



Niederschrift

6. Plenarsitzung des Gemeinderates
21. Januar 2020, 15:30 Uhr
öffentlich
Bürgersaal, Rathaus Marktplatz
Vorsitzender: Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

7.

Punkt 8 der Tagesordnung: Gleisentfernung Kaiserstraße:

8.1 Weiteres Vorgehen Gleisentfernung Kaiserstraße

Vorlage: 2019/1206

dazu:

Ergänzungsantrag: FW|FÜR

Vorlage: 2020/0042

Versorgungsleitungen in der Kaiserstraße

Anfrage: KAL/Die PARTEI

Vorlage: 2020/0063

8.2 Erhaltung der Gleise zwischen Europaplatz und Kronenplatz nach Fertigstellung der Kombilösung

Antrag: AfD

Vorlage: 2019/1156

8.3 Moratorium für den Abbau von Gleisen im städtischen Gebiet

Interfraktioneller Ergänzungsantrag: DIE LINKE., GRÜNE

Vorlage: 2019/1274

Beschluss:

Die Gleisanlagen in der Kaiserstraße zwischen den heutigen Gleisdreiecken Kronenplatz und Europaplatz werden nach vollständiger Fertigstellung und Inbetriebnahme der Kombilösung, bestehend aus Stadtbahntunnel Kaiserstraße/Ettlinger Straße sowie Kfz-Tunnel und Straßenbahnneubaustrecke Kriegsstraße, nicht mehr benötigt und deshalb wie geplant zurückgebaut.

Die entsprechend bestehende Beschlusslage wird erneut bestätigt.

Abstimmungsergebnis:

Punkt 8.1: Bei 27 Ja-Stimmen, 3 Nein-Stimmen und 16 Enthaltungen mehrheitlich
Zugestimmt.

Punkt 8.2: Bei 3 Ja-Stimmen und 42 Nein-Stimmen mehrheitlich abgelehnt

Punkt 8.3: Bei 20 Ja-Stimmen und 27 Nein-Stimmen mehrheitlich abgelehnt

Ergänzungsantrag FW|FÜR: Erledigt durch Ablehnung Punkt 8.3; keine Abstimmung
Anfrage KAL/Die PARTEI: Kenntnisnahme von der Stellungnahme der Verwaltung

Der Vorsitzende ruft Tagesordnungspunkt 8 zur Behandlung auf und verweist auf die erfolgte Vorberatung im Hauptausschuss sowie die vorliegenden Stellungnahmen der Verwaltung:

Da doch in den vergangenen Diskussionen und Vorberatungen das eine oder andere zwar angedeutet, aber vielleicht manchmal nicht immer präzise formuliert werden konnte, möchte ich doch noch ein paar Vorbemerkungen machen.

Zum einen geht es in der Vorlage der städtischen Verwaltung zunächst darum, dass wir das vollenden, was ein Stück weit auch im Bürgerentscheid ausdrückliche Ansage war. Wir haben uns den Bescheid noch einmal herausgeholt. In dem Bürgerentscheidstext stand ausdrücklich drin, dass die Gleise entfernt werden. Diese Gleisentfernung ist von daher eigentlich gesetzt. Aber nachdem es doch eine heftige Diskussion gab und auch entsprechend anders zu verstehender Anträge haben wir das als Beschlussvorlage heute Ihnen noch einmal zur Abstimmung gestellt.

Sie wissen auch, dass es einen Bürgerentscheid gab in den 90er Jahren, der zunächst die Gleise in der Kaiserstraße belassen hat und nur über einen Stadtbahntunnel sicherstellen wollte, dass man mit dem Problem der langsam überforderten Kapazitäten durch die oberirdische Verbindung eine Lösung herbeiführen wollte. Dieser Bürgerentscheid ist negativ ausgegangen. Erst als man es mit der Kriegsstraße gekoppelt hat und hier eine oberirdische Stadtbahnverbindung geschaffen hat in der Planung, und dafür die Kaiserstraße aber als Aufenthaltsraum ohne Schienen und ohne Schienenverkehr der Bevölkerung versprochen hat, hat dann im entsprechenden Jahr eine Mehrheit der Bevölkerung grünes Licht gegeben. Wenn wir jetzt beschließen würden, dass es anderes wird, müsste man im Grund erklären, warum es denn jetzt in dieser Zeit zu einer veränderten Sicht der Dinge gekommen ist. Man muss sich auch über die Risiken unterhalten, die mit einer solchen Entscheidung verbunden wären. Das Risiko ist zum einen, dass wir den Tunnel für den Autoverkehr in der Kriegsstraße nur vom Bund deswegen bewilligt bekommen haben, weil wir auf der einen Seite darstellen konnten, dass wir diese Alternative zur Kaiserstraße dringend brauchen, weil der Tunnel nicht in der Lage ist, unter der Kaiserstraße die vollen Kapazitäten zu tragen, die vorher oberirdisch aber vor allem auch in Zukunft nötig sind, und das über eine oberirdische Verbindung in der Kriegsstraße erfolgen kann, dass aber dann dort die Knotenpunkte so überlastet sind von diesen verschiedenen Verkehrsarten, die man dann zu berücksichtigen hat, dass wir deswegen einen Großteil des Autoverkehrs unterirdisch legen müssen.

Nur so – das wurde mehrfach in Gutachten ausführlich dargestellt – war es möglich, im Rahmen der Bundes-GVFG-Förderung aus eigentlichen ÖPNV-Mitteln diesen Tunnel unter der Kriegsstraße bezuschusst zu bekommen. Sie wissen auch, dass mitten im Vollzug der Kombilösung, bevor wir an diesen zweiten Teil endgültig herangegangen sind, und nachdem wir ihn sogar schon ausgeschrieben hatten, der Bundesrechnungshof noch einmal kritisch hinterfragt hat, ob denn überhaupt alles so rechtens ist. Wir haben über eine relativ knifflige Phase von eineinhalb Jahren daran gearbeitet, dass wir am Ende doch wieder grünes Licht

bekommen haben und dieser Förderbescheid weiter seine Gültigkeit hatte. Im Förderentscheid und den entsprechenden Papieren steht ausdrücklich drin, dass dieser Förderbescheid und der Finanzierungsantrag, den er auslöst von uns, nur dann zugesagt ist, wenn es auch so, wie in der standardisierten Bewertung dargestellt, am Ende umgesetzt wird. In der standardisierten Bewertung sind genau dieser Tunnel unter der Kaiserstraße und die oberirdische Verbindung in der Kriegsstraße die zentralen Argumentationspunkte, warum man diesen Zuschuss überhaupt braucht. In einem der Bescheide steht auch drin, dass es bedeutet, dass ein Betriebsprogramm wie in der standardisierten Bewertung unterstellt gefahren wird. Wir müssen nachweisen, dass wir durch das Betriebskonzept auch eigentlich das nutzen, was uns durch den Förderbescheid zur Verfügung gestellt wird, in einem entsprechenden Betriebssystem.

Das bedeutet aber auch, dass, wenn von der heutigen Sitzung die Entscheidung ausginge, dass man die Gleise in der Kaiserstraße belässt oder durch entsprechende Moratorien zumindest die Offenheit signalisiert, es könnte etwas passieren, dass wir später beschließen, dass wir sie dann doch liegen lassen, dann muss in der Tat klar gesagt werden, damit wird die Förderfähigkeit mindestens des Kriegsstraßentunnels – da reden wir dann doch über plus/minus 300 Mio. Euro, die das Projekt kostet, und davon 60 % Förderfähigkeit – in Frage gestellt. Deswegen gibt es schon ein erhebliches Risiko, wenn Sie der Gleisentfernung heute, wie es die Verwaltung vorschlägt, nicht folgen.

Ein Zweites ist auch zu berücksichtigen. Das will ich auch noch konkretisieren. Sie müssen begründen, warum Sie die Schienen in der Kaiserstraße liegen lassen wollten. Da gibt es zwei Argumente, die sich auch später in den Moratoriumsanträgen wiederfinden. Zum einen gibt es die Annahme, dass sich beim Betriebskonzept nach der Einführung ergibt, dass man nur mit der Kaiserstraße unterirdisch und der Kriegsstraße – wir haben immer noch als dritte Ost-West-Verbindung die Hermann-Billing-/Baumeisterstraße - möglicherweise nicht auskommt, und dass man vielleicht deswegen längere Zeit braucht. Deswegen gibt es den Vorschlag der AfD mit den drei Jahren, und es gibt den Vorschlag der GRÜNEN und der LINKEN mit einem Jahr, verbunden mit einer Evaluation. Wenn wir wirklich nach der Inbetriebnahme des Kaiserstraßentunnels und der Inbetriebnahme der Kriegsstraße für den ÖPNV – wir sind jetzt am Ende des Jahre 2021 – feststellen sollten, dass das dort unterlegte Betriebskonzept nicht funktioniert, bedeutet das aber nicht, dass wir eine weitere Ost-West-Verbindung brauchen, sondern dann müssen wir die Verteilung der Linien auf die bestehenden Ost-West-Verbindungen neu diskutieren. Wir haben uns das noch einmal darstellen lassen. Wir würden im Jahr 2022, je nachdem, in welcher Richtung man das Ganz betrachtet, in der Kaiserstraße durch den Tunnel und in der Kriegsstraße mit sechs bis sieben Linien fahren, und hätte in der Kaiserstraße im Tunnel noch eine Reserve von einer zusätzlichen Linie, in der Kriegsstraße noch eine Reserve von zwei zusätzlichen Linien und über die Baumeister- und Hermann-Billing-Straße noch einmal eine grundsätzliche Reserve von mindestens drei Linien. Das heißt, wir gehen mit sechs bis sieben Linien in einem Konzept an den Start und haben schon ohne die oberirdische Kaiserstraße noch eine Reserve von mindestens fünf bis sechs zusätzlichen Linien.

Damit merken Sie schon, dass es zumindest aus dieser Idee eines kurzfristigen Kapazitätsengpasses keine Notwendigkeit gibt, unbedingt auf die Kaiserstraße oberirdisch zu rekurren. Im Grunde haben wir fast noch eine ähnlich hohe Reserve, wie wir überhaupt in Betrieb nehmen. Sie wissen, dass natürlich die Hermann-Billing- und Baumeisterstraße nicht

so optimal ist, wie die Kriegsstraße und die Kaiserstraße unterirdisch. Aber selbst wenn ich die Hermann-Billing-Straße ausnehme, habe ich noch eine Reserve von zwei bis drei Linien. Das reicht sicherlich aus, um dann auch einmal zu entscheiden, wir nehmen doch eine Linie von der Kaiserstraße weg und legen sie noch auf die Kriegsstraße oder umgekehrt.

Wenn Sie das in den einzelnen Fahrtbeziehungen anschauen, dann hätten wir im Jahr 2022 in diesem kompletten Betriebskonzept in der einen Richtung 42, in der anderen Richtung 44 Fahrten pro Stunde. Wir haben noch eine Reserve von 31 bis 33 Fahrten pro Stunde, was diese entsprechenden Ost-West-Verbindungen ergibt. Das zeigt Ihnen auch, dass selbst wenn wir am Ende die Taktung noch deutlich verdichten müssen, weil wir sagen, wir schauen jetzt nicht nur auf das Jahr 2022 sondern was brauchen wir vielleicht im Jahr 2030 oder 2035 - das ist das zweite Argument, warum man für den Schienenerhalt dort plädiert -, hätten wir noch eine Reserve von 31 – 33 stündlichen Verbindungen, die zusätzlich kommen könnten bei 42 – 44, die kommen werden. Auch das zeigt, dass wir fast annähernd zu einer Verdoppelung kommen. Bei der Verdoppelung ist eher nicht das Problem, dass wir sie auf diesem Streckenabschnitt nicht organisiert bekommen, sondern das Problem ist, dass diese zusätzlichen Fahrzeuge auch eine Menge Geld kosten, und dass wir anderswo im Netz dann sicherlich an unsere Engpässe kommen. Aber nicht an dieser Stelle, weil wir hier aus einer heutigen oberirdischen Verbindung in der Kaiserstraße eine oberirdische Verbindung in der Kriegsstraße machen und dann immer noch den Tunnel haben unter der Kaiserstraße, der nicht ganz so leistungsfähig ist wie das, was wir oberirdisch darstellen können, aber doch ausreichend leistungsfähig, um hier nennenswert die entsprechenden Linien unterzubringen.

Deswegen kann ich im Moment nicht erkennen, warum aus kurzfristigen Erwägungsgründen oder auch aus langfristigen Erwägungsgründen es sinnvoll ist, über Moratorien oder andere Untersuchungen dann im Jahr 2022 oder 2025 zu entscheiden, dass man die Gleise drin lässt oder heraus nimmt. Wir können Ihnen heute schon sicher zusagen, dass wir auch mit anderen Kapazitätsentwicklungen oder auch mit der Situation, dass vielleicht die Verteilung der Linien auf die beiden Haupt-Ost-West-Achsen am Anfang optimal sind, nicht ausreichende Nachsteuerungsmöglichkeiten haben, und es deswegen keinen Grund gibt zu erklären und auch zu beschließen, dass man die entsprechenden Gleise dort liegen lässt.

Es gibt aber auch noch eine politische Dimension. Diese politische Dimension ist, dass die Bürgerinnen und Bürger mit der Herausnahme der Gleise auch eine veränderte Gestaltung der Kaiserstraße erwartet haben. Sonst hätten sie dem bei dem Bürgerentscheid aus meiner Sicht auch nicht zugestimmt. Diese veränderte Gestaltung der Kaiserstraße ist in einem Wettbewerb schon ausreichend diskutiert worden. Ein Ergebnis dieses Wettbewerbs ist auch, dass man die Bäume mehr in die Mitte setzen will, dass man auch einen veränderten Querschnitt herstellen möchte, dass man insgesamt die Beläge erneuern möchte und dass man eine ganz andere Aufenthaltsqualität in der Kaiserstraße herstellen will. Das Ganze ist auch mit vielen schönen Bildern den Bürgerinnen und Bürgern gezeigt worden. Ich würde meinen, dass politisch das Mindeste wäre, dass man über einen Bürgerentscheid sich dann wieder das Votum holen müsste, wenn man überhaupt auf die Idee käme, das jetzt so zu tun. Bei einem Bürgerentscheid stehen Sie aber noch mehr in der Erwartung, dass Sie erst einmal begründen müssen, warum Sie überhaupt von der bisherigen Lage abweichen. Und dann nur zu sagen, die Verkehrsbetriebe rechnen uns zwar vor, dass wir fast den Verkehr verdoppeln und wir kommen trotzdem klar, aber wir wollen trotzdem von euch jetzt schon das Votum, dass die Gleise liegen bleiben und wir diese ganze Verbesserung der Aufenthaltsqualität nicht

bekommen, da muss ich ihnen ehrlich sagen, fehlt mir etwas die Fantasie, wie man das dann eigentlich rüberbringen will.

Wir planen – jetzt komme ich zu den Anträgen -, dass wir Mitte 2021 mit dem Stadtbahntunnel unter der Kaiserstraße in Betrieb gehen können und Ende 2021 dann noch zusätzlich mit der Kriegsstraße. Selbst wenn sich der Tunnel unter der Kaiserstraße verzögert, wären wir dann Ende 2021. Es ist klar, dass wir erst Ende 2022 beginnen, überhaupt in der Kaiserstraße dann irgendetwas zu tun, was den Straßenbahnverkehr dort beeinträchtigen könnten.

Wenn Sie einmal zurückblicken, was für schwierige Situationen wir in den letzten Jahren schon hatten:

- Wir haben die östliche Kaiserstraße gesperrt.
- Wir haben zum Teil die S1/S11 als wichtige Verbindungslinien durch die Baumeisterstraße und über die Hermann-Billing-Straße geführt, weil die Rüppurrer Straße an der Stelle nach Norden hin abgeriegelt war.
- Wir haben in der Karlstraße schon ganz viel abgeriegelt.
- Wir haben einen Südzweig herausgenommen.

Immer dann, wenn es in den Pfingstferien oder Sommerferien zu diesen komplexen Baumaßnahmen gekommen ist, die das komplette Netz umgestellt haben, hat eines immer funktioniert: Der Netzbetrieb für diese Zeit ist immer abgelaufen mit chirurgischer Präzision. Wir haben nie nachbessern müssen, wie wir diese Führung machen. Deswegen glaube ich auch ganz fest daran, dass wir ausreichende Kompetenz bei den Verkehrsbetrieben haben, ein solches Netz dann auch so aufzustellen und wir deswegen auch ausreichend Korrekturzeit hätten. Wenn wir Ende 2021 in Betrieb gehen, hätten wir im Grunde noch mindestens eine Fahrplanumstellung Zeit, nämlich im Sommer 2022, um uns noch einmal anzupassen. Ich bin mir aber sicher, wenn es wirklich ein gravierendes Betriebsproblem gäbe, würde man das nach vier Wochen merken und würde auch kurzfristig nachbessern. Von daher sehe ich für drei Jahre Moratorium sowieso keinen Anlass und würde Ihnen auch empfehlen, dass wir dieses einen Jahr Betrieb, was es faktisch möglicherweise auch ist, bis wir das dann überhaupt verhindern könnten, dadurch, dass wir an die Gleise herangehen, so wie es hier beantragt wurde, auch nicht brauchen. Zumal wir nach einem Jahr auch immer noch nicht wissen, was im Jahr 2030 an zusätzlichem Verkehr kommt. Ich weiß im Moment auch noch gar nicht, wo der Erkenntnisgewinn außer der kurzfristigen Betrachtung kommen soll.

In einem Antrag steht auch drin, dass wir insgesamt keine Gleise herausreißen sollen. Da kann ich Ihnen zusagen, dass das in ganz Karlsruhe nicht geplant ist, sondern das sind wirklich die einzigen in der Kaiserstraße. An alle Ecken und Enden diskutieren wir eher darüber, frühere Gleise wieder in Betrieb zu nehmen. Deswegen hat diese Befürchtung aus meiner Sicht keine Grundlage. Das kann ich Ihnen sowieso schon zusagen, ohne dass Sie das beschließen müssen. Das einzige, was wirklich aus unserer Sicht heraus muss, sind die Gleise in der Kaiserstraße. Das sollte dann auch so sein.

Deswegen werbe ich intensiv um unsere städtische Vorlage, dass wir die Dinge so umsetzen, wie sie im Bürgerentscheid mit den Bürgerinnen und Bürgern beschlossen wurden, wie sie auch die Grundlage der entsprechenden Förderzuwendungen des Bundesministeriums sind, wie sie auch die Grundlage des Planfeststellungsverfahrens sind, auch wenn das

Planfeststellungsverfahren uns grundsätzlich etwas mehr Offenheit gibt. Aber wir sehen auch durchaus ein Klagerisiko, wenn man von den eingereichten Unterlagen für das, was das Planfeststellungsverfahren im Ende beinhaltet, noch einmal erheblich abweicht. Ich rate Ihnen dringend, dass wir diesen Prozess jetzt so beenden können. Wir werden uns zu gegebener Zeit über die anderen Schwachstellen im Netz noch unterhalten müssen. Da werden wir sicher an einigen Stellen noch nachbessern müssen. Aber auch das ist etwas, was jetzt nicht kurzfristig ansteht, sondern dann, wenn wir auch durch entsprechende Neuanschaffungen überhaupt in die Lage versetzt werden, den ÖPNV-Verkehr noch weiter zu intensivieren. Da gibt es an anderer Stelle durchaus auch finanzielle Grenzen, über die man sich dann noch einmal intensiv unterhalten muss.

Ich hoffe, ich habe jetzt alle wichtigen Punkte noch einmal aufgeführt. Noch der letzte Punkt. Uns würde es die anschließende Gestaltung der Kaiserstraße nicht nur erleichtern, sondern überhaupt erst ermöglichen, wenn es kein Moratorium gibt, das am Ende immer noch die Öffnung hat, wir bleiben vielleicht doch mit den Gleisen drin. Denn es macht im Moment keinen Sinn, in eine vertiefte Detailplanung und eine Vorbereitung des Umbaus der Kaiserstraße zu gehen, wenn ich es am Ende doch wieder abmoderiere. Dazu sind diese ganzen Schritte vorher viel zu teuer. Da ich auch keinen Sinn darin sehe, weil wir uns immer auch betriebskonzeptmäßig anpassen werden auf alles, was da kommt, kann ich nur darum werben, dass wir nicht nur wegen der Sache insgesamt, sondern auch wegen der Möglichkeit, weiter an der Vorbereitung des Umbaus der Kaiserstraße zu arbeiten, um dann im Laufe des Jahres 2022 endlich loslegen zu können, dass wir ein solches Moratorium, ob ein Jahr oder drei Jahre, nicht eingehen und damit im Grunde alles zum Stoppen bringen, was wir an Vorbereitung über die letzten Jahre erarbeitet und auch teilweise schon vertieft vorbereitet haben.

Stadtrat Honné (GRÜNE): Ich muss vorweg schicken, wir beantragen keinesfalls, dass nach dem Ende der Kombilösung, nach der Inbetriebnahme weiterhin Bahnen durch die Kaiserstraße fahren. Das wurde immer mal wieder kolportiert. Wir wollen nur, dass keine Infrastruktur vernichtet wird, die im Moment einfach da ist. Wir wollen sie eine begrenzte Zeit liegen lassen. Da waren uns die drei Jahre von der AfD zu lang. Wir wollen auch nicht die Umgestaltung erheblich verzögern. Wir wollen aber Spielraum haben, um zu überlegen im Angesicht des in Betrieb befindlichen Zustands, was wir jetzt machen. Seit 2002, seit dem letzten Bürgerentscheid hat sich sehr viel geändert. Plötzlich ist der Klimaschutz ganz wichtig. Fast alle sagen, wir wollen die Fahrgastzahlen mindestens verdoppeln. In Karlsruhe würde ich eher sagen, es muss noch deutlich höher liegen, denn wir haben hier beste Verhältnisse. Wir planen im Klimaschutzkonzept die autofreie Innenstadt. Da brauchen wir dann zusätzliche Bahnen und zusätzliche Fahrerinnen und Fahrer, wir brauchen aber auch zusätzliche Schienen. Insofern bezweifeln wir gar nicht, dass die Kriegsstraße dringend notwendig war. Aber wir sagen, womöglich reicht es nicht. Wir wenden uns auch gar nicht gegen die Planfeststellung. Wir sagen, zusätzlich ist noch etwas nötig. Wir haben große Zweifel, dass man zum Beispiel durch die Baumeisterstraße drei Linien führen kann. Das ist im Umleitungsfall für kurze Zeit möglich. Aber als Dauerbetrieb ist das nicht machbar. Wir brauchen auch immer noch Reservetrassen, auf denen im Umleitungsfall gefahren werden kann. Dafür ist die Baumeisterstraße dringend erforderlich. Aber im Regelfall müssen da nicht unbedingt Bahnen fahren. Insofern bezweifeln wir deutlich diese Kapazitätsreserven, die noch vorhanden sein sollten. Es hieß immer von der Verwaltung, schon seit 2002, mehr als drei Linien sind in der Kriegsstraße nicht denkbar. Jetzt freuen wir uns darüber, dass Sie sagen, es ist mehr denkbar,

weil der Autoverkehr dann entsprechend eingeschränkt werden muss. Aber auch nur unter der Bedingung wäre das machbar. Denn wir wollen nicht, dass die Straßenbahnen auf der Kriegsstraße dauernd vor roten Ampeln stehen, weil der Autoverkehr irgendwann zwischendurch auch einmal fahren muss. Das wird nämlich ein großes Problem bei mehr als drei Linien. Wir haben uns bisher an die Aussage gehalten, es geht nicht mehr. Insofern möchten wir in Ruhe überlegen, was nun gemacht werden könnte.

Dann geht es darum, es wurde durch einen Bürgerentscheid beschlossen. Wir fühlen uns moralisch daran gebunden, auch wenn er rechtlich nicht mehr gilt. Er ist nur drei Jahre bindend. Aber wir haben schon immer gesagt, falls doch Bahnen wieder durch die Kaiserstraße fahren sollen, müsste das durch einen neuen Bürgerentscheid legitimiert werden. Ich war selbst 1996 einer der Organisatoren des erfolgreichen Bürgerentscheids. Da konnten wir den Leuten sagen, was wir wollten. Wir kamen nicht durch. Als man denen sagte, wissen Sie, dass anschließend noch oberirdisch Straßenbahnen fahren werden, haben sie gefragt, wo darf ich unterschreiben gegen die U-Strab. Ich bin mir völlig im Klaren darüber, dass das damals ein sehr großes Argument war. Aber die Zeiten haben sich geändert. Ich habe es eben schon einmal gesagt. Klimaschutz ist jetzt wichtiger geworden. Insofern kann man durchaus vermuten, dass heutzutage ein Bürgerentscheid anders ausgehen würde, als es 2002 der Fall war.

Dann zu den Zuschüssen, ob die in Gefahr sind. Bei der Planfeststellung ist für uns relativ sicher, dass da kein Problem besteht. Indirekt gab es da etwas, dass die Schienen am Ende auch herausgerissen werden, aber in der Planfeststellung explizit steht es nicht drin. Beim Förderbescheid ist es die Frage. Aber das müsste man mit dem Land klären. Auch dazu dient dieses Jahr, dass man mit dem Land dann klären kann, ob wirklich Mittel zurückgezahlt werden müssen, wenn wir nachher doch Straßenbahnen durch die Kaiserstraße fahren lassen. Aber dazu wäre die Zeit auch da, um solche Dinge zu klären. Insofern müssen wir das jetzt noch nicht im Auge behalten. Ich bitte um Zustimmung zu unserem Antrag.

Stadträtin Meier-Augenstein (CDU): Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, vielen Dank für Ihre einführenden Worte und die nochmalige Klarstellung zum Bürgerentscheid. Wenn man Ihren Ausführungen aufmerksam gefolgt ist, ist die Sache doch eigentlich klar, normalerweise. Aber wir haben Änderungsanträge auf dem Tisch. Ich kann für meine Fraktion vorweg nehmen, für uns ist die Sache klar. Wir stehen nämlich zum Ergebnis des Bürgerentscheids aus dem Jahr 2002. Entsprechend werden wir heute der Verwaltungsvorlage zustimmen und die Änderungsanträge ablehnen.

Wir bauen schon seit 10 Jahren an unserem großen Projekt, unserer Kombilösung. Wir sind kurz vor dem Ende. Wir freuen uns auf das Ergebnis, das maßgeblich unsere Innenstadt verändern wird. Wir freuen uns alle auf eine Kaiserstraße, die frei ist von Bahnen, die umgestaltet und umgebaut ist, die einlädt zum flanieren und zum verweilen. Eine Kaiserstraße, in der nach der Umgestaltung auch viele neue Bäume stehen werden und die eine ganz andere Aufenthaltsqualität bietet, als wir es leider in den letzten Jahren erleben mussten. Genau diesen Schub, den wir mit der Umgestaltung der Kaiserstraße erreichen möchten, brauchen wir doch dringend, liebe Kolleginnen und Kollegen. Denn Sie wissen alle, der stationäre Einzelhandel befindet sich schon länger in einer Krise. Der Onlinehandel legt zu. Wir müssen schauen, wie wir die Attraktivität in unserer Innenstadt steigern, wie wir unsere Bürger in unsere Innenstadt bekommen und auch die Menschen aus der Region, damit die

nicht online einkaufen, sondern hier vor Ort bei unseren Einzelhändlern. Genau diese Attraktivität erreichen wir durch die Umgestaltung der Kaiserstraße. Eine Kaiserstraße in der oben keine Bahnen mehr fahren werden.

Wenn wir Stand heute im Juni 2021 den Tunnel in Betrieb nehmen, wird es sicherlich ein großes Fest geben. Ebenso sicher sind wir uns, dass viele Menschen aus der ganzen Region kommen werden, und die werden staunen, was hier entstanden ist. Es ist auch bekannt, dass keiner der Verantwortlichen plant, gleich nach dem Eröffnungsfest die Bagger wieder anrollen zu lassen. Herr Oberbürgermeister, Sie haben es auch ausgeführt, dass wir dann erst noch das Bauende der Kriegsstraße abwarten werden. Das wird dann Ende 2021 sein. Das heißt, Sie haben hier noch diesen Puffer, wo wir die Situation noch einmal ganz genau beobachten können.

Ich bin deswegen auch der Meinung, dass die Antragsteller eine unnötige Panikmache verbreiten. Es entsteht der Eindruck, es könnte irgendetwas nicht funktionieren, wenn wir den Tunnel in Betrieb nehmen. Stattdessen ist es doch so, dass unsere Verkehrsbetriebe diese Inbetriebnahme sehr gut vorbereiten. Bereits Monate im Voraus werden die Fahrer speziell geschult. Es werden alle Szenarien durchgespielt. Wir als CDU-Fraktion haben auch das Vertrauen in unsere Verkehrsbetriebe, dass der Start dann rund und störungsfrei laufen wird.

Für mich auch nicht zu verstehen, ist dieses Demokratieverständnis, das manche Fraktionen hier mit Änderungsanträgen auf den Tisch bringen. Denn wir hatten den Bürgerentscheid. Wir haben bei diesem Projekt nun einmal eine sehr lange Bauphase. Das heißt, wir können mit Fristen, die wir vielleicht bei anderen Projekten heranziehen können, nicht in den Vergleich gehen. Gerade bei den Kolleginnen und Kollegen von den GRÜNEN, die doch immer mit Bürgerbeteiligung propagieren, ist es für mich absolut unverständlich, dass Sie sich mit Ihrem Antrag gegen das Ergebnis aus unserem Bürgerentscheid wehren. Ich muss ganz ehrlich sagen, ich hoffe sehr, dass viele Bürgerinnen und Bürger draußen genau das mitbekommen, was Sie hier versuchen. Aber es ist klar, Sie wollten dieses Projekt noch nie. Insofern ist das jetzt auch folgerichtig. Sie bringen dann das Argument Klimaschutz und Kapazitätserweiterung. Wir als CDU wollen auch den ÖPNV in unserer Stadt stärken. Wir wissen auch, dass wir zusätzliche Menschen für den ÖPNV gewinnen müssen. Das ist uns klar. Wir denken aber – auch das wurde vom OB ausgeführt -, dass wir über die Kriegsstraße noch Kapazitäten haben. Wir können auch ganz einfach die bestehenden Verbindungen mit Doppelwagen fahren lassen. Dann hätten wir auch nicht zusätzlich dieses Fahrerproblem. Sie kennen die Problematik, dass wir Engpässe beim Fahrpersonal haben. Wir können schon mit kleinen Dingen Kapazitäten steigern.

Die Finanzen sind auch ganz wichtig. Wir hatten hart gekämpft, dass wir überhaupt die Zuschusserhöhung bekommen haben. Wir dürfen das heute nicht aufs Spiel setzen. Deswegen, die CDU-Fraktion bleibt beim Beschluss von damals, akzeptiert den Bürgerentscheid, und wir bitten die Kollegen, doch noch einmal zur Vernunft zu kommen und heute mitzustimmen.

Stadtrat Marvi (SPD): Ich habe die vergangenen Wochen auch dazu genutzt, mit den Bürgerinnen und Bürgern ins Gespräch zu kommen, die eine Sympathie erkennen lassen für verschiedene Dinge, die heute beantragt werden, wie das Moratorium. In diesen Gesprächen war immer ein gewisser Grundtenor da, dass man die Entscheidung, die wir heute fällen, nicht

zu hoch hängen sollten, dass es – wie schon anklang – um etwas mehr Zeit geht nachzudenken, etwas mehr Zeit zum resümieren, zum verhandeln. Und das sei alles von der Dimension her nicht so überragend.

Ich sehe das vollkommen anders. Ich finde, wir treffen heute eine Entscheidung in die eine oder andere Richtung von fundamentaler Tragweite, die erheblichen Einfluss haben wird -Herr Oberbürgermeister, Sie haben es ausgedrückt – auf den zeitlichen Verlauf der weiteren Planung und auch auf die Strategie für die weitere Entwicklung der Innenstadt. 2002 ist ein demokratisch absolut legitimer Bürgerentscheid zustande gekommen, an dem sich 148.000 Karlsruherinnen und Karlsruher beteiligt haben. 82.000 davon haben sich klar ausgesprochen für die Kombilösung, zu der meine Partei schon immer in allen Aspekten uneingeschränkt stand und steht, und für eine schienenfreie Kaiserstraße, die Teil der Fragestellung war. Wir haben großen Respekt vor anderen Meinungen und Ideen. Wir haben auch Respekt vor den Gedanken und Bedenken, die Verbände wie Pro Bahn und andere vorbringen. Aber wir haben vor allen Dingen auch sehr großen Respekt vor diesem klaren Votum der Karlsruher Bevölkerung und fühlen uns insbesondere auch den Zielen von damals verpflichtet. Die waren ein deutlicher Fortschritt für den ÖPNV. Vielleicht hat der Klimaschutz 2002 eine noch nicht so überragende öffentliche Rolle gespielt wie heute. Aber natürlich war das auch ein wichtiger Aspekt für einen Push für die Stadtentwicklung. Auch im Sinne einer verbesserten Aufenthaltsqualität für die gerne vergessenen Fußgängerinnen und Fußgänger. Alles Dinge, die wir nicht gegeneinander ausspielen sollten.

Meine Vorrednerin hat es gesagt, es ist sehr viel Zeit vergangen seit dem Baubeginn. 10 Jahre sind inzwischen rum. Viele haben das Gefühl, dass es so langsam auch einmal gut ist, und es auch langsam einmal losgehen könnte, auch wenn wir uns natürlich noch ein klein wenig gedulden müssen. Aber die Bevölkerung hat diese vielen Entbehungen in Kauf genommen in der Umbauphase, in Erwartung, dass sich diese Entbehungen am Ende auch lohnen werden, dass wir eine Stadt bekommen werden mit einer neu gestalteten Kaiserstraße, mit einem pulsierenden Leben oberirdisch und mit vielen Chancen ausdrücklich auch für den östlichen Teil unserer Kaiserstraße. Chancen, die es nicht geben kann und nicht geben wird, wenn unsere zentrale Fußgängerzone nicht endlich schienenfrei wird.

Heute beantragen verschiedene Fraktionen aus einer Unsicherheit heraus, wie es denn so weitergehen wird, wenn die Gleisinfrastruktur irgendwann einmal herausgenommen wird, Moratorien und anderen Dinge. Wenn wir uns ansehen, ist es ganz klar gesagt worden, wie viele Monate eigentlich vor Inbetriebnahme der Kombilösung getestet und geprüft wird und wie viele Monate dann auch noch Zeit ist, bis der Abschnitt Kriegsstraße fertig ist. Dann ist es doch faktisch so. Wir haben quasi ein Moratorium. Wir können ganz massiv Einfluss nehmen auf das Thema Betrieb und Qualität. Von daher überzeugt uns dieses Argument mit dem Moratorium überhaupt nicht. Es überzeugt uns übrigens auch nicht, das habe ich im ersten Redebeitrag nicht 100%ig verstanden, bezogen auf das Argument, dass das zentrale Spielfeld für eine Kapazitätssteigerung des ÖPNV in der Kaiserstraße liegen wird. Am Anfang hieß es, wir haben gar nicht vor, dass die Bahnen dort weiter fahren. Dann hieß es aber doch, dass die Kapazitätssteigerung hier sehr relevant wäre. Wir finden jedenfalls, es gibt durchaus eine Blaupause für weitere Verbesserungen in der Kapazitätsfrage. Das ist die sogenannte Netzkonzeption 2030 der KVV mit vielen Anregungen und Ideen. Wir sind uns sicher, dass es jenseits der Gleisfrage in der Kaiserstraße zu wesentlichen Optimierungen kommen wird.

Ich will nicht eingehen auf die finanziellen Risiken. Dazu ist alles gesagt worden. Ich halte auch einen erneuten, einen dritten Bürgerentscheid für absolut unrealistisch. Aber das ist meine persönliche Meinung.

Es geht mir vor allen Dingen darum, dass wir mit den geforderten Moratorien enorm wertvolle Zeit in Kauf nehmen würden, dass wir im Endeffekt auch gegen die Interessen Karlsruhes vorgehen würden, gegen das, was die Bevölkerung erwartet. Übrigens auch gegen die guten Dinge, die wir dem Einzelhandel unserer Stadt damit tun würden. Deswegen lassen Sie uns bitte dem Bürgerentscheid aus dem Jahr 2002 treu bleiben. Lassen Sie uns nicht selbst verursacht schon wieder Jahre ins Land gehen, völlig unnötig und praktisch die weitere Entwicklung unserer Innenstadt damit behindern. Lassen Sie uns bitte heute die Anträge für ein Moratorium ablehnen.

Stadtrat Jooß (FDP): Wir wollen endlich und schnellstens die Fertigstellung der beschlossenen Kombilösung, die durch den Bürgerentscheid gedeckt ist. Und zwar mit Entfernung der Schienen in der Kaiserstraße.

Einige Bemerkungen:

1. Das Gewerbe muss dringend wieder aufatmen können. Sowohl Handel und Gastronomie, als auch die Wohnqualität warten sehnsüchtig darauf.
2. Karlsruhe kann sich besser von Nord nach Süd weiterentwickeln, weil die Demarkationslinie Kriegsstraße durch einen Boulevard ersetzt wird. Ich habe lange genug – 70 Jahre – die Trennung erlebt. Es ist endlich Zeit, dass die Kriegsstraße auch fertig wird.
3. Wir wollen keine Zuschüsse von Bund und Land aufs Spiel setzen.
4. Ersatzlinien in Ost-West-Richtung sind für Notfälle oder Kapazitätserweiterungen genügend vorhanden.
5. Auch unsere Fahrer in der Kaiserstraße, ständig unter Stress und Strom stehend, werden entlastet. Unsere Fahrer haben sicher schon viele Unfälle verhindert. Deshalb herzlichen Dank an unsere Fahrer, die hier immer einsichtig waren und das mitgetragen haben.

Vielen Dank für Ihre Zustimmung zu Punkt 1. Dem werden wir zustimmen. Die Zusatzanträge werden wir auch ablehnen.

Stadtrat Braun (KAL/Die PARTEI): Wir von der Partei Die PARTEI begrüßen den Vorstoß der rechts-links-grün-versiffen Fraktionen im Gemeinderat, die Bauarbeiten rund um die Kombilösung halbfertig zu belassen. Dann aber bitte im aktuellen Zustand mit der, wie schon vor zwei Jahren von uns geforderten entsprechenden Umbenennung der Kriegsstraße in „Nachkriegsstraße“. Auf den oberirdischen Gleisen soll dann nach unserer Vorstellung aber keine Straßenbahn fahren, sondern viel mehr nach Zurückverlegung des Weihnachtsmarktes auf den Marktplatz als umweltfreundliche Anreisemöglichkeit für den Weihnachtsmann

dienen. Weiter können wir uns die Errichtung eines ICE-Bahnhofs, also eines In-der-City-Expresses in der Kaiserstraße vorstellen, um oberirdisch noch schneller voranzukommen.

Und zum Schluss als Entwarnung für die Antragsteller. Wenn etwas beim Betrieb schief geht, dann bauen wir einfach wieder zurück. Meine Damen und Herren, was sind schon 1,5 Mrd. Euro?

Stadtrat Schnell (AfD): Grundsätzlich, um das einmal vorweg zu sagen, haben wir kein Problem mit einer schienenfreien Kaiserstraße. Aber: Im Fokus muss ein funktionierender ÖPNV stehen. Wir wollen in erster Linie sicherstellen, dass Karlsruhe auch zukünftig über einen leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehr verfügt, der die Menschen dorthin bringt, wo sie tatsächlich hinwollen. Das ist insbesondere die Kaiserstraße. Deshalb unser Antrag, die Schienen dort liegen zu lassen, bis nachgewiesen ist, dass das veröffentliche Linienangebot zur Kombilösung im Bereich der Kaiserstraße – da nehme ich den Punkt auf, Herr Dr. Mentrup, den Sie genannt haben, wir haben das Linienkonzept der standardisierten Bewertung umzusetzen – auch tatsächlich im Alltagsbetrieb robust funktioniert. Schließlich basiert die nur knapp positive Bewertung der Kombilösung darauf, dass auch künftig eine Vielzahl von Linien uns Karlsruher direkt in die Kaiserstraße bringt, währenddessen eine Straßenbahn in der Kriegsstraße faktisch keine bewertungsrelevanten verkehrlichen Vorteile bewirkt. Da die Kriegsstraße bereits durch die Haltestellen am Rüppurrer Tor, am Ettlinger Tor und am Karlstor durch die Nord-Süd-Linien gut erschlossen ist.

Weil, so wie es aussieht, das Teilprojekt Kriegsstraße ohnehin zwei Jahre später als der Tunnel in der Kaiserstraße fertig sein wird, könnten wir auch mit dem Änderungsantrag von GRÜNEN und LINKE. zu unserem Antrag leben, der nur für ein Jahr das Liegenlassen der Gleise in der Kaiserstraße fordert, weil de facto damit insgesamt round about drei Jahre Testzeit bleiben.

Ziemlich erstaunt sind wir jedoch über die Nebelkerzen, die in dieser Angelegenheit durch Stadtverwaltung und Verkehrsbetriebe gezündet wurden. So wird uns Stadträten zunächst durch die Verkehrsbetriebe via Herrn Oberbürgermeister kundgetan, die Herausnahme der Schienen sei Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses. Was auf unsere Nachfrage hin korrigiert und als unglückliche Formulierung bezeichnet wird.

Zum Zweiten wird postuliert, ohne schienenfreie Kaiserstraße sei die Zuwendungsfähigkeit des Projektes gefährdet. Das ist nicht der Fall. Zwar gibt es die Zuschüsse für das Teilprojekt Straßenbahn Kriegsstraße mit Autotunnel nur bei Realisierung auch des Stadtbahntunnels Kaiserstraße mit Südabzweig Ettlinger Straße – wie das ganz offiziell heißt, das Herausnehmen der Gleise aus der Kaiserstraße und deren Umgestaltung ist jedoch nicht Bestandteil des letztgenannten Teilprojektes. Schließlich gibt es für die Umgestaltung der Kaiserstraße auch keine Zuschüsse aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Korrigieren Sie mich bitte, wenn ich damit falsch liegen sollte.

Das seinerzeitige Gutachten von DB International zur Leistungsfähigkeit des Stadtbahntunnels wurde nie veröffentlicht. Des Weiteren bekamen die Verkehrsbetriebe vor knapp zwei Jahren in der sogenannten Zuse-Studie – ich habe sie hier vorliegen – attestiert, ich zitiere zu einer der darin untersuchten Netzvarianten: Wie auch in der Kombilösung, müssten im Tunnel in der Kaiserstraße 4 Straßenbahnlinien im 10-Minuten-Takt verkehren. Zusammen mit den unveränderten Regionalstadtbahnlinien ist damit die maximal zulässige Menge an Fahrten

erreicht. Jetzt weiter, bitte aufpassen: Diese enge Taktung ist aber nur fahrbar, wenn es zu keinerlei Störungen kommt. Für einen verlässlichen Betriebsablauf wäre daher eine Linie weniger im Tunnel wünschenswert. – So weit aus diesem Gutachten.

Fazit: Zweifel an der Leistungsfähigkeit des Stadtbahntunnels haben somit nicht nur wir, sondern auch die Verkehrsbetriebe und die Stadtverwaltung. Deshalb ist es umso dringlicher, die Schienen in der Kaiserstraße zunächst, ich betone: zunächst, zu belassen, bis Klarheit darüber besteht, was tatsächlich funktioniert und was nicht.

Stadtrat Bimmerle (DIE LINKE.): Wie Sie richtig ausgeführt haben, Herr Oberbürgermeister, ist unser interfraktioneller Antrag auf zwei Themen gefußt. Zum einen, was die kurzfristige Reaktion angeht, zum anderen, was den langfristigen Ausbau angeht. Ich könnte Ihnen sicherlich folgen, Herr Oberbürgermeister, bei der kurzfristigen Reaktionszeit. Aber was diesen langfristigen Kapazitätsausbau angeht, da haben Sie auch in den vergangenen Wochen seitens der Verwaltung nichts dazu beigetragen, dass unsere Zweifel beendet werden. Wir sind uns alle einig, wenn wir über den Klimaaktionsplan sprechen, dass er nur funktionieren wird, wenn wir massiv in den ÖPNV investieren, wenn wir den Kapazitätsausbau voranschreiten lassen. Wenn wir dann hören, dass auf einmal – der Antrag liegt jetzt nicht erst seit heute morgen vor, sondern seit langem – mehr Linien durchfahren können, als bisher immer kommuniziert wurde, dann kann man schon sagen, dass man als Stadtrat etwas irritiert darüber ist, dass diese Zahlen uns heute so vorgelegt werden, und weitaus mehr versprochen wird an Leistungskapazität, als es in der vorherigen Diskussion im Hauptausschuss Thema war.

Ich glaube, es geht eigentlich um etwas anderes. Es geht darum, dass mit den beiden Anträgen gewissermaßen in Frage gestellt wird, welche Vorteile die Kombilösung tatsächlich bietet. Ich glaube daran, wenn es in Richtung Kapazitätsausbau geht, dass auch das Versprechen daran nicht ausreichend ist, dass bis 2030 vielleicht fast eine Verdoppelung eintritt. Wenn wir die Ziele der Landesregierung zur Folge nehmen wollen, dass wir in ganz Baden-Württemberg die Verdopplung des ÖPNV erreichen wollen, dann müssen wir doch in Karlsruhe von weitaus höheren Zielen sprechen, als wir es gerade tun. Dann müssen wir viel stärker darüber sprechen, ob wir nicht nur verdoppeln, sondern in Richtung noch mehr Prozentpunkte zu erreichen. Ich glaube, dass dann dieser Knotenpunkt in der Kaiserstraße ein Problemfeld darstellen kann. Deshalb glauben wir – das ist der Hintergrund unseres Antrags -, dass wir auch zukünftig für den Kapazitätsausbau diese Gleise benötigen und dann dementsprechend natürlich ein Bürgerbegehren brauchen würden. Denn, um das Argument aufzugreifen, das die Kollegin der CDU ausgeführt hat: Ich glaube nicht, dass es eine richtige Bürgerbeteiligung ist, wenn Jahre später herauskommt, dass die Kosten ganz anders sind, als zu dem damaligen Entscheidungspunkt. Dass die Rahmenbedingungen seitens der Stärkung und Steigerung der ÖPNV-Taktzahlen ganz andere sind, muss man auch dazu sagen. Ich bin der festen Überzeugung, wenn man heute die Bürgerinnen und Bürger darüber abstimmen lassen würde, ob man dieses Projekt will oder nicht, würde eine ganz andere Entscheidung herauskommen, weil die Grundlagen dieser Entscheidung ganz andere sind als damals.

Zu den genannten Punkten, was die rechtlichen Verpflichtungen angeht. Da waren Sie leider auch in der Vergangenheit nicht unbedingt überzeugend. Das haben auch andere Kollegen schon ausgeführt. Das fängt an mit dem Planfeststellungsbeschluss, dass erst gesagt wird, das sei zwingend vorgeschrieben, und dass dann später herauskommt, dass dem nicht der Fall ist. Auch bei den Förderrichtlinien, dass kommuniziert wird, dass es zwingend notwendig ist und

jetzt eher darüber gesprochen wird, dass es kein Risiko darstellt. Ja, aber worüber wir sprechen können und was wir ganz klar konstatieren müssen, dass es nun einmal nicht so einfach geht und wir aufgrund veränderter Rahmenbedingungen diesen zusätzlichen Abschnitt in der Kaiserstraße noch einmal brauchen. Deshalb bleiben wir auch bei unserem Antrag, dass wir erst einmal ein Moratorium wollen, um dann darüber zu sprechen, wie wir diesen Kapazitätsausbau bis 2030 und darüber hinaus sicherstellen wollen. Ich kann Ihnen eines garantieren. Wenn wir in fünf Jahren darüber sprechen, dass wir eine neue Ost-West-Achse brauchen, weil die bestehenden Kapazitäten und Leitstrukturen das nicht aufnehmen, dann können wir auch gerne über Finanzen reden. Denn dann haben wir eine mögliche Ausweichstrecke bewusst zurückgebaut und müssen teures Geld investieren. Da nehme ich gerne den Vorschlag von Herrn Fluhrer von heute Morgen in den BNN auf, dass wir gerne Flächen, die derzeit vom Autoverkehr belegt sind, für Gleise nutzen. Da sind wir absolut d'accord. Nur entspricht das leider nicht unserem Antrag. Deshalb bleiben wir dabei: Wir wollen ein Moratorium, um im Rahmen dessen zu bewerten, wie sind die finanziellen Risiken dieser Entscheidung, beziehungsweise, was folgt daraus, wenn wir die Gleise tatsächlich wieder benutzen. Und wie wollen wir den geplanten Kapazitätsausbau in der Zukunft sicherstellen.

Stadtrat Wenzel (FW|FÜR): Ich spreche hier für die Fraktionsgemeinschaft von FÜR Karlsruhe und Freien Wähler. Ich betone das ausdrücklich, denn in der Öffentlichkeit haben sich Mitglieder der Freien Wähler bereits dafür ausgesprochen, dass die Schienen bleiben sollen. Aber ich habe die Verantwortung als Stadtrat in der Fraktionsgemeinschaft, einiges klarzustellen.

Heute ist Geburtstag. Vor 10 Jahren war Spatenstich der Kombilösung. Viele wissen, dass ich persönlich gegen dieses Projekt gekämpft habe. Ich habe mit einem Bürgerbegehren für mehr Demokratie sozusagen den Anstoß gegeben, dass es einen zweiten Bürgerentscheid gab, weil ich das Projekt – das habe ich in der Vergangenheit oft genug gesagt – für den finanz- und verkehrstechnisch größten GAU in der Stadtgeschichte halte. Nun sind 10 Jahre vergangen. 10 Jahre Baustellen, 10 Jahre, in denen die Innenstadt gelitten hat. Ich betrachte mich als fairen Spieler. Wenn die 90 Minuten rum sind und die Mannschaften in der Kabine sitzen, werde ich doch nicht auf dem leeren Spielfeld nachhaken. Wir wollen doch endlich zum Schluss kommen.

Jetzt auch die Begründung für unseren Ergänzungsantrag. Als wir den Antrag der AfD gelesen haben, war ich persönlich geschockt. Eine Partei, die sich öffentlich immer als die Partei darstellt, die Bürgerbescheide nach Schweizer Vorbild hochhebt und darauf abzieht, möchte einen Bürgerentscheid mit einem dreijährigen Moratorium ad absurdum stellen. Ich erinnere an die amtliche Fragestellung: Sind Sie zur Entlastung der Kaiserstraße und Umgestaltung der Karlsruher Innenstadt für die Umsetzung der Kombilösung, die aus folgenden Maßnahmen besteht: Unterirdische Führung des Schienenverkehrs in der Kaiserstraße mit einem unterirdischen Südabzweig am Marktplatz – die U-Strab – und schienenfreie Fußgängerzone zwischen Europaplatz und Kronenplatz. Das ist das, was wir heute diskutieren. Ich sehe mich in der Verantwortung, diesen Bürgerentscheid zu respektieren. Sollte vom Bürgerentscheid maßgeblich abgewichen werden, sind wir Freien Wähler und FÜR Karlsruhe der Auffassung, dass das nur durch einen Bürgerentscheid gehen kann, der entsprechend formuliert werden muss.

Wir haben die Verantwortung, egal, wie man zu dem Bürgerentscheid steht. Er ist beschlossen. Wir sollten ihn so schnell wie möglich umsetzen.

Der dritte Punkt war Umbau der Kriegsstraße mit einem Straßentunnel und oberirdischen Straßenbahnlinien. Das ist das, was ich in der Bevölkerung höre, dass sich alle darauf freuen, dass die trennende Wirkung der Kriegsstraße endlich ein Ende findet. Der Einzelhandel hat gelitten. Die Infrastruktur verändert sich, Internethandel, die Städte verändern sich. Es wird aus Einzelhandel immer mehr ein Event. Die Gastronomie geht auf die Straße. Sie, Herr Oberbürgermeister, haben ganz deutlich gesagt, zwischen Fertigstellung der Kaiserstraße und Fertigstellung der Kriegsstraße ist ein Zeitraum. Es ist ein Zeitraum, in dem wir die Leistungsfähigkeit prüfen können. Ich kann leider nicht in die Zukunft schauen. Meine Kristallkugel reicht nur für die nächsten Jahre, aber nicht so weit, dass ich tatsächlich sehen kann, ...

(Zuruf **Stadtrat Ehlgötz/CDU**)

- Ich komme gleich darauf.

... dass der ÖPNV nachher Mittel bekommen kann, dass sich der Klimawandel dermaßen entwickelt. Das sind alles Visionen. Einst sagte ein bekannter Bundeskanzler, wer Visionen hat, sollte zum Arzt gehen. Das wissen wir alle nicht. Wir wissen aber eines: Wir haben Zeit, sinnvoll die Kaiserstraße umzugestalten. Das sollte gehen. Wir als Fraktion werden daher die Änderungsanträge, sowohl das Moratorium ein Jahr als auch zwei Jahre, ablehnen und unseren Antrag, sollten die abgelehnt werden, natürlich als erledigt ansehen. Alles andere macht keinen Sinn.

Stadtrat Pfannkuch (CDU): Herr Oberbürgermeister, Sie haben vorhin alles richtig gesagt.

(Vereinzelter Beifall)

- Das darf man schon einmal sagen.

Nur haben Sie es sehr salbungsvoll gesagt, weil Sie auf gewisse Kreise eine gewisse Rücksicht nehmen.

(Heiterkeit)

Deshalb habe ich mir erlaubt, auf zwei ganz entscheidende Punkte doch noch einmal zurückzugehen. Herr Honné, ich habe in Ihrer etwas wachweichen Ausführung ein Zurückrudern gespürt. Sie sagen zwar, wir wollen nur dieser Stadt Zeit empfehlen und Vernunft in diese Sache bringen. Aber wenn ich mir überlege, was Sie immer noch klimapolitisch dahinter legen, dann habe ich den Eindruck, dass Ihr generalpolitisches Ziel, das Sie seit Jahrzehnten haben, dieses Projekt zu verhindern, nach wie vor und eingeschränkt vorliegt. Da kommen Sie auch nicht mit Ihren Ausführungen darüber hinweg. Deshalb ist jetzt einmal als Schlussstrich wichtig, auf zwei Dinge hinzuweisen.

Die Kombilösung ist vor allem ein stadtplanerisches Projekt. Wir wussten vor dazumal noch nicht, wie wichtig sie sein wird für unsere stadtplanerische Entwicklung, die Südentwicklung,

die ich immer schon als sehr bedeutend angesehen habe. Wenn ich auf Tagesordnungspunkt 12 schaue, wo wir händierend nach den europäischen Experten suchen werden, die uns diese Kaiserstraße wieder in Schuss bringen, weil wir in den letzten Jahren nicht wegen der Baustelle sondern wegen einer Entwicklung auf dem Markt für den Einzelhandel doch eine ganz große Verwerfung erleben. Alles, was wir erwarten dürfen, ist, dass wir die Kaiserstraße ganz anders bespielen werden müssen, als wir uns das derzeit vorstellen. Das geht mit Gleisen nicht. Diese Ehrlichkeit sollte man als zukunftsorientierter Stadtplaner, die GRÜNEN denken in diese Richtung, ab und zu bewerten.

Jetzt noch eine Letztes. Stellen wir uns Karlsruherinnen und Karlsruher vor, wenn die GRÜNEN damals durchgedrungen wären, diesen Tunnel verhindert hätten. Was wäre denn dann? Wäre es Ihre Idee, jetzt die Kaiserstraße noch weiter zu überfrachten? Spätestens die Vision von einer angeblichen Verdoppelung des Fahrgastverkehrs muss Ihnen doch jetzt zeigen, dass der Tunnel richtig war, um die Innenstadt zu entlasten, nichts anderes. Das, was wir dann als Ersatzlösungen brauchen werden, hat der OB zu Recht skizziert. Das ist, glaube ich, jetzt doch ein Stadium dieser Entwicklung, der wir alle mit großem Herzen genießen und entgegensehen.

Stadtrat Cramer (KAL/Die PARTEI): Unserer Meinung nach geht es heute ganz banal darum, wird die Kaiserstraße eine Flaniermeile oder wird sie keine Flaniermeile. Das ist heute die Frage. Das ist letztendlich die Entscheidung. Wir haben den Bürgerinnen und Bürgern beim Bürgerentscheid, aber auch in den ganzen Jahren danach immer gesagt, am Ende wird die Kaiserstraße eine Flaniermeile sein für alle und insbesondere die Fußgänger dort stärken und nicht, dass permanent, ich sage es jetzt etwas polemisch, die großen, gelben Ungeheuer durch die Kaiserstraße fahren und uns Fußgänger, die von Ost nach West über die Kaiserstraße laufen wollen, das oft gar nicht ermöglichen. Das ist die Entscheidung.

Es ist sicher nicht die Entscheidung – das sehe ich nicht so, wie die GRÜNEN, vielleicht sehen es die LINKEN auch so -, dass, wenn man jetzt die zwei Gleise drin lässt, das klimapolitisch relevant sein kann. Das wird es einfach nicht sein. Wenn hier einer der Vorredner gesagt hat, heute würde man bei dem Bürgerentscheid anders abstimmen, dann heißt das für mich, man würde praktisch dafür stimmen, dass weiterhin nur oben gefahren wird. Da frage ich mich auch – der Kollege Pfannkuch hat es gerade angedeutet -, wie soll das denn dann gehen, wenn man jetzt wirklich nur die Kaiserstraße hätte, mit dem Ziel, eine verkehrspolitische Wende zu machen. Wir hätten unten den Tunnel nicht. Wir hätten die Kriegsstraße nicht. Wie soll das dann gehen? Noch mehr oben hineinzupacken geht einfach nicht. Hättet Ihr die Kriegsstraße dann gebaut für eigenes Geld?

(Zurufe)

Gut, das hätte man machen können, aber ich behaupte jetzt einmal in Richtung GRÜNE, diesen Antrag hättet Ihr nie gestellt für die Kriegsstraße. Denn wie will man denn oben Straßenbahnen fahren lassen mit dem ganzen Autoverkehr. Ich kann mir nicht vorstellen, dass die GRÜNEN sich für einen Autotunnel in der Kriegsstraße eingesetzt hätten. Nie im Leben. Es ist schon richtig so, wie der Bürgerentscheid auf den Weg gebracht wurde, auch wie er entschieden wurde. Es war für die Karlsruher Liste ein großes Problem, der U-Strab damals zuzustimmen - wir haben ihr nicht zugestimmt -, als es nur um den Tunnel ging, und oben auf der Kaiserstraße zu fahren. Damals war noch die Idee, nachts den Tunnel zu schließen und

oben auf der Kaiserstraße dann die Straßenbahnen fahren zu lassen. Das haben die Bürger abgelehnt. Das haben sie definitiv abgelehnt. Heute wird von den GRÜNEN und auch von den LINKEN für den Tunnel, aber auch für das weitere Fahren oben auf der Kriegsstraße plädiert. Das ist doch ein absoluter Widerspruch.

Letztes Wort. Der zweite Bürgerentscheid, der dann positiv ausgegangen ist, war ganz klar, dass man diese Kombilösung wollte, beides wollte. Auch mit dem Hinblick auf den Einzelhandel und andere Einrichtungen in Richtung Süden die Stadt zu entwickeln. Das sollten wir auch so tun heute mit unserer Entscheidung. Ich bin absolut zuversichtlich, dass es heute eine gute Mehrheit geben wird für den Vorschlag der Verwaltung, letztendlich für die Umsetzung des Bürgerentscheids.

Stadtrat Dr. Schmidt (AfD): Ich möchte noch einmal daran erinnern, dass die AfD den ursprünglichen Antrag gestellt hat, und dass danach die GRÜNEN und DIE LINKE einen Änderungsantrag gestellt haben. Was ist der Unterschied zwischen den beiden Anträgen? Uns ging es nur um die Gleise in der Kaiserstraße. Wir sagten, man sollte drei Jahre warten, um sicherzugehen, dass alles funktioniert. Die GRÜNEN und LINKE sagten, sie wollen ein Moratorium für alle Gleise und man soll ein Jahr warten. Das mit allen Gleisen hat sich schnell erledigt. Die einzigen Gleise, die übrig bleiben, sind die in der Kaiserstraße. Also geht es in beiden Anträgen um dieselben Gleise. Da Ihre Argumentation am Anfang, Herr Oberbürgermeister, uns überzeugt hat, dass keine drei Jahre erforderlich sind nach der Fertigstellung des Gesamtprojekts, will ich noch einmal etwas klarer formulieren, was mein Kollege Schnell vorhin gesagt hat. Wir reduzieren auf ein Jahr. Damit sind beide Anträge von der Sache her gleich, können also von der Sache her zusammen abgestimmt werden. Sie sind aber von der Begründung her völlig verschieden. Denn wir haben diesen Antrag ursprünglich gestellt, ganz einfach deshalb, weil man unter Tage, also im Tunnel, signalisiert fahren muss. Da gilt ein minimaler Zugabstand von 90 Sekunden. 90 Sekunden umgerechnet auf eine Stunde bedeuten maximal 40 Fahrten pro Stunde. Aber nach dem vorliegenden Liniennetz der Kombilösung wird am Marktplatz mit den abbiegenden Bahnen bereits eine Zahl von 39 Fahrten pro Stunde erreicht. Diese Zahlen haben uns dazu bewogen, diesen Antrag zu stellen. Wir sind bereits am Limit. So eine dichte Fahrfolge unter Tage hat nirgendwo auf der Welt bisher funktioniert. Das war der Grund für unseren Antrag. Wir wollen nicht, dass jetzt wieder Bahnen oberirdisch fahren in der Kaiserstraße.

(Zurufe)

- Nein! Wollen wir gar nicht! Wir wollen, dass für einen begrenzten Zeitraum die Schienen liegen bleiben, und nur, wenn es wirklich nötig ist, wenn man merkt, es ist ein Engpass oder es ist eine Havarie, dann sollen die Bahnen durch die Kaiserstraße fahren. Natürlich nicht im Normalbetrieb. Es ist nur eine Rückfalloption, die wir uns für einen bestimmten Zeitraum offenhalten wollen. Wir halten das für sehr sinnvoll. Deswegen, mit diesem abgeänderten Antrag würden wir gerne in die Abstimmung gehen. Denken Sie daran, uns geht es nicht darum, dass Bahnen in Zukunft in der Kaiserstraße fahren. Wir wollen auch nicht, dass die Schienen ewig in der Kaiserstraße liegen bleiben, so wie die GRÜNEN es wollen. Für uns ist dieser Volksentscheid bindend, nach wie vor. Er sieht vor, dass die Schienen aus der Kaiserstraße heraus kommen. Wir sagen nur, mit dieser engen Fahrfolge brauchen wir ein bisschen Zeit, um zu schauen, ob auch alles funktioniert. Denn wir wollen etwas möglich

machen, was bisher nirgendwo auf der Welt funktioniert hat. Deswegen glauben wir, dass unser Antrag durchaus sinnvoll und berechtigt ist. Wir bitten um Zustimmung.

Stadtrat Kalmbach (FW|FÜR): Ich möchte daran erinnern, diese ganze Kombilösung hat den einen großen Effekt – ich habe gerne Visionen -, dass wir eine Vision einer neuen Innenstadt bekommen. Wenn wir an dieser Stelle den Prozess aufhalten, werden wir tatsächlich auch stehenbleiben. Wenn wir zu der Erkenntnis kämen, wir lassen die Schienen drin, dann wird die ganze Geschichte gestorben sein. Der große Segen der Kombilösung ist für mich, dass wir die Stadt umbauen können zu einer höchst attraktiven Innenstadt. Ich glaube, anders geht es nicht, als hier Schienen herauszunehmen. Und die auch zügig herauszunehmen, weil nämlich der Umbau voran geht. Die Programme laufen. Die Innenstadtentwicklung läuft. Wir können nicht einfach zwei Jahre warten, bis es weitergeht. Wir müssen dranbleiben und Schritt halten. Wir können es nicht länger aufschieben. Das geht nicht. Deswegen ein ganz klares Ja noch einmal zur Kombilösung, ein ganz klares Ja auch der zügigen Umsetzung, die Schienen herauszunehmen.

Es gibt immer Bedenken, aber wenn man eine Vision hat, muss man auch eine Entscheidung treffen.

Der Vorsitzende: Ich möchte zu drei, vier Punkten noch etwas anmerken. Ich mache es schnell. Mir ist noch einmal wichtig, ich hatte es nicht erwähnt, um überhaupt schneller als Schrittgeschwindigkeit in der Fußgängerzone fahren zu können, brauchen Sie eine Ausnahmegenehmigung. Meine Juristen im Haus empfehlen mir mitunter auch, diese Ausnahmegenehmigung nicht immer wieder zu erteilen, weil sie natürlich auch mit gewissen Haftungsrisiken verbunden sind. Insofern, auch wenn ich dem Gedanken näher träte, dass wir vielleicht bei den aktuellen Linienkonzepten bei einer Steigerungsnotwendigkeit der Kapazitäten mit der Verkehrssystematik in der Kriegsstraße zum Beispiel wie wir sie uns zukünftig vorstellen, nicht die Zahl der Linien realisieren können, die wir aber vielleicht brauchen, dann kann nicht die Alternative sein, dass ich oberirdisch wieder in die Kaiserstraße gehe. Denn ein wesentliches Element des ganzen Kombilösungswerks ist vor allem auch, dass man sagt, man will diese Verzögerungen, die es dort gibt, die Notwendigkeit einer Ausnahmegenehmigung und vieles andere, nicht mehr eingehen. Dann, Herr Stadtrat Honné, da bin ich völlig bei Ihnen, müssen wir uns über die Kriegsstraße noch einmal von den Verkehrskonzepten dahingehend unterhalten, dass wir die Schienen noch leistungsfähiger machen, zu Lasten anderer.

Ich war vor ein paar Jahren gar nicht mehr so sicher, ob das mit dem Tunnel unter der Kriegsstraße überhaupt notwendig ist. Ich habe meine Fachleute genervt und gesagt, bekommen wir das nicht an den Knotenpunkten auch ohne einen Tunnel hin, dass wir die Stadtbahn bevorzugen, dass wir auch in der Nord-Süd-Überquerung Fußgänger, Fahrradfahrer ermöglichen und trotzdem keinen Tunnel brauchen. Ich bin jetzt im Hinblick darauf, dass ich möglicherweise irgendwann die Kapazität auf der Schiene in der Kriegsstraße noch hochtreiben muss, Gott froh, dass wir diesen Tunnel haben, weil wir damit noch viel mehr Möglichkeiten bekommen. Auch die Verbindung Hermann-Billing-Straße und Baumeisterstraße ist natürlich im Moment eher eine Ausweichstrecke. Aber wir müssen uns dann gegebenenfalls unterhalten, dass wir sie noch einmal anders ertüchtigen, dass sie dann auch mehr schafft. Rein von der Technik her schafft sie deutlich mehr, als im Moment vorgesehen ist.

Herr Stadtrat Schnell, es ist richtig, die Stadtpolitik hat immer die Erreichbarkeit der Innenstadt über die Kaiserstraße zum Zentrum ihrer Überlegung gemacht. Aber wenn Sie sich überlegen, wie diese Kriegsstraße umgestaltet wird, was da jetzt passiert an zusätzlichem Einzelhandel, an Attraktionen, wenn man überlegt, das Landratsamt öffnet sich der Kriegsstraße gegenüber, das Theater öffnet sich der Kriegsstraße, wir bekommen eine ganz andere Mittelpunktfunktion. Von daher spielt es in 10 oder 20 Jahren keine Rolle mehr, ob ich in der Kaiserstraße aussteige oder in der Kriegsstraße. Ich werde die gesamte Innenstadt immer als gut erreichbar erleben. Auch da hat sich etwas geändert. Wenn Sie sehen, wie problemlos es auch geklappt hat, als die S1/S11 durch die Hermann-Billing- und Baumeisterstraße umgeleitet wurde, sind trotzdem alle zur Arbeit und zum Geschäft gekommen. Auch selbst von da aus ist es kein Problem.

Sie argumentieren, Herr Stadtrat Dr. Schmidt, sehr stark mit dem Gleisdreieck. Ich habe das noch einmal recherchieren lassen. Es gibt sechs Gutachten mittlerweile dazu, dass die Kapazität im Tunnel und auch im Gleisdreieck unterirdisch ausreicht, um das zu machen, was wir hier planen. Der Grund, den Sie angeführt haben, ist auch der, dass wir mit einer oder sogar zwei Linien weniger in diese unterirdische Geschichte gehen. Aber deswegen wurde die Kriegsstraße gebaut, damit ich hier auch noch eine Ergänzung habe. Ich kann Ihnen die Gutachten gerne einmal zuleiten. Selbst wenn wir feststellen sollten, dass wir am Ende dieses Tunnelbauwerk überfordern, haben wir von der Zeit her fast sowieso schon ein Jahr Moratorium. Denn bis wir Ende 2022 dann überhaupt erst anfangen können, irgendetwas in der Kaiserstraße an den Schienen zu tun, haben wir – wenn es so läuft, wie wir das planen – ab Dezember 2021 fast ein Jahr Vorlauf gehabt. Da muss es uns dann gelingen, diese Dinge zu klären. Deswegen brauche ich dieses explizite Moratorium nicht. Das Gefährliche am Moratorium ist für mich auch nicht, dass wir noch ein Jahr die Schienen liegen lassen, sondern dass Sie es mit der Erwartung verbinden, bis dahin die Sicherheit zu bekommen, wie sieht denn ein Kapazitätssystem 2030 oder 2032 aus. Ich weiß nicht, wie wir bis dahin das so weit voraussagen und auch festlegen können, dass ich damit mal eben zum Land gehe und sage, ich habe zwar bisher dafür gekämpft, dass wir die Kriegsstraße finanziert bekommen, damit ich nicht mehr oberirdisch durch die Kaiserstraße fahren muss mit den Schienen. Aber jetzt bin ich bei euch und sage, ich brauche es trotzdem wieder. Ich kann mir gar nicht vorstellen, dass das überhaupt dann schon so verbindlich ist und nachgewiesen werden kann, dass wir es überhaupt leisten könnten. Ich bin auf der anderen Seite der Meinung, dass wir das dann auch mit den bestehenden Ost-West-Verbindungen hinbekommen, auch wenn das hier angezweifelt wird.

Eine Verdopplung der Nutzerinnen- und Nutzerzahlen, Herr Stadtrat Bimmerle, muss nicht zwangsläufig eine Verdopplung der Taktung sein. Wir haben auch heute noch durchaus Leerstände in unseren Fahrzeugen. Wir können auch noch ein Fahrzeug dranhängen in verschiedenen Linien. Wir haben noch andere Möglichkeiten, darauf einzugehen. Deswegen ist es für mich nach Auskunft unserer Verkehrsbetriebe langfristig sehr wohl geklärt, dass wir hier ausreichend Ost-West-Kapazitäten haben. Sie zitieren die Festlegung des Landes Baden-Württemberg, dass man die Kapazitäten im ÖPNV verdoppeln soll und leiten daraus ab, dass das für Karlsruhe noch einmal übererfüllt werden muss. Eine ähnliche Argumentation hatten wir neulich in der Diskussion bezüglich des Autoverkehrs. Zumindest da kann ich Ihnen Entwarnung geben. In dem Papier der Landesregierung steht ausdrücklich drin, dass die Reduzierung des Autoverkehrs aus Klimaschutzgründen um jedes dritte Auto sich ausdrücklich

auf die Großstädte bezieht. So ähnlich, ich kann es jetzt leider nicht nachkontrollieren, bin ich mir sicher, ist das hier. Ich nehme eher umgekehrt in Anspruch, dass man in Karlsruhe wahrscheinlich unabhängig davon, wie wir uns anstrengen, Mühe haben wird, die Zahl der Nutzerinnen und Nutzer zu verdoppeln, weil wir schon relativ hoch einsteigen. Wir werden es trotzdem versuchen, und wir werden es aus meiner Sicht auch schaffen. Aber ich sehe jetzt nicht unbedingt, dass daraus sich schon Kapazitätsängste ergeben. Deswegen halte ich es für gefährlich zu sagen, wir lassen es dann zunächst und diskutieren noch einmal bis ins Jahr 2022, weil ich auch nicht erkennen kann, wo die neuen Erkenntnisse herkommen, wenn ich Ihnen heute schon belegen könnte, dass die Kapazitäten ausreichen. Wir brauchen dann möglicherweise neue Konzepte zur Regelung des oberirdischen Verkehrs, damit diese vielen Stadtbahnen ungestört über die Kreuzung kommen. Aber die reinen Schienenverbindungen geben diese Kapazitäten her. Das habe ich versucht, Ihnen plausibel zu machen.

Ich möchte auch noch einmal ausdrücklich sagen, dass wir auch innerhalb der Verwaltung im Moment durchaus diskutieren, dass, wenn es am Ende dazu käme, dass wir die Gleise drin lassen, wir das Risiko der Infragestellung der Förderfähigkeit und anderes als so gravierend betrachten, dass wir dann sogar anschließend darüber diskutieren, ob ich nicht zu einem bestimmten Zeitpunkt gegebenenfalls Widerspruch einlegen muss. Da können Sie uns auch nicht mit Sätzen kommen, die aus irgendwelchen Anträgen herausgerissen wurden, oder auch irgendwelchen Zuwendungsbescheiden. Ich kenne die Diskussion, die wir damals geführt haben. Wir sehen hier ein eklatantes Risiko, und zwar nicht, dass wir Geld zurückzahlen müssen, sondern dass wir das Geld gar nicht erst bekommen. Denn die entsprechende Förderung wird immer jeweils nach Abschluss der entsprechenden Bauabschnitte gestellt.

Insofern noch einmal mein dringender Appell, jetzt der Beschlussvorlage der Verwaltung unverändert zuzustimmen. Wir werden uns über Kapazitätssteigerungen in den nächsten Jahren unterhalten müssen. Das wird noch großen Einfluss auf unsere Verkehrsströme haben. Aber die Ost-West-Verbindungen werden nicht das Nadelöhr für diese Kapazitätserweiterungen werden, weil wir durch die Kriegsstraße zusätzlich zum Tunnel unter der Kaiserstraße und noch als dritte Verbindung in der Baumeister-/Hermann-Billing-Straße gerade an dieser wichtigen Stelle ausreichend Kapazitäten bereitstellen, die auch noch eine fast Verdopplung ohne große weitere Einflüsse darstellt.

Ihre Rechnung, Herr Stadtrat Schnell, ich will es jetzt nicht wiederholen, es gibt keinen Abstand von zwei oder drei Jahren zwischen den beiden Maßnahmen, sondern einen maximalen Abstand von einem halben Jahr. Wenn es ganz schief läuft, vielleicht einem Jahr. Das will ich noch einmal darstellen, damit sich das nicht falsch festsetzt. Ich gehe immer noch davon aus, dass wir die eine Maßnahme, nämlich die Inbetriebnahme des Stadtbahntunnels Mitte 2021, spätestens Ende 2021 hinbekommen. Die Inbetriebnahme der Kriegsstraße ist weiterhin seit zwei Jahren unverändert auf Ende 2021 geplant. Damit hätten wir beide Dinge dann zeitgleich zur Verfügung.

Dann kommen wir zur Bearbeitung der Anträge. Der weitestgehende Antrag war der Antrag der AfD mit den drei Jahren. Sie haben das, Herr Stadtrat Dr. Schmidt, jetzt auf ein Jahr verkürzt. Insofern entspricht es an der Stelle dem GRÜNEN-Antrag. Da Sie aber unterschiedliche Begründungen haben und auch bei dem GRÜNEN-Antrag noch einmal das Thema eventuell eine Veränderung der anschließenden Konzeption mit drin ist, während Sie sagen, es geht Ihnen nur um das Jahr, um zu schauen, ob das mit der

Stadtbahninbetriebnahme funktioniert, würde ich trotzdem gerne die Anträge getrennt zur Abstimmung stellen. Sie sind in dem, was damit konnotiert wird und auch mit den Ergänzungen unterschiedlich.

Ich stelle daher zunächst einmal den Antrag der AfD zur Abstimmung, verbunden mit der Ansage, dass aus drei Jahren jetzt bitte ein Jahr wird. – Das ist eine mehrheitliche Ablehnung.

Jetzt rufe ich den Antrag der GRÜNEN und der LINKEN auf, Moratorium von einem Jahr und dann Entscheidung, inwieweit wir wegen Kapazitätsprognosen doch noch einmal eine Veränderung der Gesamtkonzeption brauchen. Ich hoffe, ich habe das einigermaßen richtig wiedergegeben. – Das ist eine mehrheitliche Ablehnung.

Damit hat sich der Antrag der Freien Wähler erledigt. Die Anfrage der Karlsruher Liste ist beantwortet. Von daher soweit alles geklärt.

Jetzt kommt die unveränderte Beschlussvorlage der Verwaltung zur Abstimmung. – Das ist eine mehrheitliche Zustimmung.

Zur Beurkundung:
Die Schriftführerin:

Hauptamt - Ratsangelegenheiten –
31. Januar 2020