

Platz für mehr - Reallabor Passagehof Evaluation



**Platz für mehr - Reallabor Passagehof
Evaluation**

Stadt Karlsruhe
Stadtplanungsamt
Leitung: Prof. Dr. Karmann-Woessner

Bereich: Generalplanung und Stadtsanierung
Leitung: Heike Dederer

Projektleitung Reallabor und Redaktion:
Oriana Kraemer

Bearbeitung
Sara Reichwein, Eric Storz
Dr. Andrea Hammer, Kai Rohweder (Amt für Stadtentwicklung)

Layout
Cindy Streeck

Januar 2023

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-----------|
| Hintergrund | 4 |
| Reallabor Passagehof im Rahmen des IQ-Leitprojekts ÖRMI | 4 |
| Ziele und Methoden der Datenerhebung | 5 |
| A Ergebnisse der Datenauswertung | 6 |
| Anwohner*innen-Perspektive | 6 |
| Auswertung der Anwohner*innenbefragung | 6 |
| Gewerbetreibenden-Perspektive..... | 13 |
| Auswertung der Gewerbetreibendenbefragung | 13 |
| Passant*innen-Perspektive | 19 |
| Auswertung der Passant*innenbefragung | 19 |
| Feedback-Poster zur Aufenthaltsqualität..... | 25 |
| Feedback-Postkarten | 26 |
| Raumbeobachtungen mit der Gehl-App | 27 |
| Beobachtete Nutzung der öffentlichen Sitzgelegenheiten..... | 28 |
| Verkehrsanalyse | 29 |
| Verkehrsaufzeichnungen mit Mio-Vision-Kamera | 29 |
| Fußverkehr | 30 |
| Radverkehr | 30 |
| Motorisierter Individualverkehr (MIV) | 32 |
| Polleraktivität..... | 33 |
| Resümee Verkehrsanalyse..... | 34 |
| B Zusammenfassung | 35 |
| C Anhang | 36 |
| 1 Anwohner*innen Fragebogen..... | 37 |
| 2 Gewerbetreibenden Fragebogen..... | 40 |
| 3 Passant*innen Fragebogen | 43 |

Hintergrund

Reallabor Passagehof im Rahmen des IQ-Leitprojekts ÖRMI

Mit seinem Beschluss vom 26. April 2022 hat der Karlsruher Gemeinderat den Weg frei gemacht für die einzigartige Möglichkeit, Mobilität und öffentlichen Raum in einem experimentellen Setting anders zu gestalten. Als Bestandteil des **IQ-Leitprojekts „Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt“** (ÖRMI) entstanden im Passagehof und der Nördlichen Karlstraße zwei Testräume, um erste Ideen und Maßnahmen der beauftragten Bürogemeinschaft um Gehr noch während der Projektlaufzeit von ÖRMI zu erproben und das Projekt für die Öffentlichkeit erlebbar zu machen. Dabei sollten zukunftsfähige Mobilitätspraktiken, Nutzungsszenarien und die Neuverteilung des Straßenraums ausprobiert werden. Die vom Durchgangsverkehr dominierten Stadträume sollten, testweise zu einem Ort für Fußgängerinnen und Fußgänger gemacht und die Aufenthaltsqualität erhöht werden. Darüber hinaus sollten Synergien geschaffen, neue Kooperationen erprobt und Potenziale der Innenstadt aufgezeigt werden, die für viele Menschen nach langer Baustellenzeit schwer vorstellbar sind. Sie sollten Aufschluss darüber geben, auf welche individuellen und lokalen Erfordernisse besondere Rücksicht genommen werden muss und wie sich veränderte „Spielregeln“ auf die Zufriedenheit von Anwohnenden, Passant*innen und Gewerbetreibenden vor Ort auswirken.



Abb. 1 Möblierungs- und Zonierungsplan Reallabor Passagehof, Stand 11.05.2022

Vom **23. Mai bis 18. Juli 2022** fand das **Reallabor Passagehof** statt. Der Passagehof steht stellvertretend für die vielen, ehemals als Lieferhöfe zur Kaiserstraße konzipierten Höfe der Karlsruher Innenstadt. Mit seiner überschaubaren Größe, einer guten Nutzungsmischung (Wohnen, eine wichtige Kulturinstitution, Läden, Restaurants) und dem vorhandenen Baumbestand hat der Passagehof großes Potential, das aufgrund durchfahrender und parkender Autos und weniger öffentlicher Sitzmöglichkeiten aber bislang noch nicht ausgeschöpft wird. Mit Hilfe von Kfz-Durchfahrtsbeschränkungen, einer Begrenzung der **Lieferzeiten von 8:00-14:00 Uhr** und einer Neuordnung der Fahrradstände wurde der Passagehof während des Reallabors verkehrsberuhigt. Durch zusätzliches Mobiliar, einer Bühne und Begrünung, Raum für erweiterte Außengastronomie, Installation von Medienkunstwerken sowie kulturelle Veranstaltungen, hat der Passagehof temporär eine Belebung und Aufwertung erfahren. Erfolgreiche Maßnahmen sollen mittelfristig verstetigt werden. Eine Verstetigung setzt entsprechende Beschlüsse durch den Gemeinderat der Stadt voraus.

Ziele und Methoden der Datenerhebung

Der vorliegende Bericht wertet die erhobenen Daten des Projekts „Platz für mehr - Reallabor Passagehof“ aus, um herauszufinden, wie sich die veränderten Gegebenheiten auf die Zufriedenheit von Anwohnenden, Passant*innen und Gewerbetreibenden vor Ort auswirken. Die zentralen Bausteine der Datenerhebung sind:

- **Perspektiven verschiedener Nutzergruppen**

- Anwohner*innen-Perspektive

- retrospektivische Befragung der im Melderegister aufgeführten Haushalte im und um das Reallaborgebiet (1 Fragebogen pro Haushalt), Befragungsgebiet und Fragebogen siehe Anhang
Angeschrieben: 500
Teilnehmende: 92

- Gewerbetreibenden-Perspektive

- retrospektivische Befragung der Gewerbe im und um das Reallaborgebiet (1 Fragebogen pro Gewerbe), Befragungsgebiet und Fragebogen siehe Anhang
Angeschrieben: 80
Teilnehmende: 21

- Passant*innen-Perspektive

- Standardisierte, qualitative Interviews vor Ort während und nach der Laufzeit des Reallabors, durchgeführt zu verschiedenen Tageszeiten und Wochentagen, Fragebogen siehe Anhang
Teilnehmende: 93
 - eine Abstimmtafel im öffentlichen Raum zur Bewertung der Aufenthaltsqualität während des Reallabors
Teilnehmende: 1183
 - Feedback-Postkarten
Teilnehmende: 25

- **Verkehrliche Auswirkungen**

Die verkehrliche Situation wurde anhand von Verkehrsaufzeichnungen aller Verkehrsarten (MIV, Rad- und Fußverkehr) und Pollerdaten erfasst. Die Daten wurden während des Reallabors und in den Zeiträumen davor aufgenommen, um Vergleichswerte zu erzielen.

Erhoben und ausgewertet wurden die Daten vom Stadtplanungsamt Karlsruhe in Zusammenarbeit mit dem Amt für Stadtentwicklung sowie dem Institut für Ubiquitäre Mobilitätssysteme, der HSKA.

A Ergebnisse der Datenauswertung

Anwohner*innen-Perspektive

Die retrospektive Befragung der Anwohner*innen des Passagehofs, sowie den angrenzenden Straßenzügen erfolgte über eine Postsendung mit Zuganglink zu einem standardisierten Online-Fragebogen mit personalisiertem Zugangscode. Auf Wunsch wurden den Teilnehmenden ein Papierfragebogen zugesandt, der anschließend vom Stadtplanungsamt digitalisiert wurde. Die Teilnahme war möglich vom 27. Juli - 15. September 2022. Es wurden 500 Haushalte angeschrieben - 92 Haushalte nahmen an der Befragung teil.

Abgefragt wurden die Einschätzung zur Veränderung von Aktivitäten im Passagehof, der Qualität des öffentlichen Raumes, des nachbarschaftlichen Miteinanders und der Wohnqualität, die Entwicklung des Verkehrs und des verkehrlichen Sicherheitsempfindens, Belastungen durch Freizeit- und Verkehrsemissionen, der Einfluss des Projekts auf den Stadtteil, die Projektakzeptanz und perspektivische Betrachtung bzw. Wünsche zur künftigen Gestaltung des Passagehofs.

Auswertung der Anwohner*innenbefragung

Autorin: Dr. Andrea Hammer, Amt für Stadtentwicklung

Datenaufbereitung und Visualisierung: Kai Rohweder, Amt für Stadtentwicklung

Im Nachgang zum Reallabor Passagehof wurden 500 Anwohner*innen zu einer digitalen Umfrage eingeladen. Insgesamt 92 von ihnen beantworteten den Kurzfragebogen zu den Effekten des Reallabors. Dies entspricht einer Rücklaufquote von 18,4 %. Die soziodemografischen Merkmale der Anwohner*innen des Passagehofs, welche sich an der Umfrage beteiligt haben, können Tabelle 1 entnommen werden. Rund zwei Drittel (65,6 %) sind Männer. Etwa 65 Prozent (64,9 %) sind zwischen 18 und 35 Jahre alt. Jede*r zehnte Befragte (12,1 %) wohnt mit mindestens einem Kind im Haushalt. Unter den Anwohner*innen wohnen 42,4 % in der direkten Umgebung des Passagehofs und 57,6 % in einer Quer- bzw. Nebenstraße oder der weiteren Nachbarschaft des Passagehofs.

Tabelle 1

Soziodemografie

| Demografie | Anteile | Befragte mit Antwort |
|---|---------|----------------------|
| Befragte insgesamt 2022 | 100,0 | insg. 92 |
| Geschlecht | | |
| Weiblich | 34,4 | 31 |
| Männlich | 65,6 | 59 |
| Alter | | |
| 18 bis unter 25 Jahre | 23,1 | 21 |
| 25 bis unter 35 Jahre | 41,8 | 38 |
| 35 bis unter 65 Jahre | 29,7 | 27 |
| 65 Jahre und älter | 5,5 | 5 |
| Kinder im Haushalt | | |
| Keine Kinder | 87,9 | 80 |
| Kinder unter 18 Jahre | 12,1 | 11 |
| Entfernung Wohnung – Passagehof | | |
| Direkte Umgebung des Passagehofs/Innenstadt | 42,4 | 39 |
| Quer- bzw. Nebenstraße oder weitere Nachbarschaft des Passagehofs | 57,6 | 53 |

Verhaltensänderungen der Anwohner*innen während des Reallabors

Drei Viertel der Anwohner*innen (75 %) haben während des Reallabors ihr Verhalten im Hinblick auf die dort vorgenommenen Aktivitäten verändert (Tabelle 2). Signifikante Unterschiede nach einzelnen soziodemografischen Eigenschaften der Befragten zeigen sich bezüglich der allgemeinen Verhaltensänderung nicht.

Tabelle 2
Verhaltensänderungen während des Reallabors¹

| „Wie hat sich die Häufigkeit Ihrer folgenden Aktivitäten im Passagehof während des Reallabors (23. Mai – 18. Juli) im Vergleich zur Zeit davor geändert?“ | Keine Verhaltensänderung | Mindestens eine Verhaltensänderung |
|---|--------------------------|------------------------------------|
| | Angaben in Zeilenprozent | |
| Befragte insgesamt 2022 | 25,0 | 75,0 |
| Geschlecht | | |
| Weiblich | 19,4 | 80,6 |
| Männlich | 28,8 | 71,2 |
| Alter | | |
| 18 bis unter 25 Jahre | 28,6 | 71,4 |
| 25 bis unter 35 Jahre | 21,1 | 78,9 |
| 35 bis unter 65 Jahre | 29,6 | 70,4 |
| Kinder im Haushalt | | |
| Keine Kinder | 26,3 | 73,8 |
| Kinder unter 18 Jahre ² | 18,2 | 81,8 |
| Entfernung Wohnung – Passagehof | | |
| Direkte Umgebung des Passagehofs/Innenstadt | 28,2 | 71,8 |
| Quer- bzw. Nebenstraße oder weitere Nachbarschaft des Passagehofs | 22,6 | 77,4 |

1 Keine Darstellung der Altersgruppe „65 Jahre und älter“ aufgrund geringer Datenbasis.

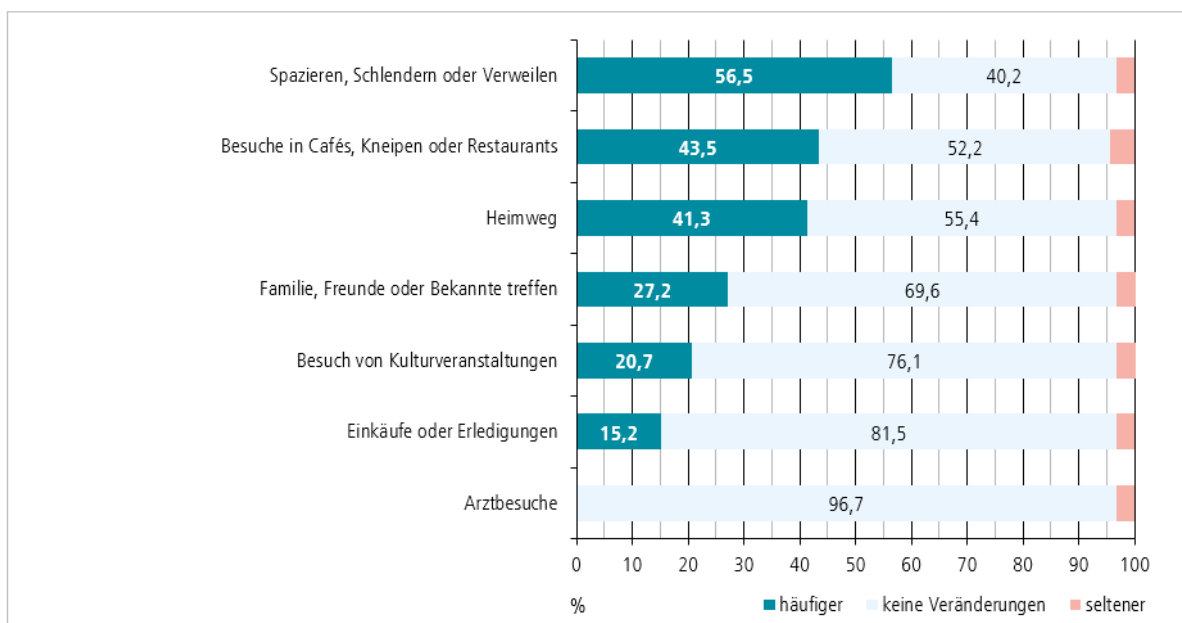
2 Eingeschränkte Aussagekraft aufgrund geringer Datenbasis.

Basis: 92 Befragte mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Reallabor Passagehof aus Sicht der Anwohner*innen.

Abbildung 1
Änderung der Aktivitäten im Passagehof während des Reallabors

„Wie hat sich die Häufigkeit Ihrer folgenden Aktivitäten im Passagehof während des Reallabors (23. Mai – 18. Juli) im Vergleich zur Zeit davor geändert?“



Keine Wertebeschriftung unter 5 %.

Basis: 92 Befragte mit mindestens einer Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Reallabor Passagehof aus Sicht der Anwohner*innen.

Bezüglich einzelner Aktivitäten lässt sich feststellen, dass deutlich mehr als die Hälfte der Anwohner*innen (56,5 %) während des Reallabors häufiger von der Möglichkeit Gebrauch gemacht hat, dort zu „Spazieren, Schlendern oder Verweilen“ (Abbildung 1). An zweiter und dritter Stelle folgen das häufigere Aufsuchen von Cafés, Kneipen oder Restaurants (häufiger: 43,5 %) und das Nehmen des Nachhausewegs über den Passagehof (häufiger: 41,3 %). Auch Treffen mit Familie, Freunden oder Bekannten im Passagehof haben bei etwa einem Viertel der Befragten (27,7 %) während des Reallabors häufiger stattgefunden. Weitere Frequenzänderungen können Abbildung 1 entnommen werden.

Die Auswertung der Verhaltensänderungen im Hinblick auf einzelne Aktivitäten zeigt teils deutliche Unterschiede in Abhängigkeit des Alters der Anwohner*innen (Tabelle 3). Insbesondere in der Altersgruppe der 18- bis unter 25-Jährigen erfolgte „Spazieren, Schlendern oder Verweilen“ (71,4 %), also der konsumfreie Aufenthalt, sowie der Heimweg über den Passagehof (57,1 %) zu überdurchschnittlichen Anteilen häufiger. Bei den 25- bis unter 35-Jährigen führte das Reallabor im Passagehof zu deutlich überdurchschnittlichen Anteilen (60,5 %) zu häufigeren Besuchen der dortigen Cafés, Kneipen oder Restaurants.

Tabelle 3

Änderung der Aktivitäten im Passagehof während des Reallabors¹

| „Wie hat sich die Häufigkeit Ihrer folgenden Aktivitäten im Passagehof während des Reallabors (23. Mai – 18. Juli) im Vergleich zur Zeit davor geändert?“ | Alle | 18 bis unter 25 Jahre | 25 bis unter 35 Jahre | 35 bis unter 65 Jahre |
|---|------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Anteile in Spaltenprozent | | | | |
| Spazieren, Schlendern oder Verweilen | | | | |
| häufiger | 56,5 | 71,4 | 60,5 | 48,1 |
| keine Veränderungen | 40,2 | 28,6 | 36,8 | 48,1 |
| seltener | 3,3 | --- | 2,6 | 3,7 |
| Besuche in Cafés, Kneipen oder Restaurants | | | | |
| häufiger | 43,5 | 33,3 | 60,5 | 29,6 |
| keine Veränderungen | 52,2 | 66,7 | 36,8 | 66,7 |
| seltener | 4,3 | --- | 2,6 | 3,7 |
| Heimweg | | | | |
| häufiger | 41,3 | 57,1 | 44,7 | 33,3 |
| keine Veränderungen | 55,4 | 42,9 | 52,6 | 59,3 |
| seltener | 3,3 | --- | 2,6 | 7,4 |
| Familie, Freunde oder Bekannte treffen | | | | |
| häufiger | 27,2 | 33,3 | 31,6 | 18,5 |
| keine Veränderungen | 69,6 | 66,7 | 65,8 | 81,5 |
| seltener | 3,3 | --- | 2,6 | --- |
| Besuch von Kulturveranstaltungen | | | | |
| häufiger | 20,7 | 23,8 | 28,9 | 7,4 |
| keine Veränderungen | 76,1 | 76,2 | 68,4 | 92,6 |
| seltener | 3,3 | --- | 2,6 | --- |

¹ Keine Darstellung der Altersgruppe „65 Jahre und älter“ aufgrund geringer Datenbasis.

