

Dokumentation zur Auftaktveranstaltung am 24.09.20:

IQ-Leitprojekt Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt Karlsruhe – ÖRMI

Südwerk, Karlsruhe

WEBER+PARTNER

Gehl

ARGUS
STADT UND VERKEHRSGEMEINSCHAFT GMBH



Platz
für mehr.



Morkestraße

Stephanienstraße

Schlossplatz

Enderstraße

Zirkel

Koberstraße

Marktplatz

Amalienstraße

Wackerstraße

Wackerstraße

Wackerstraße

Reichhold-Frank-Straße

Kaiserstraße

Kaiserstraße

Erste-Effers-Straße

Paradeplatz

Ettlinger Tor

Kriegsstraße

Hermann-Billing-Straße

DAS PLANGEBIET



Auftaktveranstaltung IQ-Leitprojekt Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt Karlsruhe - ÖRMI

24.09.2020, Südwerk Karlsruhe

Teilnehmende: 99 Bürgerinnen und Bürger, Vertreterinnen und Vertreter aus Politik und Stadtverwaltung vor Ort im Südwerk Karlsruhe, ca. 80 Personen online per Liveübertragung.

Moderation: Philip Klein (Weeber+Partner)



Die Veranstaltung wurde aufgezeichnet und kann auf dem städtischen **YouTube-Kanal** gefunden werden:

<https://www.youtube.com/watch?v=hk4RohDxdzA>

Ablauf

Platz für
mehr.

- 18:00 Begrüßung und Einführung**
- 18:20 Vortrag Birgitte Bundesen Svarre**
- 19:00 Fragen aus dem Plenum und dem Internet**
- 19:30 Vorstellung der Stände**
- 19:35 informeller Austausch**
- 20:30 Ende**

WEBER + PARTNER



1. Begrüßung und Einführung durch Oberbürgermeister Frank Mentrup

Zu Beginn der **Auftaktveranstaltung** gibt Oberbürgermeister **Frank Mentrup** nach seiner Begrüßung eine Einführung zum **IQ-Leitprojekt Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt Karlsruhe** (Kurz: ÖRMI) und den damit verbundenen Zielsetzungen.



2. Vortrag Birgitte Bundesen Svarre, Gehl Copenhagen



Birgitte Bundesen Svarre von Gehl Kopenhagen kann aufgrund der Corona-Bestimmungen leider nicht persönlich teilnehmen. **Per Live-Übertragung** präsentiert Sie die **Projektbausteine, die Projektzeitschiene, Ziele und Beispielprojekte** für das Projekt in der Karlsruher Innenstadt.

Die Präsentation finden Sie im Anhang.



3. Fragen aus dem Plenum und dem Internet

In der anschließenden Talkrunde, bestehend aus **Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup, Bürgermeister Daniel Fluhrer, Birgitte Bundesen Svarre, Dr. Lisa Küchel (Weeber+Partner) und Philip Klein (Moderation, Weeber+Partner)** werden Fragen beantwortet und diskutiert. Fragen können direkt aus dem Publikum und interaktiv online gestellt werden.

Aus dem **Publikum** gestellte Fragen:

"In wie weit ist das Konzept Gütermobilität integriert?"

"ÖRMI verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz, bei dem das Thema Gütermobilität dazu gehört und mitgedacht wird. Die Belieferung von Waren und Gütern in der Innenstadt ist ein zentraler Aspekt für den Handel, für den ÖRMI Lösungen vorskizzieren soll."



Weeber+Partner, 2020



„**Es gibt viele Beispiele aus der ganzen Welt, die in Karlsruhe von vielen Verbänden und Vereinen durchgeführt werden - z.B. Parkingday. Wie sieht die Beteiligung im Prozess aus? Wie werden Interessensgruppen bottom-up beteiligt?**

"Es wird ein vielschichtiges Beteiligungskonzept geben. Dazu gehört z.B. auch ein Mitmach-Pavillon, der in dieser Auftaktveranstaltung bereits aufgebaut ist und der später in der Fußgängerzone und an anderen Stellen in der Innenstadt stehen wird. Es können gerne noch Anregungen zu Standplätzen gegeben werden. Den Anfang des Beteiligungskonzeptes bildet die heutige Auftaktveranstaltung. Im Herbst sind wir mit dem Mitmach-Pavillon und dem Fahrrad unterwegs im öffentlichen Raum, um Leute zu interviewen und zum Mitmachen zu mobilisieren. Danach planen wir eine Zukunftswerkstatt mit Zufalls-Bürger*innen. Es sollen dadurch nicht nur die direkt Betroffenen beteiligt werden, sondern bewusst Personen verschiedenen Alters, Geschlechts, mit und ohne Behinderungen, unterschiedlicher Nationalitäten und aus den inneren und äußeren Stadtbezirken. Danach findet ein Expertenkolloquium statt.

Unter Experten verstehen wir Personen aus der Wissenschaft, Gewerbetreibende, aber auch Verbände und Vereine, die sich schon aktiv Gedanken gemacht haben, und Multiplikatoren, die bei vorherigen Bürgerveranstaltungen dabei waren. Außerdem wird es Reallabore geben, wo man sich immer einbringen kann. Der gesamte Prozess kann online auf dem Beteiligungsportal der Stadt verfolgt werden.“

"Was ist die Größenordnung der Maßnahmen? Wieviel Geld steht zur Verfügung, um die entwickelten Ideen umzusetzen?"

"Das kann man nicht pauschal beantworten. Für die gesamte Umgestaltung der Kaiserstraße wurden, sofern die Zahl noch aktuell ist, 30 Millionen Euro für einen längeren Zeitraum angesetzt. Dazu gehören auch die Querungsstelle und die Plätze am Anfang und am Ende. Jetzt kommen noch die Plätze hinzu, die nicht unmittelbar von der Kombilösung betroffen sind, wie z.B. der Ludwigsplatz. Nicht für alle Ideen wird sofort Geld da sein.



Wenn wir daran arbeiten, die besonderen der Charakteristika der Plätze stärker auszuprägen, müssen auch nicht alle Plätze von Grund auf umgekrempelt werden. Hier geben uns die Reallabore die Möglichkeit, manches einfach auszuprobieren und eventuell, wenn es sich bewährt, zunächst als Provisorium über längere Zeit zu belassen. Wir versuchen, auf der einen Seite möglichst schnelle Erfolge zu erzielen und dafür das Geld vernünftig einzusetzen und auf der anderen Seite für wichtige Maßnahmen auch zusätzliche Gelder zu akquirieren.“

"Ist das Projekt auf die Innenstadt begrenzt oder werden auch unmittelbar angrenzende "Kernstadtteile" berücksichtigt?"

"Auch wenn auf dem Plan eine Grenze eingezeichnet ist, hört man an dieser nicht mit dem Denken und dem Planen auf. Gerade beim Thema Mobilität und Verkehr ist es naheliegend zu betrachten woher der Verkehr kommt, wohin er geht und warum der Verkehr in und aus dem Gebiet fließt. Wenn es allerdings um konkrete Platzgestaltungen außerhalb des Projektgebietes geht, wird das im Rahmen dieses Auftrags nicht möglich sein.

Dennoch ist es uns wichtig, dass sie sich melden, wenn sie Ideen zu anderen Stadträumen haben. Wir werden solche Anmerkungen sammeln und wenn wir merken, dass es da aus Ihrem Verständnis heraus einen weiteren wichtigen Platz gibt, an den wir nicht gedacht haben, dann müssen wir uns überlegen wie dieser Ort in eine ähnliche Betrachtung einbezogen werden kann.“

"Was für Konzepte gibt es für die Rad- und Autofahrer*innen, die von außerhalb kommen, um in die Stadt hinein zu fahren, gerade in Bezug auf die Verkehrsberuhigung der Innenstadt?"

"In der Stadt gibt es sehr unterschiedliche Akteure und Verkehrsteilnehmerinnen. Deren Wege wollen wir gedanklich durchspielen und versuchen, alle Facetten bei der Weiterentwicklung des Verkehrssystem einzubeziehen. Darüber hinaus ist unsere politische Haltung, dass uns vor allem die Aufenthaltsqualität in der Stadt wichtig ist.“



Das Radwegekonzept der Stadt Karlsruhe dient auch dazu, die Zufahrt zur Innenstadt sicherer und attraktiver zu machen. In diesem Rahmen wurde nun die Radroute 15 nach Hagsfeld komplettiert. Die Radverbindung nach Durlach scheint bereits ganz gut zu sein, aber auch da kann es widersprüchliche Wahrnehmungen geben, die im Prozess diskutiert werden sollten. Anmerkungen dazu können gerne an uns herangetragen werden. Es ist Aufgabe der Stadt sichere Radwegeverbindungen auf den Hauptachsen herzustellen. Dazu gehört der verstärkte Ausbau der Radringroute und eine Radschnellroute entlang der Südtangente. Ganz wichtig ist auch die Schaffung eines attraktiven Radwegs entlang der Kriegsstraße als beste Möglichkeit einer ost-west Durchquerung der Stadt. Von einem qualitätvollen Radweg würden an der Stelle sowohl Radfahrer*innen als auch Fußgänger*innen profitieren."





"Die Stadt Karlsruhe hat sich zur inklusiven Gesellschaft bekannt. Passt das geforderte und bereits viel diskutierte Blindenleitsystem für die Kaiserstraße zu ÖRMI? Die Erbprinzenstraße ist ein Beispiel, wo es für blinde Menschen sehr schwer ist unterwegs zu sein und da wäre es gut im Gespräch mit dem Behindertenbeirat zu bleiben und Menschen mit Behinderung zu beteiligen, um die Situation zu verbessern."

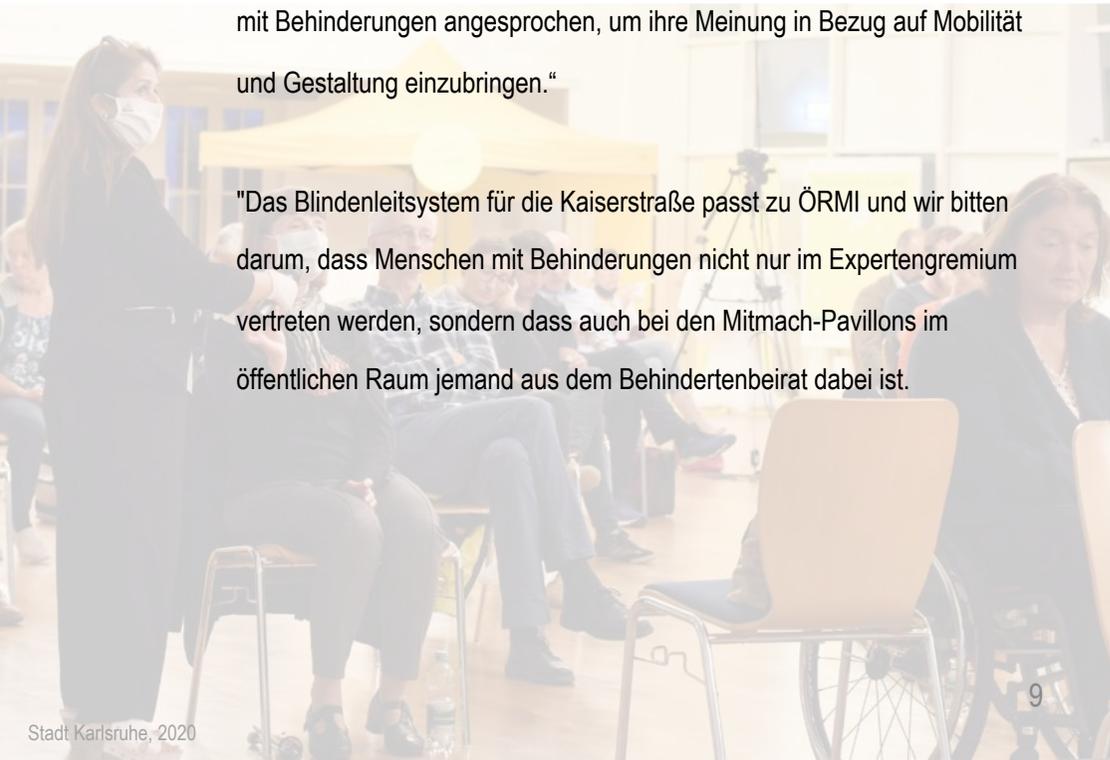
"Besonders im Expertenkolloquium werden die Vertreter*innen für Menschen mit Behinderungen angesprochen, um ihre Meinung in Bezug auf Mobilität und Gestaltung einzubringen."

"Das Blindenleitsystem für die Kaiserstraße passt zu ÖRMI und wir bitten darum, dass Menschen mit Behinderungen nicht nur im Expertengremium vertreten werden, sondern dass auch bei den Mitmach-Pavillons im öffentlichen Raum jemand aus dem Behindertenbeirat dabei ist."

Die vielen Nutzungen, die in der Erbprinzenstraße untergebracht sind, stellen für alle Beteiligten eine Überforderung dar. An dieser Stelle wäre eine strenge Aufteilung der Verkehrsarten allerdings keine Lösung.

Bei der Umgestaltung sollten die Belange von Menschen mit Behinderungen natürlich berücksichtigt werden. Die Umgestaltung des Marktplatzes wird in der Art auch in der Kaiserstraße umgesetzt. Das würde allerdings auch ohne ÖRMI funktionieren."

"Vielen Dank für diese Frage. Der Raum soll für alle sein. Das betrifft nicht nur Menschen mit Behinderung, sondern auch Ältere, Kinder, usw. Um über diese Themen zu reden und die Belange der Nutzer*innen mit besonderen Ansprüchen besser zu verstehen, wird es im Prozess viele Möglichkeiten geben."





Online gestellte Fragen:

"Gibt es konkrete Pläne, die einzelnen Verkehrsarten Auto, Fahrrad und Fußgänger zu entflechten, indem man diesen jeweils ein eigenes, getrenntes Netz aufbaut?"

"Das Thema Trennung der Verkehrsarten wird eine große Herausforderung sein. Sowohl die Trennung als auch das Zusammenführen der Verkehrsteilnehmer hat Konfliktpotenzial. Am Ende brauchen wir eine Mischung zwischen getrennten und gemeinsamen Wegeführungen. Wichtig dabei ist, dass es keine strukturellen Verlierer*innen gibt. So haben z.B. Fußgänger*innen von verkehrsberuhigten Zonen nichts, wenn dort viel Autoverkehr vorherrscht und gemeinsame Fuß- und Radwege auf Strecken, bei denen Fahrradfahrer*innen schnell durchfahren sind ebenfalls nicht akzeptabel. Insofern muss sehr genau geschaut werden, wo eine Zusammenlegung zumutbar ist und an welchen Stellen der Zustand nicht gut geregelt ist."

"Eine weitgehende Trennung der Verkehrsarten wurde bereits in den 60er Jahren praktiziert und es hat nicht funktioniert. Die verschiedenen Verkehrsarten, wie Autos, Fahrräder, Roller, Fußgänger, usw. sind ein grundlegender Bestandteil des Stadtlebens. Das Ziel ist es, dass diese mit ihren Eigenheiten im Stadtgefüge gemeinsam funktionieren."

"Die Diskussion ist auch dahingehend spannend, als dass es immer vielfältigere individuelle Verkehrsmöglichkeiten, wie das E-Bike, den E-Roller, etc. gibt. Eine Frage wird sein, welche Verkehrsteilnehmer guten Gewissens gebündelt werden können. Um Konflikte zu entschärfen, wird ein wichtiges Thema eine langsamere Geschwindigkeit im Straßenraum sein. Je wichtiger ein Platzbereich ist, desto langsamer bewegen sich alle Verkehrsteilnehmer ohne, dass man den Platz segmentieren muss. Ein wichtiges Argument für die Trennung der Verkehrsarten kommt aus der Konfliktentschärfungsstrategie, auf die unsere Straßenverkehrsordnung aufbaut. Von daher ist eine sichere gemeinsame Wegeführung ein modernes Thema, bei dem wir hoffen in Zukunft mehr Möglichkeiten durch eine angepasste Gesetzgebung zu bekommen."



— "Wenn man über eine langsamere Grundgeschwindigkeit nachdenkt, wäre es eine Möglichkeit in der ganzen Stadt eine Begrenzung auf 30 km/h zu setzen, aus der nur einzelne Zufahrtsstraßen ausgenommen sind. Diese Maßnahme würde besonders für Verkehrsteilnehmer*innen wie Fahrradfahrer*innen und sich selbständig bewegende Kinder im Straßenraum einen großen Unterschied machen..,"

"Können wir uns auf eine Kopenhagensierung der Innenstadt freuen? Ganz ohne Stehzeuge? Mit Flächen und Wegen für Menschen statt für Blech?"

"Wenn Kopenhagensierung bedeutet, dass man auf jedes Fahrzeug verzichtet, dann versprechen wir zu viel. Es geht darum, ein passendes Konzept für Karlsruhe zu finden. Aber das Ziel ist, dass man nach Möglichkeit die öffentlichen Räume für den Aufenthalt von Menschen nutzt. Auch vorübergehende Lösungen sind möglich. Bei Studierenden spielt z.B. ungezwungener Aufenthalt und Sport eine große Rolle."

"Auch wenn es in Kopenhagen viele Qualitäten gibt, geht es nicht einfach darum das Kopenhagener System zu kopieren, sondern die bereits vorhanden Qualitäten in Karlsruhe zu unterstützen und besser zu machen."

Dafür ist es so wichtig zu verstehen, was lokale Belange und Qualitäten sind."

"Wie wird bei Ihrer Public-Space-Public-Life-Studie (PSPL) die besondere Situation (Corona) aber auch jahreszeitliche Schwankungen berücksichtigt, um aussagekräftige Ergebnisse zu bekommen?"

"Spezifisch zur Corona-Situation können wir die Daten mit Resultaten von Städten aus Dänemark vergleichen und auch für Karlsruhe gibt es bereits Daten, z.B. zu den Fahrradfahrer*innen die man betrachten kann, um Unterschiede zwischen jetzt und vor Corona zu erkennen. Dementsprechend kann man die Ergebnisse dann beurteilen. Was tatsächlich der „Normalfall“ ist, ist grundsätzlich schwierig zu sagen. Es gibt jahreszeitliche und tagesabhängige Schwankungen und gerade in den Städten kann man wegen der vielen Events, die immer wieder stattfinden, nur schwer einen „Normalzustand“ ausmachen."



Da helfen dann die Erfahrungen mit solchen Daten. Wenn bei der Analyse der Ergebnisse Unregelmäßigkeiten auffallen, gibt es mehrere Methoden, um punktuell nachzuprüfen und damit die Ergebnisse insgesamt zu kalibrieren.“

"Was passiert mit den Parkhäusern, wenn der Autoverkehr in der Innenstadt reduziert wird? Wird es auch dafür alternative Konzepte geben?"

"Das Finden von alternativen Konzepten und Lösungen, ob schrittweise oder auch radikaler, wird ein spannender Teil des Prozesses sein. Die bestehenden Strukturen, die in Karlsruhe ein super Niveau haben, müssen auch wenn man frei denkt immer mitberücksichtigt werden. Für die bestehende Infrastruktur gibt es bereits Ideen, die insbesondere mit der Erdgeschossnutzung der Gebäude und der Verbindung von Innen- und Außenraum zu tun haben."

"Die Vision, dass man durch das Abschaffen der Parkplätze und Parkhäuser keine Autos mehr in der Innenstadt hat, wird zumindest mittelfristig nicht erreichbar sein. Der Erhalt von Parkhäusern bieten die Chance, das Auto als

„Stehzeug“ im öffentlichen Raum besser zurückzudrängen. Teilweise können Parkhäuser auch gar nicht herausgenommen werden, da in ihnen Stellplätze untergebracht sind, die umliegende Haushalte benötigen und für die zunächst alternative Stellplätze angeboten werden müssten, oder sie per Erbpacht langfristig an Parkhausbetreiber verpachtet sind. Ein neues Konzept könnte sein, ein Parkhaus zu einem Fahrradparkhaus mit weiteren Angeboten zu machen. Das wäre gleichzeitig eine gute Lösung für das Platzproblem im öffentlichen Raum, das durch das Abstellen von Lastenfahrrädern und Fahrräder mit Anhängern entsteht. Eine andere Möglichkeit für Parkhäuser in verkehrsberuhigten Bereichen, gerade um den Suchverkehr zu verringern, könnte sein, dass nur noch Personen mit einem festen Stellplatz und die zuvor einen Stellplatz digital gebucht haben, Zufahrt erhalten."



"Ist das Projekt alleine auf die Aufenthaltsqualität ausgerichtet oder soll die Chance genutzt werden, den Verkehr nach Klimaschutzkriterien neu zu gestalten?"

"Den Verkehr nach Klimaschutzkriterien neu zu gestalten ist eines der ausdrücklichen Ziele. Wir richten uns nach den Baden-Württembergischen Planungen, dass langfristig ein Drittel des Individualverkehrs verschwinden soll. Dafür soll die Anzahl der ÖPNV-Nutzer verdoppelt werden. Ziel ist letztendlich den Umweltverbund zu fördern. Dabei ist uns wichtig, dass das Mobilitätsbedürfnis nicht das Hauptkriterium zur Gestaltung der Innenstadt ist, sondern das Thema der Aufenthaltsqualität mindestens genauso wichtig daneben gestellt wird. Um zu sehen, wie für alle Beteiligten das beste Ergebnis erzielt werden kann, sind die Termine vor Ort mit den Pavillons für uns besonders wichtig. So können theoretische Konzepte in der Praxis und mit den Beteiligten überprüft werden."

"Neben den Zielen des Klimaschutzes ist auch die Klimaanpassung ein ganz wichtiges Thema des Projektes. Dazu gehört z.B., dass die Räume nicht nur von der Gestaltung der Oberflächen her attraktiv sind, sondern, dass man sich dort auch an heißen Tagen aufhalten kann. Meine Vision ist, dass wir die

einzelnen und sehr individuellen Plätze in Karlsruhe noch charakteristischer ausformen und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität positiv weiterentwickeln. Das verleiht unserer Stadt ihre Einzigartigkeit. Gleichzeitig schaffen wir durch wiederkehrende Gestaltungselemente im Straßenraum eine Verbindung zwischen den unterschiedlichen Platzelementen. Um diese Vision zu erreichen, muss man die Plätze mit ihren Nutzern und den Eigentümern und Eigentümerinnen weiterentwickeln."

Alle weiteren online gestellten Fragen wurden im Nachgang noch beantwortet. Sie finden sie im Anhang.

4. Informationsstände zu Projekten in der Innenstadt

Die Stadtverwaltung Karlsruhe informiert über die aktuellen Umbauprojekte des Öffentlichen Raums in der Innenstadt. An Stellwänden werden die Projekte "Südliche Waldstraße", Nördliche Karlsstraße", "Östliche Kaiserstraße", "Kaiserstraße" und "Innerstädtische Plätze" vorgestellt. Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit, dazu mit den Vertreterinnen und Vertretern der Stadtverwaltung ins Gespräch zu kommen.

