



Niederschrift

54. Plenarsitzung des Gemeinderates
19. September 2023, 15:30 Uhr
öffentlich
Bürgersaal, Rathaus am Marktplatz
Vorsitzender: Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

17.

Punkt 16 der Tagesordnung: Weiterentwicklung Karlstraße:

Punkt 16.1 der Tagesordnung: Weiterentwicklung Karlstraße auf Basis des Reallabors
Vorlage: 2023/0386

Punkt 16.2 der Tagesordnung: Behindertengerechte Haltestelle mit guter Umsteigeanbindung am Europaplatz erhalten
Änderungsantrag: FW|FÜR
Vorlage: 2023/0386/1

Punkt 16.3 der Tagesordnung: Weiterentwicklung Karlstraße auf Basis des Reallabors:
Übergeordnete Planung
Ergänzungsantrag: FW|FÜR
Vorlage: 2023/0386/2

Punkt 16.4 der Tagesordnung: Weiterentwicklung Karlstraße auf Basis des Reallabors
Änderungsantrag: SPD
Vorlage: 2023/0386/3

Punkt 16.5 der Tagesordnung: Weiterentwicklung Karlstraße auf Basis des Reallabors
Änderungsantrag: CDU
Vorlage: 2023/0386/4

Punkt 16.6 der Tagesordnung: Umwidmung der nördlichen Karlstraße in eine verkehrsberuhigte Zone
Änderungsantrag: FDP
Vorlage: 2023/0386/5

Punkt 16.7 der Tagesordnung: Weiterentwicklung Karlstraße auf Basis des Reallabors
Ergänzungsantrag: KAL/Die PARTEI
Vorlage: 2023/0386/6

Punkt 16.8 der Tagesordnung: Weiterentwicklung Karlstraße auf Basis des Reallabors
Änderungsantrag: SPD
Vorlage: 2023/0386/7

Beschluss:

Der Gemeinderat nimmt die Evaluation zur Kenntnis und spricht sich für eine Verschiebung der oberirdischen Haltestelle Europaplatz in die Karlstraße und eine Ausweisung der Karlstraße zwischen Amalien- und Stephaniestraße zur Fußgängerzone *oder zu einem verkehrsberuhigten Bereich (Anm.: Ergänzt durch Zustimmung Antrag SPD 2023/0386/7, Punkt 1)* unter Berücksichtigung der Evaluationsergebnisse des Reallabors aus.

Der Gemeinderat stimmt somit der Stellung eines Antrags auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses „Stadtbahntunnel unter der Kaiserstraße mit Südabzweig Ettlinger Straße“ (Kombilösung) durch die KASIG zu (vgl. Vorlage 2022/0111). Zudem beschließt der Gemeinderat die formale Einleitung der Teileinziehung der Karlstraße für den Abschnitt zwischen Kaiserstraße und Stephaniestraße.

Abstimmungsergebnis:

- 16.1: Mehrheitliche Zustimmung zu geändertem Beschluss (33 JA-Stimmen, 12 NEIN-Stimmen)
- 16.2: Mehrheitliche Ablehnung (14 JA-Stimmen, 29 NEIN-Stimmen)
- 16.3: Mehrheitliche Ablehnung (14 JA-Stimmen, 31 NEIN-Stimmen)
- 16.4: von Antragstellern für erledigt erklärt, keine Abstimmung
- 16.5: keine Abstimmung
- 16.6: keine Abstimmung
- 16.7: keine Abstimmung
- 16.8: keine Abstimmung (Ziffer 1 wurde in Beschlussantrag aufgenommen)

Der Vorsitzende ruft Tagesordnungspunkt 16 zur Behandlung auf und verweist auf die erfolgten Vorberatungen:

Es hat seit der Diskussion im Hauptausschuss teilweise relativ kurzfristig ein paar leichte Veränderungen in der Einschätzung durch die Verwaltung gegeben. Ich würde aber dennoch jetzt die Debatte hier führen und dann das eine oder andere noch ergänzen wollen.

Stadtrat Honné (GRÜNE): Die GRÜNE-Fraktion erkennt an, dass eine barrierefreie Haltestelle auf dem Europaplatz einfach nicht möglich ist, vor allem wegen der Länge. Das hat den Vorteil, wenn man die Haltestelle da wegnimmt, dann kann man den Europaplatz auch ebenerdig ausbauen. Das erhöht sicherlich die Aufenthaltsqualität.

Damit ist die Frage: Passt die Haltestelle in die Karlstraße? Der Verkehrsversuch zur Karlstraße hat eindeutig ergeben, es funktionierte sehr gut. Auch die Rückmeldungen aus der

Öffentlichkeit waren mehrheitlich zumindest sehr positiv. Es hat sich gezeigt, dass die Sperrung der nördlichen Karlstraße für den Autodurchgangsverkehr möglich ist, und der Fuß- und Radverkehr wurden aufgewertet. Die Aufenthaltsqualität hat sich natürlich auch verbessert. Beschwerden über mangelnde Parkplätze für Sonderfälle wurden von der Verwaltung sofort gelöst. Die Lösung weiterer Probleme ist zugesagt. Somit kann die barrierefreie Haltestelle dort geplant werden, mit Fußgängerzone, Anlieger und Radverkehr frei. Wir bauen auf die Aussagen der Verwaltung, dass der Radverkehr in beide Richtungen möglich sein wird. Das ist für uns ein wichtiges Anliegen. Zum Beispiel die Douglasstraße wurde als Alternative genannt, aber die endet nach wenigen hundert Metern.

Dann noch zu dem Antrag. Was ich sagen kann zum KAL-Antrag, den Teil des Europaplatzes, der in Privathand ist, aufzukaufen, das kann versucht werden, aber nicht um jeden Preis und ist unabhängig von den übrigen Planungen möglich. Zu den Anträgen möchte ich dann in der zweiten Runde was sagen.

Stadtrat Pfannkuch (CDU): Es ist ein sehr vielschichtiges Thema, bei dem uns die Erfahrung der Bürgervereine sehr wichtig ist. Die Einbeziehung derer ist bis heute aus unserer Sicht nicht ausreichend erfolgt. Am Freitag um 17:30 Uhr ging von Ihnen ein sehr ausführliches Schreiben über verschiedene Antworten zu unseren Fragen ein. Auch hier haben wir kein gutes Gefühl, dass wir über so wichtige Fragen rechtzeitig und umfassend informiert worden sind. Umgekehrt, in diesem Zusammenhang, das müssen wir herausstellen, ist - es geht auch um die Verlegung von Haltestellen - in diesem Zusammenhang die Finanzierung dieser Maßnahmen. Das sind Großprojekte, die aus unserer Sicht nicht von Zuschüssen getragen werden.

In der Sache geht es der Verwaltungsvorlage um zwei Punkte. Verschiebung der Haltestelle, also Änderung des Planfeststellungsbeschlusses und Ausweisung der nördlichen Karlstraße als Fußgängerzone. Die Verwaltung will eine Fußgängerzone, ohne auszuführen, was auf dieser Fläche passieren soll. Der Oberbürgermeister äußert sich in einer öffentlichen Veranstaltung, dass er Zweifel hat, Herr Kollege Honné, dass hier Fahrradverkehr und das noch in beiden Richtungen vernünftig funktioniert. Die Karlstraße ist eine empfindliche Schlagader unserer Innenstadt, des gesamten Systems. Das dürfen wir nicht übersehen. In mehreren Anträgen ist klar geworden, dass die Schlagader sich auswirkt auf umliegende Straßensysteme. Deshalb ist aus unserer Sicht die Evaluation, die vorgelegt wird, nicht ausreichend. Wir sind einfach nicht überzeugt, dass die Einzelhändler, Ärzte, überhaupt das gesamte Anliefersystem richtig gelöst ist. Für die CDU-Fraktion ist die Erreichbarkeit der Innenstadt ein ganz hohes Gut. Das Wichtigste ist eigentlich, die Planung der Verwaltung führt zu einer Umkehrbarkeit der Nutzung der Karlstraße Nord, und davor haben wir richtig Sorgen. Zwei-Richtungs-Fahrradverkehr, wie soll das funktionieren? Das wird dann noch als Fußgängerzone verkauft. Das konterkariert sich doch selbst. Vergessen Sie nicht, dass das Reallabor zum Ziel hatte, einen Transit-Ort zu schaffen, Begegnungsort zu schaffen. Stellen wir uns das dort vor. Wir halten es für nicht realistisch, und der Bürgerverein hat auch darauf hingewiesen, dass Verkehrsverlagerungen in die Straßensysteme stattgefunden haben, was alles negiert wurde. Die Vorlage kann deswegen von der CDU-Fraktion nicht unterstützt werden.

Stadtrat Zeh (SPD): Keine Lösung ist perfekt für den öffentlichen Personennahverkehr. Dies muss man nach der intensiven Diskussion festhalten. Aber die Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV ist für uns das wichtigste Ziel. Eine Barrierefreiheit für beide

Straßenbahnvarianten unseres Systems kann auf dem Europaplatz nicht umgesetzt werden. Daher stimmt die SPD der zukünftigen Haltestelle in der Karlstraße zu. Barrierefreiheit hilft allen, sowohl Menschen mit Kinderwagen als auch mit Rollstühlen oder Rollatoren. Sicher ist die Infrastruktur der unterirdischen Haltestelle wie Treppen und Aufzüge auf den Europaplatz ausgerichtet und lässt sich nicht verändern, aber Barrierefreiheit geht vor.

Ein weiteres Argument für diese Lösung ist auch, dass in der Kaiserstraße beim Café Endle für die innerstädtischen Bahnen noch eine weitere Haltestelle gebaut wird. Der Abstand zur Haltestelle in der Karlstraße ist dann angemessen, zum Europaplatz wäre sie zu kurz. Die Karlstraße muss sich dann weiter ändern. Auf beiden Seiten der Haltestelle bleiben rund fünf Meter bis zur Hauswand. Wie sollen diese Bereiche genutzt werden? Es sollen die Fußgänger Vorrang haben, der Weg von der Kaiserstraße zum Europaplatz, von Ost nach West und umgekehrt, in der ganzen Breite durchgängig, nicht nur an den Fußgänger überwiegen. Es wäre aber auch Platz für Radfahrer*innen. Wenn es in beiden Richtungen offen sein soll, dann müssen in Richtung Süden die Schienen im Kurvenbereich überquert werden. Auch Lieferverkehr und Anliegerverkehr muss über den Bereich zwischen Haltestelle und Hauswand abgewickelt werden. Ebenso sollte der Zugang für Mobilitätseingeschränkte und Krankenwagen bei Terminen in den Arztpraxen möglich sein. Taxis sollten in diesem Bereich erreichbar bleiben. Keinen Platz wollen wir für Auto-Poser. Die Planung dafür ist insgesamt nicht einfach. Wir sind gespannt, wie dies insgesamt gelöst wird.

Einfach zu planen wäre sicher eine reine Fußgängerzone. Wir halten den Ansatz eines verkehrsberuhigten Bereichs zwar für schwierig, aber möglich. Die SPD ist auf das Planungsergebnis gespannt. Der Ergänzungsantrag unter Punkt 16.4 ist somit erledigt. Wir haben noch einen Ergänzungsantrag zu einer Änderung der Beschlussfassung gemacht. Die ist weitgehend positiv beschieden, und wir würden dieses dann auch tatsächlich übernehmen.

Stadtrat Haug (KAL/Die PARTEI): Wir sehen in der Weiterentwicklung der Karlstraße, aufbauend auf den Ergebnissen des Reallabors, die Chance, die Aufenthaltsqualität im Quartier um den Europaplatz zu erhöhen. Zwingende Voraussetzung ist hierfür die Verlegung der Haltestelle vom Europaplatz in die Karlstraße. Dies haben wir schon immer befürwortet und freuen uns, dass die bisherigen Planungen so angepasst werden sollen. Schade nur, dass dies nicht schon damals von den VBK erkannt wurde, die Lage der Aufgänge von der U-Strab hätten dann optimaler geplant werden können.

Als Endpunkt und attraktiven Teil des neuen Boulevards Kaiserstraße kann durch die Verlegung der Haltestelle mögliche Aufwertung des Europaplatzes in Angriff genommen werden. Deswegen haben wir unseren Ergänzungsantrag gestellt, damit die erforderlichen Maßnahmen, die spätere Nutzung und die Bespielung von städtischer Seite verantwortet werden können und so die Aufenthaltsqualität auf und um den Europaplatz auch tatsächlich erhöht wird. Diese Aufwertung ist dringend geboten, das sehen wir wohl alle so.

Als Ergebnis des Reallabors wurden unter anderem die positiven Veränderungen als Folge des reduzierten Autoverkehrs von den Anwohnenden geschätzt. Auch viele Gewerbetreibenden sahen hier positive Wirkungen. Allerdings muss in den nächsten Planungsschritten auf die konkreten Anliegen im Detail eingegangen werden. Da geht es um die Zufahrt für Lieferverkehre, mobileingeschränkte Personen, Krankentransporte, so wie es auch im Antrag der SPD aufgeführt ist. Wir folgen also gerne der Zielvision Karlstraße für alle, eine Karlstraße, die sich zum Begegnungsort entwickelt, der den Anforderungen des Fuß- und

Radverkehrs sowie des ÖPV eine Priorität einräumt und dabei insbesondere Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen im Auge hat. Auch wir wollen als wichtiges Ziel den Radverkehr in beide Richtungen. Das bedeutet aber für die Radfahrenden Rücksichtnahme auf die langsamen Verkehrsteilnehmenden und Anpassung an die Fahrgeschwindigkeit.

Beim vorherigen Tagesordnungspunkt wurde die Erbprinzenstraße ziemlich diskutiert. Ich finde, die Entwicklung hat sich dort zunehmend eingeruckelt, und meiner Beobachtung nach läuft es dort nicht mehr so schlecht. Ein Straßenraum, der gemeinsam genutzt wird, so könnte es auch in der Karlstraße sein.

Stadtrat Hock (FDP): Zwei Dinge vorab, heute muss ein Knopf dran. Weitere Verzögerung und Prüfung können wir uns nicht mehr leisten. Der Europaplatz ist seit fast 14 Jahren in einem unsäglichen Zustand. Ursprünglich wurde versprochen, es sei der erste Platz, der wiederhergestellt wird. Heute ist dieser zentrale Platz unserer Innenstadt der letzte, der neu gestaltet werden soll und auch das erst in mehreren Jahren. Und warum? Weil die Verkehrsbetriebe und die Stadtverwaltung offensichtlich anderthalb Jahrzehnte benötigen, um endlich zu wissen, wo sie die Haltestelle platzieren wollen. Auf dem Platz, neben dem Platz, rein in die Kartoffeln, raus aus den Kartoffeln, eine unendliche Geschichte, und die westliche Innenstadt geht vor die Hunde. Weitere Prüfungen sind jetzt weiß Gott nicht mehr erforderlich. Wer zu lesen versteht, wer einzuordnen und zu analysieren versteht, sieht alle Fragen geklärt. Jetzt muss einfach entschieden werden. Ich habe den Eindruck, manch einer traut sich dies nicht vor der nächsten Wahl. Lieber keine Meinung, als eine unpopuläre. Das hat Karlsruhe nicht verdient und wenn man in der Minderheit ist, dann ist das halt so, das nennt man Demokratie.

Zweitens, die Haltestelle muss vom Platz weg, was unsere Position von Anfang an war. Wenn es nach uns gegangen wäre, hätte man keine 14 Jahre gebraucht. Der Grund liegt, abgesehen von Ihren zutreffenden Ausführungen, darin, dass bei Beibehaltung der Haltestelle auf dem Platz dieser durch eine Bahnanlage zerstört wird. Es wird keine Situation, wie all die letzten Jahre. Die Anlage ist barrierefrei auszubauen, also mit 34 cm erhöhten Bahnsteigen, welche zudem zusätzlich im vorderen Bereich, wie auch unterirdisch und an anderen Stellen oberirdisch zu sehen, für zwei Systemfahrzeuge noch weiter erhöht werden müsste. Selbst dann, wenn dort kein Regelverkehr mit solchen Fahrzeugen stattfinden würde, eine Querung des Platzes wäre unmöglich, eine Gestaltung, gelinde gesagt, nicht gefällig.

Wir halten an unserem Antrag fest. Ihre Antwort überzeugt uns nicht, und sie ist auch widersprüchlich. Ich will es kurz machen.

Erstens, Sie sagen selbst, dass im Verkehrsversuch die Zahl der Fahrzeuge auf knapp 1.000 zurückging. Da war aber die Straße noch eine Straße mit Fahrbahn und Gehwegen bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 20 km/h, und nicht eine gestaltete Fläche mit Schrittgeschwindigkeit. Allein dies wird die Attraktivität der Durchfahrt deutlich absenken. Darüber hinaus haben sich zahlreiche Autofahrer im Reallabor nicht an das Durchfahrtsverbot gehalten, was im Grunde gar nicht kontrollierbar war.

Zweitens, Sie selbst gehen davon aus, dass der Liefer- und Anliegerverkehr ohnehin die gängigen Verkehrsmengen einer verkehrsberuhigten Zone übersteigt. Um wie viel eigentlich? Es werden also mindestens mehr als 500 Autos in der schönen, tollen, neuen

Fußgängerzone fahren, und Fahrräder und die Straßenbahn. Mehr werden es sicher auch in der verkehrsberuhigten Zone nicht, und Kinder werden dort auch spielen, auch wenn es in beiden Fällen erlaubt wäre. Sie selbst räumen ein, dass bei 1.000 Fahrzeugen, sogar bei 2.000, eine verkehrsberuhigte Zone rechtlich denkbar wäre. Ein Problem bleibt, bei der Haltestelle gibt es einen Engpass. Den gibt es aber auch bei einer Fußgängerzone mit über 500 Fahrzeugen.

(Der Vorsitzende hebt die rote Karte)

- Ich habe noch zwei Sätze.

Der Vorsitzende: Wir haben auch eine zweite Runde.

Stadtrat Hock (FDP): Nun gibt es aber in Karlsruhe und anderen Städten Lösungen, selbst dort, wo es weder eine Fußgänger- noch eine verkehrsberuhigte Zone gibt, wie man damit umgehen kann. Wir sind zuversichtlich, dass dem Tiefbauamt und dem Stadtplanungsamt, bei gutem Willen selbst den Verkehrsbetrieben, irgendwas einfallen wird.

Stadträtin Göttel (DIE LINKE.): Ich hatte heute eine sehr interessante Unterhaltung mit meiner Schwester, die meinte, sie hat ihrem Freund nahegelegt, einen Fahrradkorb zu holen. Das war ein Game-Changer, weil er endlich begriffen hat, das immer auf dem Rücken zu haben, ist einfach schrecklich. Ich glaube, genau das Gleiche haben wir hier mit der Karlstraße. Wenn man das endlich angreift und verändert, dann wird man sich spätestens nach einem Jahr fragen, warum man sich das jahrelang immer angetan hat. Das muss man an dieser Stelle wirklich sagen.

Deswegen finde ich es auch immer interessant, wenn man jetzt von einer Schlagader spricht und dabei völlig übersieht, dass man natürlich mit der Kaiserstraße eine der krasssten Schlagadern der Stadt hat für den Fußverkehr, die man hier mit einer völlig nicht-akzeptierten Ampel unterbricht. Man denke an die ganzen Zahlen der Rot-Geher pro Stunde. Dann natürlich auch dieser Platz, der Europaplatz, der bei sämtlichen Sicherheitsbefragungen generell immer wahnsinnig schlecht abschneidet.

All das führt doch noch stärker vor Augen, dass wir neben dieser ganzen Thematik Barrierefreiheit eine grundsätzliche Lösung brauchen. Das ist auch das, was mich ein bisschen in der Diskussion und in den Redebeiträgen von der CDU-Seite ratlos zurücklässt. Was wollen Sie eigentlich? Wollen Sie, dass alles so bleibt, wie es ist? Wollen Sie eine Veränderung, oder wie soll es überhaupt weitergehen? Das bleibt für mich völlig offen. Ich habe das Gefühl, da wissen Sie selber nicht so genau, was Sie wollen.

Jetzt noch mal zur FDP, vielen Dank auch für Ihren Redebeitrag. Was ich tatsächlich nicht verstehe, Sie machen sich hier immer sehr für den Fußverkehr stark. Da habe ich kognitiv irgendwie..., vielleicht bin ich minderbemittelt, aber warum ein zusätzlicher Verkehrsteilnehmer mehr mit dem Auto das für die Fußgänger*innen an der Stelle besser machen soll, das verstehe ich jetzt an der Stelle nicht. Ich glaube aber, dass die Stadtverwaltung für all diese Fragen, die aufgeworfen wurden,- wie geht es weiter mit der Erreichbarkeit, für Krankentransporte und so weiter, da bin ich absolut optimistisch, wunderbare Lösungen finden wird. An dieser Stelle eine Hauptader für den Radverkehr, also eine Haupt-Radroute zu unterbrechen, ist nicht richtig. Wir sehen auch, dass es über die Herrenstraße ganz gut

funktioniert. Deswegen mache ich mir da weniger Gedanken. Vielen Dank, dass wir diese wahnsinnig wichtige und einer der größten Baustellen und Schwachpunkte unserer Innenstadt endlich anpacken. Ich glaube, wir werden uns fragen, warum das so lange gedauert hat.

Stadtrat Kalmbach (FWJFÜR): Grundsätzlich schließen wir uns der Meinung der FDP an. Wir hätten selber den Antrag geschrieben, gerne unter dem Vorzeichen Shared Space, aber das gibt es in Deutschland praktisch nicht oder darf es nicht geben. Aber es geht. „Karlstraße für alle“ war der Begriff. Das ist jetzt in dem Entwurf nicht mehr für alle. Es geht darum, für alle das zu machen. Deswegen legen wir auch Wert drauf, dass die Karlstraße offen bleibt. Das war ja Ihre Frage, Herr Oberbürgermeister.

Die Fahrradfahrer, ich bin selber ein ausschließlicher Fahrradfahrer, müssen sich bewusst machen, das Fahrrad darf 7,7 Kilometer pro Stunde fahren, da fällt der normale Fahrradfahrer vom Fahrrad runter, weil er so langsam ist. Das scheint mir ein Problem, das vorprogrammiert ist. Deswegen wäre ich nicht so naiv zu sagen, das ist dann die Lösung von allem. Da bin ich sehr gespannt, ob das tatsächlich nicht ein konfliktträchtiger Raum wird.

Aber das wichtigste Thema für unseren Europaplatz ist die Verlegung der Haltestelle. Wenn die Haltestelle tatsächlich verlegt wird, stellen Sie sich vor, die S31 fährt in die Karlstraße ein. Wie lang ist die, dieser neue Barriere-Raum, den wir schaffen? Eine neue Barriere wird hier aufgebaut. Das ist das, was wir genau wollten. Wir wollten von der Straße, von der Waldstraße, von der Erbprinzenstraße, auch die Barrieren wegschaffen. Jetzt haben wir durch die Straßenbahn eine neue Barriere vor Augen. Also das ist der Liebestat nicht wert, dass wir das hier angehen.

Wir glauben aber, dass es für die Fußgänger tatsächlich ein weiterer Weg ist. Soziale Kontrolle ist auf dem Europaplatz schlechter als vorher. Es ist nicht besser, sondern es wird schlechter. Da, wo Verkehr ist, da, wo Menschen sind, da ist die soziale Kontrolle deutlich höher. Also von der Seite her ist es zu überlegen, ob das tatsächlich so viele Vorteile hat oder in der Abwägung nicht tatsächlich dann die Entscheidung doch auf den Europaplatz kommt. Darüber hinaus müssen wir über die Finanzen reden. Die Finanzen kommen dazu. Es gibt nicht viele Argumente, die wirklich dafür sprechen, wir können auch da eine barrierefreie Haltestelle hinkriegen.

Muss - noch einmal die Frage - die S31 wirklich da durchfahren? Das Karlsruher Modell, auf das will ich noch mal hinweisen, besagt nicht, dass jede Straßenbahn durch die Innenstadt durchfahren muss. Deswegen glaube ich, dass wir darauf verzichten können. Wir können uns einiges an Mühe sparen. Noch einmal zur übergeordneten Planung, zu der Verkehrsplanung. Die IHK hat es angefragt, der Bürgerverein hat es angefragt und, soviel ich weiß, sogar die CDU. Ich habe den Eindruck, wir gehen immer partiell so kleine Strecken an und dann kriegen wir das große Ganze. Da verlieren wir den Überblick.

Deswegen noch einmal meine Frage. Haben wir tatsächlich eine übergeordnete Planung? Wie kommen wir von außen in die Innenstadt? Wie kommt man wieder heraus? Ich möchte ein Beispiel nennen, die Reinhold-Frank-Straße. Wer guckt bei der Reinhold-Frank-Straße eigentlich, wie das zukünftig weitergeht? Auch dort wird mit Fahrradfahrern geplant und wie gesagt, ich bin nicht gegen Fahrradfahrer, aber an dieser Stelle brauchen wir eine bessere Planung.

Stadtrat Schnell (AfD): Jetzt muss die Gewährleistung der Barrierefreiheit nicht nur im Regelverkehr, wo sie machbar ist, sondern selbst bei Betriebsstörungen im U-Strab-Tunnel für den Zustieg am Europaplatz als Argument dafür herhalten, dass diese Haltestelle partout in die Karlstraße zu verlegen sei, und damit gäbe es dann dort für Autos keinen Platz mehr, leider. Eine ziemlich durchsichtige Argumentation. Denn so etwas in Konsequenz angewendet, würde bedeuten, wir müssten im U-Strab-Tunnel an jedem Bahnsteig immer zwei Aufzüge bereitstellen, weil einer außer Betrieb sein könnte, kommt ja vor. Mit solchen Fällen wird dann mobilitätseingeschränkten Fahrgästen derzeit per Durchsage empfohlen, eine Station weiterzufahren, dort auf die andere Seite zu wechseln und dann wieder zurückzufahren. Da kommt man also ohne Hosenträgergürtel zusätzlich aus. Für den Europaplatz gilt das aber wohl nicht.

Auch muss die S31 nicht zwanghaft an den Europaplatz geführt werden. Für die Tram 5, der der Zugang zum U-Strab-Tunnel verwehrt ist, gilt die Argumentation, die Innenstadt ist gut über die Haltestelle Karlstor und Ettlinger Tor erreichbar, aber für die S31 gilt das Argument nicht. Übrigens, das mir zugesagte Gutachten zur Einbindung der S31 in das Karlsruher Tram-Netz habe ich bis heute nicht erhalten, war auch nicht zu erwarten. Womöglich steht etwas Unerwünschtes drin.

Zum Verweis auf ÖRMI in der Vorlage, wo die Gutachter das Dichtmachen der Karlstraße befürworten, ist zu sagen, dass diese Herrschaften zum Vergleich unter anderem die belgische Stadt Leuven herangezogen haben. Dort gibt es aber, anders als bei uns, einen durchgehenden, vierstreifigen, autobahnähnlichen Ring um die Innenstadt, etwas, das wir hier nicht ansatzweise haben. Denken Sie dann an die Reinhold-Frank-Straße, die verkehrliche Situation ist überhaupt nicht vergleichbar. Daher kommt für uns eine Sperrung der nördlichen Karlstraße für Autos nicht infrage. Auch lehnen wir die Verlegung der Haltestelle ab.

Den Fraktionen, die heute dem Dichtmachen dennoch zustimmen, möchte ich sagen, die Karlsruher werden Ihr heutiges Votum im Gedächtnis behalten. Sie haben nämlich zunehmend genug davon, sei es aus Berlin, aus Stuttgart und auch aus Karlsruhe, gegängelt zu werden und sich vorschreiben zu lassen, wie sie zu heizen oder sich fortzubewegen haben, was sie essen, sprechen und denken und am besten noch wählen sollen. Am 9. Juni gibt es dann die Quittung für das alles.

Noch eines zum Schluss. Das Argument, das derzeit illegale Radfahren in Nord-Süd-Richtung in der Karlstraße könne dann endlich legal werden, das ist in etwa so, als würde man in einer Tempo-30-Zone, in der vielfach geheizt wird, einfach die Schilder entfernen, um die Legalität zu gewährleisten.

Der Vorsitzende: Lassen Sie mich vor der zweiten Runde noch auf ein paar Punkte kurz eingehen. Ich gebe Ihnen völlig Recht, Herr Stadtrat Kalmbach, dass eine solche große behindertengerechte Haltestelle eine große Barriere ist, aber dann müssen wir uns die Frage stellen, wollen wir diese Barriere auf dem Europaplatz, wie es im Moment im Planfeststellungsbeschluss drinsteht, oder ist da nicht die Karlstraße auch mit diesem Argument eigentlich die Straße, wo man diese Barriere am ehesten akzeptieren kann. Genauso ist es heute ja schon. Wir haben beide Haltestellen schon, und ich finde die Barrierewirkung auf dem Europaplatz viel gravierender als das, was wir parallel zur Postgalerie dort in der Karlstraße erleben. Ich bin sehr dankbar, dass Sie nicht wieder den Vorwurf an die Verwaltung und

auch an mich persönlich gemacht haben, dass ich nur die Haltestelle Karlstraße will, damit ich die Autos dort wegkriege, sondern wir stehen vor einer letzten Möglichkeit einer Grundsatzentscheidung. Akzeptieren wir den Planfeststellungsbeschluss, den Sie, lieber Herr Stadtrat Hock, mit Ihrem Gemeinderat hier, ich war noch nicht dabei, vor 15 Jahren beschlossen haben, der nämlich die Haltestelle auf dem Europaplatz vorsieht, oder wählen wir nicht dann doch lieber die Karlstraße aus. Es gibt jetzt aber mittlerweile einige gute Gründe, warum aus unserer Sicht die Karlstraße geeigneter ist. Es schafft auf dem Europaplatz noch einmal eine andere Möglichkeit der Gestaltung. Deswegen ist das heute das vorrangige Interesse der Verwaltung, dass wir hier eine Entscheidung dazu hinkriegen. Denn das löst dann eine Änderung des Planfeststellungsbeschlusses gegebenenfalls aus, der uns überhaupt erst befähigt, weiterzumachen, und es ermöglicht die abschließende Planung der Europaplatz. So oder so, damit wir endlich einen Knopf drankriegen. Das ist die Hauptmotivation für den heutigen Tag.

Wir haben, und deswegen verwahre ich mich gegen den Vorwurf, es wären nicht ausreichend alle beteiligt worden, wir haben noch nie einen so umfangreichen Beteiligungsprozess gehabt, wie in diesem Reallabor. Es gab eine Bürgerversammlung, auf der auch die angesprochenen Gruppen vertreten waren. Alle Vorwürfe, wir hätten irgendjemanden nicht eingeladen, konnten wir entsprechend kontern. Von daher kann man jetzt immer wieder sagen, es sind Fragen nicht richtig beantwortet oder so was, aber man muss irgendwann einfach sagen, wir sind schlichtweg dagegen. Nein, wir behaupten nicht, dass es keine verkehrlichen Auswirkungen auf die Nachbarstraßen hat, aber wir haben ein Verkehrsgutachten, das sagt, dass das verträglich ist. Von daher, bitte unterstellen Sie uns auch nicht solche Geschichten.

Dann gibt es natürlich durch ÖRMI und anderes schon so etwas wie eine Gesamtbetrachtung. Wo kann man in Zukunft Verkehrsströme steigern, und welche Folgen hat es dann möglicherweise für Nachbarbereiche. Insofern sehe ich einen Teil Ihres Auftrags, Herr Stadtrat Kalmbach, durchaus durch ÖRMI und das, was drum herum ist, als auch erfolgt an. Aber auch ÖRMI wird schrittweise umgesetzt. Wir müssen uns für jeden Schritt dann schon auch wieder neu die Frage stellen, was bedeutet es denn? Es kann auch sein, dass, wenn wir jetzt hier einen anderen Schritt gehen, dass dann der übernächste Schritt dann schon wieder abweicht von dem, was wir vor dem letzten Schritt beschlossen haben. Insofern müssen wir immer ein Stück weit auf Sicht fahren, dass wir hier auch punktuell konkret versuchen zu erfassen, wie wirkt sich das aus. Da, finde ich, haben wir während des Reallabors alles ausreichend gemacht.

Ich möchte auf einen Punkt hinweisen, Herr Stadtrat Hock, und da würde ich Sie gerne auf die Stellungnahme zum SPD-Antrag unter § 16 Abs. 8 verweisen. Wir haben uns das in der letzten Hauptausschuss-Sitzung sehr zu Herzen genommen, was Sie gesagt haben. Wir sind auch bis heute Morgen auf Recherche gegangen. Wir können gut mit dem Vorschlag leben als Verwaltung, dass wir in einem ergebnisoffenen Prozess verkehrsberuhigte Zone und auch Fußgängerzone nebeneinanderstellen, dass wir dazu entsprechende Detailplanungen ausarbeiten und dass wir dann abschließend das Thema hier in den Gemeinderat bringen. Wir haben recherchiert, dass es für das Planfeststellungsverfahren unerheblich ist, ob es eine verkehrsberuhigte Zone oder eine Fußgängerzone ist, weil es von der Gestaltung, vor allem von der Schienenführung, keinen Unterschied macht. Diese Aussage, ehrlich gesagt, hat mich selber überrascht, aber wir haben es von VBK und KASIG heute Mittag schwarz auf weiß gekriegt, dass man davon ausgeht, dass das an der Stelle kein

Problem ist. Um die Grundsatzentscheidung, wo die Haltestelle hinkommt, kommen wir aber an der Stelle heute nicht herum, weil es wird kein Planfeststellungsverfahren letztlich mit dem Regierungspräsidium möglich sein, wenn es hier nicht eine klare Ausgangslage gibt. Wir müssen auch darauf hinweisen, dass trotz unsere Aussage, die wir, Herr Stadtrat Hock, auf Ihren Antrag hin gegeben haben, es an sich von den Daten der Straßenverkehrsordnung nicht möglich ist, das als verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen. Wir sehen aber an vielen Beispielen in anderen Städten, dass man mit anderen Aspekten auch andere Grenzwerte akzeptiert hat. Wir haben uns ein bisschen anhand bestimmter Beispiele kundgetan. Das heißt, wenn wir heute sagen, dass wir diese beiden Themen gleichwertig weiterdiskutieren, müssen wir sagen, dass die Grundvoraussetzungen ein bisschen unterschiedlich sind, aber das wird dann mit dem Regierungspräsidium in einen Diskurs gehen müssen. Denn da geht es dann nicht um das Planfeststellungsverfahren, sondern um die spätere Zulassung. Dass man hier uns einräumt, gegebenenfalls als verkehrsberuhigter Bereich zu beginnen und dann zu gucken, ob sich die Zahlen so einpendeln, dass es dann auch möglich oder statthaft ist, dazu kann ich Ihnen im Moment noch nicht sagen, ob das klappt. Aber wir würden uns auf diesen Weg machen. Mir geht es heute vor allem wirklich darum, dass wir das mit der Haltestelle in den Griff kriegen, weil das alles andere im Moment ausreichend blockiert.

Insofern schlagen wir dann unter § 16 Abs. 8 vor, die erste Formulierung aus dem SPD-Antrag zu übernehmen, dass im Beschlusstext steht, Fußgängerzone oder verkehrsberuhigter Bereich, dass wir dann zusagen, dass die abschließende Detailplanung noch einmal dem Gemeinderat vorgelegt wird. Dann können wir aber die Haltestelle nicht noch einmal verlegen, sondern dann geht es um die Details drum rum. Deswegen würden wir an der Stelle den Beschlusstext etwas anders fassen wollen. Da muss ich einfach sagen, haben wir seinerzeit nicht die Kreativität gehabt, die Sie zu Recht einfordern. Aber ich muss auch immer sagen, vorbehaltlich dessen, dass die Genehmigungsbehörden hier mitgehen, aber das haben Sie in anderen Fällen auch durchaus schon gemacht.

Das war mir jetzt wichtig, damit wir in der zweiten Runde nicht auf einer anderen Basis diskutieren, als wir das vor einer Woche im Hauptausschuss hatten. Wie gesagt, die letzten Stellungnahmen habe ich heute um 11:00 Uhr gekriegt, insofern konnten wir Ihnen das vorher auch nicht groß ausführen.

Stadtrat Honné (GRÜNE): Herr Oberbürgermeister, vielen Dank für Ihre Ausführungen. Das hat mir jetzt ein paar Bemerkungen erspart. Ich möchte noch kurz sagen, die Barrierefreiheit, dass wir das machen, ist nicht irgendwas, sondern das ist Gesetz, das ist Bundesgesetz. Es geht allenfalls darum, wann die Haltestelle umgebaut wird. Aber es ist klar, dass es gemacht werden muss. Das sollte allen klar sein.

Dann wurde gesagt, die S31 ist die einzige lange Straßenbahn an der Stelle, und demnächst kommt die auch erst. Das gilt im Regelverkehr, aber sobald der Tunnel gesperrt ist, warum auch immer, brauchen wir eine Ausweichstrecke. Dann fahren Unmassen von Bahnen über den Europaplatz, und etliche davon sind richtig lang. Insofern geht es keinesfalls nur um die S31. Die alleine wäre aber auch schon wichtig, weil da dieses Karlsruher Modell verwirklicht wird, dass man direkt mit einer Stadtbahn in die Stadt reinfährt und einmal umsteigen erspart, was also zusätzliche Fahrgäste im Normalfall bringt.

Dann zu dem SPD-Antrag, der jetzt zur Vorlage der Verwaltung geworden ist. Wir finden es nicht gut, da einen verkehrsberuhigten Bereich zu machen, weil dann da der Autodurchgangsverkehr völlig legal ist, und das halten wir für falsch. Trotzdem stimmen wir hier zu, einmal damit wir die SPD im Boot haben, weil uns diese Haltestellenverlegung ganz wichtig ist, und zum anderen, weil wir der festen Überzeugung sind, dass sich anschließend einfach die Macht des Faktischen ergeben wird, dass sich, wodurch auch immer, sei es, dass die Verwaltung sagt, es geht nur so oder das Regierungspräsidium oder dass die reale Situation nachher das ergibt, dass eine Fußgängerzone da genau das Richtige ist. Auch das mit Fußgängerzonen ist das, was wir in allen anderen Fußgängerzonen auch immer gehabt haben, wenn die Einführung geplant ist. Dann beschweren sich etliche Leute, und wenn die Fußgängerzone da ist, sind die Beschwerden plötzlich weg und die Mieten steigen, weil die Geschäfte viel wertvoller geworden sind, die in der Fußgängerzone liegen. Insofern sind wir da ganz beruhigt und können gerne zustimmen.

Stadtrat Hofmann (CDU): Herr Honné, das war schon wieder eine Glanzleistung, was Sie gerade gebracht haben. Das ist wirklich, also ich kann auch nur schmunzeln. Von daher geht es noch, muss ich Ihnen ehrlich sagen, aber es zeigt einfach wieder, es fehlt jetzt nur noch, dass ein paar kranke Stadträte noch geholt werden, um das Ergebnis dann hinzubekommen. Dann sind wir genau wieder auf dem Niveau, das wir auch kennen, und das passt dann auch. Eigentlich können wir uns die Diskussion auch sparen, denn die Mehrheit steht. Es ist eigentlich alles klar, die Haltestelle wird verlegt. Auch wenn der Herr Oberbürgermeister mir es jetzt schon wegnimmt, es ist einfach dann auch alles relativ festzementiert, die Autos werden kaum oder nicht mehr durchkönnen, es wird noch ein bisschen suggeriert. Der SPD, die Bauchweh hatte, wird dann noch ein bisschen was gegeben, dass man eventuell noch mitmachen kann oder nicht. Dann wird am Anfang mit Fahrrädern noch probiert, dann wird es zu gefährlich werden, und am Schluss haben wir diese Fußgängerzone, die einfach von Anfang an gewollt war.

Ich finde es nur schade, dass wir den Weg verlassen, hier gemeinsam etwas festzulegen, vorab eine Planung anzugehen. Es gibt keine Planung. Es wird vorher festzementiert, und dann wird die Gesamtplanung gemacht. Der Herr Honné hat vorhin auch klar gesagt, er sieht den Verkehrsversuch als gelungen an. Ja, er, klar, und dann wurden Gutachten gemacht, so, wie die Gutachten heute gemacht werden entsprechend. Dann wird es entsprechend interpretiert. Sie haben vollkommen Recht, Herr Oberbürgermeister, die Bürgervereine waren einbezogen. Aber sie werden nicht gehört. Sowohl der Bürgerverein Stadtmitte als auch der Bürgerverein Weststadt lehnen eine Fußgängerzone ab. Sie haben große Bedenken. Die Einzelhändler dort lehnen sie ab. Sie haben große Bedenken. Ob das dann der richtige Weg ist, das weiß ich nicht. Ich kann es wirklich nicht nachvollziehen. Wir haben in ein paar Wochen eine Riesen-Haushaltsdiskussion, und was machen wir jetzt? Wir verlegen wieder eine Haltestelle, wir überlegen, was wir noch für neue Haltestellen bauen. Wieder sehr viel Geld, das wieder in die Hand genommen wird, und das uns an anderen Stellen definitiv fehlt.

Vollkommen richtig, wir haben jetzt schon eine barrierefreie Haltestelle, nicht für alle Wagen, wäre natürlich besser, wir bekommen sie für alle Wagen, aber warum nicht Step-für-Step vorgehen. Warum muss das jetzt wieder auf dem Rücken der Bürgerinnen und Bürger durchgepeitscht werden? Ich weiß es nicht. Die Verkehrsbelastung, auf jeden Fall für die Reinhold-Frank-Straße, ist enorm. Die ist jetzt schon enorm, das wissen Sie alle. Sie wird noch stärker werden. Aber es gibt noch Kollegen wie Herrn Honné, die die auch noch

dichtmachen wollen, dann wäre es noch besser. Ich bin übrigens auch immer ratlos oder sprachlos über das, was Sie dann fordern von den Linken teilweise. Sie wollen das nicht mehr. Sie wollen die Autos grundsätzlich aus der Stadt raushaben. Wir denken einfach, dass so eine Stadt, wie Sie sie haben wollen, einfach nicht funktioniert. Mit einem funktionierenden Einzelhandel und mit funktionierenden Geschäften, da muss auch eine Erreichbarkeit da sein.

Stadträtin Melchien (SPD): Auf ein paar Einlassungen will ich noch eingehen. Wir treffen eine notwendige Entscheidung, die wir demokratisch miteinander treffen müssen. Wir gängeln hier niemanden, weswegen wir diese Entscheidung treffen, und es ist absolut demokratisch, sich miteinander auszutauschen. Nachdem wir mit allen Interessensvertretern gesprochen haben, alle Einwendungen gehört haben, alle beteiligt haben, Sie haben es aufgezählt. Jetzt sind wir nun einmal das demokratisch legitimierte Gremium, um diese Entscheidung heute zu treffen. Auch wir sind davon überzeugt, dass wir die Entscheidung für die Haltestelle treffen müssen. Mein Kollege ist darauf eingegangen, warum wir uns so entschieden haben. Für uns ist die Barrierefreiheit das entscheidende Argument. Sie ist anders nicht herstellbar, sowohl was den Platz als auch was die Haltestelle angeht. Von daher ist es für uns notwendig, diese Entscheidung der Haltestelle so zu treffen.

Unsicher, und das haben wir auch zum Ausdruck gebracht, sind wir, was die Planungen angeht. Wir haben vielen berechtigten KFZ-Verkehr, der weiterhin auch notwendig sein wird. Wir sind der Verwaltung dankbar, dass sie ernsthaft die Optionen prüfen und zur Prüfung dann auch dem Gemeinderat vorlegen. Hier können wir heute noch nicht entscheiden. Deswegen ist es absolut richtig, jetzt die Planung vorzunehmen und dann letztendlich hier auch die Entscheidung zu treffen.

Noch auf ein paar weitere Punkte. Es wurde wieder über den Kauf von Teilen des Europaplatzes gesprochen. Hier sind wir absolut offen, aber durchaus auch skeptisch, wie optimistisch oder ob die Stadtverwaltung das auch teilt, den Optimismus mancher Fraktionen. Es ist nicht gänzlich in unserem Besitz. Noch dazu möchte ich einwenden, dass ich glaube, dass wir in der Karlstraße ganz viel Gestaltungspotenzial haben, dass wir wirklich etwas Schönes schaffen können, auch mit Begrünung und Ähnlichem. Da sind wir gespannt, was die Verwaltung uns darlegt mit der Planung. Da freuen wir uns, wenn wir heute die Entscheidung getroffen haben, und das müssen wir nun mal.

Stadtrat Hock (FDP): Ich möchte mich bei der Presse entschuldigen, dass ich vorhin zu schnell war. Ich wollte bei dem wichtigen Thema einfach alles mitnehmen. Deshalb habe ich mich zu etwas hinreißen lassen. Ich war einfach zu schnell, und ich möchte noch einmal deutlich für meine Fraktion zum Ausdruck bringen, um was es heute geht. Was mich heute schon etwas wundert, Herr Oberbürgermeister, Ihre Einlassung finde ich ja gut, nur wenn man sieht, was auf unseren Antrag geschrieben wurde, dann wundert es mich schon, warum die Verwaltung unseren Antrag als rechtlich undurchführbar hält, aber den SPD-Antrag, die das jetzt gerne möchte, eigentlich befürwortet, dass sie es prüfen will. Also da komme ich nicht so ganz klar. Vielleicht können Sie mir das nachher deutlicher machen. Vielleicht war ich zu langsam in meiner Denke, damit ich das nicht verstanden habe. Es könnte möglich sein.

Dann kommt natürlich eines noch dazu. Das wurde von den Kollegen der CDU angesprochen. Was geht mit der Reinhold-Frank-Straße noch zu machen und was nicht. Da müssen

wir auch ehrlich zueinander sein. Wir werden der Reinhold-Frank-Straße und den Anwohnerinnen und Anwohnern dort noch mehr Belastung an Fahrzeugen aufbürden. Dieser Ehrlichkeit müssen wir uns hier in diesem Rat heute Abend auch stellen. Das gehört zum ganzen Gespräch heute auch dazu, zumal wir noch gar nicht wissen, wie das Regierungspräsidium mit dem Schwerverkehr umgehen wird. Das ist auch ein Thema, was noch schwelt, was noch eventuell in die andere Richtung kippen kann. Dann kommt noch mehr Verkehr für die Menschen in diesem Bereich zu. Ich habe vorhin mich zu schnell davongaloppiert zu meinem Punkt 4, den ich noch einmal aufgreifen möchte, nämlich ein Problem bleibt. Bei der Haltestelle gibt es einen Engpass. Den gibt es aber auch bei einer Fußgängerzone mit über 500 Fahrzeugen. Nun gibt es aber in Karlsruhe auch und in anderen Städten Lösungen, selbst dort, wo es weder eine Fußgänger- noch eine verkehrsberuhigte Zone gibt, wie man damit umgehen kann. Wir sind sehr zuversichtlich, meine Fraktion, dass dem Tiefbauamt und dem Stadtplanungsamt, bei gutem Willen sogar den Verkehrsbetrieben dazu was einfällt. Also machen wir uns doch einfach ehrlich, wie ich ganz am Anfang gesagt habe. Schenken wir der Stadt nicht, und das ist unsere persönliche Meinung, eine Fußgängerzone, die keine ist, sondern regeln wir es pragmatisch. Die richtige, die stimmige Regelung, ist eine verkehrsberuhigte Zone, auch wissentlich, dass wir auf andere Straßen keine weiteren Belastungen mehr zukommen lassen möchten.

Stadträtin Lorenz (FW/FÜR): Herr Oberbürgermeister, heute Nachmittag um 15:30 Uhr konnte ich Ihrer Mimik entnehmen, dass es der Tagesordnungspunkt 16 ist, dem Sie entgegenfiebern und auf den Sie sich am meisten freuen heute. Also das war aus Ihrem Gesicht zu lesen. Vieles ist schon gesagt worden. Das Wichtigste scheint wohl die Haltestellenverlegung zu sein, und darauf möchte ich noch mal eingehen, weil hier meines Erachtens ein falscher Eindruck erweckt wird. Wenn wir die Haltestelle in die Karlstraße verlegen und dort, wie der Kollege Honné so schön ausgeführt hat, auch im Havariefall des Tunnels ständig Bahnen durchbrausen, werden wir eine Zerschneidung zwischen dem Ludwigsplatz und dem Stephanplatz haben. Das sehen wir sehr kritisch, weil wir gerade in diesem Bereich und auch unsere wertvolle südliche Waldstraße eigentlich ein Aufenthaltsraum für die Fußgänger schaffen wollen. Das sehen wir sehr kontraproduktiv. Natürlich muss die Barrierefreiheit gegeben sein, das ist zweifelsohne, egal ob auf dem Europaplatz oder in der Karlstraße.

Kleine Anekdote am Rande, während man in Durlach nicht von der Endhaltestelle bis zur Turmbergbahn laufen kann, die 200 Meter, soll man es zukünftig vom Europaplatz um die Ecke schaffen. Da ist es also für die Fußgänger gar kein Problem. Man dreht es sich halt so, wie man es haben möchte. Worauf ich aber eigentlich raus will, ist, es wird hier immer so dargestellt, dass der Europaplatz durch diesen, wie er auch in der Presse oft benannt wird, auch in manchen Vorlagen, Kamelbuckel, sicherlich auch suggestiv den richtigen Eindruck erweckt, ob das kein Highlight ist, aber auch wenn wir die Haltestelle dort nicht hinmachen, wird der Europaplatz keine Aufenthaltsqualität erhalten. Die Bahnen fahren weiterhin da durch, zerschneiden den Platz und, wie der Herr Honné so schön sagt, auch in einer recht großen Häufigkeit. Teile des Platzes vor der Postgalerie sind nicht im Besitz der Stadt. Die Auf- und Abgänge für die Haltestelle stellen Barrieren dar und Sie, Herr Oberbürgermeister, haben selbst in einer der Informationsveranstaltungen gesagt, mit Begrünung wird es da nichts auf dem Platz. Der Deckel der Haltestelle ist noch näher an der Oberfläche als auf dem Marktplatz. Also nicht, dass sich jetzt hier irgendjemand vorstellt, da wird dann schön mit Bäumchen begrünt und ein paar Parkbänke, und dann ist das ein

wunderschöner Aufenthaltsbereich, und wir sind alle Probleme am Europaplatz los. Mitnichten, das wird nicht der Fall sein.

Auch der Herr Kollege Kalmbach hat es angesprochen, eine Haltestelle erfüllt auch den Zweck einer sozialen Kontrolle. Menschen halten sich im Bereich dort auf, steigen ein und aus, und gerade da der Europaplatz ein bisschen unser Sorgenkind ist, würden wir daher und natürlich im Hinblick auf die immensen Kosten, die diese Verlegung für Karlsruhe bedeutet, Abstand nehmen, und sehen die Haltestelle auf dem Europaplatz.

Ganz kurz zum Thema Karlstraße, es ist sicherlich städtebaulich ein schwieriges Problem, da die Straße unter anderen Voraussetzungen so angelegt war. Wir haben den Shared Space, oder die Verkehrsberuhigung können wir gerne mittragen. Was wir nicht sehen, und das sehen wir auch nicht bei ÖRMI gegeben, wie die Verkehre, die da verdrängt werden, über die Stephaniensstraße und die Reinhold-Frank-Straße aufgenommen werden können. Wenn ich drei Stunden im Stau stehe, kann es die Straße auch aufnehmen, aber das ist nicht zielführend und schon gar nicht für das Klima.

Stadtrat Dr. Schmidt (AfD): Inhaltlich kann ich mich der Argumentation der Freien Wähler von gerade eben anschließen, aber ich möchte jetzt der Reihe nach auf Ihre Kommentare nach der ersten Runde eingehen. Zunächst haben Sie gesagt, Sie freuen sich, dass keiner sagt, dass Sie nur die Autos weghaben wollen, aber Entschuldigung, wir sagen es immer noch. Sie wollen nur die Autos weghaben und benutzen die angebliche Unmöglichkeit, die Haltestelle auf dem Europaplatz zu lassen, als Scheinargument. Wir haben Ihnen im Hauptausschuss nachgewiesen, dass es geht. Auf die Frage, die Sie dann gestellt haben, wie das dann im Havariefall ist, kam die Antwort vom Herrn Schnell heute, dass wir auch an anderen Standorten, an anderen Stationen, dann zwei Aufzüge bräuchten, wenn wir wirklich völlig redundant sein wollen. Das war einfach die Fortsetzung dieser Argumentation, und weil der Herr Honné das dann auch noch mal aufgegriffen hat, wenn man wirklich redundant sein wollte, müsste man die Schienen in der Kaiserstraße lassen, so, wie wir es schon mal beantragt haben. Also letztendlich eine völlige Redundanz für den Havariefall wird es nie geben, und jetzt das auf einmal zur Grundlage für weitere Planungen zu machen, das spricht für uns schon dafür, wenn Sie das jetzt einführen, dass Sie einfach durchsetzen wollen, dass die Karlstraße für den Autoverkehr undurchlässig wird. Dabei ist aus unserer Sicht egal, ob das jetzt als Fußgängerzone oder verkehrsberuhigter Bereich beschlossen wird, weil, so wie es der Herr Honné angekündigt hat, wird sich dann eh irgendwas finden, was dann dazu führt, dass es am Ende doch eine Fußgängerzone gibt. Also da haben wir gar keinen Zweifel, hat auch der Herr Hofmann schon gesagt.

Dann haben Sie gesagt, Sie wissen nicht, warum das Planfeststellungsverfahren so ist, weil Sie damals noch nicht da waren, und Sie möchten das jetzt ändern. Aber ich habe Ihnen schon einmal gesagt und auch den Kollegen hier, ich erinnere mich noch sehr genau an die Argumentation, mit der den Bürgern in Karlsruhe die Kombi-Lösung schmackhaft gemacht wurde. Ein gravierendes Argument, das mich am Ende überzeugt hat, dass ich bei der zweiten Abstimmung dafür war, und inzwischen bereue ich das, war die bessere Durchlässigkeit in Nord-Süd und jetzt natürlich auch in Süd-Nord-Richtung der Innenstadt für den individuellen Kraftfahrzeugverkehr. Das sollte erreicht werden durch den Bau der Kombi-Lösung, nicht nur am Mühlburger Tor, sondern auch hier in der Karlstraße. Und jetzt, wo wir das Ding haben und die Bürger dieser Stadt müssen mehr als 30 Millionen pro Jahr dafür bezahlen, wird dieses Hauptargument ins Gegenteil verkehrt. Das ist nicht in Ordnung.

Da fühlt man sich als Bürger dieser Stadt veräppelt. Sie betrifft es nicht persönlich, weil Sie damals noch nicht da waren, aber das ist letztendlich der grundlegende Effekt, den das Ganze haben wird. Deswegen ist es inakzeptabel für uns. Das erklärt natürlich auch, warum die Bürgervereine dagegen sind. Es ist mit sehr vielen Nachteilen verbunden. Wo soll denn der ganze Verkehr hin? Deswegen sind wir nach wie vor dagegen.

Der Vorsitzende: Noch zwei, drei Bemerkungen. Ich will noch einmal sagen - ich habe es schon zig Mal gesagt -, es geht nicht um den Fall, dass der Tunnel vorübergehend ausfällt. Sondern es geht auch um so Fälle, wo man den vielleicht wochenlang sperren muss, weil man eine Revision macht oder eine technische Überprüfung oder sonst was. Das ist ein Unterschied dazu, Herr Stadtrat Schnell, auch wenn Sie mir das nicht glauben, dass ein Fahrstuhl ausfällt oder vielleicht auch ein paar Tage etwas repariert werden muss.

Frau Stadträtin Lorenz, ich finde die Hauptbarriere zwischen Ludwigsplatz und Stephanplatz sind im Moment immer noch die Fahrzeuge, die da fahren. Also ich habe eine andere Wahrnehmung an der Stelle offensichtlich als Sie. Wenn man das konsequent weiterdenken würde, müsste ich Sie eigentlich zu einer wirklich frenetischen begeisterten Befürworterin der Herausnahme des Durchgangsverkehrs haben. Trotzdem ist dieser Durchgangsverkehr nach den Messungen, die wir haben, etwa 4.000 Fahrzeuge stark. Und da, lieber Herr Stadtrat Dr. Schmidt, von diesen 4.000 hängt im Moment nicht ab, ob die Nord-Süd-Verbindung insgesamt funktioniert oder nicht. Trotzdem ist eine Verdrängung eines Teils dieses Verkehrs auf eine Parallelstraße natürlich eine Verstärkung des Verkehrs dort. Ich finde es völlig legitim zu sagen, das wollen wir dort nicht, vor allem nicht an der Reinhold-Frank-Straße, und deswegen können wir das so nicht mittragen. Das ist völlig in Ordnung. Nur bitte führen Sie nicht andere Argumente an oder ungeklärte Fragen oder sonst was. Ich glaube, wir haben jetzt wirklich alles rauf- und runterdiskutiert.

Zu den Fragen der Kosten. Wir müssen im Moment beide bestehende Haltestellen umbauen, egal wie wir uns entscheiden. Die Europaplatz-Haltestelle kann nicht so bleiben, wie sie ist, und die Haltestelle in der Karlstraße würde man aufgeben. Dann müsste man sie zurückbauen. Egal, wie wir uns entscheiden, werden an beiden Stellen neue Haltestellen oder keine Haltestellen mehr gebaut. Das heißt, das große Argument, hier werden jetzt zusätzliche Kosten verursacht, mag stimmen, weil wir natürlich nicht nur die Haltestelle erneuern in der Karlstraße, sondern sie in die Mitte legen. Das ist natürlich etwas anderes. Der eigentliche Haltestellenbereich ist aber nach dem GVFG auch förderfähig. Das sind, wenn es optimal läuft, 80 Prozent, weil es ein Teil der Gesamtmaßnahme Kombi-Lösung ist, und wir kriegen für die umliegenden Baugeschichten..., sind wir jetzt im Sanierungsgebiet Kaiserstraße West, das haben wir extra so gemacht. Auch auf eine Frage, die ich vor kurzem gestellt bekommen habe, dieses Thema lebendige Ortsmitten können wir nicht noch zusätzlich anzapfen, weil wir schon in dem anderen Förderprogramm drin sind, was uns bis zu 60 Prozent zumindest der Oberflächenkosten an der Stelle bis zu einem gewissen Höchstsatz einbringt, sodass wir da auch nicht alles voll bezahlen müssen, sondern je nach Anteilen nur einen gewissen komplementären Anteil, der auch im Fall der anderen Lösungen nicht viel anders wäre. Darauf möchte ich einfach hinweisen. Das Finanzargument zieht an dieser Stelle aus meiner Sicht nicht, sondern wir müssen hier sowieso etwas vollenden.

Ein Argument, auf das hat mich der Herr Dr. Huber neulich gebracht, obwohl es eigentlich unsere eigene Denke ist, das Ziel war ja, die Fußgängerzone nach Westen fortzusetzen und

diesen Riegel, den wir durch diese Fahrbahn haben und diese etwas undurchsichtige Ampelgeschichte - eigentlich nicht technisch undurchsichtig, aber die Leute sind da schon herausgefordert - weiterzuführen über den Europaplatz hinaus. Wir müssen uns auch irgendwann über stärkere Verkehrsberuhigung, ich sage im Moment nicht Fußgängerzone, Richtung westliche Kaiserstraße auseinandersetzen, denn in der Tat haben wir hier ein Stück weit eine durchbrochene Qualität, und die wollen wir versuchen weiterzuentwickeln. Es kommt auch eine Haltestelle oberirdisch hin und nein, es werden dann anschließend auf dem Europaplatz natürlich nicht zig Linien rumfahren, sondern genau eine Straßenbahn, wenn ansonsten alles andere in Betrieb ist. Das ist natürlich eine deutliche Reduzierung zu dem, was wir vor der Kombi-Lösung hatten. Dennoch wäre da eine Haltestelle eine echte Unterbrechung zwischen der Fußgängerzone in der Kaiserstraße und alles, was sich westlich dann vom Europaplatz anschließt. Ich würde Ihnen auch diese Haltestelle in der Karlstraße vorschlagen, wenn es nicht auch noch zusätzliche Gründe gäbe, weil ich es allein schon vom Stadtbild her und von vielem mehr eigentlich für die sinnvollere Platzierung halte.

Bitte noch einmal auch für die Öffentlichkeit, wir verlegen keine Haltestelle. Diese Begrifflichkeit ergibt sich aus dem bisherigen Planfeststellungsbeschluss, wo eine Haltestelle nur auf dem Europaplatz ist, und quasi von der Denke des Planfeststellungsbeschlusses verlegen wir die Haltestelle. Wir haben im Moment zwei reale Haltestellen. Wir müssen beide baulich anfassen, weil sie können beide nicht so bleiben, egal bei welcher Variante. Wir erbiten eine Zustimmung dafür, dass wir uns für die Karlstraßen-Haltestelle als Standort entscheiden, also die Karlstraße als Standort der neuen Haltestelle entscheiden, und nicht für den Europaplatz, wie das bisher vorgesehen war.

Herr Stadtrat Hock, der Herr Fluhrer hat noch einmal aufgrund seines Überblicks über verschiedene Städte einzelne gefunden, wo wir verkehrsberuhigte Bereiche in ähnlichen Situationen haben und wo wir aber jetzt teilweise auch Wochen gebraucht haben, um zu recherchieren, was waren die Voraussetzungen, weil nicht, dass anderswo etwas ist, zeigt, dass wir mit derselben Argumentation hier Bestand haben. Es ist auch so, womit ich das eine Regierungspräsidium überzeuge, kann ich nicht automatisch das andere überzeugen. Also wir müssen an der Stelle alles unter Vorbehalt machen, aber es wäre aus meiner Sicht in diesem gestuften Verfahren ein guter Weg. Dann wird die Macht des Faktischen aus meiner Sicht uns entweder eine Lösung bringen oder auch die Macht des Planerischen, und darüber werden Sie befinden. Ich finde, die bisherigen Planungen, die wir Ihnen vorgelegt haben, wie sehen Querschnitte aus, was bringe ich darauf unter und was nicht, sind ausreichende Grundlagen, um abschätzen zu können, wie sich das am Ende auswirkt. Detailplanung zu machen mit der Idee, wo kommt noch ein Kübel hin und wo etwas anderes, das ist am Ende auch von der technischen Seite so aufwendig, dass es sinnvoll ist, vorher erst einmal einen solchen Grundsatzbeschluss zu fassen, bevor man in die Tiefe einsteigt. Da das am Ende ein Planfeststellungsbeschluss ist, ist es auch etwas anderes, als wenn wir das im Rahmen eines Bebauungsplans völlig alleine entscheiden könnten. Das vielleicht auch noch mal dazu.

Damit kommen wir jetzt in die Abarbeitung der ganzen Anträge.

Stadtrat Hofmann (CDU): Sie hatten im Hauptausschuss angeboten, dass wir eventuell kurz unterbrechen könnten, dass wir das noch einmal ordnen. Wenn Sie uns aber sagen, wie Sie abstimmen würden, danach würden wir gerne kurz unterbrechen.

Der Vorsitzende: Ja, dann gehen wir trotzdem noch kurz die Änderungsanträge durch. Wenn Sie sagen, Sie können über die jetzt noch nicht abstimmen, müssen wir jetzt schauen, wie wir da vorankommen, oder sollen wir jetzt erst unterbrechen? Ich habe es noch nicht ganz... Ich glaube, wir unterbrechen für fünf Minuten, bitte die Fraktionsvorsitzenden alle nach nebenan in einen Gesprächskreis.

(Unterbrechung der Sitzung vom 18:53 – 19:00 Uhr)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, vielleicht können wir die Sitzung fortsetzen, und ich frage, ob wir damit in die Antragsbefassung einsteigen können. Dann würden wir die einzeln durchgehen, bevor wir dann zur eigentlichen Beschlussvorlage kommen.

Ich habe unter 16.2 einen Änderungsantrag der Freien Wähler|FÜR Karlsruhe, die die Haltestelle Europaplatz erhalten lassen wollen. Die Haltestelle in der Karlstraße wird geschlossen. Darüber, denke ich, ich schaue die Antragsteller an, wünschen Sie wahrscheinlich eine Abstimmung, ist ja irgendwie logisch.

Dann stelle ich diesen Änderungsantrag jetzt zur Abstimmung und bitte um Ihr Votum ab jetzt. – Das ist eine mehrheitliche Ablehnung.

Unter 16.3 haben wir die Weiterentwicklung Karlstraße auf Basis des Reallabors, übergeordnete Planung. Da habe ich leider im Moment die Stellungnahme nicht vorliegen. Können Sie etwas dazu sagen, Herr Kalmbach? Sollen wir das zur Abstimmung stellen? Genau, wir empfehlen, dass Sie das als weitestgehend erledigt betrachten. Wenn Sie aus ÖRMI heraus noch weitergehende Fragen haben, sind wir natürlich gerne bereit, das zu erweitern.

Stadtrat Kalmbach (FW|FÜR): Ich lege eigentlich Wert darauf, dass wir das abstimmen, und zwar deswegen, weil diese übergeordnete Planung aus unserer Sicht nicht erledigt ist.

Der Vorsitzende: Dann stelle ich das jetzt zur Abstimmung und bitte um Ihr Votum ab jetzt. – Das ist eine mehrheitliche Ablehnung. Wobei wir dennoch gerne alles weiterentwickeln, wenn Sie uns konkret fragen.

Dann haben wir unter 16.4 einen SPD-Antrag, der als erledigt angemeldet wurde, unter 16.5 einen CDU-Antrag, von dem Sie zwar sagen, wir haben nicht alles richtig beantwortet, aber wir der Meinung sind, wir schaffen nicht mehr.

Damit kommen wir zu 16.6. Da geht es um den Änderungsantrag zur verkehrsberuhigten Zone. Das würde ich gerne nachher in die andere Diskussion mitaufnehmen.

Wir haben den Antrag unter 16.7. Da geht es um die Verhandlungen mit dem Besitzer des Teiles des Platzes des Europaplatzes. Da würde ich Ihnen gerne folgendes Angebot machen. Der Erwerb kommt gar nicht vor in Ihrem Ergänzungsantrag, war hier aber mehrfach Thema. Das ist der Antrag der KAL/Die PARTEI. Wir haben es hier mit einer Gestattungsvereinbarung zu tun. Eine Gestattungsvereinbarung macht aus meiner Sicht erst Sinn, wenn wir den abschließenden Plan haben, was auf dem Europaplatz stattfinden soll, weil wir dann klären müssen, was wir dort gestattet kriegen wollen und was nicht. Insofern geht es

schon von der Reihenfolge her. Ich sage Ihnen aber zu, dass wir, wenn wir die Planung haben, dann sozusagen dieses Thema wieder aufleben lassen. Wir können auch gerne mit dem Besitzer über einen Kauf reden. Man hat damals als Stadt aus meiner Sicht, ich kenne die genauen Gründe nicht, in gewisser Weise ein Versäumnis begangen, dass man den Platz damals nicht ganz erworben hat. Das würde uns vieles erleichtern. Die Erwartungen, dass man den kaufen kann, möchte ich, weil ich den Verkäufer kenne, eher auf Null schrauben. Das Thema Gestattung macht erst Sinn, wenn wir wissen, was gestattet werden soll, und es wird dann auch nur mit entsprechender Gegenleistung funktionieren und ich sage mal so, gestattet zu bekommen, dort Blumenkübel hinzustellen und anschließend soll ich dann aber die Hütten dort wieder zulassen. Da müssen wir uns dann überlegen, ob so eine Gestattung uns gefällt oder nicht gefällt. Also von daher, wir nehmen es gerne mit als Auftrag, weil ich denke, es ergibt sich dann aus der Planung von selbst. Aber wir gehen noch einmal dezidiert drauf ein, wenn Sie so einverstanden sind.

Dann kommen wir zu dem unerledigten Antrag 16.6 der FDP und 16.8 der SPD. Wir würden Ihnen jetzt, und das haben wir in der Stellungnahme vorgeschlagen, eine Veränderung unseres Beschlusstextes auf der Beschlussvorlage unter 16.1 vorschlagen, dass wir im ersten Teil den Vorschlag der SPD, verkehrsberuhigte Zone oder Fußgängerzone, aufnehmen, und dann in einem zweiten Teil eine etwas ausführlichere Darstellung Ihnen vorschlagen, wie er jetzt auf dem Antrag der SPD formuliert ist. Ich bin oft gefragt worden, wie gehen wir denn mit dem Thema um, verkehrsberuhigter Bereich/Fußgängerzone. Ich stelle einfach fest, dass es nach meiner Wahrnehmung im Moment nur eine Mehrheit gibt, die beide Elemente gleichzeitig sozusagen ergebnisoffen prüft, und wenn es jetzt zur Abstimmung entweder/oder gestellt würde, wäre wahrscheinlich der verkehrsberuhigte Bereich die Mehrheit. Das weiß ich und deswegen weiß ich, welche Aufgabe ich hier übernehme, wir als Verwaltung. Wir würden die Planfeststellung losstreifen können, weil es unerheblich ist im ersten Schritt. Dann, wenn wir genauere Vorstellungen haben und vor allem wissen, wie ein verkehrsberuhigter Bereich bei einer Umlegung der Haltestelle realisierbar ist, gehen wir noch einmal mit Ihnen in die Diskussion. Wie gesagt, ein gewisses Fragezeichen muss ich dahinter stellen, denn von der reinen Lehre her ist es an der Stelle schwierig. Von der Vergleichbarkeit in anderen Städten erscheint es uns aber möglich. Aber das erfordert das Entgegenkommen anderer Ebenen, die ich jetzt nicht unter Kontrolle habe, um es ein bisschen flapsig zu dieser späten Stunde zu formulieren. Das wäre dann das, was mit dieser Formulierung verbunden ist.

Stadtrat Schnell (AfD): Dazu eine kurze Frage. Können Sie einen Zeitraum abschätzen, bis zu dem Sie zu dieser Fragestellung eine Antwort haben? Vor allen Dingen, liegt das vor oder nach dem 9. Juni?

Der Vorsitzende: Ich glaube im Leben nicht, dass wir das bis zum 9. Juni hinkriegen, weil wir erst einmal eine Planung aufsetzen müssen, die wir dann im Rahmen der Planfeststellung vorlegen. Sie haben freie Bahn, das Thema zu Ihrem Wahlkampfthema zu machen. Ich habe da kein Problem mit.

Stadtrat Hock (FDP): Herr Oberbürgermeister, Ihrer Einlassung jetzt zu dem Antrag der SPD würden wir als FDP dann auch mitgehen, weil wir Ihre Zusicherung haben, dass beides geprüft wird, dass beides hier in diesem Gemeinderat oder in dem neuen Gemeinderat dann zur Abstimmung kommt. Deshalb ist es für uns klar, dass wir das heute als FDP-Fraktion so

mitgehen, weil ich habe Ihre Zusicherung und die Öffentlichkeit auch, dass alles geprüft wird, ob es möglich ist, und dann ist es auch für uns so in Ordnung.

Der Vorsitzende: Dann mache ich jetzt aus diesen in der Stellungnahme zum SPD-Antrag vorgeschlagenen Texten eine Veränderung des Textes auf unserer Beschlussvorlage und stelle die jetzt hier zur endgültigen Abstimmung, und bitte um Ihr Votum ab jetzt. – Vielen Dank, das ist eine Mehrheit.

Auch wenn jetzt manche nicht zufrieden sind und es durchaus Kritik am Verfahren gab, aber ich finde, wir haben hier das gemacht, was in der Gemeindeordnung vorgegeben ist, dass wir nämlich bei kritischen Themen versuchen, eine breitmöglichste Mehrheit zu schaffen. Dafür möchte ich mich insgesamt einfach bedanken. Es ist ebenso nachvollziehbar, dass den Weg nicht alle mitgehen können und auch nicht brauchen. Damit haben wir, glaube ich, hier ein Stück weit ein ganz gutes Beispiel dafür gelegt, dass es jetzt nicht nur um Kuschelkurs und alles geht, sondern dass wir möglichst die nächsten Schritte versuchen, möglichst in großer Gemeinsamkeit zu erledigen.

Damit ist der Tagesordnungspunkt 16 geklärt.

Zur Beurkundung:
Die Schriftführerin:

Hauptamt - Ratsangelegenheiten –
9. Oktober 2023