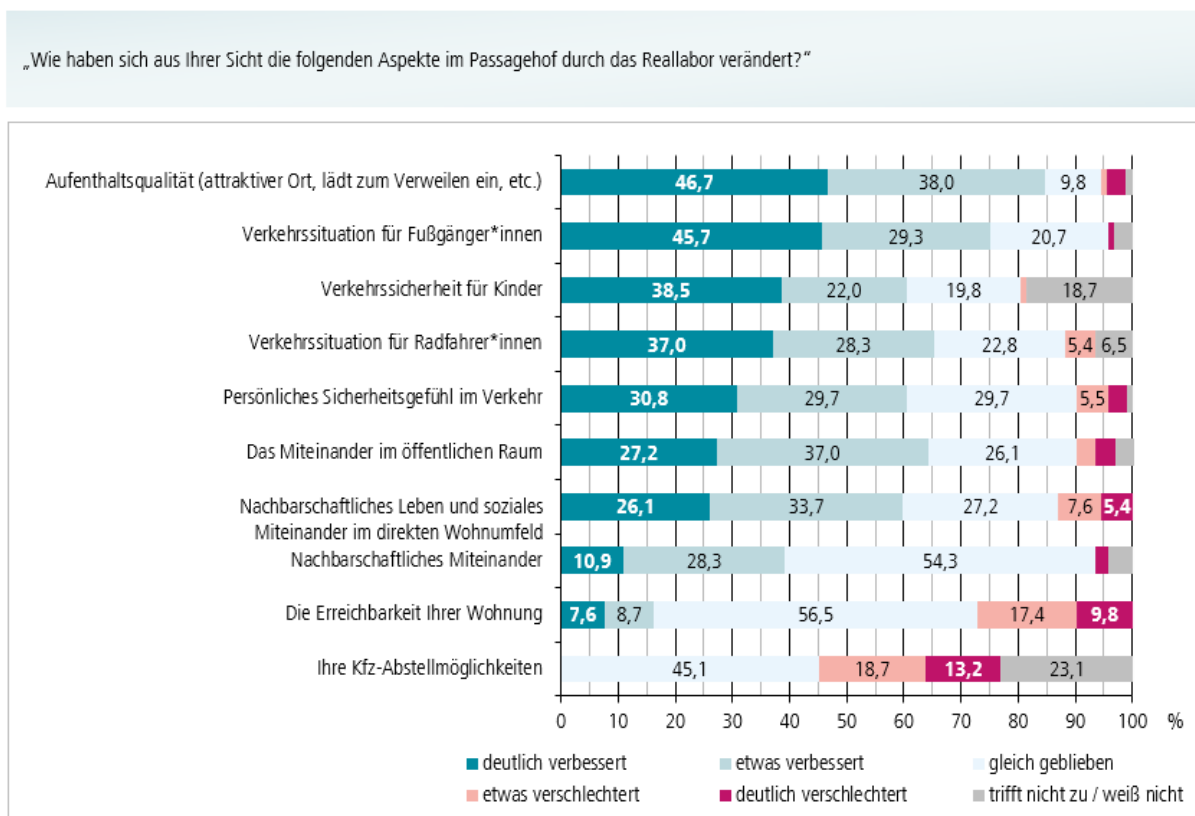
Basis: 92 Befragte mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Reallabor Passagehof aus Sicht der Anwohner*innen.

Veränderung und Bewertung der Situation vor Ort

Mehr als 70 Prozent der Anwohner*innen berichten, dass sich die Aufenthaltsqualität (84,7 %) sowie die Verkehrssituation für Fußgänger*innen (75 %) durch das Reallabor deutlich oder etwas verbessert hat (Abbildung 2). Circa jeweils 60 Prozent geben an, dass sich die Verkehrssicherheit für Kinder (60,5 %), die Verkehrssituation für Radfahrer*innen (65,3 %), das persönliche Sicherheitsgefühl im Verkehr (60,5 %), das Miteinander im öffentlichen Raum (64,2 %) sowie ihre persönliche Wohnqualität (59,8 %) sehr oder deutlich durch das Reallabor verbessert haben. Kritische Stimmen gibt es insbesondere im Hinblick auf die Erreichbarkeit der eigenen Wohnung sowie die Kfz-Abstellmöglichkeiten: Hier verweisen 27,2 % beziehungsweise 31,9 % auf eine etwas oder deutlich verschlechterte Situation. In den Freitextmöglichkeiten wird in diesem Zusammenhang auf eine verlängerte Parkplatzsuche sowie rechtswidriges Parken auf Anwohnerparkplätzen verwiesen.

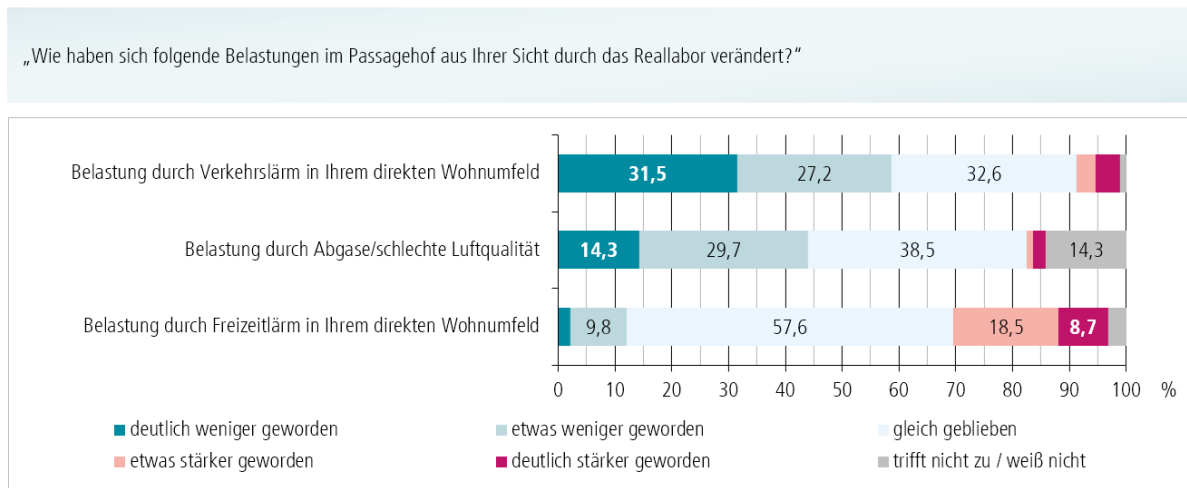
Abbildung 2

Bewertung einzelner Aspekte des Reallabors Passagehof

In Abbildung 3 ist dargestellt, wie die Befragten die Veränderung potentieller Belastungen durch das Reallabor einschätzen. Dabei wird deutlich, dass insbesondere bezüglich der Belastung durch Verkehrslärm eine Verbesserung eingetreten ist: 31,5 % berichten von einer deutlichen, 27,2 % von einer moderaten Reduktion des Verkehrslärms in ihrem direkten Wohnumfeld. In den Freitextantworten wird darauf verwiesen, dass weniger „Autoposer“, weniger „störende Fahrzeuge“ sowie weniger „Raser“ im Bereich des Passagehofs unterwegs waren. Auch bei der Belastung durch Abgase beziehungsweise der Luftqualität sehen 44 % eine deutliche oder eine moderate Verbesserung. Bei der Belastung durch Freizeitlärm während des Reallabors zeichnet sich ein gemischteres Bild: Während nahezu 60 Prozent (57,6 %) von einer gleichbleibenden Lärmbelastung berichten, verweisen 18,5 % auf eine etwas stärkere und 8,7 % auf eine deutlich stärkere Belastung. Bei den Freitextantworten schildern einige der Anwohner „ruhigeren“ oder „besseren“ Schlaf sowie die häufigere Balkonnutzung während des Reallabors.

Abbildung 3

Auswirkungen des Reallabors auf negative Aspekte des Passagehofs



Keine Wertebeschriftung unter 5 %.

Basis: 92 Befragte mit mindestens einer Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Reallabor Passagehof aus Sicht der Anwohner*innen.

Die Einschätzung der Veränderung potentieller Belastungen variiert in Abhängigkeit des Wohnstandorts der Anwohner*innen (Tabelle 4). So schildern direkte Anwohner*innen des Passagehofs zu überdurchschnittlichen Anteilen, dass die Belastung durch Verkehrslärm in ihrem direkten Wohnumfeld deutlich weniger geworden ist (53,8 %); ebenso die Belastung durch Abgase (25,6 %). Dagegen verweisen direkte Anwohner*innen überdurchschnittlich häufig auf eine deutliche Zunahme des Freizeitlärms in ihrem direkten Wohnumfeld (17,9 %).

Tabelle 4

Änderung der Belastungen im Passagehof während des Reallabors

| „Wie haben sich folgende Belastungen im Passagehof aus Ihrer Sicht durch das Reallabor verändert?“ | Alle Befragten | davon | |
|--|----------------|------------------------------------|---|
| | | direkte Anwohnerinnen und Anwohner | wohnhaft in Quer- und Nebenstraßen sowie weiterer Nachbarschaft |
| Anteile in Spaltenprozent | | | |
| Belastung durch Verkehrslärm in Ihrem direkten Wohnumfeld | | | |
| deutlich weniger geworden | 31,5 | 53,8 | 15,1 |
| etwas weniger geworden | 27,2 | 15,4 | 35,8 |
| gleich geblieben | 32,6 | 28,2 | 35,8 |
| etwas stärker geworden | 3,3 | --- | 5,7 |
| deutlich stärker geworden | 4,3 | 2,6 | 5,7 |
| trifft nicht zu / weiß nicht | 1,1 | --- | 1,9 |
| Belastung durch Abgase/schlechte Luftqualität | | | |
| deutlich weniger geworden | 14,3 | 25,6 | 5,8 |
| etwas weniger geworden | 29,7 | 30,8 | 28,8 |
| gleich geblieben | 38,5 | 33,3 | 42,3 |
| etwas stärker geworden | 1,1 | --- | 1,9 |
| deutlich stärker geworden | 2,2 | --- | 3,8 |
| trifft nicht zu / weiß nicht | 14,3 | 10,3 | 17,3 |
| Belastung durch Freizeitlärm in Ihrem direkten Wohnumfeld | | | |
| deutlich weniger geworden | 2,2 | 2,6 | 1,9 |
| etwas weniger geworden | 9,8 | 10,3 | 9,4 |
| gleich geblieben | 57,6 | 43,6 | 67,9 |
| etwas stärker geworden | 18,5 | 25,6 | 13,2 |
| deutlich stärker geworden | 8,7 | 17,9 | 1,9 |
| trifft nicht zu / weiß nicht | 3,3 | --- | 5,7 |

Basis: 92 Befragte mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Reallabor Passagehof aus Sicht der Anwohner*innen.

Die Effekte des Reallabors für die westliche Innenstadt werden von nahezu 80 Prozent der Anwohner*innen (78,2 %) positiv oder eher positiv gesehen. Etwa jede*r Achte (11,9 %) schildert eher negative oder negative Effekte (Tabelle 5). Dabei kommen insbesondere Umfrageteilnehmer*innen der Altersgruppe 18 bis 25 Jahre und Frauen zu positiven Einschätzungen (66,7 % beziehungsweise 64,5 %) bezüglich der Effekte des Reallabors auf den westlichen Teil der City.

Tabelle 5
Effekte des Reallabors für die westliche Innenstadt¹

| „Wie sehen Sie den Effekt des Projekts für den Stadtteil (westliche Innenstadt) insgesamt?“ | Positiv | Eher positiv | Neutral | Eher negativ | Negativ |
|---|--------------------------|--------------|---------|--------------|---------|
| | Angaben in Zeilenprozent | | | | |
| Befragte insgesamt 2022 | 55,4 | 22,8 | 9,8 | 6,5 | 5,4 |
| Geschlecht | | | | | |
| Weiblich | 64,5 | 12,9 | 9,7 | 6,5 | 6,5 |
| Männlich | 52,5 | 27,1 | 10,2 | 6,8 | 3,4 |
| Alter | | | | | |
| 18 bis unter 25 Jahre | 66,7 | 14,3 | 14,3 | 4,8 | --- |
| 25 bis unter 35 Jahre | 60,5 | 18,4 | 10,5 | 5,3 | 5,3 |
| 35 bis unter 65 Jahre | 44,4 | 29,6 | 7,4 | 11,1 | 7,4 |
| Kinder im Haushalt | | | | | |
| Keine Kinder | 57,5 | 21,3 | 8,8 | 6,3 | 6,3 |
| Kinder unter 18 Jahre ² | 45,5 | 27,3 | 18,2 | 9,1 | --- |
| Entfernung Wohnung – Passagehof | | | | | |
| Direkte Umgebung des Passagehofs/Innenstadt | 53,8 | 23,1 | 15,4 | 5,1 | 2,6 |
| Quer- bzw. Nebenstraße oder weitere Nachbarschaft des Passagehofs | 56,6 | 22,6 | 5,7 | 7,5 | 7,5 |

¹ Keine Darstellung der Altersgruppe „65 Jahre und älter“ aufgrund geringer Datenbasis.

² Eingeschränkte Aussagekraft aufgrund geringer Datenbasis.

Basis: 92 Befragte mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Reallabor Passagehof aus Sicht der Anwohner*innen.

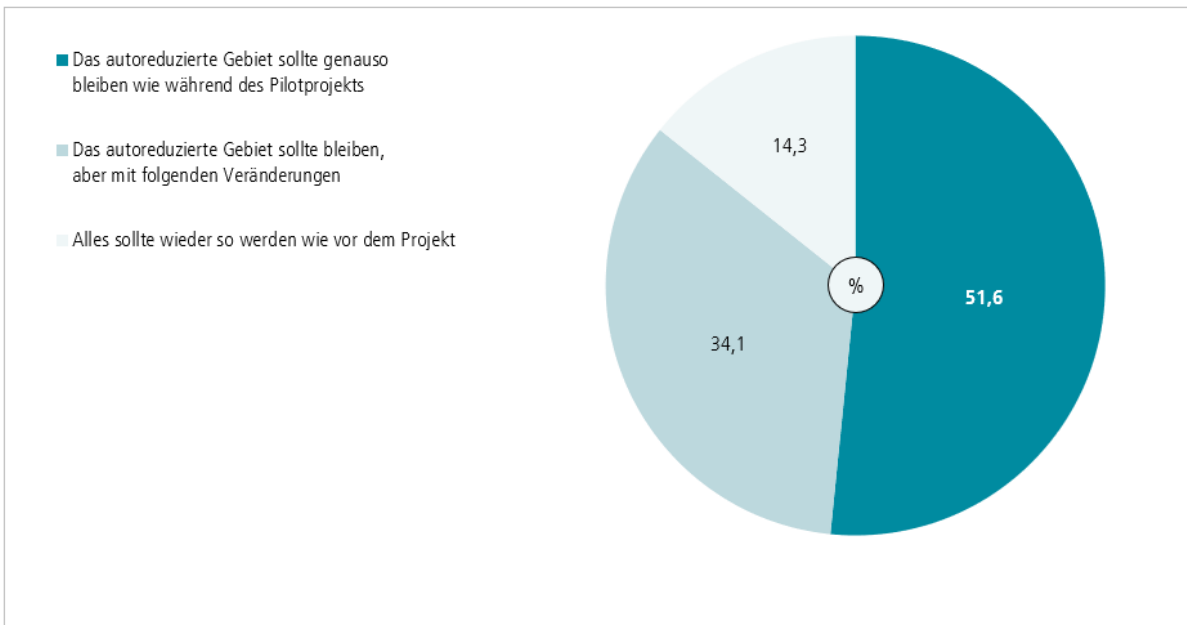
Bewertung und perspektivische Entwicklung

In Summe sind 85,7 % der Umfrageteilnehmer*innen der Auffassung, dass das autoreduzierte Gebiet im Passagehof bleiben soll; lediglich 14,3 % möchten, dass alles wieder so wird wie vor dem Projekt. Während etwa die Hälfte (51,6 %) das Reallabor so wie es war verstetigt sehen möchte, macht rund ein Drittel (34,1 %) Vorschläge zu dessen Modifikation bei einer möglichen Verstetigung (Abbildung 4). Diese adressieren insbesondere die Themen Bepflanzung / Grün, Verkehr sowie einzelne Ausstattungselemente des Hofes. So werden Wünsche nach mehr Grün und der Entsiegelung von Flächen geäußert, teilweise auch in Kombination mit Wasser / Brunnen. Des Weiteren wird angeregt, die Verkehrsführung auch im Umfeld des Passagehofs anzupassen beziehungsweise umzugestalten – inklusive einer entsprechenden Beschilderung für die Verkehrsteilnehmer*innen. Einige Anwohner*innen sprechen sich dafür aus, den Autoverkehr komplett aus dem Passagehof zu entfernen. Zur Durchsetzung von Verkehrsregelungen werden restriktivere Kontrollen von Falschparker*innen sowie des „Poserverkehrs“ angeregt. Gewünschte Ausstattungselemente sind ein Bücherschrank, Spielgeräte für Kinder sowie mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Bezüglich einem Mehr oder Weniger an Veranstaltungen halten sich die jeweiligen Befürworter*innen die Waage.

Abbildung 4

Fortführung des Pilotprojektes

„Wie sollte es Ihrer Meinung nach im Passagehof weitergehen?“



Basis: 92 Befragte mit mindestens einer Antwort.
Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Reallabor Passagehof aus Sicht der Anwohner*innen.

Gewerbetreibenden-Perspektive

Die retrospektive Befragung der Gewerbetreibenden des Passagehofs, sowie sowie den angrenzenden Straßenabschnitten der Kaiser-, Wald-, Akademie- und Karlstraße erfolgte über eine Postsendung mit Zugangslink zu einem standardisierten Online-Fragebogen mit personalisiertem Zugangscode. Auf Wunsch wurde den Teilnehmenden ein Papierfragebogen zugesandt, der anschließend vom Stadtplanungsamt digitalisiert wurde. Die Teilnahme war möglich vom 27. Juli - 23. Oktober 2022 (inklusive Fristverlängerung aufgrund des geringen Rücklaufs). Es wurden 80 Betriebe angeschrieben - 21 nahmen an der Befragung teil. Abgefragt wurden die Einschätzung zur Erreichbarkeit, Kundenakzeptanz, Lieferantenakzeptanz, Qualität des öffentlichen Raumes, der Einfluss des Projekts auf den Stadtteil, die Projektakzeptanz und perspektivische Betrachtung bzw. Wünsche zur künftigen Gestaltung des Passagehofs.

Auswertung der Gewerbetreibendenbefragung

Autorin: Dr. Andrea Hammer, Amt für Stadtentwicklung

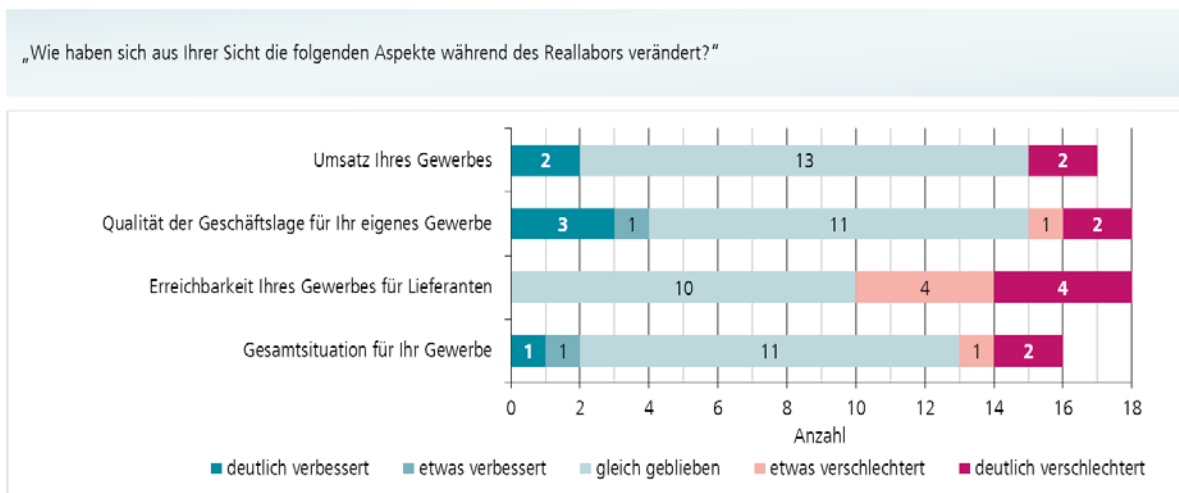
Datenaufbereitung und Visualisierung: Kai Rohweder, Amt für Stadtentwicklung

Für die Bewertung des Reallabors aus Sicht der Gewerbetreibenden wurden in Summe 80 Betriebe in unmittelbarer Nähe des Passagehofs angeschrieben. Von diesen haben sich 21 an der Umfrage beteiligt. Dies entspricht einer Rücklaufquote von 26 %. Damit ist eine prozentuale Auswertung der Antworten wenig zielführend; in den Auswertungen wird jeweils die Anzahl der Gewerbetreibenden dargestellt. Die deutliche Mehrheit der teilnehmenden Gewerbetreibenden hat ihr Gewerbe direkt am Passagehof. Von den Befragten sind fünf der Branche Einzelhandel, vier der Branche Gesundheit, sechs dem Dienstleistungsbereich, zwei der Gastronomie und vier sonstigen Branchen zuzuordnen.

Veränderungen für die Gewerbetreibenden

In Abbildung 1 ist dargestellt, wie die teilnehmenden Gewerbetreibenden Veränderungen im Hinblick auf den Umsatz, die Qualität der Geschäftslage, die Erreichbarkeit für Lieferanten sowie die Gesamtsituation des Gewerbes während des Reallabors einschätzen. 13 Befragte kommen zu einer neutralen Bewertung bezüglich der Veränderung ihres Umsatzes; 11 Befragte bewerten die Veränderung der Qualität ihrer Geschäftslage ebenfalls neutral. Rund die Hälfte der Teilnehmenden schildert keine Veränderungen der Erreichbarkeit durch Lieferanten, während die anderen angeben, dass sich die Erreichbarkeit ihres Gewerbes während des Reallabors etwas oder deutlich verschlechtert hat. Bezüglich der Veränderung der Gesamtsituation ihres Gewerbes während des Reallabors geben 11 Gewerbetreibende an, dass diese gleichgeblieben ist. Die Anzahl derer, die Verbesserungen oder Verschlechterungen ihrer Gesamtsituation feststellen konnten, hält sich in etwa die Waage.

Abbildung 1

Veränderungen für die Gewerbetreibenden

Basis: 18 Befragte mit mindestens einer Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Reallabor Passagehof aus Sicht der Gewerbetreibenden.

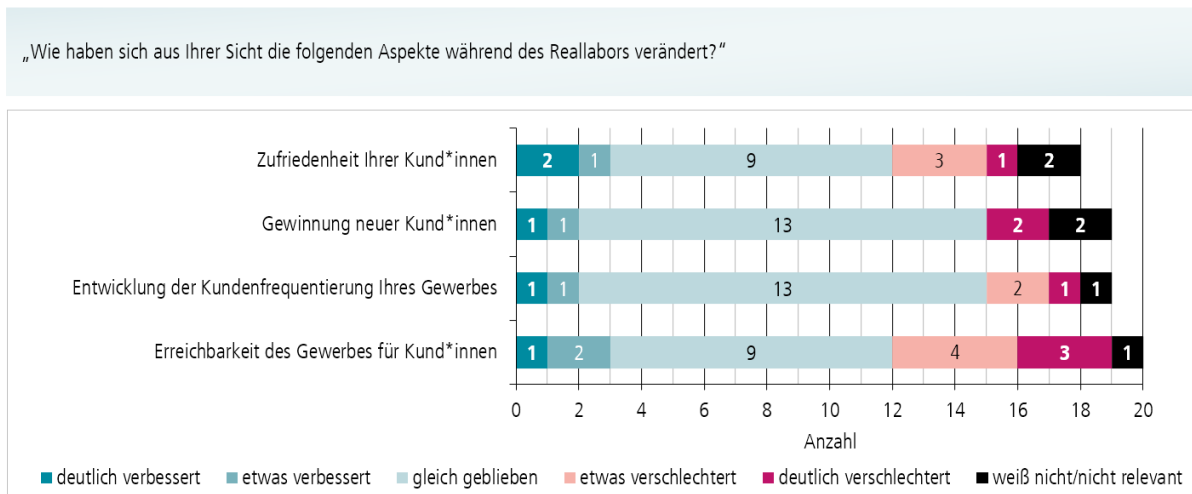
Veränderungen für Kund*innen

Die Gewerbetreibenden wurden gebeten, Angaben zu den Veränderungen, die sich für ihre Kunden während des Reallabors ergeben haben, zu machen (Abbildung 2). Die Aspekte der Kundenzufriedenheit, -gewinnung und -frequenz werden jeweils von der Mehrheit der Antwortenden als gleichbleibend eingeschätzt. Berichte von Verbesserungen und Verschlechterungen halten sich in etwa die Waage. Bezüglich der Erreichbarkeit ihres Gewerbes für Kund*innen gibt rund die Hälfte an, dass diese gleichgeblieben ist. Für sieben Gewerbetreibende hat sich die Erreichbarkeit etwas oder deutlich verschlechtert; drei Umfrageteilnehmer*innen weisen auf eine Verbesserung hin.

Von einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl ihrer Kund*innen berichten vier der Umfrageteilnehmer*innen (Abbildung 3). Diejenigen, die eine Veränderung beobachtet haben, verweisen darauf, dass Kunden nicht mehr mit dem Auto kommen. Die Kommentare der Kund*innen zum Reallabor Passagehof zeichnen nach Auskunft der Gewerbetreibenden ein gemischtes Bild. Rund die Hälfte schildert ausschließlich positive Rückmeldungen – wie „mehr Ruhe“, „weniger Abgase“, „schön“ – ihrer Kundschaft. Andere, insbesondere aus dem Bereich der Gesundheitsdienstleistungen, verweisen darauf, dass Kund*innen ihrem Betrieb eine erschwerte Erreichbarkeit wegen der wegfallenden Parkmöglichkeiten sowie eine längere Anreisezeit attestiert haben. Auch wurden die eingesetzten Sitzmöbel (Enzis) kritisch gesehen, da diese nicht gefielen oder teilweise verschmutzt waren.

Abbildung 2

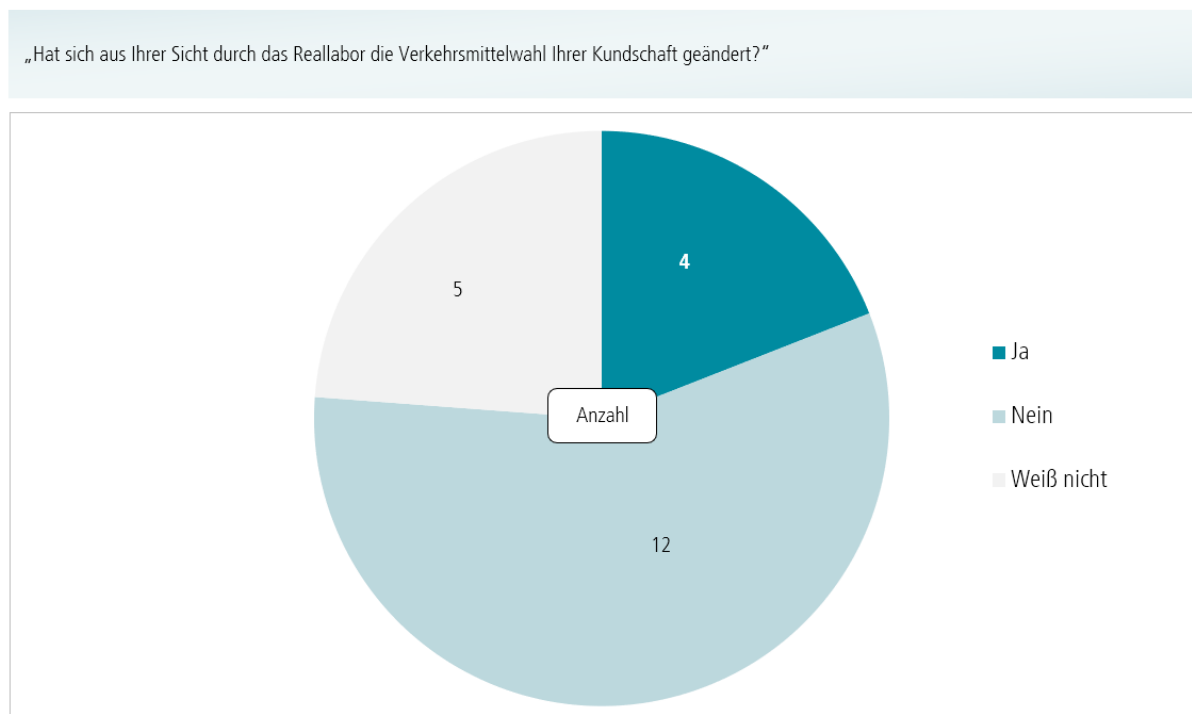
Veränderungen für Kund*innen



Basis: 20 Befragte mit mindestens einer Antwort.
 Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Reallabor Passagehof aus Sicht der Gewerbetreibenden.

Abbildung 3

Änderung der Verkehrsmittelwahl der Kund*innen



Basis: 21 Befragte mit Antwort.
 Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Reallabor Passagehof aus Sicht der Gewerbetreibenden.

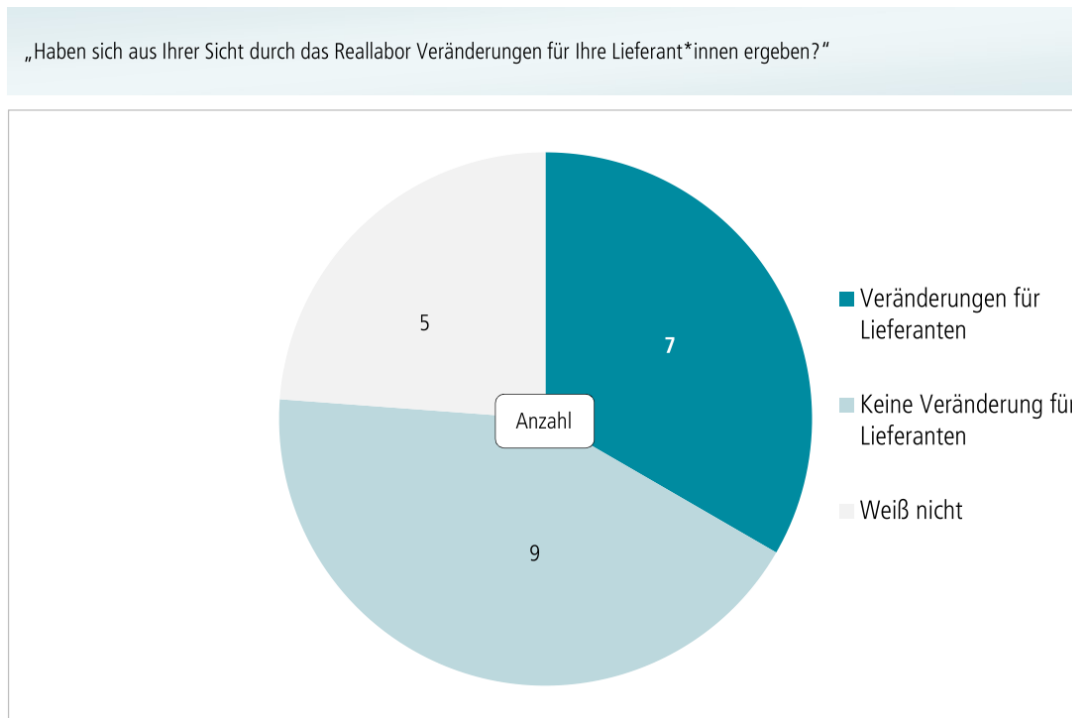
Veränderungen für Lieferanten

Die Frage, ob sich aus ihrer Sicht durch das Reallabor Veränderungen für ihre Lieferanten ergeben haben, bejahen sieben der Gewerbetreibenden (Abbildung 4). Bezüglich der Art der Veränderungen verweisen sie insbesondere auf eine Veränderung der Lieferzeiten. Da der Passagehof während des Reallabors ab 14 Uhr für den Autoverkehr gesperrt war, musste die Anlieferung bis spätestens zu dieser Uhrzeit abgewickelt werden. Eine

Veränderung der Verkehrsmittelwahl bei der Anlieferung fand nach Auskunft der Gewerbetreibenden nicht statt. Während einige Lieferanten sich nach Auskunft der Gewerbetreibenden „einfach arrangiert“ haben, wurden auch kritische Stimmen laut. So wurde die Anliefersituation in einigen Fällen als „schwierig“ empfunden.

Abbildung 4

Veränderungen für Lieferanten



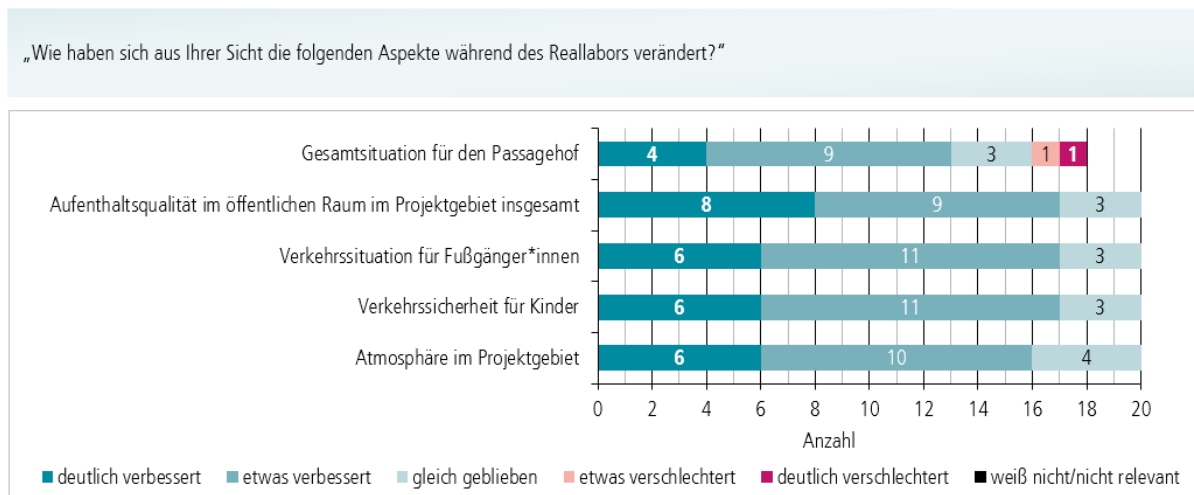
Basis: 21 Befragte mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Reallabor Passagehof aus Sicht der Gewerbetreibenden.

Bewertung und perspektivische Entwicklung

13 der Gewerbetreibenden sind der Auffassung, dass sich die Gesamtsituation für den Passagehof durch das Reallabor deutlich oder etwas verbessert hat (Abbildung 5). Lediglich zwei Gewerbetreibende geben an, dass es zu einer leichten oder deutlichen Verschlechterung kam. Bezüglich der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, der Verkehrssituation für Fußgänger*innen, der Verkehrssicherheit für Kinder sowie der Atmosphäre im Projektgebiet zeichnet sich aus Sicht der Gewerbetreibenden ein positives Bild: Jeweils die deutliche Mehrheit von 16 oder 17 Gewerbetreibenden gibt an, dass sich die genannten Aspekte durch das Reallabor deutlich oder etwas verbessert haben.

Abbildung 5

Veränderungen im öffentlichen Raum

Basis: 20 Befragte mit mindestens einer Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Reallabor Passagehof aus Sicht der Gewerbetreibenden.

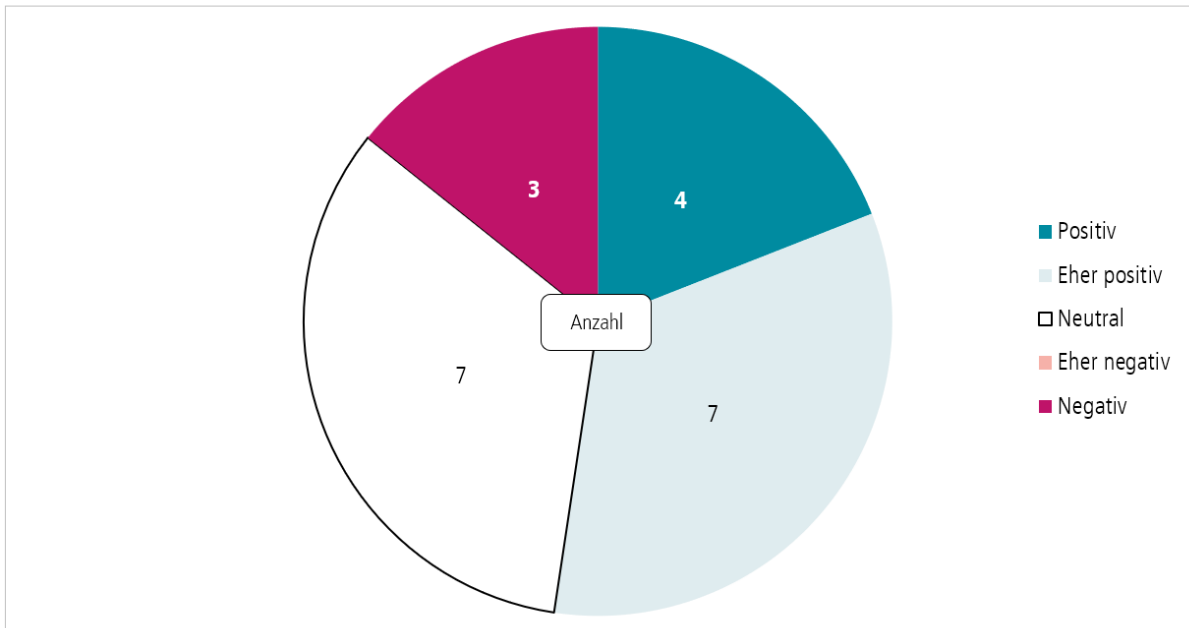
Etwas mehr als die Hälfte der Gewerbetreibenden (11 Gewerbetreibende), die sich an der Umfrage beteiligt haben, sind der Auffassung, dass das Reallabor einen positiven oder eher positiven Effekt auf die westliche Innenstadt hatte (Abbildung 6). Drei berichten von negativen Effekten des Reallabors auf den Westen der City. Sieben Gewerbetreibende gelangen zu einer neutralen Einschätzung.

Die deutliche Mehrheit der Umfrageteilnehmer*innen, 16 Gewerbetreibende, könnte sich im Passagehof weiterhin ein autoreduziertes Gebiet vorstellen (Abbildung 7). Diejenigen, die Modifikationen anregen, verweisen auf die gewünschte Einrichtung von Behindertenparkplätzen, eine stärkere Reglementierung des Lieferverkehrs insbesondere in den Straßen nördlich des Passagehofs, die Notwendigkeit weiterer Fahrradabstellmöglichkeiten sowie ein besseres Beleuchtungskonzept. Weitere Kommentare zum Reallabor verweisen darauf, dass dieses in den Pausen von Mitarbeiter*innen als Aufenthaltsort genutzt werden konnte und das Reallabor als Aufwertung des Hofes wahrgenommen wurde. Weiterhin regen Umfrageteilnehmer*innen an, dass der Passagehof zur „reinen“ Fußgängerzone wird (ohne Fahrradfahrer*innen) sowie nachts ein Sicherheitsdienst eingesetzt wird.

Abbildung 6

Bewertung des Effekts für die westliche Innenstadt

„Wie sehen Sie den Effekt des Projekts für den Stadtteil (westliche Innenstadt) insgesamt?“

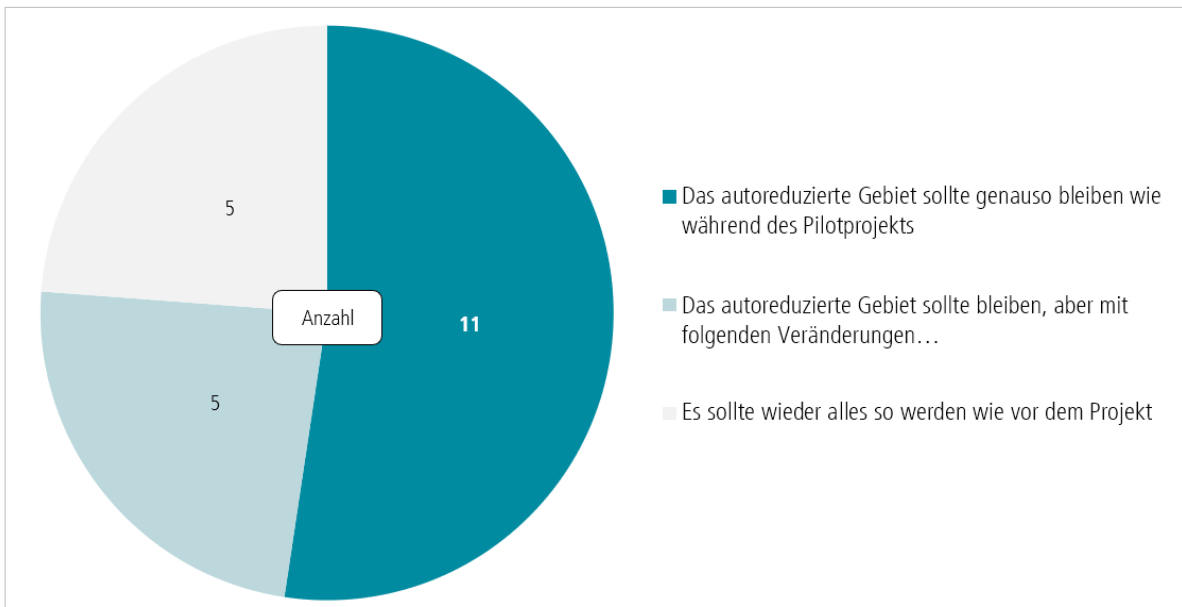


Basis: 21 Befragte mit Antwort.
 Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Reallabor Passagehof aus Sicht der Gewerbetreibenden.

Abbildung 7

Fortführung des Pilotprojektes

„Wie sollte es Ihrer Meinung nach im Passagehof weitergehen?“



Basis: 21 Befragte mit Antwort.
 Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Reallabor Passagehof aus Sicht der Gewerbetreibenden.

Passant*innen-Perspektive

Auswertung der Passant*innenbefragung

Autorin: Dr. Andrea Hammer, Amt für Stadtentwicklung

Datenaufbereitung und Visualisierung: Kai Rohweder, Amt für Stadtentwicklung

Während des Reallabors Passagehof wurden rund 90 Passant*innen nach ihrem Besuchsverhalten und Einschätzungen zum Reallabor befragt. Die demografischen Eigenschaften der Befragten sowie Informationen zu deren Wohnort, Arbeitsort, Verkehrsmittelwahl bei der Anreise und der bisherigen Besuchshäufigkeit des Passagehofs können Tabelle 1 entnommen werden.

Rund ein Fünftel der Befragten (22,1 %) wohnt in der Innenstadt, teilweise in direkter Umgebung des Passagehofs. Weitere 45,3 % kommen aus dem übrigen Stadtgebiet. Etwa ein Drittel (32,6 %) ist von außerhalb Karlsruhes. Das am häufigsten von den Befragten genutzte Verkehrsmittel bei der Anreise in die Innenstadt ist der ÖPNV (41,6 %), gefolgt von (Leih-)Fahrrad, E-Scooter (22,5 %) und Pkw (21,3 %). Rund jede*r vierte Befragte (25,3 %) hat sich auch vor dem Reallabor täglich oder mehrmals die Woche im Passagehof aufgehalten.

Tabelle 1

Soziodemografie

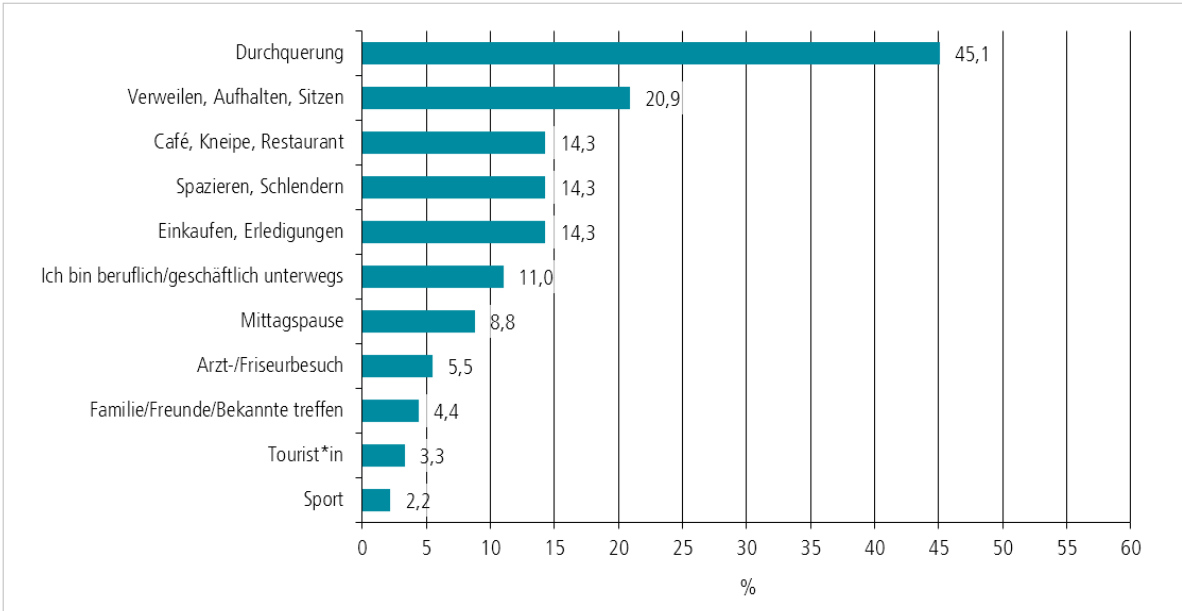
| Demografie | Anteile | Befragte mit Antwort |
|---|---------|----------------------|
| | | insg. 93 |
| Befragte insgesamt 2022 | 100,0 | 93 |
| Geschlecht | | |
| Männlich | 51,9 | 41 |
| Weiblich | 48,1 | 38 |
| Alter | | |
| Bis unter 35 Jahre | 37,8 | 34 |
| 35 bis unter 65 Jahre | 42,2 | 38 |
| 65 Jahre und älter | 20,0 | 18 |
| Entfernung Wohnung – Passagehof | | |
| Direkte Umgebung des Passagehofs/Innenstadt | 22,1 | 19 |
| Übriges Stadtgebiet | 45,3 | 39 |
| Landkreis Karlsruhe oder weiter entfernt | 32,6 | 28 |
| Arbeitsort | | |
| Im Passagehof/In der Innenstadt | 28,1 | 25 |
| Nicht im Passagehof/In der Innenstadt | 71,9 | 64 |
| Verkehrsmittelwahl | | |
| Zu Fuß | 14,6 | 13 |
| (Leih-)Fahrrad, E-Scooter | 22,5 | 20 |
| ÖPNV | 41,6 | 37 |
| Pkw/Carsharing | 21,3 | 19 |
| Besuchshäufigkeit | | |
| Täglich/Mehrmals in der Woche | 25,3 | 23 |
| Mehrmals im Monat | 26,4 | 24 |
| Mehrmals im Jahr | 27,5 | 25 |
| Einmal im Jahr oder seltener/Erstmals | 20,9 | 19 |

Neben der Durchquerung des Reallabors Passagehof (45,1 %) gehört zu den dort geplanten Aktivitäten Verweilen, Aufhalten, Sitzen. Rund jede*r fünfte Passant*in (20,9 %) nimmt diese Möglichkeit wahr (Abbildung 1).

Abbildung 1

Geplante Aktivitäten im Passagehof^{MFN}

„Was haben Sie heute alles hier im Passagehof geplant?“



MFN Mehrfachnennungen möglich, daher Summe ungleich 100 %.

Basis 91 Befragte mit mindestens einer Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Reallabor Passagehof aus Sicht der Passant*innen.

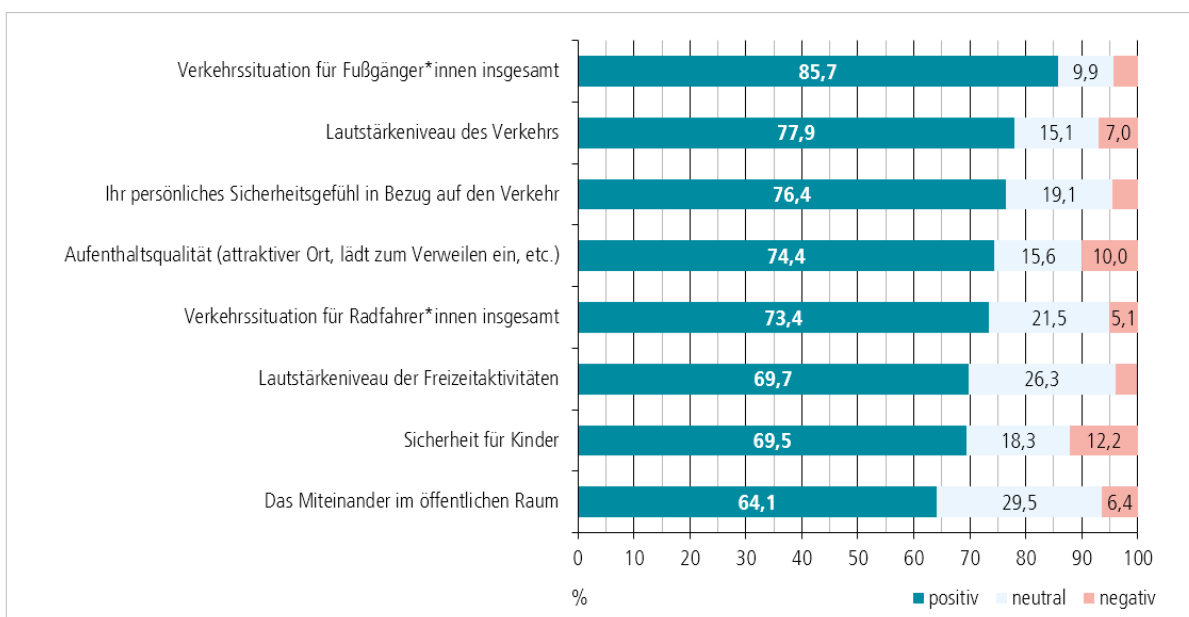
Die Einschätzungen zum Reallabor bezüglich verschiedener verkehrlicher Aspekte sowie im Hinblick auf die Aufenthaltsqualität sind zu deutlich überwiegenden Teilen positiv (Abbildung 2). So beurteilen über 85 Prozent der befragten Passant*innen (85,7 %) die Verkehrssituation für Fußgänger*innen positiv. Unter den in der Innenstadt Wohnenden und Anrainern des Passagehofs gelangen sogar 94,7 % zu einem positiven Urteil im Hinblick auf die Verkehrssituation für Fußgänger*innen.

Mehr als 70 Prozent der Befragten kommen bezüglich des Lautstärkeniveaus des Verkehrs, des Sicherheitsgefühls im Verkehr, der Aufenthaltsqualität sowie der Verkehrssituation für Radfahrer*innen zu einem positiven Urteil. Kritische Stimmen gibt es mit jeweils rund 10 Prozent negativer Einschätzungen im Hinblick auf Aufenthaltsqualität sowie Sicherheit für Kinder.

Abbildung 2

Bewertung verschiedener Aspekte des Reallabors Passagehof

„Wie bewerten Sie die folgenden Aspekte im Passagehof aktuell [...]?“



Keine Wertebeschriftung unter 5 %.

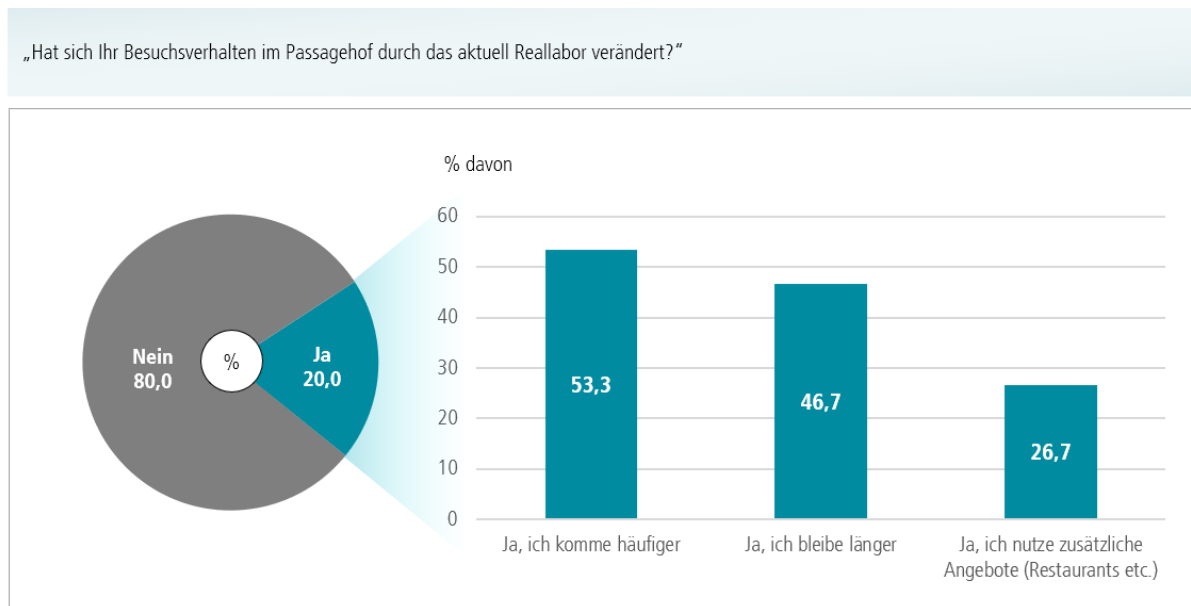
Basis 91 Befragte mit mindestens einer Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Reallabor Passagehof aus Sicht der Passant*innen.

Bei einem Fünftel der Befragten (20,0 %) hat sich das Besuchsverhalten durch das Reallabor verändert (Abbildung 3). In dieser Gruppe haben insbesondere die Besuchshäufigkeit sowie die Besuchsdauer zugenommen. Die Änderungen im Besuchsverhalten variieren mit dem Wohnort der Befragten (Tabelle 2). So geben vor allem Bewohner*innen der Innenstadt und Anrainer des Passagehofs an, dass sich ihr Besuchsverhalten aufgrund des Reallabors verändert hat. Dabei kommt insbesondere eine längere Aufenthaltsdauer zum Tragen.

Abbildung 3

Änderung des Besuchsverhaltens durch das Reallabor^{MFN}



MFN Mehrfachnennung möglich, daher Summe ungleich 100 %.

Basis 75 Befragte mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Reallabor Passagehof aus Sicht der Passant*innen.

Tabelle 2

Änderung des Besuchsverhaltens durch das Reallabor nach Wohnort^{MFN}

| „Hat sich Ihr Besuchsverhalten im Passagehof durch das aktuelle Reallabor verändert?“ | Nein, unverändert | Ja, ich ... | davon | | | Befragte mit Antwort |
|---|-------------------|-------------|--------------------|-------------------|---|----------------------|
| | | | ... komme häufiger | ... bleibe länger | ... nutze zusätzliche Angebote (Restaurants etc.) | |
| Anteile in Zeilenprozent | | | | | | insg. 93 |
| Befragte insgesamt 2022 | 80,0 | 20,0 | 53,3 | 46,7 | 26,7 | 75 |
| Entfernung Wohnung – Passagehof | | | | | | |
| Direkte Umgebung des Passagehofs/Innenstadt | 70,6 | 29,4 | 20,0 | 80,0 | 20,0 | 17 |
| Übriges Stadtgebiet | 82,9 | 17,1 | 50,0 | 33,3 | 50,0 | 35 |
| Landkreis Karlsruhe oder weiter entfernt | 81,0 | 19,0 | 100,0 | 25,0 | --- | 21 |

MFN Mehrfachnennung möglich, daher Summe ungleich 100 %.

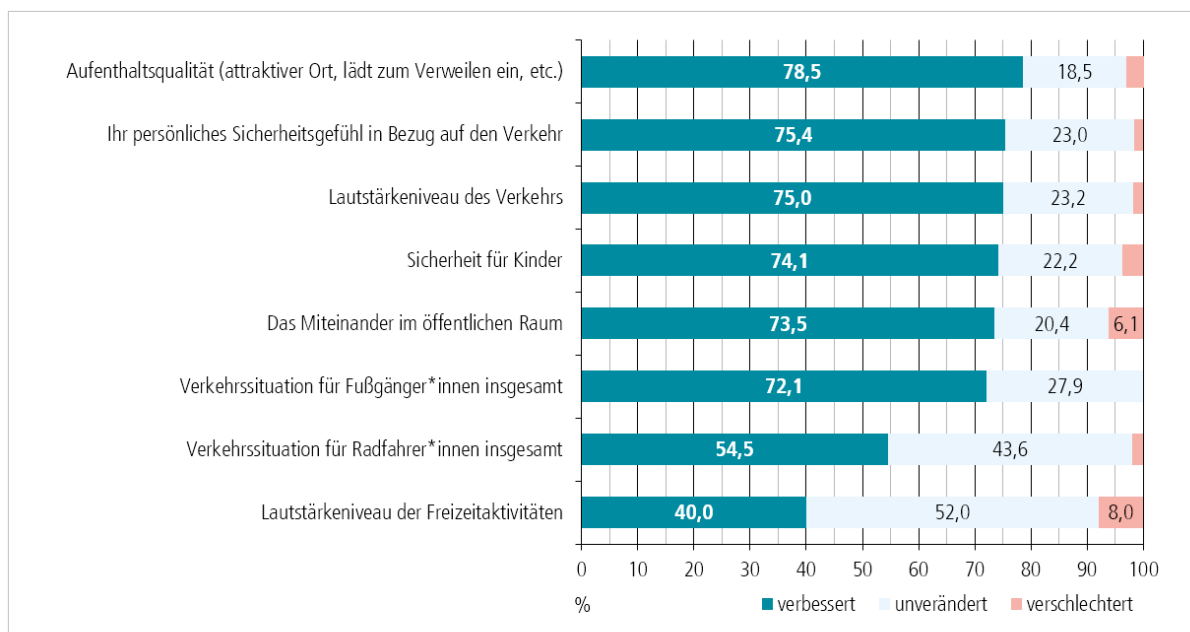
Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Reallabor Passagehof aus Sicht der Passant*innen.

Unter den Befragten, die den Passagehof mehrmals im Jahr oder häufiger besuchen, kommen nahezu 80 Prozent (78,5 %) zu dem Urteil, dass sich seit Beginn des Reallabors die Aufenthaltsqualität dort verbessert hat (Abbildung 4). Substantielle Verbesserungen werden im Durchschnitt auch bezüglich des Sicherheitsgefühls im Verkehr (75,4 %), des Lautstärkeniveaus des Verkehrs (75,0 %), der Sicherheit für Kinder (74,1 %), des Miteinanders im öffentlichen Raum (73,5 %) sowie der Verkehrssituation für Fußgänger*innen (72,1 %) festgestellt. Dagegen sieht nur etwas über die Hälfte der Befragten (54,5 %) eine Verbesserung der Verkehrssituation für Radfahrer*innen und lediglich 40 Prozent verweisen auf eine Verbesserung des Lautstärkeniveaus der Freizeitaktivitäten.

Abbildung 4

Veränderungen durch das Reallabor

„Wie bewerten Sie die folgenden Aspekte im Passagehof aktuell und wie haben sie sich aus Ihrer Sicht seit Beginn des Reallabors verändert?“



Keine Wertebeschriftung unter 4 %.

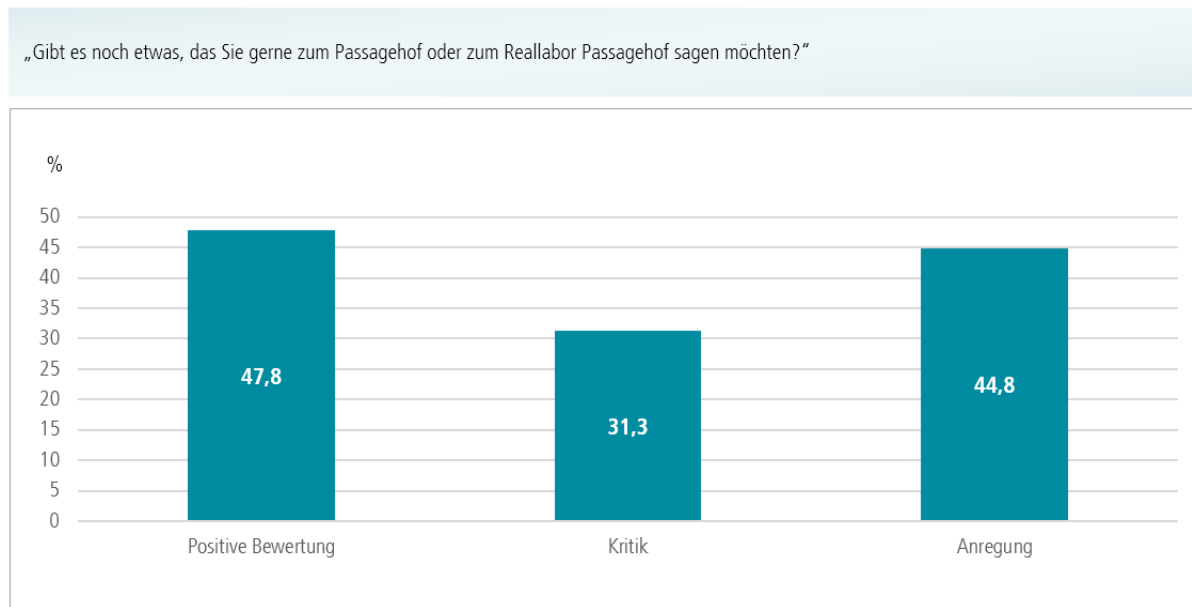
Basis: 65 Befragte mit mindestens einer Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Reallabor Passagehof aus Sicht der Passant*innen.

Insgesamt 67 Passant*innen äußerten sich zur Frage „Gibt es noch etwas, das Sie gerne zum Passagehof oder zum Reallabor Passagehof sagen möchten?“. Rund die Hälfte (47,8 %) hat im Rahmen ihrer Äußerungen eine positive Bewertung abgegeben. Etwas mehr als 40 Prozent (44,8 %) haben Anregungen formuliert und rund ein Drittel (31,3 %) hat sich kritisch geäußert (Abbildung 5).

Abbildung 5

Anmerkungen zum Passagehof/Reallabor Passagehof^{MFN}



MFN Mehrfachnennung möglich, daher Summe ungleich 100 %.

Basis 67 Befragte mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Reallabor Passagehof aus Sicht der Passant*innen.

Bei den positiven Bewertungen standen insbesondere eine bessere Aufenthaltsqualität sowie eine Verbesserung der Atmosphäre im Vordergrund. Dabei verwiesen die Befragten auf positive Effekte der Begrünung im Passagehof (Verschattung durch Bäume, ansprechende Gestaltung durch mobiles Grün). Auch das „Mehr“ an (konsumfreien) Sitzgelegenheiten sowie das geringere Verkehrsaufkommen wurden lobend erwähnt.

Kritische Äußerungen bezogen sich insbesondere auf die Art der Möblierung. So wurden die Enzis (Sitzgelegenheiten) und die Pflanzbehälter von den sich kritisch Äußernden als unattraktiv empfunden. Weitere Kritikpunkte waren fehlende Fahrradständer, verstärkter Freizeitlärm sowie das Wegfallen von Pkw-Parkplätzen im Zuge des Reallabors.

Die Anregungen waren breitgefächert. Häufig verbunden mit der Kritik an den Enzis wurden andere und mehr konsumfreie Sitzgelegenheiten angeregt. Weitere Anregungen bezogen sich auf eine Verstärkung des Reallabors sowie eine konsequentere Durchsetzung der Sperrung des Passagehofs für den motorisierten Individualverkehr während des Reallabors. Vereinzelt wurden Wünsche nach weiteren Ausstattungselementen des Reallabors geäußert. Dazu zählen Spielmöglichkeiten für Kinder, Trinkwasserbrunnen sowie ein Bücherschrank. Einige Passant*innen forderten generell mehr Reallabore in der Innenstadt.

Feedback-Poster zur Aufenthaltsqualität

Das Institut für Ubiquitäre Mobilitätssysteme der Hochschule Karlsruhe installierte eine Abstimmungstafel an einem der zentralen Zugänge zum Passagehof. Im Zeitraum von 23. Juni bis 12. Juli 2022 ermöglichte das Feedback-Poster die direkte Erfassung von Stimmungsbildern der Passantinnen und Passanten 24 Stunden am Tag. Abgefragt wurde die Bewertung der Aufenthaltsqualität des Passagehofs mit der Aussage: „Dieser Ort lädt zum Verweilen ein.“ Anhand von vier verschiedenen Smileys konnten Passant*innen die Aussage mit positiv (++) , eher positiv (+) , eher negativ (-) und negativ (--) bewerten. Aufgrund eines technischen Problems wurde der geplante Vergleichszeitraum nach Abbau des Reallabors nicht erfasst. Es liegen demnach keine Vorher-/Nachher-Vergleichsdaten vor. Die Auswertung erfolgte durch die Hochschule Karlsruhe, Institut für Ubiquitäre Mobilitätssysteme.



Foto: Institut für Ubiquitäre Mobilitätssysteme, HSKA

Insgesamt beteiligten sich 1183 Personen an der Umfrage. Beobachten ließ sich, dass es unter der Woche/ an Werktagen mehr Rückmeldungen gab. Diese Anstiege lassen sich dadurch erklären, dass in diesen Zeiträumen ein größerer Durchgangsfußverkehr bzw. mehr Arbeitspendler unterwegs sind. Mit Abstand die meisten Abstimmungen wurden morgens von 6-9 Uhr und von 9-12 Uhr getätigt, was die Annahme bestätigen könnte, dass sich viele Arbeitspendler beteiligt haben. Auch in den Abend- und Nachtstunden von 21- 3 Uhr wurden viele Rückmeldungen registriert, was auch auf die nächtliche Frequentierung des Passagehofs hindeutet.

Ein allgemeines Meinungsbild lässt sich gut erkennen - die neue Gestaltung des Passagehofs wurde akzeptiert und die Aufenthaltsqualität von 70% der Teilnehmer*innen positiv bewertet. Mit 54% haben mehr als die Hälfte der Abstimmenden die temporäre Umgestaltung des Passagehofs als deutlich positiv (++) und 16% eher positiv (+) wahrgenommen. Dahingegen wurde die Veränderung des Orts von 8% der Teilnehmenden eher negativ und bei 22% negativ wahrgenommen.

Feedback-Postkarten



Abb. Feedback-Postkarte Passagehof

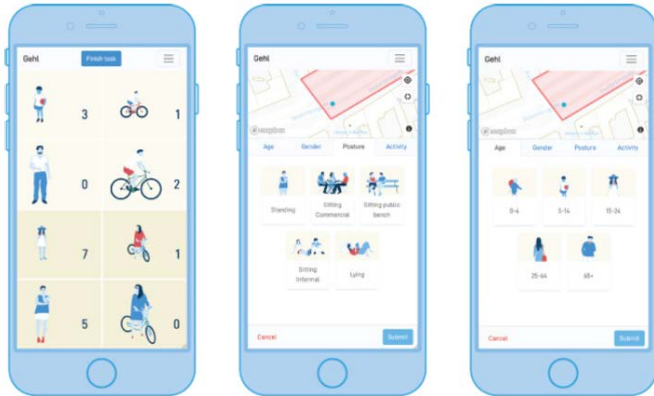
Während der letzten zwei Wochen des Reallabors konnten Nutzerinnen und Nutzer ihre Meinung zum Projekt auf Feedback-Postkarten äußern. Die Postkarten konnten an der Info-Steile entnommen und in einen Briefkasten eingeworfen werden. Abgefragt wurden Lob („Am besten gefällt mir...“), Kritik („Das hätte ich anders gemacht...“) und Anregungen für die Zukunft („In der Zukunft wünsche ich mir...“). Insgesamt wurden 25 Postkarten mit 88 Hinweisen, Anmerkungen und Ideen für die zukünftige Entwicklung des Ortes ausgefüllt.

Mit 45,5% wurden die meisten Kommentare in der Rubrik „In der Zukunft wünsche ich mir...“ gemacht, gefolgt von 37% positiven und 17% kritischen Rückmeldungen. In der Rubrik Zukunfts-Wünsche äußerten sich 30% der Stimmen allgemein positiv zum Projekt als „Neuer Lieblingsplatz in Karlsruhe“ oder „ein Ort zum Zusammenkommen“ und wünschen sich, „dass das Projekt weiterläuft“. Mit nur einer Stimme weniger steht die Gestaltung mit den Wünschen nach einem „einheitlichen Bodenbelag“ und einer Aufwertung der Fassaden zum Passagehof, sowie die Ausstattung des öffentlichen Raums mit Vorschlägen wie einem Kinderspielplatz, Sonnenliegen, Trinkwasserbrunnen oder einer Wasserfontäne an zweiter Stelle. Zudem wird die Notwendigkeit zur „Installation von Abfalleimern“ bei Intensivierung der Aufenthaltsqualität thematisiert und die Thematik der Möblierung „mehr einzelne Sitzgelegenheiten aus Holz“ mehrfach erwähnt. Jeweils 6 Kommentare wünschen sich mehr Grünfläche, Bäume, Sträucher, Hochbeete und Schattenflächen in der Innenstadt („Da sitzt man dann auch gern.“) und sprechen sich für eine erweiterte verkehrliche Beruhigung des Passagehofs ohne Fahrräder und für „geschlossene Poller beibehalten“ aus.

Die kritischen Rückmeldungen bezogen sich mit 6 Kommentaren auf die Qualität der Möbel („Keine Sitzgelegenheiten auf Plastik, besser Holzbänke“) und wiesen auf die Notwendigkeit für „attraktivere Sitzmöbel auch für ältere Menschen“ hin. An zweiter Stelle standen 4 Stimmen zum Projekt Allgemein, die die kurze Dauer des Projekts bemängeln („war enttäuscht, dass der schöne Platz vorübergehend ist“) oder mehr kulturelles Programm am Ort fordern. Insgesamt vier Stimmen fordern „kein Fahrradverkehr mehr durch den Passagehof“ und damit die Ausweitung der verkehrsberuhigten Zone und ein Durchfahrtsverbot für Motorräder, auch wegen Lautstärke.

Insgesamt waren die Rückmeldungen der Postkarten zum Projekt zu überwiegend konstruktiv positiv. Vorrangiges Augenmerk der Rückmeldungen lag hierbei auf der Gestaltung und Ausstattung des Passagehofs und der Fortführung oder weitreichenderen Regulierung der Verkehrsberuhigung. Kritisch angemerkt wurde hauptsächlich die Möblierung des Reallabors, gefolgt von dem Wunsch zur sofortigen Fortsetzung des Projekts.

Raubeobachtungen mit der Gehl-App



Während des Reallabors wurden Aktivitäten von Nutzer*innen mit der einer eigens entwickelten Public-Life-App des Büros Gehl aufgenommen. Im Zentrum der Beobachtungen stand als Momentaufnahme die Art der Nutzung des Passagehofs durch die anwesenden Nutzer*innen. Zudem wurden demografische Daten, das ungefähre Alter und Geschlecht der Personen geschätzt.

Abb. Public-Space-Public-Life-Erhebung (PSPL) mit der Gehl App, Darstellung Gehl

Die PSPL-Erhebungen im Passagehof wurden vor- während und nach dem Reallabor durchgeführt. Die Raubeobachtungen fanden montags am 13. September 2021 (vor dem Reallabor), am 4. und 11. Juli 2022 (während des Reallabors) und am 25. Juli 2022 (nach dem Reallabor) zur Mittagszeit zwischen 12 und 14 Uhr statt. Da es sich insgesamt um nur vier Erhebungstage handelt, sind die Daten nur bedingt aussagekräftig und können lediglich Tendenzen darstellen.

So zeigen sie, dass der Passagehof während des Reallabors von mehr Menschen genutzt und besucht wurde und sich diese dabei mehr im öffentlichen Raum verteilten.



Abb. Verteilung der registrierten Aufenthalte vor dem Reallabor September 2021 (links) und während des Reallabors Juli 2022 (rechts), Quelle: Gehl, PSPL Auswertung

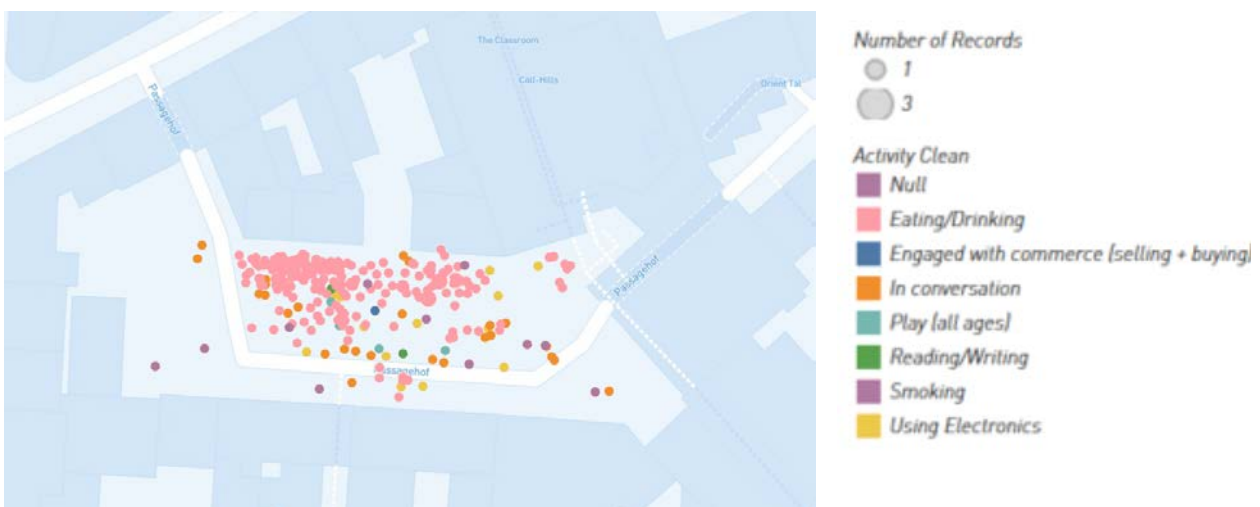


Abb. Registrierte Aktivitäten im Passagehof (alle Beobachtungszeiträume zusammen), Quelle: Gehl, PSPL Auswertung

Die registrierten Aktivitäten im Passagehof sind überwiegend dem Konsum von Essen und Trinken (rosa) gewidmet, was auf den Erhebungszeitraum um die Mittagszeit zurückzuführen ist.

Während des Reallabors wurde der Passagehof verstärkt durch junge Menschen genutzt. Die Gruppe der 0-24-Jährigen machte während des Reallabors über ein Viertel der Nutzer*innen aus.

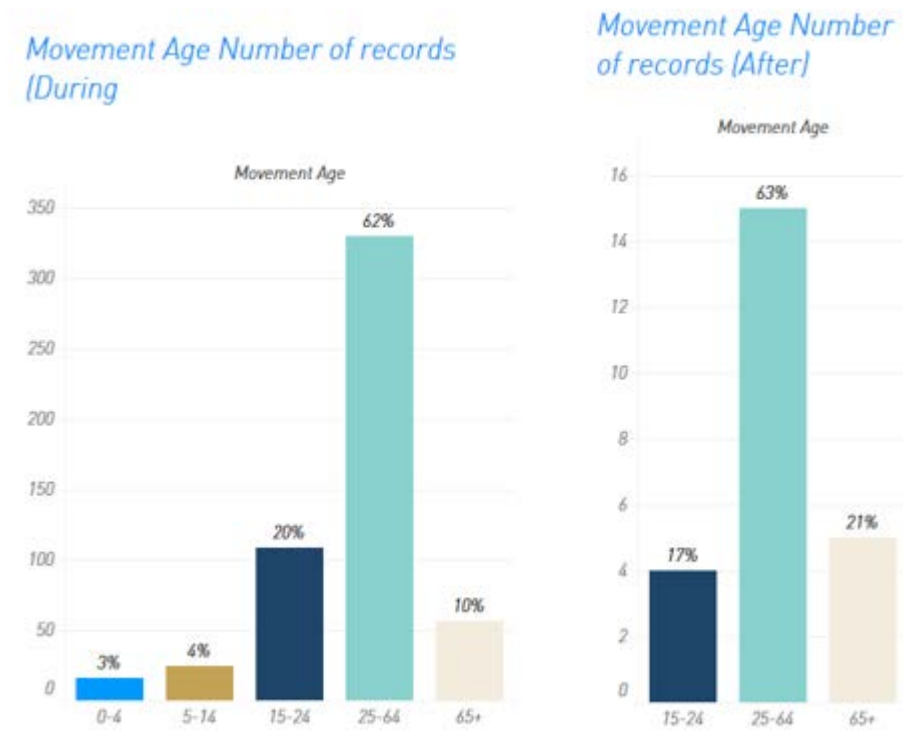


Abb. Registrierte Altersgruppen während (links) und nach dem Reallabor (rechts), Quelle: Gehl, PSPL Auswertung

Beobachtete Nutzung der öffentlichen Sitzgelegenheiten

Stichprobenartig wurde die Aufenthaltsdauer auf den installierten Sitzmöbeln, wie Enzis und Holzbühne auf Basis von Mio-Vision-Kameraaufnahmen (24 Stunden während des Reallabors am 21. und 23. Juni 2022) ausgewertet. Sowohl die Enzis als auch die Bühne wurden vielfältig genutzt - vom kurzen Abstellen von Tüten bis hin zu gesamten Personengruppen die dort gemeinsam zusammensaßen. Die Personengruppen variierten von zwei bis fünf Personen.

Die Beobachtung des Sitzmobiliars im Bereich der Info-Steile ergab, dass von den vier vorhandenen Enzis alle gut genutzt wurden, bei einer durchschnittlichen Aufenthaltszeit/Nutzungsdauer von 8 bis 10 Minuten. Auf der Veranstaltungsfläche lag die durchschnittlichen Nutzungszeiten sogar bei ca. 10 bis 15 Minuten. Die Nutzung begann insgesamt verstärkt um die Mittagszeit und wurde zum Verweilen, Warten und Verzehr von mitgebrachtem Essen verwendet. Die Sitzmöbel wurden von unterschiedlichen Altersgruppen genutzt. Dennoch konnten eine verstärkte Nutzung und aktive Aneignung speziell durch Kinder und (Gruppen) von Jugendlichen als Spielzeug und Liegewiese beobachtet werden. In und nach der Mittagspause wurden die Möbel vereinzelt liegend von Erwachsenen für ein Nickerchen genutzt. Senioren nutzten die Enzis seltener. Die Bühne mit ihrem stufenartigen Aufbau wurde häufiger als Sitzgelegenheit genutzt, als die Enzis. Über den Beobachtungstag verteilt hielten sich dort 31 Personengruppen auf, während die östlich angrenzenden vier Enzis nur auf insgesamt 26 Nutzungen kamen.

Verkehrsanalyse

Vor und während des Reallabors wurden zur Einschätzung der verkehrlichen Veränderungen Aufnahmen mittels einer Mio-Vision-Kamera an zwei Standorten durch die Hochschule Karlsruhe (Prof. Jan Riel und Studierende) und das Stadtplanungsamt durchgeführt. Analysiert wurden vor und während des Reallabors

- Anzahl und Nutzungszeiträume des MIV
- Anzahl und Nutzungszeiträume des Lieferverkehrs
- Anzahl und Nutzungszeiträume des Fuß- und Radverkehrs

Verkehrsaufzeichnungen mit Mio-Vision-Kamera

Die Raumbeobachtung im Passagehof wurde mittels zwei Kameras durchgeführt, welche den gesamten Innenhof überblickten. Um eine schlüssige Aussage über die Veränderung der Nutzung und des Verkehrs treffen zu können, wurden an zwei vergleichbaren Beobachtungstagen (Werktagen) erhoben: Montag, 4. April 2022 vor dem Reallabor und Dienstag, 21. und Donnerstag 23. Juni 2022 während des Reallabors. Aufgrund eines Materialengpasses wurde der Beobachtungszeitraum während des Reallabors auf zwei Tage aufgeteilt (1 Kamera pro Tag) was zu einer geringen Abweichung in der Auswertung führte. Das qualitative Ergebnis konnte trotzdem gesichert werden. In beiden Beobachtungsintervallen, wurde in den Hauptverkehrszeiten zwischen 6 bis 22 Uhr die Nutzung und Verkehrsverteilung im Passagehof ermittelt. Dabei wurde das Hauptaugenmerk auf den Fuß- und Radverkehr gelegt.



Abb.: Kamera Positionierung im Passagehof

Fußverkehr

Über den genannten Beobachtungszeitraum **vor dem Reallabor** (6-22 Uhr) wurden insgesamt ca. 4.100 Fußgänger*innen im Passagehof gezählt. Verglichen mit den anderen Verkehrsarten nahm der Fußverkehr etwa 76% des gesamten Verkehrs im Passagehof ein. Auffällig ist, dass der Straßenraum auf ganzer Breite von Fußgänger*innen genutzt wurde. So traten immer wieder Konflikte zwischen ausparkenden Autos und Fußgänger*innen auf.

Im zweiten Beobachtungszeitraum **während des Reallabors** (6-22 Uhr), liegt der ermittelte Verkehrsanteil der Fußgänger*innen nur geringfügig höher, bei ca. 78%, obgleich die Anzahl der Fußgänger*innen am Vergleichstag während des Reallabors mit 3.600 Fußgänger*innen geringfügig niedriger ausfällt. Dies ist damit zu erklären, dass der MIV-Anteil außerhalb der Lieferzeiten während des Reallabors stark gesunken ist.

Deutliche Peaks sind um die Mittagszeit und den Feierabendverkehr um 19 Uhr wahrzunehmen.

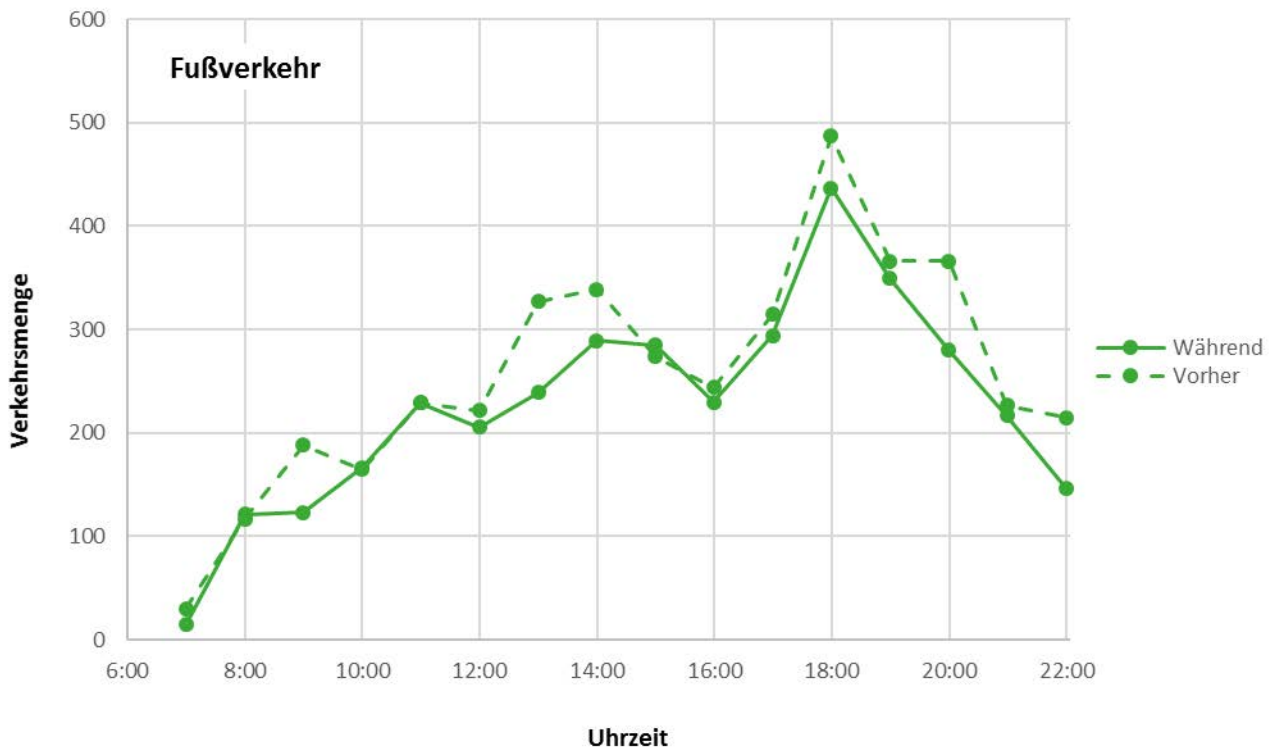


Abb. Fußverkehr vor- und während des Reallabors über den Tag verteilt

Radverkehr

Der Radverkehr nimmt im Passagehof den zweitgrößten Anteil des Verkehrs ein. Die Beobachtungen vor und während des Reallabors unterscheiden sich beim Radverkehr aber nur geringfügig. Die Zahlen der Radfahrenden schwanken um etwa 30 – 40 Radfahrende pro Beobachtungstag bei einer Gesamtzahl von vorher 792 auf 757 während des Reallabors. Da die Kamera 1 mit Blickwinkel auf Fahrradständer und Wohnhauseingänge aufgestellt wurde, ließ sich hier eine gute Unterteilung zwischen Quell- und Zielverkehr treffen. Auffällig ist, dass die Zahlen zwischen Abfahrenden (Quellverkehr) und Ankommenden (Zielverkehr) durchgehend sehr ausgeglichen sind. Lediglich in den Mittagsstunden und in den Abendstunden lässt sich eine deutliche Abweichung erkennen. In der Mittagszeit kommen viele Gäste der Gastronomie mit dem Fahrrad gegen 10-12 Uhr an und fahrend nach dem Mittagessen gegen 14 Uhr wieder weiter. Die Ganglinie der ankommenden Radfahrer*innen liegt über den Tag verteilt über der der Losfahrenden, außer in ausgewählten Spitzen in der

Nachmittags- und Abendzeit. Der Größte Teil des Radverkehrs nimmt der Durchgangsverkehr ein. Dieser liegt bei 86% des gesamten Radverkehrs im Passagehof.

Das Konfliktpotential mit ausparkenden und parkenden Autos wird auch beim Radverkehr deutlich und führt aufgrund der höheren Geschwindigkeit der Radfahr*innen teils zu gefährlichen Situationen. Während des Reallabors war die Sicht auf die Radfahrenden durch den Wegfall der Stellplätze und die längs angeordneten Ladezonen deutlich verbessert - es traten keine Konflikte mehr auf. Da der Hauptanteil der Radfahrenden außerhalb der neu definierten Lieferzeiten unterwegs ist, wurde die Situation zusätzlich entschärft.

Am westlichen Ende des Hofes wurden für das Reallabor am Fahrbahnrand mehrere Fahrradständer plziert, die sehr gut angenommen wurden. Folglich standen im westlichen Teil keine Fahrräder mehr im Bereich der Bäume oder wild im Weg. Im Blickwinkel von Kamera 2, im östlichen Teil des Hofes waren auffallend viele Fahrräder „wild“ abgestellt. Der später aufgestellte Fahrradständer vor Papierfischer (Südseite) führte dazu, dass zusätzlich drangestellte Fahrräder bis in die Lieferzufahrt des Betriebs hineinragten und so die Anlieferung beeinträchtigten.

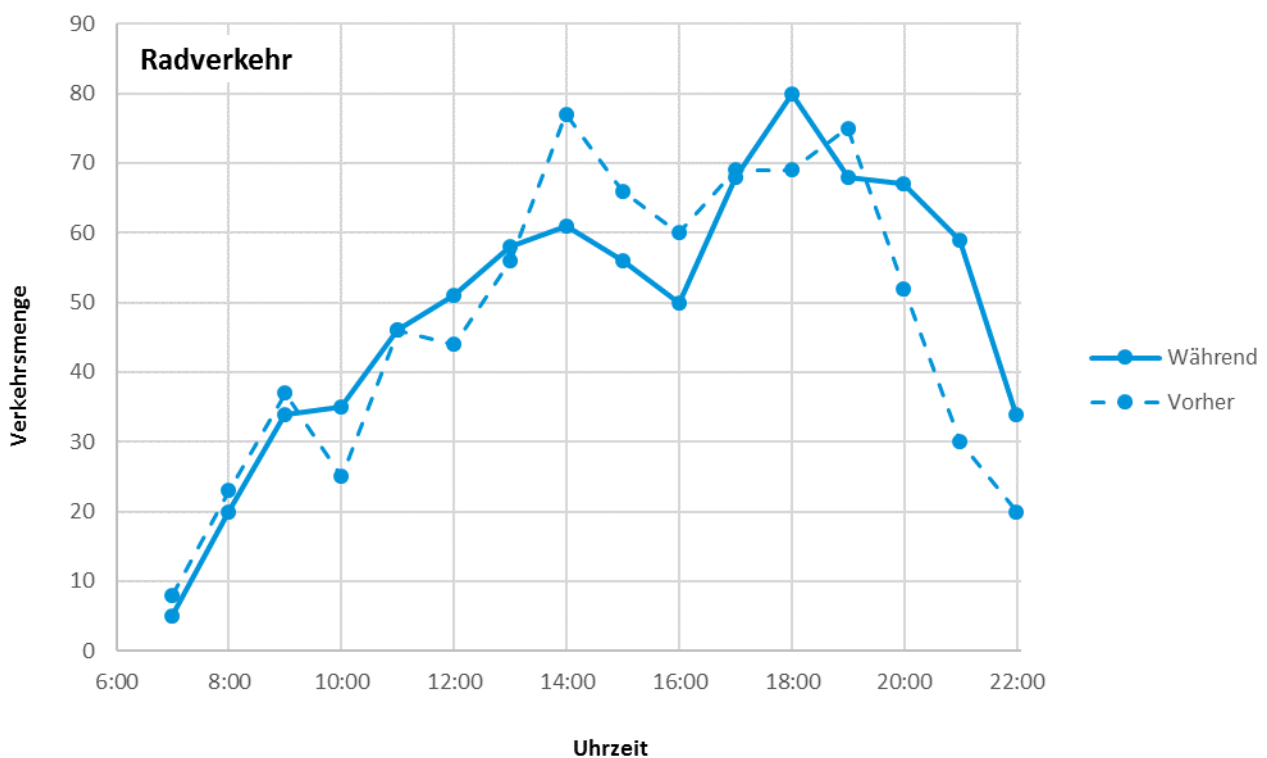


Abb. Radverkehr vor- und während des Reallabors über den Tag verteilt

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die temporäre Beschilderung „Durchfahrt verboten - Anlieger frei“ hatte während des Reallabors kaum Auswirkung auf die Anzahl der Durchfahrten. Der MIV reduzierte sich lediglich mit dem Hochfahren der Poller zwischen 14 und 18 Uhr. Dies zeigt deutlich den Bedarf nach physischen Barrieren oder anderen Kontrollen, um einen nennenswerten reduzierenden Effekt auf die Anzahl des MIV zu erzielen und die Zufahrt auf tatsächliche Anlieger*innen zu begrenzen.

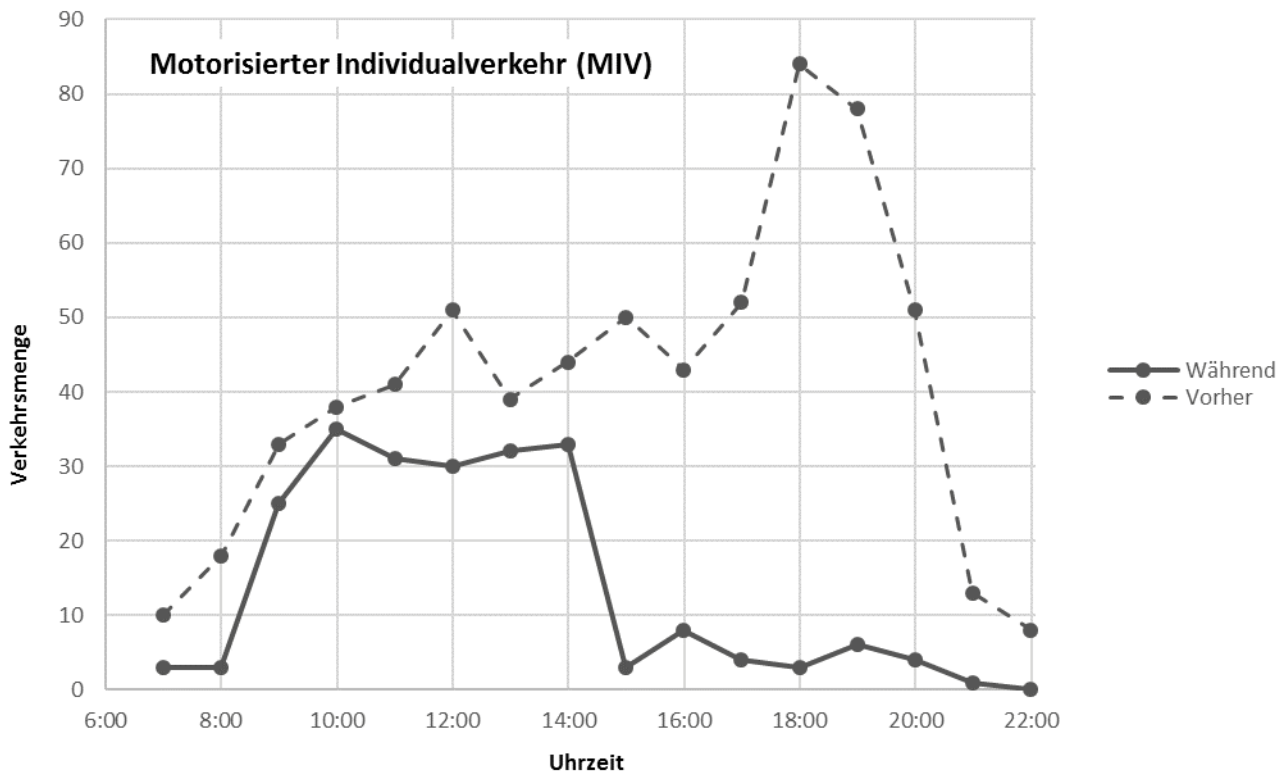


Abb. MIV vor- und während des Reallabors über den Tag verteilt

Im Beobachtungszeitraum **vor dem Reallabor** wurden insgesamt 631 motorisierte Fahrzeuge gezählt. Die Gezählten wurden nach Lieferverkehr (Transporter), Personenverkehr (Pkw) und Motorräder/Roller unterschieden. Die Verteilung der einzelnen Gruppierungen zeigte deutlich, dass der Hauptteil mit 553 Fahrzeugen Personenverkehr ist, welcher den Passagehof zum Parken oder zum Durchfahren nutzt. Der Lieferverkehr nimmt nur einen geringen Anteil der Verkehrsmenge ein, mit nur etwa 8% des Gesamtverkehrs. Hierbei zeigt sich auch deutlich, dass der Hauptteil der Lieferant*innen in den Morgenstunden von ca. 8:00 – 13:00 Uhr anlieferten. Lediglich gegen 18 Uhr zeigte sich noch eine Lieferspizze mit einigen Transportern die anlieferten. Die Spitzenstunde fällt in den Zeitraum zwischen 17 und 18 Uhr in der sowohl die meisten Transporter/ Schwerverkehr als auch die meisten Pkw auf der Straße unterwegs waren.

Im zweiten Beobachtungszeitraum **während des Reallabors** fällt diese Lieferzeit am Abend weg und verlagert sich in die Morgenstunden. Die Gesamtzahl der Lieferfahrzeuge bleibt nahezu dieselbe. Die ausgewiesenen Ladezonen waren für den komprimierten Lieferzeitraum ausreichend. Es kam zu wenigen bis keinen „Falschparkern“ die den Straßenraum als Park- oder Haltefläche nutzen. Die Halte bzw. Parkdauer belief sich von 1 Minute bis hin zu 24 Minuten. Im Vergleich zu vorher hat sich der Parkende oder Haltende Individualverkehr gebündelt. Vor dem Reallabor war die Streuung von 1 Minute bis zu 520 Minuten. Diese Extreme Varianz wurde durch die Reduzierung auf die minimal notwendigen Liefer-/Ladezonen reduziert. Die Analyse der Parkplätze hat

des Weiteren auch ergeben das 27% der Parkenden länger als 60 Minuten parkten. Die Mehrheit, 36% parkten 1 bis 15 Minuten.

Während des Reallabors wurde ein Großteil des MIV in den Lieferzeitraum verlagert und das Halten und Parken reduziert. Mit vorher 631 Fahrzeugen pro Betrachtungstag sank der MIV auf 221 Fahrzeuge pro Tag. Vorher nahm der Verkehr außerhalb der Lieferzeiten einen Anteil von 55% ein, während des Reallabors nur noch einen Anteil von 16%. Von diesen 16% des motorisierten Verkehrs, der außerhalb der Lieferzeiten stattfand, lag der Anteil der motorisierten Zweiräder wie Motorrad oder Roller bei 89%. Von diesen waren augenscheinlich die allermeisten keine berechtigten Anlieger*innen. Vor-Ort-Beobachtungen in den Abendstunden bestätigten den Verdacht, dass die Poser-Szene auf Motorräder „umgestiegen“ war.

Vor Beginn des Reallabors waren viele falschfahrende Autofahrer*innen unterwegs, die entgegen der Einbahnstraße von östlicher Seite in den Passagehof hineinfuhren. Über den Tag verteilt wurden insgesamt 16 „Geisterfahrer*innen“ gezählt, vermehrt in den Abendstunden zwischen 20 und 22 Uhr. Durch das Reallabor und den geschlossenen Poller konnte dies weitestgehend (3 gezählte Fahrzeuge in der Lieferzeit) vermieden werden.

Polleraktivität

Im Passagehof wird der Verkehr mittels zweier smarterer Poller (einer je Ein-/bzw. Ausgang) gesteuert bzw. kontrolliert. Der Zufahrtspoller an der westlichen Seite ist mittels eines Systems betreiben, das drei Nutzergruppen die Zufahrt in den Passagehof ermöglicht: Die Erste Nutzergruppe sind die Anwohnenden mit Zufahrtberechtigung zu ihrem Stellplatz bzw. diejenigen mit Token. Der Token ermöglicht durch Vorhalten die Absenkung des Pollers. Die zweite Nutzergruppe sind die temporär zufahrtberechtigten Fahrzeuge, diese einen Code bekommen, der am Tastenfeld des Pollers eingegeben werden kann. Dieser Code hat allerdings nur eine gewisse Gültigkeit und gewährt z.B. Baufirmen oder Monteuren die Zufahrt über einen definierten Zeitraum. Die dritte Nutzergruppe sind Einsatzfahrzeuge von Polizei/ Feuerwehr/ Krankenwagen und Reinigungsfahrzeuge vom Amt für Abfallwirtschaft. Mittels Kameras wird das anfahrende Fahrzeug gescannt und auf Merkmale eines Einsatzfahrzeuges geprüft und durchgelassen. Der Ausfahrende Poller senkt sich, sobald ein Fahrzeug vor die Kamera fährt und fährt danach wieder nach oben. Aus Östlicher Richtung ist das Einfahren in den Passagehof verboten. Der Ausfahrtspoller wurde in dieser Auswertung nicht mitbetrachtet, da es beim Ausfahren größere Streuungen bezüglich der ausfahrenden Fahrzeuge gab.

Während die Mio-Vision-Aufnahmen nur über je einen Tag ausgewertet wurde, standen Poller Daten aus dem gesamten Reallabor-Zeitraum zur Verfügung. Eine konstante Nutzergruppe sind die Anwohnenden, auf die täglich zwischen 0 bis 8 der Durchfahrten während der Pollerschließzeiten zurückzuführen sind, mit durchschnittlich 3 Fahrzeugen (Pkw) pro Tag - damit geht von dieser Nutzergruppe der geringste Verkehr aus. Bei der zweite Nutzergruppe mit den temporär zugelassenen Fahrzeugen fahren täglich zwischen 0 bis 21 Fahrzeuge während der Sperrzeit in den Passagehof ein. Der Durchschnitt der einfahrenden Autos liegt bei 5. Lediglich zwei Wochen mit einem Überdurchschnittlichen Verkehrsaufkommen (Bau- und Sanierungsmaßnahmen) verfälschen die Statistik in diesem Fall. In der dritten Nutzergruppe fuhr das Amt für Abfallwirtschaft jeden Morgen mit 1 bis 2 Fahrzeugen für die Reinigung ein. Lediglich die Einsatzfahrzeuge schwanken von den Zahlen abhängig vom Wochentag zwischen 1 und 14 Fahrzeugen pro Tag.

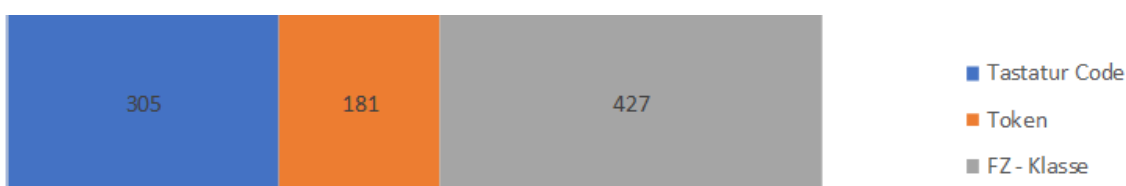


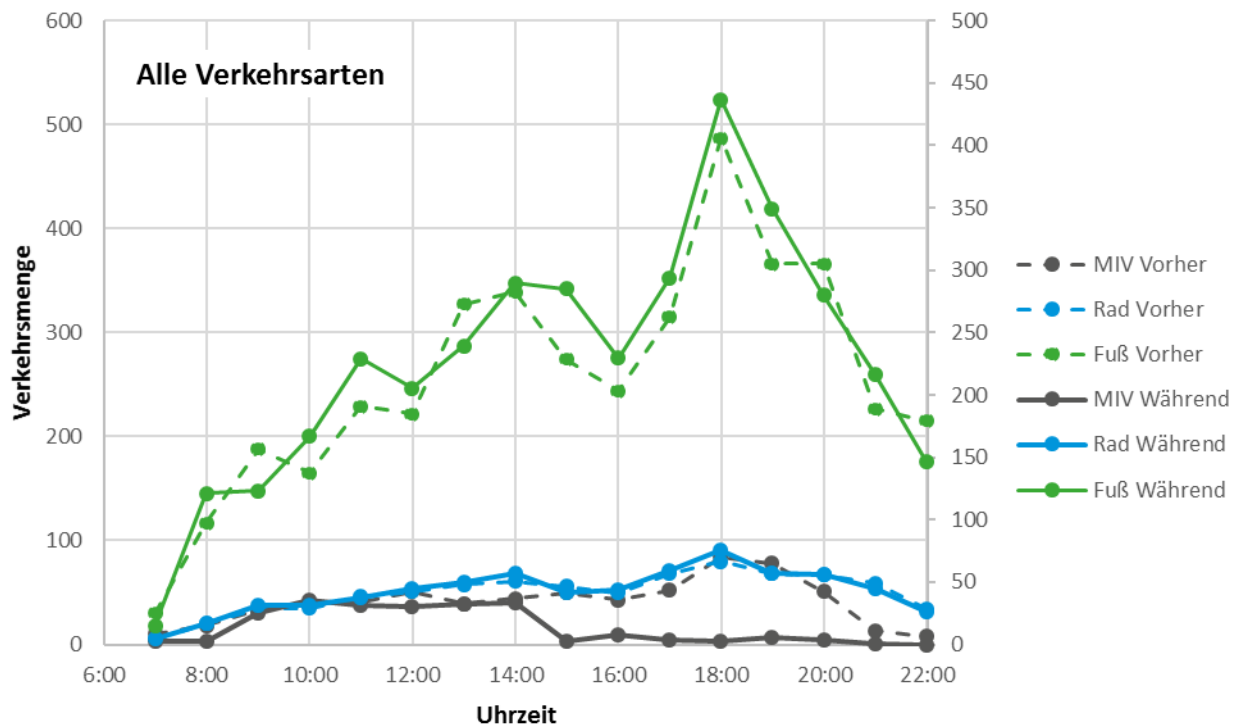
Abb. Anzahl und Verteilung der Zugangsberechtigungen zum Absenken der Poller während des Reallabors

Resümee Verkehrsanalyse

Die Anzahl des Rad- und Fußverkehrs blieb während der Beobachtungszeiträume nahezu gleich. Eine Problematik die vor dem Reallabor sowohl bei Fußgängern aber hauptsächlich bei Radfahrenden auftrat, war der Konflikt mit den haltenden oder parkenden Autos, der durch das Reallabor stark abgemildert wurde.

Der Großteil des Radverkehrs im Passagehof ist Durchgangsverkehr. Dennoch gibt der Ziel- und Quellverkehr den Bedarf nach Fahrradabstellmöglichkeiten vor. Dass gerade im östlichen Teil viele Fahrräder „wild“ abgestellt wurden und werden, ist auf fehlende Radabstellanlagen in diesem Bereich zurückzuführen. Diese sollten am östlichen Ende am nördlichen Fahrbahnrand angeordnet werden, da am südlichen Fahrbahnrand die Einfahrt durch hinzugesellte Fahrräder behindert wird.

Die temporäre Beschilderung „Durchfahrt verboten - Anlieger frei“ hatte während des Reallabors kaum Auswirkung auf die Anzahl der Durchfahrten. Der MIV reduzierte sich erst deutlich mit dem Hochfahren der Poller zwischen 14 und 8 Uhr. Dies verdeutlicht den Bedarf nach physischen Barrieren oder anderen Kontrollen, um einen nennenswerten reduzierenden Effekt auf die Anzahl des MIV zu erzielen und die Zufahrt auf tatsächliche Anlieger*innen zu begrenzen.



B Zusammenfassung

Durch die Anpassung der Pollerschließzeiten konnte während des Reallabors ein großer Teil des motorisierten Ziel- und Durchgangs-Kfz-verkehrs eingespart werden. Dies kam zusammen mit der gestalterischen und programmatischen Aufwertung laut Umfragen besonders den Anwohnenden und Passant*innen zugute.

Das Reallabor wurde bei diesen Nutzergruppen sehr gut angenommen. Unter den Befragten, die den Passagehof mehrmals im Jahr oder häufiger besuchen, kommen nahezu 80 Prozent zu dem Urteil, dass sich seit Beginn des Reallabors die **Aufenthaltsqualität dort verbessert** habe. Bewohner*innen der Innenstadt und Anrainer des Passagehofs geben außerdem an, dass sich ihr Besuchsverhalten aufgrund des Reallabors verändert habe. Dabei kommt insbesondere eine **längere Aufenthaltsdauer** zum Tragen.

Ein Mehr an Aufenthaltsqualität geht mit einem Mehr an Aufenthalt einher. Daher ist nicht verwunderlich, dass - obgleich die **Entlastung von Verkehrslärm** (auch Poserverkehr) geschätzt wird - knapp 30% der direkte Anwohner*innen auch eine **Zunahme des Freizeitlärms** in ihrem direkten Wohnumfeld kritisieren. Eine große Mehrheit von 85,7 % der Umfrageteilnehmer*innen der Anwohnenden sind dennoch der Auffassung, dass das autoreduzierte Gebiet im Passagehof bleiben soll – lediglich 14,3 % möchten, dass alles wieder so wird, wie vor dem Projekt.

Gewerbetreibende, insbesondere aus dem Bereich der Gesundheitsdienstleistungen äußerten sich insgesamt kritischer als Anwohnende und Passant*innen, besonders im Hinblick auf die **Erreichbarkeit für Kund*innen und Lieferant*innen**. Die Anzahl derer, die Verbesserungen oder Verschlechterungen ihrer Gesamtsituation feststellen konnten, hält sich in etwa die Waage. Dennoch kann sich die deutliche Mehrheit der befragten Gewerbetreibenden den Passagehof weiterhin als autoreduziertes Gebiet vorstellen.

Viele der befragten Nutzer*innen und Betroffenen, die **Modifikationen** anregen, wünschen sich eine stärkere Verkehrsberuhigung zur „reinen“ Fußgängerzone (ohne Radverkehr), weitere Fahrradabstellmöglichkeiten, ansprechendere Sitzmöbel (Holz statt Plastik, Lehnen für Ältere) sowie extra Elemente wie z.B. Trinkbrunnen.

Die Anzahl des **Rad- und Fußverkehrs** blieb während der Beobachtungszeiträumen nahezu gleich. Zuvor häufig auftretende Konflikte mit haltenden oder parkenden Autos wurden durch den Entfall der Stellplätze stark reduziert.

Der Großteil des Radverkehrs im Passagehof ist Durchgangsverkehr und daher verzichtbar zugunsten des Sicherheitsgefühls von Zufußgehenden, insbesondere vulnerabler Gruppen wie Kinder, Menschen mit Behinderung und ältere Menschen. Dennoch macht der vorhandene Ziel- und Quellverkehr den Bedarf nach Fahrradabstellmöglichkeiten deutlich. Dass gerade im östlichen Teil viele Fahrräder „wild“ abgestellt wurden und werden, ist auf fehlende **Radabstellanlagen** in diesem Bereich zurückzuführen. Diese sollten nahe der östlichen Zufahrt am nördlichen Fahrbahnrand angeordnet werden. Der südliche Fahrbahnrand hat sich während des Reallabors nicht bewährt, weil hier die gewerbliche Einfahrt durch hinzugesellte Fahrräder behindert wurde.

Die temporäre Beschilderung „Durchfahrt verboten - Anlieger frei“ hatte während des Reallabors kaum Auswirkung auf die Anzahl der motorisierten Durchfahrten. Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) reduzierte sich lediglich mit dem Hochfahren der Poller zwischen 14 und 8 Uhr. Dies zeigt deutlich den Bedarf nach **physischen Barrieren** oder anderen Kontrollen, um einen nennenswerten reduzierenden Effekt auf die Anzahl des MIV zu erzielen und die Zufahrt auf tatsächliche Anlieger*innen zu begrenzen.

Die rege Nutzung der **Außengastronomie**, aber auch **kultureller und nichtkommerzieller Flächen und Angebote** zeigt den Bedarf der anliegenden Kulturschaffenden und Karlsruher*innen nach unterschiedlichen Nutzungsangeboten im öffentlichen Raum. Beliebt waren Sitzgelegenheiten und die Bühne insbesondere in der Mittagspause, was für eine weitere Eingrenzung des **Lieferzeitfensters** auf die Zeit vor der Mittagspause (8-11 Uhr) spricht, um diese noch attraktiver für diese Nutzung zu gestalten.

C Anhang

Im Folgenden finden sich die Fragebögen für Anwohner*innen, Gewerbetreibende und Passant*innen, die die Grundlage der qualitativen Befragungen zum Reallabor Passagehof bilden. Die Fragebögen wurden in Anlehnung an das Vorgehen des Verkehrsversuchs „Ottensen macht Platz“ in Hamburg Altona entwickelt, welches 2019/20 in Zusammenarbeit TUHH und dem Büro Teleinternetcafé stattfand.

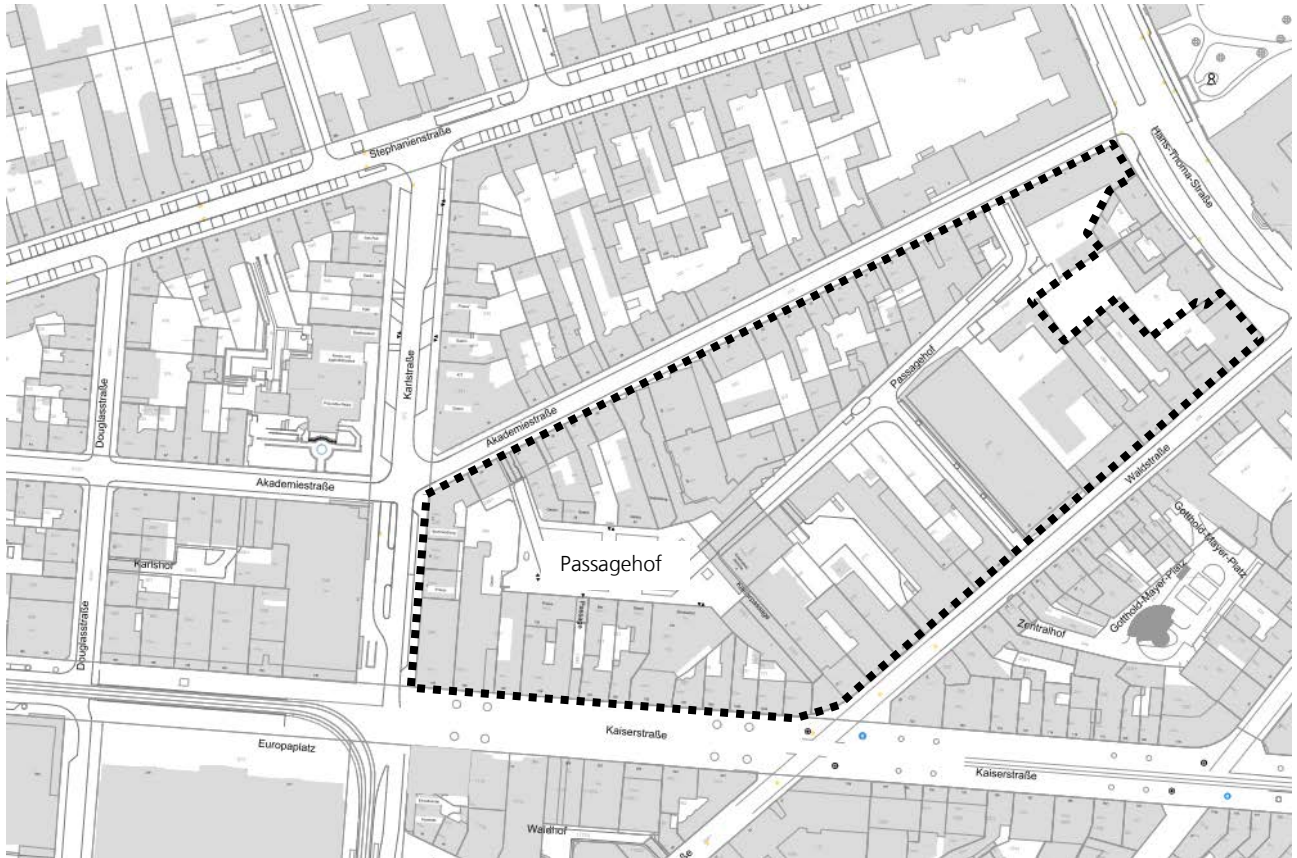


Abb. Befragungsgebiet Anwohnende und Gewerbetreibende

1 Anwohner*innen Fragebogen

Befragung Anwohner*innen retrospektiv zum Reallabor Passagehof (23. Mai – 18. Juli)

1. Wie weit ist Ihr Wohnort vom Passagehof entfernt?
- Ich bin direkte*r Anwohner*in (angrenzende Gebäude)
 - Ich wohne in einer Quer- bzw. Nebenstraße des Passagehofs
 - Ich wohne in der weiteren Nachbarschaft

2. Nutzung des Projektgebiets

Wie hat sich die Häufigkeit Ihrer folgenden Aktivitäten im Passagehof während des Reallabors (23. Mai – 18. Juli) im Vergleich zur Zeit davor geändert?

| | häufiger | Keine Veränderung | seltener |
|--|----------|----------------------|----------|
| Einkäufe oder Erledigungen | | | |
| Besuche in Cafés, Kneipen oder Restaurants | | | |
| Familie, Freunde, oder Bekannte treffen | | | |
| Spazieren, Schlendern oder Verweilen | | | |
| Arztbesuche | | | |
| Besuch von Kulturveranstaltungen | | | |
| Heimweg | | | |
| Sonstiges, und zwar _____ | | | |

3. Wie haben sich aus Ihrer Sicht die folgenden Aspekte im Passagehof durch das Reallabor verändert?

| | deutlich verbessert | etwas verbessert | gleich geblieben | etwas verschlechtert | deutlich verschlechtert | weiß nicht |
|---|------------------------|---------------------|---------------------|-------------------------|----------------------------|---------------|
| Aufenthaltsqualität (attraktiver Ort, lädt zum Verweilen ein, etc.) | | | | | | |
| Das Miteinander im öffentlichen Raum | | | | | | |
| Ihre persönliche Wohnqualität | | | | | | |
| Nachbarschaftliches Leben und soziales Miteinander im direkten Wohnumfeld | | | | | | |
| Die Erreichbarkeit Ihrer Wohnung | | | | | | |
| Ihre Kfz- Abstellmöglichkeiten | | | | | | |

| | | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|--|
| Persönliches Sicherheitsgefühl im Verkehr | | | | | | |
| Verkehrssicherheit für Kinder | | | | | | |
| Verkehrssituation für Fußgänger*innen | | | | | | |
| Verkehrssituation für Radfahrer*innen | | | | | | |
| Sonstiges: _____ | | | | | | |

Wie haben sich folgende Belastungen im Passagehof aus Ihrer Sicht durch das Reallabor verändert?

| | deutlich weniger | etwas weniger | gleich geblieben | etwas stärker | deutlich stärker | weiß nicht |
|---|------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|------------|
| Belastung durch Freizeidlärm in Ihrem direkten Wohnumfeld | | | | | | |
| Belastung durch Verkehrslärm in Ihrem direkten Wohnumfeld | | | | | | |
| Belastung durch Abgase/ schlechte Luftqualität | | | | | | |
| Sonstiges: | | | | | | |

4. Wie sehen Sie den Effekt des Projekts für den Stadtteil (westliche Innenstadt) insgesamt?

- positiv
- eher positiv
- neutral
- eher negativ
- negativ

5. Wie sollte es Ihrer Meinung nach im Passagehof weitergehen?

- Das autoreduzierte Gebiet sollte genauso bleiben wie während des Pilotprojekts.
- Das autoreduzierte Gebiet sollte bleiben, aber mit folgenden Veränderungen:

-
- Alles sollte wieder so werden wie vor dem Projekt.

6. Soziodemographische InformationenGeschlecht: weiblich männlich diversMobilitätseinschränkung: ja, durch_____ neinAlter: 18 bis 24 Jahren 25 bis 34 Jahren 34 bis 64 Jahren 65 Jahre und älter**7. Wohnen bei Ihnen im Haushalt Personen unter 18 Jahren?** nein ja

Ja, dann:

Altersgruppe: 0 bis 5 Jahre 6 bis 11 Jahre 12 bis 17 Jahre**8. Wie haben sich die Aufenthaltsmöglichkeiten (z. B. Spielen / Freunde treffen / Chillen) für die jeweilige Altersgruppe im Passagehof mit dem Projekt verändert?**

| | verbessert | gleich geblieben | verschlechtert | weiß nicht |
|-----------------|------------|------------------|----------------|------------|
| 0 bis 5 Jahre | | | | |
| 6 bis 11 Jahre | | | | |
| 12 bis 17 Jahre | | | | |

Begründung _____

9. Wie hat sich die Anzahl der Aufenthalte der entsprechenden Personen durch das Projekt verändert?

| | vermehrt | gleich geblieben | verringert | weiß nicht |
|-----------------|----------|------------------|------------|------------|
| 0 bis 5 Jahre | | | | |
| 6 bis 11 Jahre | | | | |
| 12 bis 17 Jahre | | | | |

Begründung _____

10. Gibt es noch etwas, das Sie gerne zum Reallabor Passagehof sagen möchten?

Herzlichen Dank für Ihre Zeit!

2 Gewerbetreibenden Fragebogen

Befragung der Gewerbetreibenden zum Reallabor Passagehof (23. Mai – 18. Juli)

11. Wie weit ist Ihr Gewerbe vom Reallabor Passagehof entfernt?
- Es liegt direkt im Passagehof oder in einem angrenzenden Gebäude
 - Es liegt in einer Quer- bzw. Nebenstraßen des Passagehofs
 - Es liegt in der weiteren Nachbarschaft
12. Hat sich aus Ihrer Sicht durch das Reallabor die Verkehrsmittelwahl Ihrer Kundschaft geändert?
- Ja Nein Weiß nicht
13. Wie hat sich die Verkehrsmittelwahl Ihrer Kundschaft geändert?
- Die Kund*innen kamen vermehrt zu Fuß
 - Die Kund*innen kamen vermehrt mit dem Fahrrad
 - Die Kund*innen kamen vermehrt mit dem Auto
 - Die Kund*innen kamen vermehrt mit dem ÖPNV
 - Sonstiges: _____
14. Welche Kommentare zum Reallabor haben Sie am häufigsten von Ihrer Kundschaft gehört?
1. _____
2. _____
3. _____
15. Haben sich aus Ihrer Sicht durch das Reallabor Veränderungen für Ihre Lieferant*innen ergeben?
- Ja Nein Weiß nicht
16. Welche Veränderungen haben sich für Ihre Lieferant*innen ergeben?
- Veränderung der Transportmittelwahl: _____
 - Veränderung der Anlieferzeiten: _____
 - Sonstiges, und zwar: _____
17. Welche Kommentare zum Reallabor haben Sie am häufigsten von Ihren Lieferant*innen gehört?

1. _____
2. _____
3. _____

18. Wie haben sich aus Ihrer Sicht die folgenden Aspekte während des Reallabors verändert?

| | deutlich verbessert | etwas verbessert | gleich geblieben | etwas verschlechtert | deutlich verschlechtert | weiß nicht |
|---|---------------------|------------------|------------------|----------------------|-------------------------|------------|
| Erreichbarkeit Ihres Gewerbes für Kund*innen | | | | | | |
| Entwicklung der Kundenfrequenz Ihres Gewerbes deutlich verbessert | | | | | | |
| Gewinnung neuer Kund*innen | | | | | | |
| Zufriedenheit Ihrer Kund*innen | | | | | | |
| Erreichbarkeit Ihres Gewerbes für Lieferant*innen | | | | | | |
| Umsatz Ihres Gewerbes | | | | | | |
| Qualität der Geschäftslage für Ihr eigenes Gewerbe | | | | | | |
| Gesamtsituation für Ihr Gewerbe | | | | | | |

Im Hinblick auf den Passagehof insgesamt:

| | deutlich verbessert | etwas verbessert | gleich geblieben | etwas verschlechtert | deutlich verschlechtert | weiß nicht |
|---|---------------------|------------------|------------------|----------------------|-------------------------|------------|
| Atmosphäre im Projektgebiet | | | | | | |
| Verkehrssicherheit für Kinder | | | | | | |
| Verkehrssituation für Fußgänger*innen | | | | | | |
| Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum im Projektgebiet insgesamt | | | | | | |
| Qualität der Geschäftslage allgemein | | | | | | |
| Gesamtsituation für den Passagehof | | | | | | |

19. Wie sehen Sie den Effekt des Projekts für den Stadtteil (westliche Innenstadt) insgesamt?

- positiv
- eher positiv
- neutral
- eher negativ
- negativ

20. Wie sollte es Ihrer Meinung nach im Passagehof weitergehen?

- Das autoreduzierte Gebiet sollte genauso bleiben wie während des Pilotprojekts.
- Das autoreduzierte Gebiet sollte bleiben, aber mit folgenden Veränderungen:

- Es sollte wieder alles so werden wie vor dem Projekt.

Angaben zum Gewerbe

21. Wie viele Mitarbeitende (Vollzeit oder Teilzeit) hat Ihr Gewerbe an diesem Standort in der Innenstadt (ggf. inklusive Ihrer selbst)?

- 1 - 3
- 4 - 6
- 7 - 9
- 10 oder mehr

22. Welcher Branche ordnen Sie Ihr Gewerbe zu?

- Einzelhandel und zwar: _____
- Gastronomie und zwar: _____
- Dienstleistungen und zwar: _____
- Handwerk und zwar: _____
- Gesundheit und zwar: _____
- Sonstiges und zwar: _____

23. Gibt es noch etwas, das Sie gerne zum Reallabor Passagehof sagen möchten?
(Wünsche, Lob, Kritik, Anregungen)

Herzlichen Dank für Ihre Zeit!

3 Passant*innen Fragebogen

Passant*innenbefragung

Während Experimentierphase

Erhebungstag: _____

Protokollant: _____

Uhrzeit: _____

Wetter: _____

24. Wie weit ist Ihr Wohnort entfernt?

- Ich bin direkte/r Anwohner/in (angrenzende Gebäude)
- Quer- bzw. Nebenstraßen des Projektgebiets
- Innenstadt
- Stadtgebiet Karlsruhe
- Landkreis Karlsruhe
- Sonstiges, _____

25. Arbeiten Sie im Bereich des Projektgebiets oder in der Umgebung?

- im direkt angrenzenden Bereich des Projektgebiets
- in der Umgebung des Projektgebiets
- nein

26. Wie häufig nutzen Sie das Projektgebiet?

- Täglich
- Mehrmals pro Woche
- Mehrmals pro Monat
- Mehrmals pro Jahr
- Einmal pro Jahr oder seltener
- Ich bin erstmals hier

27. Wie sind Sie heute in das Projektgebiet gekommen? (Hauptverkehrsmittel, nur eine Antwort)

Anmerkung: Das Hauptverkehrsmittel ist das Verkehrsmittel, mit dem der längste Anteil des Weges zurückgelegt wurde.

- zu Fuß
- eigenes Fahrrad
- Leihfahrrad
- E-Scooter
- ÖV (Bus, U-Bahn, S-Bahn, Regionalbahn, etc.)
- Taxi
- Motorrad/Moped etc.
- CarSharing
- Privatauto
- Sonstiges: _____

28. Was tun Sie heute im Bereich des Projektgebiets? (Mehrfachnennungen möglich)

- Einkaufen, Erledigungen
- Arztbesuch, Friseurbesuch etc.
- Mittagspause
- Ich bin beruflich / geschäftlich unterwegs
- Tourist*in

- Spazieren, Schlendern
- Verweilen, aufhalten, sitzen
- Café / Kneipe / Restaurantbesuch
- Familie / Freunde / Bekannte treffen
- Durchquerung
- Sonstiges: _____

29. Wie bewerten Sie die folgenden Aspekte des Projektgebiets (kursiv) und falls Sie das Projektgebiet vorher schon kannten; wie bewerten Sie diese Aspekte im Vergleich zur Zeit vor Beginn des Projekts?

| Kannte den Ort schon <input type="checkbox"/> | verbessert | unverändert | ver-schlechtert | Enthaltung |
|---|----------------|----------------|-----------------|-------------------|
| <i>Aktuelle Einschätzung</i> <input type="checkbox"/> | <i>positiv</i> | <i>neutral</i> | <i>negativ</i> | <i>Enthaltung</i> |
| Aufenthaltsqualität (attraktiver Ort, lädt zum Verweilen ein, etc.) | | | | |
| Das Miteinander im öffentlichen Raum | | | | |
| Ihr persönliches Sicherheitsgefühl in Bezug auf den Verkehr | | | | |
| Sicherheit für Kinder | | | | |
| Verkehrssituation für Fußgänger*innen insgesamt | | | | |
| Verkehrssituation für Radfahrer*innen insgesamt | | | | |
| Belastung durch Verkehrslärm | | | | |
| Belastung durch Freizeitlärm | | | | |

30. Hat sich Ihr Besuchsverhalten des Projektgebiets durch das Projekts verändert?

- Ja, ich komme häufiger
- Ja, ich bleibe länger
- Ja, ich nutze zusätzliche Angebote (Restaurants etc.)
- Nein, unverändert
- Sonstiges, nämlich: _____

31. Wünsche, Lob, Kritik, Anregungen

Geschlecht: weiblich männlich divers

Mobilitätseinschränkung: ja, nämlich _____ nein

Alter: Unter 18 Jahre
 18 bis 24 Jahre
 25 bis 34 Jahre
 35 bis 64 Jahre
 65 Jahre oder älter

Größe der Gruppe in der der Befragte unterwegs ist: alleine mehrere Personen: _____

Herzlichen Dank für Ihre Zeit!