

Antworten auf unbeantwortete Fragen von den **Zuschauern** per **SLIDO** bei der **Auftaktveranstaltung am 24.9.2020**

Hier können Sie auch Ihre
Fragen stellen:

sli.do

Event-Code: #oermi





Wie radikal können die Veränderungen in der Innenstadt werden?

Wir werden auf den bestehenden Plänen aufbauen, sie aber auch mit einem frischen Blick betrachten. Letztendlich entscheidet der Gemeinderat der Stadt Karlsruhe über das Ausmaß der Veränderungen und unsere Vorschläge.

Wie steht das Projekt zu den anderen großen Umbaumaßnahmen in der Innenstadt, die schon laufen?

Es wird die vielen Projekte so gut wie möglich integrieren und vor allem zeigen, wo es Möglichkeiten für Synergien gibt.

Kann man irgendwo Vorschläge einreichen, welche Parkplätze in der Innenstadt zumindest mal temporär umgenutzt werden können?

Danke für den guten Vorschlag - wir werden sehen, ob das möglich ist.

Wird die Stadt nun auch von sich aus Popup Bikelanes einrichten, um Erfahrungen zu sammeln?

Karlsruhe hat schon ein ganz gutes Radnetz und fängt nicht von vorne an, also sind permanente Lösungen für Fahrräder aus unserer Sicht relevanter - wir werden es aber nicht ausschließen. Reallabore sind ein Teil dieses Projektes.

Kann ich mich irgendwo um öffentliche Flächen für Urban Gardening bewerben?

Grün als Thema wird ein Teil dieses Projektes sein - aber ob Urban Gardening umgesetzt wird wissen wir noch nicht. Das Gartenbauamt der Stadt Karlsruhe lädt bereits alle interessierten Personen ein, sich am Gärtnern auf öffentlichen Grünflächen zu beteiligen. Informationen erhalten Sie bei der zuständigen Stelle für bürgerschaftliches Engagement am Gartenbauamt. Mehr Informationen unter:

www.karlsruhe.de/b3/freizeit/gruenflaechen/urban_gardening.de

Stadt Karlsruhe, Gartenbauamt

Telefon: 0721 133-6731

E-Mail: patenschaften@gba.karlsruhe.de



Wie wird Gentrification in der Konzepterstellung berücksichtigt?

Unser Ziel ist Platz für Mehr – und für Alle zu machen.

Wie soll auf die zu erwartend ablehnende Haltung von den Parkplatznutzern reagiert werden?

Die Welt verändert sich gerade. In Genf hat die Bevölkerung beispielsweise diesen Monat in einem Referendum bestimmt, 4.000 Parkplätze zu transformieren. Ein Parksystem soll logisch und ausbalanciert sein und ein besseres Erlebnis für Fußgänger - Autofahrer sind ja auch Fußgänger – bieten. Wir vermuten, dass es Kapazitäten gibt, die heute nicht genutzt werden. Aber das werden wir untersuchen.

Welche Beispiele und erste Ideen und vorzeigbare Projekte gibt es denn schon für Karlsruhe? Was ist bitte der aktuelle Bearbeitungsstand / erste Entwurf?

Da wir uns noch ganz am Anfang des Prozesses befinden, haben wir noch keine konkreten Vorschläge, aber folgende Standorte könnten für mögliche Konzeptentwürfe ausgewählt werden: Europaplatz, Karlstrasse, Erbprinzenstr., Vorplatz Kunsthalle u.a.

Gibt es Konzepte zur Umgestaltung/ Ausweitung des Einzelhandels/ der Cafés in der Kaiserstraße (besonders im Bereich zwischen Marktplatz und Kronenplatz)?

Derzeit ist geplant, die zukünftig schienenfreie Kaiserstr. durch Sondernutzungsflächen für Gastronomie, Eventflächen und Stadtmobiliar zu bespielen. Ob es darüber hinaus durch ÖRMI eine Konzeptentwicklung geben wird, wissen wir noch nicht. Erst müssen wir die Auswahl durch eine Analyse qualifizieren.

Vielleicht ist nicht nur die Verkehrsart wichtig, sondern auch die Geschwindigkeit...auch hier wäre für mich der menschliche Maßstab die Zielgröße

Stimmt. Geschwindigkeit wird ein Teil der Verkehrsanalyse.



Aktuell schafft die Stadt es nicht einmal, die Fußgängerzonen autofrei zu halten. Ist damit zu rechnen, dass die Ergebnisse des Konzepts umgesetzt werden?

Sie haben Recht. Derzeit gibt es in den bestehenden Fußgängerzonen nicht zuletzt auf Grund der U-Strab-Baustelle (ruhenden) Liefer- und Baustellenverkehr, auch außerhalb der erlaubten Lieferzeiten. Wenn die Baustellentätigkeit abgeschlossen ist, muss die Einhaltung der Lieferzeiten stringent und ämterübergreifend umgesetzt werden. Fußgängerzonen sind nie ganz autofrei. Es wird immer Lieferungen geben, Parkplätze für Behinderte usw. - aber wir werden versuchen, eine gute Balance und eine gute Lösung für Alle zu finden - auch mit Inspiration durch Beispiele in anderen Städten.

Wie hat man es in Kopenhagen geschafft, dass unter den verschiedenen Verkehrsarten relativ viel Rücksicht genommen wird?

In Kopenhagen gibt es auch Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsarten, aber nicht viele. Es gibt eine robuste Infrastruktur mit sowohl Hardware als auch Software. Die Infrastruktur ist logisch (Hardware), aber es beruht auch auf einer Kultur (Software), die ebenfalls unterstützt werden soll, z.B. durch „Nudging“.

Lediglich Kommentar:

Gute Veranstaltung und besonders wenn die Ergebnisse und Beiträge der Stand-Besucher wie auch hier vom slido Portal im Nachgang veröffentlicht werden.