

NIEDERSCHRIFT Stadt Karlsruhe	Gremium:	45. Plenarsitzung Gemeinderat
	Termin:	12. Dezember 2017, 15:30 Uhr
		Öffentlich
	Ort:	Bürgersaal des Rathauses
	Vorsitzende/r:	Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

21.

Punkt 21 der Tagesordnung: Neubau der Bundesstraße auf Gemarkung der Stadt Karlsruhe von der Landesgrenze zu Rheinland-Pfalz bis zum bestehenden Anschluss der Raffineriestraße an die B10 (Südtangente) und Neubau eines Anschlusses an die DEA-Scholven-Straße und die Essostraße:

Klage der Stadt gegen den Planfeststellungsbeschluss

Vorlage: 2017/0742

Beschluss:

Der Gemeinderat beauftragt das Bürgermeisteramt, gegen den Planfeststellungsbeschluss zum Bau der zweiten Rheinbrücke Klage zu erheben und diese innerhalb der gesetzlichen Frist von sechs Wochen zu begründen

Abstimmungsergebnis:

Mehrheitlich zugestimmt (33 Ja-Stimmen, 12 Nein-Stimmen)

Der Vorsitzende ruft Tagesordnungspunkt 21 zur Behandlung auf, verweist auf die erfolgte Vorberatung im Planungsausschuss.

Wie Sie alle wissen, hat das Regierungspräsidium mit Datum vom 15. September 2017 den Planfeststellungsbeschluss für den Bau der zweiten Rheinbrücke erlassen, und Sie hatten seinerzeit hier einen Vorratsbeschluss durchgeführt, um uns die Möglichkeit zu geben, fristwährend Klage zu erheben. Mittlerweile hat das Regierungspräsidium die ursprüngliche Bekanntmachung und Auslegung vom Oktober aufgehoben und eine erneute Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses veranlasst. Die Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses fand nun vom 17. bis 30. November 2017 statt, und die Einmonatsfrist zur Klageerhebung endet nun erst am 30. Dezember beziehungsweise wegen der Wochenendregelung am 2. Januar 2018. Das ist schon mal wichtig, dass wir von diesem Vorratsbeschluss noch keinen Gebrauch machen mussten, also noch keine Klage erhoben haben. Sie entscheiden heute rechtzeitig über eine mögliche Klage oder nicht, innerhalb der entsprechenden Fristsetzung. Wir haben das im Planungsausschuss diskutiert, und das Prüfungsergebnis liegt Ihnen hier schriftlich vor, darauf will ich jetzt gar nicht mehr groß eingehen. Wir sind nach wie vor der Meinung, dass eine Brücke im Bestandstrassenbereich aus Gründen der Umweltverträglichkeit eigentlich vorzugswür-

diger wäre und dass das nicht ausreichend untersucht wurde. Wir sind weiter der Meinung, dass die Abschnittsbildung mangels des erforderlichen Anschlusses an die B36 fehlerhaft ist. Wir sind der Meinung, dass die Trassenführung auf beiden Seiten des Rheins aus artenschutzrechtlichen Gründen auf unüberwindbare Hindernisse stößt, und dass es abwägungsfehlerfrei sich nicht um die vorzugswürdige Trasse handelt, die umfangreiche städtische Flächen in Anspruch nimmt. Wir würden im Falle einer unveränderten Realisierung der Planung die derzeit schon unbefriedigende verkehrliche Situation im Westen der Stadt noch weiter verschlechtern, denn eine alleinige Ableitung des Verkehrs, der planfestgestellten Brücke über die Südtangente, mit Anschluss am Ölkreuz würde dort zu einer verkehrssicherheitsbedenklichen Situation führen und die ohnehin schon überlastete Südtangente und das nachgeordnete innerstädtische Straßennetz würden weiter belastet statt entlastet werden. Wir müssten nicht nur eine Verschlechterung der Verkehrssituation hinnehmen, sondern müssten auch 24, 2 Hektar ohnehin knappen Grundstücksressourcen dafür einbringen und uns die mühevoll erreichte Aufwertung des Rheinzugangs durch den Landschaftspark verbauen und damit entwerten lassen.

Das wurde Ihnen alles in einer ersten Zusammenfassung des Gutachters dargestellt, und ich werde das jetzt nicht noch mal breiter auszuführen. Mit Blick auf die Ausführungen zu den Erfolgsaussichten einer Klage und mit Blick auf Ihren Gemeinderatsbeschluss vom November, mit dem Sie den nun planfestgestellten Brückenstandort ablehnten, und für den Fall einer Planfeststellung, den zeitgleichen Anschluss der Trasse an die B36 forderten, empfehlen wir Ihnen, mittels Klage die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses zu beantragen. Damit können wir in die Diskussion einsteigen.

Stadtrat Pfannkuch (CDU): Ich habe mich ganz schnell gemeldet, damit ich nicht übersehen werde, wie vorhin beim Freiraumplanungsthema. Ich will die Brücke bauen. Ich meine, was das Rechtsgutachten angeht, auf das ich noch näher eingehen möchte, würde es wahrscheinlich der Mehrheit gar nicht so sehr auf den Inhalt des Gutachtens ankommen, da hätte man auch versehentlich etwas anderes unterheften können. Wir dürfen hier sehr stark mit einer prallen Mehrheit für die Einleitung gerichtlicher Maßnahmen rechnen. Gleichwohl ein paar Hinweise zum Gutachten selbst.

Der erste Angriff ist hier wohl das in Zweifel stellen, dass es ein Junktim zwischen dem zweiten Planfeststellungsbeschluss Anschluss B36 und der zweiten Rheinbrücke Planfeststellung geben würde. Wir können das nicht ernsthaft nachvollziehen, weil es natürlich sehr wohl, auch nach den Versicherungen des Regierungspräsidiums, dem man wohl hoffentlich noch Glauben schenken kann, und nach einer Maßgabe, die öffentlich erklärt wurde, sicherlich zu einer abgestimmten Planung und nachher auch einer Umsetzung führen wird. Die Stadt bleibt allerdings, was die Anschließung an die B36 angeht, also dieses noch nicht eingeleitete zweite Verfahren, sehr passiv. Es ist sogar im Planungsausschuss darüber beraten worden, aber dieser Termin wurde ja mehr oder weniger vergeudet, und bis heute ist nichts passiert, was uns Glauben schenken könnte, dass die Stadt hier konstruktiv mitwirkt. Dagegen ist dieses zweite Planfeststellungsverfahren, das ist mit Sicherheit ein Punkt, der die Fernverkehrstauglichkeit der zweiten Rheinbrücke dokumentiert, Herr Oberbürgermeister, wenn jetzt auch Sie in Ihrer Kurzbegründung dieses Faktum einfach immer wieder unterdrücken, dann verstehe ich das eigentlich nicht. Auch wird die Redundanzfunktion immer wieder unterdrückt, wir wer-

den das spüren, wenn wir im nächsten Jahr mehrere Sperrungstage der ersten Rheinbrücke haben werden, dann werden wir schon erkennen, was das für Konsequenzen haben wird. An die Rheintalvollsperrung bei Rastatt brauche ich auch nur kursorisch erinnern. Es sei eine vollständige Alternativenprüfung nicht durchgeführt worden. Es wird zwar koinzidiert, dass die Planungsleitsätze eingehalten sind, und dass es im Grunde durchaus eine Veranlassung für diesen Planfeststellungsbeschluss gibt. Es wird dann allerdings doch eingewandt, dass gerade die Planungsleitsätze - ich habe mich versprochen, es war die Rechtfertigung der Planung, diese wird koinzidiert, aber die Planungsleitsätze seien verletzt. So hat sich der Experte ausgedrückt, das ist nachzuvollziehen, dass man so argumentiert.

Wir fragen uns, ob die Stadt mit artenschutzrechtlichen Belangen hier vortragen kann, das stellen wir einfach mal in Zweifel. Wir stellen allerdings fest, dass die Mittelbrücke jetzt auch ganz offensichtlich von den Angriffen der Stadt nicht mehr umfasst sein soll, dass sie nicht mehr ernsthaft weiter verfolgt wird, und jetzt bleibt es noch bei der parallelen Brücke rheinabwärts. Da sei eben ein Vorzug ganz klar zu sehen, gegenüber der 2. Rheinbrücke, die jetzt planfestgestellt ist. Ich glaube, dieses Argument, dass Sie, Herr Oberbürgermeister, jetzt auch noch mal wiederholt haben, dass es ein Aberwitz sei, dass man mit städtischen Grundstücken, ein Verkehrsergebnis erreicht, ein gravierendes Verkehrsproblem sogar schafft, dass dann auf der Südtangente entsteht, das ist vielleicht ein juristisches Argument, aber vor allem ein politisches Argument, und das hat uns eigentlich in dieser Expertise eigentlich eher verwundert. Wir können das nicht als zentrales Argument ansehen, zumal man, wenn man ehrlich ist, eben diese zweite Argumentation des zweiten Planfeststellungsverfahrens, das ja angekündigt und vom Bund auch ausgelöst wurde, zur B36 miteinbezieht.

Ich meine, der Gutachter hat vor dem Planungsausschuss auf meine Frage nach der Prozessaussicht geantwortet, dass das Verfahren offen sei. In der Vorlage wird so manchmal suggeriert, dass es also mit sehr guten Aussichten verfolgt werden könnte, den Eindruck kann ich insgesamt nicht gewinnen, zumal ich noch dazu sage, die Stadt darf sich als Körperschaft des öffentlichen Rechts, sie ist keine Privatperson, kann sich hier nicht blamieren. Aber das eigentliche Dilemma, Herr Oberbürgermeister, liegt darin, dass im Jahre 2020 eine Oberbürgermeisterwahl stattfinden wird, in der Sie wiedergewählt werden wollen. Die Klage soll den gemeinsamen Kampfeswillen dokumentieren, die Klage ist ein Vorspiel des OB-Wahlkampfes. Sie selbst sind kein flammender Bekämpfer der zweiten Rheinbrücke, Sie haben sie anfänglich unterstützt und brauchen heute ziemlich lange, um sich argumentativ als Gegner zu positionieren.

Ihr Dilemma ist Ihre gleichzeitige Führungsrolle in der Technologieregion. Die übergroße Mehrheit der bisherigen Gesellschafter tritt ausdrücklich für eine zweite Rheinbrücke mit Anschluss an die B36 ein. Aber auch andere überaus starke Unternehmen sind misstrauisch gegenüber einer Region, die ihre Hauptaufgaben nicht löst, das retten wir nicht mit intelligenter Software für Mobilitätsportale. Aber wir alle bräuchten diese wichtigen Unternehmen als Gesellschafter der Technologieregion. Es ist uns klar, dass ein Karlsruher Oberbürgermeister, der als Verhinderer des wichtigsten Infrastrukturprojektes der Technologieregion gilt, nicht als überzeugender Antreiber und Akquisiteur dieser Region angesehen werden kann. Die CDU sagt dagegen: „Finger weg von einer Klage mit einem vagen Ausgang!“ Es ist jetzt dringend nötig, zwingende Zwischenverfahren zu

planen und einzutackten. Der geplante Ausbau der B36 bei Linkenheim, der wird zum Lückenschluss des gesamten Projektes, und es braucht jetzt ein konsequentes Mitwirken unserer Stadt. Es stimmt schon, es gibt weitere Herausforderungen an die Infrastruktur dieser Region: Bahn, ÖPNV, Radschnellwege, das eine zu tun heißt aber keinesfalls, das andere zu lassen.

Stadtrat Zeh (SPD): Stau am Wörther Kreuz, lautet derzeit morgens manchmal eine Radiomeldung, weil hier fünf Fahrspuren auf drei reduziert werden. Stau am Ölkreuz, lautet mit Realisierung dieser Planung die zukünftige Meldung, weil dann hier fünf Fahrspuren zuerst auf drei und dann auf zwei am Knielinger Pförtner reduziert werden. Für uns als SPD ist klar, dass eine neue Rheinbrücke die grundlegenden Mobilitätsprobleme im Stadtgebiet und der Region Karlsruhe nicht löst, sie verschiebt sie nur. Eine Brücke liefert keine Antworten auf die Fragen einer klimafreundlichen und bedarfsorientierten Mobilität. Sie ersetzt weder Innovationen für den ÖPNV noch unterstützt Sie eine intelligente Verknüpfung der Verkehrsträger. Sie hat noch nicht mal eine relevante Auswirkung auf die Entlastung von Staus, zum Beispiel im Bereich der Südtangente. Alle seriösen Gutachten belegen dies.

Uns ging und geht es als Karlsruher SPD beim Thema Rheinbrücke stets um eine leistungsfähige Rheinquerung. Wir beschäftigen uns heute mit einer möglichen Klage der Stadt Karlsruhe. Wir werden nicht die Ersten sein, die gegen die Brücke klagen wollen. Zuerst meldete sich die Stadt Philippsburg, weil dort für den hier in Karlsruhe durch diese Maßnahme zerstörten Auenwald, Ersatz geschaffen werden soll. Die Prüfung der Alternativen, genauer die Prüfung der Ersatzbrücke, das heißt, des stufenweisen Neubaus am jetzigen Standort, wurde nicht durchgeführt. Es wurde zwar vertieft die Alternative „Brücke zwischen den Brücken“ geprüft, aber auch diese parallele Nordbrücke D 2 ist trotz schwieriger Baubedingungen weniger umweltbelastend, als die jetzige Planung. Rund 36 Hektar werden durch diese Planungen in Anspruch genommen, daher der notwendige Auenwaldausgleich in Philippsburg. Viele weitere Hektar werden durch die verkehrliche Anbindung an die B36 in Anspruch genommen. Daher ist die intensive Prüfung aller Alternativen, die weniger Flächen versiegeln, notwendig.

Jeder erinnert sich hier im Hause, wie schwierig die Suche nach Flächen für Wohnraum und Gewerbe hier in Karlsruhe ist. Ein wichtiges Argument des Gutachtens ist auch, dass die vorgelegte Planung gegen die Vogelschutzrichtlinie der EU verstößt, die Straßenplanung führt durch das Vogelschutzgebiet. Dieses Problem hätte die Ersatzbrücke nicht. Hauptbetroffen sind natürlich auch die Radfahrer, die über den Rhein wollen. Unsere Forderung nach einem Radweg auf der neuen Brücke, wurde nicht erfüllt und die Radfahrer auf der jetzigen Brücke werden zwischen Knielingen und der Brücke rund einen Kilometer mehr haben, da er weiträumig verlagert werden muss.

Es ist zwar, Herr Pfannkuch, eine wolkige Absicht im Planungsbeschluss zu erkennen, dass auch das Regierungspräsidium mit der verkehrlichen Wirkung der Brücke ohne B36-Anschluss nicht glücklich ist, und einen Anschluss haben will, aber ob und wann dieser kommt, kann das Regierungspräsidium nicht garantieren. Es gibt für einen solchen Anschluss keinen guten Tipp. Viele Jahre werden hier schnell ins Land ziehen, es rächt sich hier erneut, dass zu Beginn des Verfahrens auf baden-württembergischer Seite kein Raumordnungsverfahren oder Linienbestimmungsverfahren durchgeführt wur-

de. Spätestens bei Beginn der Brückenplanung hätte man auch das Verfahren zur Anbindung an die B36 eröffnen müssen. Die Vorlage für die Klage ist überzeugt, die SPD-Fraktion stimmt der Vorlage zu.

Stadtrat Honné (GRÜNE): Zunächst zu den Punkten, die nicht in der Klage vorkommen werden. Die Bevölkerung von Karlsruhe, insbesondere in Knielingen, wird massiv durch die geplante neue Brücke und deren autobahnähnlichen Zufahrten belastet. Trotzdem kann die Stadt sich in der Klage darauf nicht beziehen, weil es dafür kein Klagerecht gibt. Stattdessen wird der Naturschutz als Hauptklagegrund angeführt. Nun sind wir die Naturschützer, und trotzdem irritiert es mich immer wieder, dass wir eben nicht im Namen der Bevölkerung klagen können, um die Interessen der Bevölkerung zu sichern, sondern dass wir für den Naturschutz klagen, bei aller Berechtigung die der Naturschutz hat, ich bin auf jeden Fall für diese Naturschutzklage, aber ich würde natürlich auch viel lieber für die Interessen der Bevölkerung klagen.

Der zweite Punkt, der nicht vorkommen wird, mit der Brücke wird insgesamt ein fünf Straßen breiter roter Teppich für den Kfz-Verkehr ausgerollt, der nach Karlsruhe einströmen wird. Gleichzeitig wird der Radweg entlang der Südtangente rausgerissen, und wie es gesagt wurde, man wird dann auf einen abseitsgelegenen, nicht beleuchteten, nicht der sozialen Kontrolle unterlegenen Umweg geführt, das kann es doch nicht sein. Auf der neuen Rheinbrücke gibt es überhaupt keinen Radweg, und das hat ein Bundesverkehrsminister angeordnet, der sich gerühmt hat, dass er die Mittel für die straßenbegleitenden Radwege verdoppelt hat (nachdem er sie zwei Jahre vorher halbiert hatte). Dieser Bundesverkehrsminister sagt jetzt eben, da darf es keinen Radweg geben, außer wenn das Land ihn bezahlt, aber da sind die Länder eben aus guten Gründen nicht bereit dazu. Diese doppelte Missachtung des Radverkehrs ist eben nicht einklagbar, wie uns die Juristen versichert haben.

Das die neue Brücke ihren Verkehr auf zwei Brücken direkt in die Engstelle der Südtangente leitet, das wurde angesprochen, dieser verkehrliche Nonsens ist auch nicht wirklich einklagbar, weil man eben kein Recht auf vernünftige Verkehrsplanung hat. Es wird einfach billigend in Kauf genommen, dass die nachfolgenden Kreuzungen im Umfeld der Südtangente überlastet sind und die Bevölkerung darunter leidet. Dann ist zusätzlich die Anbindung an die B36 vorgesehen, die wird im Moment geplant, damit wird für den Verkehr wiederum Naturlandschaft zerstört, und gleichzeitig ergießt sich dann wieder neuer Verkehr in dem Fall insbesondere in Neureuter Wohngebiete, die Durchgangsstraßen werden erheblich belastet, auch nach dem offiziellen Verkehrsgutachten. Weil das nicht zu tolerieren ist, höre ich dann, dass es dann heißen wird, wenn das mal gebaut würde, dass eben doch die Nordtangente kommen muss, weil ja sonst der Verkehr nicht mehr zu handhaben ist. Das ist wohl das Ziel, das möglicherweise hinter dem Ganzen steht, wo wir eben dringend dagegen ankämpfen müssen.

Nun zu den eigentlichen Klagepunkten, in der Vorlage vom September, als es um den Vorratsbeschluss ging, hieß es noch in der städtischen Vorlage, dass wir im Bereich Naturschutz nicht klageberechtigt seien. Jetzt wird es doch als möglich angesehen, umso besser kann ich da nur sagen, und ich kann die Klageaussichten nicht beurteilen, das können wir wohl alle nicht. Wir müssen auf jeden Fall versuchen, damit durchzukommen. Es gibt kein Grund, den Versuch jetzt nicht zu machen. Die Planung könnte dann

auch auf die EU-Vogelschutzrichtlinie abheben, weil darin keine Abwägung mit anderen Interessen vorgesehen ist, wie sie in der Planfeststellung aber eben gemacht wurde. In der Tat ist es erschreckend, wie viele Tierarten durch diese Planung betroffen wären, das kann man sich als Karlsruher gar nicht vorstellen, weil man in diesem Gebiet eben selten ist, aber offensichtlich kreucht und fleucht es da überall, und das sollte eben geschützt werden, wobei da auch wieder nur ein kleiner Teil rausgenommen wird, eben die Vogelrichtlinie wird sich wahrscheinlich nur um die Vögel kümmern, es gibt aber viel mehr Arten, die da betroffen sind.

Der zweite Punkt der Klage wird die mangelnde Prüfung von Varianten sein, da erinnere ich mich noch sehr genau an die Zeit der schwarz-gelben Landesregierung, die damals gesagt hat, hier in Rheinland-Pfalz sucht euch den richtigen Weg aus, und wir nehmen den ab, wo ihr es haben wollt. Genauso wurde es auch gemacht, von einer Variantenprüfung konnte da überhaupt keine Rede sein. Im Rahmen der Planfeststellung hat das Regierungspräsidium jetzt versucht, diesen Mangel zu beheben. Ich hoffe mal, dass die Juristen recht haben und es ihnen nicht gelungen ist. Da müssen wir auch wieder warten, was es denn gibt, und darauf hoffen, dass der juristische Berater das richtig einschätzen kann. Aber versuchen müssen wir es auf jeden Fall. Insofern müssen wir auch da, die Wahrscheinlichkeit der erfolgreichen Klage einfach abwarten.

Dann wird von Rheinland-Pfalz immer wieder gesagt, der Wörther Trog muss ja demnächst saniert werden, deshalb brauchen wir eine Umfahrung des Wörther Trogs, damit wir den sperren und sanieren können. Aber es kann doch nicht wirklich unsere Aufgabe sein, dass wir hier eine große Straßenplanung machen, es wurden diese 24 Hektar genannt, die dafür belegt werden, damit in Rheinland-Pfalz der Wörther Trog einfacher saniert werden kann. Es wird sicherlich auch andere Möglichkeiten geben, ohne diese riesen Rheinbrücke mit den ganzen Zufahrten, um diesen Wörther Trog mal in Ordnung zu bringen, und dann werden auch in dem Schreiben des Gutachters verschiedene Varianten aufgeführt, die alternativ wären. Da will ich jetzt nicht ins Detail gehen, ob da die Ersatzbrücke oder eine Parallelbrücke oder was auch immer besser wäre, darum geht es jetzt in der Klage nicht. Es geht nur darum, ob die Alternativen richtig geprüft wurden, und da bin ich mir eben sicher, dass die nicht so richtig geprüft wurden. Dann möchte ich noch darauf hinweisen, dass neben der Klage auch immer noch ein Verfahren beim Rechnungsprüfungsausschuss des Bundestages läuft und sich der Bundesrechnungshof immer noch dafür interessiert. Es geht um die Frage, ob es überhaupt gerechtfertigt ist, Bundesgelder für diese Straße auszugeben, weil der Fernverkehrsanteil relativ gering ist. Da hat der Rechnungsprüfungsausschuss bis zum Ende des nächsten Jahres einen Termin gesetzt, wo es nachgewiesen werden soll, dass es genügend Fernverkehr gibt, und daraufhin sind urplötzlich die Zahlen für den Fernverkehr im Gutachten der Brücke schlagartig in die Höhe gegangen, ohne dass aus dem Gutachten zu erkennen ist, woher diese Zahlen stammen könnten. Das wäre eigentlich auch ein Argument, aber auch da gilt wieder, dass es schwierig ist dagegen zu klagen, weil man auch da keinen Klagegrund hat. Aber der Rechnungsprüfungsausschuss ist weiter dran, insofern können wir auch hoffen, dass da noch etwas herauskommt, um die ganze Sache zu verhindern. Fazit, wir müssen alles versuchen um diese Brücke zu verhindern, und die Klage ist völlig gerechtfertigt.

Stadtrat Cramer (KULT): Dass die Klage aus rechtlicher Sicht begründet ist, vom zweifelhaften Sinn dieser Brückenplanung will ich hier nicht reden, das beweist die kurze verständliche und hoffentlich auch den Letzten aufrüttelnde Bewertung der Juristen aus dem Hause Wirsing. Aus diesem Grunde werden wir heute diesem Antrag der Verwaltung so zustimmen.

Stadtrat Hock (FDP): Zuerst ist hier in diesem Hause für uns als FDP-Fraktion wichtig, dass wir zu hundert Prozent für den Bau einer zweiten Rheinbrücke einstehen, auch wenn wir sie uns an einer anderen Stelle besser vorstellen könnten. Die zweite Rheinbrücke muss und wird kommen, weil sie für eine Stadt wie Karlsruhe und ihre Bürgerinnen und Bürger unverzichtbar ist. Das wird im nächsten Jahr, wie Kollege Pfannkuch auch ausführte, wenn es zur Sanierung kommt, klar zutage treten. Doch diese zweite Rheinbrücke muss sinnvoll platziert sein, und sie muss auch rechtsrheinisch nicht nur einen verkehrlichen Mehrwert haben, sie darf schon gar nicht zu einer Verschlechterung führen. Nur eine zweite Brücke um der zweiten Brücke wegen, und das noch mit neuen Problemen für Karlsruhe, das kann und darf nicht sein.

Wir Stadträtinnen und Stadträte haben uns dem Wohl unserer Bürgerinnen und Bürger und dem Wohl unserer Stadt im Ganzen verschrieben. Wir haben vor nicht allzu langer Zeit einen Beschluss hier im Gemeinderat herbeigeführt, jeder sollte sich noch einmal vor Augen halten, dass es ein Beschluss war, wo es um den zeitgleichen Anschluss an die B36 geht, wo die SPD mitgestimmt hat, die GRÜNEN haben, wenn ich das noch richtig weiß, enthalten. Wo klar beschrieben ist, dass eine zweite Rheinbrücke nur gebaut werden darf, wenn sie auch gleichzeitig an die B36 angeschlossen wird. Der Planfeststellungsbeschluss gewährleistet dies nicht, das ist einer seiner Schwachpunkte. Auf vage Versprechungen lassen wir uns nicht ein. Ohne den Anschluss produzieren wir den Supergau auf der Südtangente und unseren angeschlossenen Ortsteilen, das ist mit der FDP-Fraktion nicht zu machen, zumal es einen klaren Beschluss dieses Hauses gibt, was ist der Wert, wenn wir nicht für diesen einstehen?

Auch die Ausführungen von Rechtsanwalt Dr. Wirsing gehen ja unter anderem in diese Richtung. Eine Klage kann im Verfahren sich im Übrigen auch dahingehend entwickeln, dass man vielleicht im Wege des gerichtlichen Vergleichs zu den erforderlichen Zusicherungen und Maßnahmen kommen kann. Auch dafür wären wir offen, aber dazu darf man sich das Mittel der Klage, nicht aus der Hand nehmen lassen. Deshalb noch einmal, wir wollen und können keine zweite Rheinbrücke bauen, die unsere Hauptschlagader zum Kollabieren bringen würde. Das ist Irrsinn und kann von uns nicht unterstützt werden. Wir unterscheiden uns, und darauf legen wir größten Wert, von den Gegnern der zweiten Rheinbrücke darin, dass wir Schaden von unseren Bürgerinnen und Bürgern abwenden wollen, der ohne die zweite Brücke entsteht, aber eben auch Schaden abwenden wollen, der mit dieser falschen zweiten Brücke entstehen würde. Eine pfälzische Lösung, die da heißt, wir lösen die Probleme links des Rheins und rechtsrheinisch im wahrsten Sinne des Wortes ist dann die Sintflut, ist nicht zu verantworten und mit uns nicht zu machen. Deshalb stimmen wir der Klage zu, die unter anderem die Stadt Philippsburg schon in Auftrag gegeben hat, mit Stimmen auch von den Kollegen der CDU, deshalb war das unsere Stellungnahme. Ich möchte es noch einmal wiederholen, wir stehen zu hundert Prozent zu dieser neuen Rheinbrücke, weil wir der felsenfesten Überzeugung sind, dass wir diese Brücke brauchen. Aber man muss einfach sagen, dass

wir eine Rheinbrücke haben, die dann für uns als Karlsruher eine verkehrliche Belastung auf der Südtangente, meines Erachtens auch den kompletten Zusammenbruch der Südtangente, hervortreibt, das können wir nicht mitmachen.

Stadtrat Dr. Schmidt (AfD): Bei diesem Punkt, sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, kann ich mal sagen, dass ich Ihren Ausführungen zu Beginn voll und ganz zustimme. Es ist tatsächlich so, dass wir als Stadt Karlsruhe von dieser Planung nichts außer Nachteile haben. Deswegen kann ich auch Herrn Hock, der eben gesprochen hat, voll und ganz zustimmen. Ich möchte aber trotzdem ein bisschen ausholen, denn ich freue mich, dass wir uns hier inzwischen einig sind, dass die Anbindung an die B36 ausschlaggebend ist. Das ist gerade das, was auch Herr Hock gesagt hat. Diesen Punkt hatten wir als AfD im Kommunalwahlkampf entwickelt, und haben hier am Anfang der Legislaturperiode Schwierigkeiten gehabt, diesen an den Mann zu bringen, bis es dann irgendwann, nachdem ich das immer und immer wiederholt habe, dann doch zu einem Einsehen gekommen ist, und dafür vielen Dank.

Ich will noch mal kurz wiederholen, warum die Anbindung an die B36 so wichtig ist, und das tue ich auch, weil ich von badischen und pfälzischen Bürgern mit der Frage angeschrieben worden bin: „Wieso seid Ihr denn nicht für die zweite Brücke? Wir müssen doch nach Karlsruhe zur Arbeit!“ Genau das ist es, wir wollen ja, dass die Leute hierher zur Arbeit kommen können, und dass Staus vermieden werden. Aber die Staus entstehen nicht auf der Brücke, die Staus entstehen auf der Karlsruher Seite am Pfortner, kurz vor der Ausleitung zum Ölkreuz, wo drei Fahrspuren auf zwei reduziert werden. Dort entsteht der Stau und nicht auf der Brücke. Deswegen war es unser Vorschlag, ab da eine dritte Fahrspur bis zum Ölkreuz weiterzuführen und dort diese Spur auszuleiten und dort, auf der bis dahin freigehaltene Trasse der Nordtangente, die Anbindung zur B36 im Norden von Knielingen zu bauen, was ja hier inzwischen Konsens ist.

Das ist sehr gut so, weil nur so können wir das Problem der Staus auf der Brücke lösen, dann schaffen wir auf der badischen Seite dieselbe Situation wie auf der pfälzischen Seite, dort wird auch eine Fahrspur nach Norden auf die B9 ausgeleitet und es gibt keine Staus oder nur ganz selten. So gesehen ist klar, wir brauchen diese Ausleitung nach Norden und brauchen eine Anbindung an die B36. Das ist für uns das Allerwichtigste. Die Planung, um die es hier geht, enthält diese Anbindung nicht, und deswegen muss sie abgelehnt werden. Es ist nicht so, dass wir uns hier Varianten aussuchen können, es kam im Planungsausschuss ganz klar heraus, und ich habe auch extra den Herrn Wirsing gefragt, es geht nicht um Varianten, sondern es geht um die Planung, die hier jetzt vorliegt, und bei dieser Planung hat das Regierungspräsidium darauf verzichtet, die B36-Anbindung einzubauen. Deswegen muss diese Planung beklagt werden, weil sie unsere Verkehrsprobleme und auch die der Menschen, die aus der Pfalz zu uns kommen, nicht löst, es verlagert sich bloß, wie es hier schon mehrfach ausgeführt wurde. Das heißt, wir haben davon keinen Nutzen, diese Planung bringt uns nichts. Da sie gleichzeitig 24,2 Hektar auf unserer Gemarkung verbraucht, da sie gleichzeitig gegen die Vogelschutzrichtlinie für 13 geschützte Vogelarten widerspricht, wo uns im Planungsausschuss dargelegt wurde, dass es da keine Ausnahmen gibt, dass es nach EU-Recht nicht möglich ist, dieser Vogelschutzlinie zu widersprechen, wenn wir das sehen, dann sind das gewichtige Argumente gegen diese Variante. Dazu kommt, dass Artenschutz auch ein

wichtiger Punkt für die AfD ist, das steht auch in unserem Grundsatzprogramm. Wenn wir verschiedene Varianten haben, und eine davon hat all diese Artenschutzprobleme und die andere Variante, nämlich die Variante D2, die nördliche Parallelbrücke, die die alte Trasse benutzt, hat all diese Probleme nicht, nicht diese Artenschutzprobleme oder Naturschutzprobleme, ist auf derselben Trasse und verbraucht auch kaum zusätzliches Gelände, die Sache mit den Radwegen wird dadurch auch nicht schlechter, der einzige Nachteil ist, dass auf der pfälzischen Seite vier Eigenheime leider geopfert werden müssen, aber wenn man bedenkt, dass es bei der jetzigen Trassenführung auch zwei Häuser gibt, sowohl auf der badischen als auch auf der pfälzischen Seite, Gaststätten im Grünen, die dann geopfert werden müssen, fällt es aus meiner Sicht und aus Sicht der AfD nicht besonderes gewichtig aus. Viel gewichtiger sind die 24,2 Hektar Grundstück.

(Der Vorsitzende: Herr Stadtrat Dr. Schmidt, schauen Sie mal auf die Uhr! - Entschuldigung, wir haben ja zehn Minuten.)

Keine Sorge, ich schöpfe es nicht aus, ich will nur noch mal zusammenfassen. Aus den drei verschiedenen Varianten ist die Variante aus Karlsruher Sicht nicht die schlechteste. Die Planung beginnt in der Mitte des Flusses, und als solche muss sie bewertet werden, wir können sie nicht nach den Kriterien bewerten, die vielleicht die pfälzische Seite anlegt, wir müssen sie auch auf unserer Seite bewerten. Die Planung beginnt in der Mitte des Flusses, und sie schafft jede Menge Probleme für uns in Karlsruhe. Sie verlagert die Problematik von der Brücke auf die Südtangente, wird für ein Verkehrschaos sorgen, sie verbraucht mit 24 Hektar unnötig viel Gelände, sie sorgt für jede Menge Naturschutz- und Artenschutzprobleme, und das Allerwichtigste ist, sie ist ohne Anbindung an die B36. Deswegen muss diese Planung abgelehnt werden und deswegen müssen wir dagegen klagen, um den Weg für eine vernünftige Planung freizumachen, für eine vernünftige Planung à la D 2, nördliche Parallelbrücke mit Anschluss an die B36 von vornweg, und dann wird das Ganze so, dass es unsere Probleme löst und wir haben am Ende etwas davon. Deswegen unterstützen wir voll und ganz die Vorlage der Verwaltung.

Stadtrat Kalmbach (GfK): Die Zeit holen wir jetzt gleich wieder rein. Wenn man eine Entscheidung trifft, braucht man verschiedene Varianten, und die muss man Abwägen. Eine Randbedingung für die Abwägung ist, wie man möglichst die Natur schonen kann und wie kann man möglichst artenschutzgerecht handeln. Aber das Hauptziel, wie man den Verkehr abwickeln kann, geht natürlich aus unserer Sicht, nur über den Anschluss an die B36, sonst ist es keine verkehrliche Lösung. Erstens fehlt uns die Variantenprüfung und zweitens der Anschluss an die B36. Aus diesem Grunde stimmen wir dieser Klage zu.

Stadtrat Wenzel (FW): Ich frage Sie, was machen Sie, wenn Sie in einem Boot mitten auf dem Rhein sitzen und feststellen, dass Wasser durch ein Loch ins Bootsinnere gelangt? Werden Sie ein zweites Loch unterhalb der Wasserlinie bohren, oder werden Sie versuchen, das Wasser aus dem Boot zu scheffeln? Ich gehe mal davon aus, Sie werden versuchen, das Wasser aus dem Boot zu scheffeln. Das heißt, Sie werden eine vernünftige Alternative finden, um nicht zu ersaufen. Sprich, mit gutem Menschenverstand werde ich hier für die Klage sprechen und dafür stimmen, weil ich nicht will, dass unsere Südtangente, die jetzt schon überläuft, noch mehr überläuft. Es ist richtig, wir brau-

chen zum Zeitpunkt der Sanierung einen Ersatz für die Brücke, doch Brücken lassen sich leider nicht wie Schlauchboote aufblasen. Das heißt, es wird nicht bis nächstes Jahr reichen, einen Ersatz zu schaffen. Die Klage geht ja dahin, dass Gelände der Stadt Karlsruhe für eine Brückenvariante benötigt wird, und diese Variante wesentlich schlechter für die Stadt Karlsruhe wäre, als eine Parallelbrücke zur bestehenden Trasse. Als Vertreter dieser Stadt muss ich für die Interessen der Bürger sorgen, und für die Variante, die am sinnvollsten ist, entscheiden. Eine Brücke an einem Standort mit einem Anschluss an die B36 oder eine weitere Umgehung von Karlsruhe wäre das Sinnvollste, doch die Wege, die wir beschritten haben, genügen nicht, vielleicht genügt der Weg über das Gericht um das festzustellen. Deshalb das Ja zu dieser Klage.

Der Vorsitzende: Das waren jetzt alle Wortmeldungen, ich möchte nur eine Bemerkung von Ihnen, Herr Pfannkuch, als Information hinzufügen. Wir sind, was diese Anschlussplanung betrifft, mit dem Regierungspräsidium in konstruktiven Gesprächen, Sie hatten ja befürchtet, da wäre vielleicht im Moment irgendetwas nicht gut. Wir sind gerade dabei einen Terminplan abzustimmen, und wenn ich das richtig im Kopf habe, soll der auch Anfang 2018 im Planungsausschuss vorgestellt werden. Der angekündigte Scopingtermin Ende dieses Jahres, verschiebt sich in die ersten Monate 2018, das hat aber nichts mit mangelnder Zusammenarbeit zu tun.

Bestätigen kann ich dass, was Herr Honné dargestellt hat, da gab es einige ungläubige Blicke. Im Rechnungsprüfungsausschuss des Haushaltsausschusses des Bundestages ist zum vierten oder fünften Mal das Bundesverkehrsministerium aufgefordert worden, darzulegen, wie diese neuerlichen Verkehrssimulationen beziehungsweise Bewertungen, die begründen sollen, warum es überhaupt eine Fernstraßenrelevanz hat, wie die überhaupt zustande kommen. Also dieser Auftrag wird von Sitzung zu Sitzung immer weiter nach vorne gespielt. Unabhängig davon hat der Bundestag im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans beschlossen, die zweite Rheinbrücke zu bauen und zu finanzieren, das steht dem im Moment so ein bisschen gegenüber, von daher ist beides an der Stelle richtig.

Wir kommen zur Abstimmung, ich darf dann um das Votum bitten - das ist ein deutliches Votum für die Klage. Ich unterbreche damit die Sitzung für eine gemeinsame Pause und wir sehen uns einer halben Stunde zur Fortsetzung wieder.

Unterbrechung der Sitzung von 19:08 Uhr bis 19:40 Uhr.

Zur Beurkundung:
Die Schriftführerin:

Hauptamt – Ratsangelegenheiten
18. Januar 2018