

Karlsruher Geographische Umschau



Gemeinsam Stadt_Machen. Ein interaktives CitizenLab mit der Karlsruher Südstadt

Wohnen
Night-Time-Economy
Ethnische Ökonomien
Öffentlicher Raum



Forschungswoche mit dem MobilLab am Werderplatz

Foto: Caroline Kramer



Forschungswoche am Werderplatz, Studentin bei Befragung

Foto: Amadeus Bramsiepe, IfR



Forschungswoche am Werderplatz, Interaktive Karte

Foto: Amadeus Bramsiepe, IfR

Karlsruher Geographische Umschau

Eine geographische Perspektive auf Städte und ihre Quartiere ermöglicht es, sowohl die physisch-materiellen Infrastrukturen als auch die sozialen Strukturen und die alltäglichen Praktiken der Menschen in den Blick zu nehmen. Nicht selten werden dabei Konflikte zwischen den einzelnen Akteursgruppen sichtbar, wenn verschiedene Nutzungsinteressen und -ansprüche aufeinandertreffen. So wünschen sich die einen eine lebendige Kneipenszene, während die anderen ihre Nachtruhe brauchen oder die Fahrradfahrer:innen benötigen sichere Radwege für ihrer Lastenräder, was mit dem Wunsch nach Parkflächen für die Autofahrer:innen kollidiert. Um diese unterschiedlichen Erwartungen an den Stadtraum angemessen den politischen und planenden Akteur:innen zu vermitteln, bedarf es eines partizipativ-transformativ angelegten Forschungsprojekts, welches sowohl die Wissenschaft mit der Praxis, vielmehr aber noch mit den vor Ort lebenden Bürger:innen verknüpft und diese in deren konkreter Alltagswelt abholt. Im Projekt „Gemeinsam Stadt_Machen“, welches in Kooperation mit dem Institut für Regionalwissenschaft unter Leitung von Prof. Dr. Michael Janoschka durchgeführt wurde, war es Ziel, unterschiedliche Strukturen, Funktionen und Gruppen eines Karlsruher Quartiers in den Blick zu nehmen und gemeinsam mögliche (Stadt-)zukünfte zu erarbeiten. Als Untersuchungsraum wurde jener westliche Teil des Quartiers Südstadt herangezogen, welcher sich zwischen dem Staatstheater in der Kriegsstraße bis zur Ettlinger Straße und zur Rüppurerstraße erstreckt (Abb. 1). Er wird auch als „alte Südstadt“ bezeichnet, da im Osten des Stadtteils Südstadt seit 2004 ein neues Wohngebiet namens City Park auf dem ehemaligen Gelände des Güterbahnhofs entstanden ist.

Vom Institut für Technikfolgenabschätzung und Systemanalyse (ITAS) und dem Zentrum für Mensch und Technik wurde das mobile Partizipationslabor „MobiLab“ zur Verfügung gestellt – eine mobile physische Infrastruktur, die sowohl partizipative und interdisziplinäre Forschung ermöglicht, gleichzeitig aber auch zum Dialog mit Passant:innen und zur Wissenschaftskommunikation einlädt und als Anziehungspunkt für transdisziplinäre Forschungsvorhaben dient. Als Standort für das MobiLab und

JAHRGANG 6
April 2024 | HEFT 2

MODERATION: Prof. Dr. Caroline Kramer und
Dr. Madeleine Wagner

SCHRIFLEITUNG: Mara Orfanelli und Leonora Isufi

Gemeinsam Stadt_Machen

JACOB DREHER, NELE EPPERLEIN

6 Wie zufrieden wohnt die Südstadt?

OLIVER SEGER, FELIX SCHUPPLER,
HANNAH BECK

14 Night-Time-Economy: attraktiv oder störend?

JAKOB MÄNNLE, SIMON REIF

22 Die Karlsruher Südstadt – ein Treffpunkt für alle?!

JOELLE RÄTZKE, MAGDALENA MÖLLERS

30 Von Parkflächen zu Grünflächen?

39 Vorschau Heft 3/2024

Rückseite Impressum

Geimeinsam Stadt_Machen



Abb. 1: Abgrenzung Südstadt

Quelle: Stadt Karlsruhe



Abb. 2: Auftaktveranstaltung im KOHI

Foto: Anna-Barbara Grebhahn, IfR



Abb. 3: Diskussionen im Anschluss im KOHI

Foto: Anna-Barbara Grebhahn, IfR

somit als Ausgangspunkt für die Untersuchungen wurde der Werderplatz gewählt, der als Herz und Ort der Begegnung in der Südstadt gilt.

Zu Beginn des Projektes wurden im Rahmen einer Auftaktveranstaltung am 18. April 2023 im KOHI am Werderplatz die Ziele und die Intention des Projektes den Bürger:innen vorgestellt, gleichzeitig aber auch partizipativ Anregungen und Wünsche aus der Bürgerschaft aufgenommen (Abb. 2 und 3). Die Studierenden der beiden Studiengänge setzten sich im Nachgang an die Auftaktveranstaltung dann mit wissenschaftlicher Literatur auseinander und nahmen als eigenständige Stadtforscher:innen unterschiedliche Themen und Perspektiven in den Blick. Als zentrale Themen für die weiteren Forschungsarbeiten bildeten sich sodann die Bereiche Wohnraum, Öffentlicher Raum, Night-Time-Economies sowie Ethnische Ökonomien heraus. Im Rahmen der Forschungswoche, die vom 01. bis 07. Juli 2023 auf dem Werderplatz stattfand, war es ein Ziel, gemeinsam mit den Bürger:innen der Südstadt diesen Themen auf den Grund zu gehen und sowohl den Ist-Zustand als auch mögliche Zukunftsperspektiven abzufragen und gemeinsam zu entwickeln (Abb. 4). Weitere Initiativen und Akteur:innen des Stadtviertels waren zudem eingeladen, sich im Rahmenprogramm zur Forschungswoche einzubringen. So wurde die Forschungswoche durch wissenschaftliche Vorträge, kulturelle Beiträge wie Livemusik, Zeichenworkshops und Stadtführungen sowie einem offenen Bürger:innen-Treff des Stadtteilvereins begleitet. Für die wissenschaftlichen Erhebungen nutzten die Studierenden zum einen das Instrument einer standardisierten Passant:innenbefragung, um grundlegende Erkenntnisse über die Wohnverhältnisse, das Verkehrsverhalten und die Nutzung des Öffentlichen Raums, das kulturelle und Nachtleben sowie das Einkaufs- und Nutzungsverhalten ethnischer Ökonomien der Südstädter:innen zu erhalten. Darüber hinaus wurden (partizipative) Kartierungen vorgenommen, um den aktuellen Ist-Zustand in den einzelnen Themenbereichen zu erheben. Zum anderen wurden auch innovative Methoden wie Photovoice eingesetzt, bei der visuell Daten zum Beispiel mittels Zeichnungen zu einer bestimmten Fragestellung erhoben werden, um zukünftige wünschenswerte Entwicklungen und Gestaltungsmöglichkeiten – beispielsweise des öffentlichen Raums – abzufragen. Zum Abschluss des Projektes wurden die Ergebnisse der einzelnen Gruppen im Rahmen einer Abschlussveranstaltung am 23. Februar 2024 im TRIANGEL | Space mithilfe kurzweiliger Pecha-Kucha-Präsentationen an die Bevölkerung rückgespiegelt und zur

weiteren Diskussion gestellt (Abb. 5 und 6).
Unser achtetes Heft aus der Reihe der „Karlsruher Geographischen Umschau“ (KGU) beschäftigt sich somit mit unterschiedlichsten Fragestellungen, die die Menschen in einem Stadtviertel bei der alltäglichen Ausübung ihrer Tätigkeiten bewegen und prägen. Wir freuen uns, die Ergebnisse des partizipativ-transformativen angelegten Forschungsprojektes in kurzen Artikeln präsentieren zu dürfen. Unseren Leser:innen wünschen wir eine spannende Lektüre, die eventuell auch zum Nachdenken über eigene Gewohnheiten und Praktiken anregt und zu weiteren interessanten Fragestellungen verhelfen kann.

Prof. Dr. Caroline Kramer und Dr. Madeleine Wagner

JAHRGANG 6
April 2024 | HEFT 2

MODERATION: Prof. Dr. Caroline Kramer und
Dr. Madeleine Wagner

SCHRIFTLEITUNG: Mara Orfanelli und Leonora Isufi

Geimeinsam Stadt_Machen



Abb. 4: Forschungswoche am Werderplatz

Foto: Amadeus Bramsiepe, IfR



Abb. 5: Abschlussveranstaltung im TRIANGEL | Space

Foto: Alex Heinitz, IfR



Abb. 6: Ergebnispräsentation im TRIANGEL | Space

Foto: Alex Heinitz, IfR

Wie zufrieden wohnt die Südstadt?

Kennen Sie auch das Gefühl? Steigende Mietpreise, der ständige Lärm der Bahn, beengter Platz in der Wohnung, die sich in einer wenig erstrebenswerten Lage befindet. In einer Zeit, in der bezahlbarer Wohnraum zur Rarität wird, wird die Suche nach einem lebenswerten Zuhause zu einer wachsenden Herausforderung. Geht es den Menschen in der Karlsruher Südstadt auch so?

In einer Welt, die sich ständig verändert, spiegelt sich der Wandel auch im Immobiliensektor wider. In vielen deutschen Großstädten sind Mietpreissteigerungen in den letzten Jahren besonders stark ausgefallen. Dies betrifft nicht nur Menschen mit durchschnittlichen Einkommen, sondern vor allem auch Studierende, Migrant:innen, Rentner:innen und einkommensschwache Familien. Die Konkurrenz um verfügbaren Wohnraum in städtischen Gebieten ist stark, und diejenige mit begrenzten finanziellen Mitteln sind oft gezwungen, in Wohnungen mit unzureichender Qualität zu leben (Kitzmann, 2023).

Es ist keine Seltenheit, dass Vermieter:innen in Großstädten überhöhte Mieten für Wohnungen verlangen, die häufig nicht den Standards entsprechen. In manchen Fällen werden veraltete Immobilien zu überzogenen Preisen angeboten, und einige Vermieter:innen neigen dazu, die begrenzten Optionen des Wohnungsmarktes auszuschöpfen, indem sie potentiellen Mieter:innen unangemessene Bedingungen auferlegen. Rentner:innen, deren Einkommen häufig auf ihre Rentenzahlung begrenzt ist, sehen sich auch oft mit steigenden Mietkosten und Lebenshaltungskosten konfrontiert. Viele sind gezwungen, einen erheblichen Teil ihres begrenzten Budgets für die Miete aufzubringen. Migrant:innen, die in neue Länder oder Städte ziehen, stehen vor ähnlichen Herausforderungen. Neben möglichen Sprachbarrieren und kulturellen Anpassungen sehen sie sich oft Diskriminierungen auf dem Wohnungsmarkt gegenüber. Vermieter:innen können Vorurteile haben oder höhere Anforderungen an Migrant:innen stellen, was den Zugang zu bezahlbarem Wohnraum erschwert (Aehnelt & Nelle, 2022).

Der sogenannte Gentrifizierungseffekt verstärkt das Problem zusätzlich. Der Wandel von Stadtvierteln, die durch Investitionen und Modernisierung aufgewertet werden, wird Gentrifizierung genannt. Infrastrukturprojekte, kulturelle Initiativen und die Modernisierung von Altbauten locken zahlungskräftige Personengruppen an. Dies führt zu einem Anstieg der Immobilien- und Mietpreise, da die Nachfrage nach Wohnraum in den aufgewerteten Vierteln steigt. Während die Gentrifizierung dazu beitragen kann, städtische Räume aufzuwerten und die Lebensqualität zu verbessern, kann sie auch Nachteile für die Bewohner:innen der Stadtviertel mit sich bringen. Die ursprünglichen Bewohner:innen, die teilweise aus einkommensschwachen Schichten kommen, sehen sich plötzlich mit steigenden Lebenshaltungskosten konfrontiert und können sich den neuen Wohnstandard nicht mehr leisten. Dies führt zu Verdrängungseffekten, da die ursprünglichen Bewohner:innen gezwungen sind, in andere Stadtteile auszuweichen, in denen die Mieten möglicherweise noch erschwinglich sind. Dies führt zu einer sozialen Ungleichheit und einem Verlust an Vielfalt in den urbanen Zentren (Glatter & Mießner, 2021).

Wohnen und Wohnraum erfüllen fundamentale Grunddaseinsfunktionen, indem sie Schutz, Sicherheit und Privatsphäre bieten. Wohnräume dienen als Orte, an denen Familien und Freunde zusammenkommen und schaffen Rückzugsorte zur Ruhe und Entspannung. Wohnraum erfüllt nicht nur physische Bedürfnisse, wie Schlafen und Essen, sondern prägt auch Identität und Zugehörigkeit. Das Wohnen und der Wohnraum tragen wesentlich zum Wohlbefinden, zur Lebensqualität und zur sozialen Struktur bei (Steward, 2000). Der

eigene Wohnraum ist zentraler Angel- und Knotenpunkt im Leben eines jeden Menschen. Wohnungslos zu sein ist in Deutschland und an den meisten Orten der Welt einer der schwierigsten Lebensumstände. Die Aussicht, wohnungslos zu werden, wird von vielen Menschen als beängstigend und existenziell bedrohlich empfunden. Infolgedessen wird Wohnraum als eines der fundamentalsten Güter betrachtet, das ein Mensch für sein Wohlbefinden benötigt.

Die Karlsruher Südstadt ist ein Ort, an dem unterschiedliche Bevölkerungsgruppen mit verschiedenen Nationalitäten auf dicht bebautem Raum zusammenwohnen. Familien, Studierende und Rentner:innen haben in der Südstadt einen Wohnort gefunden. Es ist ein Ort, wo die Entwicklungen der Mietpreissteigerungen und Gentrifizierung in der Entwicklung des Stadtteils eine zentrale Rolle spielen.

Forschungsstand des Wohnens und Wohnqualität in Städten

Der aktuelle Stand der Forschung im Bereich des Wohnens und der Wohnqualität bietet einen Einblick in die vielschichtigen Herausforderungen und Entwicklungen, die dieses Thema prägen. Zahlreiche Studien und Untersuchungen aus verschiedenen Ländern beleuchten unterschiedliche Aspekte, die sowohl individuelle Wohnsituationen als auch breitere soziale und ökonomische Trends reflektieren.

Die wissenschaftliche Forschung zur Wohnsituation in deutschen Großstädten zeigt eine zunehmende Marktanforderung und -anspannung in Wachstumsregionen und Ballungsgebieten. Diese Trends führen zu einer wachsenden Diskrepanz zwischen Angebot und Nachfrage, insbesondere im Bereich bezahlbaren Wohnraums. Dies wird von verschiedenen Studien, darunter derjenigen von Walberg et al. (2023) und der Hans Böckler Stiftung (2023), herausgestellt, die auf Faktoren wie steigende Bau- und Grundstückskosten sowie einen Mangel an erschwinglichen Wohnungen hinweisen. Untersuchungen von Kholodilin und Menze (2012) zeigen, dass es deutliche Unterschiede zwischen den deutschen Großstädten hinsichtlich der Entwicklung von Wohnungspreisen und Mieten gibt. Während die Wohnungspreise seit 2007 in den meisten Städten gestiegen sind, verlief der Anstieg der Mieten moderater.

Neben den Wohnungs- und Mietpreisen stellt auch die Wohnqualität in städtischen Gebieten ein

zentrales Forschungsthema dar. Untersuchungen von Vijayakumar & Sangeetha (2020) zeigen, dass die Wohnqualität maßgeblich von der physischen Gestaltung der Wohngebiete, der Verfügbarkeit von erschwinglichem Wohnraum, der Qualität der Wohninfrastruktur und der Sicherheit beeinflusst wird. Die physische Gestaltung der Wohngebiete, einschließlich der Architektur und des Vorhandenseins von Grünflächen, trägt dazu bei, dass sich Bewohner:innen wohlfühlen. Erschwinglicher Wohnraum ist entscheidend für eine breite Bevölkerungsschicht und fördert soziale Integration. Infrastrukturelle Einrichtungen, wie öffentliche Verkehrsmittel und Gesundheitsdienste, beeinflussen ebenfalls die Wohnqualität, indem sie die Zugänglichkeit zu wichtigen Dienstleistungen erleichtern.

Die Forschung zeigt auch, dass sich die Wohnverhältnisse und insbesondere die Wohnqualität in verschiedenen Regionen und Ländern im Laufe der Zeit verändert haben. Noll & Weick (2009) beschreiben, dass in Westdeutschland eine Verbesserung der Wohnungsversorgung und der Wohnqualität zu verzeichnen ist, während in anderen Ländern weiterhin Herausforderungen wie steigende Wohnkosten und der Mangel an bezahlbarem Wohnraum bestehen.

Des Weiteren wird deutlich, dass Wohnzufriedenheit einen erheblichen Beitrag zur Lebenszufriedenheit und -qualität leistet. Coates et al. (2015) haben herausgearbeitet, dass physische Merkmale der Wohnung sowie soziale Faktoren, wie die Qualität der Nachbarschaft und soziale Interaktionen, eine wichtige Rolle bei der Wohnzufriedenheit spielen.

Bürgerbefragungen der Europäischen Union

Die Europäische Union führt alle drei Jahre eine Bürgerbefragung zur Lebensqualität durch, die nicht nur EU-Länder, sondern auch Städte in der Türkei, Island, Norwegen und der Schweiz umfasst (Amt für Stadtentwicklung, 2016). Das Hauptziel dieser Umfrage besteht darin, ein Verständnis für die demographische Entwicklung sowie die subjektive Wahrnehmung der Lebensbedingungen zu erlangen. Es ist jedoch anzumerken, dass diese Untersuchung nicht ausschließlich auf die Wohnqualität abzielt, sondern auch andere Aspekte berücksichtigt. Darüber hinaus werden nicht einzelne Stadtteile, sondern ganze Städte in die Untersuchung einbezogen. Im internationalen Vergleich positioniert sich Karlsruhe im Mittelfeld. Beson-

ders hervorzuheben sind die positiven Bewertungen in den Bereichen Grünflächen und kulturelle Einrichtungen. Allerdings weist die Untersuchung auch Bereiche auf, in denen Verbesserungsbedarf besteht, wie beispielsweise die Bewertung von Straßen und Gebäuden (Amt für Stadtentwicklung, 2019). Dies zeigt, dass zwar Städte in Europa und Deutschland, einschließlich Karlsruhe, untersucht werden, jedoch bisher keine umfassende Forschung ausschließlich zur Wohnqualität vorliegt.

Wohnqualität, Wohnzufriedenheit und Preisgestaltung: Was fehlt in der Forschung?

Die wissenschaftliche Forschung zum Thema Wohnen und Wohnqualität hat bereits Erkenntnisse hervorgebracht, die die Komplexität dieses Bereichs beleuchten. Dennoch bleiben trotz des umfangreichen Forschungsumfelds einige Lücken bestehen, insbesondere in Bezug auf Regionen wie Karlsruhe. Während viele deutsche Städte wie München Berlin und Frankfurt am Main intensiv analysiert wurden (Doll et al. 2021; Möbert & Schildbach 2020; Schipper & Heeg, 2021), gibt es nur wenige Untersuchungen, die sich auf Karlsruhe und seine Stadtteile konzentrieren. Diese Lücken sind von Bedeutung, da verschiedene Stadtteile unterschiedliche Wohnbedingungen und -qualitäten aufweisen können.

Angesichts der bestehenden Lücken in der Forschung, insbesondere im Hinblick auf Stadtteile, wie die Südstadt in Karlsruhe, stellt sich die Frage, welche spezifischen Faktoren die Wohnqualität in dieser Region prägen. Es ist von Relevanz, diese Faktoren genauer zu untersuchen, um ein Verständnis für die Wohnsituation in der Südstadt zu entwickeln. Indem die Forschung sich auf Stadtteile, wie die Südstadt in Karlsruhe, konzentriert, kann ein Verständnis für die lokalen Wohnbedingungen und die Bedürfnisse der Bewohner:innen entstehen.

Methodisches Vorgehen

Im Rahmen unsere Projektseminars widmeten wir uns in unserer Gruppe dem Thema Wohnen, für das eine Reihe von Fragen in einem standardisierten Fragebogen gestellt wurden, der von insgesamt 180 Bewohner:innen beantwortet wurde. Der Fragebogen enthielt sowohl geschlossene als auch offene Fragen, um ein umfassendes Verständnis der Lebenssituation in der alten Südstadt zu ermöglichen. Bei den offenen Fragen wurden die

Passant:innen gebeten, frei formulierte Antwortmöglichkeiten zu nennen, um Aspekte zu erfassen, die außerhalb unserer Vorüberlegungen lagen.

Zentrale Themen zur Erfassung der Wohnsituation waren z.B. die Bewertung der Wohnsituation. So wurde nach den drei größten Vorteilen der Wohnung gefragt, die sich positiv auf ihre Wohnqualität auswirken. Die Zufriedenheit mit der Wohnsituation wurde mithilfe von Skalen erfasst. Die Fragen zu persönlichen Informationen zielten auf Geschlecht, Alter, Bildungsstand und Staatsangehörigkeit ab. Während der Befragungen wurde nicht nur strikt entlang des Fragebogens befragt, sondern es kam auch oft zu Gesprächen, die zusätzliche Einblicke ermöglichten.

Die Ergebnisse dieser quantitativen Umfragen bildeten die Grundlage für die Bewertung der allgemeinen Lebenssituation in der Südstadt. Zusätzlich zu den quantitativen Erhebungen wurden qualitative Interviews durchgeführt, die speziell auf die Wohnsituation abzielten. Dies ermöglichte einen tieferen Einblick und ein besseres Verständnis für die Lebensumstände der Bewohner:innen.

Die qualitativen Interviews wurden sorgfältig und in einer entspannten Atmosphäre durchgeführt, indem die Befragungen zumeist im Sitzen stattgefunden haben und mithilfe von Sprachaufnahmen dokumentiert wurden. Der Ablauf der Interviews war strukturiert, wobei zunächst eine lockere Konversation begann, um eine Vertrauensbasis aufzubauen. Nachdem grundlegende Informationen, wie der Name und das Alter, erfragt wurden, wurde das Gespräch auf die Südstadt und die Wohnsituation der Befragten fokussiert. Die Fragen waren vielfältig und reichten von oberflächlichen wie „Mit wem wohnen Sie zusammen?“ und „Seit wann wohnen Sie in der Südstadt?“ zu tiefergehenden wie „Würden Sie erneut in die Südstadt ziehen?“ und der Einschätzung der Wohnqualität in der Südstadt und ihrer eigenen Wohnung. Die Antworten der Befragten wurden ausführlich begründet, was zusätzliche Einblicke ermöglichte. Die Dauer der Interviews variierte je nach Person und betrug zwischen 15 und 35 Minuten. In einigen Fällen fanden auch Gruppeninterviews statt, um eine angenehme Gesprächsatmosphäre zu schaffen. Alle Interviews wurden anschließend transkribiert, um die gesprochenen Inhalte in Textform festzuhalten und weiter analysieren zu können. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Kombination aus qualitativen und quantitativen Methoden einen umfassenden Einblick ermöglicht.

Wer wohnt in der Südstadt?

Um die Wohnsituation der Bewohner:innen der Südstadt zu verstehen, ist es interessant, zunächst die Personenkonstellationen der Haushalte zu betrachten. In Abb. 1 ist zu sehen, dass die meisten der Befragten ihre Wohnung mit Freund:innen und Bekannten teilen. Aus den persönlichen Gesprächen in der Südstadt wissen wir, dass diese Wohnkonstellation meist aus studentischen Wohngemeinschaften (WG) besteht. Singlehaushalte sind etwas seltener vorzufinden als WGs. Eine weitere relevante Wohnkonstellation sind Familien bzw. Haushalte, in denen mindestens ein Kind wohnt, was auch Haushalte mit alleinerziehenden Eltern umfasst. Die Befragten, die mit ihrem/ihrer Partner:in zusammenwohnen, machen den kleinsten Anteil an den Haushalten der Südstadt aus. Mehrere Befragte, die sich in die Kategorie 'Sonstige' zählten, erklärten, dass sie ihre Personenkonstellation auf unserem Fragebogen nicht wiederfinden, da ihre Mitbewohner:innen nicht in die Kategorie 'Freund:innen und Bekannte' passen. Stattdessen handele es sich in ihrem Haushalt um eine sogenannte 'Zweck-WG'. Bei Zweck-WGs wohnen Personen aus rein praktischen Gründen zusammen, ohne dass weitere persönliche Beziehungen zu den Mitbewohner:innen gepflegt werden. Die Südstadt zeichnet sich durch eine vielfältige Mischung von Wohnkonstellationen aus und ist somit ein lebendiges und diverses Viertel, in dem Menschen unterschiedlichen Alters und in verschiedenen Lebenssituationen ein Zuhause finden.

Gutes Wohnen im Süden Karlsruhes

Um zu untersuchen, wie die Südstädter:innen ihre Wohnqualität in ihrem Stadtteil empfinden, haben wir die Personen nach fünf Merkmalen zu ihrer Wohnsituation befragt (Abb. 2). Die Befragten sollten in jeder Kategorie eine Punktebewertung auf einer Skala von 1 bis 10 abgeben. Die Wertung '1' steht für völlige Unzufriedenheit und eine Wertung von '10' bedeutet völlige Zufriedenheit. Die Größe der eigenen Wohnung wird von den meisten Menschen als sehr positiv empfunden. Die meisten Befragten vergaben mit 10 Punkten die höchste Wertung. Lediglich 16% der Befragten bewerteten die Größe ihrer Wohnung mit einer '5' oder schlechter. Auch die Höhe der Kaltmiete und die Qualität der Wohnung wird von den meisten Menschen positiv wahrgenommen. Knapp 30% der Befragten bewerteten die Qualität ihrer Wohnung mit einer '5' oder schlechter. Daraus folgt, dass über 70% der

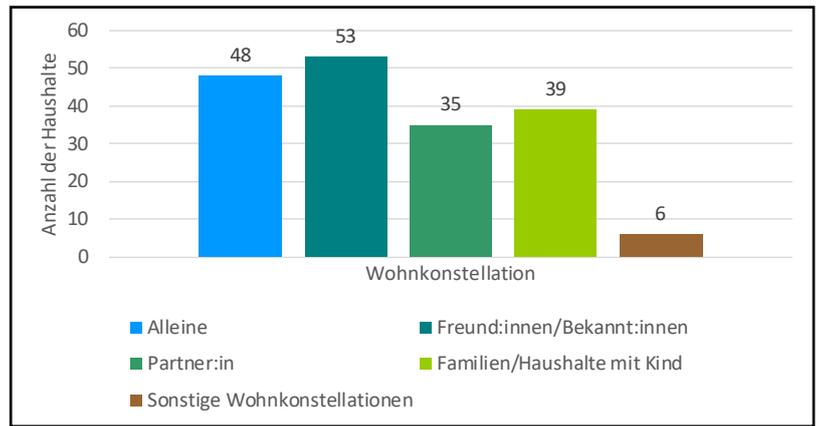


Abb. 1: Mit wem wohnen Sie zusammen? (n=180)

Quelle: Eigene Darstellung

Befragten die Qualität ihrer Wohnung mit einer '6' oder besser bewerteten. Auch wenn alle Kategorien überwiegend positiv bewertet wurden, fällt auf, dass es in den Kategorien Zufriedenheit mit dem 'Gemeinschaftsgefühl im Haus' und dem 'Gemeinschaftsgefühl in der Nachbarschaft' auch vermehrt kritische Meinungen gibt. 36% der Befragten bewerteten das Gemeinschaftsgefühl in der Nachbarschaft mit einer '5' oder schlechter.

Wenn man die Zufriedenheit mit der Wohnqualität in Bezug auf die Eigentümerverhältnisse der Wohnung untersucht, fällt auf, dass Menschen, die in ihrem eigenen Eigentum leben, mit ihrer Wohnqualität deutlich zufriedener sind als die Menschen, die in einer Mietwohnung leben (Abb. 3). Etwa 91% der Befragten Südstädter:innen wohnen in einer Mietwohnung. Nur rund 9% der Befragten sind auch Besitzer:innen ihrer Wohnung. Mehr als die

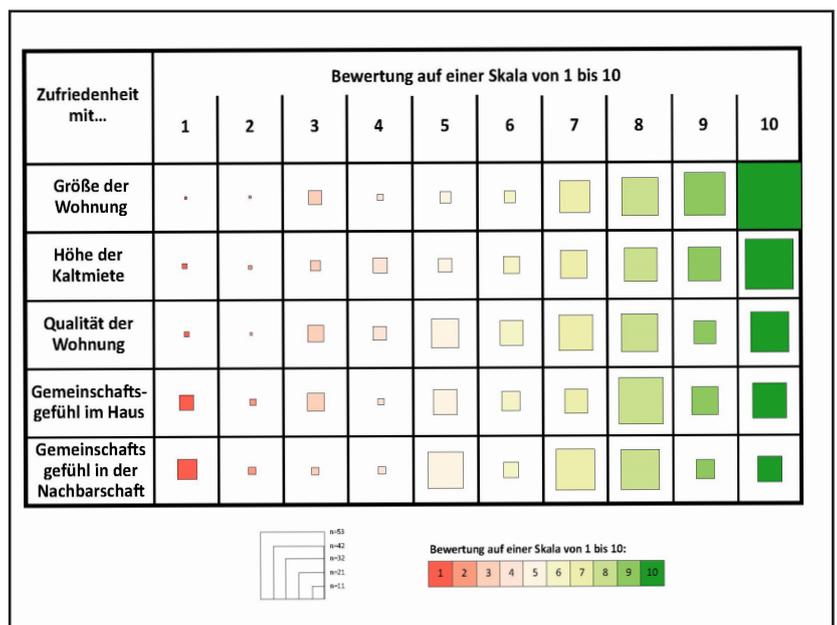


Abb. 2: Wie zufrieden sind Sie mit den folgenden Merkmalen Ihrer Wohnung bzw. Ihrer Wohnumgebung? (n=180)

Quelle: Eigene Darstellung

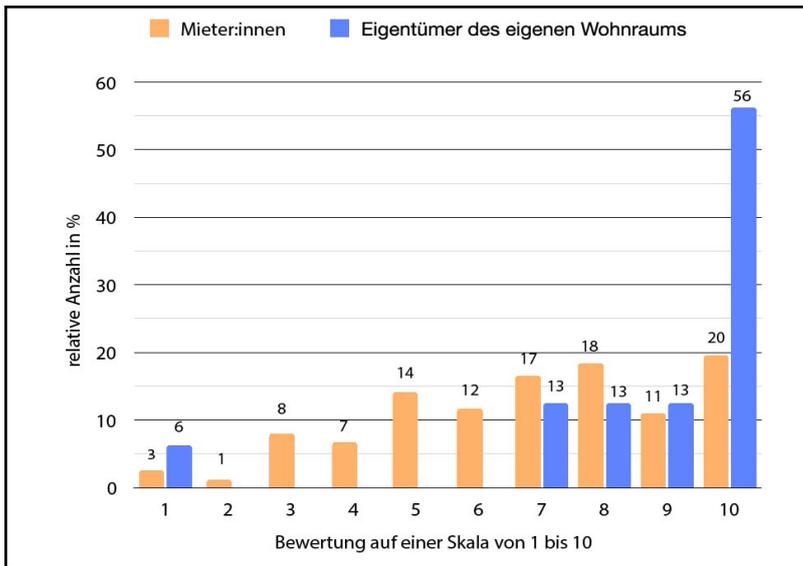


Abb. 3: Qualität der Wohnung: Wie zufrieden sind Sie mit den folgenden Merkmalen Ihrer Wohnung bzw. Ihrer Wohnumgebung? (n=179)

Quelle: Eigene Darstellung

Hälfte der Befragten, die in ihrem Eigentum wohnen, bewerten die Qualität ihrer Wohnung mit der bestmöglichen Wertung '10'. Bei den Mieter:innen zählen sich nur knapp 20% zu den völlig Zufriedenen (Wertung 10).

Um herauszufinden, ob langjährige oder neu zugezogene Bewohner:innen der Südstadt zufriedener mit ihrer Wohnqualität sind, haben wir die Befragten in zwei gleich große Gruppen aufgeteilt. Rund 50% der Befragten Südstädter:innen sind vor 2018 in die Südstadt gezogen (n=91). Die andere Hälfte ist erst ab 2018 in die Südstadt gekommen (n=89). In Abb. 4 kann man erkennen, dass die Befragten, die bereits vor 2018 in die Südstadt gezogen sind, alle Merkmale ihrer Wohnqualität besser bewertet haben als die ab 2018 zugezogenen. Es sind verschiedene Gründe, die dies erklären können, vorstellbar. Einerseits handelt es sich bei den neu Hinzugezogenen häufig um Studierende, die aufgrund ihres begrenzten Budgets für Miet- und Nebenkosten auf dem hart umkämpften Wohnungsmarkt eher weniger attraktive Wohnungen finden. Andererseits ist zu vermuten, dass die Bewohner:innen,

die in der Südstadt zufrieden sind, eher dort wohnen bleiben, während die unzufriedenen Bewohner:innen schneller den Stadtteil verlassen, um an einem anderen Ort ein Zuhause zu finden. Die Südstadt zeichnet sich durch eine kontinuierliche Bevölkerungsbewegung aus, wobei ständig Bewohner:innen hinzuziehen und den Stadtteil wieder verlassen. Viele Studierende wohnen nur wenige Jahre oder sogar Monate in der Südstadt. Der häufige Wechsel in der Nachbarschaft kann dazu führen, dass schwerer Kontakte innerhalb der Nachbarschaft aufgebaut werden können. Das Zusammenleben mit Fremden könnte eine Erklärung dafür sein, weshalb einige Menschen das Gemeinschaftsgefühl in der Nachbarschaft negativ und als nicht vorhanden wahrnehmen. Insgesamt sind jedoch auch die Neuzugezogenen in der Südstadt größtenteils mit ihrer Wohnsituation zufrieden und kritische Meinungen sind auch hier eher selten anzutreffen.

Zudem wurden die Südstädter:innen nach den besten und schlechtesten Eigenschaften ihrer jetzi-

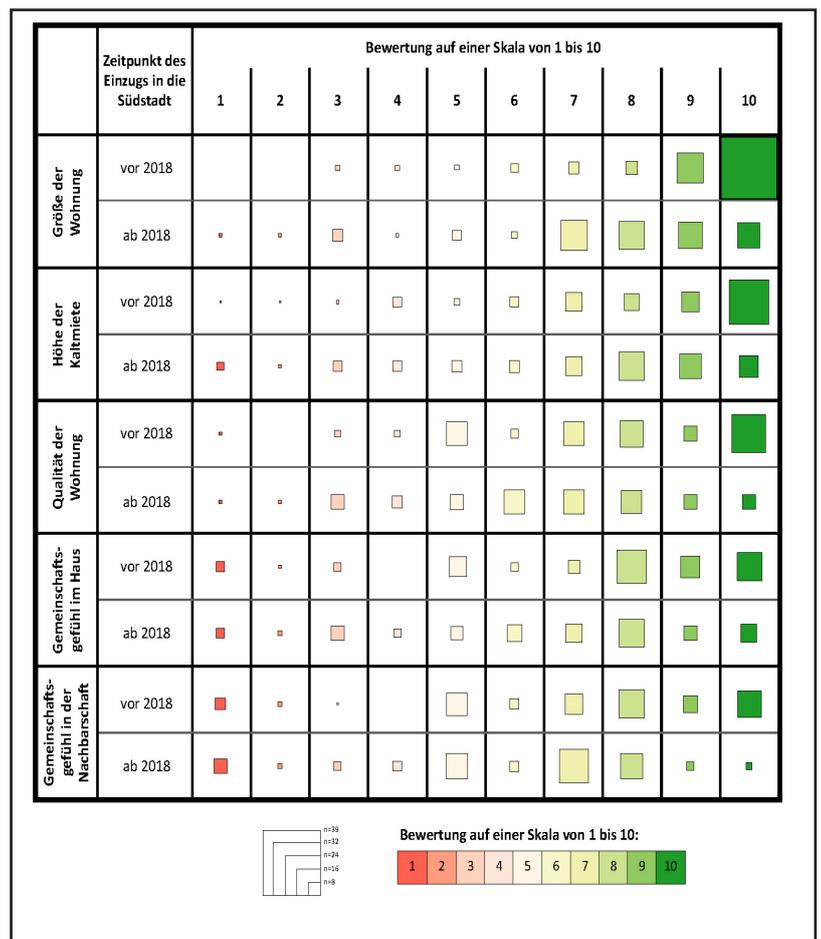


Abb. 4: Wie zufrieden sind Sie mit den folgenden Merkmalen Ihrer Wohnung bzw. Ihrer Wohnumgebung? Ein Vergleich zwischen den Bewohner:innen, die vor und ab 2018 in die Südstadt gezogen sind. (n=180)

Quelle: Eigene Darstellung

gen Wohnsituation befragt (Abb. 5). Hierbei konnte man im Fragebogen in offenen Feldern je drei positive und drei negative Merkmale aufzählen. Die zentrale Lage nannten über 50% der Befragten als positives Merkmal ihrer aktuellen Wohnsituation. Es ist mit 100 Nennungen bei 180 Befragten die mit Abstand häufigste Nennung. Knapp ein Viertel der Befragten stören sich an zu viel Lärm in der Südstadt. Der Lärm ist somit der Hauptkritikpunkt der Südstädter:innen an ihrer Wohnlage im Stadtteil. Bei den häufig genannten Eigenschaften zeigt sich, dass es wiederholt dieselben Themen sind, die den Bewohner:innen entweder positiv oder negativ auffallen. Unter den häufigsten positiven Merkmalen sind dabei das Vorhandensein eines Balkons, der angemessene Mietpreis, die Ruhe, die Größe der Wohnung und die Nachbarschaft genannt worden. All diese Merkmale sind auch in umgekehrter Form am häufigsten negativ aufgefallen. Die häufigsten negativen Merkmale sind das Fehlen eines Balkons, der zu hohe Mietpreis, der Lärm, die unzureichende Größe der Wohnung und die Unzufriedenheit mit der Nachbarschaft genannt worden. Lediglich hinsichtlich der zentralen Lage gibt es eine weitgehende Einigkeit unter den Befragten. Eine Studentin antwortete auf die Frage, warum es ihr in der Südstadt so gut gefällt mit:

“Mir gefällt es in der Südstadt, weil die Lage gut ist, da man schnell an der Uni ist und schnell in der Stadt, schnell am Ettlinger Tor und es gibt auch viele verschiedene Bars und Clubs - das Pilzkarussell zum Beispiel, aber auch Supermärkte, die Schauburg.”

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung decken sich größtenteils mit den Ergebnissen aus den persönlichen Befragungen am Werderplatz. Auch hier waren die meisten Befragten zufrieden oder sehr zufrieden mit ihrer momentanen Wohnsituation in der Südstadt (Abb. 6). Rund 86% der Befragten bewerten ihre momentane Wohnsituation mit einer ‘6’ oder besser. Ein 39-jähriger Südstadtbewohner formulierte im Interview passend:

“Ja, ich fühle mich sehr wohl in der Südstadt. Auch wenn der Ruf der Südstadt nicht so rosig ist, aber man fühlt sich einfach wohl.”

Die Südstadt ist kein problemfreies Viertel und dennoch ist uns in den Gesprächen mit den Bewohner:innen vor Ort aufgefallen, dass die Südstadt von den meisten Menschen als ein schö-

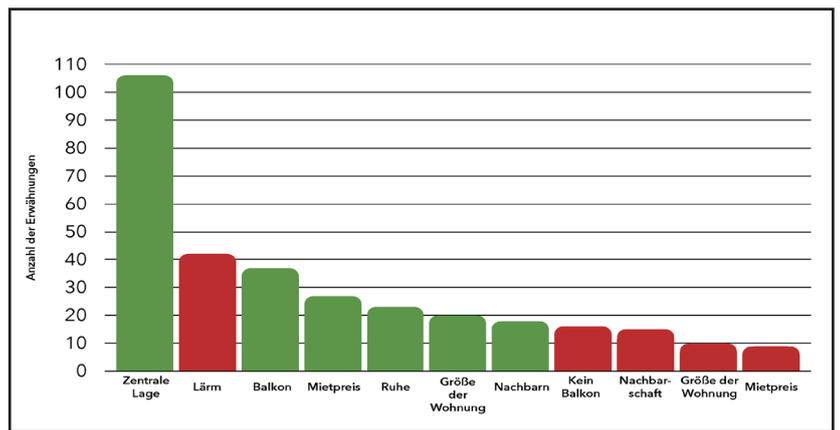


Abb. 5: Was sind aus Ihrer Sicht die größten Vorteile/Nachteile Ihrer Wohnung, die sich positiv/negativ auf Ihre Lebensqualität auswirken? (n=180)

Quelle: Eigene Darstellung

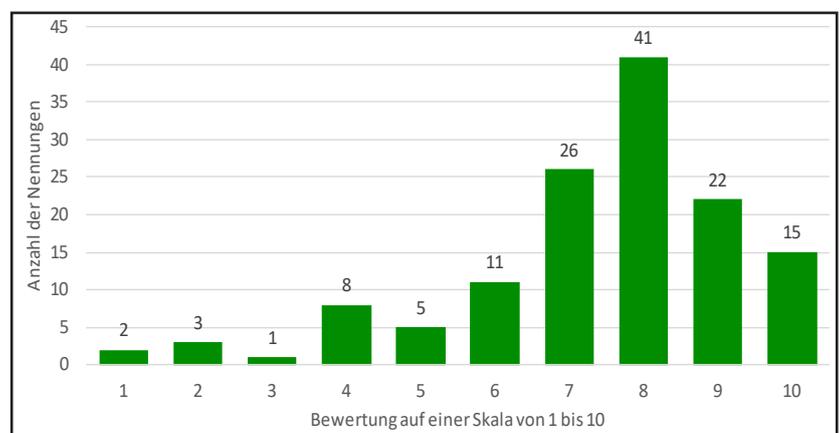


Abb. 6: Auf einer Skala von 1 bis 10, wie zufrieden sind Sie mit Ihrer momentanen Wohnsituation? (n=134)

Quelle: Eigene Darstellung

ner Wohnort wahrgenommen wird und sich viele Bewohner:innen in ihrem Zuhause in der Südstadt sehr wohl fühlen.

Eine Abschlussbetrachtung unserer Erkenntnisse

Die Forschungsarbeit zur Wohnqualität in der Karlsruher Südstadt liefert einen Einblick in das Leben verschiedener Bevölkerungsgruppen in einem dicht besiedelten städtischen Raum. Die Südstadt beherbergt eine diverse Gemeinschaft von Familien, Studierenden und Rentner:innen, die sowohl mit verschiedenen Anforderungen und Vorstellungen, als auch mit unterschiedlichen Budgets in der Südstadt ein Zuhause gefunden haben.

Bei unserer Erhebung in der Südstadt haben wir quantitative und qualitative Methoden angewendet, um die Zufriedenheit der Bewohner:innen der Südstadt bezüglich ihrer Wohnqualität zu analysieren.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Zufriedenheit mit der Wohnqualität bei neu zugezogenen Bewohner:innen niedriger ist als bei Menschen, die schon länger in der Südstadt wohnen. Unterscheidet man die Wohnqualität in Zufriedenheit mit der Größe der Wohnung, der Höhe der Kaltmiete, der Qualität der Wohnung, dem Gemeinschaftsgefühl im Haus und dem Gemeinschaftsgefühl in der Nachbarschaft wird deutlich, dass die meisten Bewohner:innen mit der Größe der Wohnung sehr zufrieden sind, während es bei dem Gemeinschaftsgefühl in der Nachbarschaft auch kritische Stimmen gibt.

Die Befragten hoben besonders häufig die zentrale Lage der Südstadt als positives Merkmal ihrer Wohnsituation hervor, während Lärm am häufigsten als störend empfunden wurde. Weitere positive und negative Merkmale, darunter das Vorhandensein eines Balkons, Mietpreis, Ruhe, Wohnungsgröße und Nachbarschaft, spiegeln individuelle Präferenzen wider.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Wohnqualität in der Südstadt überwiegend positiv wahrgenommen wird. Sowohl bei der Auswertung der Daten, als auch in den Gesprächen mit den Bewohner:innen im Viertel, wurden häufig die Vorzüge betont und ein positives Bild der Südstadt gezeichnet.

In die Zukunft geblickt: Weiterführende Perspektiven unserer Erforschung

Der Ausblick dieser Forschungsarbeit auf die Wohnqualität in urbanen Räumen, insbesondere in der Karlsruher Südstadt, bietet einen erweiterten Blick auf potenzielle Handlungsfelder für städtebauliche Planung und soziale Interventionen. Durch die Identifikation von Stärken und Schwächen können zukünftige Studien spezifische Merkmale genauer untersuchen, um angepasste Lösungen zu entwickeln, die den Bedürfnissen der Wohngemeinschaft entsprechen. Eine enge Zusammenarbeit mit lokalen Akteuren, Stadtplaner:innen und der Bevölkerung ist dabei entscheidend, um ein umfassendes Verständnis für die Dynamik der Wohnqualität zu erlangen. Es zeigt sich, dass die zukünftige Forschung nicht nur auf einzelne Städte oder Regionen beschränkt bleiben sollte, sondern auch kleinere Einheiten wie Stadtteile analysieren kann. Durch einen systematischen Vergleich zwischen Städten und Stadtteilen, die viele positive Merkmale der Wohnqualität aufweisen, können bewährte

Verfahren ermittelt werden. Diese Erkenntnisse können anschließend genutzt werden, um gezielt Maßnahmen zu entwickeln, die dazu beitragen, die Wohnqualität in weniger gut ausgestatteten Gebieten zu verbessern. Ein weiterer wichtiger Aspekt liegt in der interdisziplinären Zusammenarbeit, um innovative Lösungen zu entwickeln, die über die Geographie hinausgehen. Durch den Einsatz verschiedener Fachbereiche können nachhaltige Veränderungen angestrebt werden, die nicht nur die Wohnqualität der Bewohner:innen verbessern, sondern auch dazu beitragen, lebendige und lebenswerte städtische Räume zu schaffen. III

AUTOR:INNEN

Nele Epperlein, geb. 2001, Geographie/Sport B.Ed.,
uzhwe@student.kit.edu,

Jacob Dreher, geb. 1999, Geographie/NwT B.Ed.,
uekgu@student.kit.edu

LITERATUR

- Aehnel, R., & Nelle, A. (2022). Integration von Geflüchteten in den regulären Wohnungsmarkt. In I. Breckner & H. Sinning (Hrsg.), *Wohnen nach der Flucht: Integration von Geflüchteten und Roma in städtische Wohnungsmärkte und Quartiere* (S. 281-294). Springer Fachmedien.
- Amt für Stadtentwicklung. (2016). *Lebensqualität in Karlsruhe im Städtevergleich*. Stadt Karlsruhe.
- Amt für Stadtentwicklung. (2019). *Stadtentwicklung aktuell. Lebensqualität in Karlsruhe im Städtevergleich 2019*. Stadt Karlsruhe.
- Coates, D., Anand, P., & Norris, M. (2015). *A capabilities approach to housing and quality of life: The evidence from Germany*. Open Discussion Papers in Economics, 78.
- Doll, M., Fuest, C., Neumeier, F., & Stöhlker, D. (2021). Ein Jahr Mietendeckel. Wie hat sich der Berliner Immobilienmarkt entwickelt? *Ifo Schnelldienst*, 74(3), 26-32.
- Glatter, J., & Mießner, M. (2021). Aktuelle Debatten in der deutschsprachigen Gentrifizierungsforschung: Zur Einleitung. In J. Glatter & M. Mießner (Hrsg.), *Gentrifizierung und Verdrängung. Aktuelle theoretische, methodische und politische Herausforderungen* (S. 9-32). Transcript Verlag. <https://doi.org/10.1515/9783839455821-001>
- Hans Böckler Stiftung. (2023). *Wohnungsnot in Deutschland*. Abgerufen am 26. Februar 2024, von <https://www.boeckler.de/de/auf-einen-blick-17945-20782.htm>
- Kholodilin, K., & Mense, A. (2012). Wohnungspreise und Mieten steigen 2013 in vielen deutschen Großstädten weiter. *DIW Wochenbericht*, 79(45), 3-13.
- Kitzmann, R. (2023). Der deutsche Wohnungsmarkt. In E. Kulke (Hrsg.), *Wirtschaftsgeographie Deutschlands* (S. 311-332). Springer Verlag.
- Möbert, J., & Schildbach, J. (2020). *Deutschland-Monitor. Münchner Wohnungsmarkt läuft & läuft & läuft... ... wenigstens noch ein paar Jahre*. DB Research.
- Noll, H. H., & Weick, S. (2009). Wohnen in Deutschland: Teuer, komfortabel und meist zur Miete; Analysen zur Wohnsituation und Wohnqualität im europäischen Vergleich. *Informationsdienst Soziale Indikatoren*, 41, 1-7. <https://doi.org/10.15464/isi.41.2009.1-7>
- Schipper, S., & Heeg, S. (2021). Der Stachel des Widerspruchs: Wohnungspolitik und soziale Kämpfe in Frankfurt am Main. In J. Betz, S. Keitzel, J. Schardt, S. Schipper, S. Schmitt Pacifico & F. Wiegand (Hrsg.), *Frankfurt am Main. Eine Stadt für alle? Konfliktfelder, Orte und soziale Kämpfe* (S. 53-66). Transcript Verlag.
- Steward B. (2000). Living Space: The Changing Meaning of Home. *British Journal of Occupational Therapy*, 63(3), 105-110. <https://doi.org/10.1177/030802260006300>
- Vijayakumar, V., & Sangeetha, S. P. (2020). Urban form as a critical factor in the Quality of Life indicators – A review. *Materials Today: Proceedings*, 37(2021), 877-879. <https://doi.org/10.1016/j.matpr.2020.06.043>
- Walberg, D., Gniechwitz, T., Paare, K., & Schulze, T. (2023). *Status und Prognose: So baut Deutschland - so wohnt Deutschland. Der Chancen-Check für den Wohnungsbau*. Arbeitsgemeinschaft für zeitgemäßes Bauen e.V.

SUMMARY

How satisfied the Südstadt residents are

by Nele Epperlein, Jacob Dreher

Living, as a fundamental aspect of human existence, significantly affects our daily lives and overall well-being. This study concentrates on assessing the quality of residential life in Karlsruhe's Südstadt district. Survey results indicate that a large portion of the population is content with their current living situation. Specifically, the central location, presence of balconies, and affordable rent are cited as positive attributes. Nonetheless, noise pollution emerges as a recurring issue that many residents are dissatisfied with. These findings underscore the importance of further research efforts in this domain. It is essential to adopt an interdisciplinary approach and collaborate closely with local stakeholders, urban planners, and community members to achieve comprehensive improvements in residential conditions.

Night-Time-Economy: attraktiv oder störend?

Laut, bunt, lebendig – Night-Time-Economy in der Karlsruher Südstadt

Die Night-Time-Economy (dt. Nachtökonomie) in Form von Kneipen, Bars, Clubs etc. kann einen großen Einfluss auf die Lebensqualität eines Viertels haben. Auch die Karlsruher Südstadt hat eine lebendige Night-Time-Economy. Um herauszufinden, wie die Bewohner:innen die Night-Time-Economy wahrnehmen, bewerten und nutzen, wurden im Rahmen dieses Forschungsprojekts mehrere Umfragen durchgeführt. Die Ergebnisse werden in folgendem Artikel näher beleuchtet.

„Die Südstadt ist laut und bunt, man merkt einfach, dass hier gelebt wird. Es ist abends immer etwas los auf den Straßen, das mag ich einfach!“ (Mann, 34)

Iuno, Rosa und Wolfbräu: Dies sind drei einer Vielzahl an nächtlichen Ausgehmöglichkeiten der Südstadt in Karlsruhe. Die sogenannte alte Südstadt umfasst den westlichen Teil der Südstadt zwischen der Ettlinger und der Rüppurer Straße und ist dank ihres blühenden Nachtlebens (Schwitalla & Setzler, 2023) ein regelrechtes Paradies für Nachtschwärmer:innen. Hier finden sich neben urigen Kneipen trendige Clubs und vielfältige kulturelle Abendveranstaltungen. Die vielen Ausgehmöglichkeiten sind nur ein Faktor von vielen, welche die Südstadt für Anwohner so attraktiv machen. Auch die im Vergleich zu anderen innerstädtischen Stadtteilen relativ günstigen Mieten, vor allem in älteren Gebäuden (Stadt Karlsruhe - Amt für Stadtentwicklung, 2022), sind für viele Bewohner:innen und Wohnungssuchende nicht zu vernachlässigen. Zusätzlich liegt die alte Südstadt günstig direkt neben der Innenstadt sowie in Fahrradnähe zu allen Hochschulen Karlsruhes. Des Weiteren befindet sich der Hauptbahnhof in unmittelbarer Nähe und das Einkaufen zu Fuß stellt in der Südstadt ebenfalls kein Problem dar. Aufgrund all dieser Kennzeichen ist das Viertel besonders bei Studierenden beliebt (Schwitalla & Setzler, 2023). Vor allem diese tragen als überdurchschnittlich

aktive Teilnehmer:innen des Nachtlebens (Krüger & Schmid, 2015) dazu bei, dass sich die Südstadt zu einem Karlsruher Szeneviertel mit lebendiger Night-Time-Economy entwickelt hat.

Jedoch hat die alte Südstadt nicht nur einen positiven Ruf. Schlagzeilen wie

„Vier Straftaten in einer Nacht: Zwei junge Männer in Karlsruhe mit Reizgas unterwegs“ (Badische Neueste Nachrichten, 2023)

oder „In hohem Bogen fliegt ein Paket Haschisch über den Karlsruher Werderplatz“ (Voigt, 2023)

sind keine Seltenheit in der Lokalpresse.

Gerade der sehr umstrittene Werderplatz in der Südstadt ist ein Knotenpunkt der Night-Time-Economy. An keinem anderen Ort der Südstadt findet sich eine solche Ballung von Bars und Night-Time-Angeboten. Dies sorgt einerseits für einen Treffpunkt von Menschen jedes sozialen Status, andererseits aber auch für viel Konfliktpotential, denn hier treffen Anwohner:innen, welche ihre Nachtruhe genießen wollen, auf Nachtschwärmer:innen, die bis tief in die Nacht unterwegs sind.

Was sagt die Forschung?

Im wissenschaftlichen Sinne gibt es keine allgemeingültige Definition des Begriffs Night-Time-Economy, wobei meist Tätigkeiten gemeint sind, die zwischen 18 Uhr und 6 Uhr stattfinden (Collias et al., 2023). Dieser Artikel definiert Aktivitäten ab 22 Uhr als Night-Time-Economy, worunter bei-

spielsweise Theater- oder Kinobesuche sowie Besuche sämtlicher Bars und Tanzlokale fallen.

Dem Thema Night-Time-Economy wird sich aus wissenschaftlicher Sicht aus unterschiedlichen Perspektiven angenähert. Zum einen stehen international betrachtet Fragestellungen nach der Belegung von Stadtvierteln durch Einrichtungen der Night-Time-Economy (Lin et al., 2022) und unterschiedliche geschlechtsabhängigen Praktiken im Fokus (Moore et al., 2021). Darüber hinaus wird die Governance städtischen Nachtlebens diskutiert, die sich im angewandten Sinne auch durch die Einführung von Nachtbürgermeister:innen im internationalen Maßstab, aber auch in Deutschland (z.B. in Berlin, Mannheim, Stuttgart oder Heidelberg), zeigt (Seijas & Gelders 2021). Als dritter Forschungszweig kann im Zuge des Club-Sterbens in deutschen Städten die Förderlandschaft und ökonomische Rentabilität von Einrichtungen der Night-Time-Economy, wie Musikspielstätten und Clubs angesehen werden (Üblacker et al., 2023; Glückler & Sandoval Lopez 2019). Im Vereinigten Königreich erwirtschaften Einrichtungen der Night-Time-Economy jährlich 66 Milliarden Pfund, ziehen zahlreiche Tourist:innen an und schaffen sehr viele Arbeitsplätze, in Australien liegt die erwirtschaftete Summe sogar bei 102 Milliarden Dollar pro Jahr. Durch die verschiedenen nächtlichen Wirtschaftsdienstleistungen wird vor allem die lokale Wirtschaft gefördert, da dadurch eine große Anzahl an Arbeitnehmer:innen in verschiedenen Positionen benötigt werden (Huong, 2021).

In asiatischen Ländern, wie Südkorea, Japan oder China, wird die Night-Time-Economy aktuell stark von den lokalen Regierungen gefördert. Es werden Komitees für die Entwicklung der Night-Time-Economy gegründet, welche die nächtliche öffentliche Verkehrsinfrastruktur verbessern oder Gebiete schaffen, in denen die Nachtgastronomie gefördert und ein Geschäftsleben länger am Abend ermöglicht wird (Huong, 2021). Es gibt viele Faktoren, welche die Fähigkeiten zur Entwicklung einer Night-Time-Economy bestimmen, wie die Straßenführung, der Verkehr, öffentliche Beleuchtung, Kameras oder Parkplätze (Maris, 2009).

Für die Forschung der deutschen Night-Time-Economy wurde im Jahr 2015 von der HafenCity Universität Hamburg eine wichtige Grundlage geschaffen. Das Projekt „Stadtnachacht“ beschäftigt sich mit dem Einfluss der Night-Time-Economy auf Großstädte in verschiedenen Bereichen, wie

zum Beispiel Tourismus oder Gefahren, die das Nachtleben mit sich bringt, Stadtentwicklung und dem unmittelbaren Einfluss dieser Faktoren auf die dortigen Stadtbewohner:innen. Anhand verschiedener Städte, wie Berlin, München, Köln, Bochum, Karlsruhe und Hamburg, wurden verschiedene Aspekte der Night-Time-Economy näher beleuchtet. Die Untersuchungen zeigen unter anderem, dass eine florierende Night-Time-Economy eine wichtige Rolle dabei spielen kann, ob ein Stadtviertel als lebenswert empfunden wird. Außerdem wird erläutert, dass vor allem Lärm in nächtlich belebten Stadtvierteln zu vielen Problemen führt, welche nicht immer einfach zu lösen sind. Der Aspekt der Sicherheit ist ebenfalls ein Thema, welches bei diesen Untersuchungen von wesentlicher Bedeutung ist. So stand 2013 in Hannover ein Alkoholverbot auf dem Raschplatz, ein Platz nahe des Bahnhofs, zur Diskussion und es wurden verstärkt Sicherheitskräfte eingesetzt (Krüger & Schmid, 2015). Auch für den Werderplatz in Karlsruhe wurde 2018 ein Alkoholverbot an Wochentagen zwischen April und Oktober von 11 bis 20 Uhr beschlossen. Dies ist ein Versuch, Kriminalität zu verhindern (Weller, 2021). Bisher nicht in Karlsruhe umgesetzt, gibt es jedoch auch weitere Möglichkeiten, um gerade nachts für mehr Sicherheit und Wohlbefinden zu sorgen. Eine dieser Möglichkeiten sind Nachtbürgermeister:innen. Sie stellen eine Schnittstelle zwischen städtischen Behörden, Polizei, Politik und der Szene dar (Kunert, 2023; Scherr & Schweitzer, 2021). Als erste deutsche Stadt führte Mannheim diesen Posten ein, gefolgt von weiteren Städten wie beispielsweise Stuttgart (Korn, 2023). Ihre Aufgaben sind vielfältig und von Stadt zu Stadt unterschiedlich. Nachtbürgermeister:innen vermitteln bei Problemen und engagieren sich für verschiedene Projekte, wie der Reduktion von Glasscherben (Lenz, 2020).

Daraus leiten sich mehrere Fragen für das Forschungsprojekt in der Karlsruher Südstadt ab. Zum einen sollen das Sicherheitsgefühl und der Einfluss, den die nächtliche Dunkelheit auf die Bewohner:innen hat, sowie der Unterschied, der in der Wahrnehmung des Sicherheitsgefühls zwischen Männern und Frauen besteht, untersucht werden. Des Weiteren wird untersucht, welche Angebote der Night-Time-Economy am meisten genutzt werden und welche Altersgruppen im Nachtleben besonders aktiv sind. Zusätzlich wird der Frage nachgegangen, inwiefern das Nachtleben der Südstadt dazu führt, dass Menschen in dieses

Viertel ziehen, also inwiefern es als sogenannter Pull-Faktor dient.

Methoden

Um diese Fragen beantworten zu können, werden im Rahmen der Projektwoche Bewohner:innen der Südstadt mithilfe eines standardisierten Fragebogens nach ihrer Meinung befragt. Weiter werden leitfadengestützte Interviews mit der gleichen Zielgruppe geführt, um darüber hinaus Erkenntnisse und Einschätzungen zum Sicherheitsgefühl und zu den Einrichtungen der Night-Time-Economy vor Ort zu erhalten. Die Interviews werden stichpunktartig festgehalten. Außerdem werden alle Lokalitäten, welche Teil der Night-Time-Economy in der alten Südstadt sind, kartiert.

Unser Ziel ist es, auf der Basis von möglichst bürgernaher Forschung und Kommunikation, Südstadtbewohner:innen eine Stimme zu geben sowie deren Wahrnehmungen und Einschätzungen festzuhalten.

Das Nachtleben der Karlsruher Südstadt: Fluch oder Segen?

Wem gehört die Nacht?

Eine Vielzahl an Menschen hat die Stammkneipe oder den Lieblingsclub direkt vor der Haustüre, jedoch können genau diese Night-Time-Economy Angebote zahlreiche Anwohner:innen gleichzeitig um ihren Schlaf bringen und für Störpotential in städtischen Quartieren sorgen. So stellt es sich auch in Karlsruhe dar: Vor allem an Wochenenden in den Sommermonaten kommt es in der Fächerstadt vermehrt zu nächtlichen Ruhestörungen (kanevs, 2013). Wie wird die Night-Time-Economy in der Karlsruher Südstadt empfunden? Inwiefern lassen sich Unterschiede in der Wahrnehmung der

Bevölkerung feststellen, die insbesondere vom Alter abhängig sind? Wo konzentrieren sich Einrichtungen der Night-Time-Economy in der Südstadt in Karlsruhe?

In Abb. 1 ist die Häufigkeit der Nutzung der Night-Time-Economy nach Altersklassen dargestellt. Zunächst ist zu beobachten, dass 25-30% der Befragten mindestens ein- bis zweimal pro Woche Einrichtungen der Night-Time-Economy nutzen. Die Nutzungshäufigkeit unterscheidet sich zwischen der jüngeren und der mittleren Altersgruppe nur wenig. In der Altersklasse über 55 Jahre zeigt sich ein differenziertes Bild: in dieser Altersklasse wird das Angebot von etwas über einem Drittel der Befragten am häufigsten gar nicht besucht. Allerdings wird hier auch am häufigsten angegeben, die Night-Time-Economy mehrmals die Woche zu nutzen (13%), was allerdings aufgrund der geringen Fallzahlen nicht überbewertet werden sollte.

Schlussendlich lässt sich anhand der Befragungen feststellen, dass mit zunehmendem Alter die Häufigkeit der Nutzung grundsätzlich sinkt und dass vor allem Menschen in der mittleren und der jüngeren Altersklasse das Night-Time-Angebot nutzen. Jedoch gibt etwas mehr als die Hälfte der über 55-Jährigen an, das Night-Time-Economy Angebot der Südstadt mindestens ein bis zwei Mal im Monat oder häufiger zu nutzen.

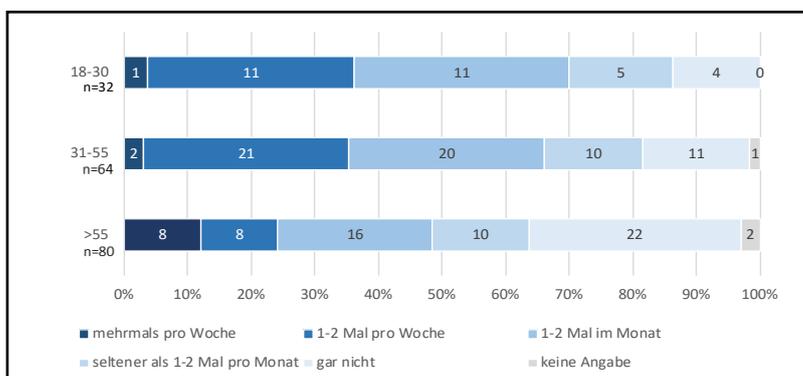


Abb. 1: Wie oft nutzen Sie kulturelle Angebote und das Nachtleben in der Südstadt? (n=176)

Quelle: Eigene Darstellung

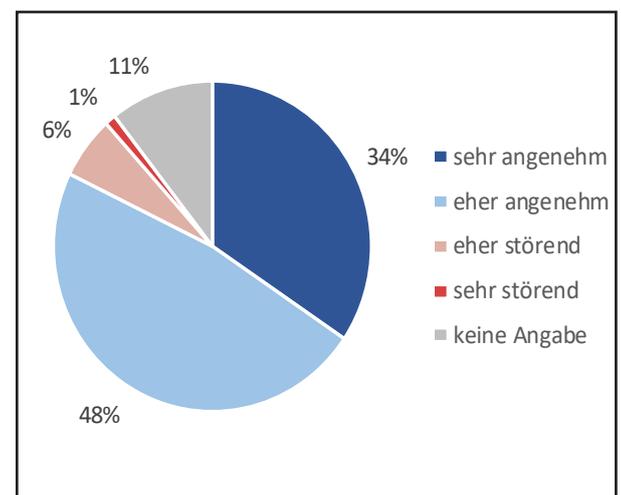


Abb. 2: Wie empfinden die Bewohner:innen der Südstadt die dortige Night-Time-Economy? (n=180)

Quelle: Eigene Darstellung

Fluch oder Segen?

Doch wie empfinden die Bewohner:innen der Südstadt die Night-Time-Economy? Ist diese für sie eher eine Last oder finden sich viele Befürworter:innen?

Rund ein Drittel der Befragten beantwortet die Frage „Wie empfinden Sie die Night-Time-Economy in der Karlsruher Südstadt?“ mit „sehr angenehm“, 48% der Befragten mit „eher angenehm“ (Abb. 2). Nur 6% gaben an, diese als „eher störend“ zu empfinden, und nur ein geringfügiger Teil der Befragten empfindet die Night-Time-Economy als „sehr störend“. Somit zeigt das Ergebnis der Umfrage, dass mehr als drei Viertel der Befragten die Night-Time-Economy als „angenehm“ einordnen, was ein klarer Indikator dafür ist, dass die meisten Anwohner:innen der Südstadt die Night-Time-Economy befürworten. Somit wird auch die Aussage von Krüger und Schmid (2015) bestätigt, dass eine florierende Night-Time-Economy eine wichtige Rolle dabei spielen kann, ob ein Stadtviertel von den Anwohner:innen als lebenswert empfunden wird.

Ballungsräume und Konfliktzonen

Clubs, Bars, Kulturräume, Kino: Es gibt zahlreiche solcher Night-Time-Economy Angebote in der Karlsruher Südstadt. Gerade an Orten, an denen sich viele dieser Angebote ansammeln, entstehen Ballungsräume nächtlicher Aktivitäten, welche sich oft zu Konfliktzonen entwickeln können. Auf der Karte in Abb. 3 lassen sich alle Night-Time-Economy Angebote der Karlsruher Südstadt erkennen. Je dunkler die Farbe der Markierungen, desto häufiger wurde das Angebot im Fragebogen als „häufig besucht“ angegeben. Da davon ausgegangen wurde, dass jüngere Menschen diese Angebote besonders häufig nutzen (was sich in der Befragung ja auch gezeigt hat), wurde in der Karte zusätzlich in der Flächenfärbung der Anteil der 18- bis unter 30-jährigen Anwohner:innen in Prozent nach Baublöcken dargestellt. Es lässt sich erkennen, dass sich in der nördlichen Südstadt ein Ballungsraum an Night-Time-Economy-Angeboten gebildet hat. Genauer gesagt ist der Werderplatz Zentrum und Konzentrationspunkt vieler verschiedener Bars und Kulturzentren. Allein in dieser Straße gibt es fünf Night-Time-Economies, von denen auch zwei laut unserer Umfrage am häufigsten besucht werden. Damit einher geht, dass insbesondere durch laute Musik und die Nutzer:innen der Night-Time-Economy teilweise ein erhebliches



Abb. 3: Die Altersstruktur der Bewohner:innen, sowie markierte Hotspots der Night-Time-Economy in der alten Südstadt.

Quelle: Eigene Darstellung

Lärmpotential entsteht, welches von den dortigen Anwohner:innen als störend empfunden wird. Dies macht sich auch in der Passant:innenbefragung bemerkbar, denn viele Südstädter:innen, die direkt am Werderplatz wohnhaft sind, sind der Night-Time-Economy gegenüber negativ gestimmt. Allerdings darf man nicht vernachlässigen, dass der Werderplatz nicht nur durch seine zahlreichen Bars bekannt ist, er fungiert auch als Treffpunkt oder als „Herz der Südstadt“, an dem sich gerade in den wärmeren Sommermonaten viele Menschen auch nachts draußen aufhalten und flanieren (Kitter, 2022). Letztendlich stellt sich die Frage, ob nun wirklich die Einrichtungen der Night-Time-Economy Schuld an dem nächtlichen Lärm sind, oder der Werderplatz als öffentlicher Treffpunkt. Die Vermutung liegt nahe, dass es eine Mischung aus beiden Faktoren ist, die die Anwohner:innen um ihren nächtlichen Schlaf bringt (Kitter, 2022).

Interessant zu bemerken ist auch, dass der Anteil der 18- bis unter 30-jährigen vor allem am und um den Werderplatz höher ist als im Vergleich zu den äußeren Wohnblocks. Diese Tatsache könnte wiederum auch mit der Ballung der Night-Time-Economy Angebote zusammenhängen, da diese Altersgruppe die jeweiligen Einrichtungen besonders häufig aufsucht (siehe Abb. 1). Des Weiteren fällt im Nordwesten der Südstadt ein Block auf, indem der Anteil der 18- bis unter 30-jährigen Bewohner:innen bei über 50% liegt. Dies lässt sich damit erklären, dass eine Studentenverbindung hier ihren Wohnsitz hat.

Man kann also festhalten, dass zu erkennen ist, dass die Wohnblöcke, die sich näher am Werderplatz befinden als andere, einen durchschnittlich höheren Anteil von 18- bis unter 30-jährigen Bewohner:innen aufweisen. Ob das mit der Ballung der Night-Time-Economy Angebote zusammenhängt, lässt sich nicht eindeutig sagen, jedoch ist die Vermutung naheliegend, da die angegebene Nutzung der Night-Time-Economy Angebote durch diese Altersgruppe höher ist, als sie es in anderen Altersgruppen ist.

Ein Spaziergang bei Nacht – wie sicher ist die Südstadt?

Neben einem florierenden Nachtleben und einer guten Location, um feiern zu gehen, trifft man in der Südstadt auch auf Orte, an denen sich Drogen- und Alkoholkonsument:innen treffen. Ein solcher Treffpunkt ist auch der Werderplatz, der in diesem Zuge auch vermehrt Örtlichkeit von Streitigkeiten, Schlägereien und Ruhestörungen ist. Laut der Pressestelle des Polizeipräsidiums Karlsruhe findet mindestens alle zwei Tage ein Polizeieinsatz am Werderplatz statt (Kinkel, 2023). Nach Einbruch der Dunkelheit erscheint die Polizeipräsenz noch ausgeprägter als tagsüber. Dieses Gefühl wird auch dadurch bestärkt, dass die Ordnungshüter:innen phasenweise auch auf dem Werderplatz parken, um mit ihrer Präsenz Übergriffen vorzubeugen (Kinkel, 2023). Auf die Frage, wie sicher sich die Bewohner:innen nachts fühlen und ob es einen Unterschied im Sicherheitsempfinden zwischen Männern und Frauen gibt, wird im folgenden Abschnitt eingegangen.

Vorweg lässt sich sagen, dass das Sicherheitsgefühl insgesamt positiv bewertet wird (Abb. 4). So haben in etwa 80% der Befragten auf die Frage, wie sicher sie sich nachts in der Karlsruher Südstadt fühlen, mit „eher sicher“ oder „sehr sicher“ geantwortet. Im Gegensatz dazu haben weniger als 20%

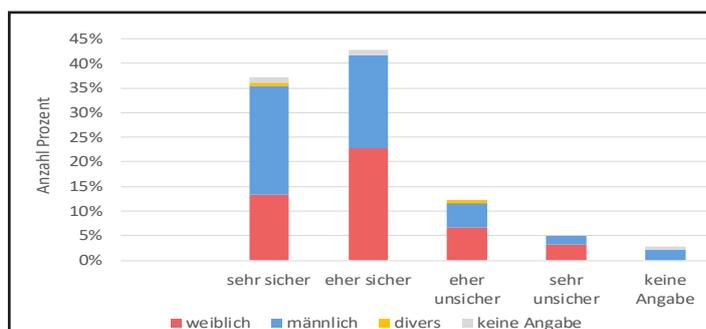


Abb. 4: Wie sicher fühlen Sie sich spät nachts auf den Straßen der Südstadt? (n=180)

Quelle: Eigene Darstellung

der Befragten angegeben, dass sie sich nachts „eher unsicher“ oder „sehr unsicher“ fühlen. Die in Abb. 4 zu sehende Grafik zeigt das individuelle Sicherheitsgefühl der Bewohner:innen der Karlsruher Südstadt bei Nacht. Zusätzlich wird hierbei dargestellt, wie sicher sich die Befragten differenziert nach Geschlecht nachts fühlen.

Wie bereits erwähnt fällt auf den ersten Blick auf, dass das Sicherheitsgefühl insgesamt positiv bewertet wird, was für alle Geschlechter gilt. Bei etwas über einem Drittel der Gesamtbefragten, welche mit „sehr sicher“ geantwortet haben, lassen sich leichte Unterschiede zwischen den Geschlechtern feststellen. So zeigt sich, dass knapp ein Viertel der männlichen Befragten diese Antwort gegeben hat, wohingegen dies nur für 15% der weiblichen Befragten gilt. Betrachtet man die Personen, die sich nachts „eher sicher“ fühlen, so setzen sich diese 43% aus einer Mehrheit von weiblichen Befragten zusammen. Etwas weniger als ein Viertel aller weiblichen Befragten gibt an, sich nachts „eher sicher“ zu fühlen gegenüber ungefähr 18% der männlichen Befragten. Es lässt sich feststellen, dass die männlichen Befragten eher dazu neigen, sich nachts in der Südstadt „sehr sicher“ zu fühlen als die weiblichen Befragten, allerdings zeigt sich auch, dass jeweils etwa 40% der Befragten beider Geschlechter sich nachts „eher sicher“ oder „sehr sicher“ fühlen.

Betrachtet man die Personen, die mit „eher unsicher“ geantwortet haben, erkennt man erneut einen leichten Unterschied zwischen den männlichen und den weiblichen Befragten. So überwiegt unter den 12% aller Befragten, die diese Antwort gegeben haben, der Anteil der weiblichen Befragten. Auch bei denen, die sich nachts „sehr unsicher“ fühlen, überwiegt der Anteil der weiblichen Personen ein wenig. Insgesamt haben knapp 4% aller weiblichen Befragten angegeben, sich nachts sehr unsicher zu fühlen. Im Gegensatz dazu, haben diese Aussage weniger als 2% aller männlichen Befragten getätigt.

Hierzu lässt sich abschließend festhalten, dass der Anteil der Befragten, die sich „eher unsicher“ oder „sehr unsicher“ fühlen, mit insgesamt 18% relativ gering ausfällt. Dennoch lässt sich erkennen, dass weibliche Befragte eher dazu neigen, sich unsicher zu fühlen als die männlichen Befragten, was vielen Studien zu diesem Thema entspricht (z.B. Kramer & Mischau 1993), wobei diese zunehmend als soziale Konstruktionen eines Wirkungsgefüges zwischen Macht, Geschlecht und Raum erklärt werden (Ruhne 2011).

Vom Feiern zum Bleiben: Das Nachtleben als treibende Kraft für den Umzug in die Karlsruher Südstadt?

Die Südstadt ist über die Stadtgrenzen Karlsruhes hinaus für viele Besonderheiten bekannt. Neben zahlreichen verschiedenen Nationalitäten, die hier aufeinandertreffen, und dem Ruf, hier überdurchschnittlich günstige Mietwohnungen finden zu können, ist die Night-Time-Economy eine der Attraktionen der Karlsruher Südstadt. Inwieweit das Nachtleben als Pull-Faktor dient, oder ob die Beliebtheit des Multi-Kulti-Viertels doch von anderen Faktoren bestimmt ist, das soll im folgenden Abschnitt geklärt werden.

Erkenntnisinteresse der Untersuchung ist es hierbei, inwiefern die Night-Time-Economy einen Einfluss auf die Wohnortwahl bei Bewohner:innen der Karlsruher Südstadt hat. Die Befragten konnten hier mit Zahlen von null bis zehn antworten, wobei null der Antwort „keine Angabe“ entspricht, eins „gar keinen Einfluss auf die Wohnortwahl“ und zehn „sehr großen Einfluss auf die Wohnortwahl“ vergegenwärtigt. Es zeigt sich, dass 62% der Befragten angeben, die Night-Time-Economy habe gar keinen Einfluss darauf, dass sie in der Südstadt wohnen und die Antworten zwei und drei wurden von insgesamt 12% der Befragten gewählt. Die Tatsache, dass das Nachtleben für einen so großen Teil der befragten Südstadtbewohner:innen kaum einen Pull-Faktor darstellt, mag überraschen. Immerhin haben die meisten Befragten angegeben, das Nachtleben sei angenehm und die Angebote werden regelmäßig wahrgenommen. Hierbei darf aber auch nicht außer Acht gelassen werden, dass ein aktives Nachtleben auch Probleme, wie zum Beispiel Müll oder Lärm mit sich bringen kann.

Dennoch gaben fast 14% der Befragten an, die Night-Time-Economy hatte einen großen Einfluss auf die Wahl des Wohnortes. Dies zeigt, dass es bei dieser Frage unter den Befragten vorwiegend Extreme in Bezug auf unsere Frage gibt, bei denen das Nachtleben entweder bei wenigen einen sehr großen Anteil auf die Wahl des Wohnortes oder bei den meisten Befragten nahezu keinen Einfluss hatte.

Zusammenfassung: Inwiefern trägt die urbane Night-Time-Economy zur Attraktivität der Südstadt bei oder wird diese als Störfaktor empfunden?

Die urbane Night-Time-Economy spielt grundsätzlich eine wichtige Rolle bei der Frage, ob sich jemand in einem Viertel wohlfühlt oder nicht. Auch in der alten Karlsruher Südstadt ist dies nicht anders. Hier bewertet der Großteil der von uns befragten Bewohner:innen die Night-Time-Economy als sehr angenehm oder eher angenehm. Dabei spielt der Werderplatz eine zentrale Rolle. Dort gibt es einige Bars, welche gerne genutzt und dementsprechend häufig frequentiert werden. Seine Funktion als sozialer Treffpunkt sowie als wirtschaftliches Zentrum des Viertels sucht seines Gleichen. Etwa ein Drittel der Befragten nutzt die Angebote des Nachtlebens ein bis zwei Mal pro Woche oder häufiger. Überraschend war dabei, dass die Gruppe der über 55-jährigen ebenfalls recht oft nachts unterwegs ist. Knapp ein Viertel von ihnen ist mindestens ein bis zwei Mal pro Woche abends aus. Besonders beliebt ist unter anderem das Wolfbräu, eine Kneipe direkt am Werderplatz.

Trotz dieser hohen Teilnahme an der Night-Time-Economy haben jene Einrichtungen nur selten Einfluss auf die Wahl der Südstadt als Wohnort. Lediglich knapp ein Fünftel der Befragten gibt an, sich für den Stadtteil aufgrund der nächtlichen Angebote entschieden zu haben. Unserer Umfrage zufolge dient sie daher nicht als Pull-Faktor, welcher Menschen dazu motiviert, in die Südstadt zu ziehen.

Auf die Frage, welche Nachteile ihre Wohnung hat, geben einige Bewohner:innen an, nachts von Lärm betroffen zu sein. Ob dies auf die Night-Time-Economy zurückzuführen ist, kann in dieser Studie nicht abschließend geklärt werden, jedoch würde es sich mit den Ergebnissen der Untersuchung „Stadtnacht“ decken (siehe „Was sagt die Forschung?“). Dieser Nachteil ist aber dennoch nicht groß genug, um die Bewohner:innen dazu zu bringen, das Nachtleben als unangenehm zu bewerten.

Ein weiterer Aspekt, der von der Night-Time-Economy beeinflusst wird, ist die Sicherheit der dortigen Bewohner:innen. Unsere Befragung zum Thema Sicherheit fällt positiv aus. Über drei Viertel der Befragten fühlen sich nachts auf den Straßen sehr oder eher sicher. Dabei ist auffällig, dass der Unterschied im Sicherheitsgefühl der Südstadtbewohner:innen zwischen den Geschlech-

tern sehr gering ist. Zwar fühlt sich ein größerer Teil der befragten Männer sehr sicher als es bei den befragten Frauen der Fall ist, jedoch fühlt sich ein größerer Teil der befragten weiblichen Personen eher sicher, was den Unterschied bezüglich des Sicherheitsgefühls zwischen den Geschlechtern gering ausfallen lässt. Dieser zeigt sich nur bei den Befragten, die sich eher unsicher oder sehr unsicher fühlen, da hier die weiblichen Bewohnerinnen die Mehrheit gegenüber den männlichen Bewohnern bilden.

Abschließend kann festgestellt werden, dass die urbane Night-Time-Economy trotz immer wieder auftretender Störungen sehr zur Attraktivität der Südstadt beiträgt. Als Störfaktor wird sie hingegen nur selten in der Umfrage bezeichnet. Auch wenn sich viele über Lärm beschweren, nehmen sie diesen Nachteil für ein vielfältiges Abendprogramm hin.

Die Night-Time-Economy stellt einen wichtigen Bestandteil des täglichen Lebens dar. Sie prägt die Südstadt und trifft bei einem Großteil der Bewohner:innen auf Zustimmung, sodass diese froh sind, ein florierendes Nachtleben vor ihrer Haustür zu haben, an dem sie gemeinsam teilhaben können.

In Karlsruhe ist die alte Südstadt nicht nur ein Stadtviertel wie jedes andere, sondern ein kultureller Hotspot, der die Stadt in den Abendstunden zum Leben erweckt.



SUMMARY

Loud, colourful, lively - night-time economy in Karlsruhe's Südstadt district

by Oliver Seger, Felix Schuppler, Hannah Beck

This article addresses the Night Time Economy and its effects on the residents and on the district itself in the Südstadt of Karlsruhe, Germany. At the beginning of this article we first analyze how often different age groups are using the Night-Time-Economies. Then we discuss if the majority of the residents perceive the Night-Time-Economies as a blessing or a curse. On average, the majority of the residents in the Südstadt enjoy the bars, clubs and other offers in their neighborhood during the night. Furthermore, we searched for nodes and conflict areas which arise at night in the Südstadt of Karlsruhe. According to our research the Werderplatz is the main location, which is very controversial due to the numerous bars and its function as meeting point during the night. In addition to this we investigated about the feeling of security divided in men and women during the night, it turned out that the majority of both groups feels safe at night, but woman feel slightly more unsafe than men. In conclusion we examined whether Nightlife of the Südstadt in Karlsruhe affects the decision to move there or not, however we could not determine any connection.

AUTOR:INNEN

Oliver Seger, geb. 1999, Geographie/Sport B.Ed.,
utyep@student.kit.edu

Felix Schuppler, geb. 1997, Geographie/Sport B.Ed.,
ueolx@student.kit.edu

Hannah Beck, geb. 2000, Geographie/NwT B.Ed.,
uhgxu@student.kit.edu

LITERATUR

- Collias, J., Javaid, H. & Alhassan, H. (24. Januar 2023). The night-time economy: UK: 2022. Office for National Statistics. <https://www.ons.gov.uk/businessindustryandtrade/business/activitysizeandlocation/articles/the-nighttimeeconomyuk/2022>
- Glückler, J., & Sandoval Lopez, C. (2019). *Die Clubszene in Heidelberg. Eine Studie zu Angebot und Nachfrage von Clubs in der Stadt Heidelberg*. Stadt Heidelberg, Amt für Wirtschaftsförderung. Doi: 10.13140/RG.2.2.13827.04641.
- Huong, T. T. T. (2021). Night-time economy development in Vietnam. *International Journal of Advanced Engineering and Management Research*, 6(3), 26–34. <https://www.semanticscholar.org/paper/NIGHT-TIME-ECONOMY-DEVELOPMENT-IN-VIET-NAM-Huong/90da3e91fb7c7ed6d6965fabb7440592ca94e6d0>
- ka-news (Hrsg.). (2013). *Psst, jetzt! Ruhestörung in Karlsruhe - ein Problem des Sommers*. <https://www.ka-news.de/region/karlsruhe/psst-jetzt-ruhestoerung-in-karlsruhe-ein-problem-des-sommers-art-1204085>
- Kinkel, E. (14. April 2023). Werderplatz in Karlsruhe: Kein Tag vergeht ohne Polizeikontrolle. *Badische Neueste Nachrichten*. <https://bnn.de/karlsruhe/karlsruhe-stadt/suedstadt/werderplatz-in-karlsruhe-kein-tag-vergeht-ohne-polizeikontrolle>
- Kitter, C. (2022). *Problemzone Werderplatz in Karlsruhe: Die Lage hat sich wieder deutlich ...* | ka-news. <https://www.ka-news.de/region/karlsruhe/problemzone-werderplatz-in-karlsruhe-die-lage-hat-sich-wieder-deutlich-verschlimmert-und-das-sind-die-gruende-art-2791691>
- Korn, T. (2023). *Wirtschaftsförderung in der Krise: Konzepte zur Krisenbewältigung und Chancennutzung* (1. Auflage 2023). Springer Fachmedien Wiesbaden.
- Kramer, C., & Mischau, A. (1993). Städtische Angst-Räume von Frauen am Beispiel der Stadt Heidelberg. *ZUMA Nachrichten*, 17, 45-63.
- Krüger, T. & Schmid, J. F. (04/2015). *stadtnachacht: Management der Urbanen Nachtkonomie*. HafenCity Universität Hamburg.
- Kunert, K. (2023). Nachtbürgermeister:innen und die Bürokratisierung des urban Nightlife – Eine Liebesgeschichte. In A. Blaich (Hrsg.), *Kultur:Wandel - Impulse für eine zukunftsweisende Kulturpraxis* (S. 123–134). Transcript Verlag. <https://doi.org/10.1515/9783839464922-013>
- Lenz, J. (2020). *Wie läuft's, Herr Nachtbürgermeister? Hendrik Meier zieht Bilanz nach 50 Tagen im Amt*. <https://www.mannheim24.de/mannheim/mannheim-was-macht-ein-nachtbuergermeister-interview-mit-night-mayor-hendrik-meier-10261212.html>
- Lin, V.S., Qin, Y., Ying, T., Shen, S., & Lyu, G. (2022). Night-time economy vitality index: Framework and evidence. *Tourism Economics*, 28(3), 665-691. Doi: 10.1177/13548166211042970.
- Maris, I. (2009). *The City by Night : A Study on the Night-time Entertainment Economy in Tilburg, the Netherlands*. [Masterarbeit, Radboud University]. <https://theses.uibn.ru.nl/items/e42d0eb1-ef38-4d7e-be02-611375a6f391>
- Moore, D., Duncan, D., Keane, H., & Ekendahl, M. (2021): Displacement of gender: Research on alcohol, violence and the night-time economy. *Journal of Sociology*, 57(4), 860-876. Doi: 10.1177/1440783320970639.
- Raub: Zwei junge Männer in Karlsruhe mit Reizgas unterwegs (18. November 2023). *Badische Neueste Nachrichten*. <https://bnn.de/karlsruhe/karlsruhe-stadt/raub-und-koerperverletzungen-zwei-junge-maenner-in-karlsruhe-mit-reizgas-und-messer-unterwegs>
- Ruhne, R. (2011). *Raum Macht Geschlecht – Zur Soziologie eines Wirkungsfügiges am Beispiel von (Un)Sicherheiten im öffentlichen Raum*. Springer VS.
- Scherr, A. & Schweitzer, H. (2021). Gegner, Konkurrenten oder Verbündete? *Sozial Extra*, 45(3), 148–155. <https://doi.org/10.1007/s12054-021-00373-z>
- Schwitalla, H. & Setzler, N. (2023, 10. November). *Karlsruhes Südstadt: Ausgeh-Viertel mit Multikulti-Flair*. <https://karlsruhepuls.de/suedstadt/>
- Seijas, A., & Gelders, M. M. (2021): Governing the night-time city: The rise of night mayors as a new form of urban governance after dar. *Urban Studies*, 58(2), 316-334. Doi: 10.1177/0042098019895224.
- Stadt Karlsruhe - Amt für Stadtentwicklung (Hrsg.). (2022, 7. Oktober). *Karlsruher Mietspiegel 2023*. <https://web6.karlsruhe.de/Stadtentwicklung/statistik/pdf/mietspiegel/karlsruher-mietspiegel-2023.pdf>
- Üblacker, J., Krause, J., Blömeke, N., Rühl, H., & Huseljc, K. (2023). Kulturelle und räumliche Determinanten der Umsatzrentabilität von Musikspielstätten in Deutschland. *Standort. Zeitschrift für Angewandte Geographie*, 47, 136-144. Doi: 10.1007/s00548-023-00850-5.
- Voigt, W. (1. August 2023). Ein Päckchen Haschisch fliegt über den Karlsruher Werderplatz. *Badische Neueste Nachrichten*. <https://bnn.de/karlsruhe/karlsruhe-stadt/suedstadt/in-hohem-bogen-fliegt-ein-paket-haschisch-ueber-den-karlsruher-werderplatz>
- Weller, J. (12. Oktober 2021). Alkoholverbot am Karlsruher Werderplatz bleibt für weitere zwei Jahre bestehen. *Badische Neueste Nachrichten*. <https://bnn.de/karlsruhe/karlsruhe-stadt/suedstadt/alkoholverbot-werderplatz-karlsruhe-verlaengerung-um-weitere-zwei-jahre>

Die Karlsruher Südstadt – ein Treffpunkt für alle?!

Die Karlsruher Südstadt zeichnet sich nicht ausschließlich durch ihre Lage zwischen Innenstadt und Bahnhof aus, sondern auch durch ihre seit Jahrzehnten geprägte multikulturelle Gesellschaft. Dies spiegelt sich in einem außerordentlich vielfältigen Einkaufs- und Dienstleistungsangebot in der Südstadt wider. Ziel der folgenden Arbeit ist es, insbesondere die Bedeutung der sogenannten ethnischen Ökonomien aufzuzeigen. Der folgende Text erörtert hierbei die durch unsere Datenerhebung erlangten Kenntnisse und zeigt die Bedeutung dieses bunten Stadtteiles auf.

Die Karlsruher Südstadt weist eine lange, multikulturelle Historie auf. Sie entstand als ein Wohnviertel für die Arbeiter:innen des ersten Karlsruher Bahnhofs, nachdem dieser im Jahr 1843 in der Kriegsstraße erbaut wurde. Im Jahr 1900 wurde der Karlsruher Hauptbahnhof an den Süden verlegt, um eine größere Fläche für Güter- und Personenverkehr zur Verfügung zu stellen. Ein weiteres Ziel war es, die durch die Gleise bis dato bestehende Trennung der Südstadt von der Innenstadt aufzulösen (Wörner, 1993). Nach der Verlegung lag die Südstadt weiterhin am Bahnhof und stellte den Hauptwohnnort der zahlreichen Bahnhofsarbeiter:innen dar (Bertels, 2008). Neben der direkten Lage am Bahnhof zeichneten niedrige Mieten die Südstadt aus. Diese zwei Eigenschaften machten die Südstadt als Wohnort für die schlecht bezahlten Gastarbeiter:innen der 1960er Jahre attraktiv (Bade, 2000; Schwitalla & Setzler, 2023). Nach dem Beginn der Einwanderung von ausländischen Arbeitskräften, insbesondere von Gastarbeiter:innen aus Italien und der Türkei von 1955 bis zum Anwerbestopp im Jahr 1973, etablierte sich in der Südstadt eine vielfältige Gemeinschaft bestehend aus Bewohner:innen unterschiedlichster Nationalitäten (Schwitalla & Setzler, 2023; Bade, 2000).

Diese ethnische Vielfalt in der Bevölkerungsstruktur ist auch heutzutage noch anzutreffen. Im Jahr 2023 haben 38,2% der Südstädter:innen einen Migrationshintergrund (19,8% Ausländer:innen und 11,6% Deutsche mit Migrationshintergrund).

Im Vergleich dazu beträgt der Migrantanteil in ganz Karlsruhe 31,5 % (Stand 31. Dezember 2022; Stadt Karlsruhe, 2023). Die multikulturelle Gesellschaft der Karlsruher Südstadt spiegelt sich unter anderem in einer Vielschichtigkeit der ethnischen Ökonomien wider. Als ethnische Ökonomie versteht man dabei „die selbständige Erwerbstätigkeit von Personen mit Migrationshintergrund in Deutschland und abhängige Beschäftigung von Migranten in von Personen mit Migrationshintergrund geführten Betrieben. . . , die in einem spezifischen Migrationsmilieu verwurzelt sind“ (Aver, 2013, S. 394).

Ähnlich wie in anderen deutschen Städten und in Europa haben sich diese Wirtschaftsformen vorwiegend in sanierungsbedürftigen Stadtteilen etabliert. In diesen Gebieten kam es zu einem Rückzug des deutschen Einzelhandels. Die frei werdenden und relativ kostengünstigen Verkaufsflächen wurden von ethnischen Ökonomien übernommen, welche die Nahversorgung der Stadtbevölkerung bis heute gewährleisten und Dienstleistungen anbieten. Plakativ formuliert ist heutzutage an die Stelle des Tante Emma Ladens nun Onkel Ali getreten. Dabei gab es seit den 1990ern eine Entwicklung im Kundenklientel der ethnischen Ökonomien. Gegründet, um Migrant:innen mit gleicher Herkunft wie die Besitzer:innen der Ökonomien zu versorgen, ist die Lage heutzutage verändert. Entgegen der weit verbreiteten Annahme, dass ethnische Ökonomien nur Waren für ihre eigenen Landsleute anbieten, haben sich diese Geschäfte weiterentwickelt und versorgen mittlerweile die

Stadtteilbewohner:innen insgesamt (Aver, 2013; Ilk, 2014).

Der nachfolgende Artikel analysiert, inwieweit die Bewohner:innen der Karlsruher Südstadt die ethnischen Ökonomien nutzen und ob dies zu einer Entwicklung einer multikulturellen Struktur im täglichen Leben der Bürger:innen führt. Dabei wird in den Ergebnissen die Veränderung der ethnischen Ökonomien in den letzten zehn Jahren betrachtet. Des Weiteren untersucht der Bericht, ob es Unterschiede im Umgang mit ethnischen Ökonomien zwischen Deutschen (Personen mit deutscher Staatsangehörigkeit), Deutschen mit Migrationshintergrund (Personen mit deutscher Staatsangehörigkeit und einer weiteren) und Ausländer:innen (Personen ohne deutscher Staatsangehörigkeit) gibt.

Ethnische Ökonomien in der Forschung

Mit der Zunahme der Migration nach dem zweiten Weltkrieg kam es zur Bildung von ethnischen Ökonomien und spätestens seit den 1980er Jahren sind diese als Normalität in deutschen Großstädten anzusehen (Aver, 2013). Sie sorgen für verschiedene positiv und negativ zu bewertende Prozesse. Durch eine wirtschaftliche Integration von Migrant:innen wird eine allgemeine Integration in die deutsche Gesellschaft erleichtert. Außerdem kann durch ein erfolgreiches Einzelhandelsgeschäft der wirtschaftliche Aufstieg zu einer migrantischen Mittelschicht gelingen. Hier liegt jedoch die Herausforderung von ethnischen Ökonomien. Sind Mitarbeiter:innen unter schlechten Arbeitsbedingungen in weniger erfolgreichen Einzelhandelsgeschäften tätig, kommt es zur Marginalisierung der Arbeiter:innen und eine soziale beziehungsweise wirtschaftliche Integration misslingt (Deutsches Institut für Urbanistik, 2004).

Gegenwärtig ist ein Wandel innerhalb der ethnischen Ökonomien zu verzeichnen. Es ist festzustellen, dass sich immer mehr ethnische Ökonomien von einer Nischenökonomie hin zu einem innovativen Wirtschaftsbereich weiterentwickeln. Ein Unternehmen, welches hierbei besonders während der Coronazeit im öffentlichen Diskurs stand, war das Biotechnologieunternehmen BioNTech SE (Schuleri-Hartje et al., 2005).

Neben dem öffentlichen Diskurs gewinnt das Thema stets an wissenschaftlichem Interesse. So ist festzustellen, dass sich in dem Betrachtungszeitraum von 1990-2020 die Zahl der ethnischen

Ökonomien in Deutschland verdreifacht hat und auf 822 000 Betriebe gestiegen ist. Darüber hinaus ist festzustellen, dass sich das Tätigkeitsprofil mit der Zeit bis heute stark gewandelt und ausgeweitet hat. „Heute bietet z.B. eine zunehmende Anzahl migrantischer Ökonomien humankapital- bzw. wissensintensive Dienstleistungen im IT-, Forschungs-, Kultur- oder Medienbereich oder Gesundheitsdienste, technische und wirtschaftliche Beratung bzw. Forschung sowie Finanzdienstleistungen an“ (Räuchele, 2021).

Aufgrund des dennoch überwiegenden Anteils von Kleinbetrieben liegt dort der wissenschaftliche Fokus. Es wird davon ausgegangen, dass Migrant:innen aufgrund von mangelnden Alternativen auf dem Arbeitsmarkt mit einem zunächst sehr geringen Startkapital in die Selbstständigkeit starten. Die räumliche Akkumulation der ethnischen Ökonomien in Städten ist auf die dort höhere Konzentration von Migrant:innen zurückzuführen (Räuchele, 2021). Wie sich die Migrationsökonomie in den kommenden Jahren entwickeln wird, hängt in erheblichem Maße von den Erwartungen und Motiven der Migrant:innen ab, die nach Deutschland gelangen oder dort aufwachsen (Leicht et al., 2019).

Auch in der Humangeographie sind ethnische Ökonomien ein wichtiges Forschungsgebiet. Die Verflechtung von ethnischen Gemeinschaften und ökonomischen Aktivitäten stellt einen wesentlichen Bestandteil des Verständnisses von sozialen und wirtschaftlichen Dynamiken in verschiedenen Regionen dar. Die Bedeutung einer ethnischen Ökonomie wird maßgeblich durch ihren kulturellen und historischen Hintergrund geprägt. Die wechselseitige Beeinflussung von Ethnie und Ökonomie prägt in großem Maße die kulturelle Vielfalt und soziale Struktur eines gesellschaftlichen Raumes (Schuleri-Hartje et al., 2005).

Datenerhebung und Forschungsdesign

In diesem Forschungsprojekt zur Untersuchung ethnischer Ökonomien in der Karlsruher Südstadt werden partizipative Methoden angewandt. Der partizipative Ansatz zielt darauf ab, nicht-wissenschaftliche Akteur:innen als kooperierende Forschungspartner:innen aktiv in den Forschungsprozess mit einzubeziehen. Dabei strebt das Projekt nicht nur danach, die Bedürfnisse der Ko-Forschenden abzufragen, sondern vielmehr einen effektiven, kollaborativen und kollektiven

Forschungsprozess zu gestalten (Bittner & Michel, 2018). Das spiegelt sich auch in den verwendeten Methoden wider. Für die Datenerhebung stand am Werderplatz, dem zentralen Ort in der Südstadt, das Mobilab des ITAS (KIT) zur Verfügung. Dieses Lab ermöglicht es, mittels diverser partizipativer Untersuchungsmethoden die Bürger:innen der Südstadt in den Forschungsprozess zu integrieren. Im Mittelpunkt steht hierbei eine quantitative Befragung mithilfe eines standardisierten Fragebogens. Es wurden 180 Bewohner:innen der Südstadt befragt. Neben diesen klassischen Methoden wurden auch innovative, partizipative Methoden durchgeführt, wie etwa eine Kartierung der ethnischen Ökonomien in der Karlsruher Südstadt.

Am Werderplatz wurden die Teilnehmenden gebeten, auf einer Karte, auf welcher die Lebensmittelgeschäfte der Südstadt markiert sind, ihren Wohnort zu kennzeichnen und ihre bevorzugten Einkaufsstätten anzugeben. Ziel hierbei ist es, die Bedeutung von ethnischen Lebensmittelgeschäften im Vergleich zu deutschen Geschäften in der Südstadt zu ermitteln. Des Weiteren wurden die Bürger:innen in qualitativen Interviews zu der Bedeutung von ethnischen Ökonomien, potenziellen Problemen und Tendenzen der letzten Jahre befragt.

Eine weitere Methode bestand in der Kartierung der ethnischen Ökonomien der Südstadt. Dafür wurden die Geschäfte der Südstadt besucht und die Inhaber:innen bzgl. ihres ethnischen Hintergrunds befragt. Anschließend wurde mithilfe von QGIS eine digitale Karte erstellt, welche die Herkunft der

Ladenbesitzer:innen und die Art der ethnischen Ökonomien wiedergibt. Im Jahr 2013 wurde im Atlas Karlsruhe eine vergleichbare Karte zu ethnischen Ökonomien angefertigt (Kramer, 2014). Dadurch zeigt die neue Karte nicht nur die Verteilung der ethnischen Ökonomien in der Südstadt, sondern es kann die Entwicklung der letzten zehn Jahre nachvollzogen werden.

Ethnische Ökonomien – ein Ort für alle Südstädter:innen

Die während der einwöchigen Erhebungsphase am Werderplatz gesammelten Daten verdeutlichen, dass die Bewohner:innen der Südstadt im Durchschnitt etwa zwei Mal pro Woche ethnische Ökonomien aufsuchen. Die Anzahl an Personen, die ethnische Ökonomien drei bis vier Mal pro Woche besuchen, liegt weit dahinter, selbiges gilt für Personen, die ethnische Ökonomien nie oder mehr als fünf Mal in der Woche besuchen. Die Daten veranschaulichen, dass Personen mit deutscher Staatsangehörigkeit und einer weiteren Nationalität ethnische Ökonomien weder gar nicht noch mehr als fünf Mal pro Woche aufsuchen (Abb. 1).

Die vorliegenden Erkenntnisse zeigen Ähnlichkeiten zwischen dem Verhalten von Menschen mit und ohne Migrationshintergrund auf. Personen mit deutscher Staatsangehörigkeit wurden in der Befragung als Deutsche klassifiziert. Als Deutsche mit Migrationshintergrund galten Personen mit deutscher Staatsangehörigkeit und einer weiteren Staatsangehörigkeit und unter Ausländer:innen wurden Personen ohne deutsche Staatsangehörigkeit

klassifiziert. Die Ergebnisse weisen darauf hin, dass die Häufigkeit der Besuche von ethnischen Ökonomien unter Menschen mit Migrationshintergrund und den befragten deutschen Bürger:innen ohne Migrationshintergrund (die die Mehrheit der Befragten darstellen) etwa gleich hoch ist. Die Ergebnisse stehen im Kontrast zu der allgemeinen Annahme, dass Bewohner:innen mit Migrationshintergrund eher dazu neigen, die wirtschaftlichen Einrichtungen ihrer ethnischen Herkunft häufiger aufzusuchen. Diese Vorstellung basiert auf der allgemeinen Annahme, dass Menschen dazu tendieren, sich in vertrauten kulturellen und wirtschaftlichen Umgebungen aufzuhalten (Aver, 2013). Forschungsprojekte zeigen jedoch, dass ethnische Ökonomi-

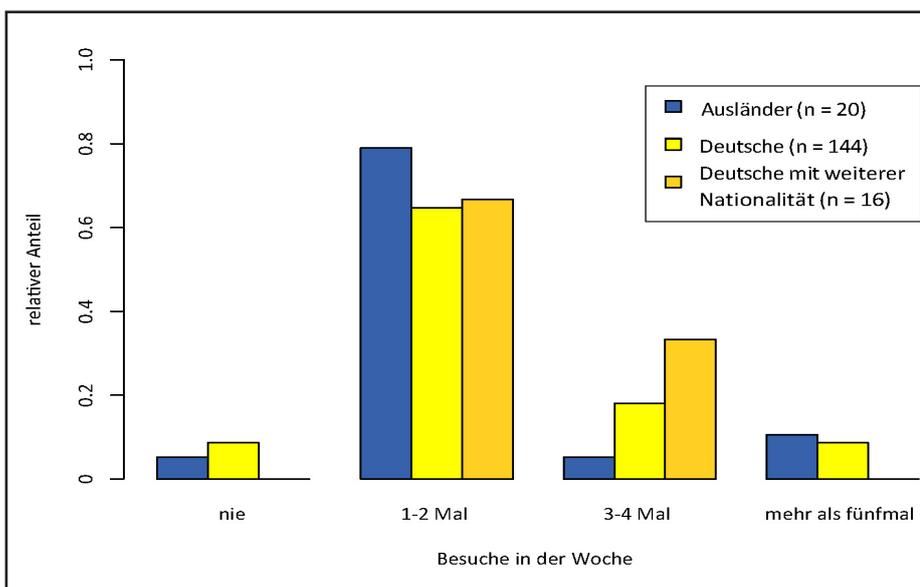


Abb. 1: Wie oft besuchen Sie internationale Geschäfte/Restaurants in der Südstadt in der Woche? (Eigene Daten) (n=180)

Quelle: Eigene Darstellung

en auch von Bürger:innen ohne Migrationshintergrund genutzt werden (Ilk, 2014). Diesen Erkenntnissen schließen sich auch die Ergebnisse des vorliegenden Artikels an: Sowohl Bewohner:innen der Karlsruher Südstadt mit und ohne Migrationshintergrund nutzen Einrichtungen der ethnischen Ökonomie gleichermaßen. Diese Parallele zwischen den Gruppen unterstreicht die Komplexität und Vielfalt der Motivationen, die Menschen dazu bewegen, bestimmte wirtschaftliche Einrichtungen aufzusuchen, und eröffnet neue Perspektiven für die Interpretation dieser Verhaltensmuster.

Weitere Überlegungen lassen sich hinsichtlich der Konsumgewohnheiten deutscher Bürger:innen mit Migrationshintergrund anstellen. Die Tatsache, dass sie im Vergleich zur restlichen Befragtengruppe die ethnischen Ökonomien etwas seltener aufsuchen, wirft Fragen auf. Es ist jedoch wichtig, zu betonen, dass diese festgestellten Abweichungen möglicherweise nicht ausschließlich auf tatsächliche Unterschiede im Verhalten zurückzuführen sind. Vielmehr stellt sich die Frage, inwiefern die begrenzte Anzahl von Befragten (16) innerhalb dieser spezifischen Bevölkerungsgruppe die Ergebnisse beeinflusst hat. Es liegt nahe, dass die beobachteten Häufigkeiten möglicherweise nicht das vollständige Spektrum des tatsächlichen Verhaltens erfassen und stattdessen durch die geringe Zahl der Befragten beeinflusst sind. Diese Überlegung lässt Raum für die Vermutung, dass die wahre Häufigkeit des Verhaltens bei deutschen Bürger:innen mit Migrationshintergrund höher sein könnte, als es die vorhandenen Daten vermuten lassen.

Diejenigen Bewohner:innen, die ethnische Ökonomien besuchten, gaben an, dass sie vorwiegend ethnische Ökonomien in den Bereichen Lebensmittelläden, Restaurants und Imbisse aufsuchen, gefolgt von Geschäften des Textilhandels und Bars (Abb. 2). Bei einer individuellen Kartierung mit 25 Passant:innen, bei welcher alle Lebensmittelläden der Südstadt eingezeichnet waren, ergab, dass unter den ethnischen Lebensmittelläden der Konuk Market an der Rüppurrer Straße und der Konuk Market am Werderplatz sowie der Kliver am City Park am häufigsten frequentiert werden. In der Gesamtheit geben die befragten Bewohner:innen der Südstadt wesentlich häufiger an, nicht-ethnische Ökonomien als bevorzugte Lebensmitteleinkaufsorte zu besuchen. Dabei erhalten Nahkauf (19 Stimmen) und Rossmann (17 Stimmen) am Werderplatz den größten Teil der Stimmen. Dieser

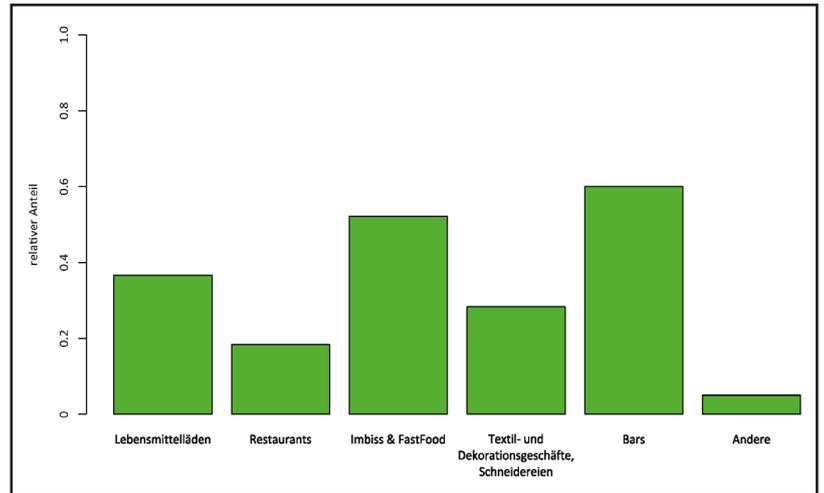


Abb. 2: Welche internationalen Geschäfte/Restaurants nutzen Sie? (Mehrfachnennung möglich) (n=180)

Quelle: Eigene Darstellung

Gegensatz lässt sich vermutlich auf die räumliche Lage der Datenerhebung in der Südstadt zurückführen, da Nahkauf und Rossmann direkt am Werderplatz zu finden sind, wodurch ein Großteil der Befragten entweder direkt aus den Läden kam oder auf dem Weg dorthin war. Eine Datenerhebung ausschließlich an einem Markttag oder direkt vor Lidl am Tivoli hätten vermutlich zu abweichenden Ergebnissen geführt.

Die Vielfalt der Beweggründe für den Besuch von ethnischen Ökonomien erstreckt sich über ein weit gefächertes Spektrum, das von persönlichen Beziehungen bis hin zu Kriterien wie Qualität, Vielfalt und räumlicher Nähe reicht (Abb. 3). Auffallend ist, dass unabhängig von der ethnischen Zugehörigkeit eine Ähnlichkeit in der Verteilung dieser Gründe für den Besuch von ethnisch geprägten Wirtschaftsstandorten besteht, wie die beigefügte

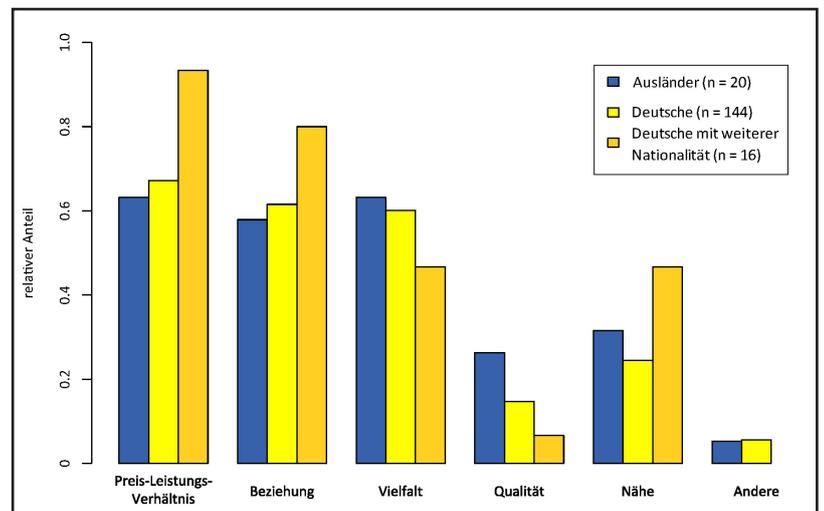


Abb. 3: Warum nutzen Sie die internationalen Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen? (Mehrfachnennung möglich) (n=180)

Quelle: Eigene Darstellung

Abb. 3 verdeutlicht. Diese beobachtete Homogenität in den Beweggründen könnte darauf hinweisen, dass die Entscheidung, ethnische Ökonomien aufzusuchen, von gemeinsamen Faktoren geprägt ist, die über ethnische Grenzen hinweg gelten.

Unter allen Befragten sind die gute Erreichbarkeit in Verbindung mit geringen Entfernungen, die Angebotsvielfalt sowie das Preis-Leistungs-Verhältnis die entscheidenden Faktoren für den Besuch ethnischer Ökonomien. Qualitätskriterien und persönliche Beziehungen spielen hingegen eine vergleichsweise untergeordnete Rolle in den Entscheidungsprozessen der Befragten.

Für Staatsbürger:innen mit deutscher und einer zusätzlichen Staatsangehörigkeit zeigt sich bei dieser Frage ein anderes Bild. Hier stehen, wie in anderen untersuchten Kategorien, die Vielfalt und Nähe der Geschäfte im Vordergrund, während die Bedeutung des Preis-Leistungs-Verhältnisses im Vergleich zu anderen Gruppen abnimmt. Berücksichtigt werden sollte jedoch, dass nur 16 befragte Personen sowohl die deutsche Staatsangehörigkeit als auch eine zusätzliche Staatsangehörigkeit haben.

In weiteren persönlichen Gesprächen erhielten wir zusätzliche Einblicke in die Präferenzen bezüglich ethnischer Ökonomien der interviewten Südstädter:innen. Dabei wurden insbesondere der Asialaden und der türkische Laden Konuk als bevorzugte Anlaufstellen genannt. Weitere Einblicke erlauben die genannten Besuchsgründe und die konkreten Beispiele. Die Befragten hoben neben dem erweiterten Sortiment und den als niedrig empfundenen Preisen besonders die Freundlichkeit und Offenheit der Mitarbeiter:innen in diesen Läden hervor. Darüber hinaus empfanden sie die niedrigeren Besucher:innenzahlen in diesen Geschäften als angenehm.

Einige Passant:innen berichteten ihre persönlichen Erfahrungen in asiatischen Läden, in denen Mitarbeiter:innen proaktiv nach ihren kulinarischen Vorlieben fragten. Diese formelle Interaktion mündete in persönliche Beratungsgespräche, bei denen beispielsweise Empfehlungen für spezielle Reissorten oder Algenpapiere zur Zubereitung von Sushi ausgesprochen wurden (Frau, 39 Jahre). Diese individuelle und auf die Bedürfnisse der Kundschaft zugeschnittene Beratung trägt nicht nur zur Kundenzufriedenheit bei, sondern hebt auch die Servicequalität und das Engagement des Personals hervor. Solche persönlichen Beratungen schaffen eine einladende Atmosphäre und können

die Kund:innenbindung stärken, indem sie den Einkauf zu einer bereichernden und informativen Erfahrung machen.

Die Erweiterung des Sortiments in Geschäften der ethnischen Ökonomien erstreckt sich nicht nur auf Gemüse, Obst und Gewürze, sondern umfasst auch spezielle Angebote, wie Fisch und Meeresfrüchte im russischen Laden Kliver oder Halalfleisch im Konuk. Während einige Passant:innen dies als Bereicherung betrachten, empfinden andere darin eine Heraus- bzw. Überforderung an der großen Auswahl an unbekanntem Produkten. Eine Passantin, die besonders auf ihre Ernährung und die Nachhaltigkeit ihrer Einkäufe achtet, bedauert, dass das Angebot an biologisch erzeugten Lebensmitteln in diesen Läden begrenzt ist. Einige Befragte nennen auch die begrenzte Haltbarkeit von Obst aus ethnischen Ökonomien als Problem, was möglicherweise auf eine mindere Qualität zurückzuführen sei (Mann, 51 Jahre).

Trotz unterschiedlicher Meinungen zum erweiterten Sortiment vereint viele Bewohner:innen der Südstadt die häufige Nutzung von Imbissen, insbesondere Dönerläden. Dabei können die Gründe auch sehr pragmatisch sein, eine häufig angeführte Antwort zu den Besuchsgründen war: „Weil’s einfach schmeckt!“.

Die Geographie ethnischer Ökonomien in der Karlsruher Südstadt

Betrachtet man die Karte in Abb. 5, welche die verschiedenen ethnischen Ökonomien in der Südstadt im Jahr 2023 darstellt, so ist eine Konzentration der ethnischen Ökonomien um den Werderplatz ersichtlich. Der Werderplatz stellt das Zentrum der Südstadt dar und ist von einem vielfältigen Angebot an Geschäften geprägt. Dort befinden sich ein türkischer Friseur, eine türkische Fahrschule, ein afrikanischer Imbiss und ein italienischer Feinkostladen, um nur einige Beispiele zu nennen. Die ethnischen Einzelhandelsgeschäfte können vor allem der türkischen (10) und italienischen (11) Nationalität zugeschrieben werden. Die drittgrößte Gruppe bilden ethnische Ökonomien von asiatischen Besitzer:innen. Die Gastronomie stellt die umfangreichste Branche dar, wobei insgesamt 27 der 53 ethnischen Ökonomien in diesem Sektor tätig sind. Dies deckt sich mit den Befragungsergebnissen am Werderplatz zur Nutzung ethnischer Ökonomien, nach denen die gastronomischen Angebote unter den ethnischen Ökonomien neben den Lebensmittelgeschäften am häufigsten aufgesucht werden.

Die ethnischen Ökonomien sind räumlich in der Südstadt ungleich verteilt. Eine Vielzahl von Geschäften konzentriert sich rund um den Werderplatz, während östlich der Rüppurrer Straße lediglich zwei Geschäfte zu finden sind. Diese Verteilung betrifft nicht nur ethnische Ökonomien, auch bei den deutschen Ökonomien gibt es diese Konzentration. So befinden sich unter anderem die deutschen Lebensmittelketten „Rossmann“, „Nahkauf“ und ein deutsches Restaurant am Werderplatz, während der östliche Teil der Südstadt von Wohnungen dominiert wird.

Bei einem Vergleich der Standorte ethnischer Ökonomien mit der Karte aus dem Karlsruher Atlas von 2013 (Kramer, 2014) (Abb. 4), lassen sich mehrere Entwicklungen erkennen. Insgesamt gibt es in der Südstadt einen Rückgang von 75 auf 53 Läden, welche den ethnischen Ökonomien zugeordnet werden können. Dies stellt einen Rückgang von knapp 30% dar. Am stärksten ist der Rückgang im Bereich der türkischen Ökonomien. Einen Grund hierfür könnten finanzielle Probleme darstellen. Ein deutsch-türkischer Besitzer zweier sich in der Südstadt befindlichen Läden meinte, dass es in den letzten Jahren immer schwerer sei, mit hauptsächlich auf türkische Kund:innen ausgelegten Produkten gegen den globalen Online-Handel zu bestehen. Eine langjährige Anwohnerin steht diesem Wandel kritisch gegenüber.

„In der ursprünglichen Südstadt (Baumeisterstraße) sterben die billigen Läden, stattdessen kommen neuere, teure Läden“ (Frau, 69 Jahre).

Doch noch nicht überall ist ein solcher Rückgang zu verzeichnen. Die Anzahl der asiatischen Ökonomien ist in der Südstadt konstant geblieben, und an der Ecke Winter Straße/Ettlinger Straße wurden insgesamt vier ethnische Ökonomien in den letzten Jahren gegründet.

Ethnische Ökonomien: Ein fester Bestandteil der Karlsruher Südstadt

Die Wurzeln der Südstadt von Karlsruhe reichen bis ins 19. Jahrhundert zurück, als sie in Form eines Wohnviertels für die Arbeiter:innen des ersten Karlsruher Bahnhofs entstand. Dieser Stadtteil hat im Laufe der Zeit eine beeindruckende Entwicklung durchlebt, die besonders durch die Einwanderung von Gastarbeiter:innen in den 1960er Jahren geprägt wurde. Diese historische Periode hat nicht nur die Bevölkerungszusammensetzung

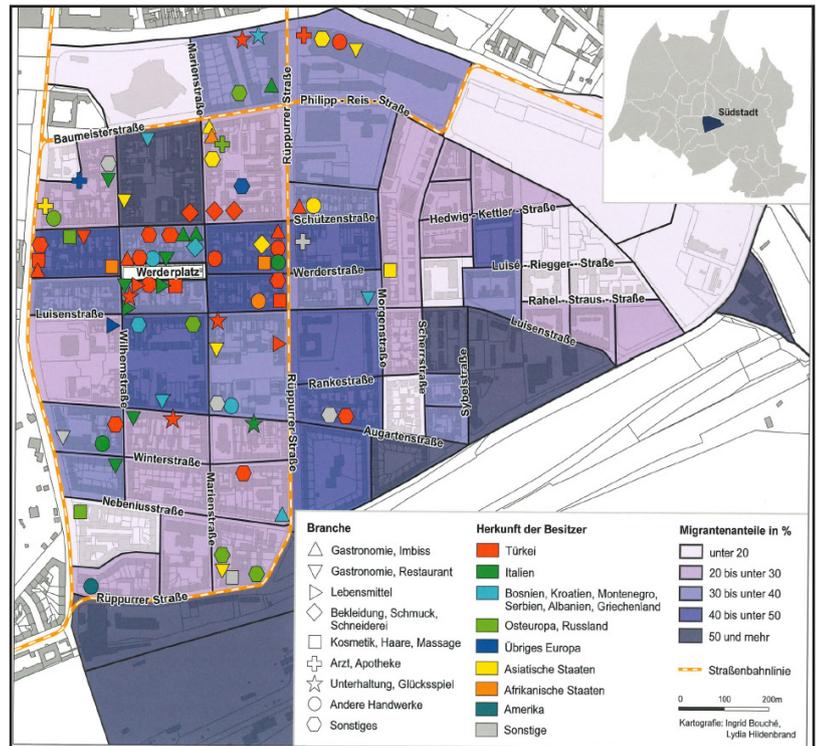


Abb 4: Ethnische Ökonomien Südstadt 2013

Quelle: Kramer (2014, S. 181)

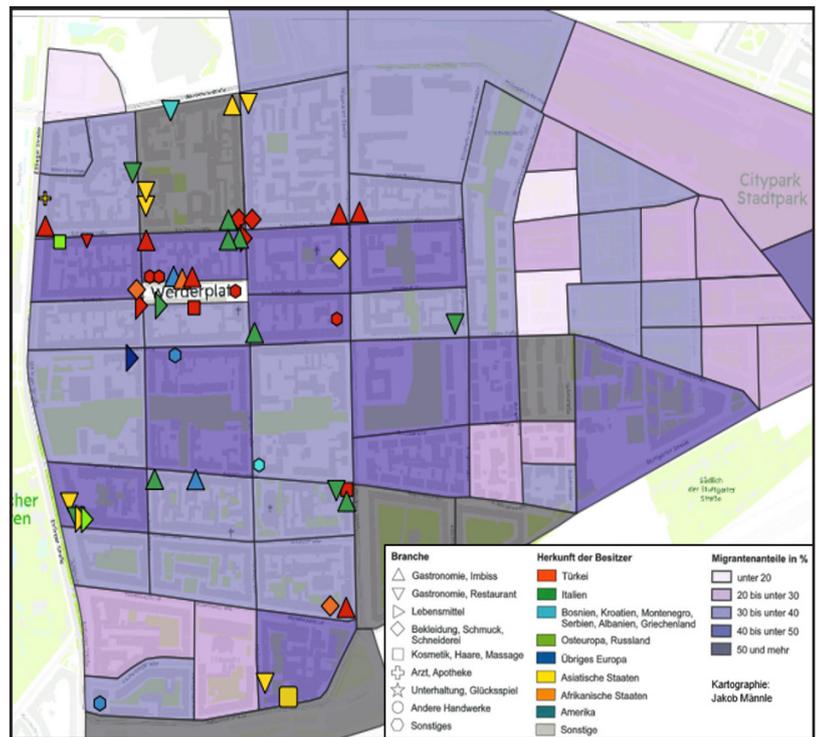


Abb 5: Ethnische Ökonomien alte Südstadt 2023

Quelle: Eigene Darstellung

nachhaltig verändert, sondern es hat sich auch eine multikulturelle Gesellschaft in der Südstadt etabliert. Gegenwärtig zeigt sich die ethnische Vielfalt dieses Stadtteils eindrucksvoll, da 38% der Südstädter:innen einen Migrationshintergrund aufweisen.

Ein zentrales Merkmal, das diese multikulturelle Bevölkerungsstruktur prägt, sind die ethnischen Ökonomien. Diese spielen eine wichtige Rolle im sozialen und wirtschaftlichen Gefüge der Südstadt. Die ethnischen Ökonomien sind nicht nur ein Spiegelbild der kulturellen Vielfalt, sondern auch eine Quelle für den ökonomischen Beitrag verschiedener Gemeinschaften. Diese Wirtschaftsformen haben im Laufe der Zeit an Bedeutung gewonnen und sind zu einem wesentlichen Bestandteil des städtischen Lebens in der Südstadt geworden. Sie repräsentieren nicht nur eine breite Palette von Geschäften, sondern tragen auch dazu bei, die kulturelle Identität der Gemeinschaften zu bewahren und zu formen. Die ethnischen Ökonomien zeigen eindrucksvoll die Wechselwirkungen zwischen Kultur, Wirtschaft und sozialem Leben in der Südstadt.

Die in der Südstadt durchgeführte Forschung ermöglicht eindrucksvolle Einblicke in das Konsumverhalten der Bewohner:innen. Überraschenderweise zeigt sich bei der Untersuchung, dass die Häufigkeit des Besuchs von ethnischen Ökonomien Parallelen zwischen Menschen mit und ohne Migrationshintergrund aufweist. Diese Feststellung widerspricht der gängigen Annahme, dass Bewohner:innen mit Migrationshintergrund solche Ökonomien aufgrund ihrer ethnischen Herkunft häufiger frequentieren. Stattdessen werden andere Forschungsergebnisse bekräftigt, die auch zu dem Ergebnis kamen, dass ethnische Ökonomien heutzutage alle Stadtteilbewohner:innen mit Waren des täglichen Bedarfs versorgen.

Die vorliegenden Ergebnisse liefern eine mögliche Erklärung zu den Gründen, wieso ethnische Ökonomien besucht werden. Als bedeutende Faktoren für die Einkäufe in Geschäften ethnischer Ökonomien in der Südstadt wurden Erreichbarkeit, geringe Entfernungen und Angebotsvielfalt der Geschäfte genannt. Zusätzlich spielen die geographische Nähe zu den Geschäften sowie das breite Angebot eine zentrale Rolle bei der Auswahl von Einkaufszielen. Auffällig ist dabei, dass persönliche Beziehungen und Qualität, die oft als zentrale Einflussfaktoren des Konsumverhaltens betrachtet werden, in den Hintergrund treten. Daraus lässt sich schließen, dass individuelle Erfahrungen und der praktische Nutzen, den die ethnischen Ökonomien bieten, die entscheidende Rolle spielen und die ethnischen Hintergründe der Konsument:innen weniger bedeutsam sind.

Ausblick

Obwohl die bisherigen Forschungsergebnisse aufschlussreich sind und bereits bestehende Ergebnisse bekräftigen, bleibt die Notwendigkeit weiterer umfangreicher Untersuchungen bestehen, um ein tiefergreifendes Verständnis für die Dynamiken des Konsumverhaltens in der Südstadt zu erlangen. Eine gezielte und räumlich disparate Datenerhebung innerhalb spezifischer Bevölkerungsgruppen könnte präzisere Einblicke in die vielschichtigen Motivationen hinter den beobachteten Konsummustern bieten.

Es empfiehlt sich außerdem, den Forschungsfokus zu erweitern, um die Vielfalt der Beweggründe für den Besuch dieser speziellen Ökonomien eingehender zu beleuchten. Dabei könnten soziale, kulturelle und ökonomische Faktoren genauer untersucht werden, um ein umfassenderes Bild der Entscheidungsprozesse der Südstädter:innen zu zeichnen. Es bietet sich an, die wechselseitigen Wirkungen zwischen verschiedenen Einflussfaktoren zu erforschen. Eine interdisziplinäre Herangehensweise könnte dabei helfen, effektive Strategien zu entwickeln, um nicht nur den wirtschaftlichen, sondern auch den sozialen Belangen der Gemeinschaft gerecht zu werden. Dabei ist es wichtig, die Südstädter:innen weiterhin an der Forschung zu beteiligen, da diese zu ihrem eigenen Stadtteil viel Wissen liefern können und für die wissenschaftliche Untersuchung von Sachverhalten wertvolle Unterstützung bieten. |||

AUTOR:INNEN

Jakob Männle, geb.: 2001, Geographie/Mathematik
B.Ed., ubwxt@student.kit.edu

Simon Reif, geb.: 2002, Geographie/NwT B.Ed., uuobk@
student.kit.edu

SUMMARY

Südstadt - from railway station district to multi-cultural neighbourhood

by Jakob Männle, Simon Reif

This study examines the current role of the multi-ethnic population in the everyday lives of the residents in Karlsruhe's Südstadt. Shaped by 1960s guest worker immigration, it has become a diverse, multiethnic community, with 38.2% having a migration background. Ethnic economies are central, playing a crucial role in social and economic dynamics. Research at Werderplatz challenges assumptions about migration background influencing visits to ethnic economies, revealing that factors like accessibility and variety are more significant. This prompts further exploration into the complex determinants of consumption behaviour in urban, multicultural environments. Ongoing research is crucial for a deeper understanding, focusing on targeted data collection and interdisciplinary approaches to address economic and social concerns in the Südstadt community.

LITERATUR

- Aver, C. (2013). Migration, Ethnische Ökonomie und Stadtentwicklung: Entstehung der ethnischen Ökonomie und ihre Bedeutung im Quartier. *Informationen zur Raumentwicklung*, 5, 393-401.
- Bade, K. J. (2000). *Europa in Bewegung: Migration vom späten 18. Jahrhundert bis zur Gegenwart*. Europa bauen. C.H. Beck Verlag.
- Bräunche, E. O., Kramer, C., Ludäscher, P, Zibat, A. & Wiktorin, D. (Hrsg.). (2014). *Atlas Karlsruhe: 300 Jahre Stadtgeschichte in Karten und Bildern*. Emons-Verlag.
- Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.). (2004). *Expertise. Ethnische Ökonomie: Integrationsfaktor und Integrationsmaßstab*.
- İlk, Ç. (2012). Cluster ethnischer Ökonomien. *Bauwelt*, 12, 24-25
- Kramer, C. (2014). Multikulti in der Südstadt. In E. O. Bräunche, C. Kramer, P. Ludäscher, A. Zibat & D. Wiktorin (Hrsg.), *Atlas Karlsruhe: 300 Jahre Stadtgeschichte in Karten und Bildern* (S. 180–181). Emons-Verl.
- Leicht, R., Phillip, R. & Woywode, M. (2019). *Migrantische Ökonomie: Berufliche Selbständigkeit und Unternehmen von Migrantinnen und Migranten in Deutschland*. Institut für Mittelstandsforschung, Universität Mannheim.
- Räuchle, C. (2021). *Migrantische Ökonomien in Deutschland*. Bundeszentrale für politische Bildung. <https://www.bpb.de/themen/migration-integration/kurz dossiers/344334/migrantische-oekonomien-in-deutschland/>
- Schuleri-Hartje, U.-K., Floeting, H. & Reimann, B. (2005). *Ethnische Ökonomie: Integrationsfaktor und Integrationsmaßstab*. Schader-Stiftung / Deutsches Institut für Urbanistik.
- Schwitala, H. & Setzler, N. (2023). *Die Südstadt- Hart aber herzlich!* <https://karlsruhepuls.de/suedstadt/>
- Stadt Karlsruhe. (2023). *Statistik aktuell Bevölkerung*. <https://web6.karlsruhe.de/Stadtentwicklung/statistik/pdf/2022/2022-12-bevoelkerung.pdf>
- Wörner, H. J. (1993). Eisenbahn und Stadtbild-Fallbeispiel Karlsruhe. *ICOMOS - Hefte des Deutschen Nationalkomitees. Eisenbahn und Denkmalpflege*, 9, 60-64

Von Parkflächen zu Grünflächen?

Ein Wandel des öffentlichen Raums in der Karlsruher Südstadt

In deutschen Innenstädten stellen der ruhende Individualverkehr und verdichtete Innenstädte ein Verkehrsproblem dar. Gleichzeitig wächst das Bewusstsein für Nachhaltigkeit und das Bedürfnis nach Natur im Wohngebiet. Anhand dieser Studie wird der Frage nachgegangen, wie die aktuelle Autonutzung der Bewohner:innen in der Karlsruher Südstadt mit dem Wunsch nach einer grüneren Umgebung vereinbar ist. Zudem wird untersucht, ob eine Reduktion des privaten Autoverkehrs das Potenzial hat, ein nachhaltiges Leben in der Südstadt zu fördern.

In deutschen Städten hat sich in den letzten Jahren ein zunehmendes Verkehrsproblem manifestiert. Das innerörtliche Verkehrsaufkommen nimmt stetig zu, da die mittlere Wegelänge durch die Ausdehnung der Stadtgebiete und die fortschreitende Entmischung der Nutzungen wächst. Durch die steigenden Wegelängen sind Ziele oft nicht mehr zu Fuß erreichbar, weshalb stattdessen häufig das Auto genutzt wird. Öffentliche Verkehrsmittel werden in peripheren Regionen zunehmend unrentabel, was dazu führt, dass Fahrpläne ausgedünnt werden und die Bevölkerung aus diesem Grund vermehrt auf das Auto angewiesen ist (Meyer, 2013).

Zusätzlich zu den Verkehrsproblemen tragen auch bauliche und rechtliche Aspekte zu einer verkehrsreichen Umgebung bei. Die begrenzte Fläche in Städten wird durch parkende Autos weiter eingeschränkt. Zudem verschärft die steigende Anzahl von PKWs pro Haushalt die Platzproblematik (Böcker et al., 2020). Das Verkehrsrecht bevorzugt außerdem den motorisierten Individualverkehr, was sich in der festgelegten Gleichwertigkeit aller Mobilitätsarten ausdrückt und dem Auto aufgrund seiner höheren Anzahl und Größe mehr Platzanspruch als Fußgänger:innen und Radfahrer:innen gewährt (Böcker et al., 2020,).

Um diesen Trends entgegenzuwirken, wird in deutschen Städten vermehrt über nachhaltige Stadtentwicklung diskutiert. Maßnahmen, die Grünflächen und die Lebensqualität der Menschen in der Stadt betreffen, werden zunehmend in den Fokus gerückt. Dabei stellt sich die Frage, wie sich

Mobilität und Nachhaltigkeit sinnvoll vereinen lassen.

Eine vielversprechende Entwicklung zeigt sich bereits europaweit durch mehr als 30 Projekte, die sich gezielt mit der Thematik einer autofreien bzw. autoärmeren Stadt beschäftigen. Darunter fallen auch einige Projekte in Deutschland wie unter anderem in Kassel, Tübingen und Hamburg, die wissenschaftlich begleitet wurden (Christ & Loose, 2001). Insgesamt kamen die Forscher:innen im Bereich Nachhaltigkeit zu dem Schluss, dass „autoreduzierte Stadtquartiere . . . einen entscheidenden Beitrag [leisten], Stadt und Verkehr langfristig stabil zu entwickeln“ (Christ & Loose, 2001, S. 85). Um eine gesteigerte Wohnqualität in der Stadt zu gewährleisten, sind eine Vermeidung von Verkehr und eine schonende Mobilität eine notwendige Maßnahme (Christ & Loose, 2001).

Durch das Fehlen des Autoverkehrs konnten deutliche Veränderungen und Umweltentlastungen in Form von weniger Verkehrslärm, erhöhte Sicherheit im Straßenverkehr und weniger Flächenbedarf für die Verkehrswege festgestellt werden (Christ & Loose, 2001). Die Forscher:innen berichten außerdem von einer Erweiterung des Spielraumes für (Klein-)Kinder und der Öffnung des Wohnraumes nach außen (Christ & Loose, 2001).

Im Allgemeinen spielen der Flächenverbrauch durch den Verkehr und die damit verbundene Einsparungsmöglichkeit eine große Rolle. Den größten Flächenverbrauch haben parkende Autos. Ein Auto benötigt zum Parken eine Fläche von ca. 12 m² und es nutzt diese Fläche im Schnitt 23 Stunden am

Tag. 60% der innerstädtischen Fläche ist von Fahrzeugen belegt bzw. steht diesen zur Verfügung. Währenddessen stehen dem Fahrradverkehr nur 3% der Verkehrsfläche zu, aber 15% der Wege werden mit Fahrrädern absolviert (Umweltbüro Lichtenberg, 2020). Parkplätze stellen somit ein großes Sparpotenzial dar. Insbesondere der motorisierte Individualverkehr hat einen durchschnittlich zehnfach höheren Flächenbedarf als öffentlicher Verkehr und nichtmotorisierter Verkehr (Christ & Loose, 2001).

Wieso es wichtig ist, sich mit Projekten zu autofreien und -ärmeren Städte auch in Deutschland zu beschäftigen, zeigen folgende Zahlen: im Jahr 2020 kommen in Deutschland im städtischen Raum auf 1.000 Einwohner:innen im Schnitt 552 Autos, in Baden-Württemberg sind es sogar 598 (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 2023). Die PKW-Dichte steigt in fast allen Bundesländern, der Trend in den Haushalten geht zu Zweit- und Drittwagen (Statistisches Bundesamt, 2023). Karlsruhe liegt im bundesweiten Vergleich leicht unter dem Durchschnitt. Die Südstadt ist mit 374 Autos je 1.000 Einwohner:innen der Stadtteil mit den zweitwenigsten Kraftfahrzeugen je 1.000 Einwohner:innen in Karlsruhe (Statistikatlas Karlsruhe, o.A.). Trotzdem kommt es auch in diesem Stadtteil zu Problemen durch den großen Flächenbedarf der Autos in der engen Bebauung.

Die Stadt Karlsruhe setzt sich bereits für eine zukunftsfähige Mobilität ein. Als Erfolge werden die Kombilösung und das positive Abschneiden beim Fahrradklimatest in den letzten Jahren genannt (adfc, 2022; Nenninger & Schmidt, 2021). In der Karlsruher Oststadt wurde bereits eine Untersuchung zur Umnutzung von Verkehrsflächen durchgeführt. Hierbei wurde analysiert, welche Chancen entstehen, wenn die im Quartier vorhandenen Parkplätze nicht mehr gebraucht werden (Engel & Grenz, 2021, S. 19). Durch die Reduktion von parkenden PKWs ergibt sich mehr Platz für andere Verkehrsteilnehmer:innen, eine Möglichkeit zur vielfältigen Nutzung der Parkplätze und eine Ausweitung der Grünflächen. Jedoch haben die Forscher:innen angemerkt, dass „die Flächen auch aufgrund ihrer . . . Fragmentiertheit sich nur für bestimmte Nutzungen eignen“ (Engel & Grenz, 2021, S. 19).

Unser Projektseminar zur Stadtforschung in der Karlsruher Südstadt setzt hier an. Die Berücksichtigung der Meinungen und Ideen der Einwohner:innen vor Ort sind hierbei besonders

wichtig, um einen Wandel hin zu einer nachhaltigeren Stadtentwicklung anzustoßen. Bereits beim Bürger:innendialog zu Beginn des Projektseminars wurde deutlich, dass vor allem die große Menge an parkenden Autos ihre Wohn- und Lebensqualität vermindert, da es sehr wenig freie Fläche und wenig Grünanlagen und Bäume gibt. Auch die Lärm- und Luftverschmutzung beeinträchtigt die Wohn- und Lebensqualität der Bewohner:innen. Zudem ist das Sicherheitsgefühl besonders für Eltern mit Kindern durch den Verkehr verringert. Durch die parkenden Autos sind die Straßen nicht mehr übersichtlich und es fehlt an sicherem Spielraum für Kinder im öffentlichen Raum. Bei diesem Bürger:innendialog wurde bereits deutlich, in welchen Bereichen die Bürger:innen Probleme und Herausforderungen sehen und was sie sich für ihr Stadtviertel wünschen. Doch wie realistisch diese Umsetzung ist, gilt es zu überprüfen. Denn bei der Umsetzung sollten auch die Bürger:innen für Veränderungen bereit sein und z.B. auf ihr Auto verzichten. Inwiefern hier die Wünsche und Ideen der Bürger:innen (Soll-Zustand), der aktuelle Stand zum Verkehr in der Südstadt und die Bereitschaft der Bürger:innen zu Veränderungen (Ist-Zustand) zusammengebracht werden können, gilt es zu untersuchen.

Das Projektseminar stellt einen wichtigen Beitrag zur aktuellen Forschung der Humangeographie dar, da es die Interaktionen von Menschen und ihrer Umwelt in einem Gebiet betrachtet, welches bisher nicht untersucht und dessen Potential für eine nachhaltige Entwicklung deshalb auch noch nicht erkannt wurde. Im Rahmen des Projekts stellen wir uns darum folgende Frage:

Welches Potential hat die Südstadt, durch eine Reduktion des privaten Autoverkehrs ihren Beitrag für ein nachhaltiges Karlsruhe zu leisten?

Fragen, Kartieren, Zeichnen und Träumen: interaktive Methoden für tiefgehende Einblicke

Zur Beantwortung der Forschungsfrage wurden innovative Methoden gewählt. Im Allgemeinen fand ein Mixed-Method-Ansatz Anwendung, um die Forschungsfrage aus verschiedenen Blickwinkeln zu betrachten und somit differenziert beantworten zu können. Bei einem Mixed-Method-Ansatz werden qualitative und quantitative Forschungsansätze gemeinsam auf die Fragestellung angewendet und so wird von beiden Forschungsrichtungen profitiert (Kuckartz, 2014, S. 33). Es fand eine standardisier-

te Befragung mit einem Passant:innenfragebogen statt, welcher auf die spezielle Fragestellung angepasst war. Außerdem wurden zum einen Karten der Südstadt zu Hilfe genommen, um die Wahrnehmung der Befragten zum Ist-Zustand abzufragen. Zum anderen wurden Zeichnungen von einigen der Befragten angefertigt, um den Soll-Zustand visuell zu verdeutlichen.

Der Fragebogen wurde von 180 Personen beantwortet und mithilfe von RStudio und Excel statistisch ausgewertet. Der Fragebogen enthielt sowohl geschlossene ja-/nein-Fragen (z.B. „Nutzen Sie ein Auto?“), als auch halboffene Fragen (z.B. „Welche Parkmöglichkeiten nutzen Sie vorwiegend?“ mit den Antwortmöglichkeiten „privater Stellplatz (Garage, Tiefgarage)“, „Parken mit Bewohnerausweis“, „öffentliche Parkflächen“, „CarSharing“ und „Sonstige“ mit Möglichkeit zur expliziter Nennung) und offene Fragen („Wie sollten Ihrer Ansicht nach frei werdenden Parkflächen am besten genutzt werden?“ mit der Nennung von drei Antwortmöglichkeiten). Zusätzlich wurden soziodemographische Angaben erhoben, die eine differenzierte Auswertung nach Geschlecht, Alters- und Berufsgruppen ermöglichen.

Bei der Kartenarbeit erhielten die Befragten einen ausgedruckten Stadtplan des Untersuchungsgebiets und sollten mit roter Farbe markieren, in welchen Zonen sie Autos als störend empfinden und mit grüner Farbe, in welchen Zonen sich ihrer Meinung nach „autofreie Zonen“ anbieten. Alternative Nutzungsideen konnten direkt genannt bzw. aufgeschrieben werden. Die Befragten sollten zudem ihre Markierung begründen. Folgende Leitfragen wurden dabei gestellt:

- In welchen Straßen/Plätzen stören Sie Autos am meisten?
- Welche Bereiche bieten sich Ihrer Meinung nach als „autofreie Zonen“ an?
- Was wünschen Sie sich anstelle der Parkplätze?

Die 32 Karten wurden mit QGIS digitalisiert, sodass die eingezeichneten Zonen in unterschiedlicher Transparenz dargestellt werden konnten. Je kräftiger die Farbe, desto häufiger wurde der Bereich in der entsprechenden Farbe markiert.

Als weitere partizipative Methode wurde in Anlehnung an Wihofszky et al. (2020) Photovoice genutzt. Im Rahmen dieser Methode sollten die Befragten ihre Ideen zur Gestaltung des öffentlichen Raums in Zeichnungen visualisieren und begründen. Es wurde der konkrete Hinweis gegeben, dass

die Ideen nicht realistisch sein müssen, sondern der Kreativität „freien Lauf“ gelassen werden kann. Folgende Leitfragen wurden zur Anregung bei Bedarf mitgegeben:

- Was wünschen Sie sich? Z.B. Sitzgelegenheiten, Spielplätze, Bäume/Wiese, ...
- Wieso wünschen sie sich den jeweiligen Gegenstand/die jeweilige Ausgestaltung an genau diesem Standort?

Diese Methode eignete sich auch besonders für Kinder, die durch Zeichnungen ihre Vorstellungen und Wünsche ausdrücken können. Bei der Auswertung der insgesamt 15 Zeichnungen wurde sich auf ein inhaltsanalytisches Verfahren fokussiert und somit wurden die Motive der Befragten in den Fokus gesetzt (Kogler, 2018, S. 272).

Wie bereits erwähnt, soll in diesem Beitrag untersucht werden, inwiefern der Ist-Zustand zum (privaten Auto-)Verkehr in der Südstadt und der Soll-Zustand (Wunsch nach mehr freier Fläche und Grünanlagen, weniger Lärm, ...) zusammengebracht werden können. Dabei werden im Folgenden zunächst die Ergebnisse des Ist-Zustandes vorgestellt. Dafür wurden die Ergebnisse des Fragebogens und der bearbeiteten Karten verwendet.

Bevor die Ergebnisse der Untersuchung vorgestellt werden, wird zunächst die Stichprobe beschrieben. Dies ist relevant, da es sich bei der Auswertung des Fragebogens zum Teil auch um eine quantitative Auswertung handelt, in der soziodemographische Angaben berücksichtigt wurden, die in die Auswertung mit einfließen. 83 der 180 Befragten ordnen sich dem weiblichen Geschlecht zu, 90 dem männlichen. „Divers“/„Sonstiges“ gab keine/r der Befragten an. Die größte Gruppe mit 95 Personen machen die Erwerbstätigen aus, die zweitgrößte Gruppe die Studierenden mit 48 Personen. Weitere Berufsgruppen waren u.a. Rentner:innen (16 Personen), Auszubildende (6) und Hausfrauen/-männer (5). Die Altersgruppen wurden wie folgt unterteilt: 18-30, 31-55 und >55. Die Unterteilung wurde in Absprache mit den anderen Gruppen gewählt und einheitlich angewendet. Dadurch ist eine bessere Vergleichbarkeit der Ergebnisse möglich. Von den Befragten gehörten 82 Personen der jüngsten Altersgruppe an, 65 Personen der mittleren und 33 Personen der ältesten Altersgruppe. Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren wurden nicht befragt. Es zeigt sich, dass der Großteil der Befragten in der jungen Altersklasse liegt.

„Ich parke mein Auto am liebsten vor der Haustür“ – Ist-Zustand

Von den 180 Befragten gaben 59% an, dass sie kein Auto nutzen. Diese wurden somit von den weiteren Fragen zur Autonutzung ausgeschlossen. Eine umfassende Studie ergab, dass 52% der mobilen Personen kein Auto nutzen (infas, 2018). Somit kann der Anteil der Auto-Nutzer:innen in der Karlsruher Südstadt als gering eingeordnet werden. Vergleicht man zusätzlich zur Nutzung des Autos den Auto-Besitz der Karlsruher Südstadt mit dem bundesweiten Durchschnitt, ergibt sich ein ähnliches Bild. Im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt (58%) besitzen die Bewohner:innen der Karlsruher Südstadt seltener ein Auto (31%) (Stadt Karlsruhe, 2022b; Statistisches Bundesamt, 2023).

Es konnten keine signifikanten Unterschiede zur Autonutzung bezüglich des Geschlechts ausfindig gemacht werden, jedoch bezüglich der Berufsgruppen. Unter den Erwerbstätigen nutzt mehr als die Hälfte ein Auto, unter den Auszubildenden ist es genau die Hälfte. Unter den Rentner:innen nutzt nur etwas mehr als ein Drittel der Befragten ein Auto, unter den Studierenden sogar nur ein Viertel. Es wird also deutlich, dass Erwerbstätige am häufigsten ein Auto nutzen. Dieses Ergebnis spiegelt sich auch in der Altersverteilung wider. Unter den jungen Menschen nutzt nur ein Drittel ein Auto, unter den zwischen 31- und 55-Jährigen ist es fast die Hälfte. Unter den älteren Menschen liegt die Autonutzung bei etwa 40%. Dies verdeutlicht, dass vor allem Menschen im erwerbstätigen Alter auf das Auto zurückgreifen. Es fällt auf, dass sie ihr Fahrzeug oft für den Weg zur Arbeit nutzen, wie sich später noch herausstellen wird. Im Gegensatz dazu verzichten junge Menschen, insbesondere Studierende, in Karlsruhe weitgehend auf die Nutzung eines Autos.

Eine weitere Frage bezog sich auf die Regelmäßigkeit der Autonutzung. Drei Viertel der Befragten geben an, ihr Auto ein- bis dreimal pro Woche oder seltener zu nutzen. Befragte der jungen Altersgruppe, die ein Auto nutzen, geben am häufigsten an, es weniger als einmal pro Woche oder ein- bis dreimal pro Woche zu nutzen. Ähnlich sieht es bei der mittleren Altersgruppe aus, wobei hier heraussticht, dass sechs Befragte angaben, das Auto häufiger als fünfmal pro Woche zu nutzen. Bei der älteren Altersgruppe, den über 55-Jährigen, nutzen sogar über die Hälfte der Befragten das Auto drei- bis fünfmal pro Woche oder häufiger. Hierbei wurden nur diejenigen berücksichtigt, die ein Auto

im Allgemeinen nutzen. Es zeigt sich also, dass der Pendel-Weg zur Arbeit für die mittlere und ältere Altersgruppe eine große Bedeutung bei der Autonutzung einnimmt.

Bezüglich des Geschlechts wurden keine signifikanten Unterschiede bei der Regelmäßigkeit der Autonutzung festgestellt. In allen Berufsgruppen wird das Auto weniger als einmal pro Woche oder ein- bis dreimal pro Woche genutzt. Insgesamt stimmen diese Ergebnisse mit den Ergebnissen aus der Forschung überein, dass Autos die meiste Zeit parken und nur selten verwendet werden. Somit lässt sich bereits vermuten, dass in der Südstadt ein Einsparungspotential bei parkenden Autos besteht. Inwiefern es für die Bewohner:innen möglich ist, ihren Weg zur Arbeit ohne Auto zu absolvieren, wird im nachfolgenden betrachtet.

Welche Flächen genau eingespart werden können, wird durch die nächste Frage untersucht. Hierbei wurden die Bewohner:innen befragt, auf welcher Art von Stellplätzen sie ihre Autos parken. Die Befragten parken nach eigenen Angaben am häufigsten auf öffentlichen Parkplätzen (55%). Außerdem werden private Stellplätze, wie Garage oder Tiefgaragenstellplätze, genutzt (29%). Carsharing-Parkplätze wurden ebenfalls als Parkmöglichkeit genannt (16%). Insgesamt zeigen die Befragungsergebnisse deutlich, dass öffentliche Parkplätze einen Großteil der genutzten Parkmöglichkeiten ausmachen und somit vor allem betrachtet werden sollten, wenn es um Möglichkeiten der Reduktion des PWK-Verkehrs geht.

Wichtig ist außerdem, in welchem Umkreis die Bewohner:innen parken. Daraus lässt sich ableiten, ob „direkt vor der Haustür“ geparkt wird oder etwas außerhalb, was auf die aktuelle Bereitschaft zur Flexibilität der Befragten rückschließen lässt. Die meisten Befragten (48%) gaben an, in einem Umkreis von weniger als fünf Minuten Fußweg zu parken. In einem Umkreis von weniger als einer Minute Fußweg parken 29%. Bezüglich des Geschlechts konnten hier wieder keine Unterschiede festgemacht werden.

Anhand der Karten können Bereiche ausgemacht werden, in denen es besonders zu Problemen durch parkende und fahrende Autos kommt. In vielen Fällen ging es um Bereiche mit dichterem Bebauung, in denen Autos besonders viel Raum einnehmen. Zudem wurden einige Kreuzungen genannt, die aufgrund von parkenden Autos die Einsicht für Verkehrsteilnehmer:innen beeinträchtigen.

Auf den Karten konnte eine Häufung an Zonen



Abb. 1: Karte der Südstadt mit eingezeichneten Flächen hinsichtlich der Frage „In welchen Straßen / Plätzen finden Sie Autos am Störendsten?“. Je deutlicher die Linie, desto größer die Zahl der Nennungen

Quelle: Eigene Darstellung



Abb. 2: Karte der Südstadt mit eingezeichneten Flächen hinsichtlich der Frage „In welchen Straßen / Plätzen sollten Parkplätze umgewidmet werden?“

Quelle: Eigene Darstellung

festgestellt werden, in denen Autos als störend empfunden werden (Abb. 1). Besonders in der Luisenstraße, Werderstraße und Schützenstraße werden Autos als störend empfunden. Bedeutend ist hierbei zu sagen, dass es sich um ein Wohngebiet mit vielen Wohnungen in den einzelnen Häusern handelt. Zusätzlich wurde die Hinterhöfe nachverdichtet. Die Straßen sind recht schmal und häufig auch als Einbahnstraßen ausgeschildert. Baustellen sind ein weiteres Problem, da dadurch die Verkehrswege beeinträchtigt sind.

Zudem wurde der Werderplatz öfter markiert. Manche Befragten zeichneten einen großen Kreis um die gesamte Südstadt. Insgesamt wurden alle Straßen westlich der Rüppurrer Straße und alle Querstraßen zu ihr markiert. Neben ganzen Straßen wurden zum Teil auch einzelne Abschnitte, wie bspw. an der Rüppurrer Straße oder Wilhelmstraße markiert. Auch an Kreuzungen werden Autos als störend empfunden, z.B. am Tivoli.

Darüber hinaus halten am nördlichen Teil der Rüppurrer Straße häufig Autos am Straßenrand oder auf dem Fahrradstreifen. Sie nutzen die Bereiche zum Ein- und Aussteigen oder zum Entsorgen des Altglases. In diesem Straßenabschnitt wurden Autos ebenfalls als störend empfunden. Auffällig ist hierbei, dass dies nur auf einer Straßenseite markiert wurde, nämlich aus der von Süden kommenden, östlichen Straßenseite. Auf der anderen Straßenseite scheint das Halte-Problem nicht zu bestehen.

„Am besten alles Grün“ – Soll-Zustand

Wie bereits erwähnt, wurde neben dem Ist-Zustand (wie nutzen die Bewohner:innen ihr Auto und wie parken sie) auch der Soll-Zustand erhoben. Für den Soll-Zustand durften die Bewohner:innen träumen und sich alles wünschen, was sie sich für die perfekte Südstadt vorstellen – also „Wie soll die Südstadt sein?“. Bei der Auswertung des Soll-Zustands wurden zusätzlich zum Fragebogen und den bearbeiteten Karten die Ergebnisse der Zeichnungen berücksichtigt.

Beim Vergleichen der Markierungen, wo Autos stören und wo sich autofreie Zonen anbieten, wurden große Überschneidungen gefunden. Zum größten Teil überschneiden sich die Bereiche, die sich nach den Befragten als autofreie Zonen anbieten, mit den Bereichen, in denen Autos als störend empfunden werden (siehe Abb. 2). Besonders um den Werderplatz scheint das Potential für autofreie Zonen sehr groß zu sein. Hier wurde sehr oft genannt, dass der komplette Werderplatz autofrei sein sollte. Bei einigen Gesprächen mit den Befragten stach heraus, dass für sie z.B. eine Tiefgarage unter dem Werderplatz eine Lösung wäre, die Autos generell, jedoch vor allem die parkenden Autos, vom Platz zu entfernen. Auf diesen Aspekt wurde auch in einer Zeichnung eingegangen, wie später noch erläutert wird.

Es wurde außerdem des Öfteren genannt, dass ein Zusammenschluss des bereits bestehenden

Grünstreifens zwischen der Augartenstraße und der Luisenstraße besonders wünschenswert sei. Aktuell wird der Grünstreifen, der zwischen den Längsstraßen mit Sportanlagen und Spielplätzen von Befragten als „schön angelegt“ empfunden wird, durch die besagten Längsstraßen unterbrochen. Wäre der Grünstreifen zusammenhängend, so würde sich die Naherholungsqualität deutlich steigern und der Sicherheitsaspekt für Kinder würde sich stark erhöhen. Neben dem Aspekt, dass weniger Autos in den markierten Bereichen sein sollten, wurden auch Orte, in denen mehr Begrünung erwünscht wird, eingezeichnet. Diese wurden als grüne Kreise dargestellt und sollen Bäume symbolisieren. Besonders im Zentrum der alten Südstadt und um den Werderplatz sind Bäume erwünscht. Dieses Ergebnis überrascht nur wenig, da westlich der Südstadt der Zoologische Stadtgarten Karlsruhe mit seiner Parkanlage angrenzt; im südlichen Bereich der Südstadt befindet sich bereits der eben genannte Grünstreifen, zusätzlich ist der Oberwald nicht weit entfernt. Im östlichen Bereich der Südstadt grenzt der Citypark an, ein modern angelegtes Wohngebiet mit Park, das zum Spazieren und Verweilen einlädt. Anzumerken ist hierbei noch, dass sich auch im Citypark mehr Bäume gewünscht werden.

Bei den weiteren Erhebungen zum Soll-Zustand konnten ähnliche Ergebnisse festgestellt werden. Sowohl in den Fragebögen als auch in den Zeichnungen werden Wiesen, Bäume und weitere Grünflächen am häufigsten genannt bzw. gezeichnet (Abb. 3). Auch ein Ausbau der Fahrradwege und Fahrradstellplätze wurde sowohl in den Fragebögen als auch in den Zeichnungen gewünscht. Aus den Zeichnungen ging zudem hervor, dass die Idee besteht, aus den vorhandenen Autoparkplätzen sichere Fahrradparkplätze zu gestalten. Im Fra-

gebogen wurden außerdem oft Sitzgelegenheiten genannt (38 Mal), welche sich in den Zeichnungen ebenfalls zwei Mal wiederfinden. Wasserflächen wurden zwar häufig gemalt, im Fragebogen jedoch nur einmal angesprochen. Am häufigsten wurde ein Fluss eingebettet in eine Grünanlage gezeichnet. Die Befragten stellten sich dann vor, wie sie idyllisch am Fluss mit ihren Freund:innen spazieren gehen können und im Schatten der Bäume picknicken würden. Auch ein Trinkwasserbrunnen wurde sich gewünscht.

Weitere Aspekte, wie Spielplätze und Freizeitmöglichkeiten (Freibad) wurden ebenfalls in den Zeichnungen ausgedrückt. Besonders die Kinder, die Zeichnungen anfertigten, äußerten den Wunsch nach mehr Spielplätzen. Doch auch bei den befragten Erwachsenen kamen Spiel- und Sportplätze häufig in den Antworten vor.

Im Fragebogen wurden jedoch nicht nur Alternativen für die Parkplätze gesucht. Insgesamt 18 Mal wurde auch der Wunsch geäußert, dass die Fläche zum Parken der Autos gleichbleiben oder sogar vergrößert werden sollte. Außerdem wurde eine Zeichnung zu einem unterirdischen Parkhaus angefertigt. Ob ein direkter Bezug zum Werderplatz besteht, ist unklar. Im Gegensatz dazu gab es wiederum Zeichnungen, in denen Autos durchgestrichen waren, oder eine Umwandlung von Autoparkplätze in Fahrradparkplätze dargestellt wurde.

Weitere kreative Ideen, wie ein Ausbau an Sitzmöglichkeiten, u.a. rund um den Bücherschrank am Werderplatz und als Außen-Gastronomie sowie Hochbeete für gemeinschaftliches Gärtnern in der Stadt wurden ebenfalls erwähnt.

Lastenfahrrad, Car-Sharing und Co. – eine Alternative für alle?

Wie sich gezeigt hat, treten einige Differenzen zwischen dem Ist-Zustand und dem Soll-Zustand auf. Daher stellt sich nun die Frage, ob und wie der Soll-Zustand, also die Wünsche der Befragten, erreicht werden können. Bieten das Lastenfahrrad, Car-Sharing und andere bereits vorhandene Optionen eine Alternative zum eigenen Auto?

Bei der Auswertung des Soll-Zustandes wird insgesamt deutlich, dass sich ein Großteil der Befragten mehr Grün und weniger Autos und versiegelte Fläche wünscht. Dies bedeutet aber gleichzeitig auch, dass der private Autoverkehr reduziert werden müsste. Im Fragebogen stellten wir daher die Frage, ob eine Reduktion des privaten Autoverkehrs aus Sicht der Befragten realistisch ist. Dies ist



Abb. 3: Zeichnung eines Kindes mit Vorstellungen und Wünschen für die Gestaltung der Südstadt

Quelle: Zeichnung eines befragten Kindes

notwendig, um herauszufinden, ob hier ein Einsparungspotential und eine Bereitschaft zum Verzicht auf das Auto vorhanden ist. Außerdem wurde nach Bedingungen gefragt, unter welchen es nach eigener Einschätzung möglich sei, das Auto seltener zu nutzen.

Fast die Hälfte der Befragten gab an, dass es für sie nicht möglich sei, das Auto seltener zu nutzen. Die andere Hälfte gab verschiedene Bedingungen an, unter denen es für sie möglich wäre, das Auto seltener zu nutzen. Unter den genannten Bedingungen sind unter anderem ein Ausbau der Infrastruktur, sowohl des ÖPNV-Netzes als auch des Fahrradnetzes (Abb. 4). Auch eine bessere Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs und Angebote wie Bürgerbus, Sammeltaxis und Carsharing wurden von Einzelnen genannt. Als sonstige Nennungen wurden sichere Fahrradstellplätze, kostenfreie Tickets für den ÖPNV sowie private und berufliche Faktoren wie die Nähe zum Arbeitsplatz oder zur Verwandtschaft angesprochen.

Bei den Nennungen der Bedingungen für eine seltenere Nutzung des Autos wurde ein Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs von Männern und Frauen am häufigsten genannt, von Männern sogar deutlich häufiger als andere Aspekte. Zusätzlich zählten Männer unter dem Punkt „Sonstiges“ viele weitere Bedingungen auf, unter denen sie ihr Auto seltener nutzen würden. Hier wurden unter anderem Lastenrad-Sharing, E-Roller und ein Ausbau von sicheren Fahrradstellplätzen genannt.

Der häufigste Grund, der gegen eine seltenere Autonutzung spricht, ist die Entfernung zum Arbeitsplatz. Dies deckt sich mit den Ergebnissen der vorangegangenen Auswertung. Zudem wurden weitere Aspekte, wie Transport schwerer Einkäufe und Gegenstände, entfernte Freizeitangebote oder

private Gründe genannt. Einige Befragte schätzen ihre Autonutzung bereits als sehr gering ein und sehen eine Reduktion daher nicht als möglich an.

Auf dem Weg zu einer nachhaltigeren Südstadt: Ein Blick in die Zukunft

Die Auswertung der Befragungsergebnisse, Karten und Bilder offenbart verschiedene Erkenntnisse über die Mobilität und Präferenzen der Bewohner:innen in der Südstadt. Zum Ist-Zustand gibt es die folgenden Haupterkenntnisse: Von den 180 Befragten geben etwas weniger als die Hälfte an, ein Auto zu nutzen. Von diesen Personen nutzt der Großteil ihr Auto ein- bis dreimal pro Woche oder seltener. Erwerbstätige gehören zu der Berufsgruppe, die am häufigsten auf ein Auto zurückgreift, während nur wenige Studierende ein Auto verwenden. Die Mehrheit gibt zudem an, innerhalb eines Umkreises von weniger als fünf Minuten Fußweg zu parken. In bestimmten Straßen, wie der Luisenstraße, Werderstraße und Schützenstraße werden Autos als besonders störend wahrgenommen. Diese Beobachtung spiegelt sich sowohl in den Fragebögen als auch in den Zeichnungen wider.

Zum Soll-Zustand können die folgenden Ergebnisse herausgearbeitet werden: Sowohl in den Befragungen, in der Kartierung als auch in den Zeichnungen äußern die Teilnehmer:innen den Wunsch nach mehr Grünflächen, Bäumen und Sitzgelegenheiten in der Umgebung. Ebenso werden ein Ausbau der Fahrradwege und Fahrradstellplätze sowohl in den schriftlichen Antworten als auch in den Zeichnungen häufig genannt. Zudem gab es Vorschläge, aus den bestehenden Autoparkplätzen sichere Fahrradparkplätze zu gestalten.

Die Reduktion von Parkflächen in der Südstadt wird also insgesamt von vielen Bewohner:innen begrüßt, da sie die Möglichkeit bietet, versiegelte Flächen neu zu gestalten. Der vorherrschende Wunsch nach Grünflächen und Flächen für Freizeitaktivitäten steht im Kontrast zum aktuellen Zustand der Südstadt. Denn obwohl der Stadtteil eine vergleichsweise geringe Autonutzung im Vergleich zum deutschen Durchschnitt aufweist, gibt es durch die enge Bebauung einen Platzmangel in vielen Bereichen. Insbesondere in Straßen rund um den Werderplatz und an einigen Kreuzungen werden Autos als störend empfunden (Abb. 2). Dies weist auf die Notwendigkeit hin, die Infrastruktur in dieser Region unter Berücksichtigung der Bedürfnisse und Präferenzen der Bewohner:innen zu überdenken.

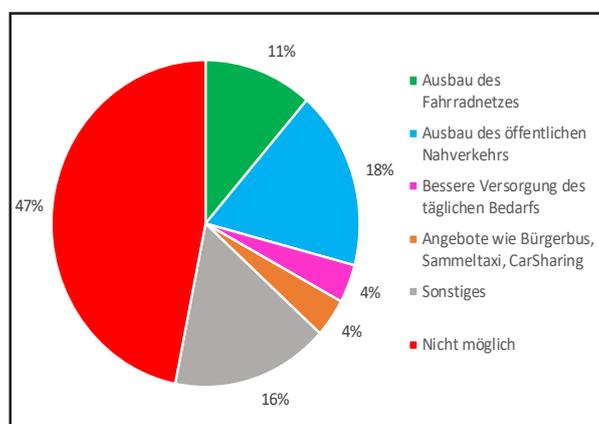


Abb. 4: Bedingungen, unter welchen die Befragten ihr Auto seltener nutzen würden (n=79)

Quelle: Eigene Darstellung

Trotz der allgemeinen Knappheit an Parkplätzen betrachten die meisten Auto-Besitzer:innen in der Südstadt ihr Fahrzeug als unverzichtbar und sehen kaum Möglichkeiten, die Autonutzung zu reduzieren. Einige vorgeschlagene Lösungsansätze, wie eine Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs, die Schaffung von zusätzlichen sicheren Fahrradstellplätzen und der Ausbau des Fahrradnetzes, könnten zumindest teilweise zu einer Verminderung des Autoverkehrs beitragen. Es scheint also Potenzial für eine Reduktion des Autoverkehrs in der Karlsruher Südstadt zu geben, dafür bedarf es jedoch kreativer und innovativer Ideen, um dies auszuschöpfen.

Zukünftige Entwicklungen in der Stadt könnten durch die Implementierung von Pilotprojekten vorangetrieben werden, bei denen kleine Bereiche experimentell umgestaltet werden, um die Reaktionen der Bewohner:innen zu erfassen. Ein vergleichbares Vorhaben wurde bereits am Prinz-Max-Palais in der Innenstadt-West in Karlsruhe erfolgreich durchgeführt (Stadt Karlsruhe, 2023). Größere Veränderungen könnten einen Ausbau der Fahrradwege oder eine Verbesserung der Nahverkehrsanbindung umfassen. Angesichts ihrer dauerhaften Auswirkungen erfordern solche Veränderungen eine sorgfältige Planung und weitere Untersuchungen. Dabei sollte ein besonderes Augenmerk auf die Vorstellungen der Bewohner:innen bezüglich der Mobilitätsangebote gelegt werden. Es wäre von Bedeutung, die Gründe zu evaluieren, warum die Bewohner:innen einschätzen, dass das Auto nicht weniger genutzt werden kann. Durch weitere Forschung, welche sich vertieft mit den Präferenzen der Bewohner:innen auseinandersetzt, könnten gezieltere Erkenntnisse gewonnen werden. Diese können beispielsweise darüber Auskunft geben, wo ein Ausbau der Fahrradwege besonders erforderlich ist oder wo die Installation einer Bus-/Straßenbahnhaltestelle am sinnvollsten wäre. Es wird zwar nicht möglich sein, alle Wünsche und Vorstellungen der Bewohner:innen in der Südstadt umzusetzen, trotzdem ist es von essenzieller Bedeutung, die Bevölkerung aktiv einzubeziehen. Nur auf diese Weise kann die Wohnqualität nachhaltig verbessert werden. Daher sollte weiterhin Raum für Träume und kreative Ideen geschaffen werden, um eine lebenswertere Umgebung in der Südstadt zu gestalten.



SUMMARY

A transformation of public space in Karlsruhe's Südstadt district

by Joelle Rätzke, Magdalena Möllers

Due to the increase in motorized private transport and the simultaneous densification of (inner) cities, an increasing traffic problem has emerged in German cities. At the same time, there is a growing awareness of sustainability and the need for recreational areas close to residential neighborhoods. These aspects are also evident in Karlsruhe's Südstadt district. This study therefore aims to assess the potential impact of a reduction in private transport on the sustainable development of Südstadt. The results indicate that a reduction in car use would only be possible for around half of all car owners. For these people, local transport connections and the expansion of cycle paths would have to be improved. There are also promising opportunities in some areas, such as converting parking spots into green spaces. However, the effective implementation of the desired extensive changes also requires creative and innovative solutions that go beyond the mere restriction of private car traffic in everyday life.

AUTOR:INNEN

Magdalena Möller, geb.: 1999, Geographie/
Sport/ Mathematik M. Ed.,
magdalena.moellers@student.kit.edu

Joelle Rätzke, geb.: 2000, Geoökologie M. Sc.,
uwbb@student.kit.edu

LITERATUR

- adfc. (2022). *Fahradklimatest 2022: Alle Ergebnisse im Überblick*. Zugriff zuletzt am 06.02.2024 unter <https://fahradklima-test.adfc.de/ergebnisse>
- Böcker, M., Brüggemann, H., Christ, M., Knak, A., Lage, J. & Sommer, B. (2020). *Wie wird weniger genug?* oekom verlag. <https://doi.org/10.14512/9783962388041>
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung. (2023). *INKAR - Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung*. Zugriff zuletzt am 06.02.2024 unter <https://www.inkar.de/>
- Christ, W. & Loose, W. (2001). *Städtebauliche und ökologische Qualitäten autofreier und autoarmer Stadtquartiere: Ein Forschungsprojekt der Bauhaus-Universität Weimar, Professur Entwerfen und Städtebau I, und dem Öko-Institut e.V., Büro Freiburg, Arbeitsfeld Verkehr*. Bauhaus-Univ; Öko-Institut.
- Engel, B. & Grenz, D. (2021). *Szenarien für die Karlsruher Oststadt Umnutzung von Verkehrsflächen als Beitrag zu einer nachhaltigen Quartiersentwicklung*. Karlsruher Institut für Technologie (KIT). <https://doi.org/10.5445/IR/1000143082>
- infas (2018). *Mobilität in Deutschland - MiD. Ergebnisbericht*. Bonn.
- Kogler, R. (2018). Bilder und Narrationen zu Räumen. In J. Wintzer (Hrsg.), *Sozialraum erforschen: Qualitative Methoden in der Geographie* (S. 261–277). Springer Berlin Heidelberg. https://doi.org/10.1007/978-3-662-56277-2_17
- Kuckartz, U. (2014). *Mixed Methods: Methodologie, Forschungsdesigns und Analyseverfahren*. Springer Fachmedien Wiesbaden. <http://media.obvsg.at/AC08994942-4001> <https://doi.org/10.1007/978-3-531-93267-5>
- Meyer, J. (2013). *Nachhaltige Stadt- und Verkehrsplanung*. Vieweg+Teubner Verlag. <https://doi.org/10.1007/978-3-8348-2411-0>
- Nenninger, F. & Schmidt, M. (2021). Kombilösung Karlsruhe: ein zukunftsweisendes innerstädtisches Tunnelbauprojekt. *Bautechnik*, 98(7), 516–523. <https://doi.org/10.1002/bate.202100038>
- Stadt Karlsruhe. (2022a). *Bewohnerparkzonen*. Zugriff zuletzt am 05.12.2023 unter <https://www.karlsruhe.de/mobilitaet-stadtbild/mobilitaet/bewohnerparkzonen>
- Stadt Karlsruhe. (2022b). *Statistikatlas Karlsruhe Version: 2.0 -- 6.9.0*. Zugriff zuletzt am 06.02.2024 unter <https://web4.karlsruhe.de/Stadtentwicklung/statistik/atlas/>
- Stadt Karlsruhe. (2023). *Platz für mehr*. Zugriff zuletzt am 06.02.2024 unter <https://www.karlsruhe.de/themen/platz-fuer-mehr>
- Statistisches Bundesamt. (2023). *Pkw-Dichte im Jahr 2022 erneut auf Rekordhoch: Pressemitteilung*. Zugriff zuletzt am 09.01.2024 unter https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/09/PD23_N048_46.html
- Umweltbüro Lichtenberg. (2020). *Flächengerechtigkeit*. Zugriff zuletzt am 06.02.2024 unter <https://www.umweltbuero-lichtenberg.de/umweltbewusst/archiv/mobilitaet/588-flaechengerechtigkeit.html>
- Wihofsky, P., Hartung, S., Allweiss, T., Bradna, M., Brandes, S., Gebhardt, B. & Layh, S. (2020). Photovoice als partizipative Methode: Wirkungen auf individueller, gemeinschaftlicher und gesellschaftlicher Ebene. In S. Hartung, P. Wihofsky & M. T. Wright (Hrsg.), *Research. Partizipative Forschung: Ein Forschungsansatz für Gesundheit und seine Methoden* (S. 85–141). Springer VS. https://doi.org/10.1007/978-3-658-30361-7_4



Wahrnehmung der Kinder

Foto: Amadeus Bramsiepe, IfR



Interaktionen mit den Besucher:innen am MobilLab

Foto: Amadeus Bramsiepe, IfR



Wahrnehmung des Werderplatzes

Foto: Amadeus Bramsiepe, IfR

MizeKult - Mittelzentren und Kultur in der Region Mittlerer Oberrhein

Kulturelle Infrastrukturen stellen als Teil der Daseinsvorsorge wichtige Orte der kulturellen Bildung und des sozialen Austauschs dar. Während sich Studien zur kulturellen Ausstattung von Kommunen und zur Nutzung kultureller Einrichtungen durch die Bevölkerung meist auf einzelne großstädtische Zentren fokussieren, bleiben die vielfältigen, teilweise ehrenamtlich getragene Angebote in Mittelzentren sowie die vielfältigen regionalen Vernetzungen eher unbeachtet. Mittelzentren gewährleisten in unterschiedlichen Funktionsbereichen eine Versorgung der Bevölkerung mit mittel- bis langfristigen Gütern. Im kulturellen Bereich zählen dazu beispielsweise größere Bibliotheken und Einrichtungen der Erwachsenenbildung wie Volkshochschulen, je nach Kontext finden sich aber auch weitere kulturelle Sparten wie professionell oder ehrenamtlich geführte Theater und überregional bedeutende Museen. Das Projektseminar nimmt kulturelle Infrastrukturen und die kulturellen Aktivitäten der Bevölkerung in ausgesuchten Mittelzentren der „Kulturregion Karlsruhe“ in den Blick. Dabei stehen unter anderem folgende Fragestellungen im Fokus: Wie sehen die kulturellen Aktionsräume der regionalen Bevölkerung aus? Was veranlasst Menschen, kulturelle Einrichtungen in Mittelzentren zu besuchen, und wie nehmen Sie diese Angebote wahr? Inwiefern haben sich die Rahmenbedingungen und Organisationsformen kultureller Einrichtungen in Mittelzentren im Zuge der Corona-Pandemie verändert?

Von den Studierenden des Projektseminars im Winter 2023 und Sommer 2024 werden hierzu neben einer standardisierten Besucherbefragung in Theatern der drei Mittelzentren Baden-Baden, Bruchsal und Ettlingen auch qualitative Interviews mit Experten sowie Textanalysen der Tagespresse durchgeführt.

THEMENSCHWERPUNKTE

Theater in Mittelzentren: Einschätzungen und Wahrnehmung von Besucherinnen und Besuchern zum Theaterbesuch

Kultureller Aktionsraum und soziales und kulturelles Engagement von Theaterbesucherinnen und -besuchern?

Wie sind kulturelle Einrichtungen in Mittelzentren durch die Corona-Zeit gekommen? Zur Resilienz kultureller Einrichtungen in Mittelzentren

Wie wurde Kultur in Mittelzentren während der Corona-Pandemie in der Tagespresse öffentlich diskutiert und verhandelt?

Vereinsport als kultureller Akteur in Mittelzentren

Ansprechpartner:

Dr. Christoph Mager

Wissenschaftlicher Mitarbeiter am IFGG
Tel.: +49 721 608-43838
christoph.mager@kit.edu

Dr. Madeleine Wagner

Wissenschaftliche Mitarbeiterin am IFGG
Tel.: +49 721 608-43844
madeleine.wagner@kit.edu



Badische Landesbühne Bruchsal

Foto: Madeleine Wagner

IMPRESSUM

Herausgeber

Karlsruher Institut für Technologie - KIT
Institut für Geographie und Geoökologie (IFGG)
Humangeographie
Kaiserstraße 12
Gebäude 10.50
76131 Karlsruhe, Germany
www.kit.edu

Redaktionsleitung

Prof. Dr. Caroline Kramer und Dr. Madeleine Wagner

Layout

Mara Orfanelli und Leonora Isufi

Druck

Mail Boxes Etc., Karlsruhe

Titelfoto:

Amadeus Bramsiepe, IfR

Copyright

Alle Rechte vorbehalten. Ein Nachdruck darf nur mit Einwilligung der Herausgeber erfolgen.



Gespräche am MobilLab

Foto: Amadeus Bramsiepe, IfR

