



Niederschrift

65. Plenarsitzung des Gemeinderates
25.06.2019, 15:30 Uhr
öffentlich
Bürgersaal, Rathaus Marktplatz
Vorsitzender: Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

3.

Punkt 2 der Tagesordnung: Sachstand Kombilösung Vorlage: 2019/0336

Beschluss:

Der Gemeinderat nimmt den Sachstandsbericht über die Umsetzung der Kombilösung zur Kenntnis.

Abstimmungsergebnis:

keine Abstimmung

Der Vorsitzende ruft Tagesordnungspunkt 2 zur Behandlung auf und verweist auf die erfolgte Vorberatung im Hauptausschuss:

Wir hatten es auch im Aufsichtsrat ausführlich diskutiert. Wir berichten immer in regelmäßigen Abständen über den Fortgang der Baumaßnahmen, über die Entwicklung der beantragten GVFG-Mittel und die Entwicklung der absehbaren Kosten. Das alles ist in der Informationsvorlage griffig zusammengefasst und bebildert. Insofern würde ich jetzt auf einen einführenden Sachvortrag verzichten.

Stadtrat Maier (CDU): Die CDU nimmt den vorliegenden Sachstandsbericht zur Kenntnis. Er zeigt anschaulich und gut gegliedert in Wort und Bild, wie es um die Kombilösung steht. Deshalb brauche ich nicht im Detail auf die Unterpunkte eingehen. Aber eine Vorbemerkung, mit der ich dann final auch schließen werde: Die Einschränkungen, die die Stadt ihren Bürgern während der Bauzeiten zumuten musste, werden in den Folgejahren bestimmt um ein Vielfaches als Belohnung im Stadtbild und in der Lebensqualität den Bürgerinnen und Bürgern zurückgegeben.

Aber, wir stellen mit Bedauern fest, dass auch in den mittlerweile sieben Jahren, in denen Sie, Herr Oberbürgermeister, als Aufsichtsratsvorsitzender die Verantwortung für das Projekt tragen, es weiterhin zu Verzögerungen kam, weiterhin es zu Kostensteigerungen kam und kommt. Wir haben immer wieder an unterschiedlichen Stellen gefordert, vergleichbare Zahlen zu vergleichbaren Zeiträumen zu bekommen, um unserer Sorgfaltspflicht auch

nachkommen zu können. Hier sehen wir Verbesserungen. Es ist aber auch noch deutlich Luft nach oben. Heutzutage ist es Standard, immer und überall von Transparenz zu sprechen. Von daher ist es per se nichts besonderes, wenn Sie, Herr Oberbürgermeister, und die Stadtverwaltung im Allgemeinen auch für sich erklären, dies so zu leben. Transparenz ist aber nicht, wenn Informationen nur einfach verbreitet werden. Wir erwarten zukünftig, dass die Spielregeln wieder mehr eingehalten werden und die zuständigen Gremien entsprechend informiert werden.

Die Kostensteigerungen und die Verzögerungen bleiben auch beim bevorstehenden Schlussspurt ein Thema. Ärgernisse, wie das Andauern von Baustelleneinrichtungen, beispielhaft nenne ich hier nur, wie unlängst berichtet, den Platz vor der Christuskirche am Mühlburger Tor. Solche Stellen und Plätze müssen immer so schnell als möglich wieder an die Stadt und somit die Bürger zurückgegeben werden. Nehmen Sie sich dieser Sache bitte mehr an.

Das Manko an den unterirdischen Baustellen ist, dass man gar nicht sieht, wieviel voran geht. Deshalb sind Tage der offenen Tür genau das richtige Mittel gewesen, die Bevölkerung mitzunehmen. Wir alle müssen nicht, wie heutzutage scheinbar chic, auf das Negative deuten. Nein, wir müssen auch die positiven Seiten herausstellen. Es wurde vieles erreicht: Wegfallen der Abluftkamine am Karlstor, die massiv gestiegenen Entschädigungszahlungen in Höhe von 13 Mio. Euro – für das Projekt schlecht, für die Betroffenen aber gut -, die gestiegenen Fördermittel im Rahmen der GVFG-Mittel. Wir haben nie daran gezweifelt, dass zuwendungsfähige Kosten auch bei Kostensteigerungen planmäßig von Bund und Land mitgetragen werden, das System also mitatmet. Wir freuen uns trotzdem.

Jetzt kommt die Zeit für einen Ausblick nach vorne. Es ist an der Zeit, die Bevölkerung nach Jahren der Einschränkung nun auch beim Schlussspurt mitzunehmen, ein fröhliches Bild der nahen Zukunft aufzuzeigen. Der Mehrwert, den die Kombilösung in sich trägt, muss sichtbar, muss greifbar werden. Die Innenstadt wird aufleben. Die grüne Lunge in Karlsruhe wird mit der neugestalteten Kriegsstraßenoberfläche größer werden. Die sogenannte Umwegrendite wird für die Stadt und somit für ihre Bürger auch hier positive Früchte tragen. Und generell, der ökologische Aspekt. Mit der Kombilösung wird eine weitere Attraktivitätssteigerung des ÖPNV erreicht werden, gut für zukünftige Generationen. Deshalb habe ich noch nie verstanden, dass die GRÜNEN gegen die Kombilösung waren und sind. Die Möglichkeiten für Cafés und den Einzelhandel werden zunehmen.

Zusammenfassend: Wir danken für den Bericht. Wir wünschen, dass alle aktiv weiter daran mitmachen und die Kombilösung zu einem guten Ende gebracht wird.

Stadtrat Zeh (SPD): Mit Spannung wartet die Bevölkerung auf die erste Fahrt durch den Tunnel. Es wäre schön, wenn es schon erreicht wäre, wie ursprünglich mal gesagt wurde. Aber die Verzögerungen gehen immer weiter. Es ist ein sehr komplexer Bauablauf. Auch die Handwerksbetriebe oder Firmen sind nicht so zahlreich im Lande wie notwendig. Nicht immer passt dann der Auftrag zu unserem Zeitraster. So ergeben sich manchmal automatisch Zeitverzögerungen oder auch Mehrkosten. Es wird also teurer. Beim Straßenumbau muss man sagen, der Zeitplan, der ursprünglich ausgearbeitet wurde, läuft wohl im Takt. Da müssen wir eher dem Bundesrechnungshof und seiner zweijährigen Verzögerung ganz am Anfang einige Schuld geben, dass wir nicht so früh damit fertig sind, wie eigentlich

geplant. Man sieht aber auch, zwei Jahre spätere Ausschreibungen, beispielsweise für Haltestellen auf der Kriegsstraße, bedeuten auch dort Mehrkosten.

Die Vorlage geht noch von Fertigstellung Ende 2020 aus. Inzwischen wissen wir, dass es möglicherweise gefährdet ist. Aber es gibt, Herr Kollege Maier hat es gesagt, zu dieser Untertunnelung der Kaiserstraße keine vernünftige Alternative. Die Ursache war, die Straßenbahn fährt durch eine Fußgängerzone. Da ist natürlich maximal Schrittgeschwindigkeit für Straßenbahnen erlaubt. Natürlich wäre ein ÖPNV vom Kronenplatz zum Europaplatz – das ist ein Kilometer – mit rund 10 Minuten Fahrzeit keine vernünftige Alternative. Deshalb muss der Herr Oberbürgermeister auch jedes Jahr eine Ausnahmegenehmigung erteilen. Deshalb haben auch andere Städte ihre Fußgängerzonen von den Straßenbahnen befreit.

Mehrkosten, ja. Wir hatten zwar eine Worstcase-Abschätzung 2017. Aber auch das muss man jetzt leider wieder leicht nach oben korrigieren. 2017 ging man noch von 1,08 Mrd. Euro aus. Jetzt sind es 1,15 Mrd. Euro, sicherlich erhöht auch durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Die Zuschüsse sind inzwischen bereits in Höhe von über 600 Mio. Euro bewilligt. Ich bin auch überzeugt – ähnlich wie Herr Maier –, dass die Fortschritte kommen und finanziert werden. Wir wollen hoffen, dass auch das Land seine Mittel erhöht. Ursprünglich gab es die mangelnde Transparenz. Es wurde immer nur von Baukosten geredet. Wir haben aber auch Finanzierungskosten, Entschädigungskosten etc., was nicht alles abgedeckt ist. Der Eigenanteil, zunächst der KASIG, ist deutlich höher geworden, ist kreditfinanziert. Ein guter Kredit, kann man sagen. Aber dieser Kredit muss auch über die Zeit getilgt werden. Das ist den Nutzern, sprich VBK und AVG, aufzulasten. Da wird der neue Gemeinderat schauen müssen, wie das insgesamt vernünftig weiter abgewickelt wird. Wir wollen nicht, dass die Fahrpreise durch die Ecke nach oben gehen, sondern ein vernünftiger ÖPNV auch finanzierbar ist.

In diesem Sinne nimmt die SPD-Fraktion die Vorlage zur Kenntnis.

Stadtrat Honné (GRÜNE): Jedes Jahr das gleiche, rund 100 Mio. Euro wird die U-Strab teurer. Dieses Mal sind es 80 Mio. Euro. Aber die Größenordnung ist gleich. Nur einmal zur Einordnung dieser Größenordnung, das heißt, zwei Jahre kostenlose Kitas könnte man damit bezahlen. Ich weiß, das Geld kann nicht 1 : 1 umgeschichtet werden. Aber das ist die Größenordnung, um die es hier geht. Allein die Mehrkosten sind das. Das ist schon ganz erheblich. In der Vorlage ist der Eigenanteil der Stadt Karlsruhe nicht genannt. Aber er ist enorm. Er ist grob die Hälfte, also viel mehr, als ursprünglich angegeben, sowohl prozentual und erst recht in absoluten Zahlen. Das wird dazu führen, dass wir demnächst 50 Mio. Euro pro Jahr auch wieder als groben Wert insgesamt als Stadt werden zahlen müssen. Und das auf alle Ewigkeiten. Denn irgendwann ist zwar der Tunnel abbezahlt. Aber dann kommen Sanierungen und ähnliches. Die Größenordnung bleibt, um die es geht. Das sind doch gewaltige Summen, die uns auf lange Sicht dann in der finanziellen Handlungsfähigkeit doch ziemlich beeinträchtigen.

Herr Zeh, Sie hatten 1,1 Mrd. Euro gesagt. Aber 1,3 Mrd. Euro ist die Zahl, die offiziell jetzt auch in der Vorlage steht. Das ist nicht das Ende. Das wissen wir alle. Es wird noch etwas dazu kommen. Wir wissen nur nicht, wieviel dazukommen wird. Das ist sogar weit über unseren schlimmsten Befürchtungen, die wir bei Beginn des Projektes hatten. Da hatten wir einmal 1 Mrd. Euro gesagt und sind wüst beschimpft worden. Jetzt sind es 1,3 Mrd. Euro. Es wurde auch schon angesprochen, wir müssen schauen, dass die Fahr-

preise nicht so hoch gehen. Es sollte dann eben nicht dazu führen, dass das Geld, das jetzt zusammengekratzt werden muss, von den Verkehrsbetrieben ausgeschwitzt werden muss. Auch nicht zu einem kleinen Teil. Es sollte nicht zu Angebotsverringerungen kommen über das hinaus, was wir schon beschlossen haben. Es gab schon ein paar kleine Sparmaßnahmen. Aber darüber hinaus ist uns ganz wichtig, dass nichts an Sparmaßnahmen beschlossen wird oder auch außerhalb der Angebotskürzungen irgendetwas im Hintergrund, vielleicht auf Kosten der Fahrerinnen und Fahrer gemacht wird. Da würden wir uns vehement dagegen aussprechen. Wir wollen auch keine höheren Fahrpreise, die dann dazu dienen, diese ganze Sache zu finanzieren.

Noch eine verkehrliche Bemerkung: Es stand in der Zeitung, dass es zu Stauungen gekommen ist im Bereich der Baustellenkreuzungen, weil Autofahrer in die Kreuzung eingefahren sind und dann stehen blieben, sich rechtswidrig verhalten haben. Die Kreuzung war dann für den Querverkehr blockiert. Die Lösung der Verwaltung war dann, die Fußgängerzone freizugeben für den Autoverkehr, damit darüber die Autos abfließen konnten. Das ist überhaupt nicht in unserem Sinne. Wir plädieren dringend dafür in diesem Fall, dass die Polizei kostenpflichtige Verwarnungen verteilt. Irgendwann lernen die Betroffenen es dann auch, dass man in eine Kreuzung nur einfahren darf, wenn man absehen kann, dass man hinterher auch wieder herausfahren kann. Es ist jedenfalls das ganz falsche Signal, wenn die Autos dann durch die Fußgängerzonen geleitet werden.

Stadtrat Lancier (KULT): Die Kombilösung war immer ein etwas ungeliebtes Kind in den in der KULT-Fraktion vertretenen Gruppierungen. Doch nachdem der Bürger dies so gewünscht hat, soll die Umsetzung dann an uns natürlich nicht scheitern. Sehr bedauerlich ist, dass der Bauplan nicht in einer der Vernunft untergeordneten Reihenfolge erfolgte mit Beginn in der Kriegsstraße. Trotz allem sind wir aber froh, dass die Umsetzung bei allen Widrigkeiten nun im gestreckten Plan halbwegs verläuft. Gar nicht zufrieden sein kann man mit der bisherigen Entwicklung, die uns in eine Reihe mit BER, Stuttgart 21, Elbphilharmonie oder auch der Gorch Fock bringt. Daran werden wir – besonders der neu gewählte Gemeinderat – und der OB in der nächsten Wahlperiode noch schwer zu knabbern haben. Insbesondere, weil auch noch weitere Ausgaben auf Karlsruhe zukommen. Denn auch der Klimawandel wird städtebaulich und infrastrukturell noch einiges fordern. Das wird auch einiges an Geld kosten. Natürlich kann man das mit der Kombilösung als Investition in den Klimaschutz betrachten. So gesehen betrachten wir das als durchaus vernünftige Ausgabe.

Das Meiste ist zu dem Bericht gesagt worden. Wir sind auch zufrieden mit den Informationen, die dort sind. Wir möchten im Gegenteil sogar ausdrücklich loben, was für eine gute Öffentlichkeitsarbeit hier gemacht wird, insbesondere seitens der KASIG, die seit der Pleitenunterbrechung zwar nicht glücklich machen, diese Informationen, aber in der Regel wenigstens rechtzeitig kommen. Wir werden sehen, ob die KASIG zukünftig als Abkürzung einer allgemeineren Projektgesellschaft gilt. Also: Karlsruher Arbeitsgemeinschaft städtische Infrastrukturprojekte. In dem Sinne wünschen wir der KASIG weiterhin viel Glück und danken für den Bericht.

Stadtrat Høyem (FDP): Wir freuen uns schon sehr, dass wir das Ende der Kombilösung sehen können. Wenn es fertig wird, bin ich sicher, dass ganz Karlsruhe sich freuen wird. Kollege Maier kann es nicht wissen, aber er hat eigentlich auch für mich gesprochen. Des-

halb kann ich nur sagen, wir freuen uns. Die Zukunft wird spannend. Dann ein Lob, die proaktive Kommunikation der ganzen KASIG finde ich bewundernswert.

Stadtrat Fostiropoulos (Die Linke): Lieber Kollege Maier, ich hätte mir 2002 mehr Transparenz bei der CDU-Fraktion, beim damaligen OB gewünscht, wenn es um die Kosten der U-Strab geht, wie wir sie heute kennen. Der Kollege Friedemann Kalmbach meinte, der Gemeinderat hätte sich bei mir entschuldigen müssen, weil ich damals schon gesagt habe, die Milliarde wird nicht reichen. Ich bin der Meinung, der damalige Gemeinderat und all die, die unkritisch mit allem umgehen, sollten sich nicht bei mir, sondern bei der Stadtbevölkerung entschuldigen. Denn sie muss die Kosten tragen. Wie wir heute wissen, werden wir 50 Mio. Euro 50 Jahre lang zu bezahlen haben. Was auch ganz schön ist, nachdem ich jahrelang Vergleiche angestellt habe, wie viele Kita-Plätze man schaffen kann, dass dieses auch dann, wenn ich nicht mehr in diesem Haus bin, hoffentlich gegengerechnet wird. Ich bin sogar der Meinung, wir können so viele Kita-Plätze schaffen, dass auch die Eltern drinsitzen können. Das muss man vergleichen können. Jeder hat so seine Schwerpunkte.

Wenn die Stadtbevölkerung weiter wächst, verspreche ich dem Gemeinderat, dass dann die Schienen, die man aus dieser Kaiserstraße herausnehmen möchte, schnell wieder hineinkommen werden, weil der Tunnel nicht unbegrenzt Kapazität aufnehmen kann. Wenn einmal ein paar Bahnen stillstehen, wird man sowieso schnell auf diese Idee kommen. Von daher waren die ursprünglichen Ideen, wenn man schon ein U-Strab-Befürworter ist, oben ein paar Bahnen fahren zu lassen und unten die schnelleren durchfahren zu lassen, die bessere Idee. Die hat dann Herr Ludwig gehabt. Aber der Herr Fenrich war nicht der Meinung, weil dann der erste Bürgerentscheid auf diese Weise verloren wurde. Das sind taktische Spiele, die gespielt werden.

Ich möchte, liebe Kolleginnen und Kollegen, wenn Sie mir ein paar Sekunden erlauben, mich dann doch als der Stadtrat, der das erste Mal als Linker hier hineingekommen ist, von Ihnen verabschieden. Denn das ist meine letzte Chance heute. Vielleicht werde ich heute nicht mehr reden, vielleicht noch einmal. Ich möchte mich bei allen Kolleginnen und Kollegen, bei allen Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern, beim OB, bei allen in der Stadtverwaltung und bei den Ortschaftsräten sehr herzlich bedanken für die Streitbare Diskussion, 20 Jahre lang. Aber ich möchte auch sagen, für die faire Diskussion. Das gibt es nicht in jedem Stadtrat. Das weiß ich durch meine Genossinnen und Genossen anderer Städte.

(Zuruf **Stadtrat Ehlgötz/CDU**)

- Ich habe mir 20 Jahre – lieber Herr Ehlgötz – verkniffen, bin immer vorsichtig gewesen, hier nicht zu sagen: liebe Genossinnen und Genossen, wirklich 20 Jahre immer aufgepasst. Aber wenn er das sagt, kann ich das gerne einmal bringen. Vielleicht ändern einige ihre Position.

Ich möchte mich bedanken. Denn in einer Demokratie ist es wichtig zu streiten. Aber wir streiten politisch und niemals persönlich.

Einen zweiten Dank noch an den Gemeinderat, einen letzten Punkt, dass wir in einer Sache nicht streiten. Wir streiten in allen kommunalpolitischen Punkten. Aber wenn es darum geht, rechte Aufmärsche, Rassismus in unserer Stadt zu stoppen, müssen wir alle etwas zurückgehen und uns einheitlich geben und nicht um die Kommastellen streiten. Das fand

ich auch sehr gut in diesem Gemeinderat und hoffe, dass ich das weiterhin so in Karlsruhe beobachten werde.

Stadtrat Kalmbach (FÜR Ka): Beim Stadtrat Fostiropoulos habe ich mich schon entschuldigt vor einiger Zeit. Aber zu den Kosten muss ich trotzdem etwas sagen. Das ist der Worst Case. Ich kann mich an viele Diskussionen über Worst Case erinnern. Was ist dieser Worst Case wert? Wenn wir den schlimmsten anzunehmenden Fall annehmen, und es kommt noch schlimmer, dann war unsere Betrachtung nicht richtig. Das heißt, wir müssen dann tatsächlich noch defensiver die ganze Sache angehen. Das heißt für mich zukünftig, dass auch beim Theater beispielsweise sehr viel genauer hingeschaut werden muss, bei dem, was wir heute annehmen. Wir sind damals bei 320 Mio. Euro gewesen, Herr Oberbürgermeister, Sie erinnern sich. Sie haben gesagt, das ist der Worst Case. Wir werden schauen. Aber auch hier muss ich sagen, wir müssen als Stadtverwaltung zuverlässige Zahlen geben können. Wenn wir das nicht geben, dann trauen uns die Leute nicht mehr zu, dass wir die Wahrheit sagen. Sie denken, wir wollen politische Zahlen haben. Das können wir uns nicht mehr leisten.

Eine kurze Bemerkung: Wenn sich eine Vollendung eines Werkes hinzieht, dann resignieren die Leute. Ich glaube nicht nur, dass es die gute Kommunikation war, die die Menschen nicht mehr motzen lässt. Es ist so, dass viele Leute resigniert haben. Deswegen müssen wir dem Ganzen ein Angesicht verpassen, damit die Leute sich darauf freuen. Wir müssen richtig Gas geben bei der Öffentlichkeitsarbeit. Viele Leute denken, das wird nicht mehr fertig. Deswegen müssen wir uns mehr Mühe geben, das Ganze positiv zu inszenieren nach vorne hin. Da fehlt es wirklich noch sehr stark. Dann muss auch stimmen, was wir als zukünftige Zeitpunkte nennen. Das muss stimmen. Sonst sagen sie, wir haben nichts anderes erwartet. Das wäre ein großer Schaden für die Stadtverwaltung. Ich bitte, daran zu arbeiten und klare Zeitpunkte zu benennen, die auch einzuhalten sind.

Der Vorsitzende: Das waren jetzt alle Wortbeiträge aus Ihrer Runde. Ich darf mich für die sehr verantwortungsvolle und konstruktive Begleitung dieses Projekts insgesamt bedanken, auch bei den Mitgliedern des Aufsichtsrats der KASIG, wo doch auch einige sitzen, die dieses Projekt immer kritisch begleitet haben, teilweise auch grundsätzlich dagegen waren, jetzt aber in ihrer besonderen Rolle als Aufsichtsratsmitglieder das sehr konstruktiv kritisch begleiten. Das ist auch nicht unbedingt immer so selbstverständlich.

Ich möchte noch einmal darauf hinweisen, da kann ich an Sie anknüpfen, Herr Kalmbach, dass ich vor ein paar Jahren gesagt habe, wir haben eine Verschiedene-Szenarien-Darstellung, die 1,3 Mrd. Euro als Worst Case-Szenario damals prognostiziert hat. Wir müssen jetzt akzeptieren, dass es das Real Case-Szenario wird und dass wir darüber hinaus noch ein Risiko sehen von 30 – 100 Mio. Euro. Das steht nicht in der Vorlage, hatten wir aber parallel kommuniziert. Wir hatten seinerzeit, da knüpfte ich an Ihren Diskussionspunkt Staatstheater an, Baukostensteigerungen und andere Dinge unterstellt, von denen wir heute akzeptieren müssen, dass sie so nicht haltbar sein werden. Auch beim Staatstheater sind 2 – 2,5 % Baukostensteigerung, hochgerechnet auf den 10jährigen Bauablauf, mit Teil dieser 320 Mio. Euro. Wir machen die Erfahrung, dass wir im Moment Baukostensteigerungen haben etwa in der Größenordnung von 13 % in den letzten zwei Jahren. Dann merken Sie, wenn Sie das auf 10 Jahre Baukosten des Staatstheaters hochrechnen, dass wir da sicherlich bei 320 Mio. Euro landen werden. Trotzdem war es richtiger, Baukosten-

steigerungen einzurechnen. Aber es ist mittlerweile ein Spiel mit Spekulationen, weil Sie nicht wissen, wie sich das in den nächsten Jahren entwickeln wird.

Sie, Herr Stadtrat Honné, hatten von 1 Mrd. Euro gesprochen. Ich möchte nur darauf hinweisen, dass diese 1,3 Mrd. Euro Gesamtherstellungskosten sind. Das, was vor Jahren immer diskutiert wurde, waren die Gesamtbaukosten. Da dürften wir am Ende etwa bei 1 Mrd. Euro oder knapp darüber liegen. Da müssen wir auch noch einmal unterscheiden zwischen dem, worüber man in den Jahren 2004 ff. immer diskutiert hat und dem, worüber wir jetzt seit 2 oder 3 Jahren diskutieren. Da gibt es automatisch schon immer eine doch erhebliche Steigerung. Es ist trotzdem fairer, auch der Bevölkerung gegenüber, von den Gesamtherstellungskosten zu reden. Das ist jetzt kein Widerspruch zu dem, was Sie gesagt haben. Aber ich möchte einfach noch einmal mit diesen Beträgen umgehen. Sie können davon ausgehen, egal, ob Sie dann Berlin oder Stuttgart oder andere Vergleichsfälle heranziehen, dort wird nicht von den Gesamtherstellungskosten geredet, sondern mit Sicherheit auch nur von den Gesamtbaukosten. Da liegen wir insgesamt noch in einer relativ nachvollziehbaren Entwicklung. Auch wenn sie uns jetzt so nicht gefällt.

Die 80 Mio. Euro Mehrkosten, die wir jetzt im Vergleich zur letzten Prognose haben, sind immerhin nach unserer Wahrnehmung zu 80 % förderfähig, das heißt, wir haben durchaus auch noch einmal eine Mitbeteiligung, worüber ich insbesondere auch dem Kabinett in Stuttgart sehr dankbar bin. Denn es gab einmal eine Pauschalbetrachtung der Mitbeteiligung. Das war nicht verbunden damit, dass man bei einer Baukostensteigerung, die deutlich über ein gewisses Maß hinausgeht, hier mitzieht. Man ist hier mitgezogen. Es wird auch weiter nötig sein mitzuziehen. Wir profitieren im Übrigen im Moment davon, dass der Bund seine GVFG-Mittel deutlich erhöht hat. Aber dadurch, dass Ende 2019 das Programm auslaufen sollte, es nicht ausreichend Bauprojekte gibt, um diese Mittel abzurufen, haben wir im Moment den Vorteil, dass wir jedes Jahr mit einer neuen Scheibe sozusagen diese Bundesmittel in Anspruch nehmen können. Der ursprüngliche Zuwendungsbescheid war bis 60 %. Wir haben es bisher immer geschafft, genau auf diese 60 % bei den förderfähigen Kosten zu kommen. Das ist nicht immer so automatisch und selbstverständlich.

Dass wir 2020 doch schon mit einer Stadtbahn unter der Erde fahren können, an diesem Ziel halten wir weiter fest. Was noch nicht ganz klar ist, ob wir auch die Inbetriebnahme hinbekommen. Zwischen der Fertigstellung der technischen Möglichkeiten und der eigentlichen Inbetriebnahme liegt ein halbes Jahr Probetrieb, Brandschutzübungen und was da alles nötig ist. Es gibt nach wie vor durchaus eine Restchance, dass auch das bis Dezember 2020 funktioniert. Wenn aber nicht, dann verzögert es sich gleich um mindestens ein halbes Jahr, weil wir dann nicht während des laufenden Fahrplans eine solche komplexe Umplanung aufnehmen wollen. Dass wir mit Tagen der offenen Baustellen weiter diese versteckten Verbesserungen dokumentieren und auch den Menschen zugänglich machen wollen, ist eher selbstverständlich. Das hat sich auch als sehr hilfreich erwiesen.

Das Thema Fahrpreise, Herr Stadtrat Honné: Wir haben nie gesagt, dass wir die Baukosten auf die Fahrpreise umlegen, sondern wir haben mit Ihnen im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung besprochen, dass wir dann einen Sonderzuschuss aus dem städtischen Haushalt bereitstellen, um die durch die Tunnelbaumaßnahmen ausgelösten besonderen Belastungen auszugleichen. Wir haben aber auch ohne diese zusätzlichen Belastungen ein deutlich steigendes Defizit bei den Verkehrsbetrieben, mit denen wir uns auseinandersetzen müssen. Da teilen wir Ihre Meinung, dass wir die Qualität nicht reduzieren dürfen.

Aber das impliziert auch, dass wir auf der einen Seite auch Kosten einnehmen sollten, die realistisch sind, auf der anderen Seite aber auch, dass wir möglicherweise noch zusätzliche Defizite irgendwie abdecken müssen. Ich werde es jetzt dem Aufsichtsrat zur Verfügung stellen. Es gibt eine bundesweite Untersuchung über die Fahrpreise in großen Städten in Deutschland. Die ist letzte Woche in der Bildzeitung veröffentlicht worden. Da stehen wir auf dem drittletzten Platz. Das ist das, was wir die ganze Zeit immer sagen. Wir liegen im bundesweiten Vergleich mit unseren Fahrpreisen immer noch in der unteren Hälfte. Insofern ist es auch legitim, hier über Fahrpreiserhöhungen, die zumindest eine Teilabdeckung dieses größer werdenden Defizits nach sich ziehen, nachzudenken. Gleichzeitig sind wir der Verkehrsverbund mit dem größten Schienenanteil und damit eigentlich auch dem größten Anteil an klimafreundlichem ÖPNV-Angebot in der Bundesrepublik. Schienenanteil ist immer vom Betrieb her teurer als andere Anteile. Das muss man miteinander in einer Relation stehen. Dann stehen wir sehr gut da.

Ich war am Anfang etwas skeptisch, ob das mit der Kriegsstraße so alles am Ende sinnhaft ist. Wenn wir über verlässliche Ost-West-Verbindungen auch für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer nachdenken, wenn wir über Inbesitznahme des Straßenraums nachdenken, wenn wir jetzt die Hitzeentwicklung anschauen, die wir zu erwarten haben, dann wird sich diese Kriegsstraßenentscheidung im Nachhinein noch einmal als extrem positiver Schritt in unserer Stadtentwicklung herausstellen, an die seinerzeit so in dieser Bedeutung vielleicht noch niemand so ganz geglaubt hat. Es sind keine taktischen Spielchen, Herr Stadtrat Fostiropoulos, sondern die Idee, man macht einen Teil der Linien unter der Erde und einen Teil der Linien über der Erde, ist beim Bürgerentscheid gescheitert. Dann gab es einen zweiten Bürgerentscheid, der eine andere Lösung präferiert. Die mögen Sie nicht gut finden. Aber zu sagen, das waren nur taktische Spielchen zwischen irgendwelchen führenden Politikern, ist an der Stelle nicht angebracht, wenn es eine klare Entscheidung für den einen und eine klare Entscheidung gegen den anderen Vorschlag im Zeitablauf gab.

Das Thema Fußgängerzone. Wir haben die Fußgängerzone an einer Stelle wieder geöffnet, wie das auch seit Jahren teilweise Usus war, aber nicht, weil die Rückstaus in den Kreuzungsbereichen allein das Problem wären, sondern weil wir allein schon dadurch Rückstaus bekommen, auch über Zufahren in vorhergehende Kreuzungen hinweg. Das war am Ende ein Punkt, wo wir gesagt haben, in dem Moment, wo die Kriegsstraße nur einspurig ist und wir gleichzeitig eine besondere Verkehrsbelastung bekommen, müssen wir auch diese Lösung wieder heranziehen. Es soll aber natürlich keine Dauerlösung sein. Wenn es hier zu einem schwerwiegenden Missbrauch kommt, dann müssen wir auch gegebenenfalls früher als geplant diese Maßnahme wieder zurücksetzen.

Das noch einmal als einige Ergänzungen dazu. Ansonsten, lieber Herr Stadtrat Maier, habe ich nicht ganz verstanden, wo wir nicht transparent gewesen sein sollten. Aber wir können uns noch einmal persönlich unterhalten. Ich weiß, welches Thema dahintersteckt. Da haben wir unterschiedliche Wahrnehmungen. Aber das ist alles lösbar.

Stadtrat Fostiropoulos (Die Linke): Herr Oberbürgermeister, noch eine Bemerkung zu Ihren Äußerungen. Ich finde es gut, wenn jetzt die sogenannten Herstellungskosten benannt werden. Wenn man mit den realistischen echten Kosten kommt. Denn, für die Normalbevölkerung ist es ein Wortspiel Baukosten – Herstellungskosten. Wenn ich zu einem Bürgerentscheid – deswegen hatte ich 2002 die Transparenz und die Offenheit zu den Kosten kritisiert – den Menschen sage, es wird soviel kosten, dann gehen sie von den Gesamt-

kosten aus. Wenn die Kosten am Ende anders sind, dann war die Aussage damals falsch. Denn nach Adam Riese waren damals $1 + 1 = 2$ und heute auch. Von daher finde ich es richtig, dass man jetzt mit den echten Kosten an die Bevölkerung heran geht. Ich hoffe, dass es dann auch für zukünftige Projekte tatsächlich so gemacht wird. Denn wenn die Menschen sich dafür entscheiden, dann ist es eine demokratische Entscheidung. Wenn sie aber von falschen Voraussetzungen ausgehen, dann ist es keine demokratische Entscheidung. Ich hoffe dass das der Vergangenheit angehört.

Der Vorsitzende: Auf das spekulative Gewicht vorausschauender Kostenbetrachtung hatte ich hingewiesen. Insofern werden wir dieses Risiko nie so ganz 100%ig in den Griff bekommen. Mir ist noch einmal wichtig – da möchte ich auch auf den Bericht zur Bevölkerungsentwicklung hinweisen -, wir haben eine deutlich steigende Anzahl an Einwohnerinnen und Einwohnern zu erwarten. Sie kennen die aktuelle Statistik, die auch in der Zeitung abgebildet war, dass wir eine der am stärksten wachsenden Stadt- und Landkreise perspektivisch in Baden-Württemberg sind. Wir haben eine steigende Anzahl von Einpendlerinnen und Einpendlern. Das kommt noch dazu. Deswegen werden wir Ihnen vorschlagen, dass wir die Fertigstellung der Kombilösung begleiten müssen mit durchaus auch kritisch zu diskutierenden Baumaßnahmen. Wir müssen die Menschen, die in zunehmender Zahl in diese Stadt einpendeln, stärker dazu motivieren, den ÖPNV und das Rad zu nutzen. Sonst werden wir dieser Verkehrsentwicklung und dieser Einwohnerentwicklung nicht Herr werden.

Da ist die Kombilösung eine Riesenchance, weil sie uns die Möglichkeit gibt, ganz anders als bisher eine sichere und verlässliche Verbindung unter der Fußgängerzone hinweg und auch durch die Kriegsstraße anzubieten. Wir merken im Moment, wie anfällig das System ist, wenn wir nicht ausreichend Südabzweige und auch ausreichend Ost-West-Verbindungen haben. Von daher sehe ich in der Kombilösung eine Riesenchance mit einer Entwicklung der Einwohnerzahlen aber auch der Einpendlerzahlen umzugehen in einer für die Stadtbevölkerung überhaupt noch erträglichen Weise. Diese Chance sollten wir dann gemeinsam nutzen, wenn sie fertig ist, und auch die entsprechenden anderen begleitenden Maßnahmen dazu ergreifen.

Vielen Dank. Sie nehmen dann diesen Sachstand zur Kenntnis. Dazu brauchen wir noch einen Beschluss. Es ist nur eine Informationsvorlage. Dann brauchen wir das nicht? Ich muss das noch lernen. Wir haben bisher immer alles beschlossen, auch wenn es nur die Kenntnisnahme war.

Zur Beurkundung:
Die Schriftführerin

Hauptamt – Ratsangelegenheiten –
30. Juli 2019