



STELLUNGNAHME zum Antrag	Vorlage Nr.:	2020/0080
DIE LINKE.-Gemeinderatsfraktion	Verantwortlich:	Dez. 2
Autofreien Sonntag in der Innenstadt realisieren		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	30.06.2020	15	X	

Kurzfassung

Eine flächendeckende Sperrung der Karlsruher Innenstadt, allein mit dem Ziel einer autofreien Zone, ist rechtlich derzeit nicht zulässig. Rechtlich begründbare Verkehrssperrungen könnten zweifellos zur Nutzung emissionsarmer oder emissionsfreier Verkehrsmittel anregen. Damit wäre auch ein wichtiger Beitrag zur Minderung von Lärm-, Schadstoff- und CO₂-Emissionen verbunden. Gleichzeitig sollten die Interessen der Wirtschaft, des Handels und der Anwohnenden berücksichtigt werden.

Für die Durchführung von Veranstaltungen oder Versammlungen im öffentlichen Verkehrsraum können Flächen vom motorisierten Individualverkehr freigehalten werden. Im Zuge des IQ-Leitprojekts „Mobilitätskonzept Innenstadt“ sollen die Rahmenbedingungen für ein entsprechendes Veranstaltungsformat abgestimmt werden. Mit einer Realisierung kann ab 2021 gerechnet werden.

Die Verwaltung empfiehlt, den Antrag als erledigt zu betrachten.

Finanzielle Auswirkungen	Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.)	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgerträge und Folgeinsparungen)		
Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>					
Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden Ja <input type="checkbox"/>					
Nein <input type="checkbox"/> Die Finanzierung wird auf Dauer wie folgt sichergestellt und ist in den ergänzenden Erläuterungen auszuführen:					
<input type="checkbox"/> Durch Wegfall bestehender Aufgaben (Aufgabenkritik) <input type="checkbox"/> Umschichtungen innerhalb des Dezernates <input type="checkbox"/> Der Gemeinderat beschließt die Maßnahme im gesamtstädtischen Interesse und stimmt einer Etatisierung in den Folgejahren zu					
IQ-relevant		Nein	X	Ja	Korridor-thema: Mobilität
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	X	Nein		Ja	durchgeführt am
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften		Nein	X	Ja	abgestimmt mit VBK

- 1. An den verkaufsoffenen Sonntagen sowie während der europäischen Mobilitätswoche im Jahr 2020 wird die Karlsruher Innenstadt für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. Dies schließt auch die begrenzenden Straßen Reinhold-Frank-Straße und Kriegsstraße mit ein.**
- 2. Die Verwaltung wird beauftragt, diese vom Autoverkehr gewonnenen Flächen an genannten Tagen zu nutzen, um eine städtische Werbeveranstaltung für eine alternative Mobilität fernab des motorisierten Individualverkehrs durchzuführen. Die Straßenverkehrsbehörden können nur aus den in § 45 Straßenverkehrsordnung genannten Gründen den Verkehr beschränken oder verbieten.**

Eine Verkehrsbeschränkung oder ein Verkehrsverbot setzt stets eine besondere örtliche Gefahrenlage voraus. Straßensperrungen können demnach nur auf begrenzte und konkrete Verkehrssituationen angeordnet werden. Das Ziel, den motorisierten Individualverkehr zurückzudrängen und damit einen wichtigen Beitrag für unsere Umwelt zu leisten, reicht hierfür nach geltender Rechtslage nicht aus.

Verkehrssperrungen sind beispielsweise zur Durchführung von Veranstaltungen oder Versammlungen möglich. So hat die Stadt Stuttgart im September des vergangenen Jahres Teile der Innenstadt für die Veranstaltung „Theo-autofrei“ gesperrt. Rechtlich maßgebend ist, dass gesperrte Bereiche tatsächlich benötigt beziehungsweise beansprucht werden.

Die Planungen der Karlsruhe Marketing und Event GmbH, in Abstimmung mit der City-Initiative Karlsruhe und unter Einbindung der Wirtschaftsförderung, sehen für die beiden verkaufsoffenen Sonntage am 26. April und 11. Oktober 2020 derzeit lediglich Aktivitäten des Einzelhandels oder anderer Gruppierungen auf den innerstädtischen Plätzen vor. Hierfür sind keine Straßensperrungen erforderlich. Vielmehr wird in diesem Zusammenhang die Erreichbarkeit für die Kundinnen und Kunden, insbesondere der Regionsbevölkerung, in den Vordergrund gestellt. Dieser Personenkreis weist die stärksten Rückgänge in der Besuchshäufigkeit in der City aus. Flächendeckende Sperrungen würden sich essenziell negativ auf den Einzelhandel und auf das Image von Karlsruhe auswirken. Ebenso liegen der Verwaltung derzeit keine Erkenntnisse über Veranstaltungen im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche vor.

Die Verwaltung kann sich aber aus verkehrsplanerischer Sicht eine Realisierung autofreier Sonntage für die Innenstadt und eventuell auch für die Mobilitätswoche als Reallabor vorstellen, um Erkenntnisse für die zukünftigen Entwicklungen ableiten zu können. Die Fragestellung sollte jedoch zunächst in die Projektgruppe "ÖRMI" ("Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt"), Teilprojekt des IQ-Leitprojektes Mobilitätskonzept Innenstadt, eingespielt werden. Hierzu sollte man dann auch die Karlsruhe Marketing und Event GmbH miteinbeziehen. Kurzfristig ist ein solches Projekt nicht darstellbar. Mit einer Realisierung könnte daher erst ab 2021 gerechnet werden.

Bei rechtlich begründbaren Verkehrssperrungen von leistungsfähigen Zufahrts- beziehungsweise Erschließungsstraßen spielen regelmäßig auch weitere Rechtsfragen eine Rolle. So muss die Erreichbarkeit einzelner Wohnquartiere oder private Anbindungen, wie zum Beispiel Parkhäuser, geklärt werden.

Auch die Auswirkungen auf den öffentlichen Personennahverkehr sind zu beurteilen. So gilt es zu beachten, ob die zwangsläufige Erhöhung der Kapazitäten durch größere Fahrzeugeinheiten oder einer zusätzlichen Verdichtung aufgefangen werden können. Im Falle weiterer ticketfreier Nutzungen des öffentlichen Personennahverkehrs kann derzeit keine seriöse Abschätzung der Einnahmeausfälle im KVV-Tarif beziffert werden. Hierfür fehlen etwa noch Angaben zu den Zeiträumen. Für den Fall, dass der Gemeinderat konkrete Zeiträume festlegt, kann eine

gutachterliche Kalkulation in Auftrag gegeben werden. Diese wird notwendig, da die Komplexität bei der Ermittlung des Einnahmeausfallrisikos steigt und nicht nur die Bartarife eingerechnet werden können, sondern auch das Risiko einer zunehmenden Abwanderung von Zeitkunden mitbewertet werden muss.