

Vorlage Nr.: **2023/0386**
Verantwortlich: **Dez. 6**
Dienststelle: **StplA**

Weiterentwicklung Karlstraße auf Basis des Reallabors

Beratungsfolge dieser Vorlage

Gremium	Termin	TOP	ö	nö	Ergebnis
Planungsausschuss	15.06.2023	8		x	Vorberaten
Hauptausschuss	20.06.2023	12		x	vorberaten
Gemeinderat	27.06.2023	16	x		

Beschlussantrag (Kurzfassung)

Der Gemeinderat nimmt die Evaluation zur Kenntnis und spricht sich für eine Verschiebung der oberirdischen Haltestelle Europaplatz in die Karlstraße und eine Ausweisung der Karlstraße zwischen Amalien- und Stephaniestraße zur Fußgängerzone unter Berücksichtigung der Evaluationsergebnisse des Reallabors aus.

Der Gemeinderat stimmt somit der Stellung eines Antrags auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses „Stadtbahntunnel unter der Kaiserstraße mit Südabzweig Ettliger Straße“ (Kombilösung) durch die KASIG zu (vgl. Vorlage 2022/0111). Zudem beschließt der Gemeinderat die formale Einleitung der Teileinziehung der Karlstraße für den Abschnitt zwischen Kaiserstraße und Stephaniestraße.

Finanzielle Auswirkungen	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>			
<input checked="" type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Siehe „finanzielle Rahmenbedingungen“	Gesamteinzahlung:		
Finanzierung <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input checked="" type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input type="checkbox"/> nicht budgetiert	Gegenfinanzierung durch <input type="checkbox"/> teilweise Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input checked="" type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates			
CO ₂ -Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	positiv <input checked="" type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input checked="" type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Korridor Thema: Zukunft Innenstadt	
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>		
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	KME, VBK	

Ergänzende Erläuterungen

Hintergrund

Im Rahmen des IQ-Leitprojekts „Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt“ fand vom 18. Juli – 31. Oktober 2022 in der nördlichen Karlstraße im Abschnitt zwischen Amalien- und Stephaniestraße das Reallabor „Platz für mehr“ statt (www.karlsruhe.de/platzfuermehr). Dabei wurden der Kfz-Verkehr auf Anlieger*innen beschränkt, Stellplätze des motorisierten Verkehrs temporär umgenutzt, Fahrradständer versetzt und zusätzlich errichtet, 50 Pflanzkübel, 12 Sitzmöbel, 10 Interaktive Lichtstelen, 4 E-Roller Parkplätze & Ständer und Ausschlusszone Karlstr., 3 Infopoints, 3 Feedbacktafeln, 2 Banner und eine 1 Bühne aufgestellt. Während des Projektzeitraums fanden unterschiedliche Formen der Bespielung und Teilhabe durch kulturelle und soziale Veranstaltungen statt. Der Bürgerverein Innenstadt und die anliegenden Gewerbetreibenden wurden vorab eingeladen, sich an der Konzeption des Reallabors zu beteiligen. Während und nach dem Reallabor wurden Passant*innen, Anwohner*innen und Gewerbetreibende umfassend befragt.

Nach Abschluss der Evaluation liegt nun eine Beschlussvorlage mit differenzierter Begründung und weiterem Vorgehen vor, die es dem Gemeinderat ermöglicht, eine informierte und qualifizierte Entscheidung über die Weiterentwicklung der nördlichen Karlstraße zu treffen.

Rahmenbedingungen

Strategische und konzeptionelle Rahmenbedingungen

Die gemeinderätlich beschlossenen Gutachten - das Cima-Einzelhandelsgutachten (2019), der Aktionsplan City 2020-2026 (2020), das Konzept für Öffentlichen Raum und Mobilität Innenstadt (2022) und das Sanierungsgebiet Kaiserstraße-West (2022) - empfehlen dringend eine Aufwertung der Innenstadt bzw. des Bereichs um den Europaplatz und der nördlichen Karlstraße. Dies soll einerseits durch den Umbau des Europaplatzes erfolgen, andererseits soll die Aufenthaltsqualität durch Angebote für Alt und Jung, dauerhafte Begrünung, nichtkommerzielle Sitzmöglichkeiten und Nutzungsmischung in den angrenzenden Gebäuden und dem öffentlichen Raum gesteigert werden. Eine weitere Maßnahme aus den Konzepten ist die Aufhebung der Trennfunktion der Karlstraße zur Verknüpfung der umgebenden Fußgängerzonen.

Technische/Verkehrliche Rahmenbedingungen

Die oberirdische Haltestelle Europaplatz in der Kaiserstraße genügt in der derzeitigen Ausführung nicht den neu geplanten Anforderungen, weshalb eine Verschiebung der Haltestelle in die nördliche Karlstraße notwendig ist (vgl. Beschlussvorlage 2022/0111 „IQ Zukunft Innenstadt / Mobilität: Umgestaltung Karlstraße Nord zur Integration einer barrierefreien Haltestelle“). Dies führt zu verkehrlichen Restriktionen in der Karlstraße, da für einen barrierefreien Ausbau der Haltestelle eine Gleisverschiebung Richtung Mitte des Straßenquerschnitts erforderlich ist. Ein Verkehrsgutachten von 2021 hat belegt, dass die verkehrlichen Auswirkungen kein Ausschlusskriterium darstellen. Dennoch sollte das Reallabor überprüfen, in wieweit eine Einschränkung des Kfz-Verkehrs verträglich sei und wie sich die Maßnahme auf das Gesamtnetz und die Zufriedenheit der Anlieger*innen auswirke.

Zudem ist die Bushaltestelle am ehemaligen Saturn entfallen. Mit dem Ende der Sanierungsbaustelle und Neunutzung des Gebäudes entstand in diesem Bereich ein überdimensionierter Straßenraum, der entgegen der neuen kommunikativen Nutzungen keinerlei Aufenthaltsqualität und Mobilitätsangebote für den Radverkehr bereithält.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Die rechtlichen Voraussetzungen zur Verschiebung der oberirdischen Haltestelle in die Karlstraße (Abschnitt Amalienstraße bis Kaiserstraße), einschließlich der Ausweisung als Fußgängerzone, sollen im Planänderungsverfahren (Planfeststellungsbeschluss Kombilösung) geschaffen werden. Ein zusätzliches straßenrechtliches Umwidmungsverfahren für eine Fußgängerzone ist nicht erforderlich.

Für den Bereich der Karlstraße außerhalb der Planfeststellung (Abschnitt nördlich der Kaiserstraße bis Stephaniestraße) ist eine straßenrechtliche Umwidmung und somit ein straßenrechtliches Verfahren analog zum Passagehof erforderlich. Nach Einleitung des straßenrechtlichen Teileinziehungsverfahrens mit Bekanntmachung der Absicht der Teileinziehung ist ein weiterer Gemeinderatsbeschluss über die Entscheidung der Teileinziehung erforderlich.

Finanzielle Rahmenbedingungen

Das Sanierungsgebiet Kaiserstraße-West wurde am 25.10.2022 förmlich als Sanierungsgebiet festgelegt (GR-Beschlussvorlage 2022/0079). Die Satzung wurde mit ihrer öffentlichen Bekanntmachung am 04.11.2022 rechtswirksam. Bereits im Juni 2022 erfolgte die Aufnahme des Sanierungsgebiets in das Landessanierungsprogramm (LSP) des Landes Baden-Württemberg. Als Anschubfinanzierung wurden 4,8 Mio. Euro Finanzhilfe bewilligt. Prinzipiell können Straßenumbaumaßnahmen im Städtebauförderprogramm mit einem Fördersatz von maximal 250 €/m² gefördert werden (60% Land, 40% Stadt KA).

Für den Umbau der Karlstraße und des Europaplatzes wurden in der Kosten- und Finanzierungsübersicht zur Antragstellung im Rahmen des Sanierungsgebiets ein Kostenansatz von bis zu 900 €/m² und damit einem Gesamtvolumen von rund 11,6 Mio. Euro angesetzt. Für die betreffenden Maßnahmen sind rund 3,2 Mio. Euro Finanzhilfen aus dem Landessanierungsprogramm (60% der förderfähigen Kosten) kalkuliert.

Eine Entwurfsplanung zum barrierefreien Ausbau des Europaplatzes, der Haltestelle in der Karlstraße (einschließlich Verlegung der Gleise) und des davon betroffenen Straßenraums mit Gesamtkosten von ca. 42.200 € wurde, gemäß dem Beschluss des Planungsausschusses im April 2022, bereits erstellt.

Die auf Grundlage dieser Entwurfsplanung kalkulierten Umbaukosten betragen 480.000 € für den Gleisbau und 925.000 € für die Verkehrsflächen. Nach aktuellem Stand kostet die Haltestellenverlagerung und der Umbau der Karlstraße nach Abzug der Kostenanteile der VBK und der Städtebauförderung die Stadt noch etwa 1,0 – 1,5 Mio. Euro. Gegebenenfalls können für den Gleis- und Haltestellenumbau GVFG-Mittel beantragt werden. Die erforderlichen Planungsmittel stehen im THH 6600 zur Verfügung. Mittel für die Teilmaßnahme Europaplatz sind bereits über das Gesamtprojekt Kaiserstraße im Haushalt verankert. Sobald die weiteren Baumaßnahmen in der Karlstraße umgesetzt werden können und die Zustimmung der Gremien dazu vorliegt, werden die erforderlichen Mittel in die Finanzplanung aufgenommen. Derzeit sind im Rahmen des DHH noch keine finanziellen Mittel für einen Umbau zur Fußgängerzone berücksichtigt. Ein Umbau ist jedoch für die Ausweisung der Karlstraße (Abschnitt zwischen Amalien- und Kaiserstraße) zur Fußgängerzone vorerst nicht zwingend erforderlich.

In Rahmen des Bundesförderprogramms „City-Transformation“ werden Quartiersmanagements eingerichtet, die unter anderem gemeinsam mit den Akteur*innen vor Ort Quartiersimpulse durchführen sowie den Zugriff auf Verfügungsfonds für weitere Aktionen ermöglichen.

Wesentliche Erkenntnisse aus dem Reallabor

Die Erkenntnisse aus dem Reallabor sind der beiliegenden Evaluation zu entnehmen. Diese setzt sich im Wesentlichen zusammen aus:

- der Auswertung der umfassenden **Befragungen** (Passant*innen, Anwohner*innen und Gewerbetreibende) durch das Amt für Stadtentwicklung
- der **Verkehrsuntersuchung** von Koehler&Leutwein
- der Auswertung der **Videoaufzeichnungen und Abstimmposter** der Hochschule Karlsruhe
- **Querbezügen** zwischen den Ergebnissen und **Bewertung** anhand eines Kriterienkatalogs aus Zielen des VEP & ÖRMI – Prof. Jan Riel, Institut für Verkehr und Infrastruktur, Hochschule Karlsruhe

Zusammenfassend und stark verkürzt ergibt sich daraus folgendes Fazit:

Der Straßenabschnitt nördliche Karlstraße (zwischen Amalien- und Stephaniestraße) ist ein komplexer Verkehrsraum mit **vielfältigen Nutzungs- und Mobilitätsansprüchen**:

- **Fußverkehr**: Die Karlstraße wirkt als Barriere zwischen 3 hochfrequentierten Fußgängerzonen (Ludwigsplatz, Stephanplatz, Kaiserstr./Europaplatz)
- **Radverkehr**: Beliebte Radverkehrsachse zwischen Hochschule und Südweststadt
- **ÖPNV**: Straßenbahnlinie mit min. 25 km/h, Taxistand
- **MIV**: beliebte Abkürzung und Nord-Südachse sowie „Poserstrecke“ (insbesondere nachts), Vielzahl von Parkhäusern in unmittelbarer Umgebung
- **Wohnen**: Anforderungen an Lautstärke, Anfahrbarkeit privater Stellplätze
- **Gewerbe**: Anforderungen an Anlieferung, Click-and-Collect des neuen Saturns am Waldhof, Anfahrbarkeit Arztpraxen, Auffindbarkeit Taxis
- **Freizeit**: Nördliche Karlstraße/Europaplatz hat für viele aufgrund der Gastronomieangebote und der Nähe zu Passage- und Hirschhof einen hohen Freizeitwert auch nachts, die Kinder- und Jugendbibliothek und der Anime Store schräg gegenüber bilden tagsüber insbesondere für Kinder und Jugendliche eine starke Anlaufstelle, die neueröffnete Boulderhalle ist ebenfalls in den Abendstunden insbesondere von Student*innen stark frequentiert.

Die umfassenden Befragungen der Passant*innen, Anwohner*innen und Gewerbetreibenden zeichnen zwar ein **differenziertes, aber überwiegend positives Bild** zum Reallabor: Gelobt werden insbesondere die neuen Möglichkeiten für den Radverkehr, die Steigerung der Aufenthaltsqualität und das Instrument „Reallabor“. Hauptkritik ist die inkonsequente und unklare Durchsetzung der temporären Verkehrsregelung sowie die zeitliche Begrenzung des Verkehrsversuchs. Weitere Kritik wird an der Ästhetik der gelben „Enzi“-Möbel und deren Verschmutzung geübt sowie die eingeschränkte Barrierefreiheit durch den Wegfall von Behindertenstellplätzen bemängelt. Retrospektivisch verbesserte sich durch Wiederherstellung der Behindertenstellplätze im August die Gesamtbewertung der Gesundheitsdienstleister*innen: im Vergleich zum Vorher-Zustand konnte die Situation für die Arztpraxen am Ludwigsplatz sogar verbessert werden, da die neue Haltezone für Krankentransporte nun auch für solche genutzt werden konnte und nicht – wie im Normalzustand - fremdbeparkt wurde. Deutliche Unterschiede bei der Bewertung des Reallabors zeigen sich zwischen den Altersgruppen: Hier ist zu erkennen, dass insbesondere jüngere Menschen der Um- und einer Neugestaltung deutlich zugetan sind.

Grundsätzlich sieht ein Großteil der Gewerbetreibenden den Effekt des Projekts auf die westliche Innenstadt positiv und wünscht sich eine Verstetigung des Zustandes, ggf. mit geringfügigen Änderungen (insgesamt 63,4 % der Gewerbetreibenden). **Vor allem die Anwohnenden würden ein autoreduziertes Gebiet sehr begrüßen, insgesamt 84,2 % sind dieser Meinung.**

Im Rahmen des Reallabors wurde erneut Köhler & Leutwein beauftragt eine Verkehrsuntersuchung durchzuführen. Im Gegensatz zum Verkehrsgutachten von 2021, das die Verkehrsverteilungen auf Basis einer Matrix modelliert hat, wurden in der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung während

und nach dem Reallabor Verkehrserhebungen an insgesamt acht Standorten im Stadtgebiet durchgeführt. Die Erhebungen haben ergeben, dass in den relevanten Streckenabschnitten während des Reallabors zwar Verkehrsverlagerungen eingetreten sind, diese jedoch in den berechneten Größenordnungen aus der Verkehrsuntersuchung 2021 liegen. Der durch das Reallabor verdrängte Verkehr habe sich sogar nicht 1:1 auf die direkten Ausweichrouten wie z.B. der Amalienstraße oder Reinhold-Frank-Straße verteilt, sondern tatsächlich nur in einem geringeren Ausmaß.

Die Erhebungen können daher die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung 2021 bestätigen und belegen, dass die verkehrlichen Konsequenzen aus der Sperrung der nördlichen Karlstraße vom umliegenden Verkehrsnetz grundsätzlich aufnehmbar sind. **Die verkehrlichen Auswirkungen stellen somit, wie bereits im Gutachten 2021 prognostiziert, kein Ausschlusskriterium dar.**

Die Auswertungen der Videoaufzeichnungen und Abstimmposter der Hochschule Karlsruhe zeigen einen deutlichen Anstieg des Fuß- und Radverkehrs in diesen Bereichen sowie einen verstärkten und längeren Aufenthalt vor Ort. Das Miteinander zwischen Rad- und Fußverkehr wurde wesentlich positiver bewertet als zuvor, was vor allem auf die neu freigegebene Radverkehrsverbindung auf der Fahrbahn Richtung Süden zurückzuführen ist. Diese wurde sehr gut angenommen, wodurch die regelwidrige Mitbenutzung des Gehwegs durch den Radverkehr beispielsweise zwischen der Stephanien- und Akademiestraße um ca. 74% zurückgegangen ist. Generell zeigen die Auswertungen der Videoaufzeichnungen eine Reduzierung der Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden.

