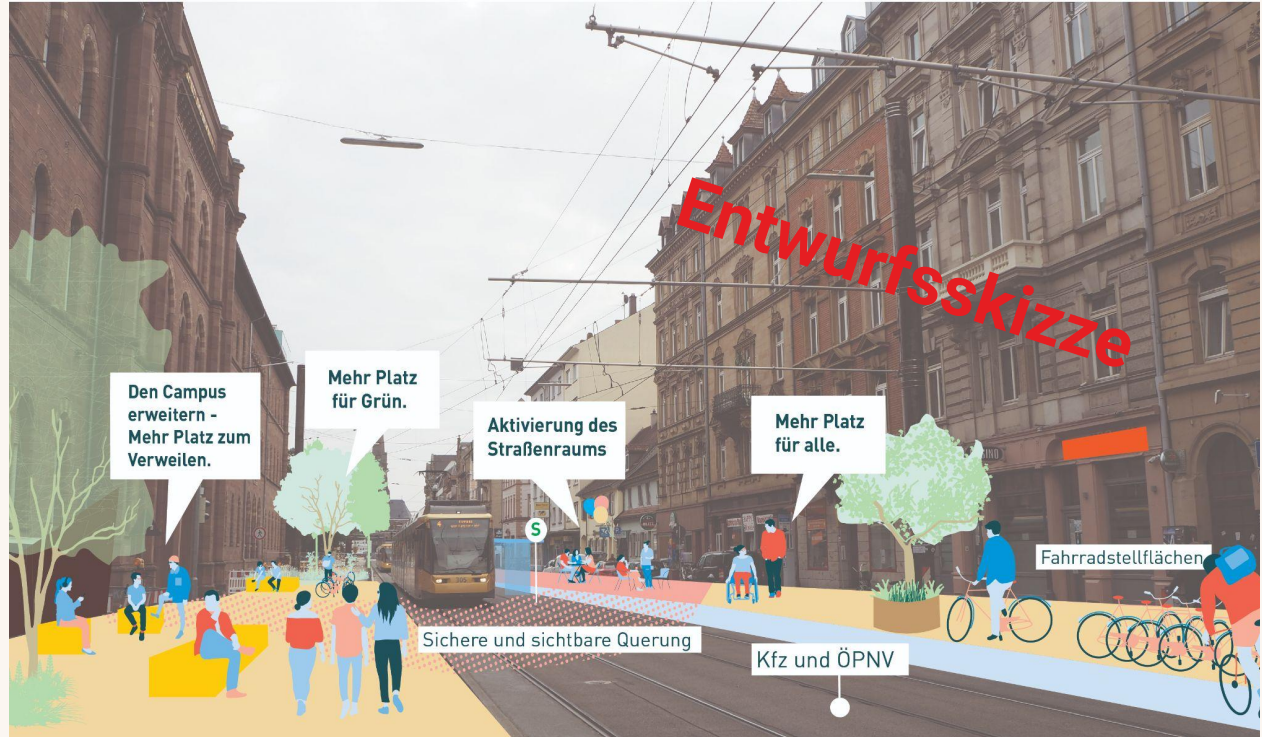


- Vom Korridor zum Ort der Begegnung
- Verbesserte Zugänglichkeit und Konnektivität
- Verbindung und Einbeziehung der Nachbarschaft
- Gestaltungsprozess, der die Akteure in der Nachbarschaft zusammenbringt, unabhängig davon, ob sie in der Nachbarschaft leben oder arbeiten



Beispiel für eine Quartiersstraße Kaiserstraße Ost

- Von einem Korridor zu einem Ort
- Neue Straßenbahnhaltestelle
- Mehr Grün und Schatten
- Ausgleich von kommerziellen und nicht-kommerzielle Sitzgelegenheiten
- Reduzierung von Parkständen und mehr Fahrradstellflächen
- Mehr Platz für Leben durch Aktivierung des Straßenraums und Priorisierung von Fußgänger:innen



Open KIT Campus Kaiserstraße Ost

- Integration in die Nachbarschaft
- Barrieren abbauen
- Öffnung für die Öffentlichkeit
- Langfristiges Potenzial für die Umwandlung von Parkplätzen für andere Zwecke
- Öffentliche Räume des Campus als Teil des Netzes öffentlicher Räume in der Nachbarschaft integrieren - unterschiedliche Rollen



Tram/ÖPNV - vom Link zum Ort



Vauban, Freiburg



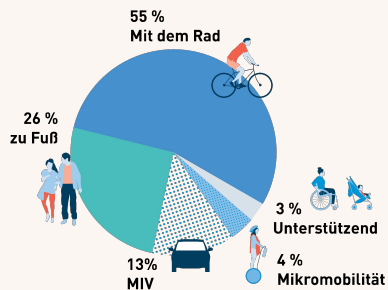
Les Quais, Brüssel haller



Tram Station, Lund

Ein besseres Gleichgewicht schaffen Hirschstraße

- Öffentliche Einrichtungen
- Gastronomie
- Gewerbe-/Büroflächen
- Aufenthaltsqualität verbessern
- Kommerzielle Aufenthaltsflächen
- Aneignungsflächen/Mehr Grün
- Fahrrad Parkflächen
- 🚲 Priorität Fahrrad
- ➡ Einbahnstraße (Kfz)



Modal Split*
Sophienstraße/Hirschstraße

Gehl

*Datensammlung: Freitag, der 17.09.21 um 17 Uhr,
App (Movement survey), 393 Beobachtung

Entwurfsskizze



Ein besseres Gleichgewicht schaffen

Im Vergleich

Mehr
Nicht-kommerzielle
Sitzplätze



Kommerzielle
Sitzplätze



Nicht-kommerzielle
Sitzplätze

Hirschstraße

75

Sophienstraße

47

Waldstraße

40

0

0

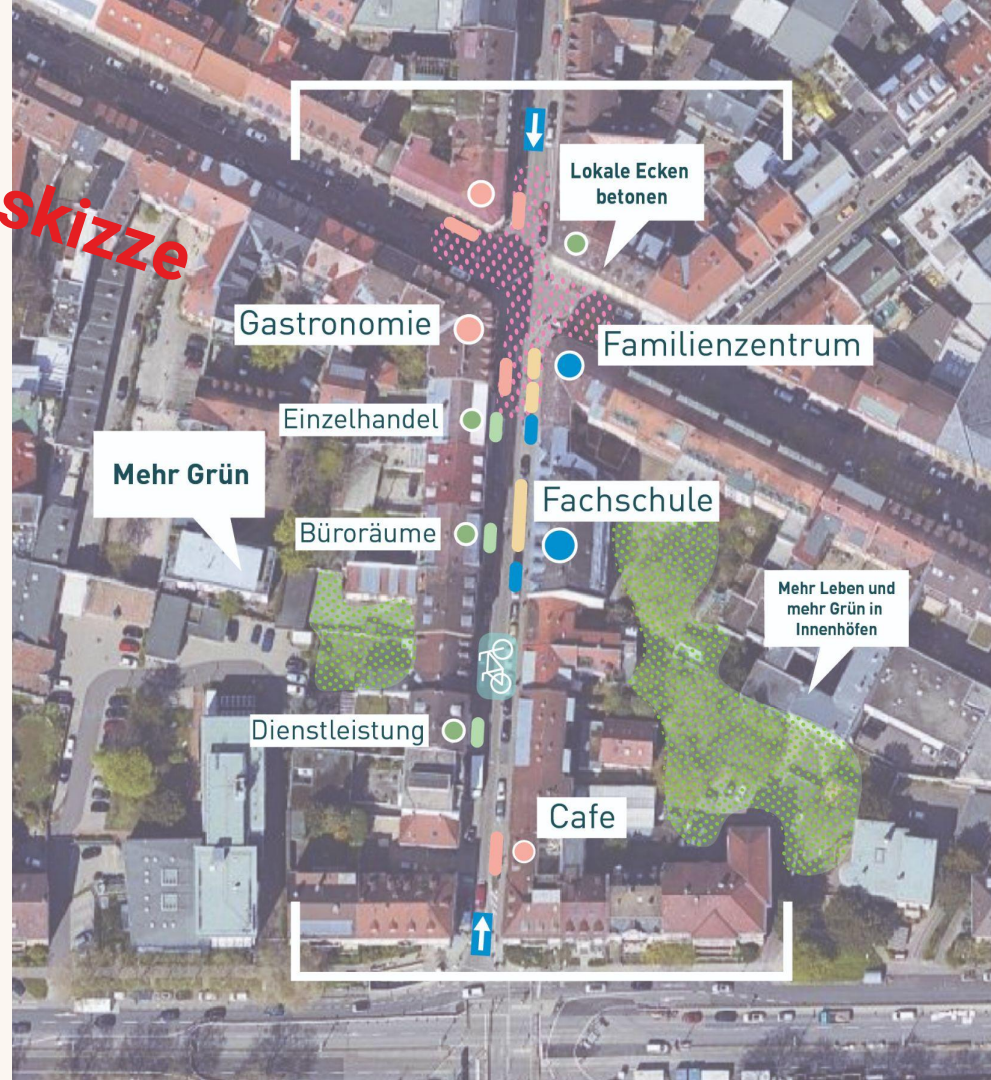
10

*Datensammlung: Zählungen während dem 15.- 17.09.21

Ein besseres Gleichgewicht schaffen Hirschstraße

Entwurfsskizze

- 10 - 30 % Parkstand Reduzierung (kontextabhängig)
- Innenhöfe beleben und begrünen - Beispiel Innenhofprogramm der Stadt Kopenhagen
- Reduzierung des Verkehrsflusses - Keine Durchfahrt mehr durch neue Einbahnstraßenregelung in der Hirschstraße
- Mehr Fahrradparken
- Aufenthaltsqualität stärken - auch nicht-kommerzielle
- Fußwege freihalten durch Umnutzung von Parkplätzen



Beispiel Hirschstraße

Der Betrachtungsraum in der Hirschstraße hat ca. 38 Parkplätze. Eine Parkplatz-Reduzierung von 30 % entspricht einem Entfall von 11 Parkplätzen:

- Umwandlung in nicht-kommerzielle und kommerzielle Aufenthaltsflächen (an lokalen Ecken und vor öffentlichen Gebäuden; vor Gastronomie)
- Fahrradparken (z.B. zusätzlich 20x vor Shops und öffentlichen Gebäuden)
- Aneignungsbereiche vor Gewerbe und Büros (zur Gestaltung durch Bürger mit festgelegten Rahmenbedingungen)
- Prüfung von möglichen Baumpflanzungen oder Pflanzenkübel
- Mehr Platz auf Gehweg vor allem für Menschen mit Behinderung, Eltern mit Kindern, Senioren

Privates
Fahrradparken im
Innenhof oder auf
der Straße?

Mehr Grün

Grüne Innenhöfe -
Gute Idee?

Lokale Ecken
betonen

Gastronomie

Familienzentrum

Einzelhandel

Büroräume

Fachschule

Mehr Leben und
mehr Grün in
Innenhöfen

Dienstleistung

Cafe

Entwurfsskizze

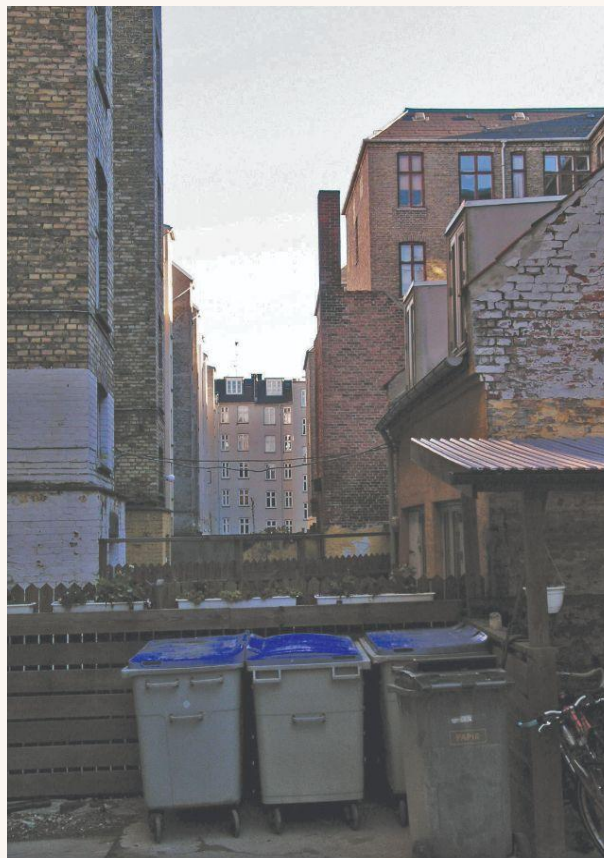
Beispiel für eine Wohnstraße Hirschstraße

- Mehr Grün und Schatten
- Ergänzung durch nicht-kommerzielle Sitzgelegenheiten
- Minimale Reduzierung von Parkständen (z.B. Betonung von lokalen Ecken)
- Reorganisation von Gehwegsflächen (z.B. kein Parken vor öffentlichen Einrichtungen und Gastronomie)
- Barrierefreiheit berücksichtigen



Grüne Innenhöfe

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



Vorher



Nachher

Vision - Platz für mehr Leben

