

23. ÖFFENTLICHE PLENARSITZUNG DES GEMEINDERATES AM 9. MAI 2006

Vorlage Nr. 678 ANFRAGE
Zu TOP 31

A N F R A G E

des Stadtrats Michael Kunz (BüKa/ÖDP) vom 22. Februar 2006

Kombilösung

Das Verkehrsprojekt "Kombi-Lösung" mit den Teilprojekten Stadtbahntunnel Kaiserstraße mit Südabzweig Ettlinger Straße und der Kriegsstraße Mitte erhitzt die Gemüter der Karlsruher Bürgerinnen und Bürger wie kein Zweites. Die Einwendungsfrist für dieses Projekt endet dieser Tage.

Die Bürger für Karlsruhe und ÖDP, dessen gewählter Vertreter ich bin, standen diesem Projekt aus folgenden Gründen von Anfang an kritisch gegenüber: Da von der beim Bürgerentscheid im Jahr 2002 propagierte Version der U-Strab abgewichen wird und sich die finanzielle Situation Karlsruhes seit damals drastisch verschlechtert hat. Die Rücklagen der Stadt werden in den nächsten Jahren auf die gesetzliche Mindestsumme schrumpfen und die Pro-Kopf-Verschuldung wird auf ein Höchstmaß ansteigen; eine unzulässige Hypothek für unsere junge Generation. Auch die staatlichen Zuschüsse werden, wenn sie kommen, geringer ausfallen und müssen vermutlich vorfinanziert werden wie bereits heute bei der Linie nach Wolfartsweier sowie dem Bau der Nordstadtbahn.

Doch nicht nur die unglaublich hohen Bau-, Finanzierungs- und Folgekosten sprechen gegen das Projekt - auch die Tatsache, dass der Tunnel unter der Kaiserstraße das bisherige Zentralnetz zementiert und damit der Entwicklung der Innenstadt nach Süden nicht gerecht wird.

Die Straßenbahnlinien, die heute von der Karlstraße und der Fritz-Erlers-Straße kommen, werden dann nicht mehr Richtung Marktplatz gelangen: Die Fahrgastfreundlichkeit wird infolgedessen nicht steigen, sondern sogar sinken.

Daher lehnt die BüKA/ÖDP die Untertunnelung der Kaiserstraße ab und fordert den sofortigen Umbau der Kriegsstraße, damit aus dem anfälligen Zentralnetz ein flexibleres und leistungsfähigeres Maschennetz wird. Der Entwicklung der Stadt - mit den Verknüpfungen des Kreativparks am heutigen Schlachthaus, dem Scheck-In-Center am Mendelssohnplatz und dem ECE-Center - muss Rechnung getragen werden.

Bisher hat noch keine Stadt von der Größe Karlsruhes von einer U-Bahn profitiert. Die BüKA/ÖDP sieht die Gefahr, dass sich Karlsruhe ebenso wie Bielefeld übernimmt und der Haushalt der Stadt unter Aufsicht gestellt wird.

Zur Finanzierung des Projektes Kombi-Lösung und im speziellen der Untertunnelung der Kaiserstraße ist die Stadt Karlsruhe derzeit nicht in der Lage. Auch wenn Zuschüsse aus Landes- bzw. Bundesmitteln fließen sollten, was zum

derzeitigen Zeitpunkt zu bezweifeln ist, wird die Stadt Karlsruhe auf mindestens 20 Prozent der Bausumme, den kompletten Planungs- und Betriebs-

sowie Unterhaltskosten des Kaiserstraßentunnels sitzen bleiben. Diese Kosten

kann weder die KASIG noch die KVV durch Einnahmen decken, da sich beide Gesellschaften schon jetzt durch Quersubventionen aus der Karlsruher Hafen

Gesellschaft und den Stadtwerken finanzieren müssen. Die BüKA/ÖDP halten diesen

Quersubventionierung als rechtlich bedenklich und mit dem EnWG 2005 §§ 1+2

nicht vereinbar.

Ferner ist die BüKA/ÖDP der Auffassung, die Feststellung des Bebauungsplanes

für die Kriegsstraße ist planungsrechtlich und genehmigungsrechtlich mit der

Planung "Kombi-Lösung" als Einheit zu bewerten. Die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren Stadtbahntunnel in der Kaiserstraße mit dem Südabzweig Ettlinger Straße wurde somit unvollständig eingereicht und ist daher

nicht planfeststellungsfähig.

1. Wie hoch sind die veranschlagten Kosten zum jetzigen Planungsstand für die Untertunnelung der Kaiserstraße nebst Südabzweig?

2. Wie hoch die jährlichen Betriebs-, Unterhalts- und sonstige Folgekosten?

3. Wie hoch sind die Teilkosten für den Umbau der Kriegsstraße?

a. Nur für den Autotunnel?

b. Nur für die Straßenbahntrasse?

4. Ist zu befürchten, dass durch das Projekt "Kombi-Lösung" auf Grund von Querfinanzierungen die Energiepreise der Stadtwerke für die Verbraucher steigen werden?

5. Besteht nicht die Gefahr, dass sich die Stadt Karlsruhe an der "Kombi-

Lösung" übernimmt und der städtische Haushalt unter

Aufsicht gestellt wird?

6. Ist es daher nicht angebracht auf jegliche Vorfinanzierung für die "Kombi-Lösung" zu verzichten?

7. Warum wurde das Verkehrsprojekt "Kombi-Lösung", das als Einheit zu bewerten ist, in zwei Teilprojekte und unterschiedliche Planungsverfahren geteilt?

a. Zum einen das Verfahren zur Planfeststellung des Stadtbahntunnel in der Kaiserstraße mit dem Südabzweig?

b. Zum anderen der Feststellung eines Bebauungsplanes für den Umbau der Kriegsstraße?

8. Ist eine solche Vorgehensweise nicht unüblich und gemäß Verwaltungsverfahrgesetz VwVfG, § 43 (3) und § 44 (1) sogar anfechtbar?

9. Steht nicht das ganze Verkehrsprojekt "Kombi-Lösung" auf rechtlich wackligen Beinen, da Elemente der beim Bürgerentscheid im Jahr 2002 propagierten Version der U-Strab nicht mehr vorhanden sind?

Zum Beispiel: Die Zweite Tunnelröhre

Die Kioske in den Haltestellen zur Finanzierung der Folgekosten

Die Haltestelle mit generellem "Rechtsausstieg" der Bahnen

10. Wäre es daher nicht sinnvoll die Bürger ein drittes Mal, in zwei getrennten Fragen, einmal über den Umbau der Kriegsstraße und ein zweites Mal

über die Untertunnelung der Kaiserstraße abstimmen zu lassen? Da sich jetzt

vier Jahre nach dem letzten Bürgerentscheid das wahre Ausmaß dieses Projektes

zeigt und die Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt ihre Entscheidung auf Grund

der auf sie zukommenden Konsequenzen wohl anders entscheiden würden?

gez. Michael Kunz

Hauptamt - Sitzungsdienste -
27. April 2006

Stellungnahme: