

CDU-Gemeinderatsfraktion

Vorlage Nr.: 2022/1027/1

Eingang: 20.12.2022

IQ Leitprojekt Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt: Bericht und Katalog der Empfehlungen

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	20.12.2022	32.1	x	

Die CDU-Gemeinderatsfraktion Karlsruhe beantragt:

1. Reallabore werden nicht als Standard für Projekte im öffentlichen Raum finanziert und eingesetzt. Zusätzlich werden etwaige Reallabore erst ausgewertet, bevor eine Umsetzung thematisiert wird oder Planungen begonnen werden, die sich auf eine Umsetzung der Reallabore stützen. Dies gilt im Besonderen für das Reallabor Karlstraße.
2. Die Stadtverwaltung erarbeitet erst ein fundiertes Parkraumkonzept, das auch Quartiersgaragen einbezieht, bevor Anwohnerparkflächen gestrichen werden.
3. Aus dem Maßnahmen- bzw. Empfehlungskatalog werden die Sperrung des Zirkels für den Autoverkehr und das Durchfahrtsverbot Unterführung Schlossplatz gestrichen. Genauso wird die Schließung der Kaiserstraße West vom Kaiserplatz kommend aus der Vorlage entfernt.
4. Eine Umsetzung des Shared-Space-Projekts in der Lammstraße erfolgt nur für den nördlichen Teil ab der Erbprinzenstraße.

Sachverhalt/Begründung

Die CDU-Fraktion steht dem IQ- Leitprojekt „Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt“ (ÖRMI) positiv gegenüber und begrüßt eine Vielzahl der Empfehlungen. Allerdings sehen wir durchaus Konfliktpotenzial bei einigen Punkten, die wir in dieser Form nicht mittragen können.

Dies beginnt bei den Reallaboren. Wir lehnen ab, dass „Reallabore als Standard für Projekte im öffentlichen Raum finanziert und eingesetzt“ werden (Empfehlung 1.3). Dies sollte aus unserer Sicht von Fall zu Fall entschieden werden. Insbesondere wenn in der Synopse dazu steht „Die Reallabore waren allein durch das außerordentliche persönliche Engagement der Projektbeteiligten aus der Verwaltung und erheblichen Kosten, die nur mithilfe des Förderprogramms „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ gedeckt werden konnten, möglich.“ Zudem muss zwingend eine Evaluation der Reallabore beendet sein, bevor die Diskussion über eine Umsetzung beginnt. (Vgl. 4.7.4) Die Grafik auf Seite 71 nimmt quasi die Schließung der nördlichen Karlstraße bereits vorweg, ohne eine Evaluation abzuwarten. Es darf in keinem Fall der Eindruck erweckt werden, dass das Ergebnis der Reallabore von Anfang an feststand. Auch die Karte auf Seite 47 nimmt eine Sperrung der Karlstraße und der Kunsthalle quasi vorweg. Dies wird dann kritisch, wenn die „Vision“ auf Seite 71 als Grundlage (Vgl. 5.1.4, 5.1.5) für Planungen dienen soll, die über das ÖRMI-Gebiet hinausgehen. Der stadtweite Ansatz ist richtig, aber die Planungen dürfen dann nicht die Umsetzung der Reallabore als gegeben annehmen. Auch wird die Karlstraße Nord bei 3.2.2 als Beispiel für eine neue grüne Verbindung genannt, was für uns wieder eine Vorwegnahme des Evaluationsergebnisses bedeutet.

Mit Blick auf die Finanzierung können wir einige Empfehlungen nicht unterstützen. Bei Punkten 3.3.1, 3.6.1, 3.6.2, 3.6.3, 3.6.4, 5.3.11, 5.3.13 erfolgen Kosteneinschätzungen entweder später oder sie sind nicht geklärt oder es werden zusätzliche Personalstellen benötigt. Diese Unwägbarkeiten können wir in dieser Form zum jetzigen Zeitpunkt nicht mittragen.

Genauso wirkt es befremdlich, wenn Anwohnerparkplätze abgeschafft werden sollen, bevor ein Parkraumkonzept und Quartiersgaragen bestehen (3.6.5, 5.1.3, 5.6.1, 5.6.2) Die Reihenfolge muss aus unserer Sicht sein, dass erst ein Parkraumkonzept vorliegt, dann Quartiersgaragen gebaut werden und schließlich ein Rückbau der öffentlichen Parkstände geschieht. Dazu muss auch die Finanzierung geklärt sein. Die Bemerkung, dass 10-30% der Anwohnerparkplätze zugunsten von Aufenthaltsräumen abgeschafft werden können, berücksichtigt nicht die Anwohnerinnen und Anwohner, die zum einen jetzt schon unter dem hohen Parkdruck leiden und zum anderen auch potenziell durch den Lärm der draußen sitzenden Menschen gestört werden. Entsprechende Bürgerbeschwerden liegen uns vor. Ergänzend sei zur Empfehlung 5.3.9 gesagt, dass wir Fahrradparkhäuser an zentralen Punkten (z.B. Hauptbahnhof) positiv gegenüberstehen. Die angeführten Beispielorte sehen wir allerdings kritisch. Nicht jedes Kfz-Parkhaus lässt sich ohne weiteres in ein Fahrradparkhaus umwidmen, speziell mit Blick auf die Zufahrtsrampen.

Hinsichtlich der Sperrung des Vorplatzes der Kunsthalle, dem Durchfahrungsverbot für den Innenstadt-Ring und der Sperrung des Zirkels für den KfZ-Verkehr haben wir eine ablehnende Meinung. Beim Zirkel befindet sich noch die Parkgarage Herrenstraße/Zirkel, die aus unserer Sicht erreichbar bleiben sollte, speziell wenn über eine Verringerung der Parkstände im öffentlichen Raum nachgedacht wird. (Vgl. Punkte 2.1, 4.1, 4.6.4, 5.2.2, 5.2.4) In diesem Zusammenhang begrüßen wir ausdrücklich Verkehrsversuche, die eine Reduktion der Konflikte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr behandeln. (5.3.5, 5.3.6)

Mit Blick auf die Lammstraße begrüßen wir das Shared-Space-Vorhaben, da die Erreichbarkeit der Parkhäuser hier explizit berücksichtigt wurde. (3.2.4, 4.3.5) Jedoch sehen wir den Wegfall der Parkstände in der Lammstraße zwischen Erbprinzenstraße und Kriegsstraße kritisch. Insofern beantragen wir, dass der Shared-Space-Bereich in der Lammstraße erst ab der Erbprinzenstraße nach Norden gehend entsteht. Bei Punkt 5.1.2 gehen wir davon aus, dass die Beispiele sich nur auf den ÖRMI-Bereich beziehen.

Bei Punkt 3.4.2 beantragen wir die Streichung. Das Landratsamt wird komplett neu geplant. Entscheidungen über das Bespielen der dortigen Parkflächen sollte nicht der Karlsruher Gemeinderat einseitig festlegen, sondern im Dialog mit dem Landratsamt erarbeitet werden.

Unterzeichnet von:
Stadtrat Detlef Hofmann
Stadtrat Tilman Pfannkuch
Stadtrat Dirk Müller
Stadtrat Sven Maier