



## Niederschrift

9. Plenarsitzung des Gemeinderates  
28. April 2020, 15:30 Uhr  
öffentlich  
Gartenhalle, Kongresszentrum  
Vorsitzender: Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

5.

## Punkt 5 der Tagesordnung: Sachstandsbericht Kombilösung Vorlage 2020/0277

### Beschluss:

Der Gemeinderat nimmt den Sachstandsbericht über die Umsetzung der Kombilösung zur Kenntnis.

### Abstimmungsergebnis:

Keine Abstimmung

**Der Vorsitzende** ruft Tagesordnungspunkt 5 zur Behandlung auf und verweist auf die erfolgte Vorberatung im Hauptausschuss:

Hier möchte ich nur darauf hinweisen, weil ich dazu auch noch einmal angemailt wurde, dass es sich bei den 1,4 bis 1,5 Mrd. Euro um die Gesamtherstellungskosten handelt, und nicht um die Gesamtbaukosten. Die Gesamtbaukosten sind aber das, was im Bürgerentscheid mit 400 Mio. Euro und bei der Vergabe mit 500 Mio. Euro angesetzt wurde. Da wäre der entsprechende Vergleichswert niedriger anzusetzen. Ich habe es nicht mehr ganz im Kopf, aber ich meine, dass wir dann bei 1,1 bis 1,2 Mrd. Euro etwa sind, wenn man das Ganze einmal berechnet. Das ist mir noch einmal wichtig. Wir hatten irgendwann einmal von den Gesamtbaukosten auf die Gesamtherstellungskosten umgeschwitten in der Darstellung, weil aus dem Gemeinderat und der Öffentlichkeit zurecht gesagt wurde, man muss auch die ganzen Verwaltungs- und Drumherum-Kosten bei so einem Bauvorhaben mit einbeziehen. Das wird üblicherweise bei solchen Projekten nicht gemacht. Deswegen war das seinerzeit auch beim Bürgerentscheid und auch bei den entsprechenden politischen Entscheidungen nicht berücksichtigt worden.

**Stadtrat Honné (GRÜNE):** Es ist schon erschreckend, auf welche Summen wir inzwischen kommen. Es ist auch nicht so wichtig, ob es eine Verdopplung oder Verdreifachung gegenüber vorher war. Entscheidend ist, was jetzt als Betrag dasteht. Das ist schon sehr hoch, und das in

einer Zeit, in der wir Corona-Kosten haben, Klimaschutzkosten haben und diverse große Bauprojekte. Alles nimmt enorme Summen in Anspruch. Da ist es schon sehr schwer zu verkraften, dann alles insgesamt finanziell zu stemmen.

Eine Wesentlichkeit fehlt aber wieder, das bemängele ich jedes Mal. Das ist das, was es uns kostet als Stadt Karlsruhe. Denn es sind nur die Gesamtkosten angegeben. Aber der Eigenanteil fehlt. Der ist in der letzten Zeit ganz besonders stark gewachsen. Deshalb wäre es ganz wichtig, dass Sie auch die Höhe des Eigenanteils nennen in so einer Vorlage, die 21 Seiten umfasst, aber genau diese für uns wichtige Zahl fehlt leider.

Wir sehen auch sehr deutlich, wenn wir uns das aktuelle Liniennetz anschauen, das ist nur noch ein Torso gegenüber den normalen Linien. Durch die eingleisige Schillerstraße fahren jetzt drei Linien. Ich weiß gar nicht, wie das zu schaffen ist. An anderen Stellen fahren sieben Linien. In der Rüppurrer Straße ist auch eine ganze Masse. Sonst ist Wüste. Das ist auch eine Folge dessen, dass es damals politisch gewollt war, nicht die Kriegsstraße zuerst zu bauen, so dass man da ein Ausweichgleis hätte, sondern man hat unbedingt mit dem Kopf durch die Wand gemusst und zuerst die U-Strab gebaut. Da sehen wir die erheblichen Schäden, die jetzt angerichtet werden, dass der öffentliche Verkehr extrem leidet unter diesen ganz wenigen Stellen, die jetzt nur noch offen sind. Wenn da dann ein Unfall passiert, ist das Chaos endgültig perfekt.

**Stadtrat Maier (CDU):** Wir nehmen den Sachstandsbericht wie gewünscht zur Kenntnis. Wir bedauern die erneuten Kostensteigerungen. Wir bedauern, dass auch unter der Ägide von Ihnen, Herr Dr. Mentrup, in den letzten Jahren keine substanzielle Besserung bei den Steigerungen eingetreten ist. Aber offensichtlich müssen wir auch anerkennen, dass solche Großprojekte in diesem Punkt ihren eigenen Regeln folgen. Wenn man betrachtet, dass wir gleich zu Beginn eine Insolvenz bei einem bauausführenden Unternehmen hatten, dann mit dem Karlsruher Untergrund Probleme bekamen und dann der Boom der Bauwirtschaft dazwischen kam, und nun auch noch die Folgen der Corona-Krise auszustehen und zu bekämpfen sind, so gebührt der KASIG und alle Baubeteiligten ein großes Lob, dass alles doch spürbar und sichtbar vorwärts geht.

Wir sehen Licht am Ende des Tunnels. Wir danken Ihnen für die Aufarbeitung der Zahlen, so dass wir da wenigstens immer auf dem neuesten Stand sind. Wir freuen uns auf die baldige Fertigstellung im nächsten Jahr.

**Stadtrat Zeh (SPD):** Ich kenne sehr viele Leute, die sich freuen, demnächst unterirdisch im Tunnel zu fahren und diesen Tag mit Spannung erwarten. Man sieht auch, in der Kaiserstraße sind die Baustellen deutlich zurückgegangen. Im Moment ist es für die Autofahrer am Karlstor und überhaupt in der Kriegsstraße insgesamt schwierig und eine große Belastung. Sicherlich bedauern auch wir, dass die Kosten so explodiert sind. Der Herr Oberbürgermeister hat schon darauf hingewiesen, am Anfang wurde nur von Baukosten geredet. Aber wir bauen jetzt schon deutlich sechs Jahre länger an der Kombilösung. Das geht natürlich nicht nur in die Zeit, sondern auch ins Geld. Als wir den Bürgerentscheid machten, wusste man noch nichts von Corona. Deshalb kann man das, Herr Kollege Honné, nicht miteinander in ein Boot bringen.

Zu den Baukosten kommen auch noch die Marketingkosten. Auch die Schlosslichtspiele werden teilweise von der KASIG finanziert. Das ist nicht abrechenbar, genauso wie die

Finanzierungskosten, sprich: Wir müssen auch Kredite aufnehmen. Das kommt dann zum Eigenanteil, der ursprünglich mit 15 % angesetzt war, aber das Land hat gekürzt, es sind jetzt 20 %, hinzu. Selbstverständlich belastet uns auch der Eigenanteil, genauer gesagt belastet den die VBK weiterhin. Wir werden sicherlich noch einiges zu kämpfen haben.

Aber was wir als SPD auf jeden Fall erwarten, ist dann das komplette Netz. Das, was Herr Honné gezeigt hat, war das jetzige Baustellenetz. Wobei der Großteil dadurch, dass wir verzichtet haben auf den neuen Südabzweig in der Ettlinger Straße, so schwierig aussieht. Wir erwarten mehr Qualität beim ÖPNV, Zuverlässigkeit beim ÖPNV. Wir wissen, wie viele Verspätungen es gibt. Da gehört auch dazu, dass die Fahrer entsprechend ausgebildet werden. In diesem Sinne nehmen wir diese Kostenprognose zur Kenntnis.

**Stadtrat Höyem (FDP):** Wunderbar ist, dass wir ganz bald diese Kombilösung fertig haben. Zu oft diskutieren wir nur die Kombilösung selber. Aber wir sprechen über eine Stadtentwicklung, eine Möglichkeit für die ganze Innenstadt, die fantastisch ist. Es hat lange gedauert. Es irritiert viele von uns, dass wir immer und immer über diese ursprünglichen 500 Mio. Euro diskutieren. Man kann nicht Äpfel mit Birnen vergleichen. Danke, dass Sie das am Anfang gesagt haben, Herr Mentrup. Die Innenstadtentwicklung hat gewartet. Gerade jetzt, Herr Honné, wenn wir über die Innenstadt sprechen in Corona-Zeiten, ist es wunderbar, dass auch für den Einzelhandel, für das ganze Leben in der Innenstadt dies ein Sprung vorwärts ist. Klar ist ein Projekt, das 20 Jahre läuft, teurer geworden. Aber wichtig ist, dass wir nicht Äpfel mit Birnen vergleichen. Wir sagen noch einmal, wunderbar, dass es bald fertig ist. Wunderbar, dass wir nicht nur eine Kombilösung bekommen, sondern dass die Innenstadt, die Entwicklung, die so viele Jahre blockiert war für eine richtige Stadtentwicklung, uns jetzt wirklich eine Möglichkeit gibt. Wunderbar, dass wir so weit sind.

**Stadtrat Schnell (AfD):** 1,5, oder wie wir gerade gehört haben, 1,1 Mrd. Euro, mithin rund der 2 ½ bis 3-fache Betrag, wie uns einst vorgegaukelt, das ist ernüchternd. Dazu ein kürzlich vorgestelltes Linienkonzept, das eine Verschlechterung für etliche Nutzer des ÖPNVs darstellt, wie zum Beispiel von der Fußgängerzone abgehängte Stadtteile, aus denen man noch nicht einmal alternativ zum Ettlinger Tor fahren kann, oder die schlechte Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs, zum Beispiel aus der Waldstadt. Das ist nicht das Linienkonzept, mit dem die standardisierte Bewertung durchgeführt wurde. Dabei hatten Sie, Herr Dr. Mentrup, noch in der Sitzung des Gemeinderates am 21. Januar gesagt, ich zitiere: Im Förderentscheid und den entsprechenden Papieren steht ausdrücklich drin, dass dieser Förderbescheid und der Finanzierungsantrag, den er auslöst, von uns nur dann zugesagt ist, wenn es auch so, wie in der standardisierten Bewertung dargestellt, am Ende umgesetzt wird. Mit anderen Worten, das jetzige Linienkonzept, mit dem die Verkehrsbetriebe quasi zugeben, dass das aus der Bewertung nicht funktioniert, gefährdet die Freigabe der Zuschüsse von Land und Bund. Um die sicherzustellen, bräuchten wir mehr Linien in der Kaiserstraßenachse. Aber das hat der Gemeinderat am 21. Januar abgelehnt. Saubere Arbeit, kann ich nur sagen.

**Stadtrat Bimmerle (DIE LINKE.):** Ich muss mich hier nicht wiederholen. Die Kombilösung war für uns ein Fehler. Deshalb waren wir dagegen. Sie ist und wird für uns auch immer ein Fehler bleiben. Ich kann nur hoffen, Herr Zeh, dass sich Ihre Prognose bewahrheitet, dass die Bürgerinnen und Bürger die U-Strab auch so gerne nutzen, wie sie die Tunnel begehen würden. Ich glaube, das ist im Interesse von uns allen. Ich hoffe auch für uns, dass ist meine Prognose, dass die Kombilösung nicht dazu beitragen wird, dass wir die massiven Kapazitätssteigerungen

im ÖPNV erreichen können, dass sich auch dies als falsch erachten wird. Denn ich kann wirklich nur hoffen, dass diese 1,3 oder was auch immer Milliarden Euro am Ende dazu beitragen, dass wir alle einen bessern ÖPNV haben, dass wir auch die Netzkonzeption so entwickeln, dass sie ein Vorteil für uns alle ist.

**Stadtrat Wenzel (FW|FÜR):** Ich versuche einmal, einen Ausschnitt meiner Reden der letzten Jahre hier zum Besten zu geben. Die Fahnenstange ist noch nicht erreicht. Das Fass ist noch nicht voll. Es ist ein Fass ohne Boden, um das umzuschreiben. Aber wer konnte ahnen, als die Kombilösung begonnen wurde, dass einmal eine Pandemie in einer Art, wie wir sie heute haben, durch die Bevölkerung geht weltweit und die Straßenbahn, der ÖPNV fast menschenleer ist. Man könnte sozusagen zurzeit Golfspielen. Vielleicht hätte man damals in die Glaskugel schauen sollen und hätte dann erkennen können, dass vielleicht die Zukunft des ÖPNV in kleinen autonomen zwei-, drei-, viersitzigen, selbstfahrenden Bussen praktiziert werden könnte. Aber man hat es nicht getan. Man hat in die Glaskugel geschaut und gesagt, das Ganze wird 495 Mio. Euro kosten. Die Verdreifachung haben wir erreicht. Damit hätte meine Voraussage damals fast das erfüllt, was wir haben. Herr Honné sagt, die Zahl, die uns alle interessiert ist, was ist der Eigenanteil der Stadt. Was wird es jährlich kosten? Diese Zahl fehlt leider in dieser Stellungnahme. Wir können diese auch nur wahrnehmen und hoffen, dass die Fahrgastzahlen steigen. Wir können sie nicht mehr zuschütten. Wir hoffen, dass es nun endlich fertig wird, und mit der Fertigstellung der Kombilösung auch ein ordentliches und vernünftiges Innenstadtkonzept folgt. Denn daran müssen wir noch schrauben. Die Stadt soll wieder leben, sie soll belebt werden. Die Innenstadt soll das Herz der Stadt sein. Wir haben an der offenen Wunde operiert. Langsam schließt sich diese. Wir hoffen, es wird besser. Es soll nicht zum Schluss heißen: Operation gelungen, Patient tot.

**Der Vorsitzende:** Vielleicht zu einzelnen, angesprochenen Punkten:

Auf S. 19 sind diese Ausführungen noch einmal hinterlegt, die ich versuchte, aus der Erinnerung hier noch kurz einzubringen. Im Absatz 6 steht noch einmal, dass die Gesamtbaukosten – das ist das, was man mit den 500 Mio. Euro vergleichen muss – sich aktuell zwischen 1,16 und 1,25 Mrd. Euro bewegen, und dann mit einer entsprechenden Prognosenbetrachtung auch noch erhöhen könnten. Aus diesen Gesamtbaukosten gibt es dann einen förderfähigen Anteil. Aus diesem förderfähigen Anteil haben wir bisher immer mindestens 80 %, am Anfang auch etwas mehr als 80 % Förderung bekommen. Da können wir gerne, wenn Sie das wünschen, einmal prognostizieren, was das denn am Ende an Anteil der Stadt bedeutet. Aber ich darf noch einmal darauf hinweisen, wir haben im Hauptausschuss am 17. März diese Vorlage vorberaten. Wenn da die Fragestellung des städtischen Anteils so dringend gewesen wäre, hätten Sie uns in den letzten fünf Wochen beauftragen können. Dann hätte ich Ihnen die heute noch nahegebracht.

Ich möchte auch darauf hinweisen, dass die Schwierigkeiten des aktuellen Liniennetzes in der Tat auch etwas damit zu tun haben, dass wir den neuerlichen Bau einer oberirdischen Linie in der Ettlinger Straße ausgesetzt haben, um dann nicht anschließend diese Baustelle noch einmal wieder zu öffnen, wenn dann nämlich die unterirdische Verbindung fertig gewesen wäre. Dass die Ettlinger Straße jetzt weitestgehend fertig ist an der Oberfläche, wäre ein Zustand, der wäre sonst heute noch nicht so, sondern man würde die ganze Ettlinger Straße noch einmal zur Großbaustelle machen, wenn dann der Tunnelbetrieb richtig angelaufen wäre. Das hat uns Kosten gespart. Aber es hat vor allem auch noch umfangreiche

Straßenbaumaßnahmen eingespart. Insofern, Herr Stadtrat Honné müssen wir im Moment mit diesem etwas anfälligeren Baukonzept leben.

Herr Stadtrat Schnell, Ihre Aussage ist falsch. Es gibt keinen Stadtteil, der nicht an die Fußgängerzone Marktplatz oder an das Ettlinger Tor angebunden ist. Das ist einfach so. Das bleibt auch so. Ich verstehe, dass manche Menschen aus manchen Stadtteilen sagen, wir haben den Wunsch gehabt, dass wir direkt an den Marktplatz und an die Fußgängerzone angebunden werden. Jetzt fahren wir über die Kriegsstraße sozusagen drum herum. Aber ich kann Ihnen prognostizieren, wenn die Kriegsstraße ihren Charakter wechselt und zu einem wirklich nennenswerten oberirdischen Boulevard wird, in dem man sich gerne aufhält, mit vier Baumreihen in der Querung und einer oberirdischen Straßenbahnverbindung, dann wird auch noch einmal städtebaulich das nachgeholt, was wir vom Einkaufsverhalten sowieso schon kennen, dass sich nämlich die Mitte der Stadt nicht nur auf die Fußgängerzone bezieht, sondern auf das Gesamtareal zwischen Kriegsstraße und Kaiserstraße. Dann hat jeder Stadtteil eine akzeptable und auch umgehende und zügige Anbindung an diese Innenstadt. Das Liniennetzkonzept, mit dem wir jetzt in die Umsetzung gehen, ist aus unserer Sicht förderkonform. Es entspricht auch dem NKI.

Ich habe in den letzten Jahren, das gebe ich offen zu, mit diesem Bauprojekt, in das ich ein bisschen hineingesprungen bin, ganz schön gehadert an vielen Punkten. Wenn ich mir aber überlege, was an Belastungen oder an eigentlichen Ausbaunotwendigkeiten für den ÖPNV noch auf uns zukommt, und dass wir auch die Nutzerinnen- und Nutzerzahlen erheblich steigern wollen in den nächsten Jahren, dann wüsste ich nicht, wie man das mit einer oberirdischen Führung in der Kaiserstraße und einer oberirdischen Führung in der Kriegsstraße, ohne einen darunter liegenden Tunnel technisch hätte realisieren wollen. Da bin ich gerne bereit, Herr Stadtrat Bimmerle, auch dazu beizutragen, dass Ihre Prognose nicht eintrifft. Wenn es Sie glücklich macht, ist es noch besser. Ich glaube, man wird irgendwann einmal die Vorzüge dieser Kombilösung in vollen Zügen genießen und kann damit Entwicklungen innenstadtmäßig schaffen, die man sonst sich nie hätte vorstellen können. Dennoch ist die sich abzeichnende jährliche finanzielle Belastung natürlich ein Riesenbrocken und wirft noch einmal die Frage auf, wie wir zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten geöffnet bekommen, um unseren ÖPNV in dieser Leistungsfähigkeit zu erhalten und auch noch weiter auszubauen. Das wird durch diese Betriebskosten des Tunnelbauwerks mit Sicherheit noch einmal verschärft. Auch das will ich hier gar nicht verhehlen.

Allen Ihren Beiträgen habe ich entnommen, dass Sie die Informationsvorlage zur Kenntnis genommen haben. Eine Abstimmung ist jetzt nicht nötig.

Zur Beurkundung:  
Die Schriftführerin:

Hauptamt - Ratsangelegenheiten –  
30. April 2020