



Niederschrift

52. Plenarsitzung des Gemeinderates
18. Juli 2023, 15:30 Uhr
öffentlich
Bürgersaal, Rathaus am Marktplatz
Vorsitzender: Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

26.

Punkt 25 der Tagesordnung: Metropolkonzept Karlsruhe
Vorlage: 2023/0280/1

Punkt 25. 1 der Tagesordnung: Metropolkonzept Karlsruhe
Ergänzungsantrag: CDU
Vorlage: 2023/0280/2

Beschluss:

Der Gemeinderat spricht sich grundsätzlich für die Erstellung eines Metropolkonzepts durch ein externes Planungsbüro aus. Er beauftragt die Verwaltung im Vorfeld dazu mit der Akquise von Fördermitteln, die einen erheblichen Teil der zu erwartenden Kosten abdeckt. Erst nach Darlegen der möglichen Förderungsoptionen und -wahrscheinlichkeiten entscheidet der Gemeinderat endgültig über die Ausschreibung des Konzepts.

Abstimmungsergebnis:

Bei 39 Ja-Stimmen und 4 Nein-Stimmen mehrheitlich zugestimmt

Der Vorsitzende ruft Tagesordnungspunkt 25 zur Behandlung auf und verweist auf die erfolgte Vorberatung im Planungsausschuss am 15. Juni 2023 und im Hauptausschuss am 11. Juli 2023:

Ich weiß nicht, ob die Stellungnahme von uns schon da ist. Wenn nicht, wir würden Ihre Aspekte aufnehmen in unser weiteres Vorgehen und Ihnen deswegen empfehlen, den Antrag als erledigt zu betrachten. So ähnlich steht es auf der Stellungnahme.

Stadtrat Dr. Cremer (GRÜNE): Wir begrüßen die Vorlage zum Metropolkonzept, mit dem ein wesentliches Thema bei den Anstrengungen von Verkehrswende und Klimaschutz angegangen wird. Wir begrüßen ebenfalls die Fokussierung, die als Ergebnis der Beratung vorgenommen worden ist, wenn wir mit dem Güterverkehr jetzt etwas angehen, was

bisher wenig angegangen wurde, und vor allem auch in finanzieller Hinsicht, weil der Zeitbedarf reduziert wird.

Zu den Zielsetzungen: Die Reduzierung des LKW-Verkehrs und die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene wird nicht einfach zu erfüllen sein, ist sie doch eine der ganz wesentlichen Bausteine, um eine nachhaltige und lebenswerte Stadt mit einer funktionierenden Logistik für die Zukunft zu realisieren. Wir hoffen ebenfalls, dass es gelingen wird, ein nachhaltiges Konzept zu entwickeln, das ein hohes Potenzial für die Realisierung hat. Und das wird, wenn wir die wesentliche Rolle der Schiene anschauen, nur dann gelingen, wenn wir die Bahn erfolgreich miteinbinden können. Die Bahn, das wissen wir alle, ist ein aus städtischer Sicht schwieriger Partner, der auf die Belange einer einzelnen Kommune nur bedingt Rücksicht nimmt. Deswegen sind wir der Einschätzung, dass es uns gelingen muss, das wirtschaftliche Potenzial der Verlagerung der Güter auf die Schiene herauszuarbeiten und auch die Vorteilhaftigkeit der Anbindung von Gewerbegebieten an das Gleisnetz zu zeigen. Dann sehen wir auch gute Chancen, dass eine Realisierung dieses Konzepts gemeinsam mit der Bahn in Folge der Konzepterstellung möglich sein wird.

Auch dem Rheinhafen messen wir eine erhebliche Bedeutung zu, sodass wir die Stärkung der Schienenanbindung begrüßen würden. Die Prüfung der Verlagerung des Güterbahnhofs und des Gleisbauhofs dagegen sehen wir etwas kritisch. Uns ist natürlich bewusst, dass diese Flächen aus stadtplanerischer Sicht sehr wertvoll sind und ein großes Potenzial aufweisen, wenn denn Ersatzflächen gefunden werden können. Und wenn wir an den Realisierungszeitraum denken, der sicher nach 2030 liegen wird, sind wir genau in dem Zeitraum, wo das Netto-Null-Prinzip für Flächen gelten wird. Neuerschließungen auf der grünen Wiese werden dann kaum noch realistisch sein, und das halten wir sowieso für extrem kritisch.

Konversionsflächen im Raum Karlsruhe zu finden, das sehen wir im Moment noch nicht, aber da sind wir sehr gespannt, was das Konzept dann vielleicht bringen wird. Vielleicht haben wir da auch etwas noch nicht gesehen. Insgesamt also auf jeden Fall grünes Licht für das Metropolkonzept, auch grünes Licht dafür, dass eine Förderung angestrebt werden soll.

Was den Ergänzungsantrag der Kolleginnen und Kollegen von der CDU angeht, grundsätzlich Ja. Wir würden aber davon abraten, schon wirklich in das Planerische hereinzugehen, sondern auch bei dem Konzeptionellen zu bleiben, weil wir sonst die Eindringtiefe dort zu tief hätten.

Stadtrat Pfannkuch (CDU): Zunächst danke ich der Verwaltung für zwei Dinge. Erstens hat sie die Vorlage erheblich reduziert und verschmälert und auf das Wesentliche, nämlich den Güterverkehr von der Schiene bis zum Konsumenten und zurück, beschränkt. Sie erinnern sich, dass die ursprüngliche Vorlage eigentlich die eierlegende Wollmilchsau des gesamten Verkehrs des Oberzentrums im Blick hatte, und das wäre sicher nicht gutgegangen, weil die Ergebnisse nicht valide geworden wären. Was jetzt vorliegt, ist tatsächlich eine Beschränkung auf die verschiedenen Verkehrsträger des Güterverkehrs. Ich bin mit meiner Fraktion auch einigermaßen zuversichtlich, dass man mit so einem externen Gutachten wirklich etwas gewinnt an Erkenntnissen, was wir nicht vielleicht schon selber hätten generieren können. Ich denke schon, dass unsere Verwaltung weiß, wo die verschiedenen Gleise liegen, wo die verschiedenen Anbindungen früher einmal waren, noch liegen, aber

nicht mehr aktiv sind. All das ist in der Verwaltung bekannt. Jetzt das zusammenzuführen durch ein nicht ganz billiges Gutachten, das soll so sein, und die CDU möchte dem nicht entgegenstehen.

Wir sind uns aber einig darüber, dass natürlich das besondere Augenmerk auf diese Schnittstellenproblematik zu legen ist. Das hat die Verwaltung auch bestätigt. Denn wenn die nicht geklärt wird in so einem externen Gutachten, dann nützt die Bestandserfassung wenig. Sie wissen alle, dass viele dieser Gleisanlagen einfach stillgelegt wurden, weil sie nie rentabel geführt werden konnten. Also hoffen wir auf die Chance auf neue Erkenntnisse.

Aber eines dürfen wir nicht vergessen, Herr Kollege, es geht nicht um eine Auftragserteilung, sondern es geht jetzt um die Finanzierbarkeit, und da ist immerhin aus dem Haushalt der Stadt ein ganz namhafter Betrag schon einmal zur Kante gebracht. Jetzt müssen wir schauen, wie wir den Rest hinkriegen, und erst danach reden wir weiter. Das muss ganz klar sein.

Stadtrat Dr. Fechler (SPD): Das Metropolkonzept für den Raum Karlsruhe ist gut. Das Metropolkonzept für den Raum Karlsruhe ist gut, weil sich dieses Konzept auf das Thema Güterverkehr fokussiert, weil es neue Perspektiven aufzeigt, einerseits stadtplanerisch, aber auch den klimatischen Herausforderungen, vor denen wir stehen, Rechnung trägt. Karlsruhe ist eine Stadt der Innovation, gerade im Bereich der Mobilität, und in gewisser Weise ist es eine Fortschreibung des Karlsruher Modells, jetzt auf dem Schwerpunkt des Güterverkehrs, der Logistik. Dieter Ludwig winkt vermutlich von seiner Wolke und freut sich, dass dieses Konzept eine Fortschreibung erfährt. Wir erfahren einen Mehrwert für die Stadt. Die Finanzierung ist in Anteilen gesichert, auch dass Teile aus dem Klimaschutzfonds für dieses Projekt genommen werden, ist gut, ist wegweisend, zeigt es doch auch der Bevölkerung, warum es diesen Fonds geben muss, warum dieser Fonds gut ist.

Insgesamt stimmen wir als Fraktion dem Konzept zu, ein Konzept, das auf bestehende Planung aufbaut. In der Gesamtschau sind wir schon sehr gespannt, wohin die Planungen gehen, wohin das Konzept uns führen wird, das Gutachten. Und wir sehen es eher als Vorteil an, dass die Bahn nicht dabei ist. Die Bahn ist kein sicherer Partner für solche innovativen Konzepte. Die Bahn hat mit sich selbst genug zu tun. Wenn wir hier Vorreiter sind, können wir sowohl die Bahn als auch andere Regionen, andere Städte, überzeugen. Von daher stimmen wir als Fraktion der Vorlage vollumfänglich zu.

Stadtrat Høyem (FDP): Kollege Fechler hat Recht, das Metropolkonzept ist ein gutes Konzept, weil es sich auf die Güterverkehre konzentriert. Aber Herr Pfannkuch hat auch Recht. Es geht hier zuerst um die Finanzierung, und dann könnte man das weiter diskutieren. Trotzdem ist es richtig, dieses große Areal, diese Möglichkeit müssen wir ernster betrachten, weil wir nicht so viele potenzielle Entwicklungsmöglichkeiten haben. Hier gibt es wirklich eine Möglichkeit. Also wir hoffen, dass die Finanzierung zuerst zustande kommt, und dann gehen wir weiter.

Stadtrat Wenzel (FWJFÜR): Ganz so positiv sehen wir das Konzept nicht, obwohl die Beschlussvorlage eigentlich nur sagt, wir versuchen, grob Geld reinzuholen und dann ein externes Planungsbüro zu beauftragen. Wir sehen es auch so, dass wir uns das Geld sparen können und die Stadt beauftragen. Denn wir wissen, wo die alten Schienen sind. Ich halte auch einige Punkte dieses Konzeptes, der Kollege Cremer hat bereits darauf hingewiesen,

für schwierig. Wir glauben kaum, dass eine Verlagerung des Güterbahnhofes möglich ist, da das Bahn-Geschichten sind. Wir sehen auch die Bundesbahn in großer Verantwortlichkeit, denn der Auslöser ist mitunter das Konzept Rotterdam-Genua, das letztendlich das Tragende daran sein wird. Wir wissen heute weder, wo die Anschlusspunkte sind. Wir wissen weder, wie die Fortführungspunkte sind. Wir wissen weder, wie die Trassenführungen sind. Im Großen und Ganzen, die Idee halten wir für richtig, auf die Schiene zu verlagern. Doch wissen wir, ob in 25 Jahren es überhaupt noch Schienen gibt? Die Technik, die wir heute in der Entwicklung haben, zeigt uns in Asien, dass bereits andere Transportwege im lokalen Verkehr da sind. Darum sehen wir das Ganze zu früh, grundsätzlich nicht negativ, aber heute noch zu früh. Deshalb lehnen wir es einfach ab.

Stadtrat Schnell (AfD): Also in diesem Metropolkonzept sind viele Dinge skizziert, die es früher einmal gab bei der Deutschen Bundesbahn, die eingestellt wurden, Expressgut, Stückgut. Jetzt könnte man sagen, die Bundesbahn oder auch jetzt die DB AG ist vielleicht ein bisschen träge und nicht besonders pfiffig, also schauen wir einmal zur besten Eisenbahn in Europa, nämlich den Schweizerischen Bundesbahnen. Da gibt es Expressgut und Stückgut auch schon seit Langem nicht mehr. Diese kleineren Mengen per Bahn zu fahren, das ist tot, und das kommt auch nicht wieder. Dann kommen wir zum Einzelwagenverkehr. Vor vier Tagen hat die Chefin vom DB Cargo getönt, dass sie den Einzelwagenverkehr womöglich aufgeben will. Heute kam eine Meldung im Handelsblatt, sie rudert zurück, weil sie das schon weiterbetreiben möchte wegen der Arbeitsplätze, sofern es reichlich Subventionen vom Bund gibt. Da gibt es jetzt einen Einzelwagenverkehrsprogramm. Also dieser Komapatient darf noch ein bisschen weiterleben, solange er mit reichlich Staatsknete subventioniert wird. Bei dem SBB - schauen wir noch mal zu denen - konnte man vor zehn Jahren auf einer Webseite lesen, der Einzelwagenverkehr ist die Königsdisziplin. Heute sind die SBB so weit, dass sie sagen, das muss man ausgliedern, also eine „Bad Bank“ für den Einzelwagenverkehr, weil anders funktioniert das nicht mehr.

Jetzt noch zu anderen Konzepten, die genannt sind: Wir haben die Cargo Tram, das gab es in Dresden, mit eigentlich sehr guten Randbedingungen. Es wurde dort wieder aufgegeben. Wir haben hier das Problem, die Güter, die hier ankommen, sei es auf der Schiene oder mit dem Laster, müssen in die Tram geladen werden, dann von der Tram müssen sie ausgeladen werden. Auch wenn das automatisch geht, fährt die Tram bei den Kunden dann doch nicht bis an die Rampe beziehungsweise die Haustür. Das heißt, ich muss dann noch einmal umladen. Also das ist ein sehr aufwendiges und ziemlich teures Konzept.

Damit wäre ich dann bei den Micro-Hubs. Da gibt es eine Studie im Research Gate, da veröffentliche ich ab und zu auch etwas. Die war zum Thema Freight Micro Hubs, und ich möchte dazu nur einen Satz kurz übersetzen, der da lautet, mit anderen Worten, die Cargo Bicycle Logistics sind zeitintensiver und teurer als konventionelle Lieferungen per LKW. Die Vehicle Miles Travelled, also die Fahrzeugkilometer, waren in London um 350 Prozent größer, als wenn man das mit LKWs ausgeliefert hätte. Das bedeutet, da hat man dadurch Emissionen eingespart, aber ich brauche mehr Arbeitszeit oder mehr Personal, und das macht das Ganze teurer. Deshalb, das Ganze ist für mich ein totes Pferd. Diese Studie ist eigentlich nichts anderes als ein Architekturauftrag, jetzt einen schönen Pferdestall zu konzipieren für dann lauter tote Pferde, die wir nicht brauchen.

Der Vorsitzende: Gut, dann kommen wir zur Abstimmung, und ich bitte Sie um Ihr Votum ab jetzt. – Das ist eine mehrheitliche Zustimmung.

Zur Beurkundung:
Die Schriftführerin:

Hauptamt - Ratsangelegenheiten –
2. August 20023