

NIEDERSCHRIFT Stadt Karlsruhe	Gremium:	38. Plenarsitzung Gemeinderat
	Termin:	23. Mai 2017, 16:30 Uhr
		öffentlich
	Ort:	Bürgersaal des Rathauses
	Vorsitzende/r:	Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

11.

Punkt 11 der Tagesordnung: RegioMove – Umsetzung des Projektes und Abschluss der Verträge
Vorlage: 2017/0271

Beschluss:

1. Der Gemeinderat begrüßt die Teilnahme der Stadt Karlsruhe am Projekt RegioMOVE und stimmt dem Abschluss eines Bietergemeinschaftsvertrages sowie – für den Fall der Zuschlagserteilung an das Konsortium – eines Kooperationsvertrages zu den genannten Bedingungen zu. Der Gemeinderat ist einverstanden, dass Anpassungen nicht grundsätzlicher Art noch vorgenommen werden dürfen.
2. Der Gemeinderat stimmt dem Abschluss eines Projektpartnervertrages mit dem KVV zu den genannten Bedingungen zu. Der Gemeinderat ist damit einverstanden, dass Anpassungen nicht grundsätzlicher Art noch vorgenommen werden dürfen.
3. Der Gemeinderat ermächtigt die Verwaltung, die zur Umsetzung der Beschlüsse erforderlichen Maßnahmen herbeizuführen und die erforderlichen Erklärungen abzugeben.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig zugestimmt

Der Vorsitzende ruft Tagesordnungspunkt 11 zur Behandlung auf und verweist auf die erfolgte Vorberatung im Hauptausschuss:

Stadtrat Pfannkuch (CDU): Irgendwo ist es ganz normal, dass ich zu diesem Thema etwas sagen muss, aus Überzeugung auch sehr gerne sage. RegioMOVE gibt Veranlassung, über den Begriff nachzudenken. Es könnte dazu führen, dass man sagt, eine Region in Bewegung. Man könnte auch flapsig sagen: Region, bewege dich. Beides ist ein Spannungsfeld, in dem ich mich gerne bewege, wenn ich über die Region rede, weil ich der Überzeugung bin, dass die Zukunft in dieser Region liegt.

Um es vorweg zu sagen: Die CDU-Fraktion erteilt alle Zustimmung zu dieser Vorlage, erteilt alle Vollmachten und Anpassungsbedarfe, die Sie angemeldet haben. Wir wollen haben, dass dieses Projekt funktioniert. Zwei Anmerkungen seien erlaubt.

Punkt 1, Europa: In diesen Tagen muss man verstärkt über Europa reden. Dieses Projekt RegioMOVE ist sicherlich eine Segnung Europas. Ich würde auch bitten, dass in der weiteren medialen Berücksichtigung noch einmal deutlich wird, dass es nur mit der Bezuschussung Europas möglich ist. Aber es ist auch ein Fluch zugleich. Die Komplexität dieses ganzen Zuschussverfahrens ist schon eigentümlich und besagt doch in überzeugender Art und Weise, dass wir in Europa noch viel zu kompliziert und umständlich an solche Prozesse herangehen. Wenn ich nur einmal sehe, wie viele Verträge geschlossen werden müssen, ob das ein Bietergemeinschaftsvertrag, ein Kooperationsvertrag, ob das ein Projektpartnervertrag ist, all das ist sicherlich notwendig und gut. Aber ich glaube, Europa muss direkter auf die Straße kommen, muss direkter Projekte umsetzen, als das bisher der Fall ist.

Ein zweiter Punkt: Das Projekt ist eine Chance für diese Region. Darauf kommt es mir ganz besonders an. Hier kann die Region sich positionieren. Ich bitte alle Akteure, diese Chance auch zu wahren. Das ist auch eine Frage der Kommunikation. Die Region wird bei vielen Regionsbürgerinnen und -bürgern eigentlich nicht wahrgenommen. Das müssen wir als gegeben hinnehmen. Dieses Projekt, mit dem man die Region in Bewegung bringen kann, ist eine Chance, die Region auch wahrnehmbar zu machen. Dazu fordern wir in aller Form die Verwaltung und die Verantwortlichen in dieser Region auf.

Stadtrat Hermanns (SPD): Ich möchte noch ein Wort an die Schüler oben wenden. Ich bin selbst ein Fichte-Schüler gewesen. Vielleicht sitzt irgendwer von euch auch einmal in diesem Gremium in ein paar Jahren. Das würde mich sehr freuen.

Zunächst zu RegioMOVE: Ich glaube RegioMOVE wird, wenn wir in 10 Jahren zurückblicken, die Geburtsstunde sein, wie die Technologieregion, wie die Stadt intelligent mit unterschiedlichen Playern aus der Wissenschaft, aus der Wirtschaft und aus der Verwaltung gemeinsam intelligent Infrastrukturprojekte für die Zukunft unserer Region aufbauen wird. Es ist auch intelligent, weil wir mit einem städtischen Zuschuss von 688.000 Euro eine Gesamthebewirkung von 4,9 Mio. Euro erzielen. Ich glaube, das ist genau die Art und Weise, wie wir voran gehen müssen, um unsere Infrastruktur mit unterschiedlichen öffentlichen Mitteln zukunftsfest und auch vorbildlich für Deutschland aufzubauen.

Ich möchte in diesem Sinne auch einigen Protagonisten danken. Zum einen war Herr Ehlgötz sehr an der Entstehung beteiligt. Die KVV hat sich aus meiner Sicht hier ganz neu erfunden in ihrer Positionierung und in ihrer Rolle. Und ich will auch nicht das Forschungszentrum für Informatik unerwähnt lassen. Es war tatsächlich förder technisch ein Bravourstück, das hinzubekommen. Hier will ich auch auf den Kollegen Pfannkuch eingehen. Es sind europäische Strukturmittel, die eingesetzt wurden, sogenannte EFRE-Mittel. Die Thematik ist aber, dass hier leider nicht Europa die Komplexität erhöht hat, sondern die Landesausführungsverordnung. Das ist unser Problem. Da möchte ich auch alle Parteien, die Verantwortung gehabt haben oder auch in Zukunft im Landtag haben werden, bitten, dass wir dafür sorgen, dass wir nicht noch einmal europäische Struk-

turmittel verkomplizieren, indem wir noch einmal deutsche Ausführungsverordnungen machen. Ich habe mit einer zuständigen Person in Europa gesprochen, die für EFRE zuständig ist. Sie hat gemeint, die Deutschen haben hier eine Ausführungsangst. Sie ver-gewaltigen, um dieses Wort zu nehmen, EFRE-Mittel und machen eine Ausführungs-verordnung, die es kaum möglich macht, im Sinne der inhaltlichen Zielsetzung diese Mittel auch so zielgerichtet einzusetzen. Es wurde ein Wettbewerb ausgeschrieben, wo sich unterschiedliche Player zusammengetan haben, um einen gemeinsamen Antrag zu machen. Dann haben die das gewonnen. Dann kam plötzlich die Ausführungsverord-nung. Jetzt muss jede einzelne Maßnahme noch einmal öffentlich ausgeschrieben wer-den. Das ist eine Pervertierung der Grundidee. Da müssen wir uns genau überlegen, für welche Maßnahmen können wir europäische Mittel einsetzen und für welche Maß-nahmen müssen wir auch eigene Haushaltsmittel in die Hand nehmen. Aber auch wenn Sie mit eigenen Haushaltsmitteln ausgestattet haben, werden Sie genauso den gleichen Wahnsinn erhalten, dass man auch noch komische Ausschreibungsverordnungen be-rücksichtigen muss.

Was unsere Fraktion auch noch freut, ist, dass wir mit diesen Mitteln auch OpenData erhalten, dass hier die Schnittstellen geöffnet werden, dass insbesondere auch Unter-nehmen aus den öffentlich zugänglichen Daten neue Geschäftsmodelle und neue Ser-vices für die Bürger in der Region aufbauen können. Dieses RegioMOVE war aus unse-rer Sicht die Geburtsstunde der neuen Technologieregion. Wir wünschen ihr alles Gute auf diesem Weg. Wir werden dieser Vorlage folgen.

Stadtrat Honné (GRÜNE): Weil der Begriff RegioMOVE in der Öffentlichkeit bisher wenig bekannt ist, möchte ich ganz kurz erklären, worum es überhaupt geht in dieser Diskussion. Es geht darum, dass man einen Weg mit verschiedenen Verkehrsmitteln nacheinander durchfährt, und dass das möglichst vereinfacht werden soll. Da geht es z. B. darum, dass ich mit dem Fahrrad zum Hauptbahnhof fahre, dann mit der Eisen-bahn zur nächsten Stadt und dann ein Carsharing-Auto nehme und zu einem Dorf fah-re, wo man mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht hin kommt. So ein Weg, der über ganz verschiedene Verkehrsmittel geht, soll möglichst vereinfacht werden. Einmal dadurch, dass man eine App oder Internetoberfläche oder – das wurde auch angespro-chen – OpenData-Daten zur Verfügung stellt, so dass auch andere ein Programm ent-wickeln können, dass man über diese Oberfläche so etwas planen kann und auch mit einem Schritt bezahlt und möglichst gleich so eine komplizierte Fahrt machen kann. Das andere ist, dass es in Karlsruhe Mobilitätspunkte geben soll, sogenannte Ports, in denen verschiedene Dinge zusammengefasst sind: Carsharing-Autos bekommt man dort, es ist eine Haltestelle der Straßenbahn und möglicherweise auch noch eine Bushaltestelle dort, und es werden Leihfahrräder angeboten, so dass man möglichst schnell umsteigen kann. Das ist die Sache.

Warum ist das jetzt in Karlsruhe prädestiniert? Einfach deshalb, wir sind schon weltbe-kannt für unsere Stadtbahnen, die auch auf Eisenbahngleisen in die Region fahren. Wir sind deutschlandweit Carsharing-Hauptstadt mit weitem Abstand zur nächsten Stadt, weil wir die größte Dichte an Carsharing-Autos haben. Und wir sind – gerade aktuell wieder bestätigt durch den ADFC – die Fahrradhauptstadt Süddeutschlands. Wir ken-nen uns aus mit verschiedenen Mobilitätsarten, sind da jeweils führend. Die haben sich auch gegenseitig hochgeschaukelt, denn öffentlicher Verkehr ist dann besonders fre-

quentiert, wenn gleichzeitig Carsharing-Autos zur Verfügung stehen, mit denen man andere Wege zurücklegen kann, die nicht mit dem öffentlichen Verkehr gehen, und umgekehrt. Insofern haben die sich gegenseitig in Karlsruhe gepusht. Es gab auch bisher schon Angebote für multimodales Verhalten. So nennt man das, wenn man verschiedene Verkehrsmittel nutzt, z. B. die Fahrradständer an den Stadtbahnhaltestellen, die Fahrradstation am Hauptbahnhof oder die Leihfahrräder am Hauptbahnhof. Die haben das bisher schon ermöglicht. Jetzt gibt es die neue Chance, mit diesem Projekt RegioMOVE das alles zu verbinden und über eine Oberfläche ein einheitliches Angebot zu schaffen und an manchen Punkten das Umsteigen noch einmal besonders einfach zu gestalten. Insofern war Karlsruhe prädestiniert dafür, so etwas zu machen. Das finden wir wunderbar.

Stadtrat Lancier (KULT): Wie meine Vorredner schon mehrfach ausgeführt haben, ist das Projekt RegioMOVE möglicherweise ein Wendepunkt in der städtischen und insbesondere in der öffentlichen Mobilität. Die KULT-Fraktion hat schon verschiedentlich auf die Verbindung unterschiedlicher Verkehrssysteme hingewirkt und bei manchen städtischen Entwicklungs- oder Infrastrukturprojekten die Intermodalität als Gesichtspunkt in Erinnerung gebracht. Ich erinnere an den Fernbusbahnhof, an dem auch die Verwendung von Fahrrädern, Carsharing, Mietautos, Taxis und sonstigen öffentlichen Verkehrs eine Rolle spielen muss.

Dieser Kernpunkt des Projektes erfordert das nebeneinander Existieren und das Berücksichtigen verschiedener Transportsysteme für Personen. Wo die Wirtschaft für den Warenverkehr die Optimierung und den Verbund verschiedener Systeme schon aus finanzieller Erwägung selbständig vornimmt, muss ein solches Zusammenspiel für die Menschen durch vorgegebene Informationstechnik und verfügbare Transportmittel erst ermöglicht werden. Diese beiden Punkte will das Projekt jetzt in die Realität bringen. Dass das nun im Drais-Jahr umzusetzen begonnen wird, könnte diesen Wendepunkt des Verkehrs, weg von individueller Mobilität, auch zu einem symbolischen Gehalt bringen. Wir erinnern uns, dass Drais damals für die Mobilität des Menschen seinerzeit die Hürde des Besitzes eines Pferdes auf den Besitz eines relativ simplen mechanischen Gegenstands reduziert hat.

Nicht zuletzt sehen wir eine solche Unternehmung der Stadt Karlsruhe nicht nur aus historischen, sondern vor allem auch aus gegenwärtigen Gründen als sehr angemessen. Karlsruhe ist die Stadt der Start-ups, der Informationstechnik und gegenwärtig, wie schon Kollege Honné angesprochen hat, des Radverkehrs. Wir haben die höchste Carsharing-Rate und einen ÖPNV von höchstem Ruf. Der KULT-Fraktion erscheinen auch die Kostenaspekte nicht unangemessen. Es ist eine Investition in die Zukunft, die noch lange nachhallt und Dividende zu bringen verspricht. Wenn ein solches Projekt irgendwo einen erfolgreichen Start haben und eine neue Ära der Personenmobilität einläuten kann, dann hier in Karlsruhe. Wir werden diesem Vorschlag uneingeschränkt zustimmen.

Der Vorsitzende: Das waren alle Wortbeiträge. Wir kommen damit zur Abstimmung. – Vielen Dank, ein einstimmiges Votum.

Ich darf für das Protokoll noch nachtragen, dass sich Herr Stadtrat Bernhard als befangen erklärt hat für den gesamten Tagesordnungspunkt und auch nicht an der Diskussion teilgenommen hat.

Zur Beurkundung:
Die Schriftführerin:

Hauptamt – Ratsangelegenheiten
31. Mai 2017