Die Hochschule Karlsruhe hat alle Erkenntnisse zusammengefasst und eine Bewertung anhand der Ziele des VEP und ÖRMI vorgenommen. **Demnach trägt das Reallabor insgesamt deutlich zur Erreichung der städtischen Ziele bei, wodurch eine Verstetigung unter Berücksichtigung weiterer Einzelmaßnahmen empfohlen wird.**

Zielvision

Auf Grundlage der oben erwähnten Gutachten und Planwerke ergibt sich die folgende Zielvision, einer „Karlstraße für alle“, die maßgeblich zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Quartier um den Europaplatz beitragen soll:

Die nördliche Karlstraße soll sich vom Transitort zum Begegnungsort entwickeln. Dabei sollen insbesondere auf die aktuell im Straßenraum unterrepräsentierten Nutzergruppen (Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen) berücksichtigt werden. Dies betrifft insbesondere die Verkehrssicherheit dieser Gruppen als Fußgänger*innen und die Erreichbarkeit/Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen über barrierefreie ÖPNV-Haltestellen, Parkhäuser, Behindertenstellplätze und Haltezone für Krankentransporte sowie Taxis und Sitzmöglichkeiten.

Auch der fußläufige Brückenschlag zur südlichen Waldstraße, sowie dauerhaftes und diverses Grün im Straßenraum und eine Nutzungsmischung kommerzieller und nicht-kommerzieller Angebote spielen hierbei eine entscheidende Rolle.

Vor allem die Nutzungsansprüche des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV sollen im Vordergrund stehen. Somit soll eine Haltestellenverlegung vom Europaplatz in die Karlstraße und eine Fußgängerzone in der nördlichen Karlstraße umgesetzt werden (vgl. Vorlage 2022/0111). Die Durchfahrt des Radverkehrs in beide Richtungen hat sich bewährt und soll in der Fußgängerzone ebenso wie der Anlieger- und Lieferverkehr berücksichtigt werden. Auch für die Krankentransporte und Taxen müssen geeignete Lösungen gefunden werden.

Das umliegende Verkehrsnetz kann den verdrängten Verkehr aus der Karlstraße grundsätzlich aufnehmen, dennoch können ggf. auch Anpassungen nötig sein, um den Verkehrsfluss für alle Verkehrsarten auf den Ausweichrouten zu optimieren.

Weiteres Vorgehen

Im Falle eines positiven Gemeinderatsbeschlusses ist das weitere Vorgehen wie folgt geplant:

27. Juni 2023	Gemeinderat Planungsauftrag für die Weiterentwicklung Karlstraße mit Haltestelle und verkehrlichen Restriktionen
Frühsommer 2023	Öffentliche Veranstaltung zur weiteren Planung
im Laufe 2023	Ausarbeitung der Planung einer Haltestellenverlegung und Fußgängerzone durch die Verwaltung unter Berücksichtigung: <ul style="list-style-type: none">- der Bedürfnisse des Radverkehrs, der Anlieferung, Zufahrten privater Garagen, Krankentransporte, Taxen, Straßenreinigung, Abfallentsorgung und sämtlicher weiterer Belange- der ÖRMI Ziele (Ausbau der blau-grünen Infrastruktur und Biodiversität, nicht-kommerzielle Sitzgelegenheiten und Sondernutzungsflächen für Gastronomie etc.)- des Feedbacks aus der Evaluation
Ende 2023	Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses durch KASIG
2024/2025	Planänderungsverfahren Erstellung der Ausführungsplanung und anschließende Projektvorstellung
Frühestens 2026/2027	Umbau (Gleis- und Haltestellenverlegung) Abschnitt zwischen Amalienstraße und Kaiserstraße

Anlagen

- Gesamtevaluation Reallabor Karlstraße, HSKA, Prof. Jan Riel
- Evaluation Befragungen, Amt für Stadtentwicklung
- Verkehrsuntersuchung Reallabor Karlstraße, Köhler & Leutwein

Beschluss:

Antrag an den Gemeinderat – nach Vorberatung im Planungsausschuss und im Hauptausschuss

Der Gemeinderat nimmt die Evaluation zur Kenntnis und spricht sich für eine Verschiebung der oberirdischen Haltestelle Europaplatz in die Karlstraße und eine Ausweisung der Karlstraße zwischen Amalien- und Stephaniensstraße zur Fußgängerzone unter Berücksichtigung der Evaluationsergebnisse des Reallabors aus.

Der Gemeinderat stimmt somit der Stellung eines Antrags auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses „Stadtbahntunnel unter der Kaiserstraße mit Südabzweig Ettlinger Straße“ (Kombilösung) durch die KASIG zu (vgl. Vorlage 2022/0111). Zudem beschließt der Gemeinderat die formale Einleitung der Teileinziehung der Karlstraße für den Abschnitt zwischen Kaiserstraße und Stephaniensstraße.