

NIEDERSCHRIFT Stadt Karlsruhe	Gremium:	6. Plenarsitzung Gemeinderat
	Termin:	16. Dezember 2014, 15:30 Uhr
		öffentlich
	Ort:	Bürgersaal des Rathauses
	Vorsitzende/r:	Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

16.

Punkt 14 der Tagesordnung: Standortentscheidung Busbahnhof

Vorlage: 2014/0318

dazu:

Änderungsantrag der Stadträte Marc Bernhard und Dr. Paul Schmidt (AfD) vom 15. Dezember 2014

Vorlage: 2014/0823

Beschluss:

Der Gemeinderat beauftragt nach Vorberatung im Wirtschaftsförderungsausschuss am 27.11.2014 und im Planungsausschuss am 11.12.2014 die Verwaltung, die Grundstücke an der Fautenbruchstraße als Standort für einen Busbahnhof weiterzuverfolgen und ein Modell für den Bau und Betrieb zu erarbeiten.

Abstimmungsergebnis:

Vorlage: 2014/0318 (Verwaltungsvorlage): mehrheitlich zugestimmt

Vorlage: 2014/0823 (Änderungsantrag): mehrheitlich abgelehnt

Der Vorsitzende ruft Tagesordnungspunkt 14 zur Behandlung auf und verweist auf die erfolgte Vorberatung im Wirtschaftsförderungsausschuss und im Planungsausschuss:

Hier geht es um Folgendes: Wir haben es gerade jetzt im Sommer erlebt, wir brauchen einen modernen Busbahnhof, weil das, was sich da im Moment abspielt, vom Service her, von der Organisation her und von den ganzen Abläufen für alle Beteiligten, die sich da mit durchaus unterschiedlichen Interessen an diesem Ort treffen, eine Zumutung ist. Je nachdem, wie auch immer sich der Fernbusverkehr entwickeln wird, können wir doch von einer deutlichen Zunahme in den letzten Jahren nicht nur ausgehen, sondern das wird aus meiner Sicht auf so einem hohen Niveau bleiben.

Wir haben dieses Thema seit längerem in den Gremien behandelt und haben zwei Standorte im Wesentlichen parallel zur Diskussion gestellt, nämlich einmal den Hauptbahnhof Süd, also den jetzigen Standort, oder auch in der Fautenbruchstraße schräg

gegenüber und haben mit dem Erwerb dieser Flächen von Aurelis auch grundsätzlich die Chance geschaffen, hier auch als Stadt planerisch und auch konzeptionell tätig zu werden. Wir haben die Erfahrung, dass das Gelände des Hauptbahnhofs Süd zwar schon länger am Markt ist - hier gibt es auch schon einen Bebauungsplan -, aber es hat sich noch kein überzeugender Investor gefunden, der hier einsteigt. Eines der Argumente, die immer so ein bisschen im unklaren Raum hin und hergeschwankt sind, war die Tatsache, dass es auch eine große Erschwernis einer jeden Investition ist, wenn wir dort in diesem Bereich weiter einen Busbahnhof in eine Bebauung integrieren müssen. Wir haben hier schon oft darüber diskutiert, ob das denn so ist oder ob dann am Ende sich die Investoren nicht doch damit abfinden könnten, dass da der Busbahnhof bleibt. Die Erfahrung der letzten Jahre ist eben, dass wir bisher noch niemanden gefunden haben, der gesagt hat, er macht das unter diesen Prämissen.

Wir haben jetzt eine Reihe von weiter bestehenden Interessenten, die uns schon länger bekannt sind. Es sind noch ein, zwei neue dazu gekommen, darunter auch jemand, dem wir das auch finanziell sehr gut zutrauen. Wir haben im Wirtschaftsförderungsausschuss durchaus von Personen, die von der Sache was verstehen, eine Diskussion angeboten bekommen. Da wurde noch einmal sehr deutlich gemacht, was für ein Investitionshindernis dieser Busbahnhof an der Stelle ist. Von daher schlagen wir Ihnen heute vor, da wir im Moment in Anbetracht des aktuellen Zinsniveaus eine für Investments dieser Art recht günstige Situation haben und auch Karlsruhe einen durchaus überregionalen und auch bundesweiten Ruf genießt als günstiger Investitionsstandort für Immobilien - gerade der letzte Deka-Immobilienpiegel sieht ja Karlsruhe auf Platz 2 nach München für Immobilieninvests -, dass ich gerne mit Ihnen den Weg gehen möchte, dass wir jetzt dadurch, dass wir uns für einen anderen Standort entscheiden, nämlich die Fautenbruchstraße, die Investoren, die uns bekannt sind, zur Aussage und auch zur Entscheidung bringen, jetzt wirklich mit uns diese Sache anzugehen. Wenn es uns jetzt nicht gelingt - angesichts dieser Situation -, hier zu einem Ergebnis zu kommen, dann müssen wir uns für den Hauptbahnhof-Süd vermutlich noch ganz andere Dinge überlegen. Das macht es aber notwendig, dass wir uns an anderer Stelle in einen Planungsprozess begeben, wie könnte dann ein solcher Busbahnhof dort aussehen. Ich stelle mir an der Fautenbruchstraße durchaus ein Mobilitätszentrum vor, das neben dem Busbahnhof auch Parkplätze anbietet. Dann brauchen wir auf dem Hauptbahnhofgelände selber nicht so viel zu errichten. Ich könnte mir dort auch eine Tankstelle vorstellen, weil auf der anderen Seite die Tankstelle wegfallen wird im Rahmen der Bebauung. Ich kann mir da auch noch andere Services vorstellen. Ich kann mir vorstellen, dass man das Gebäude so errichtet, dass man sich auch den veränderten Bedarfen an Fernbussen ein bisschen flexibler anpassen kann. Das sind alles Aspekte, die können wir noch in aller Ruhe im Rahmen des Planungsprozesses miteinander diskutieren. Ich sehe den großen Vorteil darin, jetzt mit den Investoren am Hauptbahnhof Süd einmal zu Potte zu kommen. Für mich macht das Ganze insgesamt nur Sinn, das sage ich ganz deutlich, wenn der Hauptbahnhof Süd so bleibt, wie er ist, und wir haben dann den Busbahnhof gegenüber. Dann ist das auch auf Dauer nur eine halbgute Lösung, aber ich sehe in dieser Vorbereitung auf eine solche Verlagerung des Busbahnhofs und eine Konkretisierung der Planung einen wichtigen Zwischenschritt, um zu einer guten Gesamtlösung zu kommen.

Ich weiß, dass es einen hohen Anteil an Zufahrten zu einem Busbahnhof gibt, die über den ÖPNV kommen und nicht mit der Bahn über den Fernreisebahnhof, aber wenn man die Lage der Fautenbruchstraße in Beziehung setzt zum Bahnhofsvorplatz, auch natürlich zum Hauptbahnhof selbst, dann ist das eine Entfernung, die sich in anderen Großstädten als durchaus praktikabel erweist, die aber aus meiner Sicht niemanden davon abhalten wird, auch weiterhin mit dem ÖPNV oder der Bahn zu diesem Busbahnhof zu kommen. Ich sehe aber auf dem Gelände an der Fautenbruchstraße bessere Realisierungsmöglichkeiten für den Busbahnhof als am südlichen Hauptbahnhof. Ich sehe vor allem damit den Weg freigeräumt für eine Konkretisierung möglicher Investments auf dem südlichen Hauptbahnhof. Dieses Gelände wollen wir doch dringend besser nutzen als jetzt und damit auch eine städtebaulich wichtige Stelle zu einem Abschluss bringen.

Das als Einführung meinerseits. Jetzt haben sich doch schon alle gemeldet, und wir beginnen mit Herrn Stadtrat Ehlgötz. - Entschuldigung, Herr Ehlgötz, wenn ich noch einen Satz sagen darf.

Ich möchte gleichzeitig den Änderungsantrag der AfD aufrufen. Ich möchte noch dazu sagen, weil es vorab eine kleine Diskussion gab, wie sich die Bürgervereine dazu verhalten haben und wir da auch unterschiedliche Zuschriften bekommen haben, dass es wohl bei der öffentlichen Veranstaltung zum Thema „Möglicher Busbahnhof“ an der Fautenbruchstraße auch eine Äußerung der Arbeitsgemeinschaft der Bürgervereine gegeben hat, dass man sich für die Fautenbruchstraße ausspricht. Auf alle Fälle hat sich aber der Bürgerverein Südwest dafür ausgesprochen. Die Stellungnahmen der anderen Bürgervereine kennen sie. Die sind uns zwischenzeitlich auch zugegangen.

Stadtrat Ehlgötz (CDU): Da wir heute Nachmittag eine Grundsatzfrage zu entscheiden haben, lassen Sie mich etwas Grundsätzliches sagen zum jetzigen Planverfahren, wie es von Ihrer Seite bzw. Ihrer Verwaltung durchgeführt worden ist. Die Transparenz, die an den Tag gelegt wurde - die Bürgerversammlung, die zwar sehr schwach besucht war, aber auch die Einbeziehung der Bürgervereine in diesen Bereich -, war mal wieder ein richtiger Weg. Es war letztendlich auch wieder für uns als CDU-Fraktion der Garant dafür, dass die Bürgervereine immer wieder den Bürgerwillen in die Verwaltung und in den Gemeinderat hineintransportieren.

Nun zur Frage des Standortes. Für meine Fraktion war von Anfang an die Fautenbruchstraße der richtige Standort. Letztendlich haben Sie alle Argumente genannt, wo wir mit Ihnen d'accord sind. Noch eine zusätzliche Bemerkung: Entscheidend wird sein, dass die Verkehre zu- und abfließen, und die verkehrliche Anbindung an den Busbahnhof muss letztendlich so funktionieren, dass sie einwandfrei und reibungslos vonstatten geht, und das natürlich auch in Zeiten der Rushhour. Wir haben am Hauptbahnhof Süd ein Filetstück, auch wenn es schon seit einigen Jahren dort hängt und liegt. Es ist wirklich an der Zeit, dass wir jetzt mit Vollgas in die Vermarktung gehen. Was Sie sagten, können wir durchaus unterstützen. Wir sehen dort sicherlich auch Potential für einen Investor. Die Flexibilität am Standort Fautenbruchstraße wird sich dann zeigen, wenn die Bedarfe sich entwickeln, wie die Bedarfe sein werden. Deshalb gibt es für uns keine andere Entscheidung, als weiterhin die Fautenbruchstraße zu konkretisieren. Der Fußweg zum Bahnhof hin ist - glaube ich - vertretbar und in einem Maße, das durchaus zu akzeptieren ist.

Eines erlauben Sie uns vielleicht noch anzuschneiden. Wenn es gelingen würde, einen privaten Investor für den Busbahnhof für dieses Unterfangen zu gewinnen, dann hätten wir letztendlich für alle eine Win-win-Situation, und uns als Stadt Karlsruhe könnte nichts Besseres passieren.

(Beifall bei der CDU)

Der Vorsitzende: Ich muss jetzt die Rednerliste kurz unterbrechen. Sie merken, das Jahr geht dem Ende zu. Herr Stadtrat Bernhard erst einmal für den Änderungsantrag.

Stadtrat Bernhard (AfD): Für uns stehen bei der Entscheidung über den Standort des Busbahnhofs zunächst einmal die Fahrgäste und damit die Bürger im Mittelpunkt. Da muss man sich zunächst mal fragen, was ist denn wichtig für Menschen, die einen Fernbus nutzen. Das sind halt nun mal vor allem Dinge wie z. B. ein kurzer Weg zum öffentlichen Nahverkehr, denn die Anreise zu einem Fernbusterminal erfolgt in aller Regel gerade mit dem öffentlichen Nahverkehr, weil man ja keine Möglichkeit hat, sein Auto über längere Zeit - solche Fernreisen macht man ja nicht nur für einen Tag, sondern in der Regel für eine längere Zeit - abzustellen. Zum anderen: Was ist mit den ganzen Gästen, die nach Karlsruhe kommen über einen Fernbus? Die haben noch ein viel größeres Problem. Die haben nicht ihr Auto im Kofferraum vom Bus geparkt, sondern die haben es nicht dabei und sind deswegen auch auf den öffentlichen Personennahverkehr angewiesen. Dann muss man dazu natürlich auch sagen, die kommen nicht ohne Gepäck, sondern in der Regel hat man relativ viel Gepäck dabei, weil man für längere Zeit diese Reise macht, schwere Koffer, die man dann über viele hundert Meter, es sind ungefähr 600 m, wenn man den ganzen Weg läuft, dann ziehen muss. Da muss man sich wirklich überlegen, ob das zumutbar ist. Die Fautenbruchstraße hat ganz einfach keinen vernünftigen Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr. Beim Hauptbahnhof ist das völlig unproblematisch gegeben.

Das andere Thema ist auch eine gute Infrastruktur, die wichtig ist für die Fahrgäste. Oftmals muss man da auch mehrere Stunden warten, weil der Bus vielleicht Verspätung hat, man vielleicht einen Anschlussbus braucht usw. Dann braucht man eben schon eine Infrastruktur. Man braucht Warteräume, einen Kiosk, man braucht etwas zu Essen und zu Trinken usw. Es ist eigentlich eher unrealistisch, dass sich da so eine Infrastruktur, die sich ja für die Betreiber lohnen muss, die sich da ansiedeln sollen, entwickeln wird, weil wahrscheinlich der Fahrgastverkehr der Fernbuslinien dafür nicht ausreichen wird. Das wird sich nicht lohnen, also wird sich da niemand ansiedeln, während wir genau dieses Problem im Hauptbahnhof gelöst hätten.

Das einzig wirkliche Argument, das für die Fautenbruchstraße ins Feld geführt wird, ist die angeblich schlechtere Vermarktungsmöglichkeit eines Grundstücks, das wir jetzt seit 20 Jahren versuchen an den Mann zu bringen, auch ohne dass genau an der Stelle der Busbahnhof in dieser Form geplant ist, wie man es jetzt machen würde.

(Zuruf **Stadtrat Ehlgötz/CDU**)

Wir haben es nicht losbekommen. Wie realistisch das jetzt sein soll, dass es da plötzlich viele Investoren gibt, die da Schlange stehen, daran haben wir doch unsere Zweifel. Selbst wenn es zuträfe, dass man da möglicherweise einen höheren Verkaufspreis erzielen könnte für das Grundstück beim Hauptbahnhof, kann das für uns als Stadt nicht das entscheidende Argument sein. Uns muss es darum gehen, für die Fahrgäste und die Karlsruher Bürger die beste Lösung weiterzuverfolgen. Welche Lösung die Bürger in Karlsruhe bevorzugen, haben die Bürger genauso wie die Busunternehmer bei der Bürgeranhörung am 17. November 2013 ganz klar zum Ausdruck gebracht, nämlich den Standort Hauptbahnhof Süd.

(Beifall bei **Stadtrat Dr. Schmidt/AfD**)

Stadtrat Hermanns (SPD): Sehr geehrter Herr Kollege Bernhard, das ist wie immer auch eine Abwägung. Es geht um die Abwägung, was müssen wir alles zur Verfügung stellen, was kann man dem Bürger zumuten, was ist tatsächlich der Bürgerwille. Wir haben zum einen gehört, die Bürgervereine haben sich ausdrücklich für die Fautenbruchstraße ausgesprochen, und wir stehen jetzt hier und müssen eine Grundsatzentscheidung treffen. Ich habe für mich die Rede eigentlich unter den Titel: „Eine Never-ending-Story nimmt hoffentlich ein gutes Ende“ gestellt, denn auch wir als SPD-Fraktion sehen es natürlich durchaus kritisch, dass wir seit 20 Jahren über das Filetgrundstück diskutieren. Es ist auch schon vielleicht zu lange abgehangen, aber eventuell ist deswegen jetzt aus dem Filetgrundstück ein Porterhouse-Steak geworden, und ein Porterhouse-Steak kann man normalerweise noch besser vermarkten.

Inhaltlich haben wir uns deswegen dafür entschieden, da wir zwei Rahmenbedingungen verändert sehen. Die eine Rahmenbedingung ist, dass ganz klar die Bürger aus den unterschiedlichen Bürgervereinen von Südstadt bis zur Südweststadt sich klar für die Fautenbruchstraße ausgesprochen haben, und zum anderen insbesondere, dass die verkehrlichen Rahmenbedingungen katastrophal sind und die Gutachten sich auch ganz klar für die Fautenbruchstraße ausgesprochen haben. Zum Dritten haben wir die Möglichkeit, wenn wir das Porterhouse-Steak vermarktet bekommen, zusätzliche Einnahmen für die Stadt Karlsruhe zu generieren, die wir dringend brauchen für nötige Zukunftsinvestitionen der Stadt.

Ich möchte noch einmal darauf eingehen, wir haben in den letzten 20 Jahren in keinsten Weise so gute finanzielle Rahmenbedingungen gehabt, wie wir momentan haben. Nicht nur in den Deka-Gutachten sind wir top, sondern in allen Gutachten sind wir unter den Top 10 Deutschlands. Wenn nicht jetzt, wann dann? Aber es ist auch ein ganz klarer Auftrag: Verwaltung, jetzt müsst ihr liefern. Jetzt habt ihr Rahmenbedingungen, und wenn wir uns für die Fautenbruchstraße aussprechen, dann müsst ihr jetzt auch liefern. Es gibt keine Argumente mehr. Daher wird die SPD mehrheitlich dem Antrag zustimmen.

(Beifall bei der SPD)

Stadtrat Honné (GRÜNE): Es ist unbestritten, dass wir ein neues größeres Fernbusterminal brauchen. Das jetzige platzt aus allen Nähten. Jetzt stehen zwei Alternativen zur Auswahl. Für die Fautenbruchstraße spricht auf jeden Fall, dass dadurch das so genann-

te Filetstück geschont wird und dann einfacher zu vermarkten ist. Gar keine Frage. Die Stadt wird eine ganze Menge Geld einnehmen können, wenn sie das tatsächlich vermarktet hinterm Hauptbahnhof. Der Preis auf der Fautenbruchstraße ist entsprechend günstiger, keine Frage. Dann wird aber auch gesagt, der Bau an der Fautenbruchstraße sei flexibler. Man könnte reagieren, wenn sich herausstellt, dass mehr oder weniger Haltebuchten gebraucht werden. Das verstehe ich schon nicht so ganz, denn in beiden Fällen soll ja der Busbahnhof überbaut werden. Nachträglich da noch Änderungen zu machen, wird sich darauf beschränken, im Inneren irgendetwas anders einzuteilen. Das müsste eigentlich an beiden Standorten gleich gut gehen. Noch ein Vorteil der Fautenbruchstraße ist, dass man da besser mit dem Auto hinkommt, das Auto parken kann. Auch keine Frage.

(Stadtrat Ehlgötz/CDU: Sehr gut!)

Dem steht aber gegenüber, dass zwar die Luftlinienentfernung zur Fautenbruchstraße gar nicht so groß ist, aber Luftlinie kann man eben nicht gehen. Man muss einen realen Weg nehmen, und der geht entweder durch einen Tunnel durch und auch ansonsten durch ziemlich unschönes Gelände, oder man geht gleich oben drüber, wie es sicherlich die kostengünstigere und wahrscheinlich auch die realisierte Variante ist, dass man oben an der Hauptstraße entlanggeht. Auch das ist sicherlich nicht vergnügungsteuerpflichtig. Dazu fehlt an der Fautenbruchstraße sehr wahrscheinlich die soziale Kontrolle. Wir kennen die Entwicklung nicht wirklich, aber sehr wahrscheinlich wird die soziale Kontrolle zumindest nicht so gut sein wie am Hauptbahnhof, weil einfach weniger Leute da sind. Es ist auch völlig unklar, inwieweit sich die Infrastruktur ansiedeln wird, die im Hauptbahnhof jetzt schon zur Verfügung ist. Es wurde eben angesprochen, man hält sich da möglicherweise auch länger auf. Ein Fernbus kommt nicht immer dann, wann er auf dem Fahrplan steht. Dann muss man auch Möglichkeiten haben, sich etwas zum Essen und Trinken zu kaufen oder auf die Toilette zu gehen. Ob solche Geschäfte sich dann wirklich ansiedeln an einem reinen Fernbusbahnhof, ist eben noch die große Frage. Auch ein Parkplatz nebendran wird auch nicht dazu dienen, da große Geschäfte anzuziehen.

Aus verkehrlicher Sicht wäre beides möglich. Das hat das Verkehrsgutachten ja gezeigt. Die Anfahrt sowohl der Busses als auch derjenigen, die mit dem Auto dahin kommen, wird den Knoten am Schwarzwaldkreuz nicht wesentlich belasten, weil da sowieso schon Unmengen von Autos fahren. Die paar Busse fallen da auf jeden Fall nicht auf. Entscheidend ist beim Hauptbahnhof Süd diese einfach sehr gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr und eben die Mitbenutzung der Infrastruktur.

Jetzt ist die Frage, was ist denn jetzt besser. Dazu gab es eine Bürgerbeteiligung. Jetzt kann man sagen, die waren sicher nicht repräsentativ, die Leute, die da waren. Ich war dabei. Man konnte rote und grüne Bänder auf die beiden Standorte draufkleben. Alle grünen Bänder, wirklich alle, klebten am Hauptbahnhof Süd. Alle roten Bänder klebten an der Fautenbruchstraße. Das zeigt ja irgendwie so was. Wenn man eine Bürgerbeteiligung macht, dann sollte man die irgendwie auch ernst nehmen.

(Stadtrat Hock/FDP: Genau!)

Da gab es keine mehrheitliche Entscheidung, sondern es war eine einstimmige Entscheidung für den Platz hinter dem Hauptbahnhof. Vom Bürgerverein Südweststadt setzten sich zwei Vorstandsmitglieder für die Fautenbruchstraße ein. Die haben auch vorgeschlagen, es sollte einen Pendelbus geben, um die Leute dahin zu bringen. Das heißt, die haben das Problem erkannt, aber ein Pendelbus ist eben nicht die Lösung. Da hat man wieder einen erheblichen zusätzlichen Zeitaufwand, Kosten für den, der den Bus betreiben muss, kommen noch dazu. Da gibt es viele Unwägbarkeiten. Ich kann mir nicht vorstellen, dass ein solcher Pendelbus wirklich funktionieren würde. Der müsste auch 24 Stunden rund um die Uhr fahren, weil die Fernbusse irgendwann da ankommen. Letztendlich entscheidend ist für uns eine Untersuchung, die besagt hat, wie viele Leute kommen denn zu so einem Fernbusbahnhof mit welchen Verkehrsmitteln. Da kam eben heraus - das war eine Untersuchung von „MeinFernbus“ -, 72 % der Fahrgäste kommen mit dem öffentlichen Verkehr. 36 % werden mit dem Pkw gebracht, da ist es egal, wohin. Es ist immer richtig, weil man den Pkw nicht irgendwo längere Zeit parken muss. Nur 4 % kamen wirklich mit dem Auto und wollten das vor Ort dann abstellen. Das ist für uns eine ganz eindeutige Sache. Die völlig überwiegende Mehrheit kommt mit dem öffentlichen Verkehr. Dafür müssen wir günstige Bedingungen schaffen - und deshalb hier hinter dem Hauptbahnhof.

(Beifall bei den Grünen)

Stadtrat Cramer (KULT): Es geht zwar rein formal um den Platz für einen Busbahnhof. Letztendlich geht es aber stadtbaupolitisch um einen wichtigen Platz. Das ist für meine Fraktion sehr wichtig. Es stimmt natürlich, dass dieses Grundstück bisher auf einer langen Fahrt ist und im Moment nicht ankommt. Wir meinen trotzdem, dass die aktuelle Situation berücksichtigt werden soll, um dem Platz hinter dem Hauptbahnhof eine Chance zu geben.

Wir sehen die Sache so, dass die Fautenbruchstraße aus verkehrlicher Sicht besser ist, dass aber natürlich die Anbindung am südlichen Hauptbahnhof besser für die Fahrgäste ist. Da muss eben auch abgewogen werden. Wir würden heute dem Vorschlag folgen, zu sagen, wir bebauen den Hauptbahnhof Süd nicht für einen Busbahnhof. Wir erwarten jetzt aber von der Verwaltung - es wurden in nichtöffentlicher Sitzung potentielle und sehr potente Investoren genannt -, die Gespräche erst einmal zu führen. Diese müssten abgewartet werden, bevor wir uns jetzt hier für den südlichen Hauptbahnhof entscheiden und dann praktisch keine Möglichkeit mehr haben, dass die Investoren das, was sie sich vorstellen, verwirklichen können. Wir wissen alle, wenn dort ein Busbahnhof hinkommt, dann geht es bei den Investoren auf null, die dort wirklich etwas städtebaulich Wichtiges und Markantes bauen wollen.

Meine Fraktion würde so mitgehen, aber wirklich unter der Prämisse, Herr Oberbürgermeister und auch Frau Bürgermeisterin Luczak-Schwarz, dass wir sagen, bis zum Sommerpause sollte man so es so weit wissen, nicht dass Verträge abgeschlossen sind, Herr Oberbürgermeister, wir müssten aber dann schon wissen, dass in einem halben Jahr doch so starke Signale kommen, dass man sagen kann, es war eine richtige Entscheidung. Wenn das wieder so auf die lange Bank geschoben wird - um noch weiter bei dem unappetitlichen Bild vom abgehangenen Fleisch zu bleiben -, dann muss es irgendwann zu einer endgültigen Entscheidung kommen, irgendwann muss man dann

auch sagen, okay, es ist nicht zu vermarkten. Wir würden heute der Verwaltung so weit den Weg ebnen und sagen, jetzt muss aber wirklich etwas gebracht werden, Sie sind in der Bringschuld, relativ schnell. Natürlich ist ein halbes Jahr andererseits wieder schnell vorbei. Wir sind aber nicht bereit zu sagen, jetzt machen wir mal und vielleicht in einem Jahr sehen wir, ob das was wird.

Der zweite Punkt, was uns so eine Abstimmung erleichtern würde, wäre eben, dass natürlich die Situation für die Reisenden verbessert wird, die zur Fautenbruchstraße kommen müssen, dass man sich dort auf der Ebene Fußgänger und öffentlicher Personennahverkehr etwas einfallen lässt, man da auch etwas tut. Wir sehen da wirklich die Verwaltung jetzt in einer Bringschuld, wenn sie heute hier eine Mehrheit bekommt. Dann ist es wirklich wichtig, dass im städtebaulichen Sinne des Platzes hinter dem südlichen Hauptbahnhof und natürlich auch ganz stark im Sinne der Busbenutzer die Infrastruktur so verändert wird, dass alle Vorbehalte, die hier jetzt geäußert wurden, weitgehend ausgeräumt sind.

Unter diesen zwei Prämissen würde meine Fraktion heute zustimmen.

(Beifall bei der KULT-Fraktion)

Stadtrat Høyem (FDP): Wir brauchen wirklich so bald wie möglich einen Busbahnhof. Die Zufahrt am jetzigen Standort muss zwingend verbessert werden. Der gegenwärtige Zustand ist eine Zumutung für die Passagiere, und ein Fortbestand ist für Karlsruhe unwürdig. Karlsruhe hat gute Chancen, ein zentraler Ort für den Fernbusmarkt zu werden. Auch wenn der Lokführerstreit momentan eine Marketingkampagne für Fernbusse war und leider wahrscheinlich noch eine lange Zeit sein wird, ist es doch deutlich, dass die Entwicklung alle Erwartungen übersteigt. Karlsruhe kann mit einem guten Angebot die Fernbuslinien in Karlsruhe halten.

Nahezu peinlich finden wir die Diskussion über den Standort selber. Besonders eine Partei stimmt in einem Ausschuss für den einen Standort, in einem anderen Ausschuss für einen anderen Standort. Wieder und wieder sprechen viele Kollegen nahezu als automatisches Klischee über Bürgerbeteiligung und Bürgeranhörung. Deshalb ist es wahrscheinlich wichtig, die Vorlage zu zitieren: „In der öffentlichen Bürgeranhörung am 07.11.2013 haben sich die anwesenden Bürgerinnen und Bürger überwiegend für den Hauptbahnhof-Süd ausgesprochen.“ Ich weiß nicht, wie gut sich meine Kollegen in einen Busfahrer einfühlen können. Ich zitiere noch einmal: „Die Busunternehmer haben sich bei der Bürgeranhörung aufgrund der Nähe zum Hauptbahnhof für den Hauptbahnhof-Süd ausgesprochen.“ Die Bürger und die Unternehmer haben eine deutliche Meinung. Dann haben wir Liberalen keine Lust, uns mit politischer Besserwisseri gegen Bürger und Unternehmer zu stellen. Also Hauptbahnhof Süd - und lassen Sie uns jetzt Investoren suchen.

(Beifall bei der FDP)

Stadtrat Kalmbach (GfK): Es geht eigentlich nicht um den Busbahnhof. Es geht um Städtebau, es geht darum, wie wollen wir dieses ganze Gelände um den Hauptbahnhof herum gestalten. Erst in zweiter Reihe stellt sich die Frage, wie muss dann der Bahnhof,

an welcher Stelle muss der Busbahnhof sein. Aus diesem Grund macht die Diskussion zum Teil nicht so viel Sinn. Ich glaube, dass wir uns als Karlsruher, die knappe Flächen haben und wirklich um den Hauptbahnhof herum eine bescheidene Bebauung haben, anstrengen sollten, dass wir eine attraktive Bebauung haben, dass hier ein ganz neues Gebiet entstehen kann, was attraktiv, modern und neu ist. Dann heißt es in der Konsequenz, dass der Fernbusbahnhof an der Fautenbruchstraße sein muss. Es gibt gar keine Alternative. Wenn wir uns entscheiden, den Fernbusbahnhof hinter dem Hauptbahnhof zu bauen, dann entscheiden wir uns gegen diese Perspektive. Wir entscheiden uns gegen Einnahmen für die Stadt, wir entscheiden uns gegen eine für die Wirtschaft sehr attraktive Gegend. Deswegen kann es für uns nur eine Entscheidung für den Städtebau geben in diesem Areal, und als Konsequenz nur den Fernbusbahnhof an der Fautenbruchstraße.

