

Platz für mehr

Grün, Leben und gesunde Mobilität

Stadt Karlsruhe
Stadtplanungsamt

IQ-Leitprojekt
Öffentlicher Raum und
Mobilität Innenstadt (ÖRMI)

Gehl

ARGUS
STADT UND VERKEHR - PARTNERSCHAFT mbB

WEEBER + PARTNER



Stadt Karlsruhe, 01. Dezember 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, Landschaftsarchitekt
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



Vorwort

Der Trend zur Urbanisierung hält auch in Deutschland weiterhin an. Prognosen zufolge werden künftig mehr als drei Viertel aller Menschen in Städten leben. Gleichzeitig beschäftigen uns Themen wie Klimaanpassung, Energiewende, sichere Arbeit, bezahlbares Wohnen, nachhaltige Mobilität, Zuwanderung oder demografischer Wandel in immer größerem Maß. Daher bedarf es eines ganzheitlichen Ansatzes, um sich den Herausforderungen einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu stellen.

Vor diesem Hintergrund arbeitet die Stadtverwaltung bereits seit einigen Jahren intensiv und ämterübergreifend im Korridor „Zukunft Innenstadt“. Eine wesentliche Rolle kommt hier zum einen der Klimaanpassung in dicht bebauten und stark versiegelten Quartieren zu und zum anderen der Mobilitätswende. Denn das Ziel von „Zukunft Innenstadt“ ist, die Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume zu stärken. Geeignete Mittel zum Erreichen dieses Ziels sind vielfältigere Nutzungen, mehr Grün und eine Neuverteilung des öffentlichen Raums zugunsten des klimaschonenden Fuß- und Radverkehrs.

Die vorliegende Arbeit, welche die Bürogemeinschaft Gehl/ARGUS/W+P im intensiven Austausch mit der Stadtverwaltung und der Bürger*innenschaft entwickelt hat, zeigt eindrucksvoll, wie Karlsruhe diesen komplexen Anforderungen gerecht werden will.

Das hier vorgestellte Gesamtkonzept soll zusammen mit den Einzelmaßnahmen der Verwaltung als Leitplanke bei zukünftigen Projekten dienen und in den kommenden Jahren sukzessive umgesetzt werden.

Hierbei ist die Unterstützung von vielen Seiten gefragt, ob als Anwohner*innen, Besucher*innen der Innenstadt, Immobilieneigentümer*innen, zivilgesellschaftliche Akteur*innen oder auch als Kultureinrichtung – Ihre Mitwirkung ist herzlich willkommen, denn nur gemeinsam können wir die Herausforderungen der Zukunft meistern.

Ich wünsche Ihnen eine inspirierende Lektüre und freue mich, gemeinsam mit Ihnen diese Vision einer lebendigen, lebenswerten und klimafreundlichen Innenstadt aktiv und kreativ umzusetzen.

Ihr Dr. Frank Mentrup



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

- 46 Vision "Platz für mehr Leben"
- 48 Empfehlungen
- 56 Lupe für eine aktive Straße: Karlstraße-Nord
- 60 Lupe für eine Quartiersstraße: Kaiserstraße-Ost
- 64 Best Practice: Melbourne

66

Platz für mehr gesunde Mobilität

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

92

Katalog der Empfehlungen





Stadtmarketing Karlsruhe GmbH

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.



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

1963



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

Heute



1992

Mobilität – Internationales Vorbild

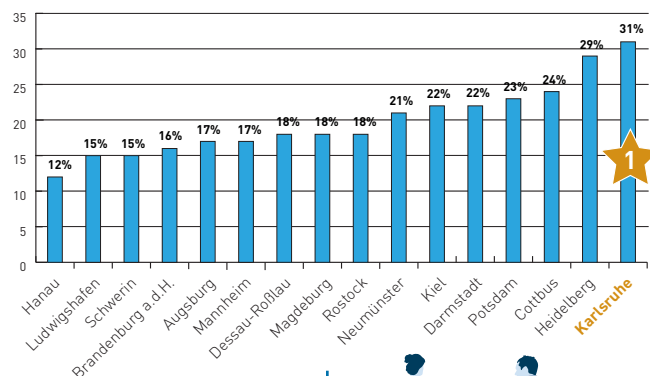
Der Wechsel von den Strecken der Deutschen Bahn in das städtische Streckennetz über das Zweisystem-Stadtbahnssystem wird als *Karlsruher Modell* bezeichnet. Das Konzept wurde erstmalig im Jahr 1992 eingeführt. Die innerstädtischen Linien sind direkt mit den umliegenden Städten der Region verbunden. Das gut vernetzte Stadtbahnssystem 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

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)





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



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 Covid-19-Pandemie, 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.

Der "Gehl-Ansatz"



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 sowie Online-Befragungen und die Resultate einer Zukunftswerkstatt wurden sowohl Karlsruher*innen als auch Menschen aus umliegenden Städten am Projekt beteiligt.



"Platz für mehr"

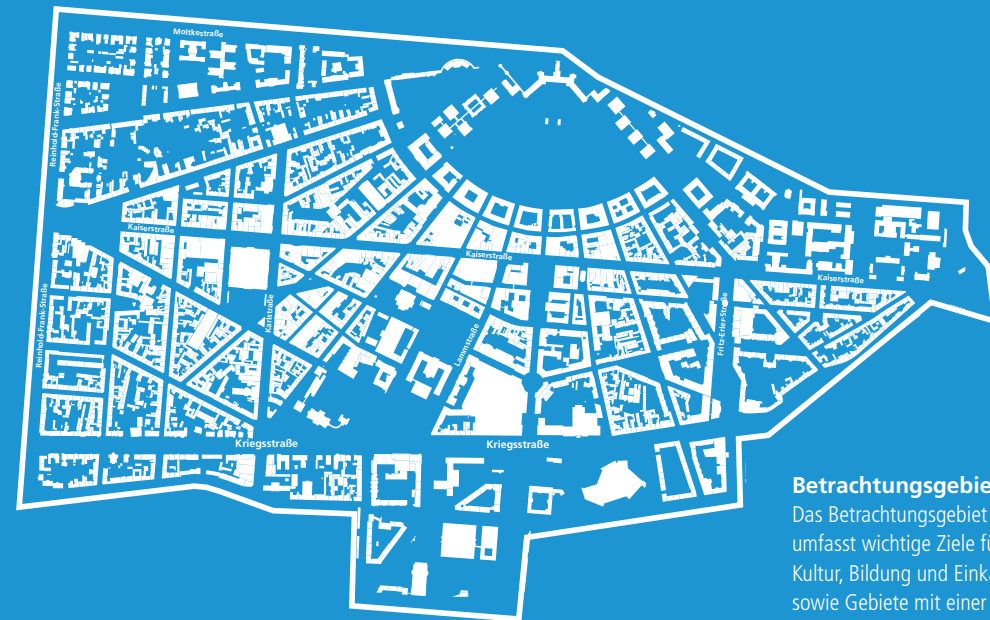
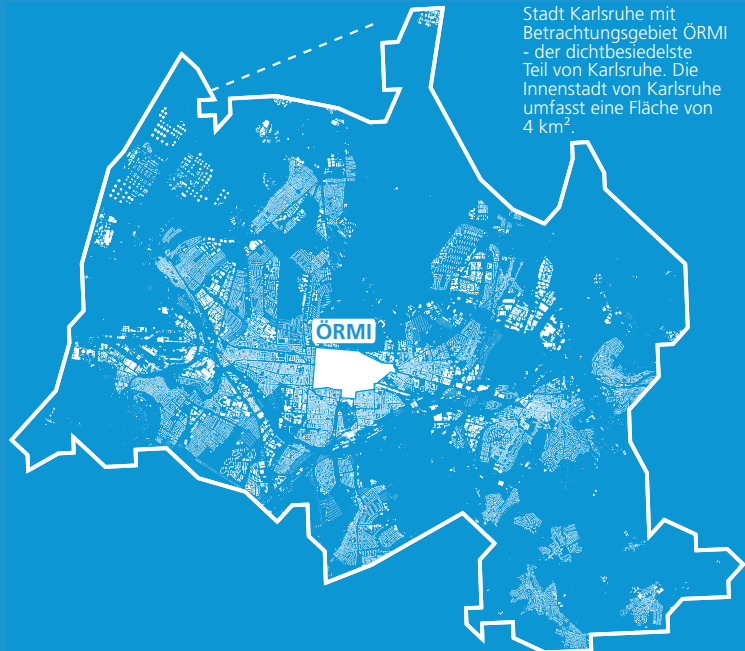
Mit vielen Projekten, die in den kommenden Jahren abgeschlossen werden (Kombilösung, Neugestaltung Kaiserstraße, Berliner Platz, Europaplatz etc.) ist Karlsruhe in der einzigartigen Position, seine Innenstadt auf die nächste Stufe bringen zu können. Es entsteht Platz für mehr!

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 insbesondere 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 Covid-19-Pandemie wurden alternative (auch digitale) Beteiligungsformate und Methoden zur Erfassung des öffentlichen Lebens angewandt.



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



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

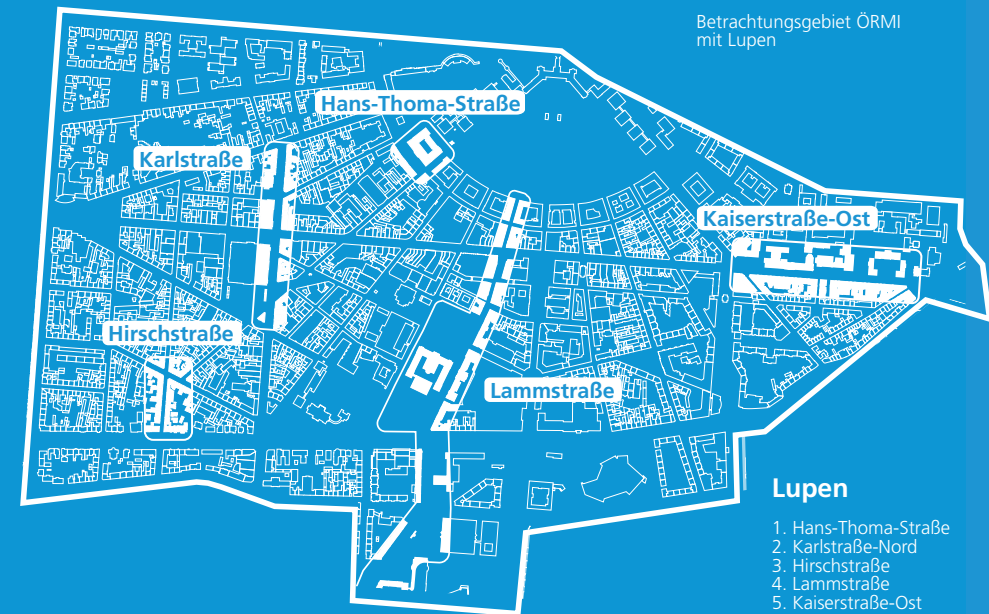
Dieser Bericht baut auf den bereits existierenden Strategiepapieren der Stadt Karlsruhe auf, wie z. B. dem Verkehrsentwicklungsplan, dem "Städtebaulichen Rahmen Klimaanpassung" oder der CIMA-Studie für die Innenstadt, und führt die Ergebnisse der unterschiedlichen Projekte und die Analysen der Bürogemeinschaft 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 Handlungsempfehlungen in einer Liste zusammengefasst. Darüber hinaus wird die Umsetzung der Empfehlungen 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 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 repräsentieren, 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.

Die Lupen zeigen erste konzeptionelle Vorschläge und visualisieren Verbesserungspotenziale, die im Rahmen einer Detailplanung weiter bearbeitet werden müssen.

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 Aufenthaltsqualität 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, lebenswerter 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 Covid-19-Pandemie 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.

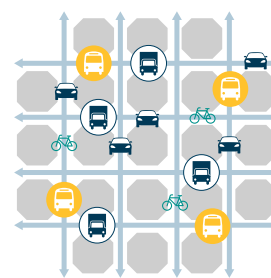


"Co-create Copenhagen"

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

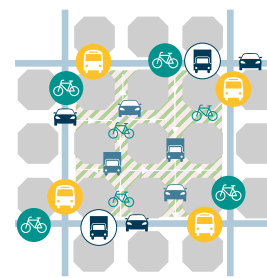


Gegenwärtiges Modell



Von Straßen, die vom Verkehr dominiert sind...

Superblock-Modell

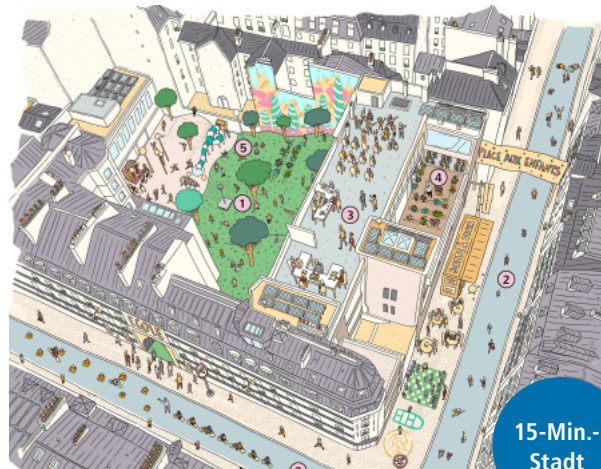


... zu autofreien Plätzen und Parks in der Nachbarschaft.

„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



15-Min.-
Stadt

vorher



nachher



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 zugewiesen. 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.

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 CO₂-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

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 Bebauungsstruktur 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 Karlsruhe sind Platz für mehr Grün, Platz für mehr Leben und Platz für 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 Hierarchie der verschiedenen öffentlichen Räume stärker definiert werden, um Erdgeschoss 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 CO₂-Werte reduzieren. Parkplätze und Liefersdienste 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 (Smart City) berücksichtigt und in einen ganzheitlichen, kollaborativen und innovativen Planungsansatz integriert werden. Mit mehr Mut für kreative Antworten und neue Lösungen, auch über Abteilungen hinweg und mit neuen Partnerschaften. 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.





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

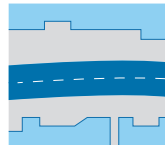
Mithilfe des Plans werden öffentlichen Räumen klare Rollen zugeschrieben. Durch die klare Definierung und Klassifizierung können Umgestaltungen und Aufwertungen der öffentlichen Flächen strategischen Prinzipien folgen z.B. im Bezug auf Begrünungsstrategien, Parkraumbewirtschaftung, Geschwindigkeitsbegrenzungen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

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 umsetzen und Menschen dazu einladen, sich zu auszutauschen und sich zu begegnen.

"Link and Place"

Der Gesamtansatz für die Analyse und die Identifizierung von Empfehlungen ist inspiriert vom "Link and Place"-Konzept. Dieser Ansatz definiert Straßen, Plätze, Parks und andere öffentliche Räume nicht nur als Bewegungskorridore bzw. Räume für Mobilität, sondern als wertvolle öffentliche Begegnungsräume 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
- Erhöhung des Grünanteils
- Fußverkehr und/oder ÖPNV haben Vorrang
- Gute Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel
- Lieferzeiten- und Ladezonenkonzepte

Quartiersplätze und Quartiersstraßen

- Attraktive Funktionsmischung und lokale Treffpunkte im Quartier
- Erhöhung des Grünanteils
- 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, Erhöhung des Grünanteils 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



Legende

- Stadtplätze und Stadtstraßen
- Quartiersplätze und Quartiersstraßen
- Verbindungsstraßen
- Wohnstraßen
- Grüne Verbindungen
- Grünflächen
- Grüne Höfe
- Kulturelle Institutionen am Kulturpfad
- Kulturplätze
- Bildungscampus
- Radverkehrskorridore
- Synergien fördern
- Neue Verbindungen
- Parkhäuser
- Straßen- und Stadtbahnstrecken
- Kultureller und historischer Stadtkern



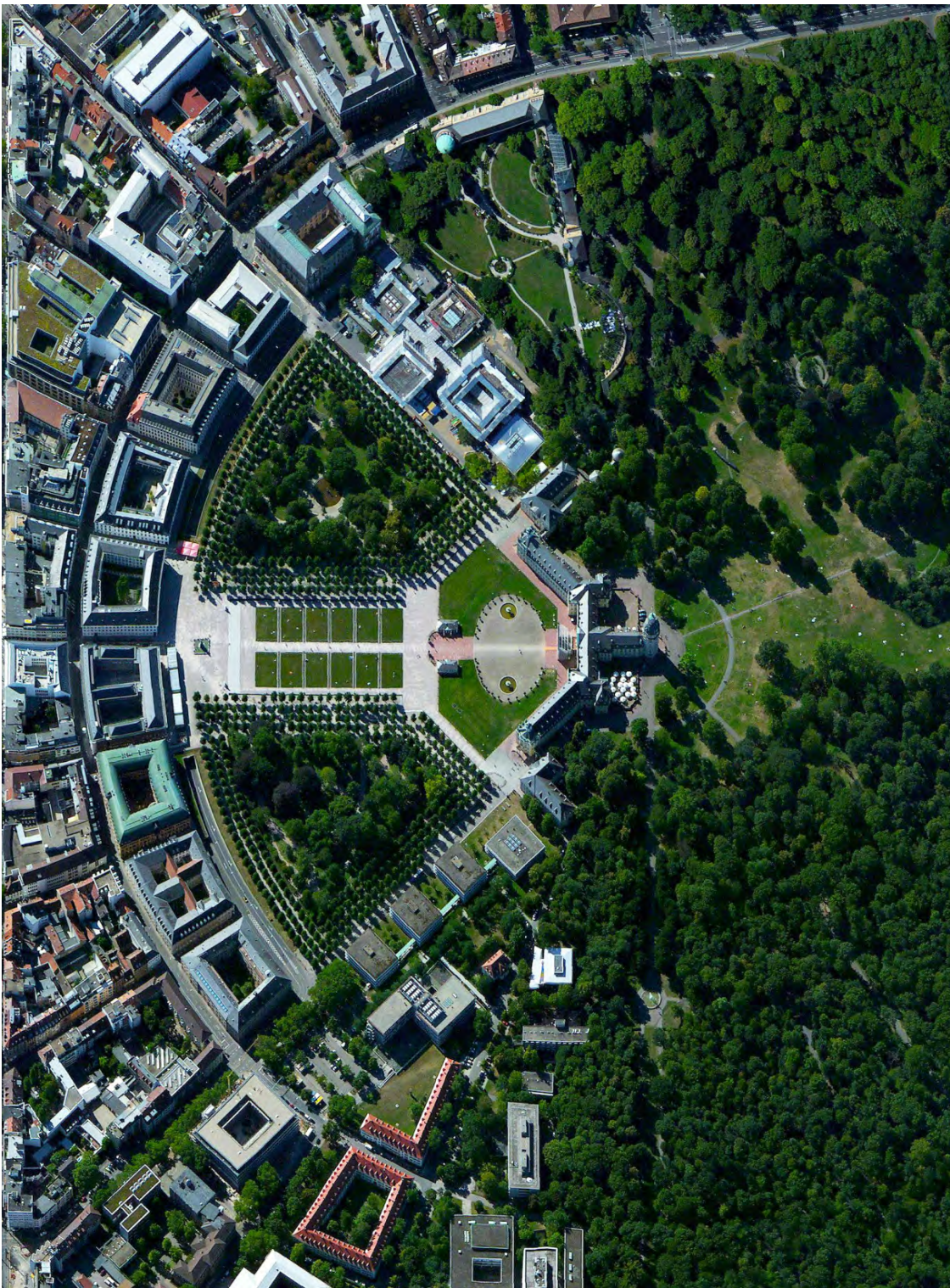
Die dargestellten Personen und Fahrzeuge dienen rein der visuellen Aufwertung des Plans und zeigen keine Nutzungs- oder Funktionsdichte.