Die Plakate der vorgestellten Projekte finden Sie im Anhang.



Weeber+Partner, 2020



Stadt Karlsruhe, 2020

5. Informeller Austausch am Mitmachpavillon

Mit dem gelben Mitmachpavillon auf der Auftaktveranstaltung beginnt der Beteiligungsprozess. Unter dem Motto "Platz für Mehr" können die Besucherinnen und Besucher ihre ersten Ideen zu dem Thema einbringen. An mehreren Tagen im November wird der Mitmachpavillon an verschiedenen Orten der Fußgängerzone zu sehen sein, um mit den Bürgerinnen und Bürgern ins Gespräch zu kommen.

6. Ergebnisse Mitmachpavillon: „Platz für mehr...“

...Schwammstadt

...HUBS für
konsolidierte
Lieferungen

...lebendigen,
attraktiven,
vielfältigen und
zukunftsorientierten
Handel

...Hellere, bessere
Beleuchtung auf
dem Stephanplatz
unter den Bäumen

... rücksichtsvolles
Miteinander aller
Verkehrsteilnehmer_innen

...saubere öffentliche
WCs und
Hinweisschilder!

... Lernräume im
öffentlichen Raum

... Umstiegspunkte
Pkw >ÖPNV/Rad
am Stadtrand

... auch negative Seiten
der Aufwertung
öffentlicher Räume beachten
(Gentrifizierung)

... gesunde, aktive und
spielerische Möglichkeiten
für Kinder, Arbeitnehmer,
Senioren, usw. auf den Plätzen

... sichere Radwege
ZUR Innenstadt

... bessere,
verlässliche
Wegweiser

... Aufenthalt im
Passagenhof

... Sitzmöglichkeiten unter
den Arkaden
am Schlossplatz

... Parkplätze für
Lastenräder

... Wall in der Bertholdstraße
zur Abgrenzung zwischen
Durlacher Tor und
Ludwig-Wilhelm Straße

... Mehr Sitzplätze,
aber keine großen Sitzbänke,
eher einzelne Sitze
(Marienplatz München)

Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt

Platz für mehr ...

Aufenthalt im Passagehof

Aufenthalt im Passagehof



Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt

Platz für mehr ...

Bessere, verlässliche Wegweiser

Umstiegspunkte Pkw > ÖPNV/Rad am Stadtrand

Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt

Platz für mehr ...

Lernräume im öffentlichen Raum

Lernräume im öffentlichen Raum

Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt

Platz für mehr ...

Sichere Radwege ZUR Innenstadt

Sichere Radwege ZUR Innenstadt



Rücksichtsvolles
Miteinander
aller
Verkehrsteilnehmer_innen



Saubere öffentliche WCs,
Hinweisschilder!

Für mehr HUBS für
konsolidierte
Lieferungen



Parkplätze für
Lastenräder

Lebendiger,
attraktiver,
vielfältiger und
zukunftsorientierter
Handel

Sitzmöglichkeiten unter den
Arkaden am Schlossplatz

Auf den Plätzen gesunde,
aktive und spielerische
Möglichkeiten
für Kinder, Arbeitnehmer,
Senioren, usw.



Schwammstadt



7. Anhang

Präsentation Birgitte Bundesen Svarre

Antworten auf die online gestellten Fragen

Plakate aktuell laufender Projekte in der Innenstadt Karlsruhe

IMPRESSUM

Dokumentation

Weeber+Partner
Institut für Stadtplanung und Sozialforschung
Mühlrain 9
70180 Stuttgart

Lisa Küchel, Dr.-Ing.
Philip Klein, M.A.
Maik Bußkamp, M.Sc.
Johanna Schirmmacher, M.A.

Stand Oktober 2020

Bilder

Weeber+Partner, 2020
Stadt Karlsruhe, 2020