

Realexperiment 01

Parklets in der Nordweststadt

Im Rahmen des internationalen Park(ing) Day und der europäischen Mobilitätswoche 2017 entstanden an drei Stellen in der Nordweststadt aus grauen Parkplätzen kleine Inseln zum Entdecken und Erholen, sogenannte Parklets. Mit Kunstrasen, Bänken, Palmen, bunter Dekoration und verschiedenen Aktivitätsangeboten wurden die Bürgerinnen und Bürger der Nordweststadt eingeladen, die Parklets zu nutzen und beispielsweise das Büchertauschregal auszuprobieren oder sich mit Kreide kreativ zu betätigen. Zudem bestand die Möglichkeit, durch einen Fragebogen Rückmeldung zum Fußverkehr in der Nordweststadt zu geben. Auslöser für die temporäre Umgestaltung der Parkplätze waren die Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger auf den Veranstaltungen zur Rahmenplanung Nordweststadt der Stadt Karlsruhe. Auf diesen wurden langweilige Wege und mangelnde Aufenthaltsmöglichkeiten im Stadtteil beanstandet. Mit der Aktion wurde aufgezeigt, wie Verkehrsflächen anders genutzt werden können. Das Reallabor möchte damit einen Impuls zur Auseinandersetzung der Bürgerinnen und Bürger mit der Gestaltung der öffentlichen Räume und den Bedingungen für zu Fuß Gehende geben.

1. ANLASS

Rückmeldungen aus der Bürgerbeteiligung zur Rahmenplanung Nordweststadt zeigten, dass die Straßenräume in der Nordweststadt von zu Fuß Gehenden oft als monoton gestaltet wahrgenommen werden. Das Fußwegenetz in der Nordweststadt besteht überwiegend aus straßenbegleitenden Wegen, die stellenweise von den Fahrbahnen abgesetzt und mit einem breiten Grünstreifen gesäumt werden. Eine der Hauptverkehrsstraßen im Stadtteil, die Wilhelm-Hausenstein-Allee, wurde ehemals als vierstreifige Straße geplant und wirkt heute überdimensioniert. Auch die Aufenthaltsqualität im Stadtteil wird von den Bürgerinnen und Bürgern als unzureichend bemängelt. So fehlen beispielsweise in der

Landauer Straße, der „gefühlten Mitte“ des Stadtteils, welche jedoch kaum als solche erlebbar oder stadträumlich ablesbar ist, attrak-



Abbildung 1: Triste Wege für zu Fuß Gehende im Stadtteil Nordweststadt

tive Verweilmöglichkeiten. Aus diesen Überlegungen entstand der Wunsch der Bürgerinnen und Bürger, das Realexperiment der Parklets im Rahmen der *Europäischen Mobilitätswoche* und des *Park(ing) Day 2017* umzusetzen.

2. ZIELSETZUNG

Ziel des Realexperiments war die Belebung und Aufwertung des öffentlichen Raums sowie mehr Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen zu schaffen. Die Parklets sollten darüber hinaus Anregungen für die weitere Planung geben und zur Diskussion über die Flächenverteilung zwischen den verschiedenen Verkehrsarten anregen. Mit der temporären Intervention wurde den Bürgerinnen und Bürgern aufgezeigt, über welches Potential ihr Stadtteil verfügt und ein Impuls für den laufenden Beteiligungsprozess gegeben. Zudem wurde untersucht, wie Parklets in Wohngebieten von zu Fuß Gehenden angenommen werden.

3. ENTWICKLUNG

Als Parklets werden Erweiterungen des öffentlichen Gehweges anstelle von Parkplätzen bezeichnet. Die Idee des Park(ing) Day geht auf ein Künstlerkollektiv aus San Francisco zurück und wird seit 2005 immer am dritten Freitag im September weltweit als jährlicher Aktionstag begangen.

Parklets zeichnen sich durch ihre individuelle Gestaltung aus und zielen darauf, in einer dicht besiedelten Stadt Orte der Begegnung und Entspannung zu schaffen. Parklets haben sich in verdichteten innerstädtischen Quartieren vielfach zur Belebung des Straßenraums bewährt. Im Realexperiment wurde getestet, ob Parklets sich auch für Quartiere der 50er und 60er Jahre wie die Nordweststadt eignen.

Die Vorbereitungen zu den Parklets fanden in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung Karlsruhe statt. Von der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Karlsruhe wurde eine

Sondernutzungserlaubnis für den öffentlichen Verkehrsraum erteilt. Zudem wurden die Absperrungen und Halteverbotsschilder kostenlos vom Tiefbauamt zur Verfügung gestellt. Das Aufstellen dieser erfolgte gemeinsam mit dem Stadtplanungsamt. Zudem stellte das Gartenbauamt drei Bänke zur Verfügung und organisierte deren Transport.

Um das Experiment auch über die Grenzen von Karlsruhe hinaus bekannt zu machen, wurden die Parklets auf der Webseite der Europäischen Mobilitätswoche registriert¹. Die Anwohnerinnen und Anwohner vor Ort wurden durch Infolyer über die Parklets informiert, die in Briefkästen der umliegenden Wohnhäuser eingeworfen wurden. Informationen zu den Parklets fanden sich auch auf den Infotafeln, die an jedem Parklet angebracht waren. Das Realexperiment wurde zudem über die Facebook-Seite des Reallabors angekündigt und die ganze Aktionswoche mit Fotos beworben.

4. DURCHFÜHRUNG

An drei Stellen in der Nordweststadt wurden insgesamt sechs Parkplätze umgestaltet. Die umgestalteten Parkplätze wurden auf Basis der Rückmeldungen aus den Beteiligungsveranstaltungen zur baulichen Rahmenplanung in der Nordweststadt ausgewählt. Das Realexperiment wurde gezielt in der Nähe wichtiger wirtschaftlicher und sozialer Einrichtungen des Stadtteils durchgeführt (siehe Abbildung 2). Möglichst viele Bürgerinnen und Bürger sollten auf ihren täglichen Wegen auf die Parklets aufmerksam werden. Um den Effekt der Umgestaltung zu erhöhen, wurde darauf geachtet, dass die Parklets mit einem Abstand von ca. 250m nicht zu weit voneinander entfernt lagen.

Die Parklets wurden mit Kunstrasen, Bänken, Palmen, bunter Dekoration und verschiedenen Aktivitätsangeboten gestaltet. Ziel war es, zu Fuß Gehenden einzuladen, die Parklets und die Aktivitätsangebote wie das Büchertauschregal zu nutzen oder sich mit Kreide

¹Auf der Plattform werden alle Veranstaltungen und Aktionen aufgelistet, die im Rahmen der Mobilitätswoche stattfinden: <http://www.mobilityweek.eu>

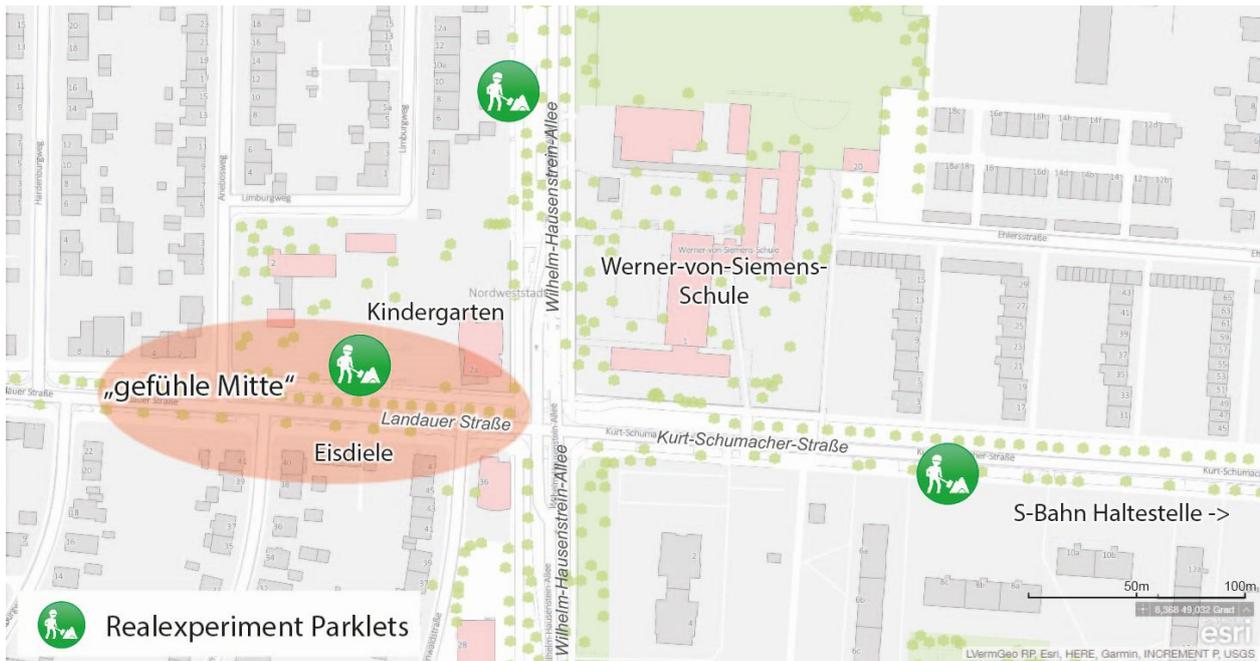


Abbildung 2: Lage der Parklets in der Nordweststadt

kreativ zu betätigen. Neben den Parklet-Info-tafeln wurde die jeweilige auf dem Parklet angebotene Aktivität mit einer weiteren Tafel erläutert. Diese sollten die zu Fuß Gehenden zum Mitmachen einladen. Die Parklets sollten nicht nur Sitzmöglichkeiten, sondern vielmehr Orte der Begegnung und der Kreativität schaffen.

Das Parklet in der Landauer Straße wurde gegenüber einer Eisdiele errichtet, einem beliebten Treffpunkt im Stadtteil und dessen „gefühlter Mitte“. Ein weiteres Parklet befand sich gegenüber der Werner-von-Siemens Grund-, Werkreal- und Ganztagessschule (etwa 500 Schülerinnen und Schüler) an der Wilhelm-

Hausenstein-Allee, einer der Hauptverkehrsstraßen der Nordweststadt. Das dritte Parklet lag an der Kurt-Schumacher-Straße, welche zu den beiden Nahversorgern sowie zur S-Bahn Haltestelle führt.

Das Büchertauschregal war ein offenes Angebot, von dem es in Karlsruhe bereits mehrere fest installierte gibt. Interessierte konnten im Tauschregal stöbern und ein beliebiges Buch einfach mitnehmen. Nach dem Lesen wurden die Bücher entweder weitergegeben oder ins Tauschregal zurückgestellt. Auf dem Parklet an der Kurt-Schumacher-Straße wurde es sportlich: Dort lag der Fokus auf Hüpfspielen und es lagen Springseile bereit. Kreativität



Abbildung 3: Aktivitätsangebote der Parklets



Abbildung 4: Grüne Insel im Straßenraum

war dagegen auf dem Parklet an der Landauer Straße gefragt. Hier wurden mit Straßenmalkreide das Parklet und der angrenzende Weg auf kreative Art und Weise interessanter, freundlicher und schöner gestaltet.

Eine Woche vor und eine Woche nach dem Realexperiment sowie während der Aktion wurden zu Fuß Gehende mit dem automatischen Zählgerät EcoCounter erfasst. Über einen Infrarot-Sensor sind diese Zähler in der Lage, rund um die Uhr zu Fuß Gehende und Radfahrende zu zählen. Mit den Zählungen wurde der Frage nachgegangen, wie die Parklets angenommen werden bzw. ob sich die Zahl der zu Fuß Gehenden im Zeitraum der Parklets verändert. Zudem wurde ein Zähler für Vergleichszählungen an der Wilhelm-Hausenstein-Allee etwa 400m südlich der Kurt-Schumacher-Straße angebracht. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten konnten die Zählgeräte nicht immer unmittelbar an den Parklets angebracht werden. Beispielsweise wurde in der Landauer Straße der Zähler auf der gegenüberliegenden Straßenseite angebracht.

Die Zählungen zeigten zwar keine Erhöhung der Fußgängerzahlen in der Aktionswoche, jedoch wurde eine Abhängigkeit der Nutzung vom Wetter festgestellt. Die Parklets haben nach Beobachtungen zu einer höheren Verweildauer im Straßenraum geführt und damit zu dessen Belebung beigetragen.



Abbildung 5: Fragebogen und Briefkasten am Parklet zum Thema Fußverkehr im Stadtteil

Durch die Verweildauer der Passanten auf den Parklets war es möglich, mit Hilfe von Fra-

gebögen etwas über den Fußverkehr zu erfahren. Daher verfügte jedes Parklet über einen Block mit Fragebögen, die ausgefüllt in einen bereitgestellten Briefkasten zu werfen waren (siehe Abbildung 5).

5. ERGEBNISSE

Die Möglichkeit, mittels eines Fragebogens Rückmeldung zum Fußverkehr in der Nordweststadt zu geben, wurde rege genutzt. Hierbei wurden u.a. Konflikte mit dem Rad- und Autoverkehr genannt sowie fehlende Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) bemängelt. Zudem wurde der Wunsch geäußert, in der Wilhelm-Hausenstein-Allee aufgrund der anliegenden Einrichtungen (Schulen, Kita, Altenwohnheim) eine Tempo-30-Zone einzurichten. Die Befragung lieferte keine repräsentativen Ergebnisse, sie diente vielmehr zum Ermitteln eines Stimmungsbildes zum Thema Fußverkehr.

Insgesamt wurden an allen drei Parklets 51 vollständig beantwortete Fragebögen eingeworfen. Davon nutzten 36 Personen die Möglichkeit, sich über den Freitext mitzuteilen. Die Äußerungen hatten meist mit dem Fußverkehr, teilweise auch mit dem Radverkehr zu tun. Die Rückmeldung zum Radverkehr lassen sich durch den hohen Anteil der Radfahrenden unter den Teilnehmenden erklären. 75% der Befragten gaben an, täglich das Rad zu nutzen, während 36% das Auto und 14% den ÖPNV täglich nutzen. Ebenfalls zwei Drittel der Befragten gaben an, sowohl auf alltäglichen Wegen als auch in der Freizeit zu Fuß zu gehen. Zu den genannten Problemen zählten Elterntaxis vor Schulen, Radfahrende auf Gehwegen, hohe Kfz-Geschwindigkeit in der Wilhelm-Hausenstein-Allee sowie fehlende Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) in der Nancy- und Kußmaulstraße. Zudem wurden der Rückbau des Fußgängerüberwegs und die damit verbundene Anbringung der Fußgängernasen (vorgezogene Seitenräume) in der Landauer Straße kritisiert

Der Prozess der baulichen Rahmenplanung, an den sich das Reallabor ankoppelte, zielte darauf, in einem breiten Dialog künftige Aufgaben und Ziele für den Stadtteil Nordweststadt zu erarbeiten. Daran beteiligt waren

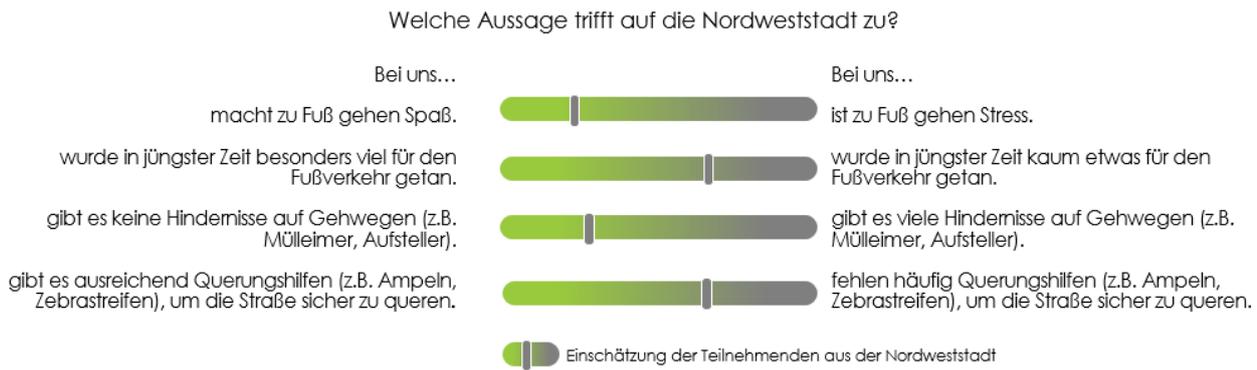


Abbildung 3: Ergebnisse der Erhebung zum Fußverkehr in der Nordweststadt mit Fragebögen

auch die städtischen Ämter, die ebenso positive Rückmeldungen zu den Parklets gaben wie das Planungsbüro MESS, welches im Auftrag der Stadt Karlsruhe den Beteiligungsprozess für den Rahmenplan Nordweststadt moderierte. Auch das Feedback der Bürgergemeinschaft Nordweststadt sowie der Bürgerinnen und Bürger auf der Abschlussveranstaltung zum „Baulichen Rahmenplan“ war durchweg positiv.

Weitere Rückmeldung erfolgte auch direkt an das Reallabor, z.B. an die Mitarbeitenden vor Ort. Es wurde vereinzelt von Autofahrerinnen und Autofahrern der Verlust von Parkplätzen bemängelt. Auf der Facebook-Seite des Reallabors oder als Reaktion auf den Artikel in der Bürgerzeitung folgten jedoch keine negativen Kommentare oder Zuschriften. Das Bücherregal wurde bereits am ersten Tag angenommen und in der Aktionswoche wurden rege Bücher getauscht. Insbesondere das Parklet in der Landauer Straße gegenüber der Eis-

diele fand breiten Anklang: Hier wurden mehrere Packungen Kreide vermalte. Die positive Resonanz lässt sich auch anhand der Kommentare auf den Fragebögen ablesen.

6. FAZIT

Aus den im Rahmen des Realexperiments gewonnenen Erkenntnissen lässt sich ableiten, dass Parklets sich nicht nur in der Innenstadt bzw. in Stadtteilen mit hohem Parkdruck eignen. Auch in Stadtteilen, in denen das Wohnen im Vordergrund steht, können Parklets als Begegnungsorten Impulse setzen. Insbesondere die Diskussion um eine gerechte Flächenverteilung zwischen den verschiedenen Verkehrsarten lässt sich mit Parklets auf eine einfache Weise veranschaulichen und anregen. Zudem lassen sich durch klassische Befragungsmöglichkeiten wie Fragebögen wertvolle Informationen rund um das Thema Fußverkehr gewinnen.

Autorin: Elke Häußler (elke.haeussler@hs-karlsruhe.de)

Das Reallabor GO Karlsruhe verfolgte das Ziel, den Fußverkehr in Karlsruhe nicht nur für, sondern mit zu Fuß Gehenden zu verbessern. Die Besonderheit des Forschungsformats „Reallabor“ besteht darin, dass Akteure aus Praxis und Wissenschaft gemeinsam Probleme identifizieren und Lösungsmöglichkeiten erforschen. Zentrale Bausteine waren die Entwicklung neuer digitaler Partizipationsinstrumenten für eine breite Beteiligung sowie Realexperimenten, in denen Lösungen provisorisch umgesetzt wurden.

WEITERE INFORMATIONEN UNTER:
WWW.GOKARLSRUHE.DE

Gefördert durch:



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR WISSENSCHAFT, FORSCHUNG UND KUNST