



Niederschrift

11. Plenarsitzung des Gemeinderates

30. Juni 2020, 15:30 Uhr

öffentlich

Gartenhalle, Kongresszentrum

Vorsitzender: Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

13.

Punkt 10 der Tagesordnung: Umfahrung Hagsfeld

Vorlage: 2019/1269

dazu:

Nachhaltige Verkehrslösungen für Hagsfeld

Antrag: GRÜNE

Vorlage: 2019/1063

Südumfahrung Hagsfeld

Ergänzungsantrag: GRÜNE

Vorlage 2020/0205

Alternativen für zweite Zufahrt zum Technologiepark prüfen

Ergänzungsantrag: GRÜNE

Vorlage: 2020/0206

Umfahrung Hagsfeld

Änderungsantrag: CDU

Vorlage: 2020/0192

Umfahrung Hagsfeld

Änderungsantrag: FDP

Vorlage: 2020/0203

Weitergehende Studien zur Umfahrung Hagsfeld

Anfrage: AfD

Vorlage: 2020/0084

Umfahrung Hagsfeld

Änderungsantrag: AfD

Vorlage: 2020/0807

Maßnahmen zur Entlastung Hagsfelds vom Durchgangsverkehr

Ergänzungsantrag: KAL/Die PARTEI

Vorlage: 2020/0811

Umfahrung Hagsfeld

Ergänzungsantrag: DIE LINKE.

Vorlage: 2020/0813

Beschluss:

Der Gemeinderat beauftragt, nach Vorberatung im Planungsausschuss und im Ausschuss für Umwelt und Gesundheit, die Verwaltung, die Genehmigungsplanung für die Variante Troglösung zu erarbeiten und im Anschluss daran beim Regierungspräsidium einen Antrag auf Planfeststellung zu stellen.

Abstimmungsergebnis:

Bei 27 Ja-Stimmen und 20 Nein-Stimmen mehrheitlich zugestimmt

Der Vorsitzende ruft Tagesordnungspunkt 10 zur Behandlung auf, verweist auf die erfolgten Vorberatungen im Planungsausschuss, Ausschuss für Umwelt und Gesundheit und Hauptausschuss sowie die vorliegenden Stellungnahmen der Verwaltung:

Ich darf bitten, dass man mir die Präsentation aufschaltet.

(Es wird eine Powerpoint-Präsentation gezeigt.)

Ich möchte darauf hinweisen, dass mir die Südumfahrung Hagsfeld persönlich ein sehr wichtiges Thema ist, das durchaus für mich noch etwas mit Versprechen aus dem Wahlkampf 2012/2013 zu tun hat, dass es aber trotzdem heute um eine Vorlage geht, die zunächst einmal auslöst, dass ein Planfeststellungsbeschluss gefasst wird, und die eine Variantenempfehlung des Gemeinderates an das Regierungspräsidium beinhaltet. Sie werden gleich feststellen, dass der Vorschlag, den wir Ihnen heute machen, in keiner Weise mehr mit dem vergleichbar ist, was es im Vorfeld schon an Variantendiskussionen und auch an Diskussionen zu diesem Thema gab.

Worum geht es noch einmal? Es geht darum, dass wir hier die von rechts unten ankommende Autobahnzufahrt Karlsruhe-Nord verbinden mit dem anschließenden Straßennetz. Sie kennen es alle. Wenn Sie auf die Elfmorgenbruchstraße münden, können Sie nur nach rechts in das Gewerbegebiet Hagsfeld oder nach links in die Elfmorgenbruchstraße abbiegen. Wenn Sie dann den Anschluss an die Haid-und-Neu-Straße suchen, müssen Sie im Grunde durch das Wohngebiet von Hagsfeld durchfahren. Es ist hier eine Vorlage, die einen wichtigen Lückenschluss in unserem Straßennetz schließen soll. An vielen anderen Stellen in der Stadt, ob in der Kriegstraße, in der Ettlinger Straße und in einigen Jahren auch in der Herrenalber Straße und anderswo reduzieren wir Straßenraum für den MIV zugunsten anderer Verkehrsteilnehmer. Hier sehe ich die absolute Notwendigkeit, diesen Lückenschluss von 1,4 km – das ist 1 % unseres Straßennetzes – vorzunehmen. Es ist auch der letzte Lückenschluss, den ich in dieser Form hier erkennen kann. Es geht ausdrücklich darum, den Durchgangsverkehr aus dem Wohngebiet von Hagsfeld herauszubekommen. Dieser Durchgangsverkehr, der zunächst einmal nichts mit Hagsfeld zu tun hat, wird keinen anderen Weg finden können, oder findet derzeit keinen anderen Weg. Den möchten wir aus dem Wohngebiet von Hagsfeld heraushaben. Wir wollen andere Umleitungswege aber auch verkürzen, nämlich die, die über den Ostring und damit den Anschluss Karlsruhe-Durlach laufen, und dann auch an Rintheim entlang auf die Haid-und-Neu-Straße geführt werden und auch dort zu einer zusätzlichen Belastung führen.

Hier sind noch einmal die verschiedenen Aspekte, die berücksichtigt werden mussten. Die können Sie alle selber lesen. Was auch noch einmal ganz wichtig ist, Sie sehen im Norden ein großes Landschaftsschutzgebiet und ein FFH-Gebiet. Es gab viele, die in den letzten Wochen dafür plädiert haben, man soll nicht durch das Feld gehen, sondern nach Norden an Hagsfeld vorbei auf die entsprechende Straße münden. Sie sehen, dass das jetzt schon aus natur- und artenschutzrechtlichen Gründen gar nicht vorstellbar ist. Davon abgesehen, dass es auch für den Technologiepark und verschiedene Aspekte natürlich keine entsprechende Lösung wäre. Aber Sie können sich sicher sein, dass wir das ausgiebig geprüft haben. Es war nämlich seinerzeit, als ich als Oberbürgermeister begonnen habe, meine erste Variante, dass ich gedacht habe, wir führen einfach alles an der Bebauung vorbei. Das ist doch das Einfachste.

Eine zweite Variante wird mir immer vorgeschlagen, dass wir nämlich ein Autobahnkreuz nördlich von Karlsruhe-Nord bauen, irgendwo auf der Weingartener Höhe, weil zwischen Karlsruhe-Nord und Bruchsal doch eine sehr lange Autobahnstrecke ohne Abfahrt ist. Auch das können Sie vergessen, aus verschiedenen Gründen, die ich jetzt gar nicht länger darstellen will.

Insofern hat diese Durchfahrung von Hagsfeld auch viel mit einem Ziel- und Quellverkehr zu tun, der am Ende in Stutensee sein Ziel und seine Ursache findet, und den Sie auch durch andere Maßnahmen nicht wegbekommen. Insofern hat dieses kleine Stück Stadtstraße, um das es heute geht, auch etwas mit überregionaler Verkehrsführung zu tun, zu Lasten der Bürgerinnen und Bürger von Hagsfeld und anderer Quartiere, die aus unserer Sicht da eigentlich gar nichts zu suchen haben. Sie kennen es auch, wenn Sie zwischen Karlsruhe-Nord und Bruchsal auf der Autobahn irgendeine Verkehrsstörung haben, gibt es auch noch einen Ausweichverkehr, der natürlich nur punktuell dazu kommt, aber dann die Verkehrssituation noch einmal erheblich erschwert.

Das ist noch einmal der Abschnitt, um den es hier geht. Sie kennen das alle, mit der gestrichelten roten Linie. Das ist noch einmal der Unterschied, der von vielen nicht anerkannt wird. In der unteren Hälfte der Abbildung haben Sie das Straßenmonstrum, das man gebaut hätte, wenn man den Bebauungsplan von 1994 umgesetzt hätte. Eine 26 m breite Autotrasse mit vier Fahrspuren und einem weiteren Teilstück der ursprünglich geplanten Nordtangente. Dieser Planung hätte man wirklich den Vorwurf machen müssen, dass man damit zusätzlichen Verkehr anzieht und so viel Verkehr auch in der Zeiteinheit bündelt, dass anschließend sofort die Diskussion gekommen wäre, können wir das nicht noch über die Haid-und-Neu-Straße hinaus verlängern in den Karlsruher Norden. Kann es denn sein, dass man im Grunde die Situation vom Autobahnkreuz bis an die Haid-und-Neu-Straße führt und dann irgendwie schaut, wie es weitergeht. Das ist die Planung, wie man sie ursprünglich aus dieser ursprünglichen Nordtangentenplanung angesetzt hatte.

Das, was wir Ihnen heute vorschlagen, soll gerade verhindern, dass es für zusätzlichen Verkehr attraktiv wird. Aber es soll für den vorhandenen Durchgangsverkehr eine echte Alternative sein. Deswegen bieten wir Ihnen oben diesen Straßenquerschnitt an. Sie sehen schon an der Maßstäblichkeit, es sind dann noch 11 m. Das ist im Grunde eine Stadtstraße. Das ist keine Bundesstraße. Und das ist auch der Unterschied zu dem, was wir jetzt an Querspange diskutieren zwischen B 36 und der zweiten Rheinbrücke als mögliche Verbindung. Das ist eine Stadtstraße, die nur das aufnimmt, was man aufnehmen möchte, nämlich den Verkehr, dem man eine gute Alternative bieten möchte. Damit ist der Eingriff in die Natur und auch die Landschaft schon einmal von der Breite des Angebots so minimal wie möglich gehalten.

Sie sehen hier noch einmal, welchen Gesamtzusammenhang es gibt. Das kennen Sie alles, das will ich nicht weiter ausführen. Sie sehen hier noch einmal die Thematik der möglichen Entlastung. Jetzt gibt es im Zusammenhang mit den Verkehrsprognosen verschiedene unterschiedliche Zahlen. Ich bin bei meinem Gespräch letzten Freitag mit den Vertreterinnen und Vertretern von Fridays for Future mit der Aussage konfrontiert worden, dass wir hier doch vergleichsweise minimal nur den Verkehr herausnehmen. Wenn Sie den Ziel- und Quellverkehr in Hagsfeld insgesamt betrachten, kommen Sie auf horrende Zahlen, die Sie natürlich durch diese Umfahrung nicht wegbekommen. Denn der Ziel- und Quellverkehr nach Hagsfeld bleibt erst einmal so, wie er ist, auch durch eine Umfahrung. Es gibt aber einen Durchgangsverkehr von 13.000 – 14.000 Fahrzeugen. Über 50 Prozent des Anteils bekommen Sie durch diese Umfahrung auf eine andere Piste gesetzt.

Wir bieten Ihnen jetzt zwei verschiedene Varianten an. Das eine ist ein Unterführungsbauwerk unter der Bahntrasse. Das ist hier noch einmal abgebildet. Und hier noch einmal als Visualisierung. Ein Trog, der quasi unter der Bahntrasse durchführt und natürlich ein ausgesprochen aufwändiges und teures Bauwerk ist. Sie haben die zweite Variante. Das ist das Brückenbauwerk, hier im Überblick, dort in der Visualisierung. Die Stadtverwaltung empfiehlt Ihnen das Brückenbauwerk. Und zwar nicht, wie in der Zeitung dargestellt, weil es kostengünstiger ist, sondern weil es auch ohne Zusatzmaßnahmen ökologisch verträglicher ist. Wenn man den Trog ähnlich ökologisch verträglich machen wollte, müsste man mit zusätzlichen Überdachungen und Querungen arbeiten, die natürlich dann auch die entsprechenden Kosten noch einmal erhöhen.

Das war noch einmal eine kleine Einführung. Jetzt ist in den Diskussionen in den letzten Wochen sehr stark das Thema Klimaschutz zum Gegenstand des Gesprächs gemacht worden. Es gab auch den Aufruf, wir sollten doch in Hagsfeld erst einmal die Verkehrswende herbeiführen und den Verkehr reduzieren. Ich kann Ihnen – da würden Ihnen die Hagsfelderinnen und Hagsfelder auch entsprechende Erzählungen mitgeben – sagen, wir haben in Hagsfeld bisher schon alles versucht, was man machen kann, um den Durchgangsverkehr zu vergrämen und die Verkehrssituation zu beruhigen. Wir haben dort Nasen in den Straßenraum gebaut. Wir haben Kreisel angelegt. Wir haben Fahrbahnen reduziert. Wir haben den Durchgangsverkehr von Lkw verboten. Sie kommen aber dadurch in das Dilemma, dass Sie auf der einen Seite den Durchgangsverkehr nicht nennenswert aus diesem Wohnquartier herausbekommen und gleichzeitig durch diese Entschleunigungsmaßnahmen die Verkehrssituation für alle Beteiligten teilweise noch unerträglicher machen, bis dahin, dass dann überhaupt kein Vor und Zurück mehr möglich ist. Es gibt dort auch zunehmend die Unsitte, über den Bürgersteig zu fahren, an den Verkehrsinseln vorbei. Das ist, wenn Sie keine echte Alternative bieten, das Resultat aus entsprechenden Veränderungsmaßnahmen. Insofern, die Aussage, wir könnten erst einmal versuchen, dort den Verkehr durch andere Maßnahmen herauszugrämen, ist aus meiner Sicht erfolglos.

Ein zweites Thema ist, zur Verkehrswende gehört für mich eine gute Anbindung an eine Stadtbahn, an eine Regionalbahn, an Busverkehr, an ein Radwegenetz und auch entsprechende Angebote. All das gibt es in Hagsfeld schon. Wir haben durch den Port in Hagsfeld vor, das noch einmal zu intensivieren. Aber all das wird den Durchgangsverkehr nicht ansprechen, sondern allenfalls die Bewohnerinnen und Bewohner und die anderen Nutzerinnen und Nutzer, die etwas in Hagsfeld zu tun haben, entweder weil sie von dort kommen oder dahin wollen, aber nicht die, die schlichtweg durch Hagsfeld durchfahren wollen, um den Anschluss an die Haid-

und-Neu-Straße mit dem Ziel Technologiepark, mit dem Ziel Stutensee oder wohin auch immer zu suchen. Insofern ist es aus meiner Sicht auch nicht mehr sinnvoll, über solche zusätzlichen Maßnahmen zu diskutieren.

Zum Thema Klimaschutz möchte ich noch einmal darauf hinweisen, dass wir mit diesem Bauwerk nach unserer Berechnung 22.000 Fahrkilometer am Tag einsparen. Wir sind heute noch nicht in der Lage, Ihnen daraus eine ausgefeilte Klimabilanz vorlegen zu können. Wir haben einmal vereinbart, dass wir die Stadtteile wieder wohnlicher machen wollen, dass wir die Stadtteile wieder umgestalten wollen, dass da auch einmal Kinder und Jugendliche auf der Straße spielen oder sich treffen können, dass man auch dort zu einer Verkehrsberuhigung in den Stadtteilen kommt. In Hagsfeld stelle ich mir durchaus vor, dass man dann auch die Durchfahrtsmöglichkeiten für den normalen Individualverkehr möglichst abflämen kann. Das können wir heute nicht, weil wir keine Alternative anbieten können. Das alles ist auch etwas, was mit Klimaschutz, mit Naturschutz, mit Menschenschutz zu tun hat. Insofern bin ich mir gar nicht so sicher, ob nicht am Ende die Klimabilanz für dieses Projekt trotz der grundsätzlich erst einmal großen aufwändigen Straßenkonstruktion negativ ausfällt. Auch in dem Gespräch, das wir am Freitagabend hatten mit den Vertreterinnen und Vertretern, waren wir am Ende etwas unsicher, ob es nicht zumindest ein Nullsummenspiel sein könnte. Auch das allein würde es aus meiner Sicht schon sinnvoll machen.

Das heißt, wenn wir jetzt aktuell darüber reden, dass wir dort nur 22.000 Tageskilometer herausnehmen, dann kämen noch ein zusätzlicher Effekt dazu, wenn ich auch im Inneren und im Zentrum von Hagsfeld weitere Maßnahmen machen kann. Ich bin immer noch davon überzeugt, dass es sich zumindest lohnt, nicht nur die 60 % GVFG-Förderung abzurufen, die uns aus unserer Sicht ohnehin zustehen, sondern dass man sich mit einer adäquateren Beschäftigung mit dem Thema Klimavorteil auch um die zusätzlichen 15 % bemüht, die das Land Baden-Württemberg für Straßenbauprojekte in Aussicht stellt, wenn sie einen relevanten Anteil zu einem positiven Klimabilanz beitragen. Das können wir Ihnen nicht zusagen. Aber ich würde auch weiter an dieser Geschichte festhalten.

Das ist mir noch einmal als Einstieg in diese Thematik ganz wichtig. Ich möchte auch noch einmal darauf hinweisen, dass wir heute noch nicht entscheiden müssen, ob wir uns dieses Projekt leisten können und auch noch nicht, wann wir uns das leisten müssen. Wir könnten uns durchaus vorstellen, dass man vielleicht in einem Jahr mit dem Planfeststellungsbeschluss rum ist. Das hängt aber auch davon ab, ob er eventuell beklagt wird oder nicht. Erst anschließend mit der entsprechenden Feinplanung wird es überhaupt möglich, sich damit zu beschäftigen, wann und wie das umgesetzt werden kann. Sie kennen aus dem angefochtenen Bebauungsplanbeschluss, der 1994 zum Erfolg führte, dass das aber auch viele Jahre dauern kann, bis man gegebenenfalls zu einem solchen Ergebnis kommt. Aber wir brauchen am Ende Baurecht, um eine solche Umfahrung bauen zu können. Wir legen Ihnen jetzt den minimal möglichen Eingriff und die minimal mögliche Lösung für eine solche Ersatzumfahrung vor. Ich bitte um Ihre Zustimmung, damit wir diesen Lückenschluss dann einen Schritt weitertreiben können. Wie gesagt, die endgültige Entscheidung, ob wir uns das leisten können und wann wir uns das leisten können, steht dann in den nächsten Jahren zu gegebener Zeit noch aus.

So viel noch einmal von meiner Seite an einführenden Informationen. Jetzt gibt es eine große Rednerliste, logischerweise.

Stadtrat Löffler (GRÜNE): Aus unserer Sicht wäre die Entscheidung für eine Umfahrung Hagsfelds das Ergebnis veralteter, vollkommen fehlgeleiteter Planungen. Denn es wird damit suggeriert, dass mit der Umgehungsstraße der Verkehr innerhalb Hagsfelds so deutlich reduziert werden könnte, dass das Problem innerhalb Hagsfelds dann gelöst wäre, und dass auch der Durchgangsverkehr das Hauptproblem ist. Aber die ganzen Verkehrsgutachten, auch die detaillierteren Querschnittsuntersuchungen, zeigen auf, dass diese 30 % Reduktion wirklich nur an einem einzigen Querschnitt erreicht wird. An allen anderen Straßen ist es deutlich weniger. Unter anderem auch in der vielzitierten und oft kritisierten Schwetzinger Straße. Dort sind es nur knapp 20 % Reduktion der Fahrzeuge. Denn der Großteil des Verkehrs in Hagsfeld ist leider lokal und kommt von Fahrten von und nach Hagsfeld.

Wir haben mit dem Antrag, den wir im Herbst eingereicht hatten, insbesondere auch darauf abgezielt, dass wir bessere Alternativen für die Menschen in Hagsfeld schaffen. Denn dort haben wir den viel größeren Ansatzpunkt, Verkehr zu reduzieren, damit die Menschen mit der Bahn, mit dem Fahrrad besser in die Innenstadt kommen. Wir sind aktuell schon dabei. Das bezieht sich in Teilen auch auf den überregionalen Verkehr. Denn der überregionale Verkehr nach diesem Verkehrsgutachten beinhaltet auch Stutensee. Der beinhaltet auch die Waldstadt. Genau das sind die Achsen, in denen wir die Radverbindungen deutlich ausbauen. Das sind auch die Achsen, in denen wir das ÖPNV-Angebot noch deutlich verbessern können, ohne dafür zusätzliche Infrastruktur zu schaffen, indem wir die Takte deutlich verdichten.

Dass es nicht viel bringen wird, haben Sie zum Beispiel beim Themenkomplex Lärm zugegeben. Denn dort haben Sie gesagt, eine Untersuchung, wie sich die Lärmauswirkungen positiv darstellen würden, wäre nicht lohnenswert, weil man sowieso von vornherein sagen kann, dass das nichts bringt. Wir haben daher nicht nur vorgeschlagen, die alternativen Verkehrsmittel in Hagsfeld zu stärken und das jetzt auch kontinuierlich zu tun, bis irgendwann einmal ein Planfeststellungsbeschluss vorliegt, sondern wir setzen darauf – das haben auch die Kollegen von der KAL beispielsweise beantragt –, bauliche Maßnahmen einzuleiten, um die Ortsdurchfahrt zu entlasten. Da geht noch deutlich mehr, wenn man sich die Empfehlungen des Landesverkehrsministeriums anschaut. Wir können an dieser Stelle auch mit Pfortnerampeln arbeiten, die den Fahrtweg entsprechend steuern, damit es irgendwann die Navigationssysteme lernen. Die lernen das nur über die Zeit. Wir sind der Meinung, dass wir uns, auch wenn wir heute noch nicht über das Wann und den Betrag entscheiden, trotzdem Gedanken machen müssen, was wir eigentlich mit einem Betrag von 55 – 75 Mio. Euro dort erreichen könnten, statt eine Umfahrung zu bauen. Denn es ist sehr gut auszurechnen, welche Verbesserungen im ÖPNV wir uns leisten könnten. Damit wäre ein 5-Minuten-Takt auf der S2 sehr lange finanzierbar.

Für uns ist aber die Umfahrung Hagsfelds nicht nur aus verkehrlichen Gründen fragwürdig, so dass wir sie anzweifeln. Wir haben auch ein sehr großes Problem damit, dass dieser Naherholungsraum zwischen Hagsfeld und Rintheim durchschnitten wird, dass die Wegebeziehungen für Tiere und Menschen durchschnitten werden, egal, welche Variante wir wählen, und dass es einen Eingriff in die Natur ist, den wir an der Stelle nicht direkt kompensieren werden. Wir haben einfach überhaupt keinen Platz. Dann wird ein doch recht kleines Naherholungsgebiet in zwei noch viel kleinere Teile durchschnitten. Damit werden auch effektiv nur weitere Belastungen von Hagsfeld beispielsweise auf die Bürger*innen in Rintheim verlagert, wenn wir uns die Schadstoffemissionen vor Ort anschauen, wenn wir uns die Lärmemissionen vor Ort anschauen.

Daher lehnen wir als GRÜNE sämtliche Varianten für die Umfahrung Hagsfelds ab. Wir fordern die Verwaltung auf, eine tatsächliche Verkehrswende, die einen Umstieg auf andere Verkehrsmittel des lokalen aber auch des Durchgangsverkehrs in die Wege leitet, voranzutreiben und sich auch zu den Zielen des Klimaschutzkonzeptes der Stadt Karlsruhe zu bekennen. Das heißt, dass wir den MIV in Karlsruhe reduzieren wollen und müssen. Der Neubau von Straßen ist, auch wenn es sich um einen eventuellen Lückenschluss handelt, an dieser Stelle ein vollkommen falsches Signal.

Stadtrat Ehlgötz (CDU): Ich glaube, kein Projekt in der Stadtgeschichte von Karlsruhe hat uns über Jahrzehnte, über Generationen so beschäftigt, wie das Thema Nordtangente. Wenn ich Lüppo Cramer anschau, rechts von mir, er hat einmal eine Partei gegründet, die damals Wahlkampf geführt hat, und hat sich dafür ausgesprochen, diese Nordtangente zu verhindern. Er sitzt heute immer noch im Gemeinderat. Ich möchte damit zum Ausdruck bringen, dass wir wissen, dass dieses Thema Karlsruhe gespalten hat und bis zum heutigen auch noch in vielen Bereichen spaltet. Es ist auch eine wahre Geschichte. Das gehört zum Thema Nordtangente genauso dazu. Es gebührt auch, hier einmal erwähnt zu werden.

Als ich im Jahr 2004 bei der Einweihung des ersten Autobahnanschlusses der Nordtangente gesprochen habe, habe ich gesagt: Was lange währt, wird endlich gut. Es ist uns gelungen, in Grötzingen eine Verkehrsentslastung hinzubekommen mit dem Grötzingener Tunnel. Wir haben einen Autobahnanschluss gebaut. Wir haben dort Gewerbe und Industrie angesiedelt beziehungsweise daran angeschlossen. Und wir haben damals gesagt, wir möchten den Weiterbau mit dem bestehenden Planrecht bis zur Theodor-Heuss-Allee vollenden, um, was Sie, Herr Oberbürgermeister eben gesagt haben, die Stadtteile vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Der Verkehr, der von der Autobahn kommt, der nicht nur Ziel- und Quellverkehr ist, muss überregional gesehen werden. Sie haben zum Beispiel Stutensee angesprochen, die L 560, dass wir dort die Verkehre abfließen lassen können. Für uns als Christdemokraten in dieser Stadt war es schon immer so, dass wir erst dann eine starke Gesellschaft bilden können, wenn wir eine starke Infrastruktur haben, wenn wir eine starke Wirtschaft und einen starken Handel haben. Das sind die Grundlagen für unseren sozialen Frieden in dieser Stadt. Wir geben an vielen Stellen das Geld dafür aus, dass dieser soziale Frieden gewahrt wird. Aber wir dürfen auf der anderen Seite nicht vergessen, wo diese ganzen Millionen herkommen, die wir brauchen. Das kommt daher, dass wir eine starke und eine gesunde Wirtschaft haben.

Deshalb haben wir damals gesagt, wir gehen diesen Weg mit. Wir haben aber damals auch den Hagsfelder Bürgern versprochen, dass wir den Weiterbau vorantreiben werden. Dies ist – das wissen Sie alle – uns letztendlich nicht gelungen, Herr Oberbürgermeister. Die Gründe sind bekannt. Aber es ist auch irgendwann an der Zeit, das, was geschehen ist, abzuhaken. Wir haben auch lernen müssen, dass sich die politischen Mehrheitsverhältnisse in dieser Stadt geändert haben. Es ist nicht mehr so einfach, eine Straße mit bestehendem Baurecht zu bauen, zu realisieren. Wir haben dazugelernt als Christdemokraten. Das wissen Sie, Herr Oberbürgermeister. Wir sind bis zum heutigen Tage alle Ihre Schritte mitgegangen. Von der Aufgabe des bestehenden Baurechts bis hin zu einer Neuplanung, die Sie uns vorhin vorgelegt haben. Wenn ich gesagt habe, dass wir in Verantwortung stehen für die Bürger in Hagsfeld, dann stehen wir aber auch in Verantwortung für die gesamte Stadt Karlsruhe und ihre Bevölkerung. Deshalb sind wir heute an dem Punkt angelangt, dass wir sagen, wir gehen ein neues Planfeststellungsverfahren mit. Sie selbst haben es gesagt, das Ende beziehungsweise die Inbetriebnahme dieser Straße wird sich über Jahrzehnte hinziehen. Ich sage Ihnen, dass die nächsten 20 Jahre nichts passieren

wird. Sie wissen es selber. Allein, ein Baurecht zu erhalten für solch ein Bauprojekt, ist heutzutage fast unwahrscheinlich, um nicht zu sagen, es wird über zeitraubende Prozesse entschieden. Aber es ist Zeit, dass wir Fakten schaffen. Wir sind bereit als Karlsruher Christdemokraten, mit Ihnen ein Stück des Weges zu gehen.

Allerdings haben wir einen Antrag gestellt, weil wir meinen, die Troglösung ist in diesem Fall besser. Wir haben Ökologie aber auch Ökonomie zu sehen. Wenn wir Ökologie sehen, ist in diesem Bereich mehr zu tun, wenn wir eine Troglösung vorantreiben. Deshalb haben wir diesen Antrag gestellt. Weil wir letztendlich mit dieser Troglösung dann auch natürliche Brückenbauwerke hinbekommen, Überdeckelungen hinbekommen, die wir dann wieder miteinander in den Naturschutz. Deshalb ist es von meiner Seite der richtige Antrag, die Troglösung zu unterstützen. Wir bitten um Ihr Vertrauen. Es ist jetzt müßig, über jeden einzelnen Antrag zu diskutieren, ob die Zahlen stimmen, ob es richtig oder falsch ist, noch mehr Verkehrsbehinderungen im Ortsteil einzubauen. Wir sind es – das habe ich eben gesagt – der Bevölkerung schuldig, dass wir heute Nachmittag Fakten schaffen. Wir sollten bei aller Diskussion auch immer eines im Auge behalten, dass letztendlich der Mensch im Mittelpunkt steht und auch er ein Stück dieser Natur und dieser Gesellschaft ist. Deshalb bitten wir um Unterstützung für unseren Antrag zur Troglösung.

Stadtrat Marvi (SPD): Wir werden heute die sogenannte Umfahrung Hagsfeld einen entscheidenden Schritt weiterbringen. Ich sage das mit allen Stimmen meiner sozialdemokratischen Fraktion. In Zuschriften von Gegnern einer Umfahrung Hagsfelds, die wir dieser Tage erhalten haben – Sie werden auch welche erhalten haben –, stand oft, wir sollen doch bitteschön als SPD-Fraktion nicht so stur an unserer Position festhalten, die wir schon in mehreren Kommunalwahlprogrammen versprochen haben. Das Thema begleitet uns schon eine Weile. Wir sollen uns etwas flexibler zeigen in der Art, wie wir uns hier im Gemeinderat positionieren. Hier muss ich angesichts der erheblichen Belastung der Bevölkerung in Hagsfeld widersprechen. Nein, wir stehen zu unserem Wort, weil Kommunalpolitik verlässlich sein muss, unser Wort, das wir gegeben haben, verlässlich sein muss, aus guten Gründen und zu dem wir auch inhaltlich stehen. Man darf nicht beliebig werden, auch wenn man solche Entscheidungen im Sinne des Gemeinwohls gegen Einwände und Widerstände treffen muss, und das in einer Demokratie auch aushalten muss. Man muss nicht immer der Beliebteste oder die Beliebteste sei. Man muss das entscheiden, was man für richtig erachtet. Darum geht es in einer Demokratie.

Am Beispiel der Umfahrung Hagsfeld wird gerne ein Widerspruch aufgemacht zwischen Ökologie und Infrastrukturpolitik. Von Lebensqualität wurde in den letzten Wochen wenig gesprochen. Darüber müssen wir aber heute sprechen. Wir wollen das nicht gegeneinander ausspielen, klimapolitische Ziele gegen die