



## Niederschrift

51. Plenarsitzung des Gemeinderates  
27. Juni 2023, 15:30 Uhr  
öffentlich  
Bürgersaal, Rathaus am Marktplatz  
Vorsitzender: Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

17.

**Punkt 16 der Tagesordnung: Weiterentwicklung Karlstraße auf Basis des Reallabors**  
Vorlage: 2023/0386

**Punkt 16.1 der Tagesordnung: Behindertengerechte Haltstelle mit guter Umsteigeanbindung am Europaplatz erhalten**  
Änderungsantrag: FW|FÜR  
Vorlage: 2023/0386/1

**Punkt 16.2 der Tagesordnung: Weiterentwicklung Karlstraße auf Basis des Reallabors: Übergeordnete Planung**  
Ergänzungsantrag: FW|FÜR  
Vorlage: 2023/0386/2

**Punkt 16.3 der Tagesordnung: Weiterentwicklung Karlstraße auf Basis des Reallabors**  
Änderungsantrag: SPD  
Vorlage: 2023/0386/3

**Beschluss:**  
Kenntnisnahme

**Abstimmungsergebnis:**  
Keine Abstimmung

**Der Vorsitzende** ruft Tagesordnungspunkt 16 zur Behandlung auf und verweist auf die erfolgte Vorberatung im Planungsausschuss am 15. Juni 2023 und im Hauptausschuss am 20. Juni 2023.

Ich möchte noch mal erläutern, dass ursprünglich vorgesehen war, letzte Woche im Hauptausschuss vorzubereiten und heute zu einer Entscheidung zu kommen. Im Hauptausschuss haben sich doch sehr viele Fragestellungen aufgetan. Das war auch alles absehbar, und nachdem ja auch die öffentliche Diskussion jetzt zumindest mal zum Thema

Fußgängerzone erst richtig eingesetzt hat, war dann die Vereinbarung im Hauptausschuss, dass wir heute noch zu keiner Entscheidung kommen, sondern dass wir noch mal eine Beratungsfolge im Juli hinterherschalten, einmal noch mal einen Hauptausschuss und einmal dann im Gemeinderat, und wir sehen dann, zu welchen Entscheidungen Sie sich im Gemeinderat im Juli schon befähigt fühlen und zu welchen Entscheidungen gegebenenfalls auch nicht. Entgegen manchen Mutmaßungen der Presse ist der Hauptausschuss im Juli für diesen Tagesordnungspunkt öffentlich. Das heißt, die Annahme, es würde ja hinter verschlossenen Türen wieder irgendwas entschieden und gestaltet, ist nicht zutreffend, sondern wir kriegen jetzt einen transparenten Diskussionsprozess heute hier und im Juli noch mal im Hauptausschuss, und auch noch mal im Gemeinderat.

Wir haben jetzt dennoch die drei Änderungsanträge relativ zackig mit Stellungnahmen versehen. Die sind natürlich dann auch entsprechend mit heißer Nadel gestrickt. Also, wenn da vielleicht der eine oder andere Aspekt aus Ihrem Antrag noch nicht richtig berücksichtigt ist, hätten wir dazu noch Gelegenheit, im Hauptausschuss und im nächsten Gemeinderat zu diskutieren. Insofern würde ich jetzt auch die Anträge heute nicht zur Abstimmung stellen, sondern sie würden wir jetzt mitnehmen in das Beratungsverfahren, sodass wir auch an dieser Stelle heute noch keine zugespitzte Situation schaffen müssen, sondern erst mal im Grunde in eine erste öffentliche Debatte heute einsteigen, wie gehen wir jetzt mit den Ergebnissen des Reallabors, aber auch mit den anderen Ergebnissen der Weiterentwicklung Kombi-Lösung letzter Teil, Umgestaltung Europaplatz und, und, und um, und kommen hier vielleicht dann zu übereinstimmenden oder auch nicht-übereinstimmenden Positionen.

Damit können wir in die Debatte einsteigen. Die allgemeine Einführung in das Thema, glaube ich, kann ich mir ersparen. Es war ja auch in der Presse entsprechend breit dargestellt.

**Stadträtin Bischoff (GRÜNE):** An erster Stelle möchte ich erst dann mal bei der Verwaltung, den beteiligten Ämtern und der Hochschule und dem beteiligten Büro, die hier an der Erstellung der Unterlagen beteiligt waren, mich bedanken. Ich denke, wir haben hier eine ziemlich gute Grundlage an Informationen, um in die weitere Diskussion für die Planung der nördlichen Karlstraße einzusteigen. Ich denke, die Anzahl an Fragen ist im Grunde genommen auch eine Art Ausdruck der ziemlich weitreichenden Informationslage, und in der Evaluation der Hochschulen wurden ja an sich auch viele Fragen offengelassen, um eben im weiteren Verfahren diese zu diskutieren und zu erörtern. Ich kann an dieser Stelle aber versichern, dass wir als Grüne, und das dürfte jetzt nicht überraschend sein, einer Verstärkung des Reallabors sehr positiv gegenüberstehen und auch die Verlagerung der Haltestelle am Europaplatz, so wie sie eben damit einhergeht, auch befürworten. Das sind auch Maßnahmen, die für uns direkt aus dem Konzept für öffentlichen Raum und Mobilität, also dem ÖRMI-Konzept, hervorgehen, und auch mit dem Bezug auf dieses Konzept hat es uns ein bisschen verwundert, dass jetzt öfter auch die Forderung nach einem Gesamtkonzept für den Automobilverkehr in der Innenstadt gefordert wird, wo wir doch erst vor ein paar Monaten ein Gesamtkonzept, das eben alle Mobilitätsformen mit einnimmt, beschlossen haben. Besonders wichtig ist für uns hier die Entwicklung des Europaplatzes und auch im Hinblick auf einen früheren Tagesordnungspunkt, bei dem wir ja die Zusammensetzung des Sanierungsbeirats für das Sanierungsgebiet Innenstadt West beschlossen haben, denke ich, ist es ein guter Anfang für dessen weitere Arbeit, ein gutes Konzept für den Europaplatz zu bieten. Aktuell haben wir eben die Situation, dass zum einen durch die Haltestelle,

durch die bisherigen Schienen und eben die nicht ganz klare Verkehrsführung für Autos, also das ist ja ein relativ weiter Bereich, der im Grunde genommen jetzt durch die Schiene im Europaplatz eher ungenutzt ist, eine ziemliche Aufspaltung des Platzes haben und dieser eben als Ganzes gar nicht nutzbar ist. Was wir auf jeden Fall auch sehr positiv bewerten, ist, dass in der Evaluation der Hochschule auch klar wurde, dass die Sperrung für den Autoverkehr zu einer deutlichen Reduzierung auch der Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern geführt hat, besonders dadurch, dass eben jetzt für den Radverkehr die Wegführung deutlich klarer ist. Von der Hochschule wurde auch noch drauf hingewiesen, dass trotzdem diese Wegführung auch weiterhin sehr klar definiert sein müsste, deswegen diese Ausgestaltung, ob es jetzt eine Fußgängerzone sein soll oder eben doch eine andere Form, wäre für uns an dieser Stelle auch noch nicht ganz klar, aber wir sind auf jeden Fall gespannt, was da in der weiteren Diskussion noch vorgeschlagen wird, und würden uns da natürlich dann auch weiterhin einbringen. Vielen Dank.

**Stadtrat Pfannkuch (CDU):** Zunächst einmal tun wir so, als ob wir jetzt mit der Diskussion anfangen, und ich bin Ihnen dankbar, dass Sie die öffentliche Diskussion im Grunde jetzt noch einmal eröffnet haben, zugelassen haben. Man darf nicht vergessen, die Verwaltung hat ehemals in zwölf Tagen dieses Projekt durchziehen wollen und hatte ernsthaft erwartet, dass wir heute einen Beschluss fassen. Das verstehe ich im Nachhinein bei dem Komplex in keiner Weise. Es geht doch um die Bewertung eines Reallabors, und zwar über die Verkehrsberuhigung der nördlichen Kaiserstraße. Es geht aber nicht nur um das, sondern im Nachgang haben Sie in dieser Vorlage eine ganze Menge anderer Entscheidungen reingepackt, die so einfach nicht über den Tisch entschieden werden können. Wir sind schon der Meinung, dass wir über den Europaplatz, die künftige Gestaltung reden müssen und darüber reden müssen, ob es Alternativen zur Verlagerung der Haltestelle gibt. Das hat doch erhebliche Auswirkungen dann auf andere Entscheidungen in diesem Großkomplex Europaplatz, nördliche Karlstraße, Amalienstraße. Also, ich denke schon, dass wir hier nicht dieses Labor, das Reallabor nur zu bewerten haben, sondern wir müssen die gesamten Dinge in die Hand nehmen, und es hat sich eben einfach sofort ergeben, dass hier eine ganze Menge von Vorfragen zu beantworten sind. Wir haben sie gestellt, das haben Sie jetzt hier nicht ausdrücklich gesagt, aber es ist ja auch öffentlich bekannt, dass es allein 46 Vorfragen sind, die die CDU-Fraktion gestellt hat, und ich glaube, man muss über alle Fragen sehr ernsthaft nachdenken, um uns dann Antworten zu geben, die eine Grundlage für eine weitere Diskussion sind. Und wenn Sie gerade eben sagen, der Hauptausschuss am 11.7. sei öffentlich, aber das Missverständnis haben Sie mit der Vorlage selbst gesetzt, denn dort steht nicht-öffentlich. Aber ich glaube, jetzt kann man nicht mehr in die Nicht-Öffentlichkeit flüchten. Jetzt müssen wir schon in aller Offenheit die Dinge bis zum Ende diskutieren, und das haben Sie ja jetzt eröffnet, nochmals danke schön. Die Diskussion muss unbedingt fortgesetzt werden. Es ist auch so, dass wir diesem Verkehrsversuch durchaus positiv gegenüberstehen. Das ist nicht das Problem. Die CDU will nur, dass wir hier keine Grundfehler machen. Sie wissen, die Karlstraße soll vollständig gesperrt werden. Die Konsequenzen wollen wir genau wissen und haben angesprochen. Danke schön.

**Stadtrat Zeh (SPD):** Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, liebe Kolleginnen und Kollegen, zunächst zum Reallabor. Dort war die Karlstraße als Straße für Anliegerverkehr frei angelegt, nicht als Fußgängerzone. Der Durchgangsverkehr hat deutlich abgenommen. Die Autos fahren vom Süden kommend links in die Amalienstraße. Um Staus an der Waldstraße zu vermeiden, wurde dort die Querungszeit gekürzt bzw. die Ampel ausgeschaltet, und die Querung für Fußgänger und Radfahrer war hier beeinträchtigt. Die Autos konnten ihre

Ziele erreichen, spätestens am Kaiserplatz war die Möglichkeit, zur Stephaniestraße weiterzufahren. Positiv war es für die Fußgänger, mehr Gastronomen mit Außenbewirtschaftung, leichteres Queren der Karlstraße, auch wenn die gelben Möbel nicht jedermanns Geschmack waren, es gab mehr Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsqualität.

Die größte Zustimmung kam von den Radfahrern. Sie hatten nun hier eine gute Nord-Süd-Verbindung hinzubekommen, aber es ist nach meinem Wissensstand nicht geplant, diese bei der Veränderung zur Fußgängerzone als Nord-Süd-Verbindung fortzusetzen. Gemischt war die Reaktion beim Anliegerverkehr, sowohl Lieferverkehr, die Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen und Krankentransporte, auch die Stellplätze für Taxis. Hier mussten einige Veränderungen vorgenommen werden. Am Ende waren auch hier nicht alle mit den Sperrungen zufrieden. Die Berichte sind umfangreich, die Folgerungen nicht so einfach wie beim Reallabor Passagehof. Dies führte insgesamt zu heftigen Diskussionen in der SPD-Fraktion.