3

**Platz für mehr
Grün**



Platz für mehr Grün

Ballung und Hitze entgegenwirken

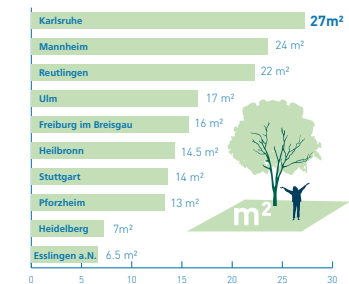
Karlsruhe ist eine grüne Stadt, doch das Stadtzentrum hat eine hohe Hitzebelastung, da dicht bebaute und versiegelte Flächen sich stärker aufheizen. Steigende Temperaturen bewirken, dass die Innenstadt sich in Zukunft im Sommer weiter aufwärmt und Hitzestress verursacht, der die Aufenthaltsqualität in 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 grünen 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-Heatlands). 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 warmen Jahreszeit.



Grüne Stadt Karlsruhe: Fläche von Grünanlagen pro Kopf in den zehn 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."**



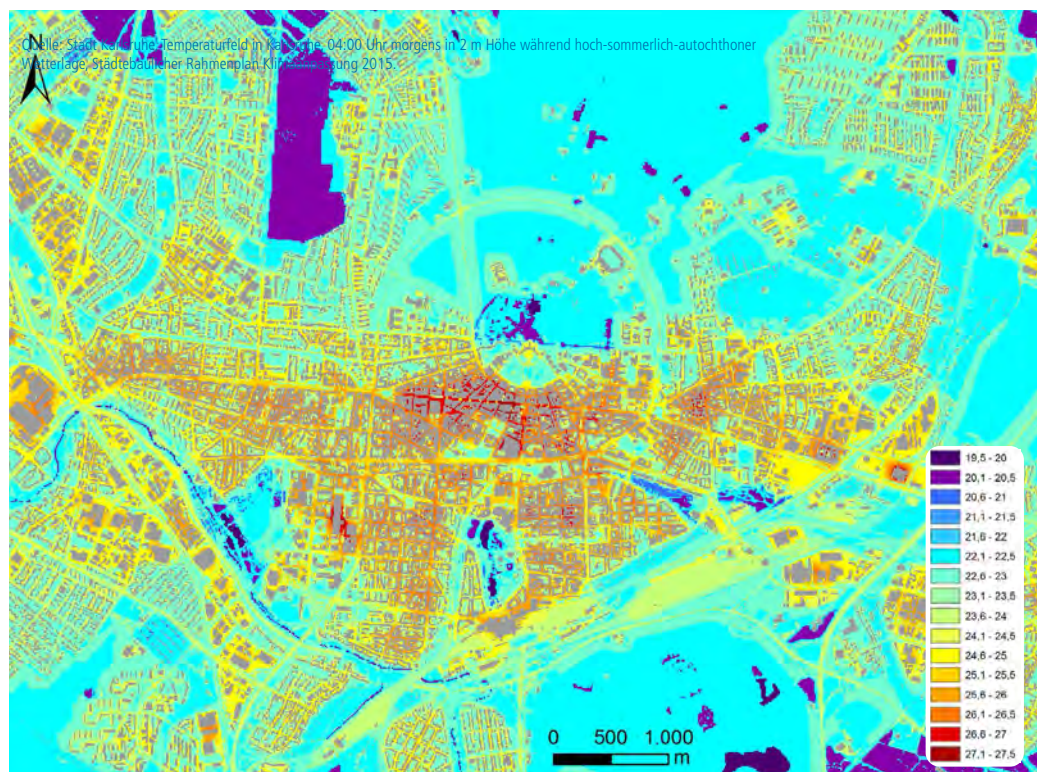
Quelle: Zitat aus Online-Beteiligung mit 521 Teilnehmenden.

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



Wärmeinseleffekt

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



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.

Karlsruhe von seiner grünen Seite

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

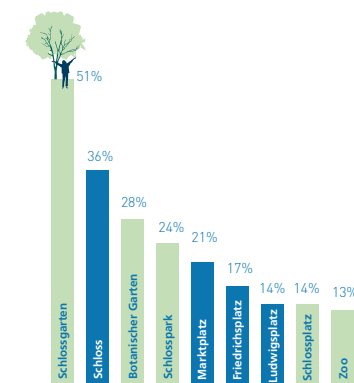
Quelle: Gehl SoMe-Analyse



Beliebte und häufig verwendete Hashtags in Karlsruhe:

#Radweg
#fahrradhauptstadt
#karlsruhe
#karlsruhecity
#visitkarlsruhe
#karlsruhecken

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
- Stärkung des bestehenden Karlsruher Förderprogramms zur Hofbegrünung

3.

Verbesserung des Mikroklimas

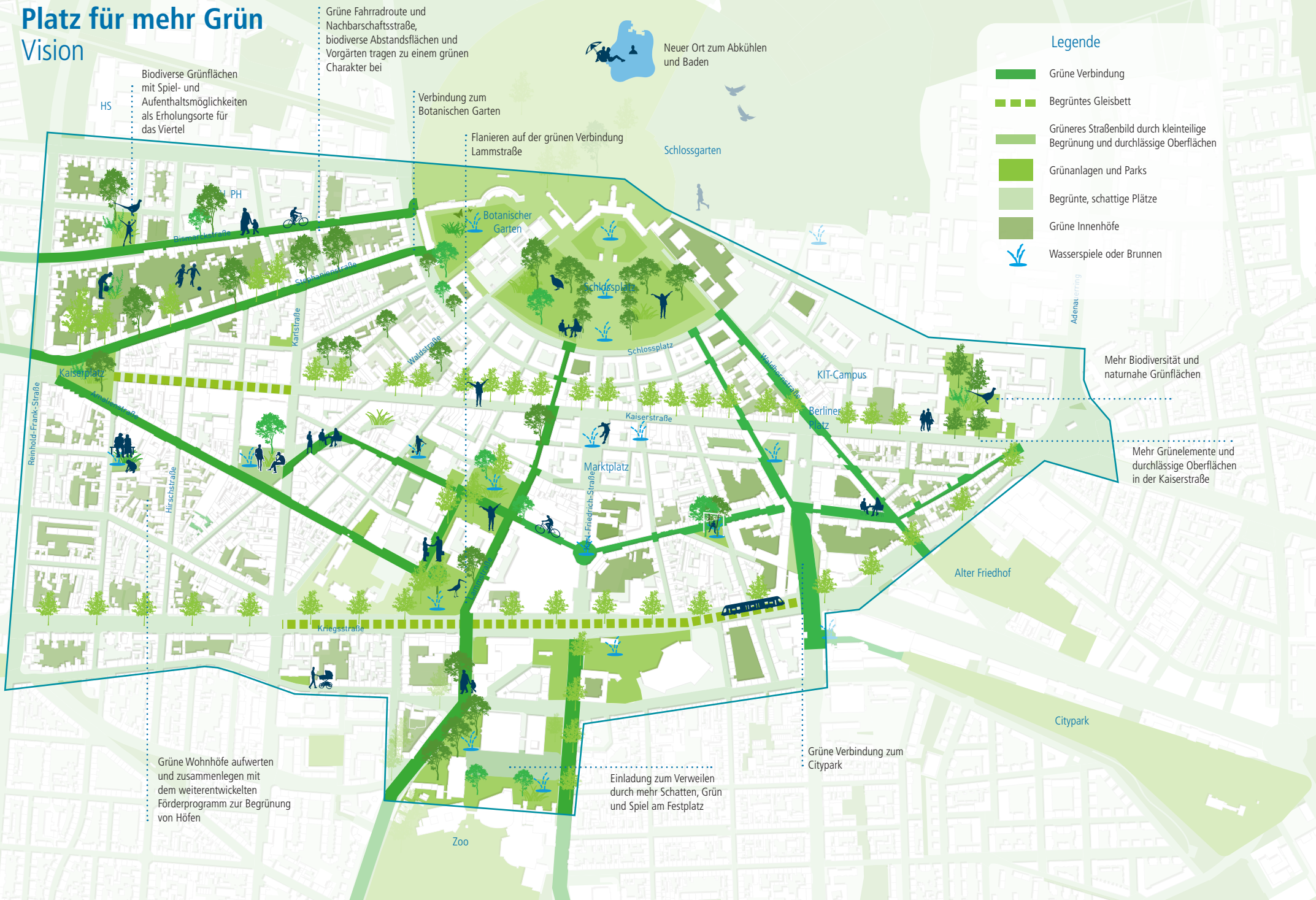
- Mehr Grün zur langfristigen Abkühlung der versiegelten Innenstadt umsetzen
- Durch Sonnensegel und andere geeignete Maßnahmen Schatten schaffen
- Brunnen sichtbarer und somit im Stadtbild präsenter machen
- Möglichkeiten für Wasseraktivitäten in der Innenstadt ausloten

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 Vision



HS

Biodiverse Grünflächen mit Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten als Erholungsorte für das Viertel

Grüne Fahrradroute und Nachbarschaftsstraße, biodiverse Abstandsflächen und Vorgärten tragen zu einem grünen Charakter bei

Verbindung zum Botanischen Garten

Flanieren auf der grünen Verbindung Lammstraße

Neuer Ort zum Abkühlen und Baden

Schlossgarten

Botanischer Garten

Schlossplatz

Schlossplatz

KIT-Campus

Berliner Platz

Mehr Biodiversität und naturnahe Grünflächen

Mehr Grünelemente und durchlässige Oberflächen in der Kaiserstraße

Marktplatz

Marktplatz

Alter Friedhof

Citypark

Grüne Verbindung zum Citypark

Einladung zum Verweilen durch mehr Schatten, Grün und Spiel am Festplatz

Zoo

Grüne Wohnhöfe aufwerten und zusammenlegen mit dem weiterentwickelten Förderprogramm zur Begrünung von Höfen

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.

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 Hartwaldes, 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

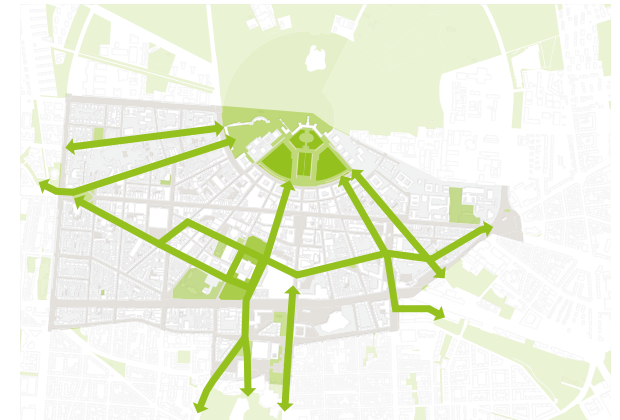
Innenstadt angedacht (Nr. 21, 32). Der Handlungsbedarf ist aber aufgrund der dichten Bebauungsstruktur und Flächenversiegelung in der Innenstadt am größten.



"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.

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 Karlsruhe 2017



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.

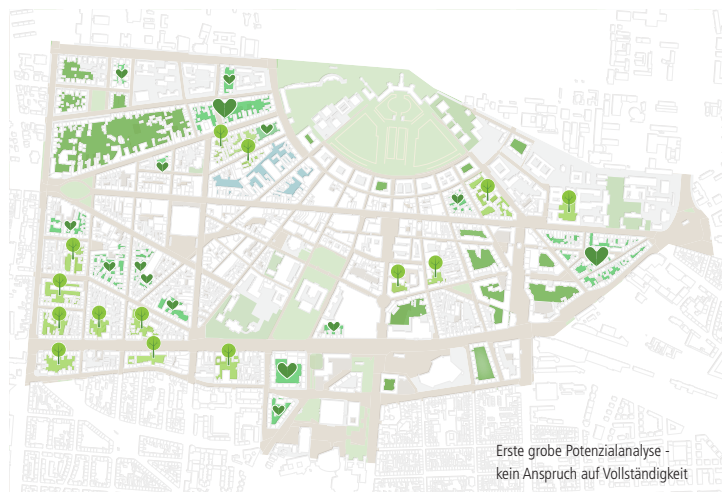
Von grau und versiegelt zu grün und lebendig

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.

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. Es gilt das bestehende Karlsruher Förderprogramm zur Hofbegrünung zu stärken und weiterzuentwickeln.



Reallabor
2022

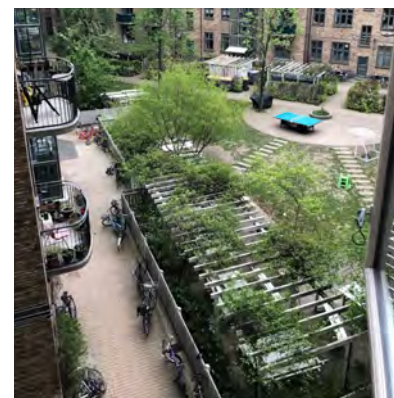


Erste grobe Potenzialanalyse -
kein Anspruch auf Vollständigkeit

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

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 genutzter 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 langfristig 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.

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



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



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.



Karlsruhe 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.

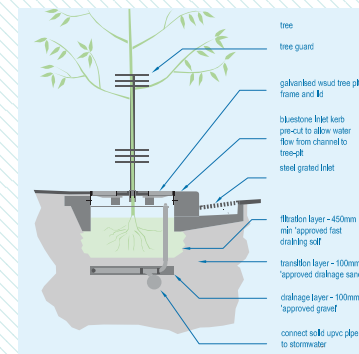
Wärmeinseleffekt

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

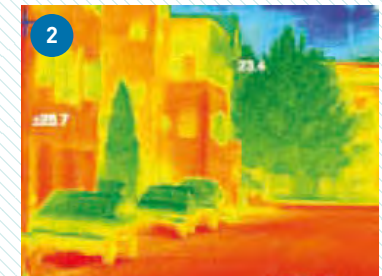
entlang der Straßenschluchten zurückgeworfen wird. Die Reflexionskraft der Oberflächen wird verringert und mehr Sonnenenergie absorbiert. Auch menschliche Aktivitäten wie der motorisierte Verkehr und der Einsatz von Klimaanlagen verursachen zusätzliche Emissionen und Abwärme. Auch durch eine geringe 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 Besuchererlebnis. Es fängt bzw. reinigt Regenwasser zur Bewässerung der Parkanlagen

2. Wärmebildaufnahmen im Straßensbild 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 setzen 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.



