

NIEDERSCHRIFT Stadt Karlsruhe	Gremium:	32. Plenarsitzung Gemeinderat
	Termin:	22. November 2016, 15:30 Uhr
		öffentlich
	Ort:	Bürgersaal des Rathauses
	Vorsitzende/r:	Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

12.

**Punkt 9.1 der Tagesordnung: Planfeststellungsverfahren 2. Rheinbrücke, Stellungnahme zur Machbarkeitsuntersuchung „Brücke zwischen den Brücken“
Vorlage: 2016/0559**

dazu:

**Planfeststellungsverfahren 2. Rheinbrücke – erneute Stellungnahme der Stadt Karlsruhe, vor allem zur Machbarkeitsstudie „Brücken zwischen den Brücken“
Gemeinsamer Ergänzungsantrag der SPD-Gemeinderatsfraktion, der GRÜNE-Gemeinderatsfraktion, der KULT-Gemeinderatsfraktion sowie der Stadträtin Sabine Zürn und des Stadtrats Niko Fostiropoulos (Die Linke) vom 25. Oktober 2016**

Vorlage: 2016/0638

dazu:

Zeitgleicher Anschluss der 2. Rheinbrücke an B36

Ergänzungsantrag der FDP-Gemeinderatsfraktion vom 24. Oktober 2016

Vorlage: 2016/0635

**Punkt 9.2 der Tagesordnung: Planfeststellungsverfahren für Anschluss
2. Rheinbrücke an B36 einleiten**

Antrag der CDU-Gemeinderatsfraktion vom 24. August 2016

Vorlage: 2016/0531

dazu:

**Planfeststellungsverfahren für Anschluss 2. Rheinbrücke an B36 einleiten
Änderungsantrag der Stadträte Marc Bernhard und Dr. Paul Schmidt (AfD) vom 24. Oktober 2016**

Vorlage: 2016/0637

Beschluss:

1. Der Gemeinderat wird um Kenntnisnahme gebeten.
2. Die Verwaltung wird beauftragt Buchstabe B dieser Vorlage dem Regierungspräsidium Karlsruhe (Planfeststellungsbehörde) als Stellungnahme zu den Unterlagen „Brücke zwischen den Brücken“ zuzuleiten.

(Ergänzungen aus dem Gemeinsamen Ergänzungsantrag – Ziffer 1 bis 3 – sowie des FDP-Antrags)

1. Die Stellungnahme wird umbenannt wie im Antragstitel beschrieben.

2. In der ergänzenden Planoffenlage durch Rheinland-Pfalz im Dezember 2015 haben die planenden Stellen weiterhin die Zahlen von 2010 zugrunde gelegt, mit der Begründung „keine wesentlichen Änderungen“. Die Stadtverwaltung fordert die Planfeststellungsbehörden in der Stellungnahme auf, die Verkehrszahlen über die heutige Rheinbrücke zu aktualisieren und auch die veralteten Prognosezahlen (vor 2011 bereits berechnet) fortzuschreiben.
 - a) Was passiert mit den Verkehrsflüssen bis hin zur Autobahn, auch innerhalb der Stadt Karlsruhe, wenn die zusätzliche „zweite Rheinbrücke“ fertig wäre, aber kein Anschluss an die B 36 zur Verfügung steht.
 - b) In die Prognosen ist das Modell der „Brücke zwischen den Brücken“ (Ersatzbrücke mit drei Fahr- und 1 Standstreifen) aufzunehmen.
 - c) Mit welchen Verkehrsmengen über Bestandsbrücke ist während des Baus der Brücke zwischen den Brücken zu rechnen (Verlagerungseffekte)?

In den Prognosen sind alle absehbaren und möglichen Einflussfaktoren auf die zukünftige Menge des Autoverkehrs zu berücksichtigen: Zu- bzw. Rückbau von Straßen; verstärkter Takt des öffentlichen Nahverkehrs über den Rhein, auch auf den Zulaufstrecken; verstärkte Nutzung von (Elektro-)Fahrrädern u. ä., etwa von Autoparkplätzen in der Pfalz aus; Bemaatung der Südtangente/B 10; optional verstärkte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene durch ordnungspolitische Vorgaben des Bundes bzw. der Europäischen Union.

3. Die Stadtverwaltung fordert die Planfeststellungsbehörden in der Stellungnahme auf, für die Alternativenprüfung einer Brücke zwischen den Brücken auch Varianten beim ersten Bauabschnitt (Bau der südlichen Teilhälfte) aufzunehmen, die mit einem verringerten Querschnitt auskommen. Dies kann geschehen durch nachträgliche Anbringung des auskragenden Rad- und Fußweges an die Fahrbahn für den Autoverkehr.

Abstimmungsergebnis:

Vorlage: 2016/0559	32 Ja-Stimmen, 14 Nein-Stimmen
Vorlage: 2016/0638	Ziffer 1 – 3: 28 Ja-Stimmen, 20 Nein-Stimmen Ziffer 4 – 5: Verweisung in den Planungsausschuss
Vorlage: 2016/0635	38 Ja-Stimmen, 11 Enthaltungen
Vorlage: 2016/0531	35 Ja-Stimmen, 3 Nein-Stimmen, 11 Enthaltungen (Antrag sprachlich und inhaltlich verändert)
Vorlage: 2016/0637	Verweisung in den Planungsausschuss

Der Vorsitzende ruft Tagesordnungspunkte 9.1 und 9.2 zur Behandlung auf und weist auf die vorliegenden Stellungnahmen der Verwaltung:

Wir hatten vereinbart, so unterschiedlich die zum Teil von ihrer Zielsetzung auch sind, dass wir gemeinsam diese Thematik diskutieren und hier auch eine Redezeit von 10 Minuten möglich ist.

Ziel dieser der ganzen Beratung zugrunde liegenden Vorlage ist es, dem Gemeinderat einen Überblick zum Sachstand der Planfeststellungsverfahren zu geben. Dies umfasste zum Zeitpunkt der Erstellung der Vorlage vor allem die vom Land Baden-Württemberg veröffentlichten Unterlagen zur sogenannten Prüfung der Ersatzbrücke zwischen den Brücken. In der Vorlage ist formuliert, dass der Gemeinderat zustimmen möge, dass diese Auswertung dem Regierungspräsidium als weitere Stellungnahme zugesandt werden soll. Wir sind jedoch nicht im Rahmen des Verfahrens zur erneuten Stellungnahme aufgefordert. Das ist noch einmal ganz wichtig. Die Unterlage dient dazu, die bereits in der Stellungnahme der Stadt Karlsruhe im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens im Jahr 2011 zum Ausdruck gebrachte Position aufrecht zu erhalten und zu untermauern. Insbesondere wollen wir aufzeigen, dass die Unterlagen – soweit sie der Stadt Karlsruhe zugänglich sind – nicht ausreichen, um überzeugend darzustellen, dass eine Ersatzbrücke nicht eine Alternative darstellen könnte.

Am 11. November – das haben wir Ihnen auch zur Verfügung gestellt – veröffentlichte der baden-württembergische Landtag eine Stellungnahme zu einer kleinen Anfrage der Abgeordneten Lisbach und Salomon, die wir Ihnen in Ergänzung zur Verwaltungsvorlage zugesandt haben. Diese Antwort gibt einen Überblick über den Stand des Projektes. Ich will sie jetzt nicht referieren, Sie haben sie alle gelesen. Interessant ist auch die Aussage zur Machbarkeit in dieser Antwort: Die Aussagen aus Rheinland-Pfalz belegen nach unserer Auffassung – das ist jetzt das Zitat aus der Antwort der Landesregierung – hinlänglich, dass eine Brücke zwischen den Brücke nicht mit vertretbarem Aufwand gebaut werden kann. Zitat Ende.

Wie aus der Auswertung der Verwaltung zu den Unterlagen im Netz jedoch dargelegt ist, ist aus unserer Sicht diese Machbarkeit noch nicht hinreichend geprüft. Durch die Rücknahme der Entscheidung, die Anbindung der B36 per Deckblattverfahren direkt mit der 2. Rheinbrücke zu verknüpfen, besteht die Gefahr, dass die 2. Rheinbrücke an aus Karlsruher Sicht unerwünschter Stelle kommt.

Zur Verwaltungsvorlage noch einmal die Klarstellung, dass wir hier die Ersatzbrücke in der Machbarkeit noch nicht als widerlegt betrachten. Das ist eine Information an Sie. Das ist eine Information an das Regierungspräsidium. Das löst aber in dem Sinne keine Rechtsfolge aus, weil es keine Stellungnahme ist, die im Rahmen eines formalen Verfahrens jetzt abzugeben ist. Zur Verwaltungsvorlage sind nun Änderungs- und Ergänzungsanträge eingegangen. Weiterhin steht auch der Antrag der CDU vom August zur Beratung. All diesen Anträgen ist gemein, dass sie sich weniger mit der Machbarkeitsstudie zur Ersatzbrücke auseinandersetzen, als mit allgemeinen grundsätzlichen Fragen zum Themenkomplex und vor allem mit der Frage nach einer Anbindung an die B36.

Ich würde nachher noch nach der Diskussion zu unserer Einschätzung der einzelnen Anträge etwas sagen. Sie haben auch die entsprechenden Stellungnahmen bekommen. Da wir diese Themen noch nicht vorberaten haben, wäre es durchaus auch im Sinne der Sache zu überlegen, ob wir das noch einmal abschließend im Planungsausschuss vorberaten. Aber da wir das jetzt schon einmal vertagt haben, ist es sinnvoll, dass wir jetzt – auch zum Verständnis der verschiedenen Anträge und auch um zu erfahren, wie Sie zu unserer Stellungnahme stehen – erst einmal eine Diskussion ermöglichen.

Zur Geschäftsordnung, Herr Stadtrat Dr. Fischer.

Stadtrat Dr. Fischer (KULT): Meine Fraktion begehrt, das nicht in den Planungsausschuss zu verweisen.

Ich möchte das kurz begründen: Wir halten erstens den gesamten Themenkomplex für ausreichend vorberaten, denn es gibt kein Argument, das hier gehandelt wird – rechts oder links -, das nicht schon einmal in diesem Haus oder einem Ausschuss besprochen wurde. Das Zweite ist, Sie habe mit Ihrer Vorlage, die Sie eingebracht haben, mit dieser aus unserer Sicht guten Vorlage, schon signalisiert, dass das vorberaten ist, sonst hätten Sie es gar nicht eingebracht. Deswegen begehren wir, dass das Ganze auch wirklich durchgestimmt wird, weil es in der Öffentlichkeit nicht mehr vermittelbar ist, dass wir ständig etwas absetzen und dann irgendwo wieder aufrufen.

Hilfsweise, wenn Sie darauf bestehen und das auch begründen können, dass es abgesetzt werden muss, dann wünscht meine Fraktion Übergang zur Tagesordnung, weil es keinen Sinn macht, hier über etwas zu debattieren, was dann nachher in einem Monat wieder im Gemeinderat aufgerufen werden muss.

Der Vorsitzende: Ich habe deutlich gemacht, dass ich von meiner Möglichkeit, es einfach wegen mangelnder Vorberatung abzusetzen, nicht Gebrauch machen werde, sondern dass es ein Vorschlag an Sie ist, den Sie gegebenenfalls im Rahmen der Diskussion einfach berücksichtigen, oder eben auch, wie Sie es eben dargestellt haben, als aus Ihrer Sicht nicht sinnvoll erachten.

Wir steigen damit in die Diskussion ein.

Stadtrat Pfannkuch (CDU): Die Vertagung in der letzten Sitzung war ein Gebot der Hygiene im Umgang miteinander. Das Stilmittel der Überrumpelung darf keine Schule machen.

Die CDU fordert seit Jahrzehnten eine 2. Rheinbrücke als Verkehrsentslastung und Ausweichmöglichkeit bei schweren Schäden durch Brückenkollisionen auf dem Wasser und auf der Brücke, aber auch für Baustellenumfahrungen. Deshalb braucht es auch eine Anbindung an die Südtangente. Wir fordern als Zweites aber auch eine Anbindung an die B36 nach Norden als Verkehrsverteilung. Dies alles fordern wir nicht nur als CDU, sondern auch im Namen der tagtäglichen Stauopfer. Dies fordert der Bund in seinem Bundesverkehrswegeplan, die umliegenden Gemeinden auf beiden Seiten des Rheins, vier Bürgerinitiativen, alle politischen Kräfte in Rheinland-Pfalz, die SPD Karlsruhe-Land, der Regionalverband Mittlerer Oberrhein, die Industrieunternehmen Siemens, Daimler, MiRO, Stora Enso und nicht zuletzt die IHK, die Handwerkskammer Karlsruhe. Habe ich jemanden vergessen? Ja, natürlich, den grünen Verkehrsminister Winfried Hermann. Herr Oberbürgermeister, Sie haben es erwähnt, vor 12 Tagen, hat er sich sehr präzise und dezidiert zu diesem Thema geäußert. Also, hallo, aufgepasst, keine weitere Zeitverzögerung, keine weiteren Verfahrenskosten, Planfeststellung im Sommer 2017. Das ist eine klare Ansage. Wir alle nehmen Sie beim Wort, Herr Minister.

Die CDU nimmt die Stellungnahme der Karlsruher Fachverwaltung zur Machbarkeitsstudie „Brücke zwischen den Brücken“ missbilligend zur Kenntnis. Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz und das Regierungspräsidium Karlsruhe sagen, diese Idee der Brückengegner ist weder sinnvoll noch baulich umsetzbar. So auch der Verkehrsminister. Nach der Vorlage hält die Karlsruher Verwaltung entgegen und erhält Beifall durch die politische Mehrheit im Gemeinderat. Das wird durch den gemeinsamen Änderungsantrag auf die Spitze getrieben.

Aber bleiben wir bei der Verwaltungsvorlage. Die gelieferten Argumente der Fachbehörden beider Rheinseiten seien willkürlich. So etwas sieht und liest man selten. Qualifizierte Unterlagen wären nicht vorgelegt. Eine Gesamtabwägung sei gar nicht möglich. Das hört sich wie Parteivortrag an. Sind schon das die Bausteine einer Klagebegründung? Weiter: Überlagerung der Pfeilerfundamente. Ich will nicht mit Fachlichkeit hier überfordern. Aber es kann doch die Karlsruher Verwaltung nicht übersehen, dass es erhebliche Probleme im Grundbau gibt, die selbst der Minister in seiner kürzlichen Äußerung ganz klar im Vordergrund gesehen hat.

Was ich überhaupt nicht einsehen und nachvollziehen kann, ist, dass die Karlsruher Verwaltung mit dem formellen Argument kommt, es sei keine Begründung abgegeben, dass die Bahnhaltestelle wegfalle, obwohl jedem einleuchtet warum und dass sie wegfällt. Das ist formalistisch und lässt die Vorbereitung auf eine Klageauseinandersetzung erkennen. Auch der Hinweis, dass nach Katastrophenschutzabwägungen diese Brücke nicht wirklich nötig sei, ist doch formell. Jedermann weiß hier, es wäre eine echte Katastrophe für diese Region. Die Verwaltung macht einen Strich darunter, Gesamtwürdigung sei nicht möglich. Bautechnisch sei das Hineinquetschen einer Brücke sicherlich anspruchsvoll.

Das alles greift der gemeinsame Änderungsantrag auf. Man will beim Planfeststellungsverfahren auf Null zurück. Die OB-Koalition will eine erneute Stellungnahme zum gesamten Verfahren und nicht nur zur Mittelbrücke. Jetzt kommen die koalitionären Brückenbauer ins Spiel, machen Vorschläge, wie man zwischen den Brücken ein neues Bauwerk hineinpräparieren kann. Allein der Bund bestimmt, wie gebaut wird, wirtschaftlich, rational und mit Erfahrung. Er bezahlt auch. Die CDU-Fraktion lehnt mit dem Verkehrsminister die negative Bewertung der Stadtverwaltung über die Machbarkeitsstudie ab - das ist Parteivortrag - die formellen Einwendungen hochzieht und die ganzheitliche Aspekte ausblendet.

Was meine Fraktion richtig aufbringt, mit welcher Empathielosigkeit man mit der Gemeinde Wörth, respektive mit Maximiliansau umgeht. Der SPD-Bürgermeister fordert erst kürzlich in den BNN zu Recht Solidarität in der TechnologieRegion Karlsruhe ein. Was macht die Verwaltung, was machen Sie Herr Oberbürgermeister? Sie bremsen. Bremsen ist negative Beschleunigung. Mit negativer Beschleunigung bringen Sie diese Region nicht nach vorne. Mit unserem Antrag wünscht sich die CDU-Fraktion lediglich eine aktive Rolle der Stadt für ein weiteres Planfeststellungsverfahren Lückenschluss B36. Weiter geht es uns darum, schon frühzeitig über mögliche Linienführungen nachzudenken. All dies ist im Sinne des Verkehrsministers, der das weitere Planfeststellungsverfahren zeitgleich vor dem Bau der 2. Rheinbrücke abgeschlossen haben will. So verstehen wir auch den Ergänzungsantrag der FDP. Die Begründung liegt auf der Hand.

Das Verfahren sollte zügig nachgeführt werden, damit Nordbrücke und Anschluss B36 zeitlich eingetaktet werden. Auch das wollen wir alle. Ein wesentliches Argument der Nordbrückengegner war doch die einzige Anbindung an die Südtangente. Jetzt lesen wir, dass die Stadt in einem Planfeststellungsverfahren schon beteiligt werden wird. Nur die Ruhe. Die Stadt werde dann ihre Stellungnahme schon abgeben. Will sagen, der OB will von einer aktiven Rolle nichts wissen. Über Linienführungen reden wir frühestens, wenn das Regierungspräsidium vorgelegt hat. Das ist Bremsen.

Jetzt noch zum Vorwurf des mangelnden Demokratieverständnisses. Das könnte man als Entgleisung verstehen, wenn man nicht wüsste, woher es kommt. Selbst wenn man die 2. Rheinbrücke als letzter Mohikaner bekämpft, muss man als Stadt auch darüber nachdenken, wie es mit diesem Projekt weitergeht, wenn diese Brücke kommt. Gibt es Vorüberlegungen? Die Verwaltungsantwort lässt das nur vermuten. Das Regierungspräsidium will uns die Planung zum Anschlussknoten vorstellen. Beiläufig sollen wir dann auch unsere Meinung mitgeben können. Also muss uns die Verwaltung schon auch die Alternativen vortragen. Immerhin sieht die Verwaltung dieverkehrlichen Vorteile eines Anschlusses an die B36, wenn die Brücke kommt.

Was hindert uns dann, die Vorüberlegungen der Verwaltung zur Kenntnis zu nehmen? Das darf dann gerne im Planungsausschuss erfolgen. Ich rege das auch ausdrücklich im Namen meiner Fraktion an.

Die AfD hat einen Lückenschluss als einzigen Anschluss an die Bestandsbrücke zum Vorschlag gebracht, um den Pförtner zu entlasten oder entbehrlich zu machen. Allerdings ohne zu sehen, dass es keine Redundanz für Havariefälle und Baustellenstaus gebe. Das wollen wir natürlich nicht.

Jetzt noch zum Ergänzungsantrag, Ziffer 4 und 5 der OB-Koalitionäre. Zwei Fragen: Fragen kann man stellen. Kann man die Trasse noch durch ein zu schaffendes Naturschutzgebiet verhindern? So wörtlich. Also, da muss man nicht weiter kommentieren. Welche Verhinderungsideen fallen der Verwaltung ein bei der Vorplanung einer Trasse und wie könnten diese trotz Verfahrenstrennung noch ins Planfeststellungsverfahren zur 2. Rheinbrücke eingeführt werden? Ein Schelm, der Böses dabei denkt. Wenn sich die Verwaltung auf so ein Niveau herab lässt, dann verliert sie ihre fachliche Autorität, die wir bei aller politischer Divergenz dringend brauchen. Nur eines: Für die Menschen, die zunehmend wegen solcher Abläufe im Stau stehen, ist dieses Katz-und-Maus-Spiel eine schallende Ohrfeige.

Noch ein Letztes: Ein Wort an die Presse: Sie berichten gerne davon, was „der Gemeinderat“ beschlossen hat und was „der Gemeinderat“ will. Es gibt neben den Brückengegnern, die ich aufgeführt habe, eine gewichte Anzahl anderer Meinungen.

Stadtrat Zeh (SPD): Auf so eine postfaktische Rede, d. h. eine Rede, die verschiedene Fakten deutet, war ich gar nicht gefasst. Aber, Herr Pfannkuch, vielleicht ist Ihnen gar nicht bewusst gewesen, dass der Auslöser die Rheinland-Pfälzer sind. Denn die haben das Planfeststellungsverfahren mit einer Überarbeitung und Neuauslage der Pläne im Dezember 2015 fortgesetzt. Sie haben nämlich erkannt, dass die Pläne sowohl im Umweltbereich als auch in Bezug auf die alternativen Abwägungen mangelhaft waren. Die

Stadt hat hier jetzt eine sehr gute Stellungnahme zu diesen veränderten Plänen abgegeben. Diese Stellungnahme wird von der SPD voll und ganz unterstützt.

Es bleibt deutlich festzuhalten: Eine Brücke zwischen den Brücken ist prinzipiell machbar, auch wenn der Bau deutlich schwieriger ist als ein Brückenbau ohne Nachbarbrücken. Wichtige Fakten der Brücke fehlen noch, z. B. Spannweite und die Stellung der Pfeiler und insbesondere müssen auch die Kosten der Brückenalternativen noch dargestellt werden. Aber zu den Abwägungen der Alternativen, Herr Pfannkuch, gehören eben auch diese Gesamtkosten. Diese umfassen nicht nur die Brückenbaukosten, sondern auch die notwendigen weiteren Straßen. Hier ist bei der Brücke zwischen den Brücken fast keine weitere Straßenbaumaßnahme notwendig, während bei diesem Nordstandort umfangreiche Baumaßnahmen für die B293 notwendig sind; ebenso umfangreiche Ausgleichmaßnahmen. Der Auenwald zwischen Stora Enzo und MiRO auf badi-scher Seite muss in Philippsburg ausgeglichen werden. Davon haben die Knielinger nichts, Herr Pfannkuch. Die Gesamtkosten für die Maßnahme und die Alternativen fehlen. Hier ist einfach die Kritik des Bundesrechnungshofs an diesem Brückenbau Ihnen noch einmal zur Kenntnis gegeben.

Des Weiteren müssen – was unser Änderungsantrag auch beinhaltet – die Verkehrsprognosen aktualisiert werden. Es gibt an der Brücke einen automatischen Verkehrszähler. Der zeigt eine hohe aber konstante Belastung an, aber keine Verkehrszunahme. So wird auch die veränderte Planung der Pfalz nicht die endgültige Planung sein. Die Brücke zwischen den Brücken wäre eine sehr gute Lösung, die weiter abgewogen werden muss. Diese könnte zwar durch den Abriss der bestehenden Brücke und eines Neubaus dort zu einer Ersatzbrückenlösung weiterentwickelt werden, aber durch die in Aussicht stehende Sanierungsmethode der Bestandsbrücke wird es wohl nicht notwendig sein. Daher würde uns die Abwägung der Brücke zwischen den Brücken als Alternative, als zweite unabhängige Brücke ausreichen.

Leider, Herr Pfannkuch, sind die früheren Alternativen im Landkreis inzwischen unmöglich. Wenn Sie einmal nachschauen wollen, ich habe die Unterlagen von 1979 aus dem Regionalverband dabei. Damals war die Rheinquerung in Rheinstetten vorgesehen. Auch die andere Alternative, dass man die Fähre in Leopoldshafen zu einer Brücke verwandelt, ist inzwischen unmöglich gemacht worden. Aber der Landkreis fordert, der Stadtkreis muss jetzt die Brücke machen. Herr Pfannkuch, das ist eine Art der Politik, die vielleicht bei der CDU durchaus üblich ist.

Nun kommen wir zur Brücke, die zwischen MiRO und Stora Enzo geplant wird und zu den nicht vorhandenen Planungen mit Anschluss an die B36. Hier ist der CDU-Bundesverkehrsminister Dobrindt als Auftraggeber der Planung schuld. Das Regierungspräsidium wollte die Abfahrt für einen Anschluss aufnehmen. Dies hat Herr Dobrindt entfernen lassen. Dann kam die Kritik des Bundesrechnungshofs. Herr Dobrindt hat reagiert und die komplette Planung bis zur B36 in Auftrag gegeben, um eine Fernstraßenrelevanz zu erreichen. Jetzt, als klar wurde, dies verzögert das Verfahren um mehrere Jahre, hat er es wieder abgehängt. Diese CDU-Wackelpolitik ist schuld an einem Teil des Dilemmas. Wir als Stadt sind nicht Herr des Verfahrens einer B36-Anbindung. Offiziell haben wir noch keinerlei Information. Wir müssen als erstes – wie in den verschie-

denen Anträgen auch formuliert – über die Trassenvarianten spekulieren und das Regierungspräsidium untersuchen lassen.

Prinzipiell gibt es meiner Meinung nach zwei Varianten. Die eine auf der alten Nordtangentialtrasse mit einem neuen Kreuzungsbauwerk an der B36, die andere weiter im Norden, am Klärwerk entlang und dann bei Neureut-Süd an die B36 anschließend. Die alte Trasse belastet die Knielinger, die nördliche Trasse die Neureuter. Es werden noch weitere Kröten zu schlucken sein. Im Naturschutz wird man auch manche Kröte finden, z. B. die Gelbbauchunke. Aber letztendlich müssen die Machbarkeit der Trassen erst nachgewiesen werden im Naturschutz. Es muss für Menschen und Natur eine gute Lösung erarbeitet werden. Daher müssen die Gutachten auf den Tisch des Regierungspräsidiums. Unter welchen Bedingungen ist der Anschluss überhaupt möglich? Das Verfahren an sich ist nicht einfach. Es wird lange dauern, bis auch die entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen abgestimmt sind.

Aber hier sage ich klar und deutlich: Eine Brücke am Nordstandort ohne B36-Anschluss, nur mit einer zusätzlichen Belastung der Südtangente am Ölkreuz, wird es mit der SPD nicht geben. Diese jetzige Planung als Endzustand wäre ein Schildbürgerstreich. Daher kann auch der Baubeginn einer Brücke erst sein, wenn die Planungen bis zur B36 abgeschlossen sind. Dies entspricht auch in etwa der Position, wie es die FDP als Ergänzungsantrag formuliert hat. Auch die Pfälzer sagen dies ganz klar. Auch die von Herrn Pfannkuch aufgeführten Betriebe sagen, eine Rheinbrücke an der Südtangente bringt nichts. Sie brauchen eine Anbindung an die B36. Die Pfälzer würden ohne den B36-Anschluss weiterhin am Ölkreuz stehen. Die Pläne zur baulichen Veränderung und Öffnung des Knielinger Pförtners, die die SPD schon lange gefordert hat, hat der Bund auf Eis gelegt. Daher ist es sicherlich sinnvoll, die B36-Anbindung und die Probleme, die dabei entstehen, so bald wie möglich im Planungsausschuss weiter zu diskutieren.

Stadtrat Honné (GRÜNE): Ich möchte zunächst eine grundsätzliche Vorbemerkung machen. Die GRÜNE-Fraktion ist ausdrücklich für Verbesserung des Verkehrs über den Rhein. Wir wollen aber, dass wirklich alle Möglichkeiten geprüft werden. Genau das ist nicht der Fall, wie es auch aus der Stellungnahme der Stadtverwaltung hervorgeht. Die Rheinbrücke ist eine Option. Eine andere wäre die Ersatzbrücke. Am liebsten wäre es uns, wenn einfach nur diese 500 Leute pro Tag, die zu viel über die Rheinbrücke wollen, auf die parallele Rheinbrücke ausweichen und mit dem Zug fahren würden. Dann wäre der Stau weg. Das hat der Faktencheck ergeben. Das könnte man dadurch erreichen, dass man dort den Verkehr noch besser macht. Aber das ist Sache von Rheinland-Pfalz. Das können wir nicht aus Karlsruhe steuern. Da kann man nur dieses kleine letzte Stückchen von der Rheinbrücke zum Karlsruher Hauptbahnhof unterstützen. Aber im Wesentlichen müsste die Maßnahme aus Rheinland-Pfalz kommen. Dann hätten wir diese ganzen Probleme nicht, die immer angesprochen werden mit den Pendlern. Es gäbe immer noch das Problem der Redundanz. Aber da ist die Frage, ob wirklich für jede Rheinbrücke eine 2. Rheinbrücke daneben gebaut werden muss.

Immer wieder wird uns GRÜNEN vorgeworfen, wir würden die Planungen verzögern. Den GRÜNEN auf allen Ebenen wird das vorgeworfen. In der Antwort der Stadtverwaltung steht auch drin, worin tatsächlich die Verzögerungen liegen. Herr Zeh hat es auch schon gesagt. Der Landesbetrieb Mobilität in Speyer, nun wirklich diejenigen, die unbe-

dingt diese Rheinbrücke haben wollen und Straßen bauen, wo immer es möglich ist, genau die haben die Hauptverzögerung verursacht, indem sie den Naturschutz nicht vernünftig berücksichtigt haben und dann nachbessern und sogar eine zweite Offenlage machen mussten. Das hat die ganze Planung erheblich verzögert.

Die Verwaltung auf baden-württemberger Seite hat ihren Auftrag erledigt. Das ist das Regierungspräsidium. Das ist eine völlig eigene Abteilung, die auch nicht dem Willen der Landesregierung unterliegt. Das ist genauso wie hier, wo es die untere Verwaltungsbehörde gibt, auf die der Gemeinderat keinen Einfluss hat. Die haben ganz normal ihr Geschäft gemacht und fertig.

Der Zweite, der erheblich gebremst hat, war der Bundesverkehrsminister, der zuerst die Planung der Anbindung an die B36 gestoppt hat. Dann musste es ohne diese Kreuzung gemacht werden. Dann hat der Bundesverkehrsminister gesagt, nein, ihr müsst jetzt doch die Anbindung planen. Jetzt hat er sie wahrscheinlich inzwischen wieder zurück genommen, aufgrund der Schreiben, u. a. des grünen Verkehrsministers, um das Ganze zu beschleunigen. Dass die GRÜNEN etwas verhindert oder verzögert hätten, sehe ich da nicht. Trotzdem behauptet die Presse - insbesondere in Rheinland-Pfalz - und auch viele Brückenbefürworter immer wieder, die GRÜNEN würden das Ganze torpedieren. Verkehrte Welt, kann ich da nur sagen.

Der eigentliche Anlass für die heutige Beratung ist aber die Stellungnahme der Verwaltung zur Brücke zwischen den Brücken. Da kommt auch ganz deutlich heraus, dass Rheinland-Pfalz eigentlich gar nicht daran interessiert war, Begründungen abzugeben. Da sind ein paar Sätze hingeschmiert, aber ohne wirkliche Erläuterungen, warum das jetzt nicht geht. Das hat die Verwaltung auch deutlich gesagt. Rheinland-Pfalz hat einfach Behauptungen aufgestellt, was da alles nicht gehen würde, u. a. dass man nicht direkt neben einem Brückenpfeiler einen zweiten Brückenpfeiler bauen kann. Das mag sein. Aber dann geht man eben ein bisschen vor oder zurück. Dann geht es trotzdem. Der Rheingraben ist nun wirklich breit genug an dieser Stelle. Aus unserer Sicht und aus Sicht der Stadtverwaltung gibt es keinen Grund, dass deswegen diese Brücke nicht möglich wäre. Es wirft schon ein schiefes Licht auf eine Verwaltung in Rheinland-Pfalz, die so eine Stellungnahme abgibt. Da kann man nur vermuten, dass das von anderen Willen geleitet war, sage ich einmal ganz allgemein.

Insgesamt kann ich auch nur feststellen, dass keine alternative Prüfung gemacht wurde. Das ist ganz wesentlich, damit ein Planfeststellungsbeschluss wirklich gerichtsfest ist. Aus unserer Sicht hat Rheinland-Pfalz das nicht geschafft.

Zusätzlich haben wir diesen gemeinsamen Änderungsantrag unterstützt, um auch noch einmal ein paar allgemeine Dinge in dieser Frage deutlich zu machen. Ich möchte nur einen Punkt herausgreifen. Das ist die Verkehrsmenge, die immer wieder als Anlass genommen wird. Es ist richtig, dass da jetzt deutlich mehr Verkehr herrscht, als wofür die Brücke geplant wurde. Aber es zeigt sich auch, dass die Brücke mit ihren drei Spuren den Verkehr leicht aufnehmen kann, der auf der anschließenden Südtangente nicht mehr abgewickelt werden kann. Dadurch entsteht nur der Stau. Jetzt wird damit argumentiert, der Verkehr wird noch deutlich steigen. Aber tatsächlich stagniert er im Mo-

ment. Es ist überhaupt nicht abzusehen, warum dort demnächst deutlich mehr Autos fahren würden.

Wenn man etwas genauer hinschaut, wird verdächtig oft damit argumentiert, dass der Wörther Trog nicht saniert werden kann, ohne die 2. Rheinbrücke. Es drängt sich schon der Verdacht auf, dass wir eine Umleitungstrecke bauen, die da ist, um den Wörther Trog irgendwann einmal sanieren zu können. Aber es kann nicht sein, dass man deswegen eine 2. Rheinbrücke braucht. Die andere Begründung ist, dass der Fernverkehr zunimmt. Da hat der Bundesrechnungshof ganz deutlich gesagt, die Fernverkehrsrelevanz ist nicht gegeben. Wahrscheinlich wird sie selbst dann nicht gegeben sein, wenn die Durchbindung zur B36 gemacht wird.

Dann zum FDP-Antrag, die Brücke nur mit der Weiterführung zusammen zu bauen. Das ist uns jetzt zu früh. Darüber könnte man später vielleicht einmal nachdenken. Aber im Moment tun wir alles dafür, dass sowohl die Brücke, als auch die Weiterführung nicht passieren. Im Moment sind wir auch noch guter Hoffnung, dass es nicht so weit kommt, dass das Ganze überhaupt die Baureife erlangt.

Dann zum CDU-Antrag zu Beschleunigung der Planung. Da könnten wir sogar zustimmen. Es wäre völlig egal, weil wir gar nicht beeinflussen können, was der Bund macht. Aber da wir dagegen sind, müssen wir eben ablehnen. Aber einen Einfluss wird dieser Antrag auf jeden Fall nicht haben, egal, wie es hier ausgeht. Es ist insofern eher ein Schaufensterantrag.

Ich habe noch einen Antrag, der hier nicht drin steht, eine Planung, die zumindest überlegt wurde. Das ist in der Bürgerbeteiligung in Knielingen aufgekommen, dass auch eine Südumfahrung von Knielingen möglich wäre. Denn auch wir sehen das Problem, dass Knielingen möglichst entlastet werden sollte. Übrigens, eben wurde gefordert, die Rheinbrückenstraße soll verstärkt untersucht werden. Das hat die Verwaltung vor. Da gibt es in den Planungen für Knielingen auch ein Fallprojekt das sich mit der Beruhigung der Hauptdurchgangsstraße beschäftigen wird. Aber es gäbe auch noch eine Möglichkeit - das kam da auch heraus -, eine Südumfahrung von Knielingen, die nicht einfach ist, gar keine Frage, aber durch ein Gewerbegebiet möglich wäre, ohne dass wesentliche Wohngebiete betroffen wären. Das wäre eine ideale Möglichkeit, Knielingen zu entlasten und trotzdem keine 2. Rheinbrücke mit ihren erheblichen Schäden an Natur- und Landschaftszerstörung zu haben.

Stadtrat Dr. Fischer (KULT): Aus den emotionalen Reaktionen einiger Kolleginnen und Kollegen eben wurde das mit dem Thema postfaktisch und sehr deutlich: Man kümmert sich gar nicht mehr um die unbestreitbaren Tatsachen und Fakten, sondern man redet nur noch über das, was man einfach schon immer geglaubt hat. Ich will das auch an ein paar Zitaten festmachen. Eines kommt heute ganz frisch aus einem Leserbrief in der Zeitung. Der wäre normalerweise nicht besonders bemerkenswert, wenn es nicht einer dieser Leserbriefschreiber wäre, der regelmäßig dieses Thema aufgreift, das ist ein Herr Förster aus Wörth. Der schreibt – ich verkürze es, um es nicht zu einer Zumutung zu machen -, dass die Knoblauchkröte als schützenswertes Tier im Bereich des Standortes gar nicht existieren würde, außerdem sei es ein zugewandertes Tier aus den USA. Woraus man sieht – ich sehe aus Ihrem Lächeln, Sie kennen sich als alter Naturfreund aus,

Herr Oberbürgermeister -, da verwechselt jemand den Ochsenfrosch mit der Knoblauchkröte. Im Folgenden kommt dann Herr Förster mit weiteren Behauptungen an. Genauso läuft diese seltsame Stimmung, die in Wörth herrscht, dass z. B. Karlsruhe nicht erreichbar sei. Wenn man mit dieser Argumentation antwortet, dann wäre Stuttgart schon lange ein verarmtes Dorf, denn dort ist der Stau jeden Morgen viel höher. Aber das sind nun einmal Argumente, die dann gar nicht mehr zur Kenntnis genommen werden.

Verlassen wir Herrn Förster, konzentrieren wir uns auf eine andere unwichtige Person, eine aus Baden-Württemberg. Es ist der Verkehrsminister mit seiner postfaktischen Äußerung, die jetzt auch einmal kurz anbringen will: Die Landesregierung hat die Kritik des Bundesrechnungshofs zur Kenntnis genommen. Diese zu bewerten und Schlüsse daraus zu ziehen, ist Sache des Bundes. Ich würde das normalerweise als Arbeitsverweigerung bezeichnen. Aber ich bin auch kein Landespolitiker. Ich kann nur sagen, mir tun unsere Abgeordneten im Landesparlament echt leid, weil die sich seit Jahren schlau machen zu dem Thema, die z. B. auch beim Faktencheck dabei waren und sich auch wirklich informieren wollten. Und im Verkehrsministerium des Landes sitzen Leute, die sich um solche Fakten und Tatsachen nicht kümmern wollen.

Ich begrüße aus dem Grund z. B. auch die einzig allein an Tatsachen orientierte Stellungnahme der Stadt Karlsruhe, also der erste Aufschlag, wo z. B. steht – das will ich jetzt auch einmal kurz zitieren: „Mittlerweile gibt es Seitens der beiden Länder Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz jedoch bereits anderweitige Überlegungen, die vorsehen, den Anschlussknoten für eine Anbindung an die B36 nicht mehr als Ergänzung in das laufende Planfeststellungsverfahren aufzunehmen, sondern das Planfeststellungsverfahren wie beantragt zum Abschluss zu bringen. Eine unbestreitbare Tatsache. Die im Bundesverkehrswegeplan vorgesehene Anbindung an die B36 bleibt somit einem gesonderten Planfeststellungsverfahren vorgesehen.“

Jetzt nächstes Zitat: „Eine solche Vorgehensweise würde für die Stadt Karlsruhe jedoch die Gefahr in sich bergen, dass diese Rheinbrücke nicht nur am unerwünschten Standort sondern auch ohne die Möglichkeit einer verkehrlichen Entlastung des Ölkreuzes und der Südtangente planfestgestellt würde.“ Das sind Zitate, die müsste auch jeder Befürworter einer zusätzlichen Rheinbrücke unterschreiben, weil das einfach auf Tatsachen gestützte Darstellungen sind, was auf uns zukommen kann.

Dagegen z. B. das Verkehrsministerium, ich bin heute sehr zitatlastig, mit folgendem Zitat, was auch wieder darauf hindeutet, dass man dort nicht an Tatsachen interessiert ist. Dort steht auf die Frage, womit das Verkehrsministerium den Strategiewechsel begründet: „Die Änderung der Antragsunterlagen für das laufende Planfeststellungsverfahren würde zu einer Verzögerung des Planfeststellungsbeschlusses von voraussichtlich zwei Jahren führen. Aufgrund dieses Zeitverzuges müssten die dann womöglich veralteten Gutachten auf Kosten des Landes erneuert werden.“ Das heißt, das Land ist gar nicht an aktuellen Zahlen interessiert, sondern man akzeptiert einfach, dass man mit alten Zahlen arbeitet, die sich aber – das hat Kollege Honné eben auch gesagt – überhaupt nicht mehr so entwickelt haben, wie es damals 2011 vorhergesagt war.

Nächster Punkt, auch wieder aus der Antwort von Herrn Hermann auf die Anfrage von zwei MdLs. Da steht drin, „Der Faktencheck hat neben der genannten Feststellung auch gezeigt, dass in der morgendlichen Spitzenstunde aufgrund der bereits vorhandenen Schienennetzbelastung nur eine einzige weitere Bahn mit 200 – 250 Sitzplätzen je Richtung verkehren könnte.“ Damit will er widerlegen, dass man den berühmten Überhang von nur 600 Fahrzeugen in der Spitzenstunde gar nicht über die Straßenbahn lösen könnte. Das ist typisch für jemanden, der beim Faktencheck nicht dabei war. Erstens geht es nicht nur um die Straßenbahn. Es geht auch darum, z. B. den Pendlerverkehr auf mit mehreren Personen besetzte Autos zu verlagern. Es geht weiterhin darum, möglicherweise Leute auf ein E-Bike umzustellen. Es könnten Busse der Arbeitgeber auf Karlsruher Seite eingesetzt werden. Viertens stimmt der Sachverhalt mit den Schienen nicht. Denn in dem Moment, wo man in Wörth die berühmte Weichenstellanlage erneuern würde, wäre natürlich mehr Straßenbahn möglich. Das zeigt, dass im Verkehrsministerium einfach nicht auf diesen Faktencheck Rücksicht genommen wird. Das macht mich betroffen, denn wenn das in Deutschland jetzt allgemeine Planungskultur wird, dass man sich überhaupt nicht mehr dafür interessiert, was wirklich ist, dann Gute Nacht, schöne Gegend. Wir versuchen mit unserem Antrag – wir heißt SPD, GRÜNE, KULT und Linke -, aktuelle Zahlen zusammenzutragen, Zahlen zu aktualisieren, Informationen zu aktualisieren, um überhaupt eine abgewogene Entscheidung möglich zu machen.

Damit kommen wir, Herr Kollege Ehlgötz, bevor Sie sich jetzt zu lange über andere Sachen unterhalten, zum Thema Bundesverkehrswegeplan. Der Bundesverkehrswegeplan 2030, der jetzt verabschiedet wurde, hat als Grundsatz Sanierung vor Neubau. Diesen Grundsatz erfüllt der Bundesverkehrswegeplan in seiner Gänze überhaupt nicht. Wir aber hier in Karlsruhe habe die Chance, wenn wir diesen Grundsatz ernst nehmen, und zweitens akzeptieren, dass die heutige Rheinbrücke ohnehin irgendwann einmal ersetzt werden muss. Irgendwann in einem Zeitraum von 20 – 40 Jahren muss diese Brücke vollkommen ersetzt werden. Aus dem Grund wäre jetzt die Möglichkeit mit der Ersatzbrücke genau diesen Grundsatz zu erfüllen und eine günstigere Lösung für den Steuerzahler in der ganzen Bundesrepublik Deutschland zu erreichen. Aus dem Grund denken wir, ist unser Antrag abstimmungsfähig, er ergänzt wunderbar die hervorragende Stellungnahme der Verwaltung. Dann kann man versuchen, dieser postfaktischen Welt doch noch die eine oder andere Tatsache entgegensustellen.

Stadtrat Hock (FDP): Ich möchte versuchen, mich heute vielleicht einmal an den einzelnen Stellungnahmen der Fraktionen und der Stadträte, die noch kommen werden, etwas abzarbeiten.

Fangen wir einmal bei unserem Oberbürgermeister an. Unser Oberbürgermeister hat – aber das ist wahrscheinlich den ersten 100 Tagen geschuldet – zur 2. Rheinbrücke am Anfang einmal eine sehr ordentliche Meinung. Er hat gesagt, er denkt, eine Stadt wie Karlsruhe braucht eine 2. Rheinbrücke. Diese Aussage hat er gemacht. Diese Aussage konnte er nicht halten, weil seine Fraktion – geschuldet wahrscheinlich der Landesregierung, die damals ihre Arbeit aufgenommen hatte - die Aussage der GRÜNEN, es kommt überhaupt nicht in Frage, unterstützt hat. Die SPD-Fraktion im Karlsruher Gemeinderat hat ihm dementsprechend auch noch Druck gemacht. Er musste die Aussage dann irgendwann zurücknehmen. Herr Oberbürgermeister, das war ein Fehler.

Dann zu unserem Verkehrsminister Hermann, der endlich klar die Dinge erkannt hat und sagt, was in einer Großstadt wie Karlsruhe notwendig ist. Meine Damen und Herren im Gemeinderat. Wir können weiter diskutieren und debattieren, kein Problem. Aber Sie werden sehen und Sie werden es hören, die 2. Rheinbrücke wird kommen, so sicher, wie das Amen in der Kirche. Wenn man nämlich die Stellungnahme des Verkehrsministers Hermann liest, dann kann man dies eigentlich zwischen den Zeilen definitiv herauslesen.

Dann zum Kollegen Zeh. Ich fand Ihren Redebeitrag sehr gut. Denn wenn ich unseren Antrag nehme, dann muss ich sagen, dann wird es vielleicht irgendwann einmal soweit kommen, dass die SPD doch diesen Weg mit uns zusammen mitbeschreitet. Ich akzeptiere Ihren Redebeitrag und sehe es für die Stadt irgendwann von Vorteil, wenn Sie den Weg zusammen mit uns mitgehen. Ich glaube trotzdem noch daran, dass es passieren wird. Kollege Zeh hat es in einem Nebensatz so gesagt, wie ich es mir heute gewünscht habe.

Dann zu unserem Märchenonkel von den GRÜNEN, Herr Kollege Honné. Er zündet hier andauernd Nebelkerzen zu diesem Thema an. Er verschleiert, versucht, mit irgendwelchen abstrusen Erklärungen etwas zu erklären, was für die GRÜNEN eigentlich gar nicht erklären ist. Nein, Sie wollen diese Brücke nicht. Das ist Ihr gutes Recht. Das akzeptiere ich. Aber fangen Sie doch nicht an, allen Leuten die Dinge in die Schuhe zu schieben, in Rheinland-Pfalz usw. Nein, Sie sind für das, was Sie wollen, selbst verantwortlich. Ja, Sie wollen es nicht. Das akzeptiere ich. Aber sagen Sie dann doch wirklich, wie es ist, und nicht die ganze Zeit dieses Herumgeeiere. Das will doch kein Mensch mehr hören.

Meine Damen und Herren, zur CDU besteht nur ein kleiner Unterschied. Das muss man ganz klar sagen. Zeitnah ist nicht zeitgleich. Meine Fraktion hat immer gesagt, wenn eine 2. Rheinbrücke kommt, wenn sie auch nicht da kommt, wo wir es uns einmal gewünscht haben, aber wir glauben fest daran, dass diese Rheinbrücke kommt, dann darf diese Rheinbrücke definitiv den ersten Baggerbiss nur bekommen, wenn zeitgleich der Anschluss an die B36 kommt. Alles andere wäre verkehrspolitisch totaler Irrsinn. Deshalb, meine Damen und Herren, unser Antrag will nur eines sagen: Wenn die 2. Rheinbrücke kommt, dann nur mit der gleichzeitigen Anbindung an die B36. Wir hier im Gemeinderat sollten diese Option unserem Oberbürgermeister irgendwann dann auf den Weg mitgeben. Wenn die 2. Rheinbrücke kommt, dann muss er die Möglichkeit haben, dies für uns hier in Karlsruhe zu fordern. Alles andere, Herr Oberbürgermeister, wäre nicht in Ordnung. Ich denke einfach und glaube auch, dass Sie das doch im Innersten selbst wollen, dass Sie die Möglichkeit haben zu sagen, wenn die Rheinbrücke kommt und alles spricht dafür, dass sie kommt, dann aber nur, wenn sie sofort mit angebunden wird an die B36.

Deshalb, meine Damen und Herren, wir von der FDP-Fraktion haben uns für die 2. Rheinbrücke ausgesprochen. Wir stehen zu dieser Aussage. Wir bleiben standhaft, weil wir auch die Fakten erkennen, die Kollege Hermann auch hier hineingeschrieben hat. Ich glaube, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Ich glaube auch an die SPD, die mit uns irgendwann den richtigen Weg einschlagen wird, um hier auch eine Entlastung

für die Leute, die jeden Tag nach Karlsruhe kommen müssen, voranzutreiben. Deshalb wird die FDP in diesem Punkt 2. Rheinbrücke immer zu dem stehen, was sie gesagt hat. Wir glauben, dass die 2. Rheinbrücke – auch wenn es hier im Gemeinderat diskutiert wird und Nebelkerzen geworfen werden – kommen wird.

Stadtrat Dr. Schmidt (AfD): Die Debatte ist aus Sicht der AfD sehr positiv, denn die Idee, die wir vor dem Kommunalwahlkampf gemeinsam bei zwei unserer Themenabende mit den interessierten Bürgern entwickelt haben, nämlich die Anbindung der B 36 über die Straße, die zum Ölkreuz führt, scheint sich inzwischen durchzusetzen, ganz anders als damals, als wir das zu Anfang der Legislaturperiode zum ersten Mal vorgebracht haben. Wir haben bei unserem Änderungsantrag auch die Karte mit hinten drauf, so dass sich das jeder Mal anschauen kann. Wenn man überlegt, wie man Knielingen-Süd umfahren will, dann schaut man mal besser auf die Karte. Dann merkt man, dass da eigentlich keinen Sinn macht, denn wir müssen ja unsere Probleme lösen.

Herr Zeh, ich finde es sehr positiv, dass Sie sagen, Sie wären schon immer dafür gewesen. Als wir es zum ersten Mal vorgeschlagen haben, haben Sie uns teils ausgelacht, teils niedergemacht, weil es heißt, auf der Südtangentenrasse dürfte gar nichts gebaut werden. Ich bin froh, dass dieses Denken jetzt der Vergangenheit angehört, denn wir brauchen einfach pragmatische Lösungen unserer Probleme. Unser Problem ist der Stau auf der Rheinbrücke, der aber eigentlich nichts mit der Brücke zu tun hat, sondern mit dem Pförtner, mit der Verengung von drei auf zwei Fahrstreifen kurz vorm Ölkreuz. Letztendlich ist die Verkehrssituation auf unserer Seite auf der Pfälzer Seite gespiegelt. Dort habe ich die B 9, die zweispurig nach Norden abgeht. Deswegen spaltet sich der Verkehr auf und die drei Spuren, die über die Brücke gehen, können über zwei Spuren nach Norden abfließen und über zwei Spuren weiter Richtung Westen. Genauso brauchen wir es auch auf der Karlsruher Seite. Wir brauchen den Abfluss nach Norden. Deswegen brauchen wir die Anbindung der B 36 am Ölkreuz. Dann können wir auch sicher sein, dass nicht, wie in der Vorlage der Stadt beschrieben, dass das Wörther Kreuz und die Südtangente nicht überlastet wird. Wir brauchen einfach nur die Anbindung an die B 36 über das Ölkreuz. Wir brauchen dazu keine zweite Brücke, um unsere Probleme zu lösen.

Ein Teil unserer Probleme ist ja das, was am Honsellknoten jeden Morgen passiert. Das ist aus Karlsruher Sicht eigentlich noch schlimmer oder fast genauso schlimm, was am Pförtner passiert. Durch die Überlastung vom Honsellknoten entstehen inzwischen jeden Morgen auch Staus in die andere Richtung auf der Südtangente. Wenn die Südtangente durch die Staus lahmgelegt wird, dann haben wir wirklich ein Verkehrsproblem. Wir müssen den Honsellknoten entlasten. Den können wir nur entlasten, wenn wir eben am Ölkreuz die Leute, die von Westen kommen ausleiten über die neue Straße, nördlich an Knielingen vorbei zur B 36 führen. Dann ist der Honsellknoten auch entlastet. Das Problem, was sich bei uns in der Stadt immer mehr ausweitet, nämlich das Problem Honsellknoten, ist dann gelöst. Das bedeutet für uns, dass wir diese Lösung sofort angehen müssen und dann erst überlegen, ob wir eine zweite Brücke brauchen. Um die Probleme, die wir haben, zu lösen brauchen wir keine zweite Brücke. Deswegen zuerst die Anbindung an die B 36 und dann alles weitere. Die Bürger können nicht noch ewig warten, bis wir über die Brücke hin und her diskutiert haben. Das wird einfach zu lange dauern. Die Lösung unserer Verkehrsprobleme am Pförtner und am

Honsellknoten erfordert die Anbindung an die B 36. Das ist ganz eindeutig. Deswegen haben wir auch den Antrag gestellt, dass das jetzt als Allererstes gelöst werden muss.

Was Herr Dr. Fischer von der KULT-Fraktion vorhin bei dem anderen Thema gesagt hat, Knielingen, Sudetenstraße beruhigen. Die Sudetenstraße können wir nur beruhigen, wenn wir diese Nordumgehung um Knielingen haben. Andernfalls werden wir den Verkehr durch Knielingen hindurch immer haben. Auch für Knielingen ist diese Nordumgehung die Verbindung zwischen dem Ölkreuz und der B 36 die beste Lösung. Es gibt eigentlich von der Sache her keinen Grund der dagegen spricht, diese Lösung jetzt zu wählen, aber sehr viele Gründe, die dafür sprechen. Deswegen plädieren wir sehr stark dafür und würden darauf hoffen, wenn wir dafür Unterstützung finden.

Stadtrat Kalmbach (GfK): Wir sympathisieren in dieser Sache schon mit dem Antrag der FDP. Wir hatten schon damals im OB-Wahlkampf gesagt, es macht keinen Sinn, den Anschluss an die Südtangente oder zweite Brücke ohne Weiterführung an die B 36. Wir haben zwei Probleme zu lösen. Das eine Problem ist in der Tat, wenn die Brücke ausfällt, dass wir nach Iffezheim im Süden oder nach Norden bis fast nach Speyer Umleitung fahren müssen, was unmöglich realisierbar ist. Das zweite Problem ist das verkehrliche Problem. Das ist uns bekannt. Wir müssen beide Probleme lösen. Die gehen eben nur in Verbindung, indem man sie gleichzeitig durchführt. Deswegen die Verbindung mit einer zweiten Brücke plus Anschluss an die B 36 wäre eine Möglichkeit, aber es wäre auch eine Möglichkeit die Brücke zwischen den Brücken plus einen Anschluss an die B 36 zu vollziehen. Wenn das als Alternative hier drin wäre, dann würde ich beim Antrag von SPD, KULT usw. mitgehen können. Aber das steht nicht drin. Das scheint mir mehr ein Verhinderungsantrag zu sein. Wenn das ein positiver Ansatz ist mit Verbindung an die B 36 könnten wir da mitgehen. Wir müssen beide Probleme lösen. Die können auch so gelöst werden. Dann muss das wirklich aktiv gewollt werden. Das spüre ich aber bei den Kollegen nicht.

Ich habe gerade die persönliche Erfahrung gemacht, dass zwei Bekannte von mir sagten, sie werden nicht mehr in Karlsruhe arbeiten. Sie werden ihre Arbeitsstelle nach Ludwigshafen usw. verlagern, weil sie nicht mehr geschickt nach Karlsruhe kommen. Wir haben in der Tat in Zukunft einen Fachkräftemangel. Wir sprechen immer davon. Aus diesem Grunde müssen wir auch was dafür tun. Es wäre natürlich schön, wenn alle Bahn fahren würden. Es wäre schön, wenn alle Fahrrad fahren würden. Natürlich wäre das schön. Aber es ist nicht so. Wir müssen hier ein Stück weit der Realität ins Auge sehen. Aus diesem Grunde werden wir dem FDP-Antrag zustimmen.

Herr Oberbürgermeister, wenn Sie die Alternative Brückenlösung plus Anschluss an die B 36 bieten, dann sind wir da auch dabei.

Stadtrat Wenzel (FW): Ich habe meine Zweifel, ob wir mit unserer heutigen Diskussion außer Kalorienverbrauch noch irgendetwas anderes bewirkt haben. An der Haltung der Freien Wähler zur Rheinquerung hat sich auch durch diese Diskussion nichts geändert. Für uns steht außer Frage, dass sichergestellt werden muss, dass eine Rheinquerung wie bisher in Höhe Maxau sichergestellt wird. Dies gilt auch dann, wenn die bestehende Rheinbrücke durch Reparatur oder Sanierungsarbeiten irgendwann mal ganz oder teilweise gesperrt ist. Daher halten wir eine vertiefende Planung, die die Möglich-

keit einer Brücke zwischen den Brücken zum Ziel hat, wie es der gemeinsame Ergänzungsantrag von SPD, GRÜNE, KULT und Linke fordert, für sinnvoll. Ob sie umgesetzt wird steht in den Sternen. Doch damit hat es sich für uns nicht getan. Für uns Freie Wähler steht außer Frage, dass die Südtangente spürbar entlastet werden muss. Wir können nicht sehen, wie dies durch eine weitere, nur wenige hundert Meter von der bestehenden Brücke, dessen Verkehre am Ölkreuz auf die Südtangente geleitet werden, erfolgen soll. Diesen Aspekt verfolgt auch der FDP-Antrag. Doch befürchten wir Freien Wähler, dass die Querverbindung zur B 36, die kaum mehr Verkehr in Richtung Rastatt mit ihrem Schwachpunkt an der Honsellstraße aufnehmen kann, eine tatsächliche Verkehrsentslastung im Karlsruher Westen bringen wird. Eine Entlastung der Südtangente durch die überregionalen Fernverkehre ist aus unserer Sicht nur möglich - da bezweifle ich die Aussage von Herrn Honné - wenn diese einen Anteil von 10 bis 15 % - so einer Schätzung zufolge - am gesamt bestehenden Verkehrsaufkommen haben. Dieses Verkehrsaufkommen sollte und muss unbedingt am Autobahnknotenpunkt A 5 und A 8 weiträumig um Karlsruhe herumgeleitet werden, wie dies ähnlich seit Jahren in München gemeistert wird. Wer von Karlsruhe mit dem Pkw nach Salzburg fahren muss, kann sich darüber ein Bild machen, aber nur dann, wenn der FC Bayern nicht zeitgleich ein Heimspiel hat. Unter weiträumig verstehen wir nicht die alte Nordtangентentrasse.

Um es kurz zu machen. Zusammengefasst kann ich Teile des genannten gemeinsamen Ergänzungsantrags mittragen. Gleiches gilt für Teile der Verwaltungsvorlage sowie den FDP-Antrag. Doch letztlich müssen wir alles machen, um die Verkehrsentslastung unserer Stadt durch eine mögliche weiträumige Umfahrung zu prüfen, denn alles andere wird uns aufs Auge gedrückt. Diesen Aspekt sehe ich genauso wie mein Kollege Hock, dass übergeordnete Institutionen uns irgendwann die zweite Rheinbrücke aufzwingen werden, auch wenn große Teile oder die Mehrheit dieses Gemeinderates sich dagegen wehren werden.

Stadtrat Schmitt (pl): Der Stau vor der Rheinbrücke ist ein sehr schönes Beispiel dafür, wie die jahrelang Negierung der Realität am Ende zum genauen Gegenteil von dem führt, was man erreichen wollte. Mit dem absurden Argument der GRÜNEN, neue Straßen ziehen neuen Verkehr an, wehrt man sich seit Jahren dagegen, den Stau vor der Rheinbrücke zu beseitigen. Was in dieser Argumentation mitschwingt, ist das Leugnen der Realität, denn der Verkehr ist ja schon da, sonst würde es den Stau nicht geben. Im Übrigen kauft sich kein Mensch ein neues Auto, nur weil irgendwo eine neue Straße oder eine neue Brücke gebaut wird. Aber der Realitätsverweigerer schließt die Augen und die Ohren und hofft, dass es irgendwie vorbei geht. Aber es geht nicht vorbei, im Gegenteil. Inzwischen haben wir das gleiche Problem aus der anderen Richtung. Wer morgens auf der B 36 von Graben-Neudorf Richtung Karlsruhe fährt erlebt nun Tag für Tag das Gleiche wie die Pfälzer vor der Rheinbrücke. Zu sehen ist eine Blechkolonne von mehr als 10 km Länge, die sich ab Linkenheim-Hochstetten im Schritttempo nach Karlsruhe bewegt.

Nun verweisen vor allem die GRÜNEN immer auf Busse und Bahnen. Interessanterweise steigt die Nachfrage nach Bussen und Bahnen in Karlsruhe und im Umland aber nicht. Nein, seit Jahrzehnten geht sie sogar erstmals zurück, und zwar deutlich. Warum eigentlich, wenn man doch damit die nervigen Autostaus umgehen kann. Auch hier ist der Grund die Folge eines Leugnens der Realität. Die Realität ist, dass sich immer mehr

Menschen in Bussen und Bahnen nicht mehr wohlfühlen. Es ist die Angst vor Übergriffen im öffentlichen Raum, am 22.10. in einer bundesweiten Studie des Meinungsforschungsinstituts YouGov eindrucksvoll bestätigt. Ich zitiere: „Der wichtigste Befund der Studie ist die Tatsache, dass 68 % der Befragten das Gefühl haben, die Sicherheitslage im öffentlichen Raum habe sich in den vergangenen zwei bis drei Jahren eher oder stark verschlechtert. Ebenfalls 68 % gaben an, vor allem auf Bahnhöfen und U-Bahnhöfen um Leib und Leben und das Eigentum zu fürchten“. Zitat Ende. Optimale Voraussetzungen um vom Auto auf Bahn und Bus umzusteigen. Aus Sicherheitsgründen fahren immer mehr Menschen wieder mit dem Auto. Eine katastrophale Entwicklung, die genau zu dem führt, über das wir heute hier diskutieren.

Deswegen, meine Damen und Herren von der GRÜNEN-Anti-Autofraktion, wenn Sie schon nicht den Stau beseitigen wollen, dann beseitigen Sie doch wenigstens die Gründe dafür, warum plötzlich immer mehr Leute wieder auf das Auto umsteigen und die Staus damit immer mehr werden. Aber auch das tun Sie nicht. Statt zu handeln, blockieren Sie seit Jahren die einzig sinnvolle und kostenmäßig vertretbare Lösung den Stau vor der Rheinbrücke zu beseitigen, nämlich die Nordumfahrung vom Ölkreuz zur B 36 nach Neureut. Auch heute spielen Sie auf Zeit, indem Sie immer neue Gutachten fordern. Gestern haben Sie uns hier erzählt, dass die Autos immer mehr werden und wir deshalb das Gehwegparken abschaffen müssen. Heute fordern Sie eine neue Verkehrszählung vor der Rheinbrücke, weil Sie unterstellen, dass das Verkehrsaufkommen seit der letzten Zählung in 2010 zurückgegangen wäre. Ja was denn nun. Werden die Autos nun mehr oder werden sie weniger. Sie sollten sich mal für das eine oder andere entscheiden.

Was ist nun die Folge einer derart irrationalen Haltung. Das Land ändert seine Strategie und baut eine Brücke ohne die von den GRÜNEN seit Jahren blockierte Anbindung an die B 36. Als ich dann gelesen habe, dass Frau Lisbach und Herr Salomon zu den Gründern für den Strategiewechsel des Landes noch eine Anfrage im Landtag gestellt haben, musste ich herzlich lachen. Ich habe das sofort verstanden. Die Antwort war sehr diplomatisch formuliert, aber im Endeffekt hat man nichts anderes gesagt, wir setzen euch jetzt die Pistole auf die Brust und bauen das Ding. Das Schlimmste dabei ist aber, dass die Mehrheit dieses Gemeinderates den GRÜNEN bisher kritiklos auf den Leim gegangen ist.

Was ist nun das Endergebnis? Das Ergebnis ist, dass wir nun eine zweite Rheinbrücke bekommen, obwohl wir sie gar nicht brauchen. Wir werden sie an einer Stelle bekommen, die das Stauproblem am Ölkreuz nicht löst, sondern eher vergrößert, denn das Problem ist nicht die fehlende Brücke, sondern die Reduzierung von drei auf zwei Fahrspuren nach der Brücke. Was wird die Folge sein? Nach dem Bau der zweiten Rheinbrücke wird man feststellen, dass der Stau immer noch da ist, weil auch die Reduzierung von drei auf zwei Fahrspuren nach den beiden Brücken auch noch da ist. Um den Stau endlich zu beseitigen und sich nicht noch länger vor aller Welt zu blamieren, wird dann kurze Zeit später eine Nordtangente vom Ölkreuz nach Neureut gebaut. Da kann man dann nur sagen, Gratulation an die GRÜNEN, damit haben sie dann mit ihrer weltfremden Denkweise auf Kosten des Steuerzahlers das genaue Gegenteil von dem erreicht, was sie selbst immer wollten. Dann haben sie nämlich die zweite Rheinbrücke und die Nordumfahrung.

Um dem Dilemma einer Blamage zu entgehen, ist es nun an der Zeit, in diesem Hause Einsicht zu zeigen. Herr Zeh hat gezeigt, dass die SPD sich nun in diese Richtung bewegt. Dass die CDU gerne eine zweite Brücke hätte ist seit vielen Jahren bekannt. Wenn diese Brücke aber ohne einen Anschluss an die B 36 gebaut wird, wird es den Stau weiter geben. Dann muss sich die CDU den Vorwurf gefallen lassen, für eine teure Brücke verantwortlich zu sein, die keinen Effekt hat. Sie werden Hohn und Sport ernten. Das würde ich mir an der Stelle der CDU sehr gut überlegen, ob das wirklich gut ist für sie. Bestehen alle anderen, nicht nur die GRÜNEN, ich weiß das schon, Herr Fischer, nach wie vor darauf, eine B-36-Anbindung zu verhindern, wird am Ende beides kommen. Insofern kann man nur hoffen, dass sich alle Beteiligten nun auf den einzig sinnvollen Kompromiss verständigen, zuerst die B-36-Anbindung zu bauen und danach zu prüfen, ob eine zweite Brücke noch erforderlich ist. Es kann durchaus sein, dass sie aus Verkehrsgründen nicht mehr erforderlich ist. Ob sie erforderlich ist als Ersatz der alten Brücke, weil diese marode ist, ist ein anderes Thema. Ich bin aber ebenfalls der Meinung, dass man diese zweite Brücke nicht braucht, um den Stau vor der heutigen aufzulösen. Alles andere käme einem Schildbürgerstreich gleich, für den weder die Pfälzer noch die Karlsruhe Verständnis hätten.

Stadtrat Fostiropoulos (Die Linke): Dass die CDU-Fraktion natürlich seit Jahren eine zweite Brücke möchte, verstehen wir jetzt langsam. Sie will aber auch spezielle freie Parkplätze für CDU-Stadträte, damit sie immer mit dem Auto hierher fahren können. Dennoch können wir den Verkehr nur begrenzen, wenn wir den öffentlichen Nahverkehr erhöhen, z. B. bei der ÖPNV-Brücke über den Rhein vielleicht mit der anderen Seite zu verhandeln, dass wir eine höhere Frequenz der Straßenbahn bekommen. Ich kenne sehr viele Menschen, die gerne mit der Straßenbahn über den Rhein fahren, wenn entsprechend zeitnah oder häufig die Straßenbahnen fahren, dass sie pünktlich zur Arbeit kommen. Wir sollten hier ins Gespräch auch mit Rheinland-Pfalz kommen, um das Nadelöhr, was in Wörth oder wo auch immer ist, aufzuheben. Aber diese Frage mit der zweiten Rheinbrücke: Alle im Haus wissen, dass eine zweite Rheinbrücke den Stau nicht aufhebt, weil der Stau an einer anderen Stelle entsteht. Das wissen alle. Warum aber einige immer noch daran festhalten und ständig diese ideologische Debatte führen, ist mir eigentlich schleierhaft. Wir sollten einfach mal ein Stück weit bereit sein weiterzudenken.

Stadtrat Honné (GRÜNE): Nur zwei Bemerkungen zu dem, was gesagt wurde, Südtangente entlasten. Wir müssen die Südtangente entlasten, heißt es immer wieder. Es gab ja ein Gutachten, das schon von Oberbürgermeister Fenrich in Auftrag gegeben wurde, wo ganz klar gesagt wurde, selbst wenn die gesamte Nordtangente gebaut wird, ist die Entlastung der Südtangente irgendwo im einstelligen Prozentbereich. Es wird niemals helfen, egal was wir da bauen, es wird niemals helfen, die Südtangente in einer Art zu entlasten, dass die Anwohner da nur ein Jota spüren, dass es weniger geworden ist mit dem Lärm. Wir müssen bei der Südtangente alles tun, um da den Lärm zu reduzieren, durch mehr Lärmschutz oder sonst was. Da sind wir ja auch dran. Aber durch Rheinbrücke oder Nordtangente wird sich da niemals irgendwas tun.

Zu der andere Sache, wo die öffentliche Sicherheit angesprochen wurde. In der Rush Hour geht es nicht um Sicherheit im öffentlichen Raum, sondern da spielen ganz andere Dinge eine Rolle. Da gibt es im Moment freie Plätze, aber es ist nicht so, dass jemand im

Berufsverkehr einsam in der Bahn wäre, wenn er von Wörth nach Karlsruhe fährt. Insofern ist das wirklich kein Problem.

Ich hatte noch offen gelassen, wie wir uns verhalten zu dem Vorschlag, eben nicht zu verweisen. Ich habe jetzt nichts gehört, worüber wir noch groß diskutieren müssten. Aus grüner Sicht ist klar, wie wir abstimmen wollen. Insofern können wir gerne auch jetzt schon abstimmen.

Stadtrat Ehlgötz (CDU): Wissen Sie, mir kommt diese Diskussion hier im Hause vor, wie die um des Kaisers Bart. Der eine möchte den Anschluss an die B 36 gleich planen, der andere zeitgleich, der andere am liebsten gar nichts machen. Herr Zeh, Ihnen schreibe ich mal ins Stammbuch, wir haben es doch bei der Südtangente genauso gemacht. Die Südtangente wurde in mehreren Bauabschnitten geplant. Punkt 1. Punkt 2, das haben wir beim Thema Nordtangente genauso getan. Wir hatten das Baurecht erstritten, was übrigens Ihre Fraktion dann unnötigerweise zurückgegeben hat, haben die Nordtangente im Osten auf zwei Planungsschritte geplant und geprüft. Einer wurde realisiert. Das muss man in diesem Zusammenhang auch sehen. Was Sie heute da sagen war auf der anderen Seite nicht gut genug, und hier soll es wieder gut sein. Das ist eine Ideologie, die die SPD zu vertreten hat.

Jetzt möchte ich doch etwas zum Kollegen Honné sagen. Herr Honné, ich würde den Hut vor Ihnen ziehen, wenn Sie heute hinstehen würden und sagen, dass Sie diese Brücke nicht wollen, dass Sie keine B 36 wollen, dass Sie eine Pontonbrücke wollen, dass wir keine Verkehre in diese Stadt mehr brauchen und uns die Frage beantworten würden, was machen wir dann eigentlich bei der Grundsanierung der Brücke im Jahre 2018. Wo sollen da die Verkehre hinfließen? All dies sind Fragen, wo Sie uns keine Antworten darauf geben können. Ich würde, wie gesagt, den Hut vor Ihnen ziehen, wenn Sie einmal den Mut hätten, uns diese Fragen zu beantworten.

Herr Dr. Fischer, Sie müssen sich einmal vorstellen, was Sie hier sagen. Beim vorletzten Antrag sagten Sie, Entlastung der Knielinger in der Sudetenstraße. Ja was wollen Sie denn? Wenn Sie diese Straße bauen, haben Sie eine komplette Entlastung von Knielingen. Das sagt Ihnen jedes Gutachten, aber Sie glauben es nicht, weil Sie jedes Mal die gleiche Leier von vorne beginnen. Das Gutachten, welches Sie wollen, hören Sie dann, wenn es Ihnen gerade reinpasst. Entschuldigung, was brauchen Sie denn eigentlich noch? Seit 2011 haben wir einen Faktencheck vorliegen. Dieser Faktencheck wurde in diesem Hause beschlossen, unterstützt. Was passiert bisher? Niemand mehr möchte sich daran erinnern, man möchte zurück auf Los. Wie gesagt, hätten Sie einmal den Mut, das wieder zu sagen. Diese ewige Taktiererei, ewige Verzögerungspolitik wird dieser Stadt Karlsruhe schaden, es wird dieser Region schaden. Dazu steht die CDU Karlsruhe: Wir brauchen eine zweite Rheinbrücke. Wir brauchen einen Anschluss an die B 36. Lassen Sie Ihre ideologischen Ideen einmal im Hut drin, wo sie hingehören und planen Sie diese Stadt für morgen, planen Sie diese Region für morgen. Das wäre die richtige Entscheidung in diesem Rathaus.

Stadtrat Dr. Fechler (SPD): Vieles ist gesagt worden. Fakt ist, die Verortung der zweiten Rheinbrücke am jetzt geplanten Standort ist wenig sinnvoll. Die Ursache für den Stau, das wurde auch mehrfach gesagt, ist letztendlich der Knielinger Pförtner und

nicht die Rheinbrücke. Nichtsdestotrotz wer den Gordischen Knoten zerschlagen will im Interesse der Bürgerinnen und Bürger dieser Stadt, egal im Westen, im Osten, im Norden, im Süden, da gibt es letztendlich nur zwei Möglichkeiten aus unserer Sicht. Man muss sich Themen wie Brücke zwischen den Brücken stellen, die als kleine Alternative zu einer zweiten Rheinbrücke anzusehen ist. Da muss ich mich aber gleichermaßen einer Thematik wie einer Anbindung an die B 36 stellen. Das entspricht dann etwa dem Vorschlag der Kollegen der FDP-Fraktion. Eine Anbindung an die B 36, ich spreche jetzt auch als Betroffener aus den Stadtteilen, ist sicherlich auch nicht der goldene Weg. Es verschiebt letztendlich nur die verkehrlichen Probleme. Im Sinne eines zukunftsweisen- den Konzeptes sollten wir uns in diesem Haus der Verantwortung stellen, der Kollege Pfannkuch hat das Thema angesprochen, dass das hinsichtlich der B 36 ein langer, stei- niger, auch ein tränenreicher Weg für die Bürgerinnen und Bürger der betroffenen Stadtteile wird. Wir stellen uns letztendlich dieser Verantwortung, aber eine Verantwor- tung, die im Planungsausschuss diskutiert werden muss. Wir werden sehen, wo wir da letztendlich rauskommen. Eine zweite Rheinbrücke sehen wir nach wie vor nicht als den wegweisenden Weg. Eine Brücke zwischen den Brücken ist machbar. Da appelliere ich auch an die Kollegen der CDU, da sich vielleicht nochmal ins stille Kämmerlein zurück- zuziehen und sich auch zu der Thematik Gedanken zu machen. Eine zweite Brücke bzw. eine Brücke zwischen den Brücken trägt dazu bei, dass man die Brücke, die mo- mentan vorhanden ist, ggf. sanieren kann, dass man auch den Wörther Trog ggf. sanie- ren kann. Es ist nicht so, dass eine zweite Rheinbrücke das Problem löst. Ich würde an alle hier im Hause appellieren, dass wir uns dieser Verantwortung für die Menschen in dieser Stadt stellen.

Stadtrat Honné (GRÜNE): Noch zur der Frage der Sanierung der jetzigen Brücke. Da ist ganz klar kommuniziert worden, es wird ungefähr an 12 Wochenenden die Brücke gesperrt werden, also nicht während der werktäglichen Rush Hour. Ansonsten werden immer, auch während der Sanierung, zwei Spuren in jeder Richtung zur Verfügung ste- hen, genau das, was die anschließende Südtangente dann auch hat, so dass während der Woche keine wesentliche Beeinträchtigung zu erwarten ist, auch bei der Sanierung der jetzigen Rheinbrücke.

Der Vorsitzende: Jetzt habe ich keine Wortmeldungen mehr. Lassen Sie mich, weil ich direkt angesprochen wurde, noch eine Sache klarstellen. Ich habe mich durchaus damit einverstanden erklärt, dass wir eine weitere Rheinquerung brauchen, weil wir das Re- dundanzproblem, über das jetzt leider ganz wenig geredet wurde, sonst nicht in den Griff kriegen. Dieses Redundanzproblem, auf das sich interessanterweise jetzt auch das Planfeststellungsverfahren zur zweiten Rheinbrücke immer mehr verengt, ist faktisch da und das kann niemand ändern. Dieses Redundanzproblem lässt sich auch nicht allein durch eine Anbindung der B 36 an die derzeitige Rheinbrücke lösen, denn die Redun- danzproblematik tritt über das Wasser auf und nicht an Land. Auf diese Aussage hat sich das immer bezogen. Ich bin aber genauso, da bin ich durchgängig immer konse- quent gewesen zu sagen, dass diese Rheinbrücke an dieser Stelle zwar das Redundanz- problem löst, uns aber so viele andere Probleme beschert, dass es nicht tragbar ist. Das Redundanzproblem lässt sich sehr wohl lösen durch eine Brücke zwischen den Brücken, wenn man die verschiedenen Spuren in den verschiedenen Richtungen auf mehrere Brückenbauwerke verteilt.

Dass der Bund und dass man im Planfeststellungsverfahren diese Variante ausschließt, hat etwas damit zu tun im Wesentlichen, dass der Bund sagt, er muss die Kapazitäten insgesamt vergrößern. Das schaffe ich natürlich durch den Wörther Trog nicht. Insofern ist am Ende die Frage, brauchen wir mehr Kapazität oder brauchen wir vor allem eine Lösung der Redundanz. Die derzeitige geplante zweite Rheinbrücke löst beide Themen. Ich halte das Thema, dass wir noch mehr Kapazität schaffen, die noch schneller über den Rhein führt, auf das sowieso schon überlastete Karlsruher Straßennetz für eine Fehlplanung. Deswegen werde ich an dieser Stelle auch immer für Kapazitätserweiterung sein, egal an welcher Stelle sie liegen.

Neben dem Thema einer Brücke zwischen den Brücken gäbe es auch durchaus Dinge, wo man noch anderswo diskutieren kann. Da mag man ja sagen, die Empathie mit Wörth ist ein bisschen überschaubar. Die Empathie des Landkreises mit uns ist aber noch überschaubarer, denn da lässt man sich derzeit auf überhaupt keine Diskussion ein, sondern verweist immer auf die natürlich sehr exklusive Lösung, dass wir es auf dem Stadtgebiet von Karlsruhe abwickeln, das es an der Stelle auch nicht eine so ganz ausgewogene Betrachtung wäre, eigentlich hier in der Technologieregion auch insgesamt Verantwortung übernehmen sollte.

Zu einigen anderen Äußerungen. Es ist sehr wohl bestätigt, dass Sie, wenn Sie neue Straßen bauen, die in Ergänzung zum bestehenden Straßennetz Staus auflösen sollen und Sie reduzieren dann die Straße, auf der Sie den Stau vermeiden wollen, nicht sukzessive und konsequent, dass dann eine Erweiterung des Straßennetzes meistens zu mehr Verkehr führt. Das könnte ich Ihnen an vielen Beispielen darstellen. Von daher ist es schon immer eine Frage, dass zusätzliche Straßen auch zusätzlichen Verkehr zumindest hervorrufen und auch produzieren. Das müssen wir uns angesichts unserer engen Verhältnisse dann sowieso noch dreimal überlegen. Es ist richtig, die Zahl der Kundinnen und Kunden im ÖPNV geht seit vielen Jahrzehnten erstmals zurück. Das hat zum Teil demografische Gründe. Es hat sicherlich auch Gründe, dass es im Moment teilweise einfach bequemer ist mit dem Auto zu fahren. Ich habe aber in keiner der Untersuchungen, Herr Schmitt, bei uns in der Region bisher wahrgenommen, dass es was mit einer Verunsicherung während der Hauptverkehrszeiten zu tun hätte. Insofern sollten wir ein bisschen gucken, dass wir hier keine Gerüchte in die Welt setzen, die so nicht haltbar sind. Auch das ist mir an der Stelle extrem wichtig.

Wir sollten jetzt in die Abstimmungen hineingehen. Ich würde gerne zu den verschiedenen Änderungsanträgen immer jeweils noch etwas sagen.

(Zuruf)

Ich hatte Ihnen ja angeboten, dass wir verweisen. Das geht aber nur, wenn Sie die Verweisung beschließen. Ich habe Ihnen zugesagt, dass ich es nicht Kraft eigener Autorität jetzt einfach tue. - Herr Stadtrat Dr. Schmidt.

Stadtrat Dr. Schmidt (AfD): Verweisung in den Planungsausschuss. Wenn wir jetzt abstimmen, dann ist die Diskussion in gewisser Weise zu Ende. Wir haben aber aus der Diskussion von allen gehört, dass wir jetzt darüber reden müssen, wie das mit der An-

bindung der B 36 am besten zu lösen ist. Insofern besteht wirklich noch Diskussionsbedarf. Darum würde ich beantragen, dass wir es in den Planungsausschuss verweisen.

Stadtrat Dr. Fischer (KULT): Der einzige Punkt, der einer Verweisung bedarf, ist der Punkt 2 des AfD-Antrags, weil das Thema noch nicht in Gremien diskutiert wurde. Es wurde zwar schon in Gesprächen mit den Bürgervereinen ausgiebig diskutiert und auch in einer Gesprächsrunde, wo Sie dabei waren. Aber ich gebe zu, dass der Punkt 2 des AfD-Antrags noch nicht in gemeinderätlichen Gremien diskutiert wurde, sondern nur den Leuten vertraut ist, die sich mit dem Thema schon seit Jahren intensiv beschäftigen. Deswegen beantrage ich, dass der Punkt verwiesen wird. Über alle anderen Punkte wird abgestimmt, denn die haben wir ja schon bis zum Erbrechen durchdiskutiert.

Der Vorsitzende: Also wenn auch der Antragsteller einverstanden ist und Sie auch einverstanden wären, würden wir den Antrag der AfD in den Planungsausschuss verweisen. Ich habe bisher sonst noch keine Mehrheit hier wahrgenommen, dass wir das Ganze Konglomerat an Themen hier verweisen. Insofern müssten wir die jetzt hintereinander versuchen, hier in eine Entscheidung zu bringen durch die Verweisung des Antrags der AfD. Ich würde es Ihnen aber auch unabhängig davon anbieten, sollten wir uns im Planungsausschuss über dieses Thema sowieso nochmal ausführlich beraten, weil wir klären müssen, wie dann die Zusammenarbeit mit dem Regierungspräsidium in den nächsten Monaten und Jahren auszusehen hat.

Jetzt gibt es die Vorlage der Verwaltung. Zu dieser Vorlage gibt es zwei Ergänzungsanträge. Die würde ich jetzt zunächst zur Abstimmung stellen. Zunächst gibt es den gemeinsamen Ergänzungsantrag SPD, GRÜNE, KULT und Linke. Sie wissen, welchen ich meine.

Jetzt wollen Sie noch einzeln abstimmen über die Ziffern. - Herr Stadtrat Zeh.

Stadtrat Zeh (SPD): Also letztendlich müssen wir sicher in der Abstimmung unterscheiden zwischen Ihrer Stellungnahme. Da bezieht sich ja Punkt 1 bis 3 des gemeinsamen Antrags drauf. Der zweite Punkt ist die B-36-Anbindung. Da bezieht sich der Punkt 4 und 5 drauf. Wie kann überhaupt die B-36-Anbindung gemacht werden. Das müssen wir auf jeden Fall meiner Meinung nach im Planungsausschuss diskutieren. Eigentlich abstimmungsreif halte im Moment nur die Stellungnahme der Verwaltung mit den drei Ergänzungspunkten gegen Rheinland-Pfalz. Eventuell wäre noch der FDP-Antrag abstimmungsreif, weil es noch um Planungsprozesse geht, wie die gekoppelt sind. Auch die Machbarkeit, wo die Trassenführung an die B 36 ist, müsste das Regierungspräsidium uns im Planungsausschuss deutlich erläutern, ob es geht. Die B-36-Anbindung würde ich im Planungsausschuss sehen.

Der Vorsitzende: Jetzt verwirren Sie mich nicht noch zusätzlich, Herr Dr. Fechner.

Stadtrat Dr. Fechner (SPD): Wir würden gerne für zwei oder fünf Minuten unterbrechen.

Der Vorsitzende: Wir unterbrechen kurz. Ich bitte mal einen Vertreter aller Antragsteller rüber in den Kleinen Sitzungssaal, damit wir uns vielleicht verständigen können, damit ich es auch noch verstehe. Die Sitzung ist für fünf Minuten unterbrochen.

(Unterbrechung der Sitzung von 18:02 bis 18:14 Uhr)

Werte Kolleginnen und Kollegen, wir können mit den Abstimmungen beginnen. Wir beginnen mit dem ersten Ergänzungsantrag. Das ist der gemeinsame Ergänzungsantrag von SPD, GRÜNE, KULT und Linke. Hier war der Wunsch der Antragsteller, die ersten drei Ziffern zur Abstimmung zu stellen. Das tue ich jetzt. - Die **Mehrheit** ist erkennbar und auch nicht in Frage zu stellen. Damit sind die ersten drei Ziffern als Ergänzung der Beschlussvorlage der Stadt anerkannt. Ich möchte an der Stelle nur deutlich machen, die Stellungnahme von uns ist nicht Teil eines förmlichen Verfahrens, d. h. indem Sie mich beauftragen, werden wir jetzt diese Stellungnahme der Stadt ergänzen. Es ist aber niemand an der Stelle rechtlich gezwungen im Rahmen und im Sinne dieser Bestandteile tätig zu werden, nur dass nicht zu viele Erwartungen in diese Beschlüsse hineingelegt werden.

Die Ziffern 4 und 5 würden wir verweisen in den Planungsausschuss. Da gibt es kein Widerspruch, dass wir darüber noch abstimmen müssten.

Dann gibt es einen weiteren Ergänzungsantrag der FDP-Fraktion, der auf einen zeitgleichen Anschluss mit der B 36 pocht und mich noch mal beauftragt, hier an der Stelle für eine möglichst rechtliche Anbindung zu sorgen. Ich will ausdrücklich sagen, diese rechtliche Verbindung wird im Moment abgelehnt, aber Sie können mich beauftragen, weiter dafür zu kämpfen. Das ist keine Frage. Es ist in der Tat trotz aller Beteuerungen das Risiko gegeben, dass man am Ende die zweite Rheinbrücke hat und die Anbindung der B 36 eben nicht. Deswegen ist das noch mal eine sehr klare Festlegung, was für diesen Fall Ihr Wunsch wäre. Wenn Sie das alle zu sehen, dann würden wir jetzt zur Abstimmung kommen. - Auch das ist eine sehr eindeutige **Mehrheit**.

Jetzt kommen wir zur Beschlussvorlage der Stadt ergänzt um die Ziffern 1 bis 3, deren Bedeutung ich gerade noch mal versucht habe zu skizzieren und ergänzt durch das, dass die FDP oder Sie mich jetzt beauftragt haben, hier für eine möglichst zeitgleiche Verbindung dieser beiden Verfahren zu kommen. Ich bitte um die Abstimmung jetzt. - Das sind jetzt nur 46, die teilgenommen haben, aber die **Mehrheit** ist erkennbar. Damit ist die Beschlussvorlage der Verwaltung, dass wir die Stellungnahme, ergänzt um diese Punkte, versenden können jetzt beschlossen.

Jetzt kommen wir zum Antrag der CDU. Da möchte ich noch zu zwei Punkten etwas sagen. Sie haben im Grunde unter Ziffer 1 das schon mit dem FDP-Antrag beschlossen. Wir stellen es trotzdem noch mal zur Abstimmung, damit das kein Kuddelmuddel wird. Bei der Ziffer 2 habe ich ein Problem damit, dass die Stadtverwaltung beauftragt wird, jetzt Trassenvarianten zu untersuchen. Der Herr des Verfahrens ist im Moment das Regierungspräsidium im Auftrag des Bundes, weil das Regierungspräsidium hier ein zweites Planfeststellungsverfahren durchführen soll. Ich würde Ihnen deswegen vorschlagen, dass man etwas sinngemäß macht, Sie fordern mich auf, dass wir das Regierungspräsidium auffordern oder der Gemeinderat fordert das Regierungspräsidium auf, wie Sie

das auch formulieren wollen, dass die jetzt in Trassenvariantenbetrachtungen einsteigen. Wir würden dann natürlich an der Stelle Amtshilfe leisten, wo das nötig ist. Vor allem sichere ich Ihnen zu, dass wir mit dem Regierungspräsidium besprechen, dass sie möglichst immer rechtzeitig Ihnen im Planungsausschuss diese Trassenvarianten, ihre Vor- und Nachteile usw., vorstellen. Da gehört dann alles mit dazu: naturschutzrechtliche Belange, umweltschutzrechtliche Belange, Verkehrsgutachten und all diese Dinge. Das ist klar. Diese Veränderung des Antrags, mit dem die Antragsteller einverstanden sind, dass der Verantwortliche für die Planungsvariantenprüfung das RP ist und wir unterstützen das im Rahmen der Amtshilfe und erbitten eine regelmäßige Berichterstattung bei ihnen, würden die Antragsteller so mitgehen. Gibt es jetzt noch eine Frage dazu. - Herr Stadtrat Dr. Fischer.

Stadtrat Dr. Fischer (KULT): Liebe CDU-Fraktion, euer Antrag 2 entspricht ja unseren Punkten 4 und 5, die wir eben verwiesen haben. Das ist genau diese Geschichte.

(Zurufe)

Über unsere wurde nicht abgestimmt, praktisch gleichbedeutend, ich sehe keinen Unterschied, über die soll jetzt abgestimmt werden. Das kommt mir schon ein bisschen komisch vor.

Der Vorsitzende: Dass wir Ziffer 4 und 5 nicht abgestimmt haben, war zumindest für mich der Wunsch der Antragsteller. Wenn es inhaltlich dasselbe ist, ist es auch nicht verkehrt, dass wir zum einen sagen, wir wollen, dass das RP möglichst schnell in dieses Verfahren einsteigt und die Trassen untersucht und zum anderen im Planungsausschuss auch noch mal vom zeitlichen Ablauf über all diese Dinge noch mal diskutieren kann. Insofern würde ich jetzt den so etwas sprachlich und inhaltlich veränderten Antrag der CDU-Fraktion hier zur Abstimmung stellen und bitte um Abstimmung jetzt. - Auch das ist eine unzweifelhafte eindeutige **Mehrheit**.

Den AfD-Antrag hatten wir schon besprochen, dass wir den in den Planungsausschuss verweisen. Das sehen Sie nach wie vor so.

Dann haben wir diesen Tagesordnungspunkt hier abgearbeitet. Ich unterbreche jetzt die Sitzung bis um 18:50 Uhr und lade alle hier zu einem kleinen Stärkungshäppchen ein.

(Unterbrechung der Sitzung von 18:21 Uhr bis 19:06 Uhr)

Zur Beurkundung:
Die Schriftführerin:

Hauptamt - Ratsangelegenheiten –
9. Dezember 2016