

Philipp Dechow, Kerstin Gothe:

Visionen für Karlsruhes Stadtstraßen

Zum strategischen Stadtumbau der Ökologischen Moderne mit integrierten lokalen Modellen gehört ein neuer Umgang mit Stadtstraßen aus der Zeit der 60er und 70er Jahre. Es ist eine Beobachtung, die sich in vielen deutschen Städten machen lässt: Manche Stadtstraßen scheinen aus einer anderen Zeit zu stammen: Überdimensioniert, sehr einseitig für den Autoverkehr optimiert und mit breiten Abstandsflächen ausgestattet, wirken diese Straßen merkwürdig antiurban und unzeitgemäß. Auch in Karlsruhe lassen sich solche Straßen in den verschiedensten Quartieren immer wieder finden – ausgerechnet in einer Stadt, die ihren Straßen traditionell einen so hohen Wert beimisst, nicht zuletzt, weil sie den berühmten Fächergrundriss bilden.

Im Zuge eines vom KIT finanzierten Anschub-Forschungsprojekts wurden einige solcher Straßen in Karlsruhe untersucht. Dabei ging es um die Frage, ob in solchen überdimensionierten Verkehrsanlagen nicht ungenutzte Potenziale zu finden sind und wie diese durch Umgestaltungen genutzt werden können.

Die autogerechte Stadt oder der „Monopolraum Auto“

Es sind vor allem Straßen der 1960er- und 70er-Jahre, die häufig eher die Anmutung von Landstraßen oder Stadtautobahnen haben und nicht von städtischen Boulevards, die auch anderen Ansprüchen wie Aufenthalt, kleinräumlicher Erschließung und der Adressbildung dienen. Zu jener Zeit, als sie entstanden, beherrschte das Leitbild der autogerechten Stadt die Planung. Straßen wurden einseitig nach Gesichtspunkten des Verkehrsflusses optimiert, wobei hier fast ausschließlich Autoverkehr im Mittelpunkt stand: Ohne Aufenthaltsqualität für Fußgänger oder Radfahrer, teils sogar ohne Rad- oder Fußwege entsprechen diese Straßen nicht unserem heutigen Wunsch nach einer zeitgemäßen Urbanität, von den Anforderungen an eine moderne multimodale Mobilität ganz zu schweigen – diese Straßen sind ein Monopolraum für das Auto.

Ein Blick auf die Belastungszahlen bestätigt auch den ersten Verdacht: Diese Straßen sind oftmals tatsächlich überdimensioniert: Teils liegt das daran, dass zur Zeit des Baus dieser Straßen mit einem stärker steigenden Autoverkehr gerechnet hatte. Teils haben sich auch Verkehrsströme auf andere Routen verlagert, und in manchen Fällen hat sich das Verkehrsverhalten der Bürgerinnen und Bürger verändert: Dies alles hat die Straßen entlastet. Viele der Abstandsflächen müssten daher nicht so groß sein, auch die Breite des Verkehrsraums könnte teils reduziert werden, bis hin zu ganzen Fahrstreifen, die entfallen oder umgewidmet werden können.

Straßen ohne Verknüpfungsfunktion: „Grüne Tunnel“

Beim Anblick dieser Straßen stellt sich zudem die Frage, welches Gesicht die Stadt damit zeigt. Diese Straßen haben meist keine direkte Erschließungsfunktion, weswegen sich die Häuser auch nicht der Straße zuwenden, sondern ihr stattdessen den Rücken zuwenden – wenn sie überhaupt sichtbar sind. Die Straßen haben ausschließlich den Charakter des „Durchgangs“. Es sind rein der Funktion

einer schnellen Verbindung gewidmete Räume, „grüne Tunnel“, die die Stadt durchqueren, ohne sie zu berühren, ohne sich mit ihr zu verbinden, ohne einen Bezug zu ihr aufzubauen.

Teils erscheinen diese Straßen eher wie Landstraßen, teils meint man, Hinterhöfe zu durchqueren. Wie anders zeigen sich doch die Boulevards und Alleen in anderen Teilen der Stadt, wo sich die Häuser dem Autofahrer, dem Fußgänger, dem Radfahrer zuwenden und sich die Fenster wie Augen auf die Straße richten. Straße und Häuser kommunizieren hier miteinander, wodurch nicht nur wichtige soziale Funktionen übernommen werden, beispielsweise die beiläufige Überwachung des öffentlichen Raums durch die Bewohner. Diese Orientierung der Häuser zur Straße hat auch ganz handfeste gestalterische Wirkungen: Die Straßen haben dadurch einen unverwechselbaren Charakter, sie bilden eine Adresse und sind für unsere Orientierung in der Stadt wichtige Bezugspunkte. Die „grünen Tunnel“ hingegen haben im Osten wie im Westen, im Norden wie im Süden der Stadt die immer gleiche Erscheinung. Sie sind austauschbar, erschweren so die Orientierung, verwischen die Stadteingänge statt sie zu betonen, verstecken die Quartiere, statt sie in der Stadt sichtbar zu machen.

Nicht zuletzt bilden diese Straßen Barrieren in der Stadt. Überquerungen sind oft nur über Tunnel oder Brücken möglich, die zerschneidende Wirkung wird auch durch die Gestaltung ihres Umfeldes unterstützt, wie etwa die Busch- und Wiesenflächen, die – ohne sie durchquerende Wege – ein im Alltag undurchdringliches Hindernis sind. Und nicht zuletzt schotten sich viele Grundstücke zu diesen Straßen ab, wenn etwa Zäune jede Wegeverbindung zum Straßenraum verhindern.

Flächenpotenziale und Nutzungsszenarien

So besteht also genügend Anlass, das Erscheinungsbild dieser Straßen zu überdenken. Zudem – und das erleichtert eine Umgestaltung – sind in diesen Straßen meist genügend Flächenpotenziale zu finden, seien es solche, die durch einen Rückbau nicht erforderlicher Fahrstreifen frei werden oder die untergenutzten Bereiche entlang der Verkehrsanlagen.

Sicher, nicht alle Flächen, die ungenutzt erscheinen, sind auch wirklich ohne Funktion. Nicht selten befinden sich darunter unterirdische Bauwerke oder Leitungen, die darüber keine baulichen Eingriffe erlauben. Mitunter übernehmen diese Flächen auch wichtige stadtklimatische Funktionen als Lüftungsschneisen. Und nicht zuletzt kann die Verfügbarkeit dieser Flächen auch durch die jeweiligen Eigentumsverhältnisse stark eingeschränkt sein. Und doch erscheint es lohnenswert, sich einmal mit den Potenzialen dieser Straßen auseinanderzusetzen. Was wäre, wenn man diese Flächen tatsächlich neu gestalten und neu nutzen könnte? Welche Entwicklungsmöglichkeiten stecken darin?

Anhand dreier Nutzungsszenarien lässt sich bereits ein gewisses Spektrum an Möglichkeiten aufzeigen:

- **Modernisierung durch minimale Eingriffe:**
Die Fahrstreifenbreiten und Fahrstreifenanzahlen werden reduziert und dem tatsächlichen Bedarf angepasst. Das schafft Platz für andere Verkehrsteilnehmer und erlaubt eine zeitgemäße und zukunftsorientierte Aufteilung der Straße, die dem heutigen multimodalen Mobilitätsmix entspricht: breite Fußwege, auf denen auch langsame Radfahrer oder Segways Platz finden sowie breite Radwege, die ein Überholen erlauben und damit auch für schnelle Radler und e-Bikes attraktiv sind.

Zudem bleibt genügend Platz für Baumpflanzungen und Begrünungen, so dass ein Alleencharakter entstehen kann.

- „Urban Agriculture“

Gerade entlang der etwas weiter außerhalb liegenden Straßen könnten kleine landwirtschaftliche Nutzflächen für eine städtische Nahversorgung mit Lebensmitteln angelegt werden. Durch die Bewässerung solcher Flächen wird auch ein wichtiger Beitrag gegen die Überhitzung der Städte im Sommer geleistet.

- Nachverdichtung

Es besteht auch die Möglichkeit, die Flächen zu bebauen. Den Stadtquartieren kann damit ein neues Gesicht gegeben werden, die Straßen bekommen einen erkennbaren Charakter und werden zu Adressen. Je nach Lage in der Stadt kann damit auch ein Stadteingang markiert werden.

Die auf diese Weise hinzu kommenden Gebäude können eine Bereicherung für das jeweilige Quartier darstellen: Durch zusätzlichen Wohnungsbau kann die nicht selten einseitige Alters- und Sozialstruktur ausgewogener gestaltet werden. Auch können neu hinzukommende Nutzungen – Büros beispielsweise – die oft monofunktional auf Wohnen ausgerichteten Nutzungsstrukturen ergänzen (oder umgekehrt Wohngebäude die gewerblichen Nutzungen). Möglicherweise können sie sogar gewisse zentrale Funktionen übernehmen, wie beispielsweise die tägliche Nahversorgung oder Ergänzungsnutzungen wie Kindertagesstätten oder großflächiger Einzelhandel, die in oder nahe dem Quartier untergebracht werden sollen, für die meist aber kein Platz vorhanden ist.

Visionen für Karlsruhes Stadtstraßen

Im Zuge des Forschungsprojekts sowie im Rahmen einer Semesterarbeit wurden exemplarisch für einzelne solcher Straßen Testentwürfe erarbeitet. Alle Entwürfe zeigten, welche enormen Flächenpotenziale hier zu finden sind – teils finden auf diesen Flächen fast komplette neue Quartiere Platz.

Am Beispiel der Fiduciastraße in Karlsruhe-Durlach wurde zudem zugleich die Straße den neuen Bedürfnissen an eine zeitgemäße multimodale Mobilität angepasst, unterstützt durch den Verkehrsplaner Dr.-Ing. Bastian Chlond, vom KIT. Anhand der Vorher-Nachher-Simulation ist dies gut zu erkennen: Die Fahrspuren wurden entsprechend der tatsächlichen Verkehrsbelastung etwas verschmälert. Hinzu kommen Fahrradwege, die breit genug sind, damit schnelle Radler oder E-Bikes die langsameren Radfahrer überholen können. Breite Gehwege auf beiden Seiten bieten genug Platz für Fußgänger und andere Verkehrsteilnehmer, seien es Segway-Fahrer oder Skater.

Mit der zusätzlichen Bebauung entlang der Straßen verändert sich das Gesicht der Straße grundlegend. Am Beispiel der Fiduciastraße ist dies bereits gut zu sehen: Hier sind einseitig der Straße Büro- und Gewerbebauten angeordnet, wobei auch Wohnen denkbar ist. Die gegenüberliegende Seite könnte zu einem späteren Zeitpunkt ebenfalls bebaut werden. Wie auf den Bildern zu erkennen, wird so aus einem „grünen Tunnel“ ein urbaner Boulevard, der dem Quartier ein Gesicht gibt und eine verknüpfende Funktion in dem Stadtteil übernehmen kann.

Die Studienarbeit von Philipp Scholz und Daniel Varma geht sogar noch einen Schritt weiter: Die beiden Studierenden des KIT orientieren sich nicht an unseren herkömmlichen, eher von den Innen- und Gründerzeitstädten geprägten Vorstellungen von Urbanität. Am Beispiel der Gustav-Heinemann-

Allee im Nord-Osten von Karlsruhe, zwischen der Waldstadt und Hagsfeld, entwickelten sie stattdessen eine ganz eigene Vision für eine zeitgemäße urbane Erscheinung einer Einfallstraße. In der Annahme, dass mit steigender Elektromobilität die Lärmbelastung an solchen Straßen in Zukunft weiter zurückgeht, schlagen sie hier eine lebendige Mischung aus Wohnen und Arbeiten vor, wobei studentisches Wohnen die Altersstruktur des Quartiers bereichern soll.

Auf der einen Seite der Straße können wichtige Funktionen des Quartiers in den Erdgeschossen angeordnet werden: Nahversorgung, Kindertagesstätten, Begegnungszentren. Ein breiter Fußgängerbreich soll hier urbanes Leben in vielfältigster Form ermöglichen: Es kann gearbeitet werden, es gibt Platz für informelle Treffen, Läden, und an den Wochenenden kann ein Flohmarkt diese Flächen beleben und Besucher aus anderen Quartieren anlocken und ein BMX-Park zwischen den Gebäuden wird für die Jugendlichen der beiden bislang durch die Straße getrennten Stadtteile zum neuen Anziehungspunkt. Auf der gegenüberliegenden Seite der Straße ist eine großzügige Grünfläche angelegt, in die auch eine bestehende Straßenbahntrasse integriert ist. Dieser Grünfläche sind die Studentenwohnheime zugeordnet, die sich diese Fläche aneignen können, sei es, dass sie dort auf kleinen Parzellen eigene Gemüse aufziehen oder die Fläche einfach als Liegewiese, zum Grillen oder als erweitertes Wohnzimmer nutzen. Wer an einem Sommerabend über diese Straße in die Stadt fährt, wird dort Studenten beim Grillen auf der Wiese antreffen oder beim Public Viewing wichtiger Events, gemeinsam mit den Bewohnern beider Stadtteile, die hier, entlang der bislang nur als Rückseite wahrgenommenen Landstraße, ihr neues Zentrum finden.

Die zukünftigen Anforderungen an eine zeitgemäße Mobilität werden sich durch demographische und ökonomische Prozesse (Alterung, Entwicklung hin zur Dienstleistungsgesellschaft) sowie die Herausforderungen des Klimawandels und der knapper werdenden natürlichen Ressourcen wandeln müssen. In Karlsruhe finden sich sehr günstige Rahmenbedingungen (relativ junge Bevölkerung, höheres Bildungsniveau, ökonomisch gut aufgestellt, gutes ÖV-Angebot, günstige Strukturen für Radfahrer), die eine aktive Gestaltung angepasster städtebaulicher Leitbilder zulassen.

Es ist sogar denkbar, diesen Straßentyp für bislang umstrittene Verkehrsstraßen anzudenken, wie die Nordtangente in Karlsruhe. Ein solcher Typus einer städtischen Verkehrsstraße, der sich in das Stadtbild einfügt, Querbeziehungen anderer Verkehrsteilnehmer zulässt, und den Autoverkehr bei gemäßigter Geschwindigkeit abwickelt, könnte eher konsensfähig sein als die bisherigen Tangentenplanungen.

Bildunterschriften:

Abb. 1: Die Fiduciastraße in Karlsruhe-Durlach hat heute eher die Erscheinung einer Landstraße, obwohl sie relativ zentral im Siedlungsgebiet von Karlsruhe-Durlach liegt.

Abb. 2: Ein Testentwurf (Markus Kaltenbach, Elena Cuntz) zur Fiduciastraße sieht vor, sie als asymmetrisch bebauten Boulevard zu gestalten. Die Fahrbahn wird den Bedürfnissen an eine moderne multimodale Mobilität angepasst.

Abb. 3: Die Gustav-Heinemann-Allee ist eine der Einfahrtstraßen nach Karlsruhe. Sie präsentiert sich als ein reiner Monopolraum für das Auto. Die Stadtteile Hagsfeld und Waldstadt sind hinter den Lärmschutzwällen nicht einmal zu erahnen.

Abb. 4 / 5 / 6: Philipp Scholz und Daniel Varma, zwei Studierende des KIT entwickeln am Beispiel der Gustav-Heinemann-Allee eine eigene Vision für die Erscheinung der Einfallstraßen der Zukunft als lebendige Orte der Begegnung.