Nun zu den Folgerungen der Stadtverwaltung und der Verkehrsbetriebe, mit der Karlstraße als Haltestelle und Fußgängerzonen. Eigentlich wäre der Europaplatz die optimale Haltestelle. Aufzüge und Abgänge gehen auf dem Platz, geplant wurde er für unsere Straßenbahn mit Türhöhe 33 Zentimeter. Herr Dr. Ludwigs Credo war, Überlandbahn mit 55 Zentimeter Türhöhe in den Untergrund, die städtischen teilweise oben. Die Verkehrsplanung, die Einleitung der S31, deshalb müsste jetzt tatsächlich die Haltestelle verlegt werden, jedoch das Umsteigen verschlechtert sich für den ÖPNV deutlich, beispielsweise wer vom Hauptbahnhof zur Dualen Hochschule kommt, muss jetzt längere Wege machen. Das ist für unsere Mobilitätseingeschränkten sehr schwierig. Ich kürze jetzt ab, wir diskutieren das Ganze ja zum zweiten Mal. Letztendlich sind viele Verkehrsfragen offen. Wo soll tatsächlich Radverkehr fahren, wo dürfen Autos fahren und ähnliches. Die sollten in einer Projektskizze vorhanden sein. Die SPD ist aber für die Fortsetzung der Planung und dementsprechend weiter.

**Stadtrat Cramer (KAL/Die PARTEI):** Meine Fraktion ist erst mal zufrieden, dass die CDU-Fraktion, die ihre Fragen, die sie hat, in der Anzahl und in der Deutlichkeit gestellt hat, denn ich denke, dass das letztendlich uns alle hier im Gemeinderat und das Projekt letztendlich weiterbringen wird. Ich möchte mich auch nur für zwei Dinge sozusagen festlegen für meine Fraktion. Wir sehen einmal die Straßenbahnhaltestelle in Zukunft in der Karlstraße. Es ist natürlich richtig, dass die Ab- und Zugänge zur U-Bahn auf dem Europaplatz mehr oder weniger alle liegen. Da muss man dann schon auch noch gut nachdenken, wie man da die Verbindungen herstellt. Wir möchten aber noch eins zu bedenken geben oder auch noch mitgeben für den Europaplatz. Wir wissen ja, dass die Besitzverhältnisse so sind, dass der Teil, der an die ehemalige Hauptpost grenzt, ja im Privatbesitz ist und die andere Fläche sozusagen öffentlicher Bereich ist, im städtischen Bereich. Auch da muss überlegt werden, wie kann man das zusammenbringen, auch in der Möblierung, das wäre für uns letztendlich auch noch eine wichtige Sache. Zum Schluss sollte auch im Rahmen jetzt der Umgestaltung des Europaplatzes-Neugestaltung auch das Grenadierdenkmal wieder neu mitbedacht werden, was damit passieren wird. Wird es wieder zurückkommen auf seinen angestammten Platz oder nicht, oder in welcher Form wird ein Denkmal auf dem Europaplatz angebracht werden, aufgestellt werden, also das muss unserer Meinung nach auch mitbedacht werden noch.

**Stadtrat Høyem (FDP):** Auch wir nehmen sehr, sehr gerne teil an dieser Debatte, und wir finden, dass die Entwicklung generell in der Innenstadt, aber bestimmt auch hier in der

Karlstraße sehr wichtig ist, aber das soll eine langreichende Entscheidung am Ende sein. In dieser Mandatsperiode wissen wir, dass die stärkste Lobby, die wir in Karlsruhe haben, die Radfahrer-Lobby ist. So ist es wahrscheinlich nicht für immer, und das ist nicht, dass ich etwas gegen Radfahrer habe, überhaupt nicht. Ich bin Däne, alle Dänen sind mit einem Fahrrad geboren, aber wir benutzen in Dänemark und in Holland, die zwei Kulturnationen, die wirklich mit Radfahrern aufgebaut sind, nicht die Radfahrer als ein ideologisches Mittel gegen Autos. Wir benutzen das als ein vernünftiges Verkehrsmittel. Ich bin überrascht, dass, wenn man hier diskutiert, dass alles beteiligt sein soll. Diese bösen Autofahrer waren überhaupt nicht gefragt. Wir haben keinen ADAC, wir haben nicht jemanden, der die Autofahrer repräsentiert hat, waren überhaupt nicht gefragt, aber Entschuldigung, gucken Sie aus diesem Rathaus, da gibt es eigentlich ganz viele Autofahrer, und wir sind nicht alle total böse, aber wir wollen gerne mitdiskutieren. Das war der eine Punkt. Der andere Punkt, dieser Streit Autofahrer/Radfahrer sind normalerweise neue Radfahrerkultur wichtig für Holland, Dänemark und so weiter, ist das schon ein Kapitel hinter uns, weil dort hat man die getrennt, aber eine andere Debatte ist hier sehr wichtig, und das sind die Fußgänger. Die Fußgänger und die Radfahrer, das ist wirklich ein echter zukünftiger Konflikt, eine Konfliktmöglichkeit, und in Ländern wie Holland und Dänemark wollte man beispielsweise niemals in einer Fußgängerzone Radfahrer zulassen. Also Fußgänger auf dem Marktplatz wollten niemals von Radfahrern überfahren werden, und Kaiserstraße mit Radfahrern wäre unmöglich in Holland und in Dänemark. Also wir sind, Entschuldigung, ich meine das nicht arrogant, wir sind am Anfang der Radfahrerkultur, und wir sollen ein bisschen sehen, wie man das in anderen Ländern macht. Also wir wollen sehr gerne weiterdiskutieren. Wir wollen auch sehr, sehr gerne sobald wie möglich eine Entscheidung haben über diese Haltestelle, weil, ich sage das hoffentlich positiv, aber es ist nahezu nicht auszuhalten, wie der Europaplatz aussieht. Entschuldigung, ich schäme mich, wenn ich Gäste hier habe von anderen Ländern, und die kommen zu diesem Europaplatz. Etwas muss jetzt wirklich in dieser schönen Stadt passieren. Also wir gehen gerne weiter in diese Diskussion, und wir wollen sehr gerne, dass wir diese zukünftige Konfliktmöglichkeit, Radfahrer und Fußgänger, auch in den Fokus bringen. Danke sehr.

**Stadtrat Bimmerle (DIE LINKE.):** Ich finde es ja manchmal spannend, wie so Trends irgendwann in der Politik ankommen. Vor fünf Jahrhunderten hat mal jemand 95 Thesen an die Wittenberger Kirche gehauen, und jetzt kam die FDP mit ihren hunderten Fragen zum Heizgesetz und jetzt kommt die CDU, die 46 Fragen zum Reallabor stellt. Also es ist schon entscheidend, als wäre das Motto größer desto besser, aber es wird ja Gott sei Dank ein bisschen weniger. Ich stelle mir tatsächlich vor allem in der Diskussion irgendwie drei Fragezeichen. Das erste ist, ob wir wirklich alle dieses Ziel der Umgestaltung der Mobilitätspolitik wirklich verfolgen, weil wir haben ja eine ganze Reihe von Konzeptionen die letzten Jahre gemacht. Da kann man dann über eine Einzelmaßnahme diskutieren, aber ich habe immer das Gefühl, und das ist vielleicht auch nur ein Gefühl, sobald es um eine konkrete Maßnahme daraus geht, die unbequem wird, dann zögern wir wiederum, das durchzuziehen. Also das ist so die eine Frage. Die zweite Frage ist, sind die Programme gültig, und die dritte, ist das Modell des Reallabors das richtige, aus meiner Sicht Ja, um in einer sehr aufgeheizten politischen Stimmung hinsichtlich dieser Fragestellung das zu machen, weil wir führen ja damit eine sehr langwierigen Prozess und jetzt erleben wir immer wieder, wenn wir ein Reallabor machen, haben wir zwar vielleicht eine wissenschaftliche Aufarbeitung davon gehabt, aber die wissenschaftliche Aufarbeitung wird dann doch wiederum von vielen infrage gestellt. Teilweise kann man die durchaus kritisieren, weil Rahmenbedingungen andere sind, aber teilweise werden dann doch sehr elementare Annahmen getroffen. Ich nehme

mal ein Beispiel daraus. In dieser Aufarbeitung wurde eine also überwältigende Zustimmung zu den Ergebnissen des Reallabors festgestellt. Also wir können ja träumen, wenn wir damit nur in die Nähe von vielen politischen Maßnahmen kommen. Im Nachhinein ist dann doch wieder die Diskussion da, wir haben ganz andere Rückmeldungen bekommen, es wird festgestellt, dass es doch nicht so viel Auswirkung war, doch nicht so viel Schleichverkehr. Dann wird doch wieder in die politische Argumentation reingeworfen, wir haben ganz andere Beobachtungen vom Hörensagen bekommen. Das kann man alles machen, nur führt es zu einer Frage der Legitimität des Instruments. Und dann kommt es auch zu Verrenkungen im Hause, wo man bei manchen Redebeiträgen, das ist vielleicht dann nur meine Wahrnehmung, gar nicht die Position erkennen kann, in welche Richtung es geht. Nämlich da wird sich verrenkt und Fragen gemacht und, Herr Zeh, ich konnte aus Ihrem Redebeitrag gar nicht erkennen, was Ihre Position ist. Das muss ich auch noch nicht erkennen. Wir müssen es auch heute nicht entscheiden, aber es fällt mir tatsächlich teilweise schwer.

Für uns ist klar, und deshalb komme ich zu dem, was wir sehen, wir sehen, dass das Reallabor gezeigt hat, dass eine Umgestaltung von vielen gewünscht wird, wir unterstützen das. Wir finden es gut, wenn die offenen Fragen geklärt werden, die sind zu Recht infrage gestellt. Wir halten es übrigens nicht für einen sehr demokratisch fragwürdigen Prozess, der über das Knie gebrochen wird. Ich glaube, relativ früh wurde abgestimmt, dass hier im Gemeinderat heute nicht entschieden wird. Das Raunen, dass es hier nicht so sei, das finde ich ein bisschen schwierig, Herr Kollege Pfannkuch. Und wir freuen uns dann auf die Entscheidung und die Klärung der Detailfragen, aber die Umgestaltung, dafür stehen wir auf jeden Fall und finden es äußerst positiv.

**Stadtrat Kalmbach (FWJ/FÜR):** Eigentlich finde ich es gut, es ist ja fast aus einem Missgeschick heraus so gekommen, dass wir jetzt eine Beratung haben, dann noch einen Hauptausschuss und dann noch mal eine Entscheidung. Ich finde es gut, weil, wo viel beraten wird, wo viele Fragen gestellt werden, der kann eine gute Entscheidung treffen. Deswegen lasst es uns nicht negativ betrachten, sondern ich empfinde es sehr positiv. Auf jeden Fall ist allen klar, es kann nicht so bleiben, wie es ist, und es muss eine Transformation geschehen. Beim Zielpunkt stand in der Vorlage drin, Karlstraße für alle. Das war sozusagen ein Ziel, und da steht aber darunter, vor allem für Radfahrer, Fußgänger und ÖPNV. Das ist okay, das kann man so festlegen, wenn man das will, aber unsere Frage war schon, dass die Frage, wie wird der gesamtstädtische Autoverkehr tatsächlich geregelt, dass diese Frage ungeklärt ist. Kommt der Autofahrer vom Norden, vom Süden, wie verhalten die sich in der Stadt, vom Westen, vom Osten, das ist nie geklärt. Also ÖRMI hat so partiell schon gesagt, da kann man das und so, aber die große Regelung ist nie getroffen. So zum Beispiel, dass man sagt, der Autoverkehr kommt vom Süden her, da können sie in die Parkhäuser fahren, und ab dort gibt es meinetwegen Leihfahrräder. Also so ein gesamtverkehrliches Konzept haben wir vermisst, und deswegen an dieser Stelle die Nachfrage, dass dieses erstellt wird, aber großräumig, nicht nur so partiell, das ist der Grund für unseren Ergänzungsantrag Nummer 1. Der Ergänzungsantrag Nummer 2 betrifft die Haltestelle am Europaplatz. Da ist halt die Infrastruktur schon da, Michael Zeh hat es gesagt. Wenn wir jetzt verlagern auf die Karlstraße, die Fußgängerwege werden deutlich länger, auch von den Bussen her gesehen werden die deutlich länger. Von der Seite her kostet es noch 23 Millionen Euro zusätzlich. Also die Frage ist, können wir das tatsächlich an dieser Stelle so umsetzen. Ich weiß, es ist schon länger im Gespräch, aber aus unserer Meinung wäre eine Belassung sehr viel

logischer, verkehrstechnisch stimmiger. Deswegen unser Antrag dafür, das zu belassen. Gut, also wir freuen uns auf die weitere Diskussion, sehr gute Sache. Danke schön.

**Stadtrat Schnell (AfD):** Schon der Name des Tagesordnungspunkt, Weiterentwicklung Karlstraße auf Basis des Reallabors, führt in die Irre. Mir schien ein Titel, wir wollen auf Anregung der Grünen die Karlstraße endlich dichtmachen, ehrlicher oder realistischer. Das wollten die nämlich damals schon 2019. In meiner allerersten Gemeinderatssitzung damals, am 23. Juli, sollte es als Tagesordnungspunkt 10 erst mal als erster Schritt, so hieß es damals, ein Verkehrsversuch einer zeitweisen Sperrung sein. Aber wohin die Reise gehen soll, Zitat von Stadtrat Löffler aus dieser Sitzung, um das dann in die übergeordneten Planungen der Stadt zu bringen, war schon damals deutlich zu erkennen. Nun der Antrag, keine einhellige Zustimmung, so wurde auf eine Abstimmung verzichtet, aber der OB sagte eine zügige Bearbeitung zu, was auch immer sich dahinter verbergen sollte. Zwei Jahre später, bei einem Ausschuss war die Umgestaltung der Karlstraße Nord zur Integration einer barrierefreien Haltestelle, das Thema der Verlagerung, der Haltestelle Karlstraße Thema. In der Vorlage fanden sich etliche vermeintliche Sachzwänge und Scheinzusammenhänge, die jetzt wieder in der Stellungnahme zum Antrag von Freie Wähler FÜR Karlsruhe auftauchen. Und wie wir jedes Mal, wenn der Tunnel mal wieder gesperrt ist, sehen können, halten Zugverbände der S5 ganz problemlos am Europaplatz. Die Details zu den anderen scheinbaren Sachzwängen, dazu werde ich dann im Planungsausschuss, wo wir das behandeln werden, noch was sagen. Dann kam schließlich das sogenannte Reallabor, was von der Definition her eigentlich ergebnisoffen sein sollte. Aber während es noch lief, gab es Aussagen seitens der Verwaltung, wie toll das doch alles sei. Jetzt dann eine Evaluation, bei der nur die Richtigen, die Guten nämlich, befragt wurden, gepaart mit Gutachten, die nicht nur mir suspekt vorkamen. Und jetzt, wir haben es gehört, soll das auch noch ganz schnell den Grünen zuliebe durchgeboxt werden. Kein Wunder, denn bei den derzeitigen Umfragewerten wird die Zeit für die Grünen knapp, hier in Karlsruhe noch reichlich Verkehrsinfrastruktur zerstören zu können. Also auch wenn es jetzt im Juli eine neue Vorlage gibt, wir werden gegen ein Dichtmachen der Karlstraße für Autos stimmen, danke.

**Stadträtin Fenrich (pl):** Warum fällt mir eigentlich immer ein, wenn ich so diese Tagesordnungspunkte sehe, und die gucke ich mir zuerst an, bevor ich in die Unterlagen gehe, fällt mir Frau Kollegin Binder immer ein? Frau Kollegin Binder, ich erinnere mich bei einer Wahlveranstaltung, dass Sie mal gesagt haben, wie wäre das schön, wenn wir aus dem Haus gingen und wir sähen nur Wiesen und keine Autos. Ich habe es jetzt etwas verkürzt, aber der Sinn stimmt so. Sie fallen mir also immer zu dieser Art Punkte ein. So, ich habe mir dann aber die Mühe gemacht, zuerst mal natürlich herzlichen Dank dafür allen Beteiligten, die an diesen Werken gearbeitet haben. Das ist eine großartige Sache, das ist ganz prima. Ich habe mir dann aber die Beschlussvorlage angeguckt und natürlich auch die Anlagen dazu, und da ist mir als Erstes aufgefallen, die Haltestellenverlagerung kostet die Stadt 1 bis 1,5 Millionen Euro. Wir reden von einer Einsparung von dem künftigen Haushalt, und ich sehe, da wird wieder was aufgemacht, und die Freien Wähler haben ja gesagt und auch die CDU, sie sehen das gar nicht so, dass man unbedingt die Haltestelle verlagern muss. Also da sind noch etliche Fragen offen. Ich persönlich bin dafür, dass man wirklich einspart und das nicht nur benennt, sondern dass man auch wirklich mal Taten folgen lässt. Dann zum Umbau der Fußgängerzone, im Doppelhaushalt noch gar nichts berücksichtigt, also das kommt ja auch noch dazu. Zusätzlich kommt, dass wir noch mal eine Baustelle..., wir haben nur noch Baustellen, seit 15 Jahren haben wir nur Baustellen, das ist das eine aus der Beschlussvorlage, jetzt aus den Anlagen. Was mir aufgefallen ist, dieser