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



Oben rechts: Frederiksberg, städtisch angelegter Garten mit Beepatenschaft

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, muenchenunterwegs.de



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

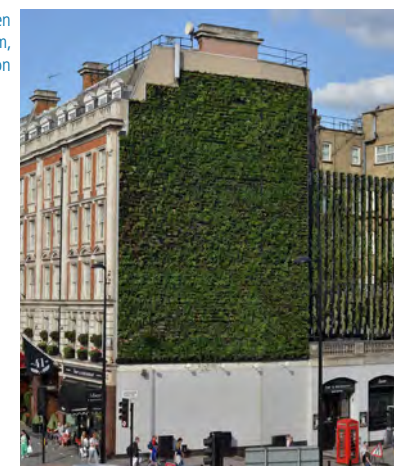
Quelle der Zitate: Online-Befragung mit 521 Teilnehmenden.



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



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



Zukunft

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



Fallstudie Lammstraße: Eine grüne Promenade

Die Lammstraße ist Teil der wichtigen Wegeverbindung vom Bahnhof zum Schloss 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.

Ritterstraße	6.675
Via Triumphalis	7.197
Lammstraße	8.619

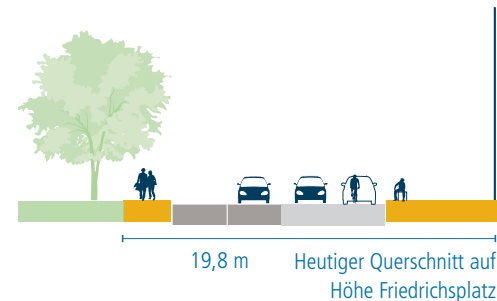
Vergleich des Fußverkehrs (12-20 Uhr, Donnerstag 16. Mai 2019)
Unten: Lammstraße



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

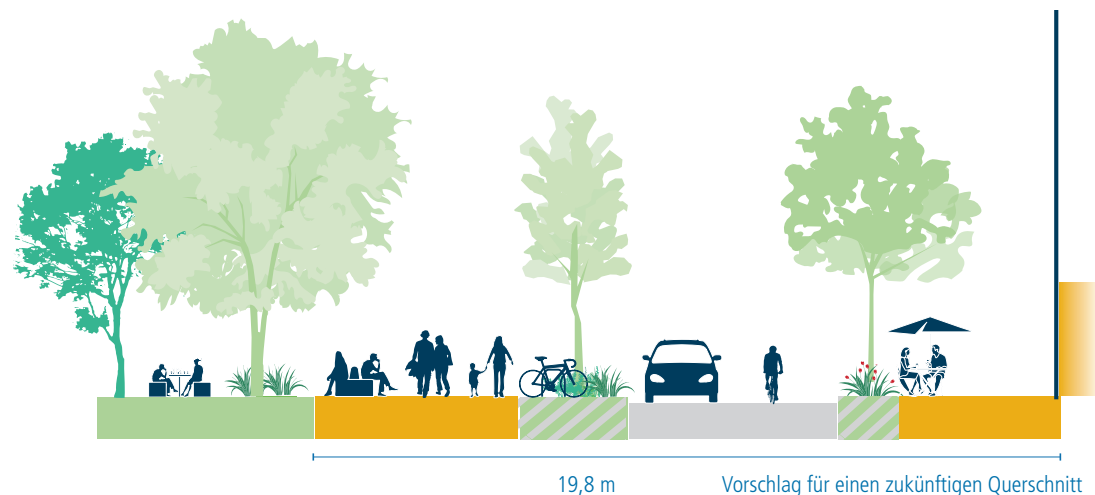
Grüne Straßen in Seattle

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.



New Road, Brighton, UK

Langfristig kann in der Lammstraße Karlsruhes erster *Shared Space* eingeführt werden. Die Straßengestaltung soll Teil des geplanten Wettbewerbs Friedrichsplatz sein.



Zukunft

Heute



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 klimati-

sche 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 (CO₂-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.

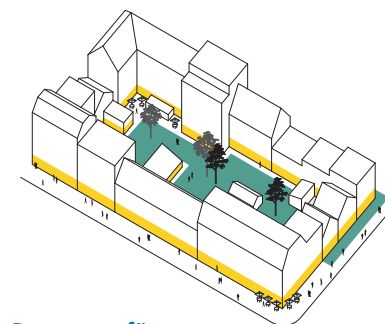
Ökologische Vorteile

Die Schaffung einer grüneren Infrastruktur verbessert die Luftqualität, bindet CO₂ 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 m² 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 und Prozess. 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.

