

NIEDERSCHRIFT Stadt Karlsruhe	Gremium:	4. Plenarsitzung Gemeinderat
	Termin:	18. November 2014, 15:30 Uhr
		öffentlich
	Ort:	Bürgersaal des Rathauses
	Vorsitzende/r:	Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

14.

**Punkt 13 der Tagesordnung: Machbarkeitsstudie Ersatzbrücke
Gemeinsamer Antrag der Stadträtinnen Bettina Lisbach und Daniela Reiff (GRÜNE) sowie der GRÜNE-Gemeinderatsfraktion, der Stadträte Parsa Marvi und Michael Zeh (SPD) sowie der SPD-Gemeinderatsfraktion, der Stadträte Lüppo Cramer und Dr. Eberhard Fischer (KULT) sowie der KULT-Gemeinderatsfraktion, der Stadträtin Sabine Zürn und des Stadtrats Niko Fostiropoulos (Die Linke) vom 15. Oktober 2014**

Vorlage: 2014/0209

dazu:

Staus auf der Rheinbrücke - Machbarkeitsstudie

Ergänzungsantrag der Stadträte Marc Bernhard und Dr. Paul Schmidt (AfD) vom 17. November 2014

Vorlage: 2014/0295

Beschluss:

Kenntnisnahme von den Stellungnahmen der Verwaltung

Abstimmungsergebnis:

Bei 5 Enthaltungen, 14 Nein-Stimmen und 26 Ja-Stimmen zugestimmt

Ergänzungsantrag: 3 Ja-Stimmen, ansonsten Ablehnung

Der Vorsitzende ruft Tagesordnungspunkt 13 zur Behandlung auf und verweist auf die vorliegenden Stellungnahmen der Verwaltung.

Stadträtin Lisbach (GRÜNE): Die Forderung nach Prüfung einer Ersatzbrücke ist schon einige Jahre alt, insofern nichts Neues. Trotzdem gibt es sehr wohl Gründe für den erneuten Vorstoß heute im Gemeinderat. Das eine ist, dass wir meinen - auch interfraktionell -, dass sich der vor fast einem halben Jahr neu gewählte Gemeinderat noch einmal neu und klar positionieren muss in dieser wichtigen Frage. Das andere ist, dass der Bund die Aufnahme der Ersatzbrücke in den Bundesverkehrswegeplan vorläufig abgelehnt hat. Wir meinen, die Stadt muss gegenüber Bund und Land einfordern, dass diese Ersatzbrücke weiter geprüft, ernsthaft auch weiter verfolgt wird und dass diese Prüfung auch unabhängig erfolgt. Also dass es nicht von einer Seite des Rheins heißen kann:

Das geht einfach nicht, sondern dass hier wirklich eine gutachterliche Prüfung erfolgt, die neutral ist.

Mit der Machbarkeitsstudie verfolgen wir das Ziel auf eine vertiefende Untersuchung, was hier möglich ist, was das beste Verfahren ist. Wir haben das im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens als Stadt schon 2011 eingefordert. Mit diesem Antrag wollen wir jetzt sicherstellen, dass die Ersatzbrücke auch im Planfeststellungsverfahren einen angemessenen Stellenwert erhält.

Ich bekomme immer wieder mit, dass es doch noch bei vielen Unklarheit gibt - nicht hier im Haus, aber außerhalb -, was der Unterschied ist zwischen Ersatzbrücke und Parallelbrücke. Manchmal kommt noch die Behelfsbrücke mit hinein. Daher möchte ich hier noch einmal deutlich sagen: Was ist denn eigentlich die Ersatzbrücke? Die Ersatzbrücke ist ein neuwertiger Ersatz - ich betone Ersatz - der bestehenden Brücke. Es ist keine zusätzliche Brücke, wie das bei der Parallelbrücke, die auch im Raumordnungsverfahren geprüft worden ist und im Planfeststellungsverfahren noch einmal mit drin ist, der Fall ist. Ersatzbrücke ist etwas anderes als die Parallelbrücke.

Die Ersatzbrücke, so wie sie hier Gegenstand des Antrags ist, hätte je Richtung 3 Fahrstreifen, eine Standspur und einen Rad- und Fußweg. Sie würde, das ist auch wichtig, aus zwei sich selbst tragenden Brückenhälften bestehen. Damit hätten wir dann folgende Vorteile:

- Wir haben eine Brücke in neuwertigem Zustand, die dann nicht - wie zurzeit doch sehr häufig - sanierungsbedürftig ist.
- Wir hätten bei Baustellen und Unfällen jeweils eine Brückenhälfte, die ausreichend wäre, weil man dann immer noch zwei Fahrstreifen in jede Richtung hätte. Damit hätte man auch die immer wieder von den Befürwortern einer zweiten Rheinbrücke geforderte Redundanz gewährleistet. Auch das ist damit gemacht. Für uns ist damit dann auch eine leistungsfähige Rheinquerung gegeben.
- Ein weiterer Vorteil der Ersatzbrücke: Wir würden negative ökologische Folgen der Neutrassierung, die wir bei einer zusätzlichen Brücke hätten, vermeiden. Wir hätten keinen zusätzlichen Flächenverbrauch. Wir hätten auch keine zusätzliche Verlärmung, und wir hätten keine Zerschneidung von FFH- und Erholungsflächen. Das ist uns ein ganz wichtiges Anliegen.

Wir begrüßen die Antwort der Verwaltung, die aussagt, dass man sich, indem man sich für die Ersatzbrücke einsetzt, an das Landesverkehrsministerium und auch an das Bundesverkehrsministerium wendet. Wir begrüßen, dass die Stadt auch sagt, man muss die Notwendigkeit einer Kapazitätssteigerung deutlich hinterfragen und auch noch einmal der Hinweis, dass die Kapazität im nachgelagerten Straßennetz in Karlsruhe einfach nicht ausreichend ist, um irgendwelche zusätzlichen Verkehre aufzunehmen.

Ich will noch einmal darauf hinweisen, dass auch die reale Verkehrsentwicklung bei weitem nicht diesen Prognosen entspricht, die Grundlage für die Planung einer zweiten Rheinbrücke waren. Wir sind meilenweit davon entfernt, wenn man sich die Verkehrs-

zahlen beim motorisierten Individualverkehr anschaut. Sie stagnieren, sinken sogar eher leicht. Wir setzen hier weiterhin auf eine Förderung der nachhaltigen Mobilität, auch über den Rhein. Es sind jetzt gerade die neuen Fahrpläne herausgekommen. Da sind schon wieder Verbesserungen drin, auch im Zugverkehr über den Rhein. Das begrüßen wir. In die Richtung muss man weiter arbeiten. Zur Sicherung einer leistungsfähigen Rheinquerung ist eine Ersatzbrücke aus unserer Sicht ausreichend.

Kurz noch zum AfD-Antrag, der noch einmal eine Prüfung des Pförtners verlangt. Es ist schon sehr viel geprüft worden. Das war uns durchaus auch ein Anliegen. Aber wir gehen mit der Verwaltung einig, die das noch einmal darlegt und sagt, jetzt machen wir noch die Simulation. Dann müssen wir natürlich irgendwie zu einem Ergebnis kommen. Wir bedauern es. Aber wir sehen auch, dass sich keine - zumindest nach derzeitigem Stand - wirklich gute Lösung in Sachen Pförtneröffnung abzeichnet. Aber jetzt warten wir noch einmal ab, wie es da weitergeht.

Den zweiten Punkt des AfD-Antrags, der erste Teil der Nordtangente, lehnen wir natürlich auch ab.

Noch einmal an die Befürworter der zweiten Rheinbrücke, weil es wieder hieß: "Was wollt ihr denn jetzt immer noch untersuchen?" Da möchte ich noch einmal sagen: Sie sind es, die sich für die wirklich unverträglichste Variante für Mensch und Natur entschieden haben bei der zweiten Rheinbrücke. Das macht es auch auf Pfälzer Seite so wahnsinnig schwierig bis eigentlich unmöglich, hier ein vernünftiges Ausgleichskonzept zu erstellen. Das ist das, was tatsächlich auch die Verzögerung im Planstellungsverfahren mit sich bringt,

(Zurufe von der rechten Seite des Hauses)

dass die Pfälzer Seite es nicht schafft, hier einen vernünftigen Ausgleich hinzustellen. Das ist aber auch kein Wunder, wenn man eine Brücke mitten durch FFH, durch allerwertvollste Flächen führt.

Es ist besser, sich intensiv mit den Fakten auseinanderzusetzen. Das tun wir auch immer wieder. Wir sind auch diejenigen, die hier immer wieder Vorschläge, auch sachliche und begründete Vorschläge auf den Tisch legen, wie man die Leistungsfähigkeit der Rheinquerung ohne eine zweite Brücke herstellen und verbessern kann. Daraus hat sich auch die Idee einer Ersatzbrücke entwickelt, zu der wir weiter stehen. Das ist eine ernst zu nehmende Option, mit der viele Probleme gelöst werden könnten. Wir wollen wirklich, dass die intensiv weiterverfolgt wird und hoffen und drängen auch darauf, dass sie im Planfeststellungsverfahren ernsthaft geprüft und bewertet wird.

(Beifall bei den Grünen)

Stadtrat Bernhard (AfD): Die neuesten Gutachten zu dem Thema zeigen ganz klar, dass in den allermeisten Fällen nicht die Brücke das Problem ist, dass der Stau nicht auf der Brücke entsteht, sondern am Pförtner, bei der Verengung von drei auf zwei Spuren, also unmittelbar nach der Brücke. An dieser engen Stelle wird auch der Bau einer Ersatzbrücke nichts ändern.

Deshalb muss - völlig unabhängig davon, ob jetzt eine Ersatzbrücke gebaut wird oder nicht - an dieser Stelle eine Lösung für die Fahrbahnverengung gefunden werden.

(Stadtrat Ehlgötz/CDU: Nordtangente!)

Denn wenn die Brücke dann gebaut wird für viele Millionen Euro, haben wir eine Menge Steuergelder ausgegeben, aber wir haben das Problem nicht gelöst. Denn die Staus werden nach wie vor da sein. Es wird sich nicht wirklich etwas ändern am Status Quo, außer wenn es einmal einen Unfall direkt auf der Brücke gibt. Aber die Gutachter sagen auch, das sind die kleineren Fälle. Es ist wirklich diese Verengung am Pfortner, die das Problem ist.

Es wird jetzt von der Verwaltung zwar gesagt, grundsätzlich ist sie sehr offen unserem Vorschlag gegenüber. Es wird auch gesagt, dass beim Pfortner schon vieles geprüft wurde. Was aber aus unserer Sicht bisher nicht geprüft wurde, ist die Kombination aus Punkt 4 und 5 unseres Antrags. Denn die Verlegung des Pfortners macht nur Sinn in Kombination mit der Umfahrung von Knielingen. Dann führt es nämlich zu einer Entlastung der Südtangente. Dann kann der Verkehr, der nach Norden geht - der ist sehr erheblich, ich würde Sie bitten, sich einmal die Verkehrsgutachten anzuschauen -, der sich jetzt durch die Stadt quält, direkt außerhalb der Stadt nach Norden abgelenkt werden. Außerdem würde es zu einer erheblichen Verbesserung für den Durchgangsverkehr in Knielingen und in Mühlburg führen.

Außerdem muss man sagen, die von uns vorgeschlagenen Maßnahmen lassen sich relativ kostengünstig und relativ schnell im Verhältnis zum Brückenbau - wenn ich mich an die unendlichen Diskussionen zum Thema Brücke erinnere - und effizient durchsetzen. Das ist genau das, was wir unseren Bürgern schulden und was die Bürger auch von uns erwarten dürfen, nämlich dass wir hier in absehbarer Zeit zu einer Lösung kommen, mindestens jedoch zu einer erheblichen Verbesserung des Problems und dieses nicht weiter auf die lange Bank schieben.

Mit unserem Antrag geht es uns im Wesentlichen darum, jenseits dieser Brückendiskussion einer Ersatzbrücke relativ schnell zu einer schnell zu realisierenden signifikanten Verbesserung für unsere Bürger zu kommen. Darum muss es uns doch gehen und nicht darum, wieder eine ideologische Diskussion zu führen. Deshalb bitten wir Sie, uns zu unterstützen und der beantragten Erweiterung des Prüfungsauftrags zuzustimmen.

Stadträtin Meier-Augenstein (CDU): Der interfraktionelle Antrag zur Machbarkeitsstudie einer Ersatzbrücke, über den wir heute sprechen, zeigt einmal mehr, dass sich die Gegner der zweiten Rheinbrücke mit Händen und Füßen gegen dieses Projekt wehren. Das hat sich jetzt auch im Begründungsbeitrag der Kollegin Lisbach verdeutlicht. Denn Sie haben auf das Planfeststellungsverfahren hingewiesen. Im Rahmen dessen wird auch eine Ersatzbrücke begutachtet und geprüft. Insofern ist Ihre Begründung aus unserer Sicht hinlänglich nicht vorhanden.

Für uns zeigt sich aber auch, dass Ihnen und den Gegnern der zweiten Rheinbrücke allmählich die Ideen ausgehen. Denn mit Ihrem Verhalten und Ihren öffentlichen Be-

kundungen verzögern Sie lediglich ein Vorankommen bei diesem für die Stadt und die gesamte Region so wichtigen Verkehrsinfrastrukturprojekt. Mehr noch: Sie machen den Gegnern der zweiten Rheinbrücke falsche Hoffnungen, indem Sie diesen glaubhaft machen wollen, dass das Vorhaben doch noch zu Fall gebracht werden kann. Gleichzeitig stoßen Sie all diejenigen Menschen vor den Kopf, die auf eine wirklich leistungsfähige Rheinquerung angewiesen sind.

Ich sage das hier auch, weil Sie - so hoffe ich zumindest - genau wissen, dass die Entscheidung alleine beim Bund liegt. Ich werde darauf aber später noch einmal eingehen. Immerhin haben Sie erkannt - darüber sind wir schon ganz froh -, dass wir dringend eine Lösung für unsere Stadt, aber auch für die gesamte Region brauchen. Während des Faktenchecks vor nunmehr drei Jahren wurde dies eindeutig bestätigt. Diese Auffassung teilen meine Fraktion und ich, jedoch ziehen wir daraus die Schlussfolgerung, dass wir dringend eine zweite Rheinbrücke brauchen.

Zum Hintergrund: Die Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth wurde im Jahr 1966 eröffnet und war damals auf 33.000 Fahrzeuge am Tag ausgelegt. Heute wird die Brücke Maxau von täglich über 88.000 Fahrzeugen überquert. Wissenschaftliche Prognosen, die im Rahmen des von der Landesregierung durchgeführten Faktenchecks im November 2011 präsentiert wurden, haben gezeigt, dass die Verkehrszahlen auf über 100.000 Fahrzeuge in 24 Stunden steigen können. Das sind doch deutlich andere Zahlen, als Sie, liebe Kollegin Lisbach, genannt haben.

Die wirtschaftliche Dynamik in unserer Stadt und der gesamten Region, die sich durch eine Vielzahl an mittelständischen Betrieben, aber auch Großunternehmen auszeichnet, braucht eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Der Bau der zweiten Rheinbrücke ist somit für die gesamte Region von herausragender Bedeutung. Die von Ihnen geforderte Ersatzbrücke ist keine dauerhafte Lösung für die verkehrlichen Probleme und wird daher von uns als unzureichend abgelehnt.

Aber nicht nur von uns, der CDU-Gemeinderatsfraktion und der CDU Karlsruhe, wird eine Ersatzbrücke abgelehnt, auch das rot-grün regierte Rheinland-Pfalz lehnt eine Ersatzbrücke ab. Die Haltung des Landes Rheinland-Pfalz ist seit längerem bekannt. Insofern enthält der heutige Bericht in den BNN keine neuen Informationen. Es zeigt sich vielmehr, dass die SPD Karlsruhe allein auf weiter Flur steht. Denn auf rheinland-pfälzischer Seite spricht sich die SPD sehr wohl für die zweite Rheinbrücke aus. Da gibt es auch diverse Schriftstücke, z. B. ein Brief der SPD aus dem Unterbezirk Südpfalz an Frau Staatssekretärin Dr. Splett im September 2012.

Nicht zuletzt ist die Haltung der rheinland-pfälzischen Landesregierung spätestens seit dem vergangenen Jahr bekannt. Auf die Frage des südpfälzischen CDU-Landtagsabgeordneten Martin Brandl an den rheinland-pfälzischen Minister für Inneres, Sport und Infrastruktur im September 2013: "Wird sich Rheinland-Pfalz für die Aufnahme der Ersatzbrücke in den Bundesverkehrswegeplan engagieren?", antwortete der Minister deutlich mit "Nein". Eine weitere Anfrage im März d. J. auf die Frage, ob es Ziel der Landesregierung ist, die zweite Rheinbrücke in der aktuell diskutierten Nordvariante zu realisieren, wurde deutlich mit "Ja" beantwortet. Die Position unserer Nachbarn auf der anderen Rheinseite ist somit eindeutig.

Insofern bedeutet die von Ministerpräsidentin Dreyer gemachte und heute der Presse zu entnehmende Zusage der technischen Machbarkeit zunächst einmal nur, dass in der Sache weiter viel Zeit verloren geht, die sinnvoller genutzt werden könnte.

Im Übrigen stimmt auch die Aussage in Ihrem Antrag nicht, dass beim Bau einer Ersatzbrücke keine Häuser abgerissen werden müssen. Ich habe mich hierzu in der letzten Woche noch einmal informiert und ganz klar die Aussage erhalten, dass einige Wohnhäuser auf der Pfälzer Seite auch beim Bau der Ersatzbrücke weichen müssten. Nicht nur bei der Parallelbrücke, sondern auch bei der Ersatzbrücke. Es ist so. Frau Lisbach, das brauchen Sie nicht abstreiten.

Aber nicht nur das Land Rheinland-Pfalz lehnt die Ersatzbrücke ab, sondern auch der Bund. Hier sind wir beim Kern des Problems. Der Bau einer zweiten Rheinbrücke oder auch einer Ersatzbrücke liegt in der Baulast des Bundes. Das bedeutet: Der Bund entscheidet, was letztendlich gebaut wird. Die Entscheidung liegt somit nicht bei den Ländern und auch nicht bei der Stadt Karlsruhe. Die Stellungnahme der Stadtverwaltung auf Ihre Frage unterstreicht dies nochmals. Ich entnehme ein Zitat aus der Verwaltungsvorlage: "Der Verwaltung ist bewusst, dass die oben skizzierte Ersatzbrücke derzeit für den Bund keine Alternative zur geplanten Nordbrücke sein kann, da der Bund von der Notwendigkeit einer deutlichen Kapazitätssteigerung überzeugt ist." Man kann somit festhalten, dass der Bund den Bau einer Ersatzbrücke ablehnt. Er tut dies auch, weil für ihn die Dauerhaftigkeit sowie die Redundanz, die eine zweite Rheinbrücke erzielen würde, maßgeblich sind.

Das Bundesverkehrsministerium hat dem baden-württembergischen Verkehrsministerium mit Schreiben vom 31. Januar 2014 mitgeteilt, dass es den Bau einer sechsstreifigen Ersatzbrücke nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufnehmen wird. Auch der Stellungnahme der Stadtverwaltung zu Ihrem Antrag können wir entnehmen, dass die Ersatzbrücke nicht in der Übersicht der vorgeschlagenen Vorhaben, Stand September, aufgeführt ist. Dieser Schritt müsste aber zwingend erfolgen, da eine sechsstreifige Ersatzbrücke gegenüber der bislang existierenden Rheinbrücke Maxau eine Kapazitätserweiterung mit sich bringen würde. Aufgrund dessen würde der Bau einer Ersatzbrücke als bedarfsplanrelevant eingestuft werden und müsste zwingend in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden. Dies ist aber derzeit nicht der Fall und es ist auch nicht davon auszugehen, dass es noch kommen wird.

Sehr wohl ist aber in diesem Entwurf - der Anlage der Verwaltung auch zu entnehmen -, die zweite Rheinbrücke enthalten. Der Bundesverkehrswegeplan, nur zur Information, wird im Laufe des kommenden Jahres ins Bundeskabinett eingebracht. Im Jahr 2016 soll er dann per Bundestagesbeschluss als Bundesbedarfsplan offiziell verabschiedet werden und wird damit rechtsgültig.

Ich möchte Ihnen aber auch noch einmal erläutern, weshalb meine Fraktion und ich der festen Überzeugung sind, dass hinter Ihrem Vorgehen eine reine Verhinderungstaktik steckt. Denn unser Oberbürgermeister, Herr Dr. Mentrup, hat sich im August 2013 bereits an das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg gewandt und darum gebeten, eine Ersatzbrücke zu prüfen. Am 20. September 2013 hat das Mi-

nisterium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg das Land Rheinland-Pfalz darüber informiert, dass es die Aufnahme einer Ersatzbrücke plant und um Unterstützung gebeten. Die Antwort aus Rheinland-Pfalz auf dieses Anliegen habe ich bereits vorgetragen. Rheinland-Pfalz lehnt dieses ab. Mit Schreiben vom 23. September 2013 fordert das MVI das Regierungspräsidium Karlsruhe auf, Informationen zur Ersatzbrücke zusammenzutragen. Dies ist dann auch relativ schnell geschehen, so dass es der Ministerrat auch abgesegnet hat. Ich will damit nur aufzeigen, dass die Landesregierung in kurzer Zeit tätig geworden ist und ein Projekt von mindestens 70 Mio. € für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet hat.

Ich würde mir mit meiner Fraktion wünschen, dass dieselbe Landesregierung auch zum Wohle unserer Stadt und seiner Bürgerinnen und Bürger so entschlossen bei der zweiten Rheinbrücke handeln würde. Aber auch bei Ihnen, Herr Dr. Mentrup, muss ich einen Kritikpunkt loswerden.

Der Vorsitzende: Das ist jetzt leider zu spät, Frau Meier-Augenstein!

(Heiterkeit)

Schieben Sie es Ihrem Nachbarn rüber, der kann sich gleich noch einmal melden. Aber sonst brauchen wir die Redezeitregelung gar nicht erst einführen.

Stadtrat Hock (FDP): Das Zünglein an der Waage sind im Ernstfall Sie. Zu diesem Thema muss ich Ihnen ganz ehrlich sagen: Wir haben vorhin diskutiert, dass wir mehr Wohnraum in dieser Stadt brauchen. Mehr Wohnraum geht einher mit mehr Fahrradverkehr, Pkw-Verkehr, Straßenbahnverkehr. Aber wir haben leider auch nur eine Rheinbrücke im Moment. Wenn man der Diskussion folgt, was die letzten Jahre darüber geschrieben wurde, dann wundert es doch schon, dass Sie, Herr Oberbürgermeister, kurz nach Ihrer Wahl ein Interview gaben, in dem Sie gesagt haben - ich zitiere: "Wir brauchen aus meiner Sicht neben der bestehenden Brücke eine zweite Querung." Das haben Sie so gesagt. Tage später wurden Sie von Ihrer alten Fraktion dort in die Schranken verwiesen und mussten zurückrudern. Das tat mir leid, denn Sie haben damals genau das gesagt, was die Karlsruher Bürgerinnen und Bürger eigentlich von einem OB, der für alle zuständig ist in dieser Stadt, erwarten, dass er die Probleme sieht und anspricht, auch gegen den Widerstand seiner eigenen Fraktion.

Ich bin mittlerweile so weit, dass ich sage, ich glaube noch daran, dass es vielleicht den einen oder anderen gibt, der sich noch einmal Gedanken macht, was sich an dieser Rheinbrücke jeden Tag morgens, abends über das ganze Jahr hinweg auftut. Natürlich kann ich sagen, Frau Splett sieht das nicht. Sie sieht das nicht, denn sie gibt in Interviews und in Statements immer an, sie sei noch nie im Stau gestanden. Man muss wirklich nur den Kopf schütteln über solche Aussagen. Das sind Dinge, die sind einfach nicht in Ordnung. Das Schreiben der Staatssekretärin, das Sie angefügt haben, sagt überhaupt nichts aus.

Man will dieses Problem verdrängen. Aber, Herr Oberbürgermeister, Sie können auf lange Sicht dieses Problem nicht verdrängen. Sie müssen - ich glaube auch, dass Sie das irgendwann tun werden - die Verantwortung auf sich nehmen. Ich glaube auch, dass

die Kolleginnen und Kollegen aus der SPD-Fraktion irgendwann diesen Schwenk mitmachen werden und diese zweite Rheinbrücke ermöglichen. Denn mittlerweile sind wir fast nur noch von Befürwortern umzingelt. Nils Schmied sagt in einem Interview: Ja, er befürwortet eine zweite Rheinbrücke. Die Ministerpräsidentin von Rheinland-Pfalz: Ja, ich befürworte eine zweite Rheinbrücke. Nur hier in diesem Gemeinderat gibt es - so stand es in den BNN - eine linke Mehrheit, die dies verhindert.

Wir haben Gott sei Dank noch genügend Gewerbesteuerzahler, die in dieser Stadt Arbeitsplätze zur Verfügung stellen. Aber gehen Sie in Betriebe, ob das Siemens, ob das Michelin etc. ist, sprechen Sie dort vor. Sprechen Sie dieses Thema an.

(Stadtrat Pfalzgraf/SPD: Die waren bei uns!)

Wir waren auch dort. Vielleicht kann man einmal darüber diskutieren, was sie euch gesagt haben, was sie uns gesagt haben. Aber das wichtigste und brennendste Problem ist für die Leute dort die zweite Rheinbrücke. Es ist mittlerweile so, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in diesen Betrieben morgens bald eine Stunde benötigen, um über die Rheinbrücke zu kommen und abends wieder zurück. Das macht unseren Standort Karlsruhe für viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer überhaupt nicht mehr interessant. Das spiegelt sich darin, dass es viele Betriebe gibt, die sich heute schon überlegen, ob sie überhaupt noch nach Karlsruhe kommen. Es sind auch schon genügend Betriebe aus Karlsruhe abgezogen. Wenn Sie diese Betriebe fragen - ich habe mit einigen gesprochen -, dann wird die Rheinbrücke, so wie sie jetzt ist, als großes Problem angesehen.

(Vereinzelter Beifall)

Wir haben uns als FDP-Fraktion immer gewünscht, dass es eine Rheinbrücke weiter nördlich gibt. Wir sagen heute, wir wollen eine zweite Rheinbrücke, aber eines ist klar und zwingend erforderlich: Nur eine zweite Rheinbrücke mit der Anbindung an die B 36. Alles andere wäre Quatsch und nicht sinnvoll.

Deshalb, Herr Oberbürgermeister: Sie können sich drehen, wie Sie wollen. Das Problem wird Ihnen auf die Füße fallen und Sie müssen sich erklären und in Ihrer Fraktion dieses Thema aufgreifen. Das Zünglein wird die SPD sein. Ich appelliere an die Kolleginnen und Kollegen der SPD: Gehen Sie in sich. Ich weiß, dass es einige gibt, die sich darüber schon öfters Gedanken gemacht haben. Gehen Sie auf den Weg von Nils Schmid, der sagt: Wir brauchen in Karlsruhe eine zweite Rheinbrücke. Das ist die Forderung der FDP, der schließen wir uns an.

(Beifall bei der FDP)

Stadtrat Zeh (SPD): Werte Frau Meier-Augenstein. Ich glaube, Ihr Beitrag war etwas zu sehr durch die schwarze Brille und zu einseitig, indem Sie uns einfach eine Verhinderungsstrategie unterstellen. Eigentlich ist es so - das Thema fehlt bei Ihnen, Frau Meier-Augenstein, vielleicht hören Sie Ihrem Verkehrsminister Dobrindt gar nicht zu -, dass in Deutschland rund 1.000 Brücken sanierungsbedürftig sind. Für 1 Mrd. € kann man ge-

rade einmal 78 Brücken im Bauprogramm machen. Genau diese Machbarkeitsstudie Ersatzbrücke geht auch in diese Richtung.

(Zurufe)

Es ist nämlich eine Doppelstrategie. Das ist das, was Frau Meier-Augenstein gar nicht erwähnt hat. Wie gehen wir mit der Bestandsbrücke um? Was machen wir mit dieser Bestandsbrücke? Das Regierungspräsidium hat 2011 gesagt, die Lebenszeit der jetzt bestehenden Brücke betrage noch 6 Jahre, also bis 2017. Wenn Sie nicht über eine Sanierung der Brücke nachdenken, gehen Sie das Chaos ein. Diese Ersatzbrücke ist ein Weg der möglichen Sanierung der bestehenden Brücke.

(Stadtrat Pfannkuch/CDU): Neuerstellung!

Ich glaube, im Hause sind wir uns einig, dass der jetzige Standort der Brücke auf jeden Fall ein notwendiger dauerhafter Standort sein muss.

(Vereinzelter Beifall)

Das ist die eine Hälfte der Machbarkeitsstudie. Wie gehen wir mit der Sanierung um? Eine Ersatzbrücke wäre eine Sanierungsbrücke. Wir kennen die Schwachstelle der Brücke. Es ist eine Einkastenbrücke. Sie ist permanent sanierungsbedürftig, weil die Außenflächen stark mit Lkw belastet sind. Sie haben zu Recht gesagt, sie ist ursprünglich nur für zwei Spuren gebaut worden. Es gibt ein neues Sanierungsverfahren mit einer neuen Schicht. Ob das dauerhaft hilft, wissen wir nicht. Oder man muss dann doch über einen Neubau der Brücke an der Stelle nachdenken. Das ist die eine Frage der Machbarkeitsstudie.

Die andere ist - es ist vom Herrn Oberbürgermeister im Planfeststellungsverfahren eingebracht worden -, dass die Abwägung der Ersatzbrücke als Alternative natürlich richtig ist. Das ist die zweite Möglichkeit dieser Studie.

Herr Hock, nicht die Rheinbrücke wurde bei uns zum Thema um das eigentliche Problem gemacht, sondern die Staus sind das Problem. Die Staus werden nicht durch die Rheinbrücke verursacht, sondern durch die Verkehrssituation danach. Herr Bernhard hat es richtig erwähnt. Wir als SPD haben uns für die Öffnung des Knielinger Pförtners schon öfters eingesetzt. Da gibt es jetzt die Studie Anfang nächsten Jahres. Wir werden sie weiter abwarten.

Aber bezüglich der Verbindung zur B 36 ist noch überhaupt nichts geplant, noch keine Umweltuntersuchung usw. Das ist leider auch keine schnelle Lösung. Wir wissen auch, woran es liegt, dass das Planfeststellungsverfahren noch nicht zu Ende ist. Ich hätte auch erwartet, dass man hier schon über das Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens redet. Das Problem liegt auf Pfälzer Seite, weil die ihre Umweltprüfung nicht gemacht haben, obwohl im Faktencheck schon damals gesagt wurde: Es fehlt noch die Umweltbetrachtung der Vögel u. ä.

Daher ist diese Machbarkeitsstudie auf jeden Fall notwendig, sowohl als Abwägungsargument, als auch als Sanierungsargument für die vorhandene Brücke. Deshalb werden wir die Machbarkeitsstudie einfordern, völlig unabhängig vom Planfeststellungsverfahren. Ich bin auch der Meinung, wir sollten baldmöglichst einmal das Ergebnis haben, damit wir wissen, woran wir sind, damit wir es auch prüfen können.

Aber wir müssen auch über die Sanierung der bestehenden Brücke nachdenken. Das fehlt im Moment noch bei Ihnen, denn Sie sehen nur die Ablehnung als Ersatz. In dem Sinne sind wir für die Machbarkeitsstudie einer Ersatzbrücke.

(Beifall bei der SPD)

Stadtrat Dr. Fischer (KULT): Es gibt ein paar politische Regeln. Die eine heißt: Wenn ich nicht mehr weiter weiß, dann gründe ich einen Arbeitskreis. Die zweite politische Regel für jeden guten Debattenredner ist: Habe ich keine Argumente, dann rede ich über etwas anderes. Dann habe ich es leichter.

Im Grunde genommen müsste dem interfraktionellen Antrag von Grün-Rot und KULT-Fraktion jeder hier im Raum zustimmen. Jeder, der eine gesicherte Verbindung über den Rhein auf der wichtigsten Trasse haben will. Es ist völlig unabhängig, ob man Rheinbrücke-2-Gegner oder -Befürworter ist. Diese Trasse muss gesichert werden. Dafür müsste sich jeder aussprechen.

Ich will noch einmal ganz kurz die wichtigsten Ergebnisse des Faktenchecks, der auch immer wieder - besonders von der CDU - kritisch beleuchtet wird, hier wiederholen.

- Das erste wichtige Ergebnis ist: Die jetzige Brücke ist zwar eventuell - das wird noch untersucht - mit Ultrahochleistungsbeton langfristig sanierbar. Aber das kostet Geld. Zwar weitaus weniger als eine weitere Brücke, aber es kostet Geld.
- Zweites, wirklich unumstößliches Ergebnis: Die Stauwurzel morgens in der Verkehrsspitze ist der Pförtner und nicht die Brücke. Ich bin froh, dass das mittlerweile auch alle hier im Raum anerkennen.
- Der dritte Punkt ist: Das waren die Untersuchungen nach dem Faktencheck, als das Stadtplanungsamt untersucht hat, was wäre denn, wenn wir den Pförtner aufheben. Dann kam heraus, dann lösen wir zwar den Stau am Pförtner auf. Aber wir erzeugen neue Staus in Knielingen und am Honsellknoten. - Wieder ein klarer Fakt, der auf dem Tisch liegt.
- Nächstes Ergebnis des Faktenchecks: Das Bauverfahren für eine Ersatzbrücke - spricht: man lässt die alte Brücke erst einmal stehen, baut eine Hälfte daneben. Dann wird dies die Trasse für den gesamten Verkehr. Man reißt die alte Brücke ab und baut dann die zweite Hälfte - ist machbar, d. h., eine Sanierung unter Betrieb der alten Trasse ist möglich. Sogar das Regierungspräsidium Karlsruhe hat das anerkannt.

- Nächstes Ergebnis: Aufteilung alte Trasse zu einer neuen, zweiten zusätzlichen Rheinbrücke wäre 2/3 zu 1/3. Auch das bestätigt, dass die alte Trasse die wichtigere Trasse ist. Also müssen wir - ich rufe alle hier im Raum auf - uns für die Stärkung, für die Sicherung der alten Trasse stark machen. Egal, ob es dann einmal eine zweite Rheinbrücke gibt oder nicht.
- Der nächste Punkt, was auch aus dem Faktencheck eindeutig herauskam, war: Die alte Brücke, saniert oder nicht, bringt keine Ausfallsicherheit. Begründung haben wir vorhin schon gehört: ein Tragkörper, d. h., die Ersatzbrücke würde das sehr wohl leisten.

Jetzt komme ich zum Punkt. Nur über die Ersatzbrücke geht dieser Antrag. Ich glaube, die zweite Rheinbrücke kommt in einem Nebensatz auf der 2. Seite vor. Ich weiß gar nicht, warum man so lange über die zweite Rheinbrücke spricht, außer dem Argument, dass man, wenn man nichts weiß, über etwas anderes redet.

Die Ersatzbrücke ist machbar. Das haben wir jetzt gehört. Sie ist günstiger, sie kostet maximal die Hälfte einer zweiten Rheinbrücke. Sie ist - Frau Meier-Augenstein - auf eine höhere Zahl von Kfz ausgelegt als die alte Brücke. Man kann so eine Brücke auf 100.000 Fahrzeuge auslegen. Sie entspricht den Grundsätzen von nachhaltiger Verkehrspolitik, einem Erhalt von Infrastruktur vor Neubau. Denn wie Kollege Zeh ganz eindeutig gesagt hat: Unser Problem in der Bundesrepublik ist, dass wir mit unserer jetzigen Infrastruktur nicht mehr zurecht kommen. Jedes neue Projekt verschärft dieses Problem.

Somit will ich sagen: Die Ersatzbrücke ist im Grunde genommen die zweite Rheinbrücke in einem Bauwerk. Denn sie bringt die Redundanz ohne die Kosten einer zusätzlichen Rheinbrücke.

Ich muss auch sagen, vor dem Hintergrund, dass eigentlich jeder in diesem Haus, der für die zweite Rheinbrücke ist, sich auch für die Ersatzbrücke aussprechen müsste, stören mich die Aktivitäten gewisser Karlsruher Bundestagesabgeordneter in Berlin, die mit dazu geführt haben, dass das Bundesverkehrsministerium mal wieder nicht positiv reagiert, sondern sich wieder auf eine Lösung versteift hat.

Kollegin Meier-Augenstein, eine Polemik muss ich mir doch erlauben. Es gibt einen Spruch in Karlsruhe: Wenn einer in den Rhein springt, dann springe ich auch hinein. In dem Fall könnte man sagen: Wenn in Berlin Unsinn geplant wird, dann plant die CDU Karlsruhe und Baden-Württemberg auch Unsinn.

(Oh-Rufe; weitere Zurufe, vereinzelter Beifall)

- Auch die Pfälzer. Die nehme ich mit dazu.

Es kam auch der Vorwurf, warum dieser Antrag jetzt kommt. Wann denn sonst? Sollen wir warten, bis das Planfeststellungsverfahren vorbei ist? Dann hätten Sie Recht uns vorzuwerfen, wir wollten irgendetwas verzögern. Aber jetzt läuft dieses Verfahren. Jetzt muss dieser Antrag gestellt werden.

Zweiter Grund, warum dieser Antrag jetzt wichtig ist: Wir brauchen für die Unternehmen und für die Pendler eine machbare und keine utopische Lösung. Denn selbst wenn das Planfeststellungsverfahren für die zweite Rheinbrücke ausfallen sollte - was möglich ist -, dann ist deswegen noch lange kein Geld dafür da. Zweitens ist noch lange keine Lösung da, weil es Prozesse geben wird gegen diese Brücke. Aus dem Grund sind wir interessiert, eine machbare und keine utopische Lösung anzubieten.

Jetzt noch kurz zum Thema Pförtneröffnung. Das hatte ich vorhin schon begründet. Es macht jetzt keinen Sinn, denn wir verschieben nur den Stau. Das ist jetzt kein Plädoyer für den Vorschlag der AfD, die Nordtangente-West zu beleben, denn dies würde auch ein Planfeststellungsverfahren auslösen, Herr Bernhard. Damit wäre diese auch nicht schneller möglich. Aber wir sollten darüber nachdenken und darüber auch einmal im Planungsausschuss sprechen, wie eine kleine Nordumgehung Knielingen - ein Streifen in jede Richtung - von der B 10 zur B 36 genau den Teilstrom wegnehmen könnte, der uns den Stau beschert. Aber keine Nordtangente-West.

(Beifall bei der KULT)

Stadtrat Fostiropoulos (Die Linke): Die Linke beantragt die Machbarkeitsstudie Ersatzbrücke auch mit. Deshalb möchte ich die Argumente noch einmal ergänzen. Was mich wundert ist, dass die CDU- und die FDP-Fraktion beharrlich an dieser zweiten Rheinbrücke festhalten, obwohl mehrfach nachgewiesen wurde, dass nicht die Brücke für die Staus zuständig ist, sondern das, was danach kommt. Wo sollen denn die Fahrzeuge hin? Sollen die auf die Südtangente, die Kriegsstraße oder nach Knielingen? Das ist doch das Problem. Wir brauchen nicht mehr Fahrzeuge in der Innenstadt sondern weniger. Die Frage ist doch: Wie schaffen wir Mobilität mit weniger Fahrzeugen? Wie schaffen wir es, dass z. B. Fahrzeuge, die durchfahren wollen, die Stadt verlassen wollen, nicht dort durchfahren?

Es ist falsch zu sagen, wir machen eine zweite Rheinbrücke, wollen noch doppelt so viel Verkehr hereinholen. Die sollen sich dort stauen. Wo sollen die denn hin? Das ist doch nicht die Frage.

Was hier auch niemals diskutiert wird, ist: Wie können wir die Frequenz bei der Eisenbahnbrücke erhöhen? Denn ich kenne eine Menge Leute, die auf der anderen Seite wohnen. Die würden gerne das Auto stehen lassen und mit der Bahn fahren. Aber auch die Bahn fährt dort nur alle halbe Stunde. Man hat keine hohe Frequenz, um von Wörth nach Karlsruhe zu kommen. Wir bräuchten einmal eine Studie, die erkennt: Wenn wir eine höhere Frequenz der Bahnen organisieren - die Eisenbahnbrücke kann das leisten, die Nadelöhre sind woanders, die müssen wir natürlich auch lösen -, wie viel Prozent an Reduzierung von Auto- und Lkw-Verkehr erreichen wir, wenn wir alternative Verkehrsmöglichkeiten erschließen? Darüber wird leider gar nicht diskutiert im Gemeinderat. Es wäre aber bei einer Studie auch wichtig, ergänzend zu schauen, bekommen wir 5 oder 10 % Verkehr reduziert.

Deshalb: Lassen Sie uns doch jetzt diesen Weg gehen. Ihren Traum von der zweiten Rheinbrücke können Sie dann immer noch träumen, weil das eine mit dem anderen nicht wirklich etwas zu tun hat.

Stadtrat Kalmbach (GfK): Ich möchte folgendes feststellen: Wir diskutieren sehr leidenschaftlich über etwas, bei dem wir eigentlich gar nicht viel zu sagen haben. Wir werden in dieser Frage nur gehört. Wir haben hier keine weitergehenden Rechte.

Ich habe den Antrag so verstanden, dass die Machbarkeitsstudie nichts über eine zweite Rheinbrücke aussagt. Also brauchen wir uns jetzt gar nicht über eine zweite Rheinbrücke aufzuregen. Wir können über diese Machbarkeitsstudie sprechen. Dass diese Brücke machbar ist, darüber brauchen wir auch nicht reden. Das ist völlig klar. Die Technik kann das. Das ist überhaupt keine Frage, dass eine größere Sicherheit da ist, dass ein zweiter Baukörper vorhanden ist. Von der Seite brauchen wir eigentlich keine Studie. Wenn das natürlich der Weg in das Verfahren hinein ist, dann meinetwegen.

Aber insofern kann man es nur begrüßen, dass wir hier eine stabile, eine gute Brücke bekommen. Das verkehrliche Problem löst aber diese Brücke nicht. Das möchte ich noch einmal betonen. Das verkehrliche Problem wird dadurch nicht gelöst. Wir dürfen nicht die Augen zu machen und sagen: Dadurch, dass wir eine gute und bessere Brücke als vorher haben, ist das verkehrliche Problem gelöst. Der Verkehr wird nachher nicht flüssiger sein. Er wird genauso stocken, wie jetzt auch.

Wir haben immer gesagt - wie die FDP - wir wollen weiter nördlich, nördlich der MiRO, eine zweite Rheinquerung haben mit Anschluss an die B 36. Damit wäre diese verkehrliche Lösung gegeben. Aber ich fand den Vorschlag von Dr. Eberhard Fischer sehr interessant. Wir haben wirklich eine hervorragende Rheinquerung. Von dort aus auf die B 36 eine Spur zu legen, wie es die verkehrliche Situation erfordert, wäre tatsächlich eine verkehrliche Entlastung. Ich habe noch keine Planung dazu gesehen, aber ich würde gerne in Auftrag geben, dass einmal geprüft wird, ob das tatsächlich diese Entlastung brächte.

Grundsätzlich kann man zu dieser Brückenstudie ja sagen, aber bitte die verkehrliche Problematik nicht vergessen.

Stadtrat Wenzel (FW): Heute entscheiden wir über eine Machbarkeitsstudie Ersatzbrücke. Darum geht es eigentlich. Es würde keinen Sinn machen, wenn wir bei einer Querung, die notwendig ist - wir haben es heute gehört - nicht die Möglichkeit ergreifen, hier als Gemeinderat diesen Weg zu beschreiten. Wir haben in der Vergangenheit, soweit ich mich erinnern kann, leider das Heft in die falschen Hände gegeben. Wir hätten von Karlsruhe aus planen müssen. Dann hätten wir vielleicht eine zweite Rheinquerung nördlich der jetzt geplanten. Aber darüber will ich gar nicht reden.

Diesen Antrag kann man mitgehen. Da gebe ich Kollege Dr. Fischer Recht. Mal sehen, ob es geht oder nicht. Aber die weiteren Probleme dieser Querung muss die Zukunft sehen. Den Antrag der AfD hatten wir in der Vergangenheit auch gestellt. Vielleicht muss man sich wirklich überlegen, ob man nicht die Südtangente anders gestaltet. Das ist aber heute auch nicht das Thema. Deshalb kann ich ihn zurzeit nicht mitgehen.

Die Querung als Einstieg in die Nordtangente kann ich, wenn man meine Entscheidung in der Vergangenheit betrachtet, auch nicht mitgehen.

Stadtrat Pfannkuch (CDU): Nach den Ausführungen meiner Kollegin Meier-Augenstein, die - nach so langer Zeit durchaus erforderlich - noch einmal alle Fakten, auch in Schriftwechseln niedergelegte und auch belegte, noch einmal aufgeführt hat, kann man verschiedene Sachen hier nicht im Raum stehen lassen.

Ich muss den Grünen zumindest zugestehen, dass sie in ihrem Vortrag konsistent und im Ergebnis auch ehrlich sind. Aber was jetzt nachträglich versucht wird, aus diesem gemeinsamen Antrag zu machen, eine Rettungsaktion für die jetzige Rheinbrücke,

(Vereinzelter Beifall)

Unterhaltungsmaßnahmen dem Bund zu ersparen, treibt schon einige in die falsche Richtung. Liebe Leute, das geht so nicht. Es ist doch ersichtlich - auch der Kollege Dr. Fischer hat lange geredet, am Ende hat er es eingeräumt -, Sie alle wollen diesen Antrag, um zu belegen, dass eine zweite Rheinbrücke nicht erforderlich ist. Kein anderer Sinn kann dahinter stehen. Machen Sie sich, Herr Zeh, doch keine Sorgen des Bundes. Er wird für die Betriebssicherheit der Hauptbrücke, der ersten, von der wir reden, sorgen. Da braucht sich auch der Stadtrat keine Gedanken machen.

(Zurufe)

Sie stellen diese Überlegungen - einzig und allein die Grünen bestätigten das auch -, nur an, um die zweite Rheinbrücke in ihrer Existenzberechtigung in Frage zu stellen. Nichts anderes ist wahr.

(Beifall bei der CDU)

Natürlich, Machbarkeit, um das einmal zu erwähnen: Entschuldigen Sie, alles ist machbar. Natürlich können wir auch fliegend über Maximiliansau irgendwie weg kommen. Aber Sie müssen jetzt endlich einmal eingestehen, dass man hier eine Standspur - das wird hier ausgeführt - anbauen möchte und dann über die Dächer geht. Teilweise müsste man die stockwerksweise abtragen. Das ist unzumutbar. Wenn das in Karlsruhe irgendjemand verlangte, würden Sie einen Riesenaufrast machen, und in dem Fall ausnahmsweise auch einmal zu Recht.

(Beifall bei der CDU)

Jetzt noch etwas zur Machbarkeitsstudie. Sie können sich im Kreis drehen, Herr Zeh. Sie schütteln den Kopf, aber ich sage es Ihnen trotzdem. Die Machbarkeit wird - das haben Sie indirekt auch bestätigt - in dem Planfeststellungsbeschlussverfahren eingehend geprüft. Das ist eine logische Voraussetzung dieses Verfahrens. Würde das Regierungspräsidium wider besseres Wissen dazu kommen, dass man eine erste Rheinbrücke so lösen könnte, dass die zweite obsolet wäre, müsste es den Beschluss ablehnen. Offensichtlich aber rechnen Sie auch schon damit, dass es zu einem positiven Bescheid

kommt. Das kann der einzige Grund Ihres verbrämten Antrags hier sein, dass Sie nämlich Munition suchen für die nächste Verzögerungsrunde,

(Beifall bei der CDU)

die mit einem Klageverfahren eingeleitet werden soll. Hier suchen Sie Argumentationshilfe für die nächste Stufe des von Ihnen geplanten Verhinderungsvorgehens. Nichts anderes können Sie mir hier vormachen.

(Beifall bei der CDU)

Stadtrat Dr. Fehler (SPD): Aus unserer Sicht ist die Ersatzbrücke im Sinne einer Sicherstellung einer zeitnahen, tragfähigen Rheinquerung alternativlos, auch im Sinne der Wirtschaftlichkeit. Eine zweite Rheinbrücke an ihrem jetzigen Standort oder am jetzt geplanten Standort macht keinen Sinn, auch im Sinne der Wirtschaftlichkeit nicht und wird in keinsten Weise dazu beitragen, dass der Verkehrsfluss positiv beeinflusst wird. Das zentrale Problem ist der Verkehrsabfluss.

Wenn Sie uns Verzögerungstaktik vorwerfen, können wir Ihnen dasselbe vorwerfen. Wenn Sie eine zeitnahe Lösung wollen, müssten Sie diesem Antrag in der vorgetragenen Form zustimmen.

(Beifall bei der SPD)

Stadtrat Dr. Schmidt (AfD): Zunächst Herrn Dr. Fischer vielen Dank für seine Unterstützung, zu unserem Antrag, die er hier zum Ausdruck gebracht hat.

Worum geht es hier eigentlich? Es geht um eine Machbarkeitsstudie. Wenn wir ehrlich sind und wenn man sieht, wer dies unterstützt, wird der Antrag höchstwahrscheinlich durchgehen. Da braucht man nicht groß drumherum reden.

Ich möchte jetzt an alle, die hier abstimmen, appellieren: Bitte schließen Sie meinen Vorschlag - ich sage bewusst: meinen Vorschlag - mit ein, und zwar in der Kombination Aufhebung des Pfortners und Abführung des Verkehrs über eine Straße, die nördlich von Knielingen bis zur B 36 verläuft. Die alte Trasse ist freigehalten und kann dafür genutzt werden.

Warum sage ich das? Weil ich persönlich diese Brücke sehr gut kenne. Wir wollen, dass Leute, die zu uns kommen, nicht unbedingt bei uns wohnen, sondern sich Wohnungen im Umfeld suchen, d. h. auch in der Pfalz, wo noch genug Platz ist. Können wir dann so arrogant sein und sie morgens aussperren? Denn dieser Stau auf der Rheinbrücke findet nur morgens statt. Warum nicht auch abends in die andere Richtung, wenn der Verkehr zurückläuft? Ganz einfach, weil dort keine Engstelle ist. Die Pfalz leistet sich keine Engstelle, um die Badener draußen zu halten.

Meine Eltern haben genau das gemacht, was jetzt hier diskutiert wird. Sie sind in die Pfalz gezogen. Als ich 12 Jahre alt war, haben meine Eltern in Maximiliansau ein Haus gekauft. Ich hatte alle meine sozialen Kontakte, Schule, Verein hier in Karlsruhe und

habe jeden Tag - auch am Wochenende - pendeln dürfen. Damals stand man auch schon im Stau. Das war vor 37 Jahren. Damals war die Brücke noch zweispurig. Dann war der Stau vor der Brücke und auch in der Ortschaft Maximiliansau. Das war keine gute Situation. Später wurde dann der Standstreifen dazu genommen, aber der Pfortner wurde eingeführt. Der Stau war dann nicht mehr vor der Brücke - da natürlich auch -, aber er hat praktisch am Pfortner aufgehört.

Als jemand, der diese Diskussion schon sehr lange mitmacht, und der jetzt auch seit 12 Jahren in die andere Richtung pendelt und jeden Morgen das Elend mit eigenen Augen sieht, appelliere ich an uns alle. Wir können noch ewig die Sache mit der Brücke diskutieren, welche Lösung wir da wollen. Aber lasst uns jetzt bitte wenigstens diesen Vorschlag, diese Kombination der Abschaffung des Pfortners und des Fortführens des Verkehrs nördlich an Knielingen vorbei in diese Machbarkeitsstudie mit aufnehmen, dass wir vielleicht doch in ein paar Jahren an der Stelle eine Entlastung hinbekommen für die Leute, die lieber im Bereich Wörth wohnen wollen, aber hier in Karlsruhe arbeiten.

Es ist sicher notwendig. Ich glaube nicht, dass es ein großes Problem ist, eine Trasse, die die ganze Zeit freigehalten wurde, dafür zu benutzen. Auch wenn ein kurzes Stück weitere Verbindung fehlt an der Stelle. Ich kenne die Stelle sehr gut. So viel ist da nicht. Da ist weitgehend ödes Land.

An die Kollegen, die jetzt den Neubau einer Brücke ablehnen und meinen, wir brauchen keine Umgehung: Ich glaube, wir brauchen sie doch. Die Diskussion über die Brücke wird noch sehr lange dauern. Aber die Probleme der Bevölkerung halten an. Was vorhin von Herrn Dr. Fischer gesagt wurde: Wenn der Pfortner aufgeht, wird der Stau nur nach Knielingen und an den Honsellknoten verlagert. Das ist hier nicht der Fall. Wenn wir den Verkehr nach Norden abführen, ist das nicht der Fall.

Ich selbst bin eine zeitlang von Maximiliansau zum Forschungszentrum gefahren. Ich musste mich jedes Mal durch Knielingen durchquälen. Deshalb ist es auch für die Leute, die dort wohnen, kein Spaß. Die anderen fahren weiter bis zum Honsellknoten, fahren dort raus, benutzen die B 36, fahren ganz außen herum. Wir hätten die ganze Verkehrsproblematik gelöst, wenn wir einfach diese Verbindung schaffen würden. Da reichen auch zwei Spuren aus, um den Verkehr abzuführen. Dann hätten wir - unabhängig von der ganzen Diskussion über die Brücke, die noch Jahre weitergehen kann - für die Menschen endlich eine Erleichterung geschaffen.

Deswegen plädiere ich dafür: Bitte stimmen Sie unserem Ergänzungsantrag zu.

Der Vorsitzende: Ich möchte, weil ich mehrfach angesprochen worden bin, nur noch einmal deutlich sagen: Die heutige Diskussion und wie immer Sie sich auch jetzt entscheiden, führt im Moment zu keinerlei Verzögerung, denn das Planfeststellungsverfahren läuft und nimmt seinen Gang. Da können wir als Karlsruher Gemeinderat tun und lassen, was wir wollen. Das kommt im nächsten Sommer zu einem Ergebnis. Das Ergebnis wird hier unterschiedlich prognostiziert.

Was sicher ist: Wenn dieses Ergebnis dazu führt, dass das Planfeststellungsverfahren mit einem positiven Bescheid abgeschlossen wird, haben schon genug Leute angekündigt,

dass sie dagegen klagen. Es wird aus meiner Sicht keine kurzfristige Lösung dieser Thematik geben. Ich glaube, darüber sind wir uns alle einig.

Die zwei Knackpunkte, die bei allen Diskussionen da sind - das ist heute auch sehr deutlich geworden -, sind: Der Bund geht davon aus, dass er die Kapazitäten erweitern muss und lässt im Moment überhaupt nicht mit sich reden. Das ist auch rein theoretisch aus den Verkehrsprognosen nachvollziehbar. Aus dem, was wir in den letzten Jahren erleben, hat man doch erhebliche Zweifel, ob es der Weisheit letzter Schluss ist. Man hält aber daran fest. Wenn man das akzeptiert, ist auch die derzeitig vorgeschlagene zweite Rheinbrücke aus Sicht des Bundes kein Unsinn, sondern sie ist nach vielen Überlegungen die einzige, vielleicht überhaupt realisierbare Rheinbrücke, die überhaupt noch vorstellbar ist. Denn wenn Sie weiter nördlich gehen, haben Sie noch mehr Natur, zum Teil noch mehr Eingriff in alle möglichen Besiedlungen usw. Das ist die Sicht des Bundes.

Da aber diese zweite Rheinbrücke, so wie sie geplant ist, zu einer Kapazitätssteigerung führt, wir im nachgeordneten Straßennetz aber mit unseren 100.000 Autos auf der Südtangente absolut schon über der Kapazitätsgrenze liegen, ist es aus meiner Sicht nachvollziehbar. Das ist eigentlich auch schon das Ergebnis der Bewertung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens unter meinem Vorgänger gewesen, dass es eigentlich aus Sicht der Stadt Karlsruhe nicht akzeptabel ist, dass man die zweite Rheinbrücke so plant. Auch das ist völlig klar.

So lange aber das Planfeststellungsverfahren nicht abgeschlossen ist und wir hier zu einer Klärung kommen, habe ich den Eindruck, darf und kann man leider über keine anderen Alternativen mit irgendjemanden diskutieren. Insofern blockiert so gesehen die derzeitige Planung und der unabwendbare Verlauf auf einen Planfeststellungsbeschluss hin jede andere Diskussion. Aber auch das ist aus Sicht des Bundes wieder logisch, denn wenn er das so durchgesetzt bekommt, braucht er sich über andere Fragen keine großen Gedanken zu machen. Das ist auch logisch. - Das ist der eine Knoten.

Der zweite Knoten ist - da muss ich Ihnen noch ein paar Informationen geben, Herr Dr. Schmidt: Sobald Sie eine Trasse hier andiskutieren, die in Teilen die alte Nordtangente ist, und es ist nicht endgültig geklärt, dass die Nordtangente aus allen Planungsköpfen verschwindet, kann ich die Diskussion um eine Ortsumgehung von Knielingen nach Norden hin nicht vernünftig führen. Auch das ist nachvollziehbar.

Auch die Knielinger selber, die - wie Sie richtig beschreiben - vom Ausweichverkehr im Moment auch massiv betroffen sind, auch vom Umfahungsverkehr, so weit ich das vor Ort wahrnehme, sprechen sich sowohl gegen die zweite Rheinbrücke als auch gegen die vorgesehene Anbindung an die B 36 aus.

Ich glaube auch, dass wir solche Diskussionen bekommen werden, wie Herr Dr. Fischer sie angekündigt hat, dass wir über andere Wege vielleicht irgendwann in Ruhe diskutieren können. Ich will nur festhalten: So lange die Nordtangente noch in allen möglichen Köpfen und auch Plänen spukt - das wird sich mit dem Bundesverkehrswegeplan möglicherweise dann erledigt haben -, bekommen wir an der Stelle immer eine Diskussion, die keine konstruktive Lösung zulässt. Auch das mit Recht, weil am Ende alle mehr Verkehr fürchten, als nur das bessere Verteilen des vorhandenen Verkehrs. Sie haben zu

Recht gesagt: Die Pförtneröffnung macht im Moment keinen Sinn, wenn ich nicht einen Teil des Verkehrs vorher abzweigen kann. Insofern müssen wir diese Reihenfolge auch im Auge haben. Die Pförtneröffnung ist auch nicht so ganz billig. Wir haben schon Planungen dazu. Ich habe noch 5 - 10 Mio. € in Erinnerung, wenn man eine Brücke über die derzeitige Trasse bauen muss, um dann wieder einzufädeln. Nur mit dem Abschrauben einiger Schilder ist es auch nicht getan.

Lassen Sie uns jetzt abstimmen. Lassen Sie uns dann aber vor allem die Diskussion weiterführen, wenn der Planfeststellungsbeschluss auf dem Tisch liegt. Ich werde dann, wenn Sie mich beauftragen, so wie wir das vorgeschlagen haben, natürlich diese Dinge anregen und auch umsetzen. Ich hätte mir gewünscht, dass wir doch irgendwann an den Punkt kommen, auch mit dem Bund und auch mit den linksrheinischen Anliegern darüber zu reden, dass wir vielleicht beides verfolgen können, dass der Bund seine zweite Rheinbrücke verfolgt - die wir mit allem, was uns einfällt, versuchen zu verhindern -, dass wir aber gleichzeitig auch über eine Ersatzbrücke reden können, die auf zwei Bauwerken fußt, ohne dass es damit im Grunde als Munition gegen die zweite Rheinbrücke verstanden wird. Denn die Entscheidung, ob wir eine Kapazitätssteigerung brauchen oder nicht, müsste man an einer anderen Stelle treffen und nicht damit, ob man für oder gegen die eine oder andere Brücke ist. Aber so ist es nun einmal. Insofern sollten wir diesen Weg so weitergehen.

Jetzt gibt es einen Ergänzungsantrag zum gemeinsamen Antrag. Ich halte den Punkt 4 für erledigt, weil wir mit dieser weiteren Machbarkeitsstudie, was die Öffnung des Pförtners betrifft, sowieso im Fluss sind. Der Punkt 5 ist aber die Planung einer Nordumgehung auf der alten Nordtangentialtrasse. Da habe ich schon etwas dazu gesagt. Wir können aber auch beide Punkte gemeinsam zur Abstimmung stellen. Dann ist es noch einmal klarer.

Also steht jetzt zur Abstimmung der Ergänzungsantrag der AfD. Ich bitte um das Kartenzeichen. Bei 3 zustimmenden Kartenzeichen ansonsten mehrheitlich Ablehnung.

Jetzt kommt der gemeinsame Antrag. - 5 Enthaltungen, 14 Nein-Stimmen, ansonsten Zustimmung. Damit ist der gemeinsame Antrag angenommen.

Zur Beurkundung:
Die Schriftführerin:

Hauptamt - Ratsangelegenheiten -
14. Januar 2015