Umbau zu einer Fußgängerzone oder was auch immer, der Knaller ist es eigentlich gar nicht. Wenn man das nämlich genau sieht, ist da keine Euphorie vorhanden, so wie es zum Beispiel im Passagehof war. Es ist eine Straße, es ist kein Platz, und ich habe Verständnis dafür, dass wir im Sommer alle gern draußen sitzen. Auch ich sitze gerne draußen, aber es ist eine Straße. Es wird niemals das Flair haben eines Platzes. Deswegen, Leute, überlegt euch doch das hier im Hause, ob man diese Kosten dann dafür springen lassen will. Und da fällt mir ein, weil meine Redezeit ist fast zu Ende, die City-Initiative und der Bürgerverein, die City-Initiative sagt sehr wohl, dass diese ganze Interessenlage komplex ist. Man muss das weiter eruieren, wie man eine Umgestaltung machen kann. Der Bürgerverein ist auf dem gleichen Trip, er sagt, die Radfahrer ..., ja, da würde ich sagen, das sehe ich genauso, weil wir haben dort hinten dran, hinter der Münze, die Pädagogische Hochschule. Wir haben Gymnasien, und wir haben Realschulen. Natürlich ist da viel Fahrradverkehr und da müssen wir uns was überlegen, aber das muss man nicht so machen, dass man alles umgestaltet, sondern das kann man vielleicht mit weitaus weniger Mittel, die man in die Hand nimmt, machen. Deswegen bin ich der Meinung, dass wir das sehr eingehend noch diskutieren sollten und ich bin sehr dankbar dafür, für die Änderungs-/Ergänzungsanträge von den Freien Wählern und von der CDU. Vielen Dank.

**Stadtrat Hofmann (CDU):** ch finde es ja schon sehr ehrend, dass wir mit Luther verglichen werden. Das heißt, wir waren wirklich hervorragend auch, die Sachen, die wir eingebracht haben, und das aus dem Mund von Herrn Bimmerle, das ist natürlich schon hervorragend. Trotzdem, ich werde nicht müde, auch hier zu fragen, wo bleibt denn hier wieder im Prinzip die Bürgerbeteiligung, meiner Ansicht nach. Natürlich, es wurden ein paar befragt wieder und das kann man dann auch, lieber Kollege Bimmerle, kann man natürlich dann mit einer überwältigenden Zustimmung, wie Sie gesagt haben, darstellen, aber wenn Sie es doch mal richtig lesen, da steht nicht drin, Fußgängerzone autofrei, sondern autoreduziert. Und das haben wir immer gesagt, darüber können wir natürlich auch reden, dass man Reduzierungen macht. Aber nein, es wird gleich über eine Fußgängerzone autofrei gesprochen, und das ist einfach dann auch wieder Äpfel mit Birnen verglichen. Das ist genau wie der Kollege Zeh gesagt hat, wir haben über ein Reallabor geredet, aber das, was umgesetzt werden soll, ist was komplett anderes. Wir hatten keine Verlegung der Haltestelle. Wir hatten genau ganz andere Dinge, und das ist einfach ein Problem, wo wir sagen, hier müssen wir noch mal reden. Wir verstehen vor allem auch diese Eile nicht, in der das jetzt hier durchgepeitscht werden soll. Trotzdem vielen Dank für die Schleife, die wir jetzt entsprechend noch mal eingehen, aber der Kollege Pfannkuch hat es auch ganz klar gesagt, hätten wir nichts gesagt, hätten wir es ja heute wahrscheinlich sogar abgestimmt. Das ist ja erst so ein bisschen auch auf unseren Widerstand gekommen. Das brauchen wir nicht, es war ja gut, was wir gemacht haben mit den 46 Fragen. Also wir haben zum Beispiel Rückmeldungen auch bekommen, gerade von den Bürgervereinen, aber auch von dem Handel dort, dass sie dem vehement widersprechen, weil entgegen einigen Aussagen, die aber ähnlich weich formuliert sind wie in den Aussagen, die hier drin sind, dass durchaus ein erheblicher Schleich- und Ausweichverkehr in den umliegenden Straßen zu finden gewesen ist. Außerdem auch, natürlich ist es vielleicht nicht viel, was da noch auf die Reinhold-Frank-Straße zukommt, aber wenn die sowieso jeden Tag schon Stau hat und dann der Stau halt noch eine halbe oder Dreiviertelstunde länger ist, dann kann man natürlich das als geringfügig bezeichnen. Und ich denke, hier muss man doch auch noch mal den Finger in die Wunde legen und dies bitte ich auch in den nächsten Diskussionen einfach noch mal bitte mitreinzunehmen, und es ist nicht so, dass wir uns allem widersetzen. Wir können uns durchaus dort temporäre Sperrungen oder Verkehrsberuhigungen vorstellen, aber



eben keine komplette Sperrung mit einer Fußgängerzone. Insbesondere im Punkt auf die Haltestellen wäre uns wichtig, auch die Kostenfrage da noch mal im Vorfeld zu klären. Danke schön.

**Stadtrat Hock (FDP):** Ich möchte in der Diskussion einen Aspekt noch gerne aufgreifen, der vielleicht auch wichtig ist, noch einmal in die Diskussion zu bringen. Wir haben erst vor kurzer Zeit über die LKW-Fahrverbote in unserer Stadt gesprochen, und da haben wir auf den Weg gebracht, und da waren wir ja alle dafür, das war ja alles gut, dass der LKW-Schwerverkehr aus der Reinhold-Frank-Straße noch wegbleibt. In der Überlegung, die wir jetzt natürlich auch demnächst im Hauptausschuss und in einer Abarbeitung der ganzen Fragestellungen natürlich mal noch im Kopf haben sollten, wenn dieses, was wir auf den Weg gebracht haben, keinen Bestand oder rechtlich kein Stand hält, dann haben wir LKW-Schwerverkehr in der Reinhold-Frank-Straße. Wenn wir dann zusätzlich noch die Überlegung haben hier im Gemeinderat, die jetzt diskutierte Straße auch für den PKW-Verkehr gänzlich zu sperren, dann kann ich nur prognostizieren, dass die Reinhold-Frank-Straße in ihre Einzelteile zerlegt wird. Also, von daher gesehen bitte ich, bei der ganzen Überlegung und der Diskussion, diese Sachen noch im Hinterkopf zu haben, dass das noch nicht ganz ausgestanden ist und das bitte in die Überlegungen miteinfließen lassen und, Herr Oberbürgermeister, lassen Sie mich das Ganze, was wir hier tun, mal auf den Punkt bringen, und Sie wissen das genauso gut wie ich und jeder hier im Raum, es geht um das eine, ich möchte es nicht aussprechen, aber es ist so, es geht um den PKW-Verkehr raus aus dieser Stadt, diese Seite gegen diese Seite. Das war halt so, und Sie haben das ja auch schon mal angesprochen, die Argumentationslinie wird ja klar sein, um was wir demnächst auch ringen werden, und da habe ich kein Problem mit. Ich habe das ja das letzte Mal schon gesagt. Nur wir sollten, und da gebe ich dem Kollegen Kalmbach komplett Recht, wir sollten das gut ausdiskutieren, sollten die beste Entscheidung für unsere Stadt und für unsere Bürger treffen. Es geht um nichts mehr und nichts weniger sonst, danke.

**Stadtrat Dr. Schmidt (AfD):** Ich möchte mal erinnern an die Kombi-Lösung, wie war das damals mit der Kombi-Lösung. Da waren die Leute, die hier direkt in der Nachbarschaft waren, nämlich die innerstädtischen Stadtteile, mehrheitlich gegen die Kombi-Lösung, aber weil insgesamt die Bürger der ganzen Stadt gefragt wurden, haben die, die in den äußeren Stadtteilen wohnen, die viel mehr dafür waren, weil die für sich nämlich den Nutzen gesehen haben, die waren dafür, und auf der Basis wurde dann die Kombi-Lösung geplant und umgesetzt, und jetzt machen wir genau das Gegenteil. Wir fragen nur, und das hat die Stadt gemacht, die Leute, die dort direkt vor Ort sind, entweder zu Fuß unterwegs oder mit dem Rad. Und die Autofahrer, die diesen Bereich auch nutzen, sowie die Leute, die die Straßenbahn der Kombi-Lösung nutzen, die von weiter her kommen, die fragt diesmal aber gar keiner, weil ja auch eine andere Richtung der Antwort vorgesehen ist. Zumindest drängt sich das auf, wenn man so die Methode mal anschaut. Deswegen haben wir starke Zweifel, dass wirklich die Mehrheit der Menschen in unserer Stadt für diese Sperrung der Karlstraße ist. Wir sind der Meinung, die Mehrheit ist dagegen. Das ist zumindest das, was wir von den Leuten hören. Die andere Sache, nämlich die Erreichbarkeit der City, ist aus unserer Sicht auch entscheidend für unsere Stadt, für die Zukunft unserer Stadt. Wir wissen alle, dass wir das Problem haben, dass aus unserer Haupteinkaufsstraße immer mehr Läden verschwinden, aus der Kaiserstraße. Diese Läden leben davon, dass die City vom Norden her erreichbar ist. Wenn ich meine Kollegen, ich arbeite ja im nördlichen Landkreis, wenn ich die Frage, dann sagen die mir, wieso soll ich denn nach Karlsruhe fahren, ich stehe im Stau. Und genau das wird passieren, wenn wir jetzt diese Straße auch noch sperren. Die

werden dann halt weiterhin nach Mannheim zum Einkaufen fahren oder was weiß ich, nach Speyer oder, oder, oder, aber halt eben gerade nicht nach Karlsruhe, das alles in einer Situation, wo uns als Bürgern dieser Stadt damals bei der Kombi-Lösung als ein Hauptargument, und so erinnere ich mich, versprochen wurde, die Stadt soll in Nord-Süd-Richtung besser durchlässig sein, das war ein Argument für den Bau der Kombi-Lösung, dass die Stadt für den Automobilverkehr in Nord-Süd-Richtung besser durchlässig ist. Jetzt haben wir die Kombi-Lösung gerade fertig, und genau dieses Argument wird zunichte gemacht, und das führt zu erheblichem Umwegeverkehr. Ich habe selber mal ausprobiert, wenn Sie von hieraus auf die B36, also auf die praktisch hier direkt Richtung Neureut wollen, dann müssen Sie einen Riesenumweg fahren, und zwar durch die Stadt, und das wird nicht wenige betreffen. Deswegen, wir werden dagegen stimmen, und ich möchte die, die dafür stimmen, noch mal dran denken, dass viele Menschen gar nicht befragt worden sind, die da auf diesen Weg durch diese Karlstraße angewiesen sind.

**Der Vorsitzende:** Also das Ziel der Stadt Karlsruhe ist nicht, Autos raus aus der Stadt, sondern das Konzept mobile Aktivität, das Sie alle mehrheitlich beschlossen haben. Das setzt voraus, dass Sie anderen Mobilitätsarten mehr Raum geben müssen, weil im Moment die Dominanz des Autoverkehrs in bestimmten Bereichen der Stadt noch zu groß ist. Das kann man populistisch so umformulieren in Autos raus aus der Stadt. Es ist aber eine logische Konsequenz von dem, was teilweise auch die, die mir das jetzt hier vorwerfen, selbst mitbeschlossen haben. Dann gab es die Diskussion, Herr Stadtrat Pfannkuch, schon länger, um die Haltestelle, und ich könnte mich heute noch in den Hintern treten, dass wir das Verlagerung der Haltestelle nennen. Denn eigentlich gibt es da ja schon eine Haltestelle. Es geht jetzt nur darum, welche der beiden oberirdischen Haltestellen lassen wir auf und welche machen wir zu. Da macht es großen Sinn, anders, als wir es ursprünglich im Planfeststellungsverfahren drin hatten, die Haltestelle in der Karlstraße zu belassen und auf dem Europaplatz zuzumachen. Das hat auch viel mit Gestaltungsmöglichkeiten des Europaplatzes zu tun. Wenn wir damals oder vor zwei Jahren mit dieser Vorstellung in den Planungsausschuss gingen, haben alle zu Recht gesagt, na ja, es gibt ja noch insgesamt die Diskussion um die nördliche Karlstraße, jetzt lasst uns doch erst mal ein Reallabor machen, damit wir mal gucken, was wir damit auslösen. Und ich glaube, da bin ich bei Ihnen, Herr Stadtrat Høyem, am Ende ist gar nicht das Problem, diese eine noch verbleibende Autospur aus der nördlichen Karlstraße rauszunehmen, also zumindest in dem Abschnitt, wo sie einspurig ist, sondern das Hauptproblem wird sein, wie kriegen wir das mit dem Radverkehr hin und sichern gleichzeitig die Fußgängerinnen und Fußgänger. Das wird an der Stelle ein größeres Problem sein, als die Erreichbarkeit für die Anliegerinnen und Anlieger, die von Ihnen, Herr Stadtrat Zeh, ja natürlich zu Recht angemahnt wurde, dort zu realisieren. Das wird, glaube ich, das Problem, und das Problem ist, dass wir eine solche Haltestelle in die Mitte der Straße legen sollten, aus verschiedenen Gründen, und deswegen nicht mehr diese normale Autospur dran vorbeiführen können, wie es ja im Moment so ist.

Insofern haben wir jetzt die Ergebnisse des Reallabors. Wir haben den dringenden Wunsch, zu entscheiden, wo die Haltestelle dauerhaft verbleibt, und deswegen müssen wir zumindest dieses Thema irgendwann mal jetzt auch zu einem Abschluss bringen. Den Autoverkehr kann man unterscheiden zwischen Quell- und Zielverkehr und dem Durchgangsverkehr, und wenn ich feststelle bei meinen Verkehrszählungen, dass der Durchgangsverkehr, der an der nördlichen Karlstraße gar nicht interessiert ist, genauso von den umliegenden und den Parallelstraßen aufgenommen werden kann, können Sie zu Recht sagen, jedes Auto mehr auf der Reinhold-Frank-Straße ist ein Auto zu viel. Das ist eine Position. Die

Verkehrsforscher oder Analysten sagen, das können die umliegenden Straßen verkraften. Ich selbst muss zugeben bin völlig überrascht, wie wenig das Probleme gebracht hat. Ich habe da mit ganz anderen Dingen gerechnet. Wobei meine Wahrnehmung auch oft ist, dass da gar nicht so furchtbar viel Autos durchfahren, wie man vermuten könnte. Und, Herr Stadtrat Dr. Schmidt, wer von Norden in die Stadt will, der fährt nicht über die nördliche Karlstraße, weil da gar keine Nord-Süd-Verbindung ist. Also bitte ein bisschen mal die Kirche im Dorf lassen. Genau den Abschnitt, den wir jetzt hier beruhigen wollen, da gibt es überhaupt keine Nord-Süd-Verbindung mehr. Also bitte nicht jetzt hier Argumente aus dem Finger saugen, die es gar nicht gibt. Sie haben nur noch eine Süd-Nord-Verbindung, die aber dann an der Amalienstraße spätestens aufhört, und deswegen ist das an der Stelle völlig irrelevant. Das noch mal dazu.

Das gesamtverkehrliche Konzept, Herr Stadtrat Kalmbach, kann ich natürlich immer fordern, wenn ich mal an irgendeiner Stelle was umsetzen will, aber ich finde, es reicht, dass wir nachgewiesen haben, dass es die umliegenden Straßen verkraften, und es ist im Gesamtkontext drin. Auch das mögen Sie am Ende politisch anders bewerten, aber ich kann Ihnen da jetzt keine Hoffnungen machen, dass wir bis in den Juli noch ein Gesamtverkehrskonzept aufziehen über das hinaus. und auch ÖRMI hat ja durchaus schon gewisse Verkehrszählungsaspekte mit berücksichtigt, ist also auch nicht aus der Stadt, also aus den Fingern herausgesaugt.

Das vielleicht noch mal als ein paar Anmerkungen von mir. Vielen Dank, dass Sie dieses Angebot annehmen, dass wir versuchen, Fragen zu beantworten, dass wir es offen diskutieren, dass wir im Hauptausschuss uns darauf verständigen. Ich gebe Ihnen Recht, ich habe es noch gar nicht gesehen gehabt, entgegen unserer eigentlichen Absicht steht es als nicht-öffentlich drin. Insofern nehme ich alles zurück, Herr Schütz, Sie haben nicht gemutmaßt, sondern es stand so drin, aber es war uns eigentlich schon klar, dass wir es nicht so vorhaben. Das ist wahrscheinlich so ein Standardisierungsprozess gewesen, Hauptausschuss erst mal nicht-öffentlich, aber das ist an der Stelle Quatsch, und bitte benutzen Sie nicht das Wort Widerstand. Also Widerstand ist etwas anderes, als wenn wir uns im Hauptausschuss drauf einigen, dass es noch zu früh ist, es nach eine Woche darauf zur Abstimmung zu stellen. Dazu gehört ja auch der Vorberatungsduktus und -lauf. Es ist jetzt nicht am Widerstand des Gemeinderats gegen die Verwaltung gescheitert, sondern wir haben uns da sofort drauf verständigt, ist ja überhaupt kein Thema, und so soll es doch sein.

Okay, damit haben wir es heute diskutiert und freuen uns auf die weitere Debatte. Ich würde doch noch ein paar Minuten zugeben, dass wir mal vielleicht durch den Beschlussvorlagenteil der Verwaltung kommen.

Zur Beurkundung:  
Die Schriftführerin: