



4

Platz für mehr
Leben



Platz für mehr Leben

Eine Wohlfühlstadt für alle

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

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

Öffentliches Leben und Dialog

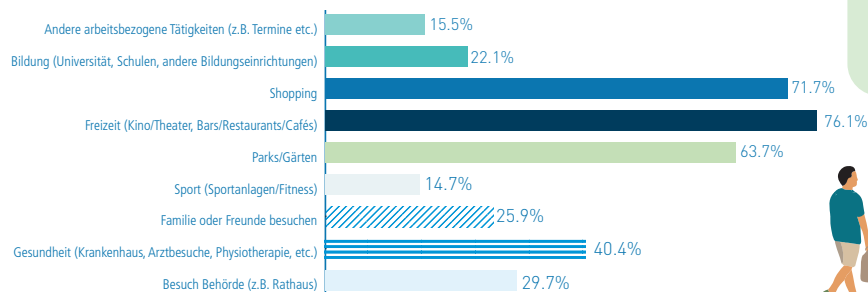
Unterschiedliche Angebote, Altersgruppen, Bedürfnisse und Wünsche anzusprechen bedeutet auch, dass es zu Konflikten kommen kann – sei es zwischen Rad- und Fußverkehr oder Tag- und Nachtleben. Es wird Gesprächsbedarf geben, wenn es darum geht, Verkehrsmaßnahmen in Straßen umzusetzen, den Bedürfnissen der Abfallwirtschaft gerecht zu werden oder Gehwege für Kinderwagen

und Personen mit Mobilitätseinschränkungen barrierefrei zu gestalten. Die Beteiligung der Bürger*innen wie auch der Politik zeigen den weitverbreiteten Wunsch nach ambitionierten Visionen für Karlsruhe. Der Erfolg der hier vorgeschlagenen Maßnahmen hängt von ihrer Umsetzung, aber auch von einem guten Dialog und Konfliktmanagement ab.

Innenstadt für alle

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

Gründe, die Innenstadt zu besuchen:



Quelle: Online-Beteiligung mit 521 Teilnehmenden.

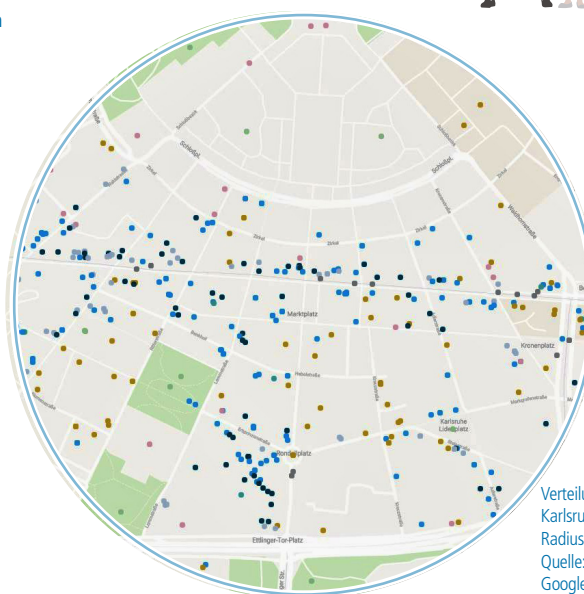
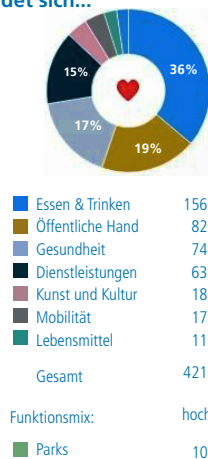
Die Mischung macht's

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

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

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

In einem Radius von 500 m findet sich...



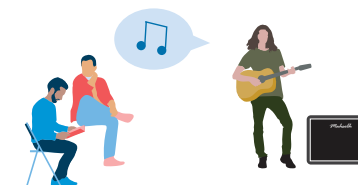
Verteilung von Funktionen in der Karlsruher Innenstadt in einem Radius von 500 m
Quelle: Gehl-Tool basierend auf Google Maps, Stand 2021.

Mehr als **70 %** besuchen die Innenstadt zum Shoppen

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

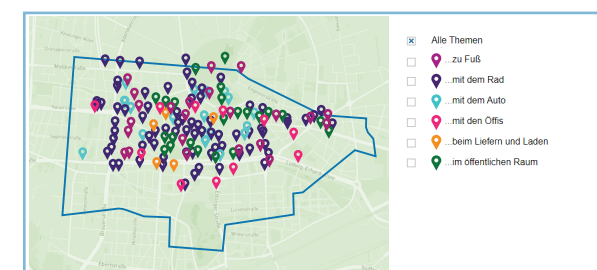
„Ich wünsche mir mehr Platz für Kultur und Musik im öffentlichen Raum.“

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



Interaktive Karte

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



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

Platz für mehr Leben

Empfehlungen

1.

Quartiere stärken und besser verbinden

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

2.

Aufwertung von öffentlichen Räumen

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

3.

Mehr Möglichkeiten zum Verweilen

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

4.

Das Leben sichtbar machen

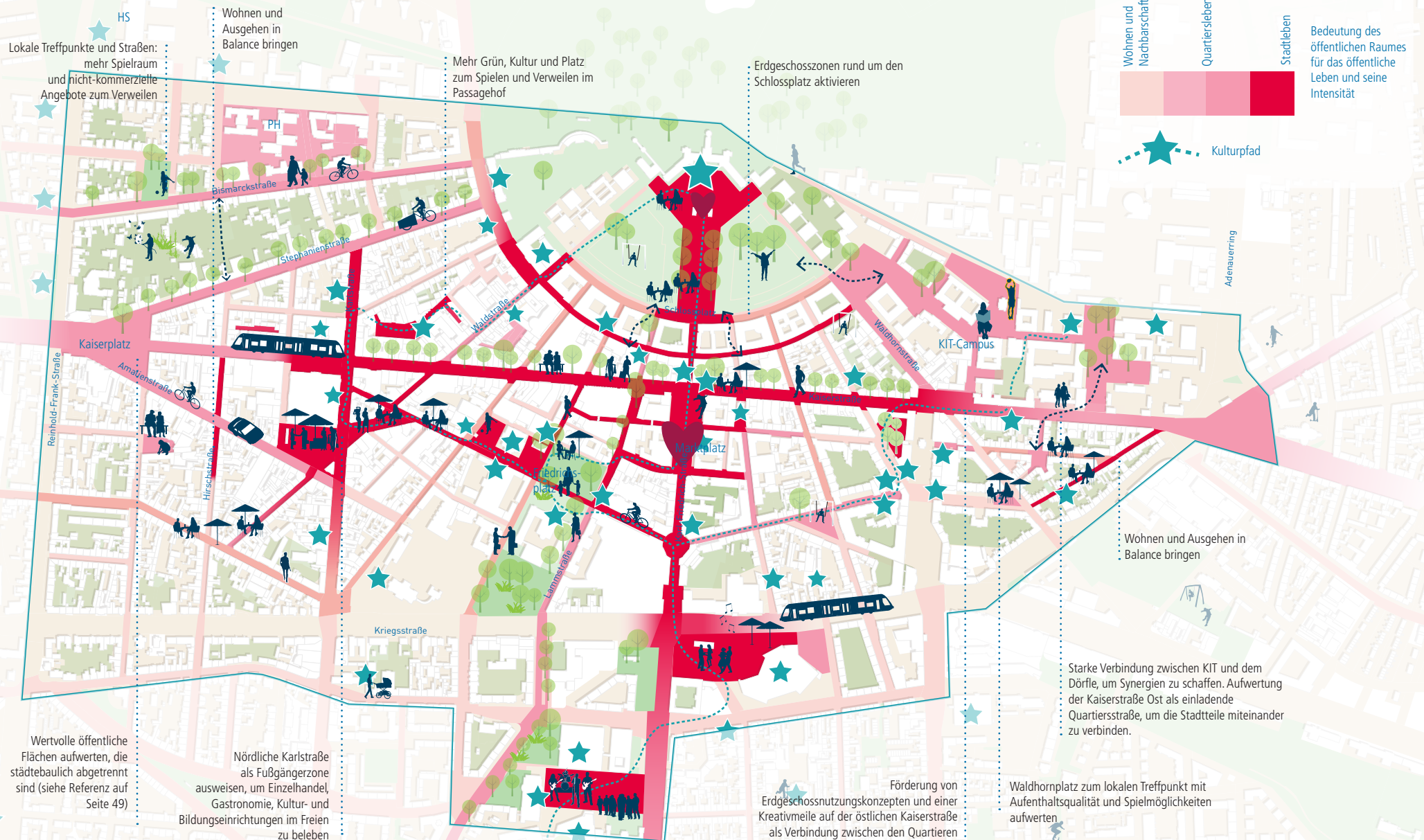
- Erdgeschosszonen aktivieren und innenliegende Funktionen in den Außenraum übergehen lassen
- Kunst, Kultur, Nachtleben, Gastronomie, Einzelhandel und Freizeitangebote gemeinsam denken
- Vielfältiges und ausbalanciertes Nachtleben mit kulturellen Veranstaltungen sowie Bar- und Clubkultur fördern
- Konfliktmanagement,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

5.

Innenstadt für alle

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

Platz für mehr Leben Vision



Quartiere stärken und besser verbinden

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

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

Lokale Initiativen stärken

Die Waldstraße ist ein gutes Beispiel für eine lokal verwurzelte Initiative, die das Viertel aufwertet: initiiert von ansässigen Laden- und Restaurantbesitzer*innen, unterstützt von der Stadt. Die Kulturküche in der Kaiserstraße-Ost



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

ist eine von Bürger*innen (Lobin e. V.) initiierte, bereichernde und wichtige soziale Initiative, die einen neuen Treffpunkt geschaffen hat. Solche kleinen und großen Initiativen sollten unterstützt werden, um neue Atmosphären und Begegnungsorte zu kreieren und den Innenstadtcharakter zu stärken. Die Covid-19-Pandemie und die damit verbundenen Lockdowns haben den Stellenwert und die Bedeutung des öffentlichen Raums verdeutlicht. Es gilt, die kommerziellen Aufenthaltsbereiche durch nicht-kommerzielle Aufenthaltsqualitäten zu ergänzen.

Im lokalen Kontext integriert

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



Lokale Lösungen entwickeln

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

Quartiere stärken – Synergien schaffen

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



Aufwertung von öffentlichen Räumen: Jeder Quadratmeter zählt

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

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

Kurzfristige Initiativen

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

Hochwertige Gestaltungsgrundsätze

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



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



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



Lokale Ecke – lokales Leben

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



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

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

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

Die Lebensqualität in der Stadt kann auch ohne Konsum durch den Verzehr von mitgebrachtem Essen an öffentlichen Tischen,

gemeinsames Spielen für alle Altersgruppen und das Verweilen auf attraktiven öffentlichen Sitzgelegenheiten gesteigert werden und belebt zudem das Stadtbild.

Einladungen zum Verweilen

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



Sicher, komfortabel und mit vielen Angeboten

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



Einladende Straße

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



Gute Balance

Kommerzielle und nicht-kommerzielle Sitzgelegenheiten in Balance. Krakow



Flexibel

Flexibles und bewegbares Straßenmobiliar. Place de la Republique, Paris

Das Leben sichtbar machen: Aktive Erdgeschosszonen

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

Aktive Erdgeschosse/Fassaden

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

Aktive Flächen – auch temporär

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

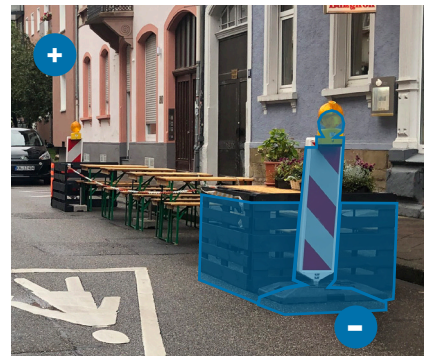
Durch Licht in Fenstern oder Lichtinstallationen an Fassaden kann das subjektive Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum in der Nacht erhöht werden. Inaktive Fassaden mit großen Einheiten ohne Fenster und Abwechslung bewirken das Gegenteil. Als inaktive Fassaden werden leere, publikumsabgewandte Wände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



Die Erdgeschosszone kann durch verschiedene Möglichkeiten aktiviert werden.



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



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



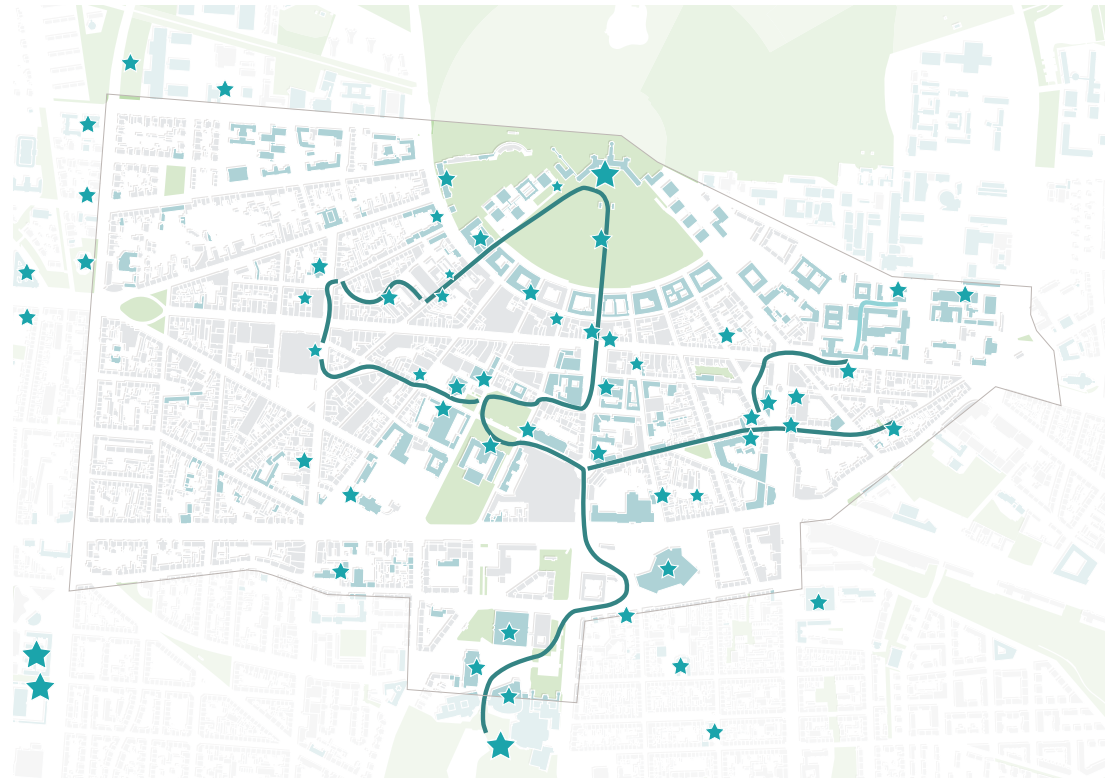
Oben: Embarcadero Plaza, San Francisco. Gehl-Projekt aus dem Jahr 2015 mit temporärer Sitzlandschaft, Spielelement und Farbanstrich vor Exploratorium (Museum)
Unten: Aktivierung des Außenraums durch das „Überschwappen“ von Funktionen, Festival des Architectures Vives de Montpellier, Paul Kozlowski ©photoarchitecture

Ein Kulturpfad für Karlsruhe: Kulturinstitutionen verbinden

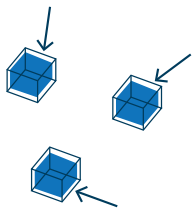
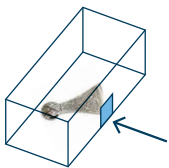
Karlsruhe ist eine Kulturstadt mit fast 150 Kultureinrichtungen, einem Staatstheater, Galerien und vielen Projekträumen und Off-Spaces. Sie ist UNESCO-Stadt der Medienkunst und beherbergt das ganze Jahr über eine Vielzahl von Veranstaltungen. Dieser kulturelle Reichtum sollte auch vor den Einrichtungen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

Schaffung eines kulturellen Netzwerks

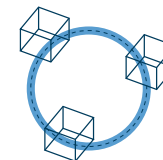
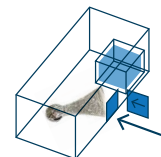
Der Kulturpfad soll die Institutionen besser verknüpfen, die nicht am Hauptbewegungsfluss der Menschen liegen. Die Institutionen sollten durch Beschilderung, Mobiliar, Kommunikation und andere Elemente offline und online in einen gemeinsamen Kontext des öffentlichen Raums gebracht werden. Dies fördert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



Beginn des 20. Jahrhunderts



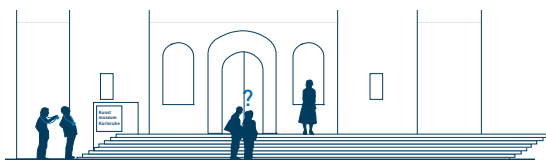
Kultur wird getrennt voneinander in separaten Gebäuden gesammelt und präsentiert. Die Öffentlichkeit erhält Zugang zu größeren privaten Kunstsammlungen. Nationale Institutionen werden gebildet.



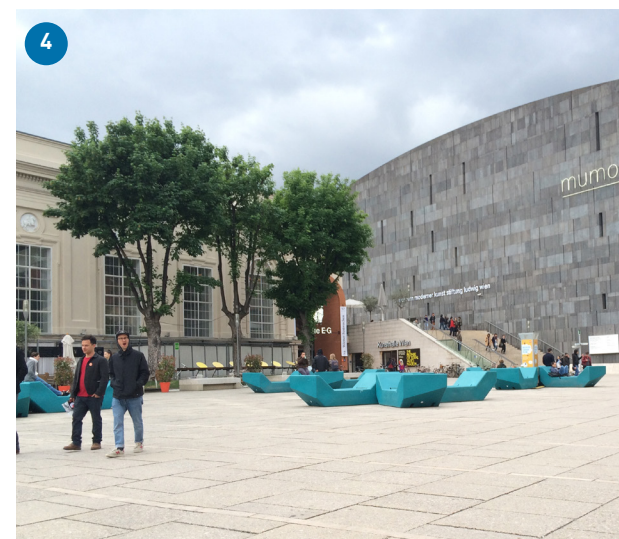
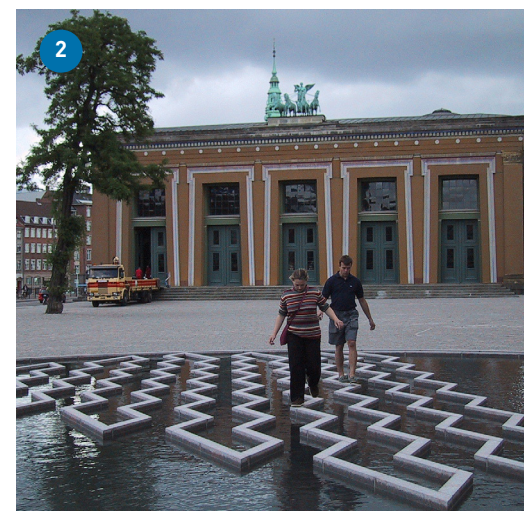
Kommunikation und Informationen über Institutionen werden online verfügbar. Cafés, Museumshops und Veranstaltungen sind in die Institutionen integriert. Kunst und Kultur beanspruchen mehr Platz im öffentlichen Raum.

1990er

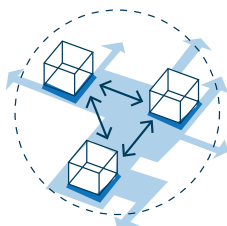
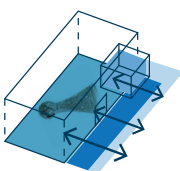
Kulturinstitution mit begrenztem Platz vor dem Eingang, ausgestattet mit Bänken, Beleuchtung und Information



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



2000 bis heute



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

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

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

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



Eine Stadt für alle Bedürfnisse

In Karlsruhe ist der Anteil der über 65-Jährigen rückläufig, während der Anteil der jungen Menschen im Vergleich zur gesamten Region Baden-Württemberg steigt (Amt für Stadtentwicklung Karlsruhe, 2020).

Betrachtet man den Landkreis, steigt der Anteil der über 65-Jährigen bis 2025 um ca. 12 %. Das bedeutet, dass Karlsruhe als regionales Zentrum auch weiterhin Senior*innen erwarten wird, die die Innenstadt besuchen – Tendenz steigend. Das Bewusstsein für die Belange von älteren, mobilitätseingeschränkten Menschen und Kindern bei der Gestaltung öffentlichen Raumes muss erhöht werden.

Verweilen und Spielen

Unabhängig vom Alter besteht ein Bedarf an nicht-kommerziellen Aufenthaltsmöglichkeiten in der Innenstadt. Gleichzeitig gilt es, den öffentlichen Raum für alle Gesellschafts- und Altersgruppen zu

gestalten und die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Auch in den durchgeführten Workshops und Beteiligungen äußerten Karlsruher*innen vermehrt den Wunsch einer kinder- und jugendgerechten Stadtplanung.

Spielplätze sind aber mehr als nur Angebote für Kinder und können für alle Altersgruppen attraktiv sein. Freiräume sollen neben dem Verweilen auch vielseitige Bewegungs-, Sport-, und Spielangebote für Jung und Alt bieten.



Begehbare und bespielbare Skulptur im öffentlichen Raum in Regensburg

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



Mehr Einladungen zum Verweilen

Verandaschaukeln als spielerische Möglichkeit zum Verweilen.



Elemente zum Spielen und Sitzen

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



Angenehme Sitzgelegenheiten für alle

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

Fehlende Verweilmöglichkeiten

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



Raum an Straßenecken aufwerten

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

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



Orte zum Verweilen

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

Verbesserung der Barrierefreiheit

Eine behinderten- und altersgerechte Stadt erfordert ständigen Dialog und die Durchsetzung der Hindernisfreiheit von Gehwegen. Ein Spaziergang mit Vertretungen des Karlsruher Beirates für Menschen mit Behinderung verdeutlicht die Notwendigkeit, die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum sicherzustellen und die Öffentlichkeit zu sensibilisieren.

Der Bedarf an Barriere- und Hindernisfreiheit ist nicht auf Menschen mit Behinderung beschränkt, sondern wächst durch die zunehmend ältere Gesellschaft. Freie Gehwege, mehr Möglichkeiten zum Ausruhen sowie gut funktionierende öffentliche Toiletten kommen uns allen zugute, sind jedoch für Senior*innen und Menschen mit Einschränkungen von besonderer Bedeutung.

Für mehr Rücksicht statt Verbote

Die Gemeinde Kaufering hat das Schild „Miteinander-Weg“ vor sieben Jahren erfunden, die Nachfrage auch von anderen Gemeinden stieg zuletzt rasant an. Die Idee: Statt auf Verbote setzt der Miteinander-Weg auf Verständnis und Rücksicht. Er schärft den Blick dafür, dass Radfahrende, Spaziergänger*innen, Gassi-Geher*innen, Jung und Alt auf gemeinsam genutzten Wegen aufeinander achten.

Seit der Aufstellung des Schilds im Jahr 2014 gab es keine Beschwerden mehr über rücksichtslosen Radverkehr bei der Gemeinde. Karlsruhe könnte ein eigenes Schild entwickeln, dass auch für Rücksicht auf behinderte Menschen sensibilisiert. Abb. Quelle: Gemeinde Kaufering



Integration bei Neu- und Umgestaltung

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



Erfahrung auf Augenhöhe

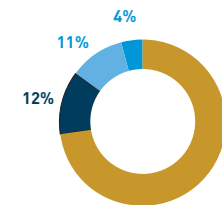
Ein Spaziergang mit Vertreter*innen der Behindertenorganisation zeigte, dass ein kontinuierlicher Dialog notwendig ist, um Gehwege barrierefrei zu halten und Kompromisse zwischen verschiedenen Bedürfnissen zu finden.



Karlstraße-Nord: Aktive Straße

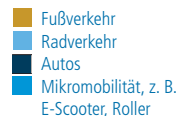
Die nördliche Karlstraße ist eine zentrale Stadtstraße mit lebendigen Erdgeschoss und einem breiten Angebot aus kulturellen Institutionen, Einzelhandel und Gastronomie. Aufgrund ihrer Randlage zum kommerziellen Zentrum der Innenstadt benötigt der öffentliche Raum hier langfristig besondere Aufmerksamkeit.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

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



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

Freitag 17:00,
15.09.2021

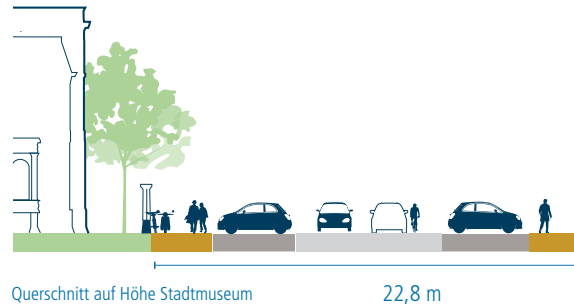


123
pro Stunde

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



Heute

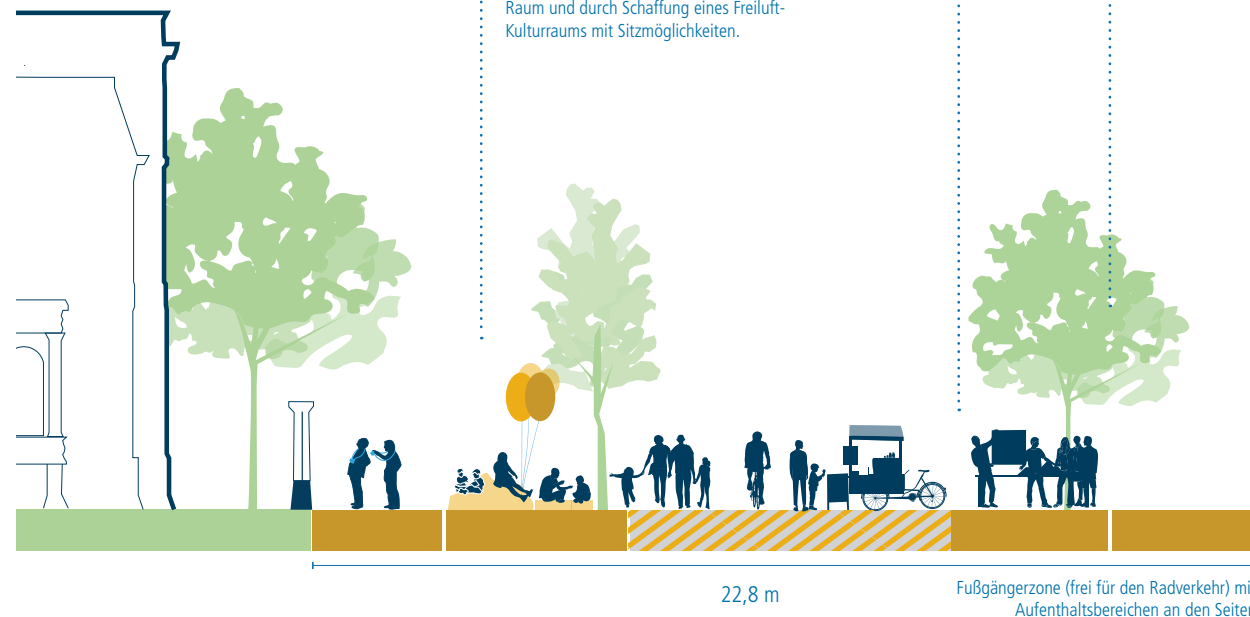


Verkehrsuntersuchung

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

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

Zukunft



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



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

Karlstraße-Nord: Aktive Straße

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



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



Verlegung und Schaffung zusätzlicher Fahrradabstellplätze in die Karlstraße

Zukunft



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



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



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

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



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



Legende

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

0 50 100 150 200 m





Reallabor
2022



Zukunft



Heute



Kaiserstraße-Ost: Für eine gute Nachbarschaft

Heute

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



Die meisten Menschen sitzen im Innenhof des Campusgeländes



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



Fast keine Optionen, auf einer öffentlichen Bank zu sitzen



Kaiserstraße als Korridor, der nicht zum Verweilen oder Flanieren einlädt



Die meisten Menschen stehen, aber niemand scheint zu bleiben



Legende: Aktivitäten

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

Erfassungen zwischen 14.-15.09.2021
am Morgen und am Nachmittag

Zukunft

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

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

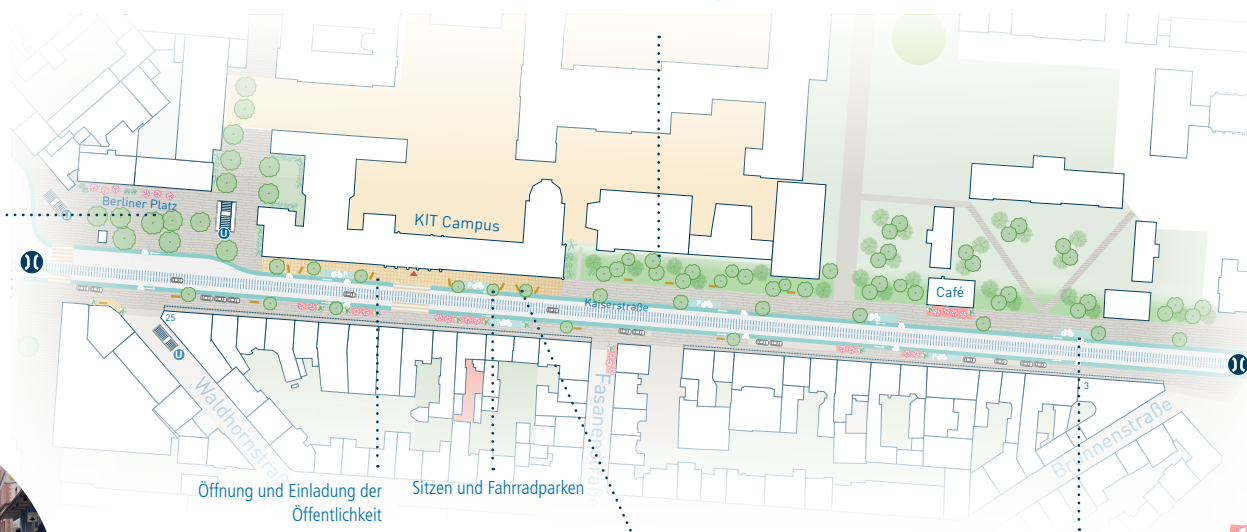


Das größte Potenzial für neue Bäume in Bezug auf unterirdische Leitungen gibt es entlang des westlichen Abschnitts und in Rücksprüngen

Quartierszusammenarbeit

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

Eine einladende, grüne und schattige Platzsituation



Mehr Einladungen zum Verweilen im öffentlichen Raum und Unterstützung verschiedener Funktionen in der Straße

Reduzierung der Trennwirkung zwischen Dörfler und Campus Süd, Öffnung des KIT entlang der Kaiserstraße

Legende

- Aktivierung öffentlicher Flächen
- Aktivierung öffentlicher Flächen
- Entsiegelte Grünflächen
- Sitzgelegenheiten mit Begrünung
- Fahrradparken
- Radweg
- Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung



Öffnung und Einladung der Öffentlichkeit

Sitzen und Fahrradparken

Die Pflasterung des Universitätsgeländes fortsetzen, um Menschen optisch einzuladen

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

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

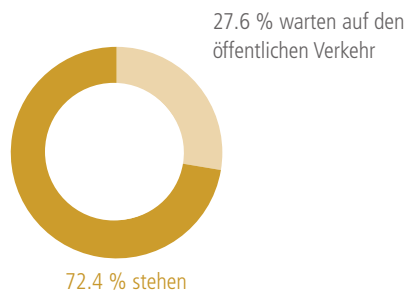
Aktivierung von Fassaden und Förderung einer sicheren Umgebung zur Nachtzeit



Kaiserstraße-Ost: Für eine gute Nachbarschaft

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

Durchschnitt aller Verweilaktivitäten

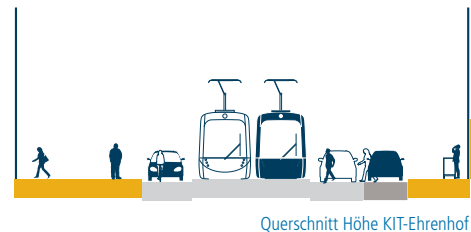


Die südliche Waldstraße in Karlsruhe ist durch die Zusammenarbeit der Nachbarschaft eine gut funktionierende Quartiersstraße.

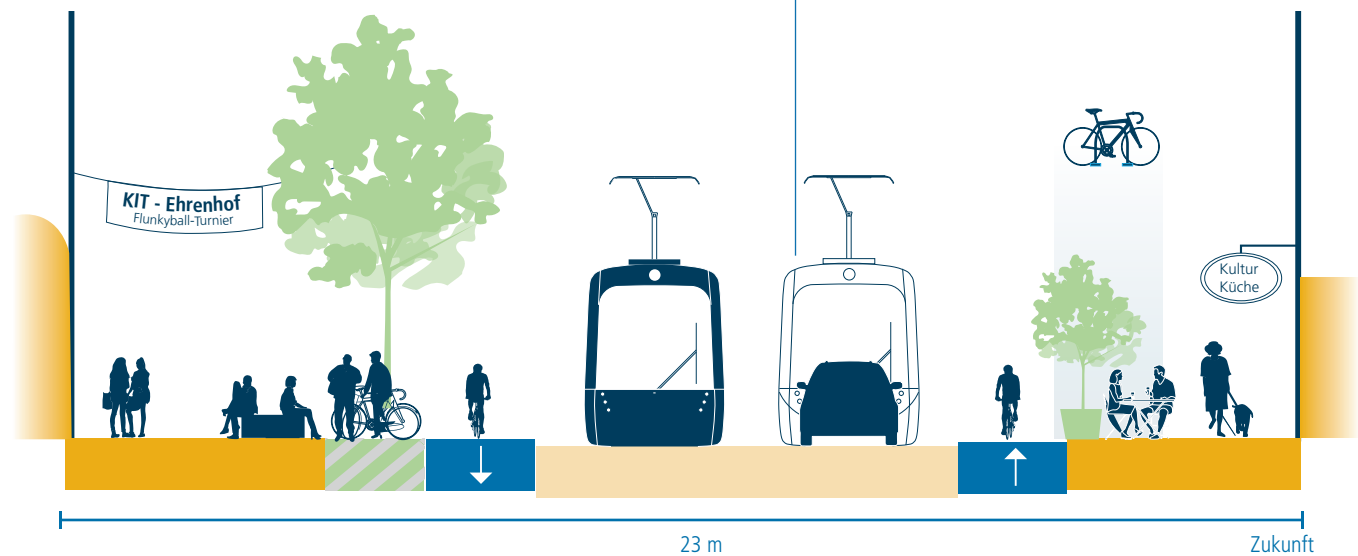


Die Qualifizierung durch einen Beteiligungsprozess ist für die Neugestaltung der Kaiserstraße-Ost unerlässlich. Ein von der Nachbarschaft vorangetriebenes Reallabor sollte ein wesentlicher Bestandteil des Prozesses sein.

Heute



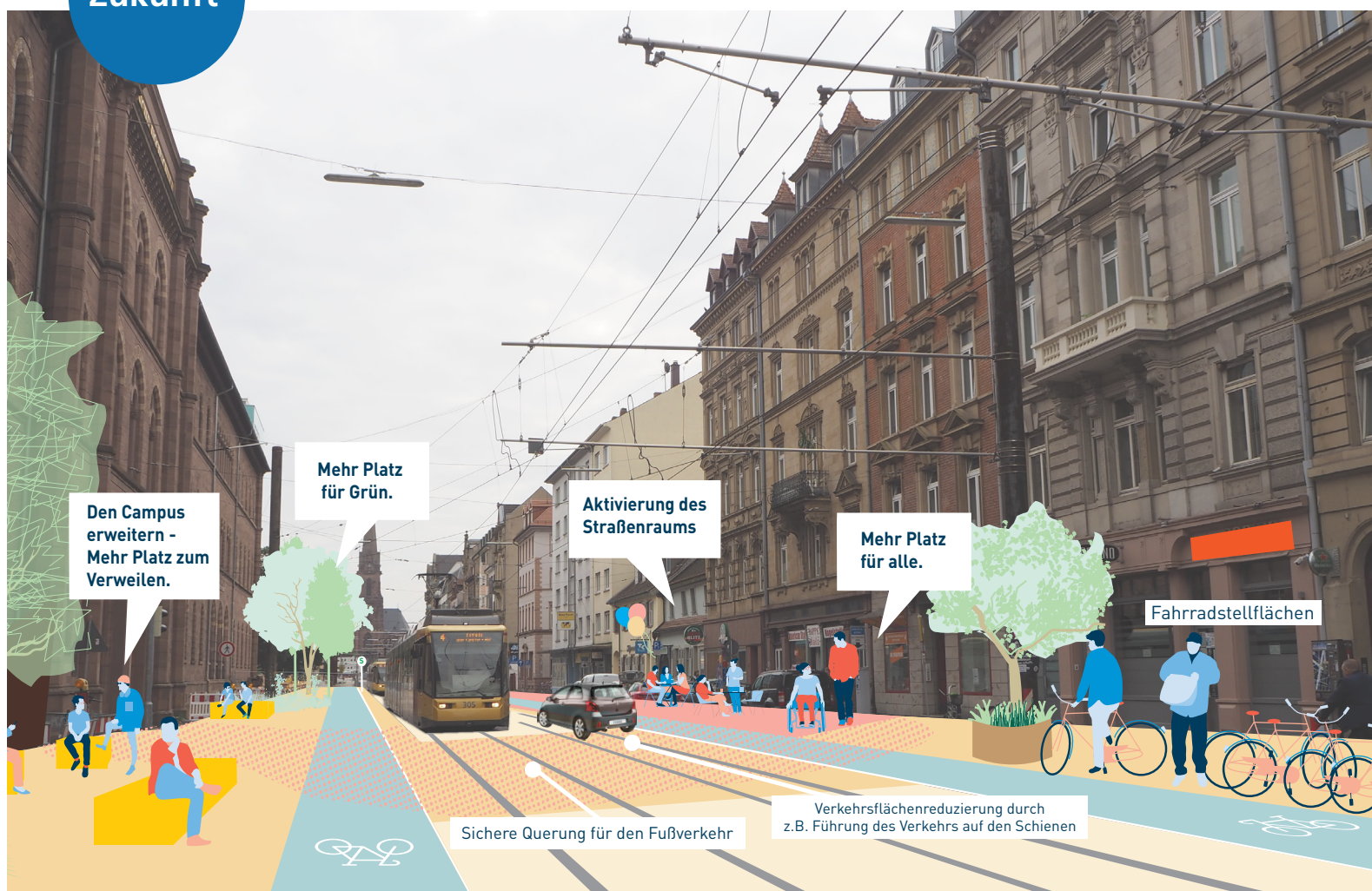
Zukunft



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

Zukunft

Heute



Best Practice



Fallbeispiel Melbourne — Leben

Große Veränderungen innerhalb eines Jahrzehnts

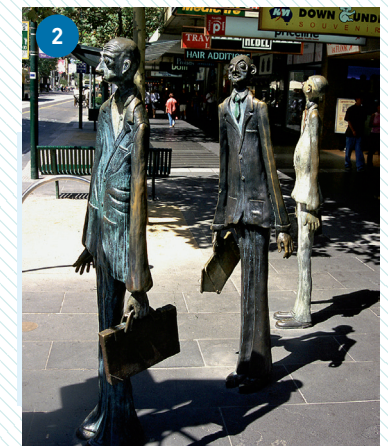
Die Stadtstruktur Melbournes ist von einem stringenten Raster in der Innenstadt und einer zunehmenden Zersiedelung an der Stadtgrenze charakterisiert. Melbourne ist eine wichtige Referenz, da die Stadt es geschafft hat, eine tote Innenstadt, in der in den 1980er-Jahren kaum Menschen lebten oder leben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

Verwandlung des "leeren Donut"

Die Ausgangslage in Karlsruhe ist viel besser als die im Melbourne der 1980er-Jahre, wo das Stadtzentrum als „leerer Donut“ bezeichnet wurde. In Karlsruhe gibt es bereits einen Nutzungsmix, und der Fall Melbourne erinnert daran, wie wichtig es ist, diesen Mix aufrechtzuerhalten, um auch in Zukunft eine lebendige Innenstadt zu haben. Die Daten aus Melbourne zeigen eine Trendwende, bei der sich eine Positivspirale entfaltet hat: Mehr Bäume wurden gepflanzt, Straßen und Gassen wurden aufgewertet, mehr Menschen zogen in das Gebiet, mehr Geschäfte und Cafés wurden eröffnet.

Nutzung der verfügbaren Flächen

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



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



Von einer Rückseite zur einer belebten Gasse

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



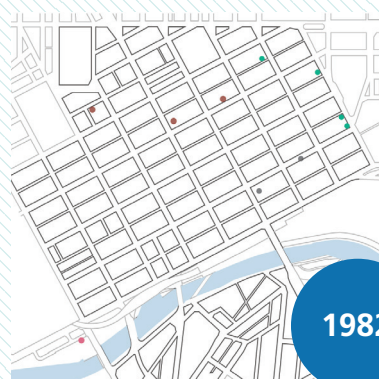
Eine positive Spirale

Die Karten zeigen den Wandel vom leeren Donut zu einem lebendigen Stadtzentrum mit einem Mix an Funktionen:

1982: 204 Wohneinheiten, zwei Straßencafés

1992: 736 Wohneinheiten, 95 Straßencafés

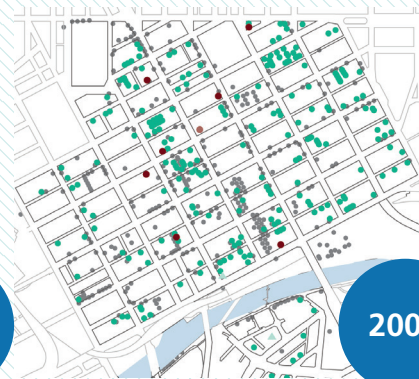
2002: 6.958 Wohneinheiten, 356 Straßencafés



1982



1992



2002

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





5

**Platz für mehr
gesunde Mobilität**

Platz für mehr gesunde Mobilität

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

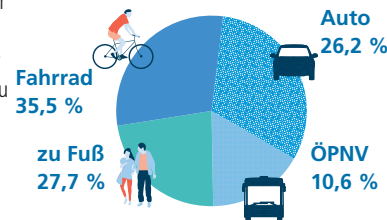
Ein weiteres Aushängeschild der Stadt ist das Projekt Kombilösung, bei dem die Straßen- und Stadtbahn im Zentrum von Karlsruhe unterirdisch unter der Kaiserstraße und dem Marktplatz bis in die Ettlinger Straße geführt wird. Durch diese Verlegung sind neue Räume und Chancen für die Gestaltung und die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

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

Den Alltag erleichtern

Weniger Gefahren im Verkehr durch Beschilderungen und Querungen, attraktiv gestaltete Straßenräume, die zum Verweilen einladen, gut ausgebauten Infrastrukturen

für alle Verkehrsteilnehmenden sowie ein flächendeckendes Angebot öffentlicher Verkehrsmittel sind nur einige Beispiele dafür, wie Mobilität die Attraktivität der Stadt erhöhen und zugleich das Alltagsleben vieler erleichtern kann.



Verkehrsverhalten in Karlsruhe

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

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



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



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



„Gefährliche Kreuzungen und Querungen für den Radverkehr sollten verbessert werden.“

Herausforderung Kfz und Parken

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

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



Unterirdischer Abschnitt der Straßen- und Stadtbahn

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

Verbindungen über die Innenstadt hinaus

Viele Wegeverbindungen innerhalb der Innenstadt funktionieren bereits gut. Essenziell für eine übergeordnete Erreichbarkeit ist aber auch die schlüssige Fortführung dieser Verbindungen des ÖPNV, Rad- und Fußverkehrs in die umliegenden Stadtteile.

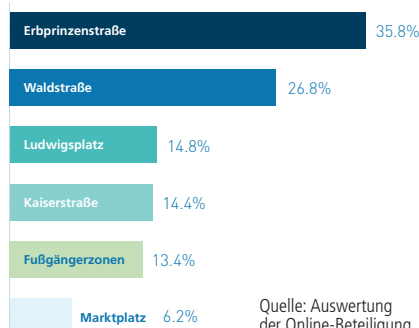
Herausforderung Logistik

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



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

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



Platz für mehr gesunde Mobilität

Ansätze und Empfehlungen

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

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

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

Durchgängige und sichere Radverkehrsführung durch die Innenstadt.

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

Lieferverkehre und Stadtlogistik optimieren und smarte Technologie nutzen.

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

1.

Prioritäten-Netz
(Straßenhierarchie)

2.

Ein gesundes Herz für
Karlsruhe (Kfz-Verkehr)

3.

Rad- und Fußverkehr

4.

Urbane Logistik

5.

Öffentlicher Verkehr

6.

Kfz-Parkraum

Prioritäten-Netz Erläuterung

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

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

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

Mit dem Modellcharakter, den Karlsruhe für das Schienensystem hat, kommt dem ÖPNV eine gesonderte Rolle in der verkehrlichen Betrachtung zu. Durch die Kombilösung konnte die Priorität vom Straßenraum in der Kaiserstraße und am Marktplatz unter die Erde verlegt werden. In Bereichen, wo die Bahnen weiterhin

oberirdisch verlaufen, sollen sie nach Möglichkeit auf einem eigenen Gleiskörper verlaufen. Ist dies räumlich nicht möglich, wird eine Mehrfachnutzung von Bahn und sonstigen zulässigen Verkehrsteilnehmenden eingerichtet. Mit der Lupe auf die Kaiserstraße-Ost wird eine entsprechende Situation beispielhaft erläutert.

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

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

Das Netz zur **Priorisierung des Fußverkehrs** stellt ein zusammenhängendes Netz dar, in dem das Flanieren und die Aufenthaltsqualität im Fokus der Gestaltung liegen. Hierbei gibt es zwei unterschiedliche Ausprägungen: Straßenabschnitte als reine Fußgängerzone und Abschnitte, die auch vom Radverkehr in Schrittgeschwindigkeit befahren werden können. Das Durchfahren ist für den privaten Kfz-Verkehr grundsätzlich auf Anliegende begrenzt. Lieferverkehre dürfen die Zonen befahren und für das Be- und Entladen halten. Umgang mit Kfz-Parken: kein Parken im öffentlichen Raum (kurz- und mittelfristige Verlagerung bestehender Stellplätze in Tiefgaragen/Parkhäuser), Ausnahme: definierte Halte- und Ladezonen für den Lieferverkehr; barrierefreies Parken.

Empfehlung zur verkehrsrechtlichen Anordnung: Einführung einer Fußgängerzone

Mögliche Alternativen: Definition eines verkehrsberuhigten (Geschäfts-)Bereichs von Straßenabschnitten, die als

Nachbarschaftsstraßen gekennzeichnet sind und eine klare Aufenthaltsfunktion für die Anliegenden aufweisen. Das bedeutet, dass es in diesem Fall keine übergeordnete Durchwegungsfunktion gibt, sondern die Belange der Nachbarschaft im Vordergrund stehen – von Aufenthalt bis Kfz-Anwohnendenparken.

Umgang mit Kfz-Parken: Anwohnendenparken (ggf. Quartiersgaragen); definierte Halte-/Ladezonen für Lieferverkehr; barrierefreies Parken.

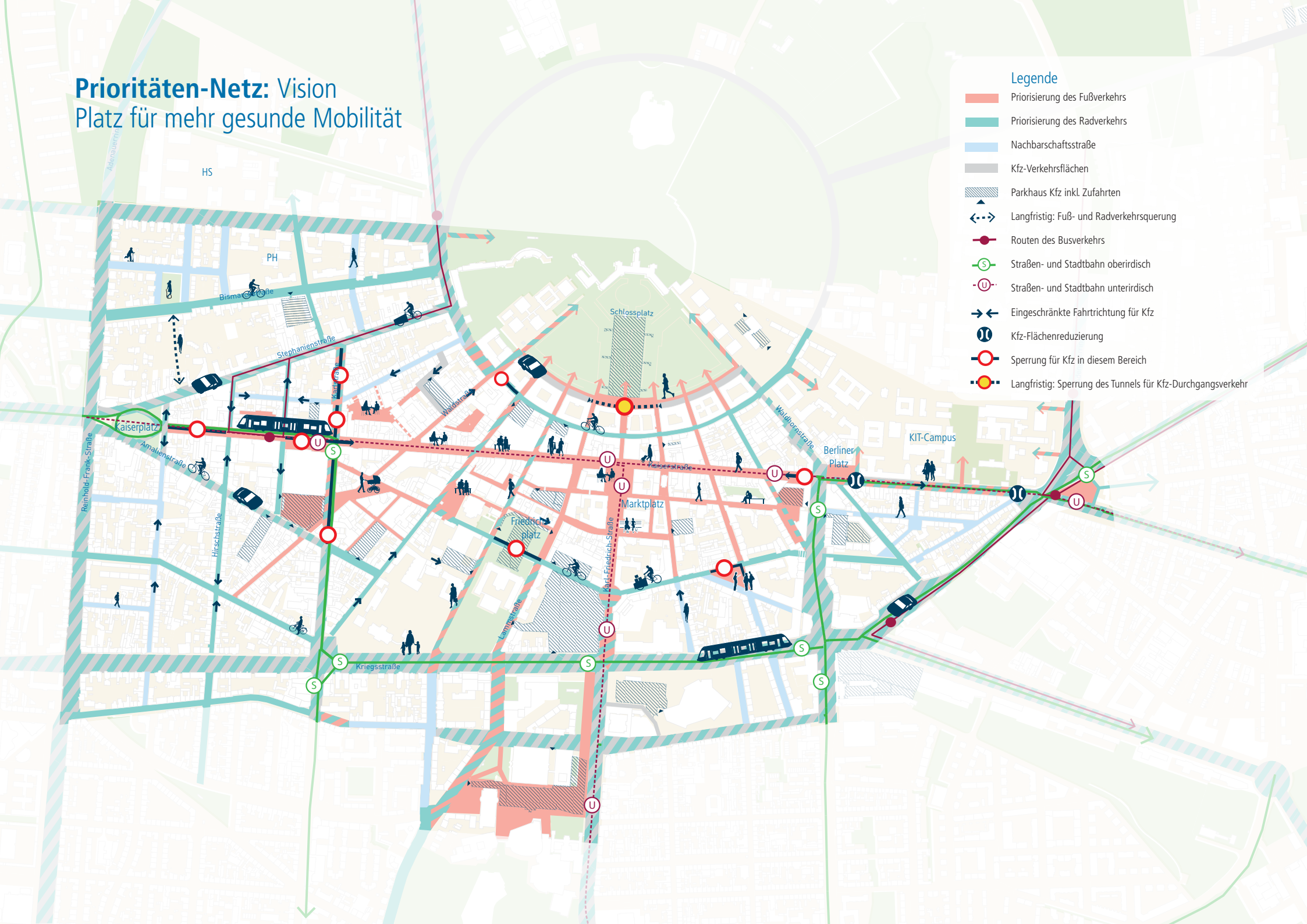
Empfehlung zur verkehrsrechtlichen Anordnung: verkehrsberuhigte Straßen, mögliche Alternativen: Fahrradstraßen oder Tempo-30-Zone.

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

Prioritäten-Netz: Vision Platz für mehr gesunde Mobilität

Legende

- Priorisierung des Fußverkehrs
- Priorisierung des Radverkehrs
- Nachbarschaftsstraße
- Kfz-Verkehrsflächen
- Parkhaus Kfz inkl. Zufahrten
- ↔ Langfristig: Fuß- und Radverkehrsquerung
- Routen des Busverkehrs
- (S) Straßen- und Stadtbahn oberirdisch
- (U) Straßen- und Stadtbahn unterirdisch
- ↔ Eingeschränkte Fahrtrichtung für Kfz
- Kfz Kfz-Flächenreduzierung
- Kfz Sperrung für Kfz in diesem Bereich
- Langfristig: Sperrung des Tunnels für Kfz-Durchgangsverkehr



Ein gesundes Herz für Karlsruhe

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

Konzeptionelle Ansätze

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

Schlüsselmaßnahmen

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

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

Ausweitung des Vorplatzes der Kunsthalle und entsprechende Anpassung des Straßenquerschnitts:

- Konzeption eines temporären Umbaus des Vorplatzes vor der Kunsthalle

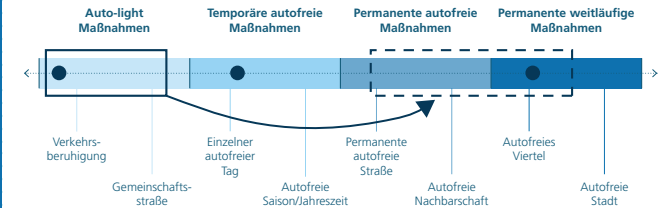
- Dauerhafter Umbau des Vorplatzes vor der Kunsthalle (Hans-Thoma-Straße)

Kfz-Parken außerhalb der Innenstadt stärken/ Erreichbarkeit der Innenstadt stärken:

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



Infobox



Ebenen der Autofreiheit

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

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

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

Es lassen sich drei wesentliche Handlungsfelder für die Konzeption von Autofreiheit ableiten: eine Steuerung über Geschwindigkeiten bzw. Vorfahrtsregelungen (verkehrsberuhig-

ter Geschäftsbereich, Fahrradstraße), eine Steuerung über das Angebot (Reduktion der Kfz-Parkstände im öffentlichen Raum) bis hin zur Steuerung über Zufahrtsbeschränkungen für einzelne Gruppen (Anlieferungszeitfenster in der Fußgängerzone).

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

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

Zukunftssicheres Netz für Fuß- und Radverkehr

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

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

Konzeptionelle Ansätze

Verbessern der Qualität des Radwegenetzes:

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



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



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

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

Schlüsselmaßnahmen

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

- Mehr Sicherheit durch eine stärkere Trennung des Fuß- und Radverkehrs (Bereits im Karlsruher Programm für Aktive Mobilität beschlossen)
- Umleitung des Radverkehrs durch Schaffung alternativer, schneller und hochwertiger Radverbindungen in der Innenstadt in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung, z. B. durch Umleitung der südlichen Waldstraße und westlichen Erbprinzenstraße auf die südliche Herrenstraße
- Einführung von baulich getrennten Radwegen (Abstand durch Borde, Park oder Grünstreifen, Pflanzungen) wo diese fehlen, z. B. vor der Kunsthalle und Fritz-Erler-Straße
- Aufwertung von Kreuzungen, sowohl in gestalterischer Hinsicht als auch in Bezug auf Grünzeiten für Fuß- und Radverkehr
- Verbesserung der Qualität für den Fußverkehr, wie in den Kapiteln "Platz für mehr Leben" und "Platz für mehr Grün" beschrieben
- Verbesserung der Radverbindungen zur Universität und Hochschulen (z.B. vom Hauptbahnhof Richtung KIT, Hochschule und Pädagogische Hochschule)
- Kurzfristig sind wenige groß angelegte Fahrradparkstationen an den am stärksten frequentierten Zielen in der Innenstadt (Europaplatz, Erbprinzenstraße, Friedrichsplatz) im öffentlichen Raum im Freien zu realisieren
- Mittel- bis langfristig sind für den ruhenden Radverkehr geschützte Abstellanlagen in der Innenstadt zu etablieren, z. B. durch die Umnutzung bestehender Parkhäuser im Innenstadtbereich und durch neue Typologien im Straßenraum
- Ausweitung lokaler Parkstationen in Wohn- und Seitenstraßen zur Kaiserstraße und anderen wichtigen Zielen. Schaffung von Platz für Fahrradabstellplätze, vor allem durch Umwandlung von Parkplätzen, die nicht als Fußgängerbereiche dienen
- Bedarfsermittlung der Anzahl von Fahrradabstellanlagen und Ausarbeitung von Standards zu Qualität und Optik der entsprechenden Anlagen nahe Bürogebäuden und in Wohngebieten (auch in Verbindung mit der verstärkten Betonung des „Grünflächenprogramms“, wie im Kapitel „Platz für mehr Grün“ beschrieben)
- Besondere Anstrengungen zur qualitativen Verbesserung (u. a. Bügel, Überdachungen, Ladeinfrastruktur) der Fahrradabstellplätze an wichtigen Zielen wie Schulen, größeren Geschäften, kulturellen Einrichtungen und Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs

Verbesserung des ruhenden Radverkehrs

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



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



Ganzheitliches Entwicklungskonzept

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

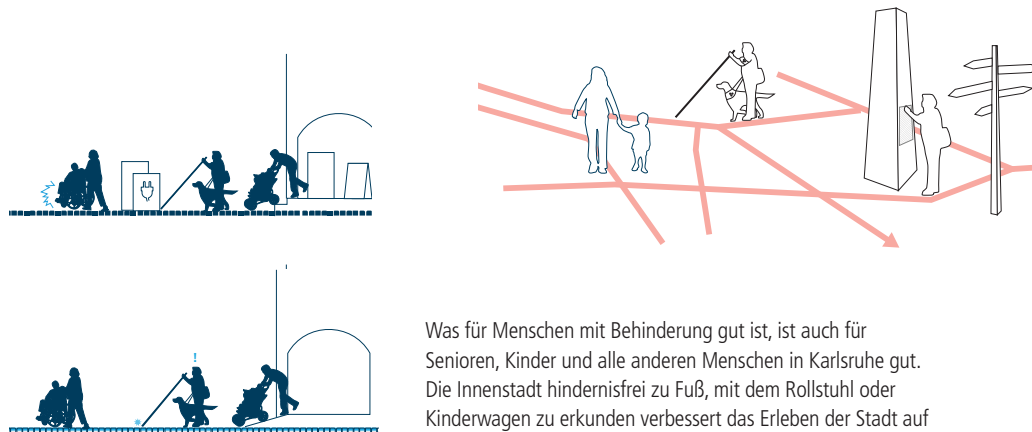
Klare Ziele und Zuständigkeiten für die Umsetzung definieren

- Erstellung eines Fuß- und Radverkehrsprogrammes mit klaren Zielen und der Festlegung eindeutiger Zuständigkeiten für die Umsetzung

- Zuständige Abteilung sollte sowohl infrastrukturelle als auch nicht-infrastrukturelle Maßnahmen realisieren können und über Ressourcen verfügen, um Strategie, Datenerhebungen, Kommunikation, und Design zu erarbeiten

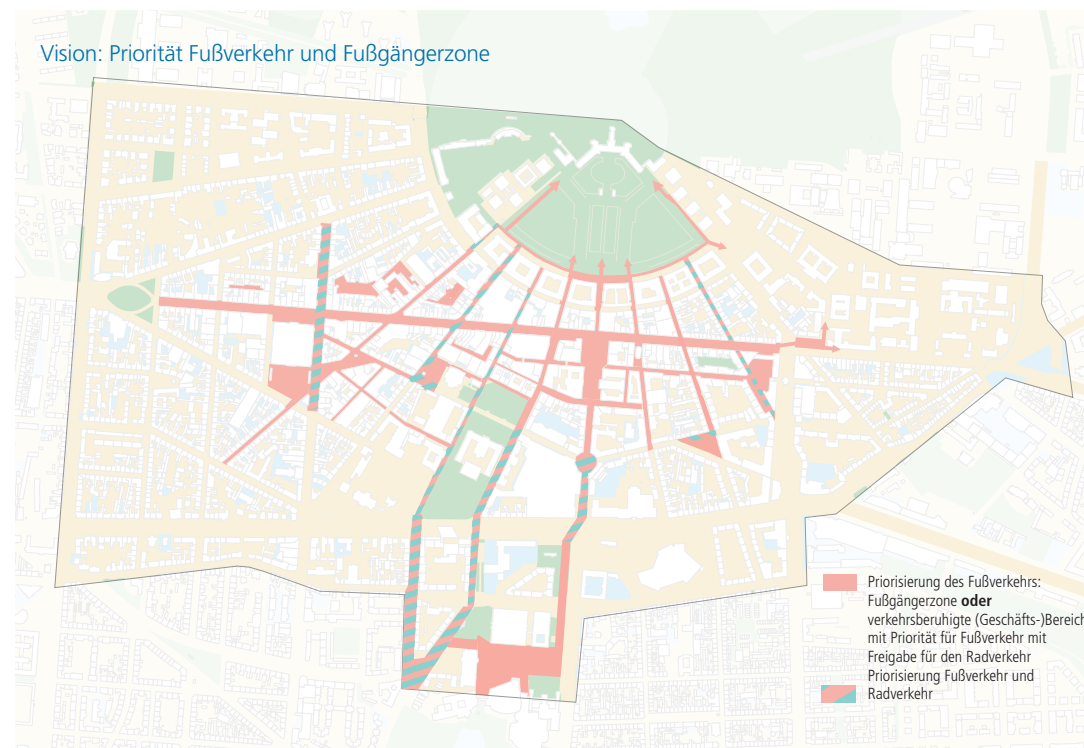
Fokus Fußverkehr und Fußgängerzone

- Die FG-Zone Kaiserstraße soll tagsüber (wie heute) für Radfahrende gesperrt bleiben. Perspektivisch wäre die Weiterentwicklung zu einer echten FG-Zone ohne zeitliche Einschränkung vorstellbar und aus fachlicher Sicht durchaus sinnvoll. Die Nord/Süd-Verbindungen sollen über die Kaiserstraße für Radfahrende ohne zeitliche Einschränkungen erlaubt bleiben.
- Sichere Fußgängerzone für alle gewährleisten, dabei vor allem Kinder, Senioren und Menschen mit Behinderung berücksichtigen
- Beschilderung für eine bessere Orientierung zu wichtigen Zielen auch für Touristen und Besucher
- Verbesserungen zugunsten der Fußverkehrssicherheit sind in Kreuzungsbereichen am Rande der Fußgängerzone umzusetzen
- Lieferzeiten in Fußgängerzonen stärker kommunizieren und durch entsprechende personelle Ressourcen kontrollieren
- Hindernis- und Barrierefreiheit in der Innenstadt prüfen und gewährleisten, z. B. Gastronomie auf Bedürfnisse von Menschen mit eingeschränkter Mobilität sensibilisieren
- Ausweitung des Blindenleitsystems im gesamten Innenstadtgebiet



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

Vision: Priorität Fußverkehr und Fußgängerzone



Urbane Logistik

Für eine bessere Organisation

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

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

Konzeptionelle Ansätze

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

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

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

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

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

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



Konfliktsituation Liefer- und Radverkehr in Karlsruhe



Oben: Heatmap für Anlieferbedarfe im öffentlichen Raum

niedrig hoch

Heatmap für Anlieferbedarfe

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

auf Privatgrund (bspw. beim Ettlinger Tor Center oder der Postgalerie) wurden nicht berücksichtigt.

Schlüsselmaßnahmen

Bessere Organisation des Lieferverkehrs:

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

Bessere Organisation des Lieferverkehrs

(use case KEP Gewerbe u. Wohnen):

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

Best Practice



— Smart Logistic

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

SMALA steht für „Smarte Liefer- und Ladezonen“ – das digitale Buchungssystem ermöglicht es Lieferdiensten, Ladezonen in der Hamburger Innenstadt zu reservieren. Mithilfe von Bodensensoren wird die Auslastung überwacht, die digitalen Schilder und Leuchtmarkierungen auf dem Boden zeigen an, wann welche Lieferwagen die Ladezone gebucht haben. Der (Halte-/Park-) Suchverkehr und die damit verbundenen Schadstoffemissionen werden dadurch verringert. Gleichzeitig können die

Dienstleister*innen so die Routen im Voraus per App planen. Zeitliche Beschränkungen der Parkdauer und eine Reservierung höchstens 60 Minuten im Voraus verhindern Dauerbuchungen. Ein weiterer Vorteil ist, dass das Parken in zweiter Reihe oder auf Fuß- und Radwegen vermieden wird, wodurch sich die Verkehrssicherheit erhöht.

Pakadoo bietet als Dienstleisterin für Unternehmen verschiedene Möglichkeiten, um Mitarbeitenden dort offiziell das Empfangen und Retournieren von privaten Paketen zu ermöglichen. Durch die Bündelung der Last-Mile-City-Logistik und Abholung durch die Kunden können zusätzliche innerstädtische Logistikverkehre und damit auch Umweltemissionen vermieden werden.

Der sogenannte „pakadoo point“ kann entweder eine designierte Person innerhalb des Unternehmens sein oder autonom über einen Pakadoo-Paketschrank abgewickelt werden. Teilnehmende Mitarbeitende erhalten eine eigene „PAK ID“, welche schon bei der Online-Bestellung angegeben wird, und werden im Anschluss per App über die Ankunft des Päckchens informiert.

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



1. Straßenbahn und E-Lieferwagen
 2. Ladezone und Radstreifen, Darmstadt
 3. Pakadoo
- Oben links: SmartZone in Hamburg

Öffentlicher Verkehr

Maximaler Effekt der Kombilösung

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

Konzeptionelle Ansätze

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

Schlüsselmaßnahmen

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

Umgebung mit einfachem Zugang zur Stadtbahn gleicht den reduzierten Zugang zu Parkplätzen in der Innenstadt aus.

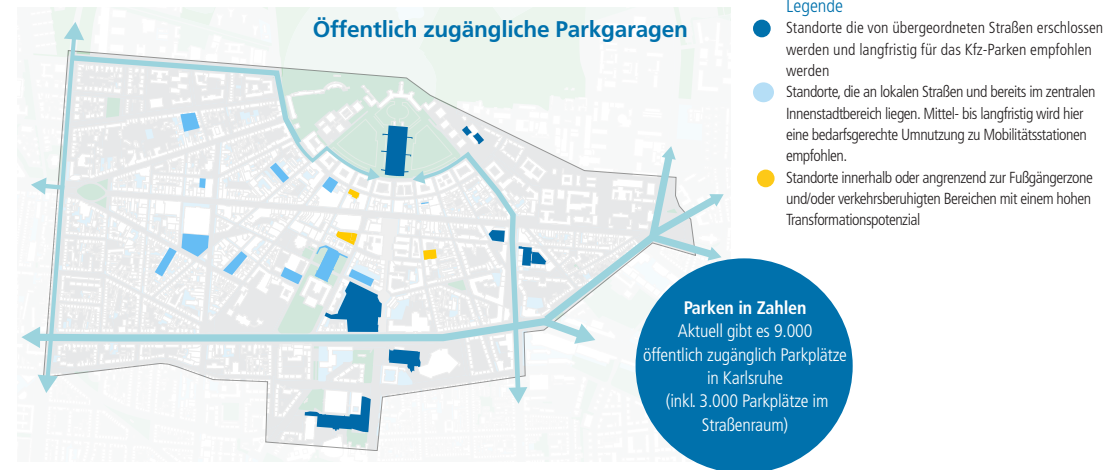
- Optimierung der Wegeführung in den U-Straßenbahn-Haltestellen und im Stationsumfeld (bspw. zielgerichteter Treppenaufgang am Ettlinger Tor)
- Reduktion der Konflikte zwischen Radverkehr und ÖPNV-Nutzer*innen im Bereich von Stationen durch bauliche Trennung und Verbotszonen für den Radverkehr.
- Aufwertung von Stationen und des Umfelds

1. Bild der Karlsruher Straßenbahn nach der Eröffnung der Kombilösung
2. Karlsstraße heute: Die Neugestaltung bietet die einmalige Gelegenheit, ein wichtiges Eingangstor zur Innenstadt zu verbessern
3. Begrünte Straßen- und Stadtbahngleise der neuen Linien in Karlsruhe



Parkraum reorganisieren: Platz für mehr als nur Autos

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



Ziele

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

Konzeptionelle Ansätze

- Beauftragung/Erstellung einer Parkraumstrategie, um freie Kapazitäten/Flächen in vorhandenen Parkhäusern besser auszulasten
- Parkraumbewirtschaftung ganzheitlich betreiben: kostenlose Stellplätze erzeugen Suchverkehre, da sie präferiert angefahren werden
- Strategisches Stellplatzreduzieren mit kontextabhängiger Evaluierung und Dialog mit Interessenvertreter*innen
- Mehr Ladezonen für den Lieferverkehr in den Straßenraum integrieren (vgl. Urbane Logistik)

- Parkstände für Pkw an verkehrlich sensiblen Bereichen zugunsten der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität und der Vermeidung von Parkplatzsuchverkehr reduzieren (u. a. Herrenstraße Höhe Zentralhof, Passagehof)

Schlüsselmaßnahmen

Konflikte zwischen Kfz- und Fußverkehr reduzieren und Parksuchverkehre vermeiden:

- Parkstände im öffentlichen Raum insb. im Radius von 5 Min. fußläufiger Entfernung um die bestehenden Parkhäuser um bis zu 80 % reduzieren (Stellplätze für Mobilitätseingeschränkte, Warenanlieferungen und schnelles Bringen und Abholen sind zu erhalten). Rechtliche Würdigung der Baulasten in Parkhäusern. Schaffung von Ladeinfrastruktur in Parkhäusern
- Parkstände im öffentlichen Raum in Wohnstraßen sollen um 10 - 30 % verringert werden, je nach

Wunsch und Bedarf an anderweitiger Nutzung; insbesondere in zentralen Teilen der Innenstadt

Aufenthaltsqualität erhöhen

- Ausbau der digitalen Plattform und Smart City Lösung feedback.karlsruhe.de zum Sammeln von Wünschen zur Umwidmung von Parkständen im öffentlichen Raum

Parkraum für Anwohnende sichern und Aufenthaltsqualität erhöhen

- Förderung des Parkens für Anwohnende in bestehenden Parkhäusern und Quartiersgaragen
- Schaffung von ausreichender Ladeinfrastruktur

Konflikte zwischen Kfz und anderen Verkehrsmitteln reduzieren

- Entwicklung einer übergreifenden Parkraumstrategie (Bilanzierung der Parkstände inklusive der privaten

Parkplätze, Auswertung von Auslastungen und Ganglinien im Stadtgebiet, Preisermittlung, P&R etc.)

Umsteigen

Weiterentwicklung von im Plan gelb und rot markierten Parkhäusern und Quartiersgaragen zu Mobilitätsstationen (Ergänzung der Standard-Parkangebote mit Last-Mile-Angeboten wie E-Scootern oder Bikesharing, Carsharing, Paketstationen, Mikro-Hubs und Ladeinfrastruktur)

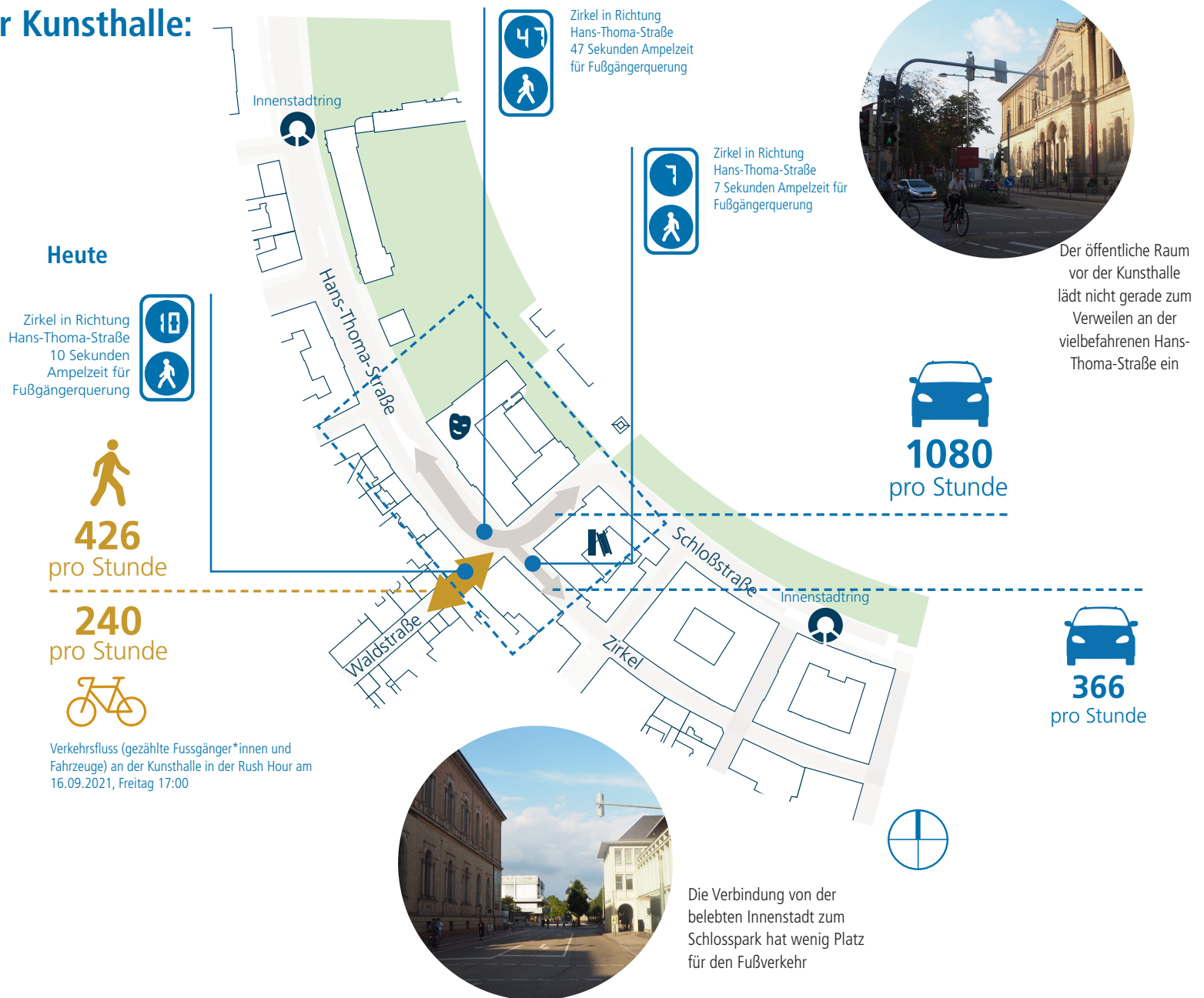
- Strategie für umnutzbare Parkhäuser in zentralen Lagen im Dialog mit Parkhausbetreibern erarbeiten, z. B. Auflagen bei Pachtverträgen (vgl. bspw. Parkhaus am Ring, München)
- Konsequente Weiterverfolgung der P+R-Strategie durch Errichtung weiterer P+R-Plätze im Umfeld von Karlsruhe; Ziel: Zielverkehre mit Kfz in der Innenstadt reduzieren
- P+R-Angebot an bestehenden, gut ausgebauten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ausbauen

"Straßendiät" an der Kunsthalle: Im Herzen der Stadt

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

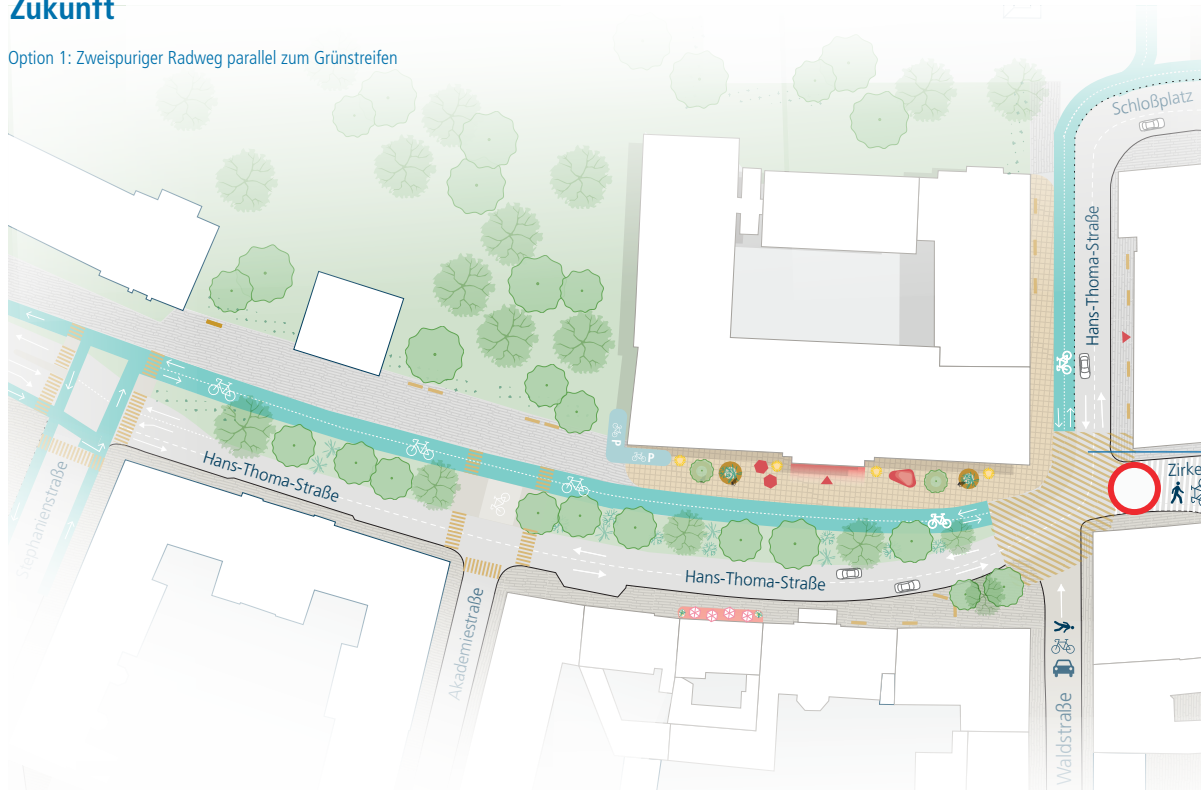


Die historische Ansicht der Staatlichen Kunsthalle in der Hans-Thoma-Straße im Jahr 1836/1845 von Heinrich Hübsch zeigt einen großzügigen und grüneren Vorplatz als heute



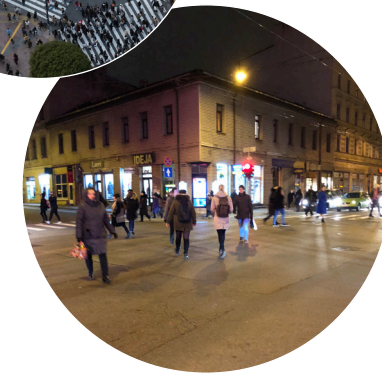
Zukunft

Option 1: Zweispuriger Radweg parallel zum Grünstreifen

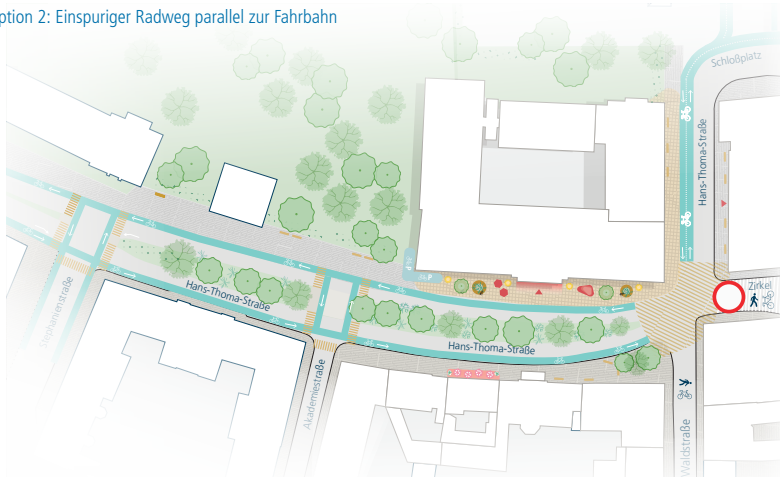


Links: Shibuya-Kreuzung in Tokio, Unten: Riga, Kreuzungen mit einer Ampelphase, gibt es sowohl im kleinen als auch im großen Maßstab. Eine ähnliche Lösung sollte vor der Kunsthalle erprobt werden, um die Grünzeiten für Fuß- und Radverkehr in Kombination zu maximieren.

Reduzierung der Ampelphasen durch Rundum-Grün-Kreuzung mit diagonaler Querungsmöglichkeit



Option 2: Einspuriger Radweg parallel zur Fahrbahn



Um dieses Konzept zu ermöglichen, bedarf es der Bereitschaft, die Hans-Thoma-Straße in eine Straße mit nur zwei Fahrspuren (eine pro Richtung) und ohne Zufahrt für Autos zum/vom Zirkel an der Kreuzung Kunsthalle umzuwandeln (Option 1). Es gilt, den Kfz-Durchgangsverkehr signifikant zu reduzieren. Der Konzeptentwurf zeigt, dass hierdurch ein substanzieller Mehrwert für den öffentlichen Raum neben der Kunsthalle geschaffen werden kann, während der motorisierte Verkehr auf der anderen Seite der

bestehenden Mittelinsel verbleibt. Aus dieser Führung des Radwegs ergibt sich jedoch die große Herausforderung der Auflösung des Zweirichtungsradwegs und einer sicheren Führung über den angrenzenden Knotenpunkt Hans-Thoma-Straße/ Stephaniestraße. Alternativ kann der Straßenquerschnitt der Hans-Thoma-Straße so geändert werden, dass neben der Autospur auf jeder Straßenseite ein Einbahn-Radweg entsteht (Option 2). Die Vor- und Nachteile dieser beiden Designkonzepte sollten in der detaillierteren Designphase untersucht werden.

Zukunft

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



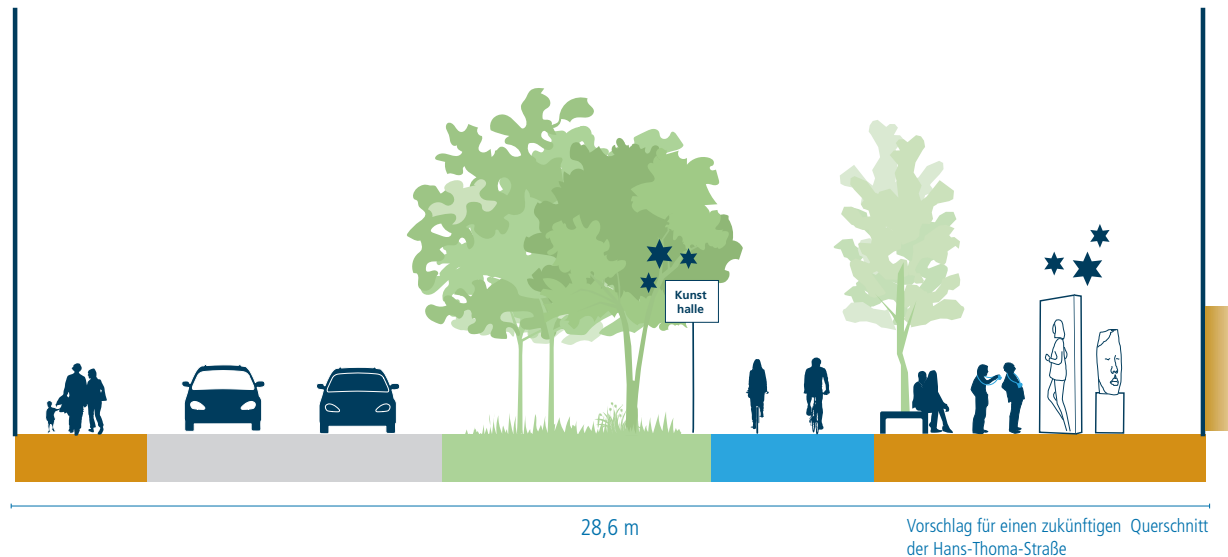
Niederländisches Straßenschild, das Grün für den Radverkehr in alle Richtungen gleichzeitig anzeigt

Heute



Heutiger Querschnitt Hans-Thoma-Straße auf Höhe der Kunsthalle

Zukunft Option 1



Diskrete Trennung für Rad- und Fußverkehr. Carlsberg, Kopenhagen

Zukunft

Heute



Konzeptioneller Vorschlag für eine Umgestaltung als Fotocollage (Option 1)

Fallstudie Hirschstraße: Eine lebenswertere Wohnstraße

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

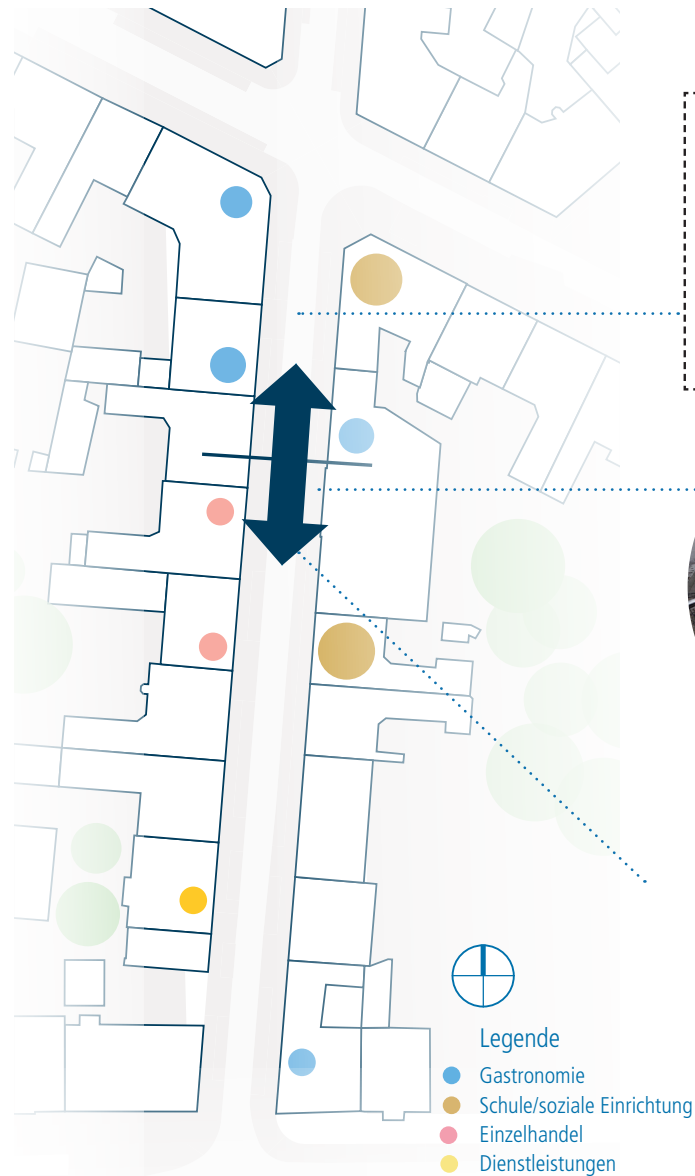
Heute



Viel Radverkehr, egal ob groß oder klein



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



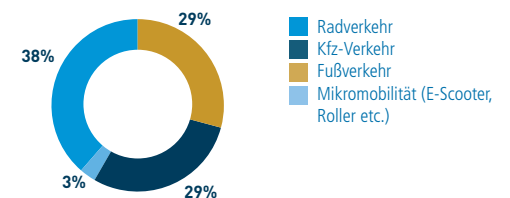
Sitzmöglichkeiten in der gesamten Hirschstraße

75
Kommerziell

0
nicht-kommerziell



Fahrradparken eng platziert direkt vor Eingängen oder an Straßenecken



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

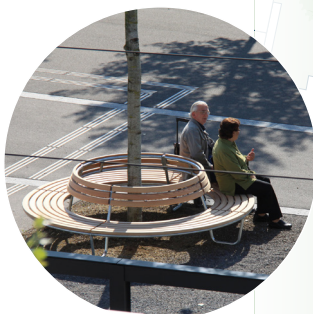
Zukunft

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

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



Einladende nicht-kommerzielle Sitzgelegenheiten im Schatten ermöglichen neue Treffpunkte



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

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

Hinzufügen von Sitzgelegenheiten und Fahrradabstellplätzen



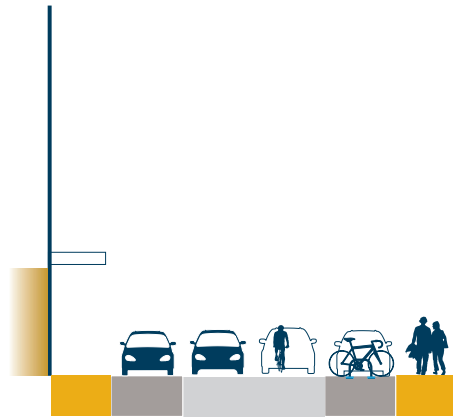
Innenhofprogramm ausbauen und lebenswertere Innenhöfe schaffen

Legende

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



Heute



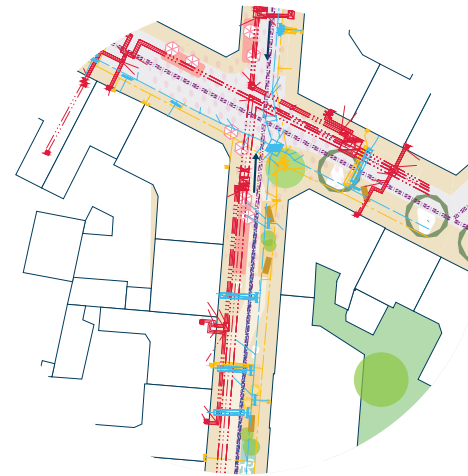
Querschnitt auf Höhe der Fachhochschule



Bäume in Pflanzgruben,
Beispiel aus Melbourne



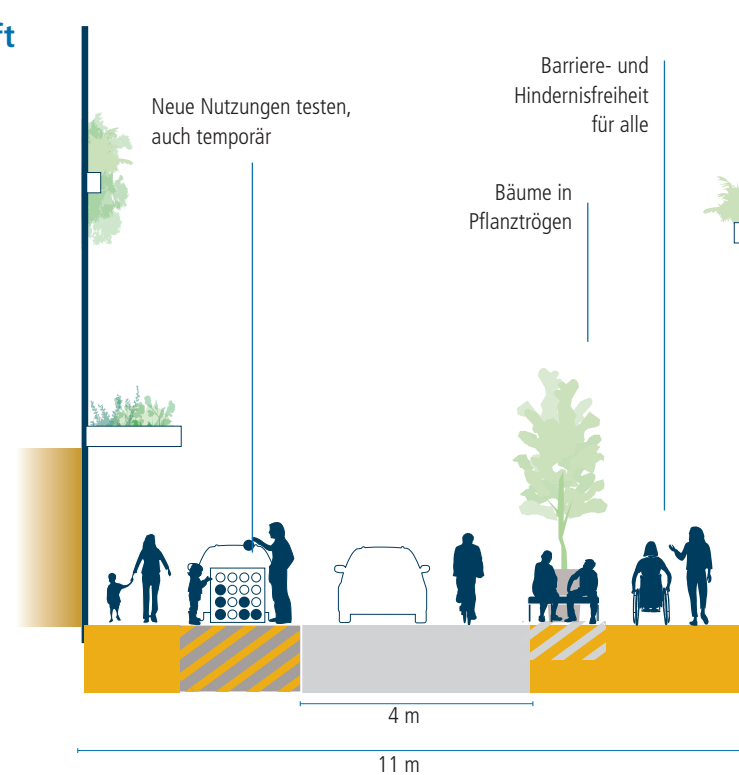
Verkehrsberuhigung mit natürlichen
Grünelementen gestalten



Neue Straßenbäume

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

Zukunft





Zukunft



Erwartete Wirkung: Einschätzung

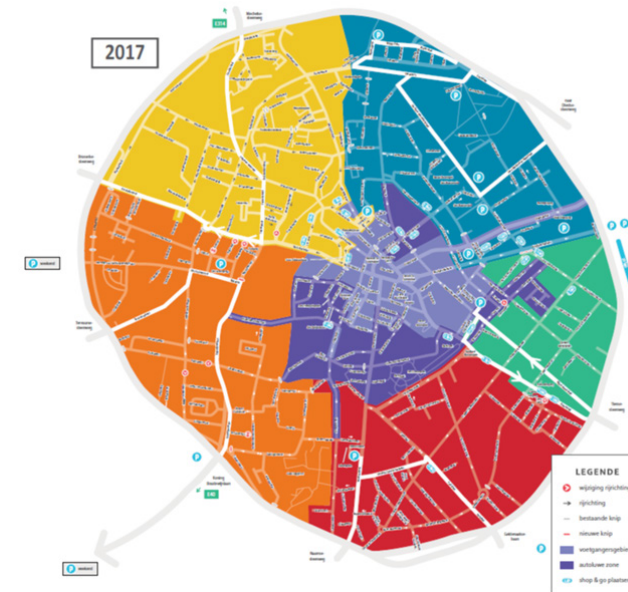
Schon heute ist Karlsruhe führend in fortschrittlicher Verkehrsplanung, hat jedoch das Potenzial, den Modal Split zugunsten grüner und gesunder Mobilität zu verschieben und die Kfz-Nutzung in der Innenstadt zu reduzieren. Erfahrungen aus Städten wie Gent, Leuven und Groningen zeigen, dass ehrgeizige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

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

Die Verschiebung innerhalb des Umweltverbundes gründet in einem Rückgang der Wege mit dem ÖPNV bedingt durch die umfangreichen Baumaßnahmen der vergangenen Jahre. Daher gehört es zu den zentralen Aufgaben nach der Fertigstellung der Kombilösung, sowohl die Wege mit dem Rad und zu Fuß zu erhöhen oder mindestens stabil zu halten, als auch die Wege mit dem ÖPNV zu stärken. Das entspricht einer

Erhöhung des Modal Split im Umweltverbund um etwa 10 Prozentpunkte, von 67 % auf 77 %. Dieser Effekt im Modal Split wird wahrscheinlich eintreten, wenn die Empfehlungen dieses Berichts langfristig erfolgreich umgesetzt werden. Diese Einschätzung basiert auf den Erfahrungen aus vergleichbaren Städten, drei Beispiele:

- Leuven (B) verzeichnete einen Anstieg des Radverkehrs um 44 %, als 2016 ein neuer Verkehrsplan eingeführt wurde, der den Autoverkehr in der Innenstadt reduzierte.
- Gent (B) verzeichnete gleichermaßen nach der Umsetzung einen Anstieg des Radverkehrs um 25 % in Verbindung mit einer Verringerung des Autoverkehrs um 12 %.



Verkehrsfluss in Leuven

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

- Groningen (NL), eine flache Stadt mit vielen Studenten, die Karlsruhe nicht unähnlich ist, hat einen Mobilitätsanteil des Radverkehrs von rund 40 % aller Fahrten.

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

Sauberere Luft und weniger Lärm wird sich langfristig als positiver Effekt einstellen. Die allgemeine Gesundheit wird durch die Zunahme des Gehens und Radfahrens verbes-

sert. Der Beitrag zur Reduktion der Umweltwirkungen soll durch die hier formulierten Maßnahmen quantitativ abgeschätzt werden.

Da keine validen Daten zu Kfz-Verkehren in der Innenstadt vorliegen, werden diese über Stellplätze hergeleitet. Hierfür wird die Reduktion des CO₂-Wertes über die gefahrenen Personenkilometer ermittelt. Folgende Annahmen werden für die Berechnung getroffen:

- 3.000 Kfz-Parkstände im öffentlichen Raum

- Umschlaggrad von 3,0 je Parkstand im Durchschnitt (entspricht 6 Fahrten je Stellplatz und Tag)
- Durchschnittliche Fahrdistanz für Binnenverkehre in Karlsruhe mit dem Auto 4,9 km (vgl. SrV 2018)
- 152 g CO₂/Personenkilometer (bei 1,4 Personen pro Pkw) (vgl. UBA Tremod)
- langfristige Reduktion der oberirdischen Kfz-Parkstände um 40 % durch die Maßnahmen – im Kontext von Anwohnerparken 20 %, im Umfeld von Parkhäusern bis zu 80 %.

Der umgekehrte Weg...

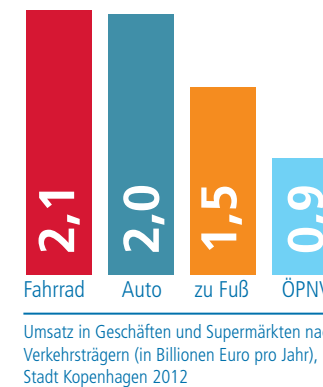
..befürwortet eine Stadtentwicklung, die für Menschen ausgelegt ist anstatt für Autos. Innenstädte sollten nicht nach den Bedürfnissen des Autos geformt werden, denn gestalten wir Städte für Autos, wird logischerweise auch mehr Verkehr eingeladen.

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



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

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



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



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

CO₂ Einsparpotenzial: Berechnungsbeispiel

Folgende Berechnung lässt sich überschlägig anstellen:

CO₂ aus Kfz-Fahrten im Bestand:

$3.000 \times 3,0 \times 4,9 \text{ km} \times 152 \text{ g CO}_2 / \text{Pkw}$
 $= 6.709.200 \text{ g CO}_2 = 6.703 \text{ kg CO}_2 / \text{Arbeitstag} *$
 $250 \text{ Arbeitstage} = 1,6 \text{ Mio t CO}_2 / \text{Jahr}$

CO₂ aus Kfz-Fahrten inkl. Maßnahmen:

$1.800 \times 3,0 \times 4,9 \text{ km} \times 152 \text{ g CO}_2 / \text{Pkw} = 4.021.920$
 $\text{g CO}_2 = 4.022 \text{ kg CO}_2 / \text{Arbeitstag} * 250 \text{ Arbeitstage}$
 $= 1.0 \text{ Mio t CO}_2 / \text{Jahr}$

Gemäß dieser überschlägigen Berechnung wird ein Einsparpotenzial von rund 600.000 Tonnen CO₂ / Jahr durch die Maßnahmen abgeschätzt.

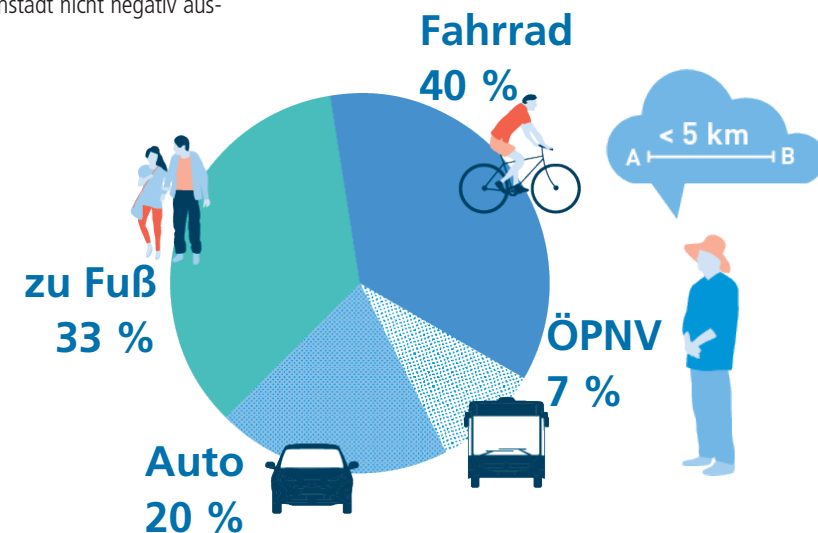
Der CO₂-Effekt der Umsetzung des Plans ist schwer abzuschätzen, da er nicht nur von Veränderungen im Modal Split in der Innenstadt abhängt, sondern auch davon, wie sich der Autoverkehr im Gebiet im Allgemeinen entwickelt und wie schnell E-Autos einen Anteil am Mobilitätsverhalten gewinnen. Das sind zwei Aspekte, bei denen Entscheidungen auf regionaler und nationaler Ebene eine große Rolle spielen.

Es geht nicht nur um Veränderungen im Modal Split und Kosten-Nutzen-Zahlen. Eine ebenso wichtige Auswirkung der vorgeschlagenen Änderungen wird eine lebenswerte Innenstadt mit mehr Platz und besse-

rer Zugänglichkeit auch für gefährdete Gruppen wie ältere Menschen und Kinder sein. Außerdem ist die globale Erwärmung ein großer Faktor. Die Umsetzung von zusammenhängenden Grünstrukturen in der Innenstadt ist ein Schlüsseffekt, durch den einige Folgen des wärmeren Klimas gemildert werden können.

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

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





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

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

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

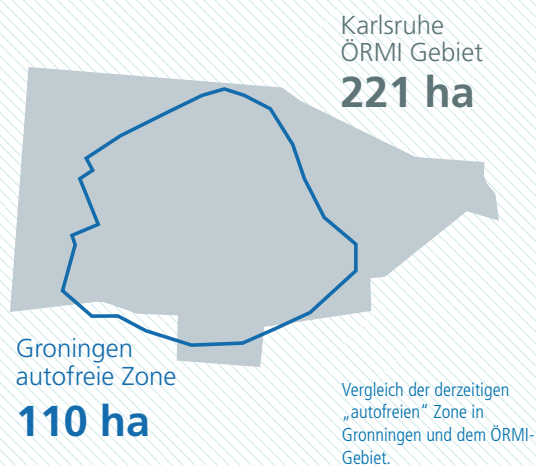
Die Ergebnisse sind insgesamt positiv: eine blühende Stadt, sauberere Luft und ein hoher Anteil von Rad- und Fußverkehr. Wie in der Forschungsarbeit „The Efficiency of the car-free zone policy of the Groningen City Centre“ (Kwik & Macfarlane, Universität Amsterdam, 2015) dargelegt wird, hat diese Änderung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

Änderungen eine starke Kultur des Radfahrens und des öffentlichen Verkehrs bestand.

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

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

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



Groningen

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

Karlsruhe

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

**Best
Practice**





6

Katalog der
Empfehlungen

Katalog der Empfehlungen

Der Katalog der Empfehlungen ist eine Zusammenfassung der im vorliegenden ÖRMI-Bericht empfohlenen Maßnahmen. Darüber hinaus enthält die Tabelle einen Vorschlag, wann die verschiedenen Maßnahmen umgesetzt werden. Der Katalog der Empfehlungen spiegelt - wie auch der Rest des ÖRMI-Berichts - die fachliche Einschätzung der Stadtverwaltung und des Gutachterteams wider. Die Bereitstellung von Mitteln zur Umsetzung der Maßnahmen incl. Folgekosten wie Pflege- und Erhaltungsaufwand ist in den Gremien der Stadt Karlsruhe zu beschließen.

Zeitlicher Vorschlag	sofort	= unmittelbarer Umsetzungsbeginn
	laufend	= sofortige sowie kontinuierliche Umsetzung
	kurzfristig	= Umsetzungsbeginn innerhalb des nächsten Jahres/der nächsten Jahre / bis 2025
	mittelfristig	= Umsetzungsbeginn bis 2030
	langfristig	= Umsetzungsbeginn bis 2050

1	Allgemeiner Ansatz Öffentlicher Raum und Mobilität	
Nr.	Thema Ziel der Maßnahme - Warum?	Empfehlung Was ist die Empfehlung?
1.1	Auf Zusammenarbeit bauen	Förderung der Zusammenarbeit und mehr Integration/Einbindung auch zwischen technischen und nichttechnischen Ämtern wie z.B. Kulturamt, Sozial- und Jugendbehörde, Umwelt- und Arbeitsschutz, Kommunale Gesundheitsförderung sowie Quervernetzung mit thematisch verknüpften IQ-Korridorthemen (z.B. „Grüne Stadt“).
1.2	Neue Partner einbeziehen	Organisations- oder projektbezogene Public Privat Partnerschaften (PPP) bei Projekten und Visionen. Zu den Partnerschaften können lokale Unternehmen, Schulen, Universitäten, Bauträger*innen, Bestandshalter*innen oder NGOs gehören.
1.3	Öffentlichkeit in temporäre Projekte einbinden	Reallabore als Standard für Projekte im öffentlichen Raum finanzieren und einsetzen. Die Projekte mit einer Messen-Testen-Verfeinern-Strategie evaluieren, um Erfolge beurteilen zu können, um so bis zu 10 % des Baubudgets für spätere dauerhafte Anpassungen und Baumaßnahmen zu sparen. Hierfür sind in den städtischen Haushalten zu gegebener Zeit die entsprechenden Finanzmittel bereit zu stellen.
1.4	Gestalterische Grundsätze und hochwertiges Design entwickeln	Gestalterische Grundsätze für langfristige Maßnahmen und temporäre Interventionen z.B. im Rahmen der Maßnahme aus dem Aktionsplan City: "Erarbeitung eines Gestaltungskonzepts für die City" entwickeln und umsetzen. Dabei soll die Verwendung hochwertiger, nachhaltiger und nutzungsbeständiger, vor allem aber weicher (einladender, natürlicher, warmer, durchlässiger) Oberflächen priorisiert werden.

2	Vision für den öffentlichen Raum und Mobilität in der Innenstadt	
Nr.	Thema Ziel der Empfehlung - Warum?	Empfehlung Was ist die Empfehlung?
2.1	Ganzheitliche strategische Entwicklung des öffentlichen Raums und der Mobilität in der Innenstadt	Integration der Hierarchie der öffentlichen Räume gemäß des "Visionsplans" (S.23) und des "Visionsplan: Prioritäten-Netzwerk" (S.71) und Integration eines Strategieplans für den öffentlichen Raum in alle Planungsverfahren sowie Prüfung bestehender Planungsverfahren.

3	Platz für mehr Leben				
Nr.	Thema Ziel der Maßnahme - Warum?	Maßnahme Was ist die Maßnahme?	Detailinformationen Wie soll die Umsetzung aussehen?	Wann?	Wo?
3.1	Grünes Karlsruhe stärken; Hitze entgegenwirken; Klimaanpassung	Karte "Platz für mehr Grün" (S.29) als Planungsinstrument nutzen, um ein grünes Netzwerk im öffentlichen Raum umzusetzen		sofort, sofern im Haushalt darstellbar	Gesamtes ÖRMI-Areal Berücksichtigung über das ÖRMI-Gebiet hinaus
3.2	Grüne Verbindungen mit der Umgebung				
3.2.1	Hitze entgegen wirken; Klimaanpassungen	Aufbauend auf Freiraum-Entwicklungsplan sind Grünzüge aus der Umgebung an innerstädtische Grünflächen und Grünkorridore anzuschließen		laufend	→ Siehe Freiraumentwicklungsplan S. 30
3.2.2	Grünes Karlsruhe stärken; Hitze entgegen wirken; Klimaanpassungen	Grünflächen innerstädtisch durch Umsetzung neuer Grünkorridore (grüne Verbindungen) in Nord-Süd und Ost-West Richtung miteinander verbinden		laufend	→ z.B. Lammstraße, Stephanienstraße, Bismarckstraße, Amalienstraße, Waldhornstraße, Erbprinzenstraße, Markgrafenstraße, Kriegsstraße, Karl-Friedrich-Straße, Karlstraße Nord, Kaiserstraße Ost, Reinhold-Frank-Straße.
3.2.3	Stärkung einer Identität als grüne Innenstadt	Grünes Stadt- und Straßenbild durch vielfältige, biodiverse Grünflächen und -elemente stärken und mit Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten kombinieren, um Erholungsorte für Quartiere zu fördern.	Horizontale und vertikale Flächen, Abstands- und Restflächen, Vorgärten nutzen und naturnahe Gestaltung sowie durchlässige Oberflächen priorisieren. Kleinteilige Begrünung fördern	laufend	z.B. Festplatz, Marktplatz, Waldhornplatz, Friedrichsplatz, Europaplatz, Stephansplatz

Nr.	Thema Ziel der Maßnahme - Warum?	Maßnahme Was ist die Maßnahme?	Detailinformationen Wie soll die Umsetzung aussehen?	Wann?	Wo?
3.2.4	Grüne Verbindung umsetzen	Grüne Promenade in der Lammstraße umsetzen	Siehe Konzeptentwurf S.36-39. Die Maßnahme ist im Zusammenhang mit dem Prioritäten-Netz 5.1 und mit den Maßnahmen 5.3 "Zukunftssicheres Netz für Fuß- und Radverkehr" zu betrachten. Zusätzlich müssen die Planungen des Wettbewerbentwurfes für den Friedrichsplatz und der Neukonzeption Lammstraße aufeinander abgestimmt werden, unabhängig davon, was zuerst realisiert wird.	sofort	
3.2.5	Grüne Verbindung umsetzen	Ungenutztes Potential privater Grünflächen vor Wohngebäuden, zugänglich und nutzbar machen	Umnutzung halbprivater/ -öffentlicher Grün-/ Abstandsflächen mit Hilfe von Förderprogrammen und im Dialog mit Bewohnerschaft sowie Eigentümer*innen	mittelfristig	→ z.B. Beiertheimer Allee
3.3	Von Grau und versiegelt zu Grün und lebendig				
3.3.1	Grünere Umgebung in der Innenstadt schaffen	Bestehendes 'Förderprogramm zur Begrünung von Höfen, Dächern und Fassaden' und die Förderungen im Rahmen von Sanierungsgebieten weiterentwickeln, aufstocken und erweitern	Neben baulichen Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen beinhaltet ein erweitertes Förderprogramm zur Begrünung von Höfen, Dächern und Fassaden partizipative Elemente wie Nachbarschafts- und Eigentümer*innentreffen, Meditation etc. Die Regenwasserrückhaltung sollte z.B. in einem Förderprogramm berücksichtigt werden. Es gilt ein breites Bewusstsein und Verantwortlichkeiten für die Begrünung von kleinteiligen Flächen zu schaffen. Referenz: Grüne-Höfe-Programm, Kopenhagen	laufend	
3.3.2	Grünere Umgebung in der Innenstadt schaffen	Zusammenlegung und Aufwertung kleiner, wenig genutzter versiegelter Innenhöfe durch Umgestaltung zu grünen Wohnhöfen. Pionierprojekte als gute Beispiele in der Öffentlichkeit kommunizieren. Höfe weitestgehend vor Neubauten/Nachverdichtung baurechtlich schützen. (z.B. Grünsatzung)	Referenz: Grüne-Höfe-Programm, Kopenhagen Höfe vor Nachverdichtung baurechtlich schützen. (z.B. Grünsatzung)	laufend	→ Prüfung gemäß Grüne Höfe Karte (S.31)
3.3.3	Grünere Umgebung in der Innenstadt schaffen	Umgestaltung und Aufwertung der Stadthöfe und Förderung von mehr Grün in versiegelten Stadthöfen	Auch Aufwertung im Rahmen der Maßnahme aus dem Aktionsplan City: "Konsenspapier Umgestaltung Passagehof und weiterer Höfe" und "Beleuchtungskonzept Passagehof und weitere Höfe" und "IG Höfe: Hirschhof, Karlshof und Lindencarrée" Höfe vor Nachverdichtung baurechtlich schützen. (z.B. Grünsatzung)	sofort	→ z.B. Passagehof, ggf. Hirschhof, Karlshof, etc.

Nr.	Thema Ziel der Maßnahme - Warum?	Maßnahme Was ist die Maßnahme?	Detailinformationen Wie soll die Umsetzung aussehen?	Wann?	Wo?
3.3.4	Entsiegelung von öffentlichen Flächen	Aktive Entsiegelung von öffentlichen Flächen in besonders hitzebelasteten Quartieren und in Bereichen mit einem hohen Anteil an versiegelten Oberflächen	Entsiegelungskonzepte mit temporären oder langfristigen Umgestaltungen im Rahmen der Klimaanpassungsstrategie erstellen zur Förderung der Umsetzung durchlässiger und grüner Oberflächen auf öffentlichen Flächen	laufend	→ z.B. Umgebung der Kaiserstraße, Festplatz, Waldhornplatz, Wohnstraßen
3.4	Verbesserung des Mikroklimas / Umgang mit Hitze				
3.4.1	Umgang mit Hitze und Klima; Maximierung von Baumstandorten	Umfassende Strategie für urbanes Grün entwickeln und somit jährlichen Nach- und Neupflanzungen durch das GBA ergänzen durch Alternativen an Standorten mit ungeeigneten Bodenverhältnissen	Konzepte für Pflanzungen in Pflanzgruben bei ungeeigneten Bodenverhältnissen oder angrenzenden Leitungsstraßen in stadtweite Strategie für Baumpflanzungen mit einbeziehen. Nachhaltige und pflegearme Systeme verwenden. Referenz: Urban Forest Strategy der Stadt Melbourne und Urban Nature Strategie der Stadt Kopenhagen	laufend	→ gesamtes ÖRMI-Areal
3.4.2	Umgang mit Hitze und Klima; Grünes Mosaik	Integration von neuen Grünflächen - temporär testen und umsetzen	Prüfung und ggf. Testen neuer grünen Infrastruktur (Pocket Parks) auf versiegelten Flächen - zunächst temporäre Nutzungen wie Urban-Gardening Aktionen, langfristig in Grünflächen umwandeln. Nachhaltige und pflegearme Systeme verwenden.	laufend	→ z.B. Parkplatzflächen des Landratsamt Kriegsstraße
3.4.3	Umgang mit Hitze und Klima; Grünes Mosaik	Umsetzung von Beschattungselementen wie Membranen und (temporäre) Dächer zum Schutz gegen Hitze beim Gehen oder Verweilen	Schattenspendende lokale Interventionen, saisonale oder dauerhafte Lösungen z.B. Sonnensegel, mobile Grünelemente, Nachhaltige und pflegearme Systeme verwenden. Verschattung mit Lichtplanung (Abendstunden) kombinieren. Im Rahmen der Maßnahmen aus dem Aktionsplan City: "Temporäre/mobile Anlagen auf dem Marktplatz" und "ergänzende Aufwertungsmaßnahmen Europaplatz". Potenziale von Bundesförderprogrammen wie "Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren" gilt es nutzen.	kurzfristig	→ z.B. Marktplatz, Festplatz, Europaplatz, Fächerstraßen
3.5	Verbesserung des Mikroklimas / Blaues Karlsruhe				
3.5.1	Stärkung des blauen Karlsruhe	Erstellung eines blauen Aktionsplans	Prüfung und ggf. strategische Integration von neuen Wasserflächen, temporäre saisonale Aktionen, Instandhaltung, Aufwertung von Bestandsbrunnen	kurzfristig, sofern im Haushalt darstellbar	→ ohne Verortung

Nr.	Thema Ziel der Maßnahme - Warum?	Maßnahme Was ist die Maßnahme?	Detailinformationen Wie soll die Umsetzung aussehen?	Wann?	Wo?
3.5.2	Abkühlung in der Innenstadt	Wasserattraktion zum Schwimmen und Abkühlen im Schlosspark (Der Standortvorschlag im Schlosssee soll einen öffentlichen Diskurs anregen und die Idee einer innerstädtischen Badestelle darstellen. Belange des Artenschutzes wurden in diesem Zusammenhang bewusst nicht berücksichtigt)	Wasserattraktion kann klein, flexibel, saisonal, temporär sein oder das Potenzial einer Schwimmöglichkeit für alle Altersgruppen, nicht nur für Kinder, überprüfen. Kombination mit saisonalen Angeboten wie einer mobilen Sauna sollte in Betracht gezogen werden. Maßnahme ist im Zusammenhang mit den Maßnahmen 5.2 "Ein gesundes Herz der Stadt" zu betrachten. Besonderes Augenmerk auf die Hygienesituation legen.	kurzfristig, sofern im Haushalt darstellbar	→ zum Beispiel im Schlosspark ggf. sind weitere Standorte zu prüfen
3.5.3	Abkühlung in der Innenstadt	Temporäre Schwimmbäder und Wasserspiele als wiederkehrendes öffentliches Event	Prüfen des Potenzials für neue spektakuläre Wasserspiele für alle Altersgruppen, nicht nur für Kinder. Neben kleineren Wasserspielen und Brunnen ist zu prüfen, ob auch ambitionierte Projekte wie Baden in der Innenstadt in Karlsruhe möglich sind.	kurz- und langfristig, sofern im Haushalt darstellbar	→ ohne Verortung
3.5.4	Brunnen sichtbar machen	Aufenthaltsqualität um alle Brunnen prüfen und ggf. verbessern	Hinweisschilder an den Brunnen und ggf. ein Symbol an Wegweisern in der Innenstadt Aufwertung durch u.a Sitzgelegenheiten, Beleuchtung, Säuberung der Brunnen, Grünflächenpflege, Schattenelemente, etc. (Siehe Maßnahme aus dem Aktionsplan City: Nutzungskonzept Stephansplatz".)	kurzfristig	→ ohne Verortung
3.5.5	Brunnen sichtbar machen	Online-Karten für Wasser in der Stadt verstärkt im öffentlichen Raum und ÖPNV kommunizieren	Zum Beispiel als Brunnenwegweiser, QR-Codes für App "Trinkwasser Karlsruhe" oder zu Trinkbrunnenkarten → siehe: karlsruhe.de/service/Kuehle_Orte Hinweisschilder an den Brunnen („Trinkwasser“) und ein Symbol an allgemeinen Wegweisern anbringen, damit man eine Trinkwasserstelle sofort als solche erkennt und/oder mit KA-App verknüpfen	kurzfristig, sofern im Haushalt darstellbar	→ ohne Verortung
3.5.6	Brunnen sichtbar machen	Bestehende Initiativen fördern	z.B. Wasserwende Karlsruhe, Europäische Brunnengesellschaft, Wasser-Quartier. In einem Wasser Quartier fördert ein Netzwerk aus lokalen Wasserversorgern und weiteren Partnern das Bewusstsein für Trinkwasser und zeigt die Vorteile von Leitungswasser auf. → siehe: atiptap.org/projekte/wasserwende/	laufend	→ ohne Verortung

Nr.	Thema Ziel der Maßnahme - Warum?	Maßnahme Was ist die Maßnahme?	Detailinformationen Wie soll die Umsetzung aussehen?	Wann?	Wo?
3.6	Mehr Vielfalt an Grün				
3.6.1	Mehr Biodiversität	Förderung von lokalen Gemeinschaftsaktionen von Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Bürger*innen	Grün- und Beetpatenschaften und Urban-Gardening Programm sowie Fassadenbegrünungsprogramm der Stadt ausweiten und verstetigen. Das Engagement durch Dritte in Sondernutzrichtlinien soll gefördert werden. Betreuung des bürgerschaftlichen Engagements erfolgt durch eine zeitliche befristet eingestellte Mitarbeiterin. Diese Stelle ist zu verstetigen. Im Rahmen des Projekts "City-Transformation" bereitgestellte Verfügungsfonds stehen den lokalen Akteuren zur Etablierung (grüner) attraktivitätssteigernder Gestaltungselemente zur Verfügung.	kurzfristig	z.B. Baumpatenschaft Plus Initiative
3.6.2	Mehr Biodiversität	Ausweitung von Programmen zur Förderung der Wohnumfeld und gewerbenahen Grünentwicklung auf privaten und öffentlichen Flächen	Zum Beispiel Im Rahmen der Maßnahme aus dem Aktionsplan City: "Ausweitung von Begrünungselementen vor Betrieben"	mittelfristig	→ ohne Verortung (Bsp. Maßnahme aus Aktionsplan City)
3.6.3	Mehr Biodiversität	Mehr heimische und insektenfreundliche Bäume, Wiesen, Blumen, Hecken und Sträucher ansiedeln	Öffentliche Kommunikation/Aufklärung und somit kleinteilige Biodiversität erhöhen bspw. Information und Aufklärung von lokalen Gartenbaufirmen.	kurzfristig	→ ohne Verortung
3.6.4	Öffentlich-private Partnerschaften für Klimaanpassung	Investitionen für unterirdische technische Lösungen zusammen mit der Entwicklung neuer städtischer Räume: Klassische Regenwasserbewirtschaftung aus unterirdischen Leitungen und Becken, als oberirdische Anlagen mit Doppelfunktion und Erholungswert für den Stadtraum planen. → siehe VANDPLUS Projekte	Mit privaten Partnern wie Energie- und Versorgungsunternehmen an Projekten zur Klimaanpassung zusammenarbeiten, um multifunktionale öffentliche Räume zu realisieren.	langfristig	→ ohne Verortung
3.6.5	Jede Grünfläche zählt	Niederschwelliges Parkletprogramm aufsetzen, zum Beispiel um Kfz-Stellflächen in Grünflächen und öffentlichen Raum mit Aufenthaltsqualität umzuwandeln	Technische- und Gestaltungshandreichung sowie Anlaufstelle/Hilfestellungen für Interessierte etablieren, ggf. in Zusammenarbeit mit Externen (z.B. Green City). Maßnahme im Zusammenhang mit den Maßnahmen 5.6: "Kfz-Verkehr und Parkraum reorganisieren" betrachten	sofort	→ gesamtes ÖRMI-Areal
3.6.6	Jede Grünfläche zählt	Niederschwellige Fassadenbegrünung	Schaffung von Pflanzgruben zwischen Gehweg und Fassade ggf. mit Rankgittern, um Fassadenbegrünung an geeigneten Standorten/Bestandsbauten zu ermöglichen	mittelfristig	→ gesamtes ÖRMI-Areal geeignete Standorte sind zu prüfen

4	Platz für mehr Leben				
Nr.	Thema Ziel der Empfehlung - Warum?	Empfehlung Was ist die Empfehlung?	Detailinformationen Wie soll die Umsetzung aussehen?	Wann?	Wo?
4.1	Karlsruhe als regionales Ziel stärken	Karte "Platz für mehr Leben" (S.47) als Planungsinstrument nutzen			→ ohne Verortung
4.2	Quartiere stärken und besser verbinden				
4.2.1	Lokale Lösungen entwickeln; Synergien fördern	Anknüpfend an den Beteiligungsprozess im Rahmen des Gutachtens zur Zukunftsfähigkeit der Karlsruher City als Einzelhandelsstandort 2030 (CIMA) mit Fortsetzung und Fokus im Bereich zwischen Berliner Platz und Durlacher Tor	Mithilfe der Universität und Studierenden können neue Formen der Kollaboration und Beteiligung an Gestaltungslösungen für den Bereich getestet werden. Im Dialog: Interessenvertreter*innen für Universität, Gewerbetreibende, Bewohnerschaft, Eigentümer*innen, Studierende sowie Menschen mit Behinderung, Kinder und Senior*innen.	mittelfristig	z.B. Kaiserstraße, KIT Campus
4.2.2	Universitäres und Hochschul-Leben sichtbar machen	KIT Universität sowie Hochschulen und Innenstadt inhaltlich und programmatisch miteinander verknüpfen und den Campus stärker gestalterisch in den umliegenden Stadtraum hin öffnen.	Eine gute Anbindung an das Fußverkehr- sowie Radverkehrsnetz sicherstellen. Eingänge einladend gestalten (z.B. kontinuierliche Oberflächen/ Pflasterungen, Beleuchtung, Lichtinstallationen an geschlossenen Fassaden, Stadtmöbel), Pop-Up Flächen für studentische Partizipation um interdisziplinären Austausch, informelle Begegnungen, öffentliche Dialogrunden, Projektpräsentationen zu fördern z.B. Maßnahme aus dem Aktionsplan City: "Einrichtung von Lernräumen für Studierende erweitern" und „Projektgruppe Öffnung KIT entlang der Kaiserstraße“.	mittelfristig	z.B. Kaiserstraße-Ost, Campusflächen, auch über das ÖRMI-Gebiet hinaus
4.3	Aufwertung von öffentlichen Räumen				
4.3.1	Aufwertung von öffentlichen Räumen	Aufwertung wertvoller öffentlicher Flächen, die städtebaulich abgetrennt sind durch Neuverteilung von Verkehrsflächenanteilen	Verbesserung der Nutzbarkeit des Freiraums für Fußgänger durch veränderte, schlüssig aufeinander abgestimmte Zonierung von Flächen. Maßnahme aus dem Aktionsplan City: „Stärkung der Anbindung des Kaiserplatzes an die Kaiserstraße“ weiterentwickeln und andere potenzielle Standorte überprüfen. Referenz S.49,. Maßnahme ist ebenfalls im Zusammenhang mit dem Prioritäten-Netz 5.1 zu betrachten.	kurzfristig	→ z.B. Lidellplatz, Waldhornplatz, Kaiserplatz, Berücksichtigung über das ÖRMI-Gebiet hinaus
4.3.2	Aufwertung von öffentlichen Räumen; Quartiere und lokales Leben stärken	Betonen von nachbarschaftlichen Treffpunkten, Aufwertung der Aufenthaltsqualität an lokalen Treffpunkten durch öffentliche Spiel-, Sport- und Sitzmöglichkeiten sowie andere Stadtmöbel, die zu Aktivitäten einladen	z.B. im Rahmen der Maßnahme aus dem Aktionsplan City: "Neugestaltung des Fasanenplatzes". Maßnahme ist im Zusammenhang mit Maßnahme 5.6.2 "Reduktion / Umwidmung der Parkstände im öffentlichen Raum" zu betrachten.	mittelfristig	→ Waldhornplatz, Fasanenplatz, Passagehof

Nr.	Thema Ziel der Empfehlung - Warum?	Empfehlung Was ist die Empfehlung?	Detailinformationen Wie soll die Umsetzung aussehen?	Wann?	Wo?
4.3.3	Aufwertung von öffentlichen Räumen	Temporäre Corona-Aktivierung in dauerhaftere/saisonale ästhetisch ansprechende Lösungen überführen	Klare und einfache Richtlinien für saisonale/dauerhafte Parklet-Aktivierungen entwickeln, um unästhetische weniger ansprechende Verkehrsschilder und Paletten - Einhausungen in Zukunft zu vermeiden.	sofort	→ ohne Verortung
4.3.4	Aufwertung von öffentlichen Räumen	Ränder aktivieren und Aufenthaltsqualität fördern	Nicht-kommerzielle Sitzmöglichkeiten und Spielangebote für jedes Alter umsetzen, Möglichkeiten der Fassadenaktivierung (Lesecafé, Bücherbasar, Öffentlicher Aufenthaltsbereich, Ausstellungsfläche etc.) prüfen im Rahmen der Maßnahme aus dem Aktionsplan City: "Öffnung der EG-Zonen der "Commerzbank" / Lammstraße"	mittelfristig	→ z.B. Lammstraße auf Höhe des Friedrichsplatz
4.3.5	Aufwertung von öffentlichen Räumen	Prüfung und ggf. Testen der Umsetzung eines Shared Space in der Lammstraße. Die Maßnahme ist im Zusammenhang mit dem Prioritäten-Netz 5.1 und den Maßnahmen 5.3 "Zukunftssicheres Netz für Fuß- und Radverkehr" zu betrachten.	Bei Shared Spaces teilen sich Radverkehr, Fußverkehr und Kfz den Straßenraum mit Vorrang für den Fuß- und Radverkehr. Auf Verkehrszeichen, Signalanlagen und Fahrbahnmarkierungen wird in der Regel verzichtet. Shared Spaces sind in Deutschland aktuell laut StVO nicht möglich, gleichwohl wird die Einführung einer Begegnungszone in der Verkehrsministerkonferenz diskutiert. In Berlin wurde unter dem Namen einer Begegnungszone in der Maaßenstraße ein Shared Space getestet.	langfristig	→ z.B. Lammstraße (Abschnitt Hebelstr. Bis Einfahrt Ettlinger Tor Parkhaus)
4.4	Mehr Möglichkeiten zum Verweilen				
4.4.1	Mehr Möglichkeiten zum Verweilen	Schaffung eines Gleichgewichts zwischen nicht-kommerziellen und kommerziellen Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum	Erfassung und Evaluierung der Sitzgelegenheiten im öffentlichen /halböffentlichen Raum mithilfe einer Bestandsaufnahme und Entwicklung einer Strategie zur Schaffung zusätzlicher nicht-kommerzieller Sitzgelegenheiten und/oder mobiler Möblierung die den Vor-Ort-Bedürfnissen entsprechen und einen Mehrwert bieten.	kurzfristig	→ z.B. Hirschstraße, Karlstraße, Kaiserstr.-Ost, Lammstraße, Passagehof, kleine Kirche
4.5	Leben sichtbar machen				
4.5.1	Leben sichtbar machen	Sicherstellung von aktiven Erdgeschosszonen mit Publikumsorientierung zur Stärkung von Laufwegen, Platzfunktionen und durchgängigem City-Erlebnis	Ausweitung der städtischen Förderprogramme und Subventionsmodelle von EG- Nutzungskonzepten sowie Entwicklung eines Maßnahmenkataloges mit Alternativen zu Gewerbe- und Gastronomienutzungen Verknüpfung mit Maßnahmen im Verkehrsraum: Ein gesundes Herz der Stadt 5.2.	mittelfristig	→ z.B. Nordseite und Ostseite des Friedrichsplatzes, Marktplatz Ostseite, Post-Giro-Gebäude/ Regierungspräsidium, Waldhornplatz, Lammstraße, Schlossplatz und Zirkel, Kunsthalle

Nr.	Thema Ziel der Empfehlung - Warum?	Empfehlung Was ist die Empfehlung?	Detailinformationen Wie soll die Umsetzung aussehen?	Wann?	Wo?
4.5.2	Aktiv bei Tag und Nacht	Rücksichtvolles Miteinander gewährleisten und gesetzliche Nachtruhen sicherstellen	Sensibilisierung der Öffentlichkeit und Gewerbetreibenden der Nachtkultur (z.B. durch Nachtbürgermeister, öffentlichen Dialog), verstärkte Kontrolle durch Aufstockung von Personalressourcen, Nachtwachen	kurzfristig	→ ohne Verortung
4.5.3	Leben sichtbar machen/ Quartiere stärken und neu denken	Programme, Veranstaltungen und zeitlich begrenzte (wiederkehrende) Aktivitäten genehmigen und fördern. Verstärkte Unterstützung und Beratung bei Veranstaltungsgenehmigungen und Genehmigung von Sondernutzungen	Die bereits laufenden Programme, Veranstaltungen und Aktionen sollten fortgeführt werden (z.B. im Rahmen des Märktekonzeptes). Darüber hinaus können Installationen für temporäre Bade- und Abkühlungsmöglichkeit im Sommer, Open-Air-Screening auf öffentlichen Plätzen, mobile Sauna im Winter, Veranstaltungen und neue Ansätze getestet werden. Bspw. könnte ein autofreier Fahrradsonntag mit einem verkaufsoffenen Sonntag kombiniert werden. Laufende Programme wie bspw. "Karlsruhe spielt" könnten in neue Veranstaltungen und Aktionen integriert werden.	sofort	→ gesamtes ÖRMI-Areal
4.6	Ein Kulturpfad für Karlsruhe				
4.6.1	Erleichterung der Orientierung in der Innenstadt	Erarbeitung eines Gestaltungskonzepts zum Ankommen und zur Orientierung	Mit dem Fokus auf Fußverkehr und die Fußgängerzone (siehe auch 4.6.3) z.B. im Rahmen der Maßnahme aus dem Aktionsplan City: "Leitung, Lenkung, Orientierung in der City"	sofort	→ gesamtes ÖRMI-Areal
4.6.2	Karlsruhe als Kulturort fördern	Kulturinstitutionen zu einem starken Kontext verbinden - offline und online	Gemeinschaftliche und ganzheitliche Strategie mit großen und kleinen Kunst- und Kulturinstitutionen entwickeln und stadtweite Kulturveranstaltungen fördern → S.52-53	mittelfristig	→ Kulturpfad Karlsruhe
4.6.3	Karlsruhe als Kulturort fördern	Einen Kulturpfad der Kunst- und Kulturorte im öffentlichen Raum miteinander verbindet umsetzen	Orientierungs-, Beschilderungs- und Kommunikationskonzept entwickeln und umsetzen, das Kulturinstitutionen miteinander verbindet. Sitzmöglichkeiten und andere Elemente vor Institutionen, aber auch entlang des Pfades anbieten. → S.52-53	kurzfristig	→ Kulturpfad Karlsruhe
4.6.4	Schaffung eines kulturellen Netzwerks	Kunst- und Kulturinstitutionen im öffentlichen Raum reflektieren und einheitliche Gestaltungsstrategie anwenden	Inhalte von kulturellen Einrichtungen im öffentlichen Raum ankündigen z.B. durch Kunst vor Museum, Hochwertige, wiederkehrende Gestaltung der öffentlichen Räume und Straßen vor (Pflasterung, Mobiliar) und dadurch Hervorhebung des Pfades oder temporäre saisonale Aktionen wie Freiluft-Lesebereiche vor Bibliothek, → S.52-53 z.B. im Rahmen der Maßnahme aus dem Aktionsplan City: "Schaffung attraktiver Vorbereiche der Kunsthalle"	mittelfristig	→ z.B. Kunsthalle, Stadtmuseum Karlsruhe Berücksichtigung über das ÖRMI-Gebiet hinaus

Nr.	Thema Ziel der Empfehlung - Warum?	Empfehlung Was ist die Empfehlung?	Detailinformationen Wie soll die Umsetzung aussehen?	Wann?	Wo?
4.7	Stadt für alle				
4.7.1	Stadt für alle	Sukzessiver Ausbau der Barrierefreiheit öffentlicher Einrichtungen und Dienste im Sinne des Gleichstellungsgesetzes. Bewusstsein für die Belange von mobilitätseingeschränkten, älteren Menschen und Kindern erhöhen und den Fokus der Verkehrsplanung und bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes weiterentwickeln.	Verbesserung der Barriere- und Hindernisfreiheit und Sicherheit auf Gehwegen im öffentlichen Raum (Barrieren durch E-Scooter, Leihräder, Werbeschilder u.a. verhindern) (siehe auch Kapitel Mobilität)	laufend	→ ohne Verortung
4.7.2	Stadt für alle	Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Verweilmöglichkeiten für alle - Kinder, Senior*innen, mobilitäts-eingeschränkte Menschen	Enges Netzwerk aus gut funktionierenden öffentlichen beschilderten Toiletten anbieten, nicht-kommerzielle Verweilmöglichkeiten in der Nähe von Seniorenheimen und sozialen Einrichtungen, an attraktiven Straßenecken, sonnigen Standorten und schattigen Standorten am Parkrand umsetzen	mittelfristig	→ z.B. Sophienstraße/ Hirschstraße, Zähringer- straße/Waldhornstraße, Lammstraße
4.7.3	Auf Rücksicht bauen statt auf Verbote	Umsetzung der Maßnahme aus dem Aktionsplan City: "Kampagne zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden / Kampagne „mehr Miteinander in der Erbprinzen- und Waldstraße“ zur gegenseitigen Rücksicht unter den versch. Verkehrsteilnehmenden, Fortführung und Prüfung einer Neuauflage der "Tu's aus Liebe-Kampagne	Prüfung zur Einführung eines "Miteinander-Weges" inkl. Beschilderung und Sensibilisierung der Gewerbetreibenden und Bewohnerschaft und Umsetzung, sobald straßenverkehrsrechtlich hierzu die Möglichkeit besteht (siehe Beispiel S.55, sowie Maßnahme im Kapitel Mobilität 5.3.12)	kurzfristig mittelfristig laufend	→ u.a. Waldstraße und Erbprinzenstraße
4.7.4	Neue Ansätze testen in der Karlstraße-Nord	Karlstraße-Nord in eine aktive Straße für den Fuß- und den Radverkehr umwandeln. Siehe Prioritäten-Netz (Bericht S. 71)	Nördliche Karlstraße als "Fußgängerzone - Radfahrer frei" ausweisen; abhängig von den Ergebnissen der Evaluation des Reallabors. Geschäfte, Restaurants, Bildungseinrichtungen öffentliche Flächen zuordnen und Fahrradparken (ggf. eine Fahrrad-Leihbibliothek) sowie konsumfreie Angebote im öffentlichen Raum anbieten. Siehe S.56-59	kurzfristig	→ Karlstraße
4.7.5	Kaiserstraße-Ost	Lösungen für eine Neugestaltung in einem gemeinschaftliche Beteiligungsprozess	Ein von der Nachbarschaft vorangetriebenes Reallabor sollte ein wesentlicher Bestandteil des Prozesses sein. Konzeptentwurf auf S.60-64 Umbau im Rahmen der Maßnahme aus dem Aktionsplan City: "östliche Kaiserstraße zw. Berliner Platz & Durlacher Tor"	sofort	→ Kaiserstraße-Ost

5	Platz für mehr gesunde Mobilität				
Nr.	Thema Ziel der Empfehlung - Warum?	Empfehlung Was ist die Empfehlung?	Detailinformationen Wie soll die Umsetzung aussehen?	Wann?	Wo?
5.1	Mobilitäts-Prioritäten-Netz				
5.1.1	Aufenthaltsqualität in der Innenstadt steigern	Max. Tempo 30 im ÖRMI-Gebiet zum Standard machen sobald es rechtlich oder als Modellversuch möglich ist		sobald rechtlich möglich	im ÖRMI Gebiet
5.1.2	Aufenthaltsqualität in der Innenstadt steigern	Prüfung zur Umsetzung von Tempo 10 oder 20 in verkehrsberuhigten Geschäftsbereich			u.a. Lammstraße, Karl-Friedrich-Straße
5.1.3	Aufenthaltsqualität in der Innenstadt steigern	PKW-Stellplätze im öffentlichen Raum deutlich reduzieren und für Bewohner*innen Quartiersgaragen schaffen	Weitere Maßnahmen zu PKW-Stellplätzen finden sich unter 5.5	mittelfristig	westliche Bereiche im ÖRMI Gebiet (hoher Anteil an Wohnen)
5.1.4	Klare und durchgängige Wegenetze für alle Verkehrsträger schaffen	Überprüfung der aktuellen Straßenplanungen auf die Kompatibilität mit dem Prioritäten-Netz (siehe S.71) mit dem Ziel, Zufahrten für Kfz zu gewährleisten, aber Durchfahrten zu reduzieren.		laufend	→ ohne Verortung
5.1.5	Klare und durchgängige Wegenetze für alle Verkehrsträger schaffen	Integration des Prioritäten-Netz (Bericht Seite 71) in alle Planungsverfahren	Überprüfung aller laufenden oder beginnenden Planungsverfahren gemäß Prioritäten Netz	laufend	→ ohne Verortung - Vernetzung über das ÖRMI-Gebiet hinaus
5.1.6	Klare und durchgängige Wegenetze für alle Verkehrsträger schaffen	Synchronisierung der Straßenraumgestaltung und der straßenverkehrsrechtlichen Beschilderung	Erarbeitung eines Gestaltungshandbuchs entsprechend der Hierarchien und Straßentypen; Dienststellen übergreifende Arbeitsgruppen zur Synchronisierung von Straßenraumgestaltung und Beschilderung	mittelfristig	z.B. Synchronisierung der Beschilderung und Freiraumgestaltung Erbprinzenstraße / Herrenstraße
5.2	Ein gesundes Herz der Stadt				
5.2.1	Verbesserung der Verknüpfung der Kunsthalle und des Schlossparks mit dem Umfeld	Reduktion der durchfahrenden Kfz vor der Kunsthalle	Untersuchung der Herabstufung der Straßenhierarchie des nördlichen Innenstadt-Rings: → Berücksichtigung des Sicherheitskonzepts des Wildparkstadion erforderlich; alternativ: Reduktion der Verkehrsflächen (insb. separate Abbiegestreifen) und Akzeptanz der fehlenden Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr. Verknüpfung mit Empfehlung 4.6.4, 4.5.1, 5.1.4	sofort	→ Unterführung Schlossplatz Adenauerring

Nr.	Thema Ziel der Empfehlung - Warum?	Empfehlung Was ist die Empfehlung?	Detailinformationen Wie soll die Umsetzung aussehen?	Wann?	Wo?
5.2.2	Verbesserung der Verknüpfung der Kunsthalle und des Schlossparks mit dem Umfeld	Erhebliche Verringerung des Kfz-Verkehrs auf dem Innenstadt-Ring in Verbindung mit der Stärkung des Adenauerrings als Umgehungsstraße	ggf. Sperrung des Innenstadt-Ring für durchfahrende Kfz; Offenhalten für Rettungsfahrzeuge, das Erreichen des Kfz-Parkhauses unter dem Schlossplatz und Beibehaltung der Radhauptroute "Cityroute Nord" (siehe auch 5.1.4.)	langfristig	
5.2.3	Verbesserung der Verknüpfung der Kunsthalle und des Schlossparks mit dem Umfeld	Erstellen eines Rahmenplans für den Bereich Hans-Thoma-Straße-Schlossplatz-Waldhornstraße-Fritz-Erler-Straße	Nutzung der Gelegenheit, die sich durch eine erhebliche Verringerung des Kfz-Aufkommens auf dem Innenstadtring ergibt, um die Qualität des öffentlichen Raums und die Bedingungen für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zu verbessern. Erstellen eines Rahmenplans, um die Verbindung Hans-Thoma-Straße-Schlossplatz-Waldhornstraße-Fritz-Erler-Straße zu überdenken. Rahmen plan trifft Aussagen zu Reduktion von Autospuren, Schaffung von Radwegen und breiteren Bürgersteigen, Öffnung von Fassaden, Knotenpunkte, Optimierung der öffentlichen Verkehrsmittel und Schaffung zusätzlicher Grünflächen.	langfristig	Hans-Thoma Straße-Schlossplatz-Waldhorn Str-Fritz-Erler Str
5.2.4	Verbesserung der Verknüpfung der Kunsthalle und des Schlossparks mit dem Umfeld	Umbau des Vorplatzes der Hans-Thoma-Straße vor der Kunsthalle	Änderung der Verkehrsführung; Umbau des Straßenquerschnitts; Anpassung der Signalisierung, Erhalt des Baumbestandes; Details siehe Bericht (Lupe Hans-Thoma-Straße). Verknüpfung mit der Maßnahme aus dem Aktionsplan City: "Prüfung der Öffnung der EG-Zonen der Kunsthalle" und "Schaffung attraktiver Vorbereiche"	mittelfristig	→ Hans-Thoma-Straße
5.2.5	ÖPNV-Nutzung aus der Umgebung mit dem Ziel Innenstadt stärken	Etablierung von mehr P+R bzw. Parkhäusern außerhalb des Stadtgebietes;	Fortführung der P+R-Strategie: P+R an den Haltestellen im Umland stärken; ÖPNV-Ausbau stärken	laufend	→ ohne Verortung
5.2.6	ÖPNV-Nutzung aus der Umgebung mit dem Ziel Innenstadt stärken	Incentivierung von ÖPNV-Tickets in Anlehnung an kostenfreies Parken beim Einkauf	Übernahme Ticket-Kosten bei großen Einkäufen, Finanzierung durch Einzelhandel in Analogie zu Kfz-Parken prüfen. Referenz kiekmo Hamburg (Ähnlich zu 5.6.1)	mittelfristig	→ ohne Verortung
5.3	Zukunftssicheres Netz für Fuß- und Radverkehr				
5.3.1	Reduktion Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr	Konsequente Umsetzung des Programms für aktive Mobilität: Erweiterung des Bereiches der fahrradfreien Fußgängerzone (siehe Plan Seite 75).	Die Vermeidung der Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr sollen geprüft werden insbesondere in der Erbprinzenstraße zwischen Herren- und Waldstraße. Hierfür planerische Erarbeitung der Randbedingungen, z.B. bauliche Verdeutlichung der Cityroute Süd, eindeutige Rad- und Fußverkehrsführung, Fahrradabstellanlagen.	sofort	Erbprinzenstraße zwischen Herren- und Waldstraße

Nr.	Thema Ziel der Empfehlung - Warum?	Empfehlung Was ist die Empfehlung?	Detailinformationen Wie soll die Umsetzung aussehen?	Wann?	Wo?
5.3.2	Reduktion Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr	Umbau / Umgestaltung einer Umfahrung der Erbprinzenstraße	Die Cityroute-Süd wird zukünftig stärker über das Karlstor laufen, dort wurde eine Radquerung geschaffen. Dadurch wird die Erbprinzenstraße westlich der Herrenstraße entlastet	sofort	→ Schlüsselstellen sind Erbprinzenstraße / Herrenstraße, Sophienstraße / Karlstraße / Herrenstraße
5.3.3	Reduktion Konflikte zwischen Fuß- und Kfz- sowie Radverkehr	Umbau von Querungen an Knotenpunkten sowie Maßnahmen zur Reduktion der Kfz-Verkehrsstärken umsetzen	Umbau von Querungen bedeutet bspw. Einrichtung von vorgezogenen Haltelinien und separaten Lichtsignalanlagen für Rad- und Kfz-Verkehr, an spezifischen Punkten ggf. Reduktion der Fahrstreifen oder eingeschränkte Befahrbarkeit für Kfz. Unter anderem Umbau der Karlstraße und des verkehrlich relevanten Umfelds. Verknüpfung mit der Maßnahme aus dem Aktionsplan City "gestalterische Verknüpfung öffentlicher Räume zwischen Ludwigs- und Stephansplatz" und "Neukonzeption der Quermöglichkeiten der Karlstraße".	kurzfristig	→ Querung Karlstraße / Kaiserstraße; Karlstraße / Waldstraße
5.3.4	Reduktion Konflikte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr	Überprüfung der Richtung der Einbahnstraßenführung (u.a. Nördliche Hirschstraße)	Untersuchung zu großräumigen verkehrlichen Auswirkungen; Verkehrsversuch	kurzfristig	→ Nördliche Hirschstraße
5.3.5	Reduktion Konflikte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr	Einrichtung physisch getrennter Radverkehrsanlagen, wo dies aufgrund des hohen Kfz-Aufkommens oder/und hoher Geschwindigkeiten erforderlich ist	Dies ist mit den rechtlichen Rahmenbedingungen abzustimmen, ob geschützte Fahrradinfrastruktur auch auf Tempo-30 Straßen geschaffen werden kann.	mittelfristig	→ z.B. vor der Kunsthalle / Fritz-Erler-Straße
5.3.6	Verbesserte Verbindung von umliegenden Gebieten zur Innenstadt; Aufwertung von Knotenpunkten / Verknüpfungspunkten	Überprüfung der Freigabe-/Grünzeiten für den Rad- und Fußgängerverkehr, um längere Grünzeiten für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zu erreichen. In Kombination mit Empfehlung 5.3.3	Führt zu weniger Rotlichtverstößen im Rad- und Fußverkehr, verkürzt die Wartezeiten und macht das Radfahren und Zufußgehen attraktiver	mittelfristig	→ z.B. Markgrafenstraße / Fritz-Erler-Straße alle Zugänge - Berücksichtigung über das ÖRMI-Gebiet hinaus
5.3.7	Verbesserung des ruhenden Radverkehrs	Schaffen neuer Fahrradbügel für Kurzzeitparken an Geschäften im Straßenraum	Die Schaffung neuer Fahrradbügel erfolgt gemäß Nachfrage (Siehe Bericht S.74), z.B. im Rahmen der Maßnahme im Aktionsplan City: "Fahradparkplätze ausbauen".	kurzfristig	→ gesamtes ÖRMI-Areal
5.3.8	Verbesserung des ruhenden Radverkehrs	Erstellen eines Fahrradstellflächen-Prioritätenplans	Im Rahmen der Maßnahme aus dem Aktionsplan City: "Fahradparkplätze ausbauen" und "Etablierung von Fahrradparkhäusern"	sofort	

Nr.	Thema Ziel der Empfehlung - Warum?	Empfehlung Was ist die Empfehlung?	Detailinformationen Wie soll die Umsetzung aussehen?	Wann?	Wo?
5.3.9	Verbesserung des ruhenden Radverkehrs	Groß dimensionierte Fahrradparkstationen, mit (wetter-) geschützten Abstellanlagen; auch zu Lasten von PKW-Stellplätzen	Im Rahmen der Maßnahme aus dem Aktionsplan City: "Fahrradparkplätze ausbauen" und "Etablierung von Fahrradparkhäusern"	mittelfristig	→ Europaplatz, Erbprinzenstraße, Friedrichsplatz, Kaiserstraße-Ost, in bestehenden Parkhäusern
5.3.10	Verbesserung des ruhenden Radverkehrs	Schaffen neuer Fahrradbügel / Aufwertung bestehender Bügel	Weiterführung der systematischen Schaffung neuer Fahrradbügel vor Schulen, größeren Geschäften, kulturelle Einrichtungen, Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs (Siehe Bericht S.74)	kurzfristig	→ ohne Verortung
5.3.11	Mobilitätsmanagement im Radverkehr nicht-infrastrukturelle Maßnahmen	Schaffung einer Fahrradbibliothek zum Ausleihen von Fahrrädern insb. für Kinder	Fahrradbibliothek: Ein Ort mit einfachem Zugang zum Ausleihen und Testen verschiedener Fahrradmodelle für einen begrenzten Zeitraum. D.h. kleine Unternehmen oder Familien können ein Lastenrad ausleihen, Menschen mit einem mittellangen Arbeitsweg können ein E-Bike ausleihen usw.	kurzfristig	→ z.B. Kunstmuseum Karlsruhe, Karlstraße
5.3.12	Erhöhung Verkehrssicherheit	nicht-infrastrukturelle Maßnahmen / Kommunikationskampagne für Verkehrssicherheit / Rücksicht zwischen Fuß und Radverkehr und mit Blick auf den KfZ-Verkehr	siehe auch 4.7.3	kurzfristig	→ ohne Verortung, Berücksichtigung über das ÖRMI-Gebiet hinaus
5.3.13	Erhöhung Verkehrssicherheit	Reduktion des Falschparkens auf Radwegen, im Bereich von ÖPNV-Stationen, in Lade- oder Fußgängerzonen und Reduktion des illegalen Befahren der Fußgängerzonen außerhalb der zugelassenen Uhrzeiten	Durchsetzung der bestehenden Regelungen durch Anordnung von Zufahrtsverhinderungssystemen (smarten Pollern). Verstärkte Kontrolle im öffentlichen Raum durch Aufstockung der personellen und finanziellen Ressourcen.	sofort/ mittelfristig	→ gesamtes ÖRMI-Areal Überall im ÖRMI Gebiet; mit Schwerpunkt um die Erbprinzenstraße, Kaiserstraße, Höfe (bspw. Hirschhof)
5.3.14	Erhöhung Verkehrssicherheit	Weitere Abstellverbotszonen für E-Scooter einrichten; Designierte Parkzonen für E-Scooter einrichten ggf. Zonen mit Zufahrtsverbot oder reduzierter Geschwindigkeit einrichten	Beschilderung, farbige Markierung und Geofencing (in Kooperation mit Anbietern). Gespräche mit den Anbietenden laufen bereits	sofort	→ gesamtes ÖRMI-Areal
5.3.15	Reduktion Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr	Eingeschränkte Nutzung der FG-Zone Kaiserstraße für den Radverkehr	Die FG-Zone Kaiserstraße soll tagsüber (wie heute) für Radfahrer gesperrt bleiben. Perspektivisch wäre die Weiterentwicklung zu einer echten FG-Zone ohne zeitliche Einschränkung vorstellbar und aus fachlicher Sicht durchaus sinnvoll. Die Nord/Süd-Verbindungen sollen über die Kaiserstraße für Radfahrende ohne zeitliche Einschränkungen erlaubt bleiben.	kurzfristig	Kaiserstraße

Nr.	Thema Ziel der Empfehlung - Warum?	Empfehlung Was ist die Empfehlung?	Detailinformationen Wie soll die Umsetzung aussehen?	Wann?	Wo?
5.4	Urbane Logistik				
5.4.1	Bessere Organisation des Lieferverkehrs	umfassendes Logistikkonzept für die Innenstadt erstellen	Im Rahmen der Maßnahme aus dem Aktionsplan City: „City-Logistik-Konzept 2030“	sofort	
5.4.2	Bessere Organisation des Lieferverkehrs (use case Belieferung Gewerbe)	Smarte bzw. digitale Ladezonen einrichten; Einbindung in ein digitales Buchungssystem (Ergänzung zu dem bestehenden Micro-Hub Konzept)	Verknüpfung mit Micro Hub Konzept im Rahmen eines Förderprojekts. Mögliche Platzierung via Nachfrage-Prognose - sogenannte Heat map S.76; Referenz SmaLa Hamburg, SmartZone Stuttgart. Die im Rahmen des Förderprojekts City Transformation vorgesehene Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie zu einem "Micro-Hub" im Parkhaus Fritz-Erler-Straße, kann als Blaupause zur Optimierung des innerstädtischen Lieferverkehrs dienen	kurzfristig	Kaiserstraße
5.4.3	Bessere Organisation des Lieferverkehrs (use case Pakete)	Paketstationen mit Halte-/ Ladezone im öffentlichen Straßenräumen (vorrangig an Straßen mit gemischter Priorität)	Einbettung in ein umfassendes Logistikkonzept für die Innenstadt Referenz DHL Packstation, Packadoo, Duddle	mittelfristig	Berücksichtigung über das ÖRMI-Gebiet hinaus
5.4.4	Bessere Organisation des Lieferverkehrs (use case Pakete)	Last-Mile-Logistik-Hub Standorte umsetzen (u.a. in Parkhaus Amalienstraße; Kreuzstraße)	Einbettung in ein umfassendes Logistikkonzept für die Innenstadt Referenz: KoMoDo Berlin; Last-Mile Konzept Hamburg; Logistik-Konzept Rosenviertel, Stuttgart	mittelfristig	Verortung: Amalienstraße, PH Marktplatz
5.5	Öffentlicher Verkehr - maximaler Effekt der Kombilösung				
5.5.1	Das Ankommen in der Innenstadt verbessern, Orientierung stärken	Wegeleitsystem an den U-Stationen mit Angabe von Laufdistanzen und Points of Interest installieren, Optimierung der Wegeführung im Stationsumfeld und in den U-Straßenbahn-Haltestellen	Wegeführungen an Stationen anbringen; vgl. Legible London (siehe auch 4.6.1 und 4.6.3)	kurzfristig	→ u.a. Station Marktplatz, Kronenplatz, Herrenstraße, Europaplatz
5.5.2	Nutzung des ÖPNV zum Einkaufen attraktivieren	Schließfächer oder Smart Locker an Stationen zum Zwischenlagern von Einkäufen einbauen	Mögliche Betreiber definieren, Integration in U-Stationen und oberirdische Installation prüfen Referenz kiekmo Hamburg,	mittelfristig	
5.5.3	Nutzung des ÖPNV zum Einkaufen attraktivieren	Reduktion der Konflikte zwischen Radverkehr und ÖPNV-Nutzer*innen im Bereich von Haltestellen	Bauliche Trennung und Verbotszonen für den Radverkehr, sowie eine eindeutige Gestaltung durch Oberflächen	kurzfristig	
5.5.4	Nutzung des ÖPNV zum Einkaufen attraktivieren	Aufwertung von Haltestellen und deren Umfeld	Bspw. durch Begrünung, Sitzgelegenheiten im Schatten	kurzfristig	

Nr.	Thema Ziel der Empfehlung - Warum?	Empfehlung Was ist die Empfehlung?	Detailinformationen Wie soll die Umsetzung aussehen?	Wann?	Wo?
5.5.5	Nutzung des ÖPNV zum Einkaufen attraktivieren	Verbesserung von Fußwegen in Kombination mit der Straßen- und Stadtbahn, aber auch in Bezug auf Fahrrad und Kfz	Dies knüpft an die Strategie für Fahrradabstellplätze an und ist Teil einer umfassenden Strategie für P&R. Ein verbesserter Zugang zu Parkplätzen in der Umgebung mit einfachem Zugang zur Stadtbahn gleicht den reduzierten Zugang zu Parkplätzen in der Innenstadt aus	langfristig	
5.6	Kfz-Verkehr und Parkraum reorganisieren				
5.6.1	Parksuchverkehre reduzieren; Aufenthaltsqualität erhöhen	Kurzzeitparkstände im öffentlichen Raum, insb. im Umfeld bestehender Parkhäuser auf ein Minimum reduzieren (erste Schätzung ca. -80%) im kommerziellen und kulturellen Zentrum der Innenstadt	Fußläufiger Radius von 5 min / 360 Meter um Zugang Parkhaus Abschaffung der öffentlichen Parkstände / Stellplätze (außer Behinderten-Stellplätze und Carsharing) im öffentlichen Raum, dadurch wird aller Parksuchverkehr auf die Parkhäuser kanalisiert. Es bedarf einer vertieften, auch rechtlichen Betrachtung.	kurz- bis mittelfristig (schrittweise Umsetzung)	→ ohne Verortung
5.6.2	Aufenthaltsqualität erhöhen	Reduktion / Umwidmung der Parkstände im öffentlichen Raum gemäß lokaler Bedürfnisse (in Wohnstraßen Reduzierung um ca. 10%-30%)	Etablierung einer digitalen Plattform zum Sammeln von Wünschen zur Umwidmung von Parkständen im öff. Raum. Berücksichtigung von öffentlich nutzbaren Sondernutzungen (z.B. Parklets). Vgl. Empfehlung 4.3.1. Entwicklung von Kriterien zur Bewertung einer Umsetzung	kurz- bis mittelfristig (schrittweise Umsetzung)	Referenz: Meldeportal Radbügel Aachen
5.6.3	Parkraum für Anwohnende sichern; Aufenthaltsqualität erhöhen	Förderung des Parkens in bestehenden Parkhäusern (Kommunikation, Subvention etc.)	Abstimmungen mit den Parkhausbetreibern, Förderprogramm auflegen; Quartiersgarage schaffen, mit wechselseitiger Nutzung für Kunden	kurzfristig	
5.6.4	Mobilitätsangebote sichtbarer gestalten; Umsteigen verbessern	Weiterentwicklung von Parkhäusern zu Mobilitätsstationen (Ergänzung von Last-Mile-Angeboten wie E-Scooter, Leihräder oder Carsharing, Paketstationen etc.)	Strategie mit Parkhausbetreibern; Auflagen bei Pachtverträgen, Beachtung der Baulasten etc.	kurzfristig	→ siehe Karte S.79
5.6.5	Aufenthaltsqualität erhöhen; Parksuchverkehr reduzieren	Entwicklung einer übergreifenden Parkraum Evaluation mit Aussagen zur Bilanzierung von Parkplätzen einschließlich privater Parkplätze, Bewertung der Belegungsraten im Stadtgebiet für öffentliche und private Parkplätze, Preisgestaltung, P&R usw.	Schrittweise Umsetzung neuer Raumqualitäten, Aufenthaltsmöglichkeiten, Begrünung auf Kfz-Stellflächen. Zusätzliche Aussagen zu einer schrittweisen Reduzierung der oberirdischen Parkplätze in der Innenstadt siehe Empfehlung 5.6.1 & 5.6.2	kurzfristig	

