



Stadt Karlsruhe, Stadtplanungsamt, 76124 Karlsruhe

Stadt Karlsruhe | Stadtplanungsamt
Verkehr

CDU

Kaiserallee 4, 76133 Karlsruhe
Sachbearbeitung: Maik Kubera
Zimmer: 226
Telefon: 0721 133-6165
Fax: 0721 133-6109
E-Mail: bereich.v@stpla.karlsruhe.de

Haltestelle: Mühlburger Tor

24. August 2023

Fragenkatalog CDU

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu den Fragen nehmen wir wie folgt Stellung:

A. Zur Verschiebung der oberirdischen Haltestelle Europaplatz in die Karlstraße:

1) Inwiefern werden durch die geplante Verschiebung der oberirdischen Haltestelle im Straßenbild der Karlstraße sowie im gesamten innerstädtischen Verkehrsnetz unumkehrbare Bedingungen hergestellt?

***ANTWORT:** Durch die Verschiebung der oberirdischen Haltestelle müssen auch die Gleise so verschoben werden, dass der Abwasserkanal in der Karlstraße nicht überbaut wird und auch zukünftig zugänglich ist. Durch die neue Trassierung soll zudem der Gleisverschwenk in der Karlstraße Höhe Amalienstraße entfallen und der Gleisradius am Europaplatz vergrößert werden, um die Schienenabnutzung und das damit verbundene Quietschen auf ein Minimum zu reduzieren. Ein Rückbau in den vorherigen Zustand ist dann nicht mehr denkbar.*

2) Welche konkreten Anforderungen an die Bahnsteigbreite existieren in der Karlstraße, die über die gesetzlichen Mindestbestimmungen von 2,0 m (§ 31 (5) BOStrab) ab Bahnsteigkante hinausgehen?

***ANTWORT:** Bei der Haltestelle Karlstraße handelt es sich um eine stark frequentierte Umsteigehaltestelle. Es halten die Linien 2, 3, 4, S12 und zukünftig S 31. Zudem wird in dieser Lage eine Haltestelle benötigt die bei Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen, sowie bei Störfällen des Stadtbahntunnels und Umleitungsverkehren leistungsfähig ist. Die Bahnsteigbreite orientiert sich nicht nur an der gesetzlichen Mindestbreite, sondern auch an den Fahrgastzahlen und den sich begegnenden Fahrgastströmen auf den Bahnsteig.*

- 3) Auf welcher konkreten Grundlage basiert die in der Beschlussvorlage gewählte Aussage, es müsse eine „erforderliche“ Bahnsteigbreite von 3,50 Meter hergestellt werden?

ANTWORT: *Um die erforderlichen Straßenbreiten vor allem für die Anlieger- und Lieferverkehre zu gewährleisten, mussten bereits die geplanten Bahnsteigbreiten reduziert werden. Die Bahnsteigbreite orientiert sich nicht nur an der gesetzlichen Mindestbreite, sondern auch an den Fahrgastzahlen und den sich begegnenden Fahrgastströmen auf den Bahnsteig.*

- 4) Ist eine Novellierung baulicher Anforderungen bezüglich der Barrierefreiheit in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2014 vorgesehen und werden darin Anforderungen an die Bahnsteigbreite aufgenommen? Werden diese rückwirkend für das vorliegende Planfeststellungsverfahren gelten?

ANTWORT: *Dazu müssen die zuständigen Gremien und Personen angefragt werden, was im Zuge der Ausarbeitung der Planung noch erfolgen wird. Es ist Ziel der Stadtverwaltung eine möglichst nachhaltige Planung zu erarbeiten, die auch die neuen Anforderungen berücksichtigt.*

- 5) Welche planerischen Alternativen hinsichtlich einer Verschiebung/Beibehaltung der Haltestelle ergeben sich durch die Einhaltung der gesetzlichen Mindestbreite für Bahnsteige? Welche Konsequenzen für die Anlage der Haltestelle ergeben sich durch eine Bahnsteigbreite von 2,5 oder 3,0 Meter?

ANTWORT: *Die Verlagerung der Haltestelle Europaplatz in die Karlstraße resultiert nicht aus der zu geringen Bahnsteigbreite, sondern aus der zu geringen Bahnsteiglänge (s. Beschlussvorlage Planungsausschuss 7. April 2022) Die Bahnsteigbreite orientiert sich nicht nur an der gesetzlichen Mindestbreite, sondern auch an den Fahrgastzahlen und den sich begegnenden Fahrgastströmen auf den Bahnsteig.*

- 6) Ab welcher Bahnsteigbreite ist eine Beibehaltung der Haltestelle am Europaplatz möglich?

ANTWORT: *Die Verlagerung ist nicht anhängig von der Breite, sondern von der Bahnsteiglänge (s. Beschlussvorlage Planungsausschuss 7. April 2022)*

- 7) Welche weiträumigen städtebaulichen und verkehrlichen Auswirkungen und Einschränkungen sprechen derzeit gegen eine barrierefreie Haltestelle am bisherigen Standort (Europaplatz)?

ANTWORT: *Erfolgt auf dem Europaplatz kein barrierefreier Ausbau mit einem 55 cm hohen Bahnsteig, ist für die neue Linienführung der S 31 über den Europaplatz die Genehmigung gem. PBefG ist nicht möglich.*

- 8) Inwiefern existieren alternative Planungen zu einer Gestaltung des Europaplatzes mit einer barrierefreien oder barrierearmen Haltestelle am bisherigen Standort?

ANTWORT: *Der Bau einer barrierefreien Haltestelle mit einem 10 m langen 55 cm-Bahnsteig wurde geprüft. Es wurde festgestellt, dass die zur Verfügung stehende Länge auf dem Europaplatz nicht ausreicht. Die barrierefreie Haltestelle mit einem 55 cm Bahnsteig auf dem Europaplatz trägt zudem nicht zu einer attraktiven Platzgestaltung bei und fördert auch nicht die barrierefreie Platznutzung.*

- 9) Welche Gründe sprechen für eine Beibehaltung mit Umbau der bisherigen Haltestelle (Karlstraße)? Unter welchen Umständen kann dies gelingen?

ANTWORT: *Nutzung von Synergien der einzelnen ohnehin erforderlichen Maßnahmen von TBA/VBK/KASIG. Gemeinsame Planung, Ausschreibung und Ausführung der Umgestaltung. Dabei ist der gesamte Bereich Karlstraße-Kaiserstraße zwischen der Amalienstraße und der Leopoldstraße inkl. der Haltestelle Kaiserstraße West als Gesamtprojekt zu betrachten. Ausnutzung der verschiedenen Fördertöpfe bzw. Fördergelder, welche für die Maßnahme zur Verfügung stehen. Laut der aktuellen Planfeststellung wird die heutige Haltestelle in der Karlstraße aufgegeben. Diese genügt auch in ihrer derzeitigen Ausführung nicht den geplanten Anforderungen einer barrierefreien Haltestelle. Ein Planänderungsverfahren ist also in allen Fällen erforderlich.*

- 10) Über welche Ausweichstrecke werden Straßenbahnen im Störfall des Stadtbahntunnels während der Bauarbeiten zur Verschiebung der Haltestelle umgeleitet?

ANTWORT: *Die Bahnen werden gem. bestehenden Umleitungskonzepten über den Kühlen Krug, die Mathystraße und Schillerstraße umgeleitet. Für dieses Szenario gibt es bereits Pläne, da auch für die geplanten Gleisbauarbeiten der VBK in der Kaiserstraße West 2024/2025 eine mehrwöchige Gleisperrung erforderlich sein wird.*

- 11) Aus welchen planerischen Gründen ist im Unterschied zur jetzigen baulichen Situation eine Umwidmung zur Fußgängerzone für den Bereich zwischen Postgalerie und Bahnsteig der Haltestelle Karlstraße (südlich Fahrtrichtung) notwendig? Wie begründet sich die geplante Verbreiterung dieses Streifens von 2,8 auf 4,3 Meter?

ANTWORT: *Für die geplante Lage der Gleise gab es zwei wesentliche Gründe. Die Gleise müssen so verschoben werden, dass der Abwasserkanal in der Karlstraße nicht überbaut und auch zukünftig zugänglich ist. Durch die neue Trassierung soll zudem der Gleisverschwenk in der Karlstraße Höhe Amalienstraße entfallen und der Gleisradius am Europaplatz vergrößert werden, um die Gleisabnutzung und das Schienenquietschen auf ein Minimum zu reduzieren. Aus diesem Grund müsste die Haltestelle in der Straßenmitte positioniert werden. Der Bereich zwischen der geplanten Haltestelle und dem Gebäude der Postgalerie wird dadurch breiter was dem Fußverkehr und den hoch frequentierten Ein- und Ausgangsbereichen der Postgalerie zugutekommt. Dieser Bereich ist bereits eine Fußgängerzone und muss nicht umgewidmet werden.*

- 12) Kann dieser Fußgängerzonen-Streifen zugunsten eines 3,5 Meter breiten Bahnsteigs schmaler ausgeführt werden, damit die Haltestelle von der Straßenmitte abrückt?

ANTWORT: *Ein Abrücken der Haltestelle von der Straßenmitte scheidet aus den o. g. Gründen aus.*

- 13) Wieso war der mögliche Standort der neuen Haltestelle (Karlstraße) nicht Teil des Reallabors, sondern wurde als Fläche während des Verkehrsversuchs unter anderem als Fahrradspur in beide Fahrtrichtungen genutzt?

***ANTWORT:** Einige Situationen im Reallabor waren aus rechtlichen Gründen nicht so darstellbar wie es im Endzustand einer Fußgängerzone der Fall wäre. Demnach war beispielsweise während des Reallabors auch der fließende Verkehr auf dem noch vorhandenen Fahrstreifen gegenüber dem querenden Verkehr bevorrechtigt. Da an der Haltestelle eine Engstelle für den in Gegenrichtung freigegebenen Radverkehr auf der Fahrbahn entstanden ist und aufgrund der unübersichtlichen Verkehrssituation Konflikte mit dem Kfz-Verkehr zu erwarten gewesen wären, hat man dem Radverkehr im Zeitraum des Reallabors aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen einen zusätzlichen Raum zur Verfügung gestellt. Dieser Konflikt ist im Falle einer Fußgängerzone nach einem Umbau nicht zu erwarten.*

B. Zur Teileinziehung der Karlstraße zwischen Amalien- und Stephaniestraße

- 14) Wieso soll der formale Beschluss zur Einleitung der Teileinziehung der Karlstraße zwischen Amalien- und Stephaniestraße herbeigeführt werden, noch bevor ein übergeordnetes verkehrliches Gesamtkonzept – das vom Bürgerverein eingefordert wird – (z.B. zu Ausweichverkehr, Zufahrtsregelungen, Sondernutzungen) erarbeitet, erprobt und umgesetzt wurde?

***ANTWORT:** Ein übergeordnetes Gesamtkonzept liegt mit dem ÖRMI-Abschlussbericht bereits vor. Der daraus resultierende „Katalog der Empfehlungen“ wird derzeit detailliert geprüft. Auch die Karlstraße ist eine Empfehlung aus diesem Katalog, deren umfangreiche Prüfung bereits auf Basis mehrerer Untersuchungen abgeschlossen wurde. Weitere Details bezüglich der Planung werden nach einem richtungsweisenden GR-Beschluss erarbeitet.*

- 15) Soll in der Karlstraße eine Reduktion des Autoverkehrs oder eine grundsätzliche Autofreiheit hergestellt werden?

***ANTWORT:** Der motorisierte Verkehr in der Karlstraße soll auf das notwendige Minimum reduziert werden, da die Belange des Fuß- und Radverkehrs in diesem Abschnitt überwiegen. Eine grundsätzliche Autofreiheit kann nicht hergestellt werden, da vor allem der Anlieger- und Lieferverkehr durch diese Maßnahme nicht eingeschränkt werden soll.*

- 16) Wird dem Gemeinderat noch vor der Beschlussfassung eine graphische Darstellung zur möglichen zukünftigen Gestaltung der teileingezogenen Karlstraße zur Verfügung gestellt?

***ANTWORT:** Eine graphische Darstellung wurde bereits im Rahmen von ÖRMI und dem Reallabor visualisiert. Eine detaillierte Vorplanung wird nach dem GR-Beschluss erstellt.*

- 17) Welche Auswirkungen hinsichtlich der Aufenthaltsqualität hat der errechnete Mehrverkehr in der Amalienstraße bei einer Teileinziehung der Karlstraße? Wurden diesbezüglich die Anwohnerinnen und Anwohner befragt?

ANTWORT: *Der errechnete und erhobene Mehrverkehr in der Amalienstraße kann grundsätzlich aufgenommen. Als ein objektiv messbares Kriterium für die Aufenthaltsqualität kann vor allem die Lärmbelastung herangezogen werden. Diese wird sich jedoch aufgrund der modellierten und gezählten Zunahmen des Kfz-Verkehrs in einem nicht hörbaren Bereich bewegen. Die Befragungen wurden im weiteren Umfeld des Reallabors durchgeführt, sodass auch einige Anwohnende der Amalienstraße befragt wurden. Die Antworten dieser können jedoch nicht separat herausgefiltert werden. Insgesamt hat sich laut den Befragungen der Anwohnenden die Verkehrssituation und Aufenthaltsqualität während des Reallabors deutlich verbessert, sodass über 84 % der Befragten sich eine Verstärkung der Maßnahme wünschen.*

- 18) Welche Zufahrtmöglichkeiten für den Autoverkehr ergeben sich durch die mögliche Verschiebung der Haltestelle Karlstraße?

ANTWORT: *Durch eine Verschiebung der Haltestelle reichen vor allem die Maße im Haltestellenbereich nicht mehr aus, um den Kfz-Verkehr getrennt von anderen Verkehrsteilnehmenden zu führen. Der Autoverkehr muss daher im Mischverkehr in der Fußgängerzone geführt werden. Um Konflikte mit Zufußgehenden zu vermeiden soll der Verkehr auf ein Minimum reduziert werden, sodass nur noch der Anlieger- und Lieferverkehr die Möglichkeit bekommen soll die Karlstraße zu befahren.*

- 19) Wie wird der Zugang zur Kaiserstraße über die nördliche Karlstraße für mobilitätseingeschränkte Menschen künftig sichergestellt?

ANTWORT: *In der Detailplanung werden Lösungen für mobilitätseingeschränkte Personen erarbeitet und mit den Behindertenvertretungen abgestimmt. Verkehrsreduzierung kommt auch mobilitätseingeschränkten Menschen zugute, da Platz geschaffen wird, für die, die ihn dringend brauchen. Die während des Reallabors nachträglich eingerichteten Behindertenstellplätze und Zone für Krankentransporte wurden aufgrund des reduzierten Durchgangsverkehrs bspw. weniger fremdbeparkt und standen den Nutzenden erstmals zuverlässig zur Verfügung.*

- 20) Wie wird der Zugang zur Kaiserstraße über die nördliche Kaiserstraße für den Lieferverkehr, für Krankentransporte oder die Erreichung privater Stellplätze künftig sichergestellt?

ANTWORT: *Das Thema wird wie in Teilen anderer Fußgängerzonen ausführlich untersucht. Der Anlieger- und Lieferverkehr soll künftig in der Fußgängerzone weiterhin freigegeben sein. Weitere Details werden in der Planung berücksichtigt.*

- 21) Wie sollen die vier Parkstände kompensiert werden? Über welche Parkplätze für mobilitätseingeschränkte Menschen werden die umliegenden Arztpraxen künftig erreichbar sein?

ANTWORT: *Bereits im Reallabor wurden verschiedene Varianten getestet. Dieses Detail wird in der weiteren Planung berücksichtigt und eine Lösung erarbeitet, die anschließend mit den Behindertenvertretungen abgestimmt wird.*

- 22) Wie sollen die Parkstände für die Taxi-Unternehmen kompensiert werden?
ANTWORT: *Der Landesverband des Taxi- und Mietwagengewerbes sowie die Taxi-zentrale „Taxi-Ruf Karlsruhe GmbH“ haben in der Feedback-Stellungnahme zum Reallabor bereits angekündigt bei einer Verstetigung der Maßnahme für eine Lösungsfindung wieder behilflich zu sein. Bereits im Planungsprozess des Reallabors wurden die Taxi-Unternehmen 2022 eingebunden. Eine Lösung für die Taxi-Stellplätze wird demnach in der Detailplanung unter Einbindung der Betroffenen erarbeitet.*
- 23) Wie soll widerrechtlich einfahrender Autoverkehr in der nördlichen Karlstraße künftig unterbunden bzw. geahndet werden?
ANTWORT: *Eine Unterbindung bzw. Ahndung von widerrechtlich einfahrendem Autoverkehr werden wie auch in anderen Fußgängerzonen in Karlsruhe erfolgen.*
- 24) Welche Konsequenzen werden aus der mehrheitlichen Rückmeldung der Gewerbetreibenden gezogen, wonach sich die Erreichbarkeit ihres Gewerbes durch die Bedingungen des Reallabors deutlich verschlechtert habe?
ANTWORT: *Etwas weniger als die Hälfte der befragten Gewerbetreibenden geben an, dass sich die Erreichbarkeit des Gewerbes verschlechtert hat. Etwa 19 % geben an, dass sich dadurch die Verkehrsmittelwahl der Kundschaft geändert hat. In Summe wünschen sich jedoch rund zwei Drittel der Gewerbetreibenden aber eine Verstetigung der Maßnahme. Die Erreichbarkeit wird somit wie in vielen Teilen anderer Fußgängerzone gehandhabt. Für Sonderfälle wie beispielsweise das Click & Collect – System von Saturn oder die betroffenen Hotelzufahrten werden in der Detailplanung Lösungen erarbeitet (Thema „Anlieger frei“).*
- 25) An welcher Stelle soll die zusätzliche Fahrradspur in südlicher Fahrtrichtung eingerichtet werden?
ANTWORT: *Eine separate Fahrradinfrastruktur ist in einer Fußgängerzone nicht möglich. Der Radverkehr soll jedoch in der Fußgängerzone im Zuge der Karlstraße in beide Richtungen freigegeben werden, um innerstädtische Ziele erreichen zu können. Für den Durchgangsradsverkehr soll zusätzlich die Verbindung über die Radhaupttroute in der Douglasstraße verbessert werden.*
- 26) Inwiefern soll der Radverkehr die Amalienstraße via Stephansplatz künftig entgegen der Fahrtrichtung befahren, um anschließend wieder in die südliche Karlstraße einzubiegen?
ANTWORT: *Sowohl die Amalienstraße als auch die Waldstraße über den Stephansplatz ist in beide Richtungen für den Radverkehr befahrbar. Es sind keine Verschlechterungen für den Radverkehr geplant. Weitere Details zu Verbesserungen bezüglich Radverkehrsverbindungen werden geprüft.*

- 27) Welche planerischen Schlussfolgerungen können aus dem Evaluationsergebnis gezogen werden, dass sich laut „Feedback-Tafeln“ während des Reallabors eine Verschlechterung der Querungsmöglichkeit zwischen Waldstraße und Stephansplatz eingestellt hat?

ANTWORT: *Die empfundene Verschlechterung der Befragten zur Querungsmöglichkeit an der Waldstraße/Karlstraße kann zum Teil auf die unübersichtliche Situation im Reallabor zurückgeführt werden. Trotz der Sperrung anhand von Beschilderung, hat ein Teil des unzulässigen Kfz-Verkehrs während des Reallabors weiterhin die Karlstraße regelwidrig befahren, sodass die Verkehrsmengen nicht auf das Minimum reduziert werden konnten. Zusätzlich haben neue Radverkehrsverbindungen aus dem nördlichen Bereich den Knotenpunkt belastet. Sowohl der Radverkehr als auch der Kfz-Verkehr waren während des Reallabors gegenüber dem Fußverkehr bevorzugt. Im Falle einer Fußgängerzone hat der Fußverkehr Vorrang, sodass an dieser Stelle besonders nach einem Umbau keine klassische Querungssituation mehr vorhanden ist. Zudem sind deutlich geringere Kfz-Verkehrsmengen zu erwarten.*

- 28) Welche ordnungsrechtlichen Maßnahmen sind bezüglich der Verkehrssicherheit zwischen möglichem neuem Bahnsteig (Karlstraße) und Fußgängerzone geplant, um Fußgängerinnen und Fußgänger auf die zusätzliche Fahrradspur hinzuweisen? Wie kann ein Höchstmaß an Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer gewährleistet werden?

ANTWORT: *In der Fußgängerzone ist keine separate Radinfrastruktur möglich und somit auch keine zusätzliche „Fahrradspur“ vorhanden auf die hingewiesen werden muss. Weitere Details zur Sicherung der Verkehrsteilnehmenden werden in der Planung erarbeitet.*

- 29) Inwiefern verträgt sich eine Hauptroute für den Radverkehr in der Karlstraße mit dem Ziel der Umwidmung zu einer Fußgängerzone, in der Radverkehr laut den bundesweit geltenden „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA (R 2), Ausgabe 2009, 8.1) nur einen „Ausnahmefall“ darstellen sollte?

ANTWORT: *Generell wird eine Verbesserung der Situation für den Radverkehr in der Karlstraße angestrebt. Die Untersuchungen belegen, dass es derzeit zu zahlreichen Konflikten in der Karlstraße bezüglich des Radverkehrs kommt. Diese entstehen beispielsweise durch den Kfz-Verkehr der ohne Einhaltung von Überholabständen den Radverkehr überholt. Aber auch durch den Radverkehr der vor allem in Richtung Süden aufgrund der aktuell nicht zulässigen Befahrbarkeit häufig die schmalen Gehwege mitbenutzt und so den Fußverkehr behindert. Durch die Maßnahme soll ein Großteil der Konflikte behoben, was zu einer Erhöhung der Radverkehrssicherheit auf der Hauptroute beitragen soll. Die Interaktion mit dem Fußverkehr erfolgt dann nicht mehr im schmalen Seitenraum, sondern auf einer breiten Mischverkehrsfläche.*

- 30) Inwiefern erschwert eine weitere Fahrradspur in Richtung Süden die Zielversion des Reallabors, aus einem „Transitort“ einen „Begegnungsort“ (Vorlage-Nr. 2023/0386, S. 5) in der Karlstraße zu machen?

ANTWORT: *Eine separate Radinfrastruktur ist in einer Fußgängerzone nicht möglich. Der Radverkehr soll jedoch in der Fußgängerzone in beide Richtungen freigegeben werden um innerstädtische Ziele erreichen zu können. Für den Durchgangsradsverkehr soll zusätzlich die Verbindung über die Radhaupttroute in der Douglasstraße verbessert werden. Da der Fußverkehr in der Fußgängerzone Vorrang gegenüber dem freigegebenen Radverkehr hat, ist die Zielvision eines Begegnungsortes schlüssig.*

- 31) Ist bei den Überlegungen zur Einrichtung einer Fußgängerzone in der Karlstraße auch eine planerische Alternative untersucht worden, bei der der Radverkehr zugunsten der Begegnungs- und Aufenthaltsqualität des Fußverkehrs komplett herausgenommen und umgeleitet wird?

ANTWORT: *Zur Führung des Radverkehrs wurden bereits mehrere Varianten untersucht. Durch ein Ausschlussverfahren ist unter Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmenden eine Fußgängerzone mit einer Freigabe für den Radverkehr in beide Richtungen als sinnvollste Variante verblieben. Bereits heute verlaufen die Radhaupttrouten in Richtung Norden über die Karlstraße und in Richtung Süden über die Douglasstraße. Die Haupttrouten sollen so beibehalten werden. Für den Durchgangsradsverkehr soll zusätzlich die Verbindung über die Radhaupttroute in der Douglasstraße verbessert werden.*

- 32) Soll es eine bauliche Trennung des Fuß- und Radverkehrs geben? Wie lassen sich die Fahrradspuren mit den ERA vereinbaren, wonach die „bauliche Anlage einer Fahrgasse für den Radverkehr, etwa im Hinblick auf hohe Dichten des Fußgängerverkehrs, (...) dann problematisch [ist], wenn sie einen Vorrang gegenüber dem Fußgängerverkehr suggerieren.“ (ERA (R 2), Ausgabe 2009, 8.1).

ANTWORT: *Eine separate Radinfrastruktur ist in einer Fußgängerzone nicht möglich. Eine bauliche Trennung ist daher nicht vorgesehen. Der Radverkehr soll jedoch in der Fußgängerzone in beide Richtungen freigegeben werden um innerstädtische Ziele erreichen zu können.*

- 33) Wurde der kalkulierte Mehrverkehr auf der Reinhold-Frank-Straße mit den Leistungsfähigkeitsuntersuchungen abgestimmt, die im Rahmen der neuen Querschnittsplanung (Vorlage-Nr. 2022/0048) angestellt werden sollen?

ANTWORT: *Ja, eine Sperrung der nördlichen Karlstraße ist bereits als ein mögliches Szenario in anderen Untersuchungen berücksichtigt. So auch beispielsweise in der Planung des Knotenpunkts Kriegsstraße/Reinhold-Frank-Straße die mit der Querschnittsplanung in der Reinhold-Frank-Straße in Verbindung steht.*

- 34) Inwiefern werden die hinzukommenden verkehrlichen Kapazitäten aus der nördlichen Karlstraße auch von einem neuen Querschnitt der Reinhold-Frank-Straße „grundsätzlich aufnehmbar“ (Koehler & Leutwein, Erläuterungsbericht, Karlsruhe 2023, S. 11) sein? Werden die Querschnittsplanungen, die für Ende 2022 angekündigt waren, noch vor der gegebenenfalls beschlossenen Teileinziehung der Karlstraße vorgestellt?

***ANTWORT:** Die Verkehrsverlagerungen der Karlstraße werden in den Querschnittsplanung der Reinhold-Frank-Straße berücksichtigt. Aufgrund der verzögerten Tunnelöffnung und der benötigten Ergebnisse aus den Verkehrszählungen bzw. dem Verkehrsgutachten der Karlstraße konnten 2022 keine Querschnittsplanungen in der Reinhold-Frank-Straße durchgeführt werden. Um verlässliche Querschnitte in der Reinhold-Frank-Straße zu planen, ist es sinnvoll die Ergebnisse über die Zukunft der nördlichen Karlstraße abzuwarten. Eine Vorstellung der Querschnittsplanungen erfolgt dann projektbezogen zu einem späteren Zeitpunkt.*

- 35) Über welche Nord-Süd-Ausweichstrecke wird der Autoverkehr bei einer Umgestaltung der Reinhold-Frank-Straße (Havariefall) umgeleitet?

***ANTWORT:** Solche Szenarien werden im Rahmen der Detailplanung herausgearbeitet.*

C. Zum Evaluationsbericht „Projekt: Reallabor Karlstraße“

- 36) Wie repräsentativ sind die Evaluationsergebnisse hinsichtlich der Karlsruher Gesamtbevölkerung gemessen an der Zahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer?

***ANTWORT:** Die Befragungen wurden im weiteren Umfeld des Reallabors durchgeführt, um ein möglichst differenziertes Stimmungsbild der Anlieger*innen und Passant*innen zu erhalten. Ein repräsentatives Abbild der Karlsruher Bevölkerung war nicht anvisiert. Die Fragebögen wurden an alle Haushalte und bekannten Gewerbeeinheiten im Befragungsgebiet versandt, die jeweils eine Rückmeldung geben konnten. Die Passant*innenbefragungen wurden zufällig durchgeführt. Es gab keine Vorauswahl bspw. nach demografischen Kriterien, um eine Repräsentativität herbeizuführen, wie dies bei der Zukunftswerkstatt im Rahmen der ÖRMI-Konzeptentwicklung der Fall war. Grundsätzlich bemisst sich die Repräsentativität nicht ausschließlich an der Gesamtzahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer oder der Rücklaufquote. Vielmehr ist eine Umfrage dann nicht repräsentativ, wenn systematisch Antwortausfälle von Teilnehmergruppen mit besonderen soziodemografischen Merkmalen zu beobachten und diese dann in der Gesamtzahl der Antworten unterrepräsentiert sind. Insgesamt wurden 1.629 Anwohnende zur Umfrage eingeladen, von denen 307 teilnahmen, was einer Rücklaufquote von 18,8 % entspricht. In Tabelle 2 (Seite 16 der Ergebnisbroschüre) ist die Soziodemografie der Anwohnenden beschrieben. Anhand der statistisch auswertbaren soziodemografischen Merkmale und der erreichten Gesamtzahl von über 300 Fragebögen ist davon auszugehen, dass die Antworten repräsentativ für die Anwohnenden sind.*

37) Welche Position vertritt die Gruppe der Gewerbetreibenden „Karlsruher Köpfe“?

ANTWORT: *Bislang ist hier keine Position bekannt. Bei den regelmäßigen, angebotenen Einzelhandelsforen der Stadt, bei denen auch die Reallabore regelmäßig vorgestellt wurden, waren neben CIK, Dehoga und IHK auch „Karlsruher Köpfe“ vertreten.*

38) Welche konkreten Modifizierungen an der Ausgestaltung des Reallabors wurden wie oft eingefordert?

ANTWORT: *Eine der häufigsten Nennungen war die konsequentere Umsetzung des Reallabors, vor allem zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs sowie der Poser-Szene. Auf die Frage „Wie sollte es Ihrer Meinung nach in der nördlichen Karlstraße weitergehen?“ antworteten mit 47,3 % die meisten Befragten, dass das autoreduzierende Gebiet genauso bleiben sollte wie während des Pilotprojekts. 15,8 % teilten mit, dass der Zustand vor dem Projekt wiederhergestellt werden sollte und 36,9 % wünschten sich eine Fortführung des Projekts mit Anpassungen.*

39) Wie hoch liegt der Anteil der Befragten, die den Modifizierungswunsch äußerten, die Karlstraße künftig komplett und ausnahmslos autofrei zu gestalten?

ANTWORT: *Eine komplett autofreie Gestaltung wurde nicht getestet, nicht abgefragt und ist auch nicht geplant. Unter denjenigen, die einen Modifizierungswunsch äußern, fordern 25,2 % eine „echte“ autofreie Zone. Da es sich um eine offene Fragestellung handelt, kann nicht davon ausgegangen werden, dass alle anderen eine „echte“ autofreie Zone ablehnen. Vielmehr haben sie sich hierzu nicht geäußert.*

40) Wie viele Personen haben sich an den einzelnen „Feedback-Tafeln“ im Straßenraum vor und in der Zeit des Reallabors beteiligt?

ANTWORT: *Vor dem Reallabor 916, während des Reallabors 1.822.*

41) Auf welcher wissenschaftlichen Grundlage basiert die Einschätzung, dass es sich bei den in kurzer Zeit abgegebenen besonders negativen Stimmabgaben bei den „Feedback-Tafeln“ um „Spaß oder Täuschungsmeldungen“ gehandelt hat? Wie viele dieser besonders negativen Stimmabgaben wurden per protokolliertem Zeitstempel erfasst? Wie viele besonders positive Stimmabgaben wurden erfasst?

ANTWORT: *Basis der Aussage sind Beobachtungen von Personen, die im „Sekundentakt“ auf einen der Knöpfe drücken. Motivation und Zielsetzung der Personen sind dabei nicht bekannt. Ein Wechseln von Personen inklusive Lesen der Frage und Auswählen des Knopfes gewünschten Knopfes dauert mindestens 10 Sekunden. Um auch besonders schnell wechselnde Personen zu zählen, wurde die Grenze auf 5 Sekunden gesetzt. Diese Filterung liegt auch den Zahlen zu Frage 41 zu Grunde.*

42) An wie viel Tagen lagen technische Probleme an den „Feedback-Tafeln“ vor?

ANTWORT: *Eine Analyse der „Ausfalltage“ wurde nicht explizit durchgeführt. Krankheitsbedingt und abhängig vom Gerät kam es jedoch zu mehreren Ausfällen, die teilweise auch über mehrere Tage andauerten. Die o.g. erfasste Anzahl von Feedbacks lässt jedoch unabhängig davon verwertbare Rückschlüsse zu.*

43) Welche Gründe haben dafür gesprochen, die PSPL-Erhebung in der Karlstraße während des Reallabors an drei Tagen, vor dem Reallabor jedoch nur an zwei Tagen durchzuführen, um Aussagen über die absolute Anzahl der verweilenden Passantinnen und Passanten zu tätigen? Welche Konsequenz hat diese Entscheidung hinsichtlich der Aussagekraft der PSPL-Erhebung?

ANTWORT: *Die Prozentualen Auswertungen von Gehl beziehen sich auf das jeweilige Datum, um die Anteile trotz unterschiedlicher absoluter Anzahl an Besucherinnen und Besuchern vergleichbar zu machen. Allerdings stehen nicht die Anzahl der Passantinnen und Passanten bei der PSPL-Studie im Fokus. Vielmehr geht es darum, die Art, Qualität und die demografischen Daten von Aufenthalt zu messen und Veränderungstendenzen festzustellen. Die Zählungen können aufgrund der Komplexität der gleichzeitig stattfindenden Bewegungen und Aufenthalte ohnehin nur eine Annäherung darstellen.*

44) Wie viele Personen wurden bei der PSPL-Erhebung erfasst (jeweils vor und in der Zeit des Reallabors)?

ANTWORT: *Das Büro Gehl hat in seinen Auswertungen überwiegend prozentuale Verhältnisse angegeben aus denen sich keine konkrete Zahl ableiten lässt. Eine detaillierte Antwort auf diese Frage wird nachgereicht.*

45) Haben die Videoaufnahmen während des Reallabors unter datenschutzkonformen Bedingungen stattgefunden? Wer wurde über die Durchführung von Videoaufnahmen informiert? Wurden die Aufnahmen anonymisiert?

ANTWORT: *Die Videoaufnahmen wurden mit gängigen Geräten der Firma Miovision durchgeführt, welche aufgrund der begrenzten Auflösung der Videos keine Identifikation von personenbezogenen Daten (Personen, Kennzeichen etc.) ermöglichen und daher flächendeckend in der Branche eingesetzt werden.*

46) Wo und von wem können die Videoaufnahmen und deren Analyse eingesehen werden?

ANTWORT: *Videoaufnahmen unterliegen unabhängig von den o.g. Merkmalen besonderen datenschutzrechtlichen Maßnahmen. So sind diese nur den an der Auswertung beteiligten Personen zugänglich und nach Abschluss des Projekts zu löschen. Davor ist ein Zugriff nur auf Basis einer entsprechenden polizeilichen Verfügung möglich (z. B. wenn ein Raubüberfall auf den Aufnahmen zu sehen sein könnte).*