Stadtrat Fostiropoulos (Die Linke): An diesem Beispiel zeigt sich, dass in der Kommunalpolitik nicht alles ganz schwarz-weiß ist, sondern es gibt Abwägungen, es gibt entsprechende Vor- und Nachteile. Von daher ist es manchmal gar nicht so einfach, da eine Entscheidung zu treffen. Ich verstehe auf der einen Seite die Stadt, wenn sie sagt, Filetstück, da kann man auch etwas anderes machen. Das verstehe ich. Ich muss aber auch dazu sagen, dass dieses Filetstück nach 20 Jahren ein bisschen gammelig wird, weil wir eben leider niemanden gefunden haben, der tatsächlich die Veredelung hinterm Bahnhof entsprechend in die Hand nimmt. Die Kosten sind enorm hoch und die Einnahmen, und dann was dann passiert, sind nicht so ganz klar. Das ist nun mal schwierig.

Dass man natürlich, wenn es darum geht, jetzt etwas zu tun, Investoren hat, die man jetzt ins Gespräch bringt, verstehe ich irgendwie. Mir wäre es leicht gefallen zu wissen, es gibt diesen, den wir schon seit 20 Jahren suchen, der will etwas machen, es wäre ein tolles Konzept. Dann wäre es eindeutig für mich, der Busbahnhof muss ein Stück weiter weg. Allerdings hätte ich dann schon gefordert, dass man eine effiziente Verbindung herstellt für die Fußgängerinnen und Fußgänger. Da kann man ja dann entwickeln. Entsteht hinten ein großes Projekt, ein Wirtschaftszentrum, was auch immer, was Geld bringt, was Bewegung bringt, dann kann man, obwohl ich kein Fan von lauter Rolltreppen und Fließbändern bin, weil die viel Geld kosten, über vieles sprechen, was die Verbindung herstellt, weil dort etwas erwirtschaftet wird. Da ich es aber nicht erkenne, nicht sehe, muss ich sagen, gibt es tatsächlich diese Vorteile zu sagen, alles zentral am Bahnhof, ich habe die gleiche Straßenbahn, die ich nehme, um mir dann den Zug oder den Bus auszusuchen. Ich kann vielleicht, wenn ich den Zug verpasst habe und eine Busverbindung am gleichen Tag da ist, dorthin gehen. All das wäre möglich.

Ich kann auch überlegen und sagen, wer weiß, vielleicht gibt es auch Einnahmen oder Entwicklungen, weil dann viele Bürgerinnen und Bürger aus anderen Städten sagen, wunderbar, da entsteht ein Drehkreuz. Ich kann vielleicht bis nach Südfrankreich mit dem Bus fahren, indem ich aber vorher mit dem Zug am Bahnhof aussteige. Es könnte auch etwas Neues entstehen, wenn wir die Wege kurz halten, wenn wir dann dort drum herum noch etwas dazu machen und die Bahn AG vielleicht dadurch sich genötigt fühlt, die tollen WCs, die wir da im Synergieeffekt nutzen wollen, die gar nicht so toll sind, und die ganze Infrastruktur - es gibt Bahnhöfe, die haben eine viel tollere -, da könnte etwas entstehen, wenn mehr Menschen diesen Bahnhof als Gesamtbahnhof

betrachten. Selbst die Freundinnen und Freunde des Baden Airparks könnten von dort aus schnell mit dem Bus hinfahren oder nach Stuttgart zum Flughafen, denn es ist eine Katastrophe, mit der Bahn zum Flughafen nach Stuttgart zu kommen. Da geht es schneller nach Frankfurt.

Ich will damit sagen, gebe es in den Investor, den die Stadt mir zeigen kann, der macht etwas Tolles draus und wir könnten die Fautenbruchstraße anders anbinden, wäre ich sofort mit einem Ja dabei. Ich sehe es aber nicht, und deswegen sehe ich in der Abwägung die Vorteile südlich vom Bahnhof für einen Busbahnhof, allerdings mit der Überlegung mehr draus zu machen als vielleicht zwei, drei Busse, indem wir die Infrastruktur zur Verfügung stellen. Deswegen werde ich dann heute auch für den Bahnhof Süd stimmen.

Stadtrat Wenzel (FW): Als Letzter hat man es jetzt einfach. Man hat die Abwägung pro und kontra Fautenbruchstraße oder Bahnhof Süd. Vor einem Jahr hatten wir am 13. Dezember die gleiche Diskussion zu dem Thema. Da hatten wir auch schon erkannt, dass sich etwas ändern muss, denn der Bahnhof, vor allem der hintere Bereich des Bahnhofs, ist ja unser Tor zum Schwarzwald. Da gehört kein Bretterzaun hin, da gehört etwas hin, was unserer Stadt würdig ist. Deshalb muss ich Kollegen Cramer recht geben, wir brauchen eine Perspektive, wir brauchen etwas, was unserer Stadt, der Region, der Technologieregion, würdig ist. Es wäre falsch, dort einen Bretterzaun hinzustellen, ein Provisorium, wenn wir mit einer Perspektive und Vision die Fautenbruchstraße nehmen, denn wer sagt uns denn, dass wir nicht in ein paar Jahren den ÖPNV anbinden können. Ich denke, da ist Potential vorhanden.

Die Entscheidung, die ich heute treffe - wir sind an dem Punkt of no return, denn es muss jetzt weitergehen -, ist für die Fautenbruchstraße. Das habe ich auch im Ausschuss gesagt. Ich sehe das Entwicklungspotential, das wir dort haben. Ich habe mit dem Bürgerverein gesprochen, ich war mit dem Bürgerverein vor Ort, ich bin selber Bus gefahren. Ich kenne das Chaos mit dem Schienenersatzverkehr. Herr Oberbürgermeister, Sie haben uns mit Ihren Visionen aus dem Herzen gesprochen. Warum sollen wir hier einen kleinen kurzen Schritt gehen, wenn wir eine große Perspektive haben? Hier schließe ich mich den Aussagen über das Filetstück meinen Kollegen an zum Wohle der Entwicklung dieses tollen Platzes da hinten.

Der Vorsitzende: Zweite Runde, Herr Stadtrat Dr. Schmidt.

Stadtrat Dr. Schmidt (AfD): Ist der Städtebau für den Bürger da? Oder ist der Bürger da, damit er den Städtebau vernünftig gestaltet? Ich meine, der Städtebau sollte sich an den Bedürfnissen der Bürger ausrichten. Wir geben sehr viel Geld dafür aus, Karlsruhe in zwei Bahnverkehrsachsen zu etablieren. Wir haben dafür extra Stellen geschaffen, damit sich Leute darum kümmern, dass diese beiden Bahnverkehrsachsen Ost-West und Nord-Süd ausgebaut werden. Für mich gehört zu einem derartigen Verkehrskonzept eine vernünftige Anbindung des Busverkehrs dazu, und zwar eine, die den Passagieren, wenn sie aussteigen, zeigt, diese Stadt heißt dich willkommen. Das wird die Stadt nicht tun an der Fautenbruchstraße, tut mir leid. Das wird die Stadt dann tun, wenn die Leute aussteigen und sie sehen, hoppla, ich bin ja direkt am hell erleuchteten Bahnhof. Ich bin da, wo sich eine Infrastruktur entwickelt hat, weil hier genügend Leute da sind, egal um

welche Uhrzeit, auch wenn man mitten in der Nacht ankommt, egal ob jetzt mit dem Zug oder mit dem Bus. Dadurch, dass sowohl die Zug- als auch die Buspassagiere dort ankommen, wird es sich lohnen, dort eine Infrastruktur am Leben zu erhalten.

Natürlich kann ich verstehen, dass die Bürger der Südweststadt vor allem die Verkehrssituation im Auge haben und den Busbahnhof am liebsten weit weg hätten. Ich habe früher selber dort gewohnt. Ich glaube aber, dass auch das Konzept der Bürger der Südweststadt nicht funktioniert. Ein Shuttlebus rund um die Uhr können wir uns nicht auf Dauer leisten. Außerdem trägt das auch sehr zur Verkehrsverschärfung in dieser Region bei. Der muss ja dann um den ganzen Bahnhof herumfahren, andauernd. So gesehen, glaube ich nicht, dass dieses Konzept mit dem Shuttlebus überhaupt zu einer Verkehrsentlastung führt.

Als Student in den USA bin ich viel Bus gefahren, auch lange, lange Wege. Ich kann Ihnen sagen, wenn Sie irgendwo ankommen und Sie merken, in dieser Stadt steht der Busbahnhof ganz außen, wo alles dunkel ist, dann denken Sie, oh je, hoffentlich muss ich hier nicht aussteigen. Wenn Sie aber in einer Stadt ankommen, die den Busverkehr als Chance begriffen hat, als Chance, die Leute, die da hinkommen, willkommen zu heißen, wo Sie mitten in der Stadt aussteigen, wo alles hell erleuchtet ist, auch mitten in der Nacht, da denken Sie sich, hier bin ich willkommen. Dann werden Sie sich dort wohlfühlen und werden in dieser Stadt häufiger umsteigen, egal ob jetzt in Richtung Flughafen, in den Zug oder in den öffentlichen Personennahverkehr.

Stadtrat Hock (FDP): Eines möchte ich noch anmerken, das ist mir sehr wichtig, Kollege Høyem hat es schon kurz angesprochen, das sollte sich jeder hier im Hause noch einmal verinnerlichen. Die Busunternehmer selber haben sich für den Hauptbahnhof Süd ausgesprochen. Das sind die Leute, die wissen, wie es in Deutschland sein muss mit der Erreichbarkeit für einen Bus. Die haben gesagt, bleibt bitte dort, geht dort nicht weg. Deshalb kann ich nur noch einmal appellieren, bitte schön, überdenken Sie die Entscheidung. Ich glaube, dass wir einen Fehler machen, wenn wir in die Fautenbruchstraße gehen. Die Busunternehmer in Deutschland wissen, wie es sein muss. Deshalb tun Sie nichts, ohne die Busunternehmer mitzunehmen. Sie werden sehen, zum Schluss wird es nicht die richtige Entscheidung sein.

(Beifall bei der FDP)

Der Vorsitzende: Das war die letzte Wortmeldung. Lassen Sie mich zu ein paar Punkten bitte noch etwas ergänzen.

Herr Stadtrat Bernhard, es ist völlig klar, wenn wir den Busbahnhof an die Fautenbruchstraße stellen, dann muss da eine umfassende Infrastruktur hin. Sonst macht es überhaupt keinen Sinn. Es geht also gar nicht darum, da irgendeinen Hinterhof zu bauen, wo man die Busse an die Seite ins Dunkle stellt, und dann tapsen da die Leute rum, sondern da muss dann auch die Möglichkeit von Aufenthalt gegeben sein, da muss es entsprechende Toiletten geben, da muss es auch eine Möglichkeit geben, sich mit den nötigsten Dingen zu versorgen, und, und, und. Sonst macht das keinen Sinn. Es geht überhaupt nicht darum, den Busbahnhof abzuwerten, sondern es geht darum, an welcher Stelle kann ich eine optimale Anbindung des Busverkehrs überhaupt

hinbringen. Es wäre sehr reduziert, der Verwaltung zu unterstellen, es ginge uns nur um die Vermarktung des Hauptbahnhof Süd. Es geht auch um die Frage, wo kann ich am besten den Busbahnhof so realisieren, wie er denn auch am Ende bei dem Aufkommen, was wir mittlerweile haben, funktionieren kann. Wer allein die Steigerung von 2013 nach 2014 verfolgt hat, wir haben noch im Dezember 2013 - zumindest ich - nicht damit gerechnet, dass es schon im Jahr 2014 hier zu einer solchen Steigerung kommen wird. Das unterstreicht für mich, dass man den Busbahnhof in seiner eigenen Funktionalität als eigenständigen Standortfaktor betrachten muss. Das, glauben wir - und da sind wir uns sicher -, kriegen wir nicht in Verbindung mit einer akzeptablen Büro- und sonst wie Gebäulichkeit hin, die städtebaulich interessant ist und das Hauptbahnhof-Süd-Areal umfasst.

Ich kann Ihnen, Herr Fostiropoulos, jetzt hier keine Investoren nennen. Seitdem ich im Amt bin, habe ich Pläne auf dem Tisch liegen, die genau diese Vorschläge machen. Die sagen, wenn die Verwaltung bereit ist, diesen Weg zu gehen, sind wir bereit, auch intensiver unsere Dinge weiterzuverfolgen. Das ist jetzt nichts, wo ich weiß, dass das am Ende funktioniert, weil noch ganz viel zu klären ist. Ich merke aber, dass es für Planungen mit Verbleib des Busbahnhofes bisher überhaupt niemanden gibt, der bereit wäre, hier einzusteigen oder überhaupt mit uns darüber zu reden. Das haben wir versucht, im Wirtschaftsförderungsausschuss herauszuarbeiten und Ihnen auch deutlich zu machen. Es ist hier sehr schwierig. Auf der einen Seite kann es kein ganz transparenter Diskussionsprozess sein, denn am Ende werden wir vielleicht auch ausschreiben und alles Mögliche tun. Auf der anderen Seite aber gibt es diese klaren Äußerungen. Es geht also überhaupt nicht darum, den Fernbusverkehr abzuhängen oder abzudrängen, sondern es geht darum, dass wir der Meinung sind, auch für die klassische Klientel, die diese Fernbusse nutzt, sind diese mehrere hundert Meter zumutbar. Ich kann da eine viel bessere Infrastruktur am Ende auch erzeugen, als wenn ich jetzt am Hauptbahnhof Süd bleiben würde, es sei denn, ich sehe die Hälfte dieses Areals am Hauptbahnhof Süd eben für einen Busbahnhof vor und für sonst nicht mehr allzu viel. Dann kann ich das natürlich machen. Wenn Sie sich noch mal an die Bürgerversammlung erinnern, ich nehme ja die Bürgerbeteiligung sehr ernst, aber die Bedenken, die dort kamen, hatten überwiegend etwas mit Nutzerinnen und Nutzern von Busreisen zu tun, die Ausflugsfahrten machen. Das ist eine andere Klientel als die, die jetzt für diesen Aufwuchs des Fernbusreiseverkehrs verantwortlich ist. Es ist unsere Aufgabe hier, die Anbindung sicherzustellen, das muss hell sein, das muss komfortabel sein. Wir müssen in die ganze Straßengestaltung usw. völlig anders einsteigen. Aber schauen Sie sich aber mal die Alternative an. Wenn wir jetzt für 11 bis 13 Busse gleichzeitig versuchen wollten, auf dem Hauptbahnhof-Süd-Gelände einen akzeptablen Standort zu schaffen und nicht in die Straßenverbindungen ernsthaft einzugreifen, wie wir es bei einer Gesamtentwicklung müssten, dann werden wir an dem dort im Moment sich permanent vor allem zur vollen Stunde konkurrierenden Chaos aus Menschen, die ihre Angehörigen zur Bahn bringen, und Menschen, die ihre Angehörigen zum Fernbus bringen und dann noch die ganzen Fernbusse, nichts Substantielles ändern. Wir haben aber auch nicht das Geld, ohne dass wir hier in eine Wirtschaftlichmachung reingehen, hier jetzt plötzlich die ganzen Straßenverbindungen dahingehend zu ändern, dass wir am Ende an der Stelle einen gut funktionierenden Busbahnhof haben. Wir beißen uns immer wieder sozusagen am Ende selbst. Von daher ist es auch kein kleiner Schritt, auf dem Hauptbahnhof-Gelände Süd einen akzeptablen Busbahnhof zu errichten, sondern angesichts der Kapazitäten

wäre das auch ein ziemlich großer Schritt. Ich sehe, dass wir damit viele konkurrierende Nutzungen nicht gelöst kriegen, und möchte beides gerne optimal machen. Wir werden jetzt natürlich auch keinen Shuttle-Bus zusagen, das ist auch gar nicht die Lösung, die wir da brauchen. Wir müssen die Verbindungen anders gestalten, wir müssen sie hell gestalten, es muss eine Willkommensatmosphäre geben, das ist völlig klar. Ich glaube, dass es am Ende auch für die, die den Fernbusbahnhof nutzen, eine komfortablere Lösung sein wird, und dass wir damit gleichzeitig die Chance schaffen, das Gelände Hauptbahnhof Süd überhaupt voranzubringen.

In diesem Sinne bitte ich Sie jetzt noch einmal um die Unterstützung der Vorlage der Verwaltung. Jetzt fangen wir erst einmal mit dem Änderungsantrag an, der den Beschlusstext dahingehend verändert, dass wir stattdessen den Hauptbahnhof Süd als Busbahnhof entwickeln sollen. Ich bitte hier um das Kartenzeichen. Jetzt müssen wir doch abzählen. - Ich stelle schon einmal fest: 1 Enthaltung. Das ist noch relativ einfach. Dann haben wir 11 Ja-Stimmen auf der linken Seite, 6 Ja-Stimmen auf der rechten Seite. Das sind 17 Ja-Stimmen für den Änderungsantrag, 1 Enthaltung. Dann ist der Rest eine Ablehnung. - Da sind Sie mit mir einer Meinung, dass das dann die Mehrheit ist. Das rechnen wir noch einmal genau aus.

Jetzt kommen wir zur eigentlichen Vorlage, die damit unverändert zur Abstimmung steht. - Ich habe da drüben dieselben 6 Ablehnungen. Hier drüben habe ich auch dieselben, plus eine. Dann sind wir bei 17 Ablehnungen, der Rest ist Zustimmung. Das dürfte die Mehrheit sein. Damit haben Sie uns den Auftrag gegeben, auf der einen Seite an der Fautenbruchstraße einen Busbahnhof zu planen. Wir müssen jetzt überhaupt erst mal in diese Prozesse einsteigen. Gleichzeitig können wir jetzt mit den anstehenden Investoren in ernsthafte Verhandlungen gehen über die Entwicklung des Hauptbahnhof-Geländes Süd. Keine Angst auch an die Bürgerinnen und Bürger. Wir werden noch ausreichend Zwischenschritte haben, wo wir das alles noch ausführlich hier miteinander besprechen und weiter der Abstimmung anheimstellen.

Zur Beurkundung:
Der Schriftführer:

Hauptamt - Ratsangelegenheiten -
27. Januar 2015