

<b>STELLUNGNAHME zum gemeinsamen Antrag</b>  GRÜNE-Gemeinderatsfraktion Stadtrat Niko Fostiropoulos (Die Linke) Stadträtin Sabine Zürn (Die Linke) Stadtrat Jürgen Wenzel (FW) Stadtrat Eduardo Mossuto (FW) vom: 16.11.2009 eingegangen: 16.11.2009	Gremium:  Termin: Vorlage Nr.: TOP:  Verantwortlich:	<b>5. Plenarsitzung Gemeinderat</b>  <b>24.11.2009</b> <b>175</b> <b>1a</b> <b>öffentlich</b> <b>Dez. 1</b>
<b>Bürgerentscheid zur U-Strab</b>		

Der Antrag begehrt einen Bürgerentscheid über den „Stadtbahntunnel unter der Kaiserstraße mit Südzweig gemäß dem Plan der KASIG, festgestellt durch das Regierungspräsidium am 15.12.2008“. Er ist damit materiell voll in Übereinstimmung mit dem Ansinnen des Bürgerbegehrens, das der Gemeinderat in seiner Sitzung vom 17.11.2009 wegen mangelnder Zulässigkeitsvoraussetzungen aus Rechtsgründen abgelehnt hat.

Abgesehen von den abweichenden Anforderungen für die Zulässigkeit eines Bürgerentscheids über ein Bürgerbegehren, die ausschließlich für ein solches Verfahren greifen, sind die am 17.11.2009 dargelegten Nichtzulassungsgründe auch für den jetzt begehrten Verfahrensweg, über einen Gemeinderatsbeschluss zu einem Bürgerentscheid zu kommen, inhaltlich gültig und in wesentlichen Teilen übertragbar. Der Antrag wird ausschließlich damit begründet, dass der Eigenanteil der KASIG auf 173 Mio. Euro gestiegen ist. Dies kann nicht zur Grundlage eines Bürgerentscheids gemacht werden und ist deshalb abzulehnen.

Seit dem Bürgerentscheid vom 22. September 2002 wurde die Kombilösung von der KASIG - im Auftrag der Stadt - ins Werk gesetzt. Am 19.07.2005 und zuletzt am 21.10.2008 erneuerte der Gemeinderat ausdrücklich seine Zustimmung zum Bau der Kombilösung. Es besteht kein begründeter Anlass, den eingeschlagenen Weg zu verlassen, weshalb auch aus inhaltlichen Gründen der Antrag abzulehnen ist.

Finanzielle Auswirkungen      nein <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/>			
Gesamtaufwand der Maßnahme	Einnahmen (Zuschüsse u. Ä.)	Finanzierung durch städtischen Haushalt	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeeinsparungen)
Haushaltsmittel stehen nicht zur Verfügung.      Finanzposition: Ergänzende Erläuterungen:			
Karlsruhe Masterplan 2015 - relevant	nein <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/>	Handlungsfeld:	
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	nein <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/>	durchgeführt am	
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	nein <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/>	abgestimmt mit KASIG	

- 1.) Der Antrag begehrt, einen Bürgerentscheid über den Bau eines Stadtbahntunnels unter der Kaiserstraße mit Südabzweig. Er wird damit begründet, dass der Eigenanteil der KASIG auf 173 Mio. Euro gestiegen ist.

In § 21 Abs. 2 Nr. 6 GemO ist geregelt, dass ein Bürgerentscheid über Bauleitpläne und örtliche Bauvorschriften nicht stattfindet. Wie bereits in der Vorlage Nr. 135 zu TOP 5 a der Gemeinderatssitzung vom 17.11.2009 ausführlich dargelegt, ist die Kombilösung mit ihren beiden Teilen Stadtbahntunnel und Kriegsstraßenumbau allenfalls technisch, aber nicht funktional und auch nicht fördertechnisch teilbar. Vielmehr ist sie ein politisch und rechtlich gewollter Verbund. Die Antragsbegründung spricht davon, dass „das Projekt Kombilösung unter Bürgerinnen und Bürgern umstritten sei“. Mit Blick auf dieses „umstritten sein der Kombilösung“ ist auch vorliegend der schon im Zusammenhang mit der Ablehnung des Bürgerbegehrens relevant gewordene Ausschlussstatbestand des § 21 Abs. 2 Nr. 6 Gemeindeordnung zu beachten, wonach ein Bürgerentscheid u. a. über Bauleitpläne nicht stattfindet. Damit wäre für den Fall, dass sich o. g. Antrag im Hinblick auf diesen Begründungstext gegen das Gesamtprojekt Kombilösung richtet, der Antrag mit Blick auf den Bebauungsplan „Kriegsstraße - Mitte, Straßenbahn in der Kriegsstraße mit Straßentunnel“ auch nach § 21 Abs. 2 Nr. 6 Gemeindeordnung unzulässig (vgl. im übrigen Gemeinderatsvorlage Nr. 135 II.6. Seite 9 und 10).

Dass sich die im Dezember 2008 vorgelegte Kostenschätzung für die Kombilösung auf insgesamt 588 Mio. Euro beläuft und damit der Eigenanteil der KASIG auf 173 Mio. Euro gestiegen ist, kann nach § 21 Abs. 2 Nr. 4 Gemeindeordnung und der dazu ergangenen Rechtsprechung, insbesondere des VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 04.06.1992, 1 S 333/92, BWVPr 1992, 208, nicht dazu führen, dass der Gemeinderat der Stadt Karlsruhe sich seiner Verantwortung entzieht und die weitere Realisierung der Kombilösung aus rein finanziellen Erwägungen einem Bürgerentscheid überlässt. Aus dem gleichen Grund, wie das in der Gemeinderatssitzung am 17.11.2009 behandelte Bürgerbegehren aufgrund eines Verstoßes gegen § 21 Abs. 2 Nr. 4 Gemeindeordnung unzulässig ist, da es nur mit der Steigerung der Kosten begründet wurde, können Kostengründe allein auch nicht dazu führen, dass der Gemeinderat darüber gemäß § 21 Abs. 1 GemO einen Bürgerentscheid herbeiführt. Nach der Rechtsprechung des VGH ist die Frage, ob trotz Kostensteigerungen ein städtisches Projekt durchgeführt wird oder nicht gemäß § 21 Abs. 2 Nr. 4 GemO **nicht bürgerentscheidsfähig**. Weiterführend darf in diesem Zusammenhang auf die Vorlage Nr. 135 zu o. g. Bürgerbegehren verwiesen werden.

Gemessen an diesem Maßstab ist der fraktionsübergreifende Antrag vom 16.11.2009 aus Rechtsgründen unzulässig, da zur Begründung des aus der Mitte des Gemeinderates beantragten Bürgerentscheides - wie schon das am 17.11.2009 behandelte Bürgerbegehren - ausschließlich die Kostensteigerung des Projektes angeführt wird. Dies wird insbesondere auch dadurch unterstrichen, dass neben den alleinig aufgeführten Kostengründen in der Antragsbegründung darauf verwiesen wird, dass über den vorliegenden Antrag dem „im Bürgerbegehren zum Ausdruck gebrachten Bürgerwillen Rechnung getragen werden kann“. Damit macht sich aber der vorliegende Antrag wiederum die Begründung des Bürgerbegehrens zu Eigen, die ihrerseits ausschließlich mit Kostensteigerungsgründen die Durchführung eines Bürgerentscheides fordert. Damit verstößt der Antrag aufgrund seiner ausschließlichen Kostenbegründung gegen § 21 Abs. 2 Nr. 4 Gemeindeordnung (s. o.) und ist schon aus diesem Grund unzulässig.

Auch die „Öffnungsklausel“ in Ziffer 2 des Antrags bezieht sich ausschließlich auf die „Ausformulierung der Frage“ und rechtfertigt damit keine andere rechtliche Bewertung.

2. Am 22. September 2002 entschied sich die Mehrheit der befragten Bürgerinnen und Bürger der Stadt Karlsruhe in einem Bürgerentscheid für den Bau der Kombilösung. Der damaligen Entscheidung des Gemeinderates, zum einen für die Umsetzung des Projektes „Kombilösung“ aber auch darüber, die Bürgerschaft gemäß § 21 Abs. 1 Gemeindeordnung über das Konzept zur künftigen Führung des Schienenverkehrs in der Innenstadt Karlsruhes entscheiden zu lassen, lagen folgende Erwägungen zu Grunde (vgl. Vorlage Nr. 935, öffentliche Sitzung des Gemeinderates vom 23. Juli 2002):

*„Die Zukunft der Innenstadt ist eine der großen kommunalpolitischen Herausforderungen der kommenden Jahre. Das Beteiligungsprojekt „City 2015 - Zukunft der Karlsruher Innenstadt“ hatte daher zur Aufgabe, eine umfassende, zukunftsgerechte Aufwertung der gesamten Innenstadt gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern zu erarbeiten. Insbesondere sollte die Attraktivität der Kaiserstraße sowie der angrenzenden Straßen und Plätze als Standort für Handel, Dienstleistungen, Wohnen, Arbeiten und Kultur deutlich gesteigert werden ...*

*Die Besucher der Innenstadt erwarten neben der guten Erreichbarkeit eine hohe Aufenthaltsqualität sowie eine attraktive Mischung an Geschäften, Dienstleistungsbetrieben, Gastronomie und Kultur. Durch den systematischen Ausbau des Straßenbahn- und Stadtbahnnetzes sowie die Verbesserung des Fahrplan- und Tarifangebots erfuh der*

*ÖPNV im Raum Karlsruhe einen deutlichen Attraktivitätszuwachs. Lag die Zahl der Fahrgäste 1985 noch bei 54,8 Mio., wurden im Jahr 2001 bereits 96,6 Mio. Fahrgäste im VBK-Netz gezählt. Dies entspricht einer Steigerung von ca. 76 %. Dadurch konnte das verkehrspolitische Ziel einer Verlagerung von Verkehrsanteilen zugunsten des ÖPNV erreicht, die Stadt vom Autoverkehr und damit von Abgasemissionen entlastet, ein zusätzlicher Flächenverbrauch zur Erhöhung der Parkkapazitäten vermieden und Kaufkraft in der City gebunden werden.*

*Sowohl in den regelmäßig durchgeführten Bürgerumfragen in Karlsruhe und in der Region als auch im Beteiligungsverfahren "City 2015" wird die derzeitige Dichte von Stadt- und Straßenbahnwagen in der Kaiserstraße allerdings in wachsendem Maße kritisiert. Nur eine umfassende Entlastung der zentralen Kaiserstraße zwischen Kronenplatz und Europaplatz aber auch des Marktplatzes und der Karl-Friedrich-Straße machen den Weg frei zu einer völligen Neugestaltung dieses zentralen Bereiches in der City sowie zu größeren Entfaltungsmöglichkeiten für die Bürgerinnen und Bürger wie für die Besucher von außerhalb. Der Wunsch nach einer reinen, attraktiven Fußgängerzone ist groß."*

Diesen Ausführungen aus dem Jahre 2002 ist heute lediglich hinzuzufügen, dass die Fahrgastzahlen von 54,8 Mio. in 1985 und 96,6 Mio. in 2001 (plus 76 %) bis 2007 auf 110,3 Mio. gestiegen sind, was eine erneute Steigerung um 25 % bedeutet.

Weiter wurde in 2002 konstatiert: *"Die Kaiserstraße ist und bleibt die Haupteinkaufsstraße Karlsruhes. Die Untersuchungen haben ergeben, dass die Hauptziele der Fahrgäste im Berufs-, Ausbildungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr in einem Korridor beiderseits der Kaiserstraße liegen und auch dort nach Eröffnung des ECE sowie einer erfolgten Südentwicklung immer noch dort bleiben werden. Daher sind Lösungen zu suchen, die einerseits die hohe Qualität des Karlsruher ÖPNV mit der direkten Erreichbarkeit der Hauptziele in der City gewährleisten und andererseits auch eine Entlastung oder gar vollständige Befreiung der Kaiserstraße vom Straßenbahnverkehr ermöglichen. Die Kombilösung, bestehend aus einem West-Ost-Tunnel vom Mühlburger Tor bis zum Duracher Tor sowie einem unterirdischen Südabzweig am Marktplatz bis zur Augartenstraße, ergänzt durch eine ebenerdige Straßenbahntrasse durch die Kriegsstraße vom Karlstor bis zum Mendelsohnplatz mit einem dortigen unterirdischen Straßentunnels lassen sich die oben beschriebenen Ziele verwirklichen."*

Fußgängerzählungen, die vor und nach Eröffnung des ECE-Centers und seither zweimal jährlich durchgeführt werden, belegen die herausragende Rolle der Kaiserstraße als höchstattraktivem und höchstfrequentiertem Teil der City nachdrücklich. Sowohl an Werktagen und ganz besonders an Samstagen sind - auch nach der Eröffnung des Ettlinger-Tor-Centers - in der Kaiserstraße mehr Menschen unterwegs als sonst irgendwo im Karlsruher Stadtgebiet so ergaben Zählungen für Donnerstag, 14. Mai 2009 an jeweils sieben Zählstellen zwischen 10 Uhr - 20 Uhr 119.800 Zählerfälle, am Samstag, 16. Mai 2009 zwischen 9 Uhr - 20 Uhr 227.800 Zählerfälle.

Vor Eröffnung des Ettlinger-Tor-Centers betragen die entsprechenden Zahlen (Zählung 2003 bei damals noch restriktiveren Ladenöffnungszeiten): 96.800 (Do) bzw. 148.100 (Sa). In den auf das Ettlinger-Tor-Center ausgerichteten Fächerstraßen nach Süden hat die entsprechende Summe der Zählerfälle - **zusätzlich zur Frequenzerhöhung Kaiserstraße** - an Samstagen von 27.000 (2003) auf 65.600 (2009) zugenommen.

*In der Vorlage zum Bürgerentscheid 2002 wird weiter formuliert "Die Kombilösung ist zukunfts offen. Durch den Ausbau der Infrastruktur werden auch künftige Wachstumspotentiale im öffentlichen Nahverkehr erschlossen. Die Straßenbahntrasse durch die Kriegsstraße ergänzt den Tunnel in der Kaiserstraße, so dass ein schlüssiges und fahrgastfreundliches Liniennetz entwickelt werden kann, das die notwendigen Kapazitäten für heutige und künftige Nachfrage zur Verfügung stellt. .... Diese Netzvariante beinhaltet auch zusätzliche ergänzende Linien, um aufzuzeigen, dass die Kombilösung in der Lage ist, weitere Fahrgaststeigerungen aufzunehmen."*

Auch diesen Ausführungen, die im Jahre 2002 einerseits zu einem die Kombilösung befürwortenden Beschluss des Gemeinderates aber - wichtiger noch - zu einem Bürgerentscheid geführt haben, mit dem die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Karlsruhe - die Kombilösung mehrheitlich befürwortet haben, ist heute nichts hinzuzufügen.

Seit dem Bürgerentscheid am 22. September 2002 wurde die Kombilösung von der Karlsruher Schienen- und Infrastruktur GmbH - KASIG - im Auftrag der Stadt - ins Werk gesetzt. Am 19.07.2005 und zuletzt am 21.10.2008 erneuerte der Gemeinderat ausdrücklich seine Zustimmung zum Bau der Kombilösung.

Die Maßnahme als solche und deren Sinnhaftigkeit für die Zukunft des öffentlichen Personennahverkehrs in Karlsruhe wird im Antrag nicht bestritten. Es besteht daher kein begründeter Anlass, den eingeschlagenen Weg zu verlassen.

- 3.) Heute geht es darum, die Zukunft der Innenstadt Karlsruhes und deren Attraktivität für einheimische wie auswärtige Einkaufende zu sichern, ja sogar zu steigern. Dieses ehrgeizige Ziel gilt es offensiv weiter zu verfolgen.

Dass eine realisierte Kombilösung für die Stadt Karlsruhe großen Mehrwert bringen wird, steht für die Verwaltung und wie die Diskussion in der Sitzung des Gemeinderates am 17.11.2009 gezeigt hat, für die große Mehrheit des Gemeinderates fest.

Dass die Kombilösung auch ohne einen weiteren Bürgerentscheid die demokratische Legitimation besitzt, ist angesichts des Bürgerentscheids von 2002 und den darauf aufbauenden Gemeinderatsbeschlüssen nicht in Frage zu stellen.

Die Verwaltung empfiehlt daher dem Gemeinderat, den Antrag vom 16.11.2009 auf Durchführung eines Bürgerentscheids über den Bau eines Stadtbahntunnels unter der Kaiserstraße mit Südabzweig gemäß dem Planfeststellungsbeschluss, festgestellt durch das Regierungspräsidium Karlsruhe am 15.12.2008, nicht nur aus den in Ziffer 1 genannten rechtlichen Unzulässigkeitsgründen abzulehnen, sondern darüber hinaus auch aus inhaltlichen Gründen.