

- neu -

Vorlage Nr.: **2022/0123**

Verantwortlich: **Dez. 6**

Dienststelle: **StplA**

IQ Leitprojekt Öffentlicher Raum und Mobilität, Reallabore

Beratungsfolge dieser Vorlage

Gremium	Termin	TOP	ö	nö	Ergebnis
Planungsausschuss	07.04.2022	5		X	
Gemeinderat	26.04.2022	16	X		

Beschluss (Kurzfassung)

Der Planungsausschuss nimmt die Ausführungen zur Kenntnis und der Gemeinderat stimmt zu.

Finanzielle Auswirkungen	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>		
<input type="checkbox"/> Investition <input checked="" type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: 126.000€ Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten: -	Gesamteinzahlung (vgl. S. 6f): 25.000€ von KME plus Förderrückfluss aus BMI- Förderung: 89.400€	
Finanzierung <input checked="" type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input type="checkbox"/> nicht budgetiert	Gegenfinanzierung durch <input type="checkbox"/> teilweise Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.	
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 type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	durchgeführt am
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	abgestimmt mit VBK, KME, KFG

Ergänzende Erläuterungen

Die seit dem Planungsausschuss (7. April 2022) geänderten Textpassagen sind blau markiert. Abbildungen 3 und 4 wurden aktualisiert.

Hintergrund

Im IQ-Leitprojekt "Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt" (ÖRMI) werden Lösungen für alle Verkehrsarten und anstehende Mobilitätsfragen sowie für die Nutzung des öffentlichen Raums in der Innenstadt aus der Perspektive der davon betroffenen Menschen erarbeitet. Der Fokus soll auf Aufenthalts- und Lebensqualität liegen: Die Themen Parken, Belieferung, autofreie Innenstadt, Rad- und Fußverkehr werden auf der Basis von Analysen und Überlegungen zu Hierarchien darin integriert betrachtet.

Mithilfe von sogenannten Reallaboren und Verkehrsversuchen werden derzeit deutschlandweit neue Mobilitätspraktiken, Nutzungsszenarien und die Neuverteilung des Straßenraums erprobt. Solche Pilotprojekte können im Erfolgsfall einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende und umweltverträglicherem Alltagsverhalten leisten.

Im Rahmen von ÖRMI eröffnet sich auch in Karlsruhe die einzigartige Möglichkeit, Mobilität und öffentlichen Raum in einem experimentellen Setting anders zu gestalten. Um erste Ideen und Maßnahmen des beauftragten Büros Gehl noch während der Projektlaufzeit zu erproben und damit das Projekt für die Öffentlichkeit erlebbar zu machen, sind im Rahmen des Projekts zwei Reallabore geplant. Diese waren bereits Teil der durch den Planungsausschuss beschlossenen ÖRMI-Vergabeunterlagen/Leistungsbeschreibung und wurden im Workshop mit den Fraktionen am 16. September 2021 thematisiert.

Zusammenfassung ÖRMI-Reallabore „Platz für mehr“

Für einen begrenzten Zeitraum von jeweils acht Wochen sollen unter dem Motto „Platz für mehr“ der Passagehof und die nördliche Karlstraße attraktiver gestaltet, Fußgängerinnen und Fußgängern mehr Platz zur Verfügung gestellt und die Aufenthaltsqualität erhöht werden. Um dies zu erreichen ist geplant, probeweise soweit wie möglich auf Autoverkehr zu verzichten. Die in den Anlagen gelb markierten Bereiche sollen bis auf [den Anlieger- und zeitlich begrenzten Lieferverkehr](#) und wenige Ausnahmen für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden. Parkplätze sollen entfallen, Fahrradfahrende müssen in [reduzierter Geschwindigkeit](#) fahren.

Der neu gewonnene Raum soll aufgewertet und zur niederschweligen Bespielung durch die Anwohnerinnen und Anwohner, anliegende Geschäfte und Gastronomiebetriebe sowie Kultur- und Bildungsinitiativen bereitstehen. So sollen Orte im Herzen der Stadt entstehen, die Menschen unterschiedlichen Alters zum Verweilen einladen und zeigen, welches Potential hier lokal, aber auch für die gesamte Innenstadt steckt.

Die Reallabore werden wissenschaftlich begleitet und bewertet. Erfolgreiche Maßnahmen sollen mittelfristig verstetigt werden.

Reallabor Passagehof (Montag, 23. Mai 2022 – Mittwoch, 20. Juli 2022)



Abb. 1: Vision Reallabor Passagehof, Quelle: Gehl

Die geplante Aufteilung des öffentlichen Raumes kann der Anlage entnommen werden. Der private Durchgangsverkehr wird während des Versuchszeitraumes unterbunden, es wird keine öffentlichen Stellplätze geben. Die Stellplätze für Menschen mit Behinderungen werden in Abstimmung mit den Nutzenden auf Stellplätze außerhalb des Passagehofs verlagert. Der Lieferverkehr wird von 8 – 14 Uhr erlaubt, danach sollen die smarten Poller nach oben fahren und die Belieferung des Hofes über die außerhalb gelegenen Lieferzonen erfolgen, siehe Abbildung 3. Für den Notfallverkehr (Polizei, Feuerwehr, Müllabfuhr und Stadtreinigung, Sonderfahrten, Baustellenverkehr etc.) wird der smarte Poller heruntergefahren. Die Zufahrt privater Anliegender zu privaten Stellplätzen auf privatem Grund bleibt weiterhin gewährleistet.

Während des Projektzeitraums sollen auf den südlich entfallenen Stellplätzen Gastronomiebetriebe die Möglichkeit haben, über Sondernutzungsanträge ihre Außenbestuhlung zu erweitern. Des Weiteren werden vorhandene Fahrradabstellplätze hierhin verlagert, [die aus beiden Richtungen in reduzierter Geschwindigkeit angefahren werden können](#).

Darüber hinaus ist geplant, die nördlich gelegenen Stellplätze mit öffentlichen Sitzgelegenheiten auszustatten. Hierfür sollen einige Enzi-Möbel vom Kronenplatz für den Zeitraum in den Passagehof verlagert sowie Pflanztröge und Hochbeete platziert werden. Auf einer weiteren Fläche können angemeldete Veranstaltungen durch Anliegerinnen und Anlieger und kulturelle Akteure und Initiativen umgesetzt werden.

[Zum Lieferverkehr war ursprünglich die Belieferungszeit von 8 - 11 Uhr vorgesehen, nun wurde die Alternative der erweiterten Uhrzeiten von 8 - 14 Uhr gewählt, um dem Wunsch von Anliegern entgegen zu kommen.](#)

Bedauerlicherweise werden während des Aktionszeitraumes des Reallabors Baustellen im Passagehof betrieben. Die Realisierung der Nutzungen wird darauf reagieren müssen.

Reallabor Nördliche Karlstraße (Verkehrsversuch: Montag, 18. Juli - Montag 31.10.22; Aktionszeitraum: Montag, 18. Juli - Freitag, 9. September 2022)

Der Verkehrsversuch wird bis zum 31. Oktober verlängert, um saisonale Einflüsse besser abzubilden und insbesondere auch die verkehrlichen Auswirkungen des Hochschulbetriebs (Beginn Vorlesungszeit HSKA: 26. September) berücksichtigen zu können. Der Start am 18.7.22. wird beibehalten, um eventuelle Startschwierigkeiten bis Ende der Sommerferien beheben zu können. Der Zeitraum während der Sommerferien eignet sich besonders als Aktionszeitraum (zusätzliche Sondernutzungen in Form von Veranstaltungen, Sitzmobiliar und Begrünung) und als Frequenzbringer für die Karlstraße. Aus Kostengründen können die Sondernutzungen voraussichtlich nicht bis Ende Oktober verlängert werden, die Verwaltung wird sich jedoch bemühen, gegebenenfalls auch im Oktober Aktionen durchzuführen. Die geplante Aufteilung der Karlstraße kann Abbildung 4 entnommen werden. Während dieses Reallabors soll die Karlstraße zwischen der Amalien- und Stephaniestraße temporär gesperrt und umgenutzt werden. Die Straßenbahnen sollen, wie bisher, auf der westlichen Straßenseite in Nord- und Südrichtung verkehren. Äquivalent zur bestehenden Fußgängerzone Kaiserstraße soll die Belieferung in der nördlichen Karlstraße von 8 - 11 Uhr stattfinden. Eine Fahrgasse wird im Straßenraum für den Liefer- und Notfallverkehr freigehalten, hier ist auch Fahrradfahren erlaubt. Anliegerverkehr wird zugelassen. Außerhalb der Lieferzeiten stehen mehrere Ladezonen außerhalb des Test-Raums zur Verfügung. Diese befinden sich in der Akademie- und Amalienstraße, die Möglichkeit einer Ladezone in der Stephaniestraße wird noch geprüft. Zudem werden der Taxistand und Stellplätze für Menschen mit Behinderungen auf Stellplätze außerhalb der Karlstraße verlagert.

Die freiwerdende Fahrbahn und Stellplätze werden mit neuen Nutzungen, z.B. mit kommerziellen und öffentlichen Sitzmöglichkeiten, Begrünung und möglichen Veranstaltungsflächen aufgewertet und belebt.

Bedauerlicherweise werden während des Aktionszeitraumes des Reallabors Baustellen in der Karlstraße betrieben. Die Realisierung der Nutzungen wird darauf reagieren müssen.

Rechtliche Grundlage

Die in der Anlage gekennzeichneten Projekträume werden über den Projektzeitraum für den motorisierten Individualverkehr grundsätzlich gesperrt. Dies wird formal jeweils als Verkehrsversuch durchgeführt und begründet.

Temporäre Begrünung, Möblierung, Veranstaltungen werden als Sondernutzungen (§§ 16 - 19 Straßengesetz für Baden-Württemberg) nach dem Vorbild des Parking Day weitestgehend durch das StplA beim OA beantragt. Einzelne Sondernutzungen, wie zum Beispiel die erweiterte kommerzielle Außenbestuhlung durch Gastronomiebetriebe sowie beeinträchtigende Veranstaltungen müssen durch die Betreibenden/Veranstaltenden selbst beantragt werden.

Evaluation/Wissenschaftliche Begleitung

Beide Reallabore werden in Kooperation mit der Hochschule Karlsruhe wissenschaftlich begleitet. Hierbei werden die Testräume vor Beginn und während des Reallabors nach festgelegten Kriterien mit Hilfe unterschiedlicher Methoden beobachtet und im Anschluss evaluiert. Im Anschluss werden die Stärken und Schwächen und daraus resultierende Chancen und Risiken wissenschaftlich ausgearbeitet. Als weitere

Evaluationsmethode werden durch das StPIA Verkehrszählungen beauftragt, die die Verkehrsmengen an mehreren Stellen vor und während des Testzeitraums dokumentieren und Veränderungen dokumentiert.

Ablauf

Der Verkehrsversuch (verkehrsrechtliche Anordnung) und der Aktionszeitraum (Sondernutzungen) werden zeitlich entkoppelt. Der Aktionszeitraum soll 8 Wochen andauern, inklusive Auf- und Abbau. Die Zeitfenster werden zeitlich so gelegt, dass Ferienzeiten sowie besondere Ereignisse und Veranstaltungen (z. B. Dokka Film Festival und Chorfest im Passagehof) einbezogen werden. Aus organisatorischen Gründen ist ein Beginn zu Wochenanfang sowie eine zeitliche Überlappung der beiden Reallabore um ein paar Tage notwendig.

Finanzierung

Übersicht:

126.000 € Gesamtkosten der Reallabore
- 89.400 € BBSR-Förderung
- 25.000 € KME-Zuschuss
- 3.000 € VME-Umsetzung
8.600 € Verbleibender Eigenanteil StPIA

Im Detail:

Position	Kosten		Max. Zuschuss durch BBSR-Fördergelder (vgl. DHH 2022/2023, Seite 521)	Eigenanteil Stadt Aufwand 1 mind. 50% 2 mind. 10%
	Reallabor Passagehof	Reallabor Karlstr		
Begrünung durch mobile Bäume mit Sitzflächen sowie deren Wartung, Pflege und Bewässerung; Transport, Aufbau, Pflege und Wartung der Enzi-Sitzmöbel; Begrünung, Wartung, Pflege und Bewässerung von zusätzlichen Hochbeeten	19.000€			
Miete und Transport zusätzlicher Pflanztröge/Hochbeete Mai-September		10.000€		
Aufbringen von Bodenbeklebung	1.000€	2.000€		
Bezuschussung Bau von 2 Parklets je 1000€ z.B. Freiluftbibliothek (HfG/KIT)		2.000€		
Pauschale für bis zu 16 Veranstaltungen je 500€ (z.B. Lesungen, Kleinkonzerte, Performance, Urban Gardening, Kurse, Workshops, Vorträge, Flohmärkte, Spielangebote etc.)	3.000€	5.000€		
Verkehrszählungen	15.000€			
Info-Beschilderung und -Aufkleber	3.000€			
Zwischensumme (Verfügungsfond)	60.000€		abzgl. 30.000€	30.000€ ¹ (StplA-Eigenanteil) plus 30.000€ (StplA-Vorfinanzierung) abzgl. 25.000€ KME ³ abzgl. 3.000€ VME ⁴
Lichtinstallationen und Medienkunst (Marketing und Öffentlichkeitsarbeit) i. H. v. 66.000€	16.000€	50.000€	abzgl. 59.400€	6.600€ ² (StplA-Eigenanteil)
Summe	126.000€		abzgl. max. Gesamtzuschuss 89.400€	36.600€ (StplA-Eigenanteil) plus 89.400€ (StplA-Vorfinanzierung) abzgl. 25.000€ KME ³ abzgl. 3.000€ VME ⁴

Bruttobetachtung:

Kosten: Da die Reallabore ein wesentlicher Baustein des ÖRMI-Projekts sind, sind sie als Fortführung bereits begonnener Projektarbeit zu verstehen. Das notwendige Budget für die Einrichtung und Ausstattung der Reallabore wurde ursprünglich mit 50.000 € veranschlagt, die aus dem Sachkostenbudget des StplA finanziert werden können (siehe Planungsausschussvorlage vom 17.06.2020, PSP-Element 1.610.51.10.04.01).

Erträge: Im aktuell laufenden Antrag zum Bundesförderprogramm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren- City-Transformation“, sind 60.000 € als Verfügungsfond (StplA) und 66.000 € als Innenstadtmarketing und Öffentlichkeitsarbeit (Wifö) für die Reallabore veranschlagt. Für den Antrag hat der Gemeinderat im Zuge der Haushaltsberatungen bereits am 7./8. Dezember 2021 unter TOP 10 die Zurverfügungstellung der städtischen Eigenmittel mit Sperrvermerk (im Haushalt der Wifö) beschlossen. Im Falle eines Zuschlags (frühestens im April 2022, vorzeitiger Maßnahmenbeginn ist beantragt) – ausgehend von einem städtischen Eigenanteil von mindestens 50 % (Verfügungsfond¹) bzw. 10 % (Marketing und ÖA²), den der Fördergeber bereits grundsätzlich in Aussicht gestellt hat, können die Maßnahmen deutlich qualitativvoller und besser ausgestattet durchgeführt werden.

Aufwand: Der Betrag i. H. v. 126.000 € für die Einrichtung der Reallabore wird nun über das veranschlagte Budget hierfür aus dem Sachkostenbudget des Stadtplanungsamtes vorfinanziert. Durch eine zugesagte Unterstützung durch die KME in Höhe von 25.000 €³ (eine erforderliche ÜPL wird zeitnah nach Eingang der Einzahlung erstellt) sowie durch Umsetzung zur weiteren Deckung von VME in Höhe von 3.000 €⁴ aus dem PR-Budget für die IQ-Leitprojekte verbleibt eine Eigenfinanzierung des StplA von 98.000 €.

Die Umsetzung der Lichtinstallation und Medienkunst würde ohne einen Zuschuss des BBSR wieder reduziert werden, was diesen um 89.400 € vermindern würde. Es werden jedoch hier Fördergelder beantragt, sodass planmäßig ein Eigenfinanzierungsbetrag von 8.600€ verbleibt. Dieser finanziert sich aus dem Sachkostenbudget des StplA.

Insgesamt beträgt somit der Brutto-Eigenaufwand des StplA 36.600 € (Kosten Reallabore 126.000 € minus Gesamtzuschuss 89.400 €).

Beschluss:

Der Planungsausschuss nimmt die Ausführungen zur Kenntnis und der Gemeinderat stimmt zu.

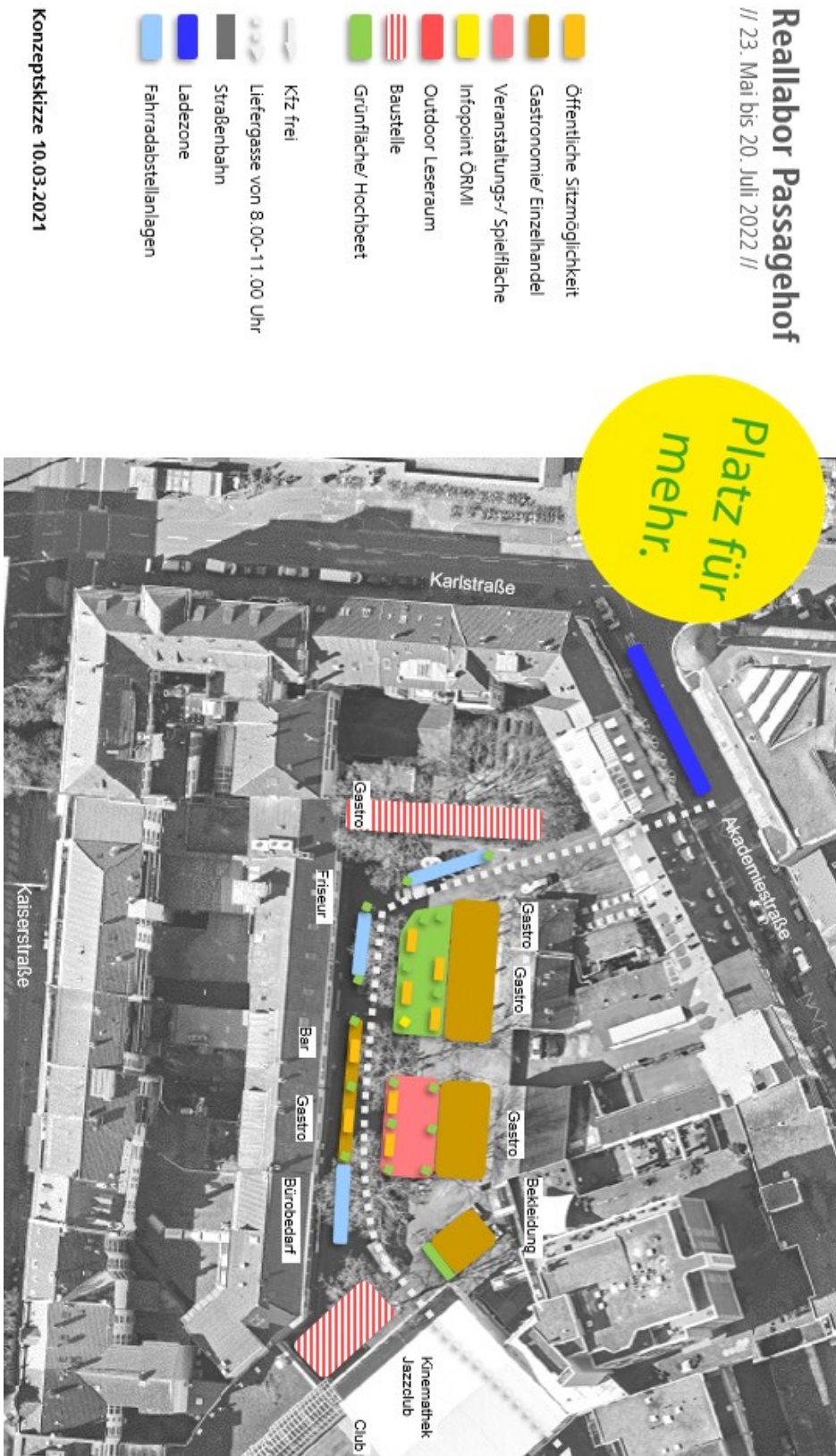


Abb. 2: Konzeptentwurf Reallabor Passagehof, Stand 10.3.21

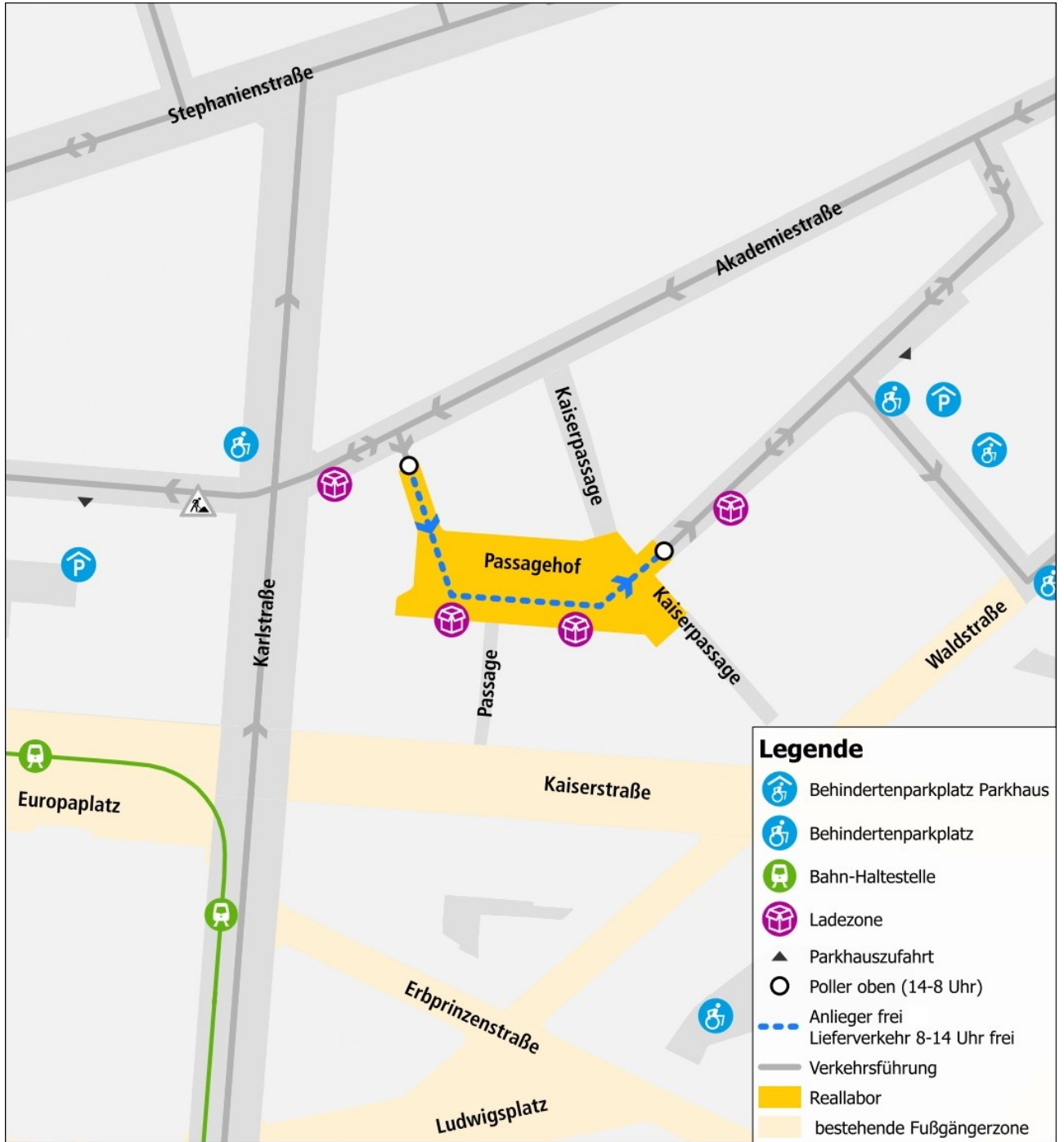


Abb. 3: Reallabor Passagehof, Stand 22.4.22



Abb. 4: Reallabor Karlstraße, Stand 22.4.22

Reallabor Nördl. Karlstraße

// 18. Juli bis 9. September 2022 //

- Öffentliche Sitzmöglichkeit
- Gastronomie/ Einzelhandel
- Veranstaltungs-/ Spielfläche
- Infopoint ÖRMI
- Outdoor Leseraum
- Baustelle/ Baustelleneinrichtung
- Grünflächen/ Hochbeet
- Kitz frei
- Liefergasse von 8.00-11.00 Uhr
- Straßenbahn
- Ladezone
- Fahrradabstellanlagen

Konzeptskizze Stand: 10.03.2021



Abb. 5: Konzeptentwurf Nutzungen Reallabor Karlstraße, Stand 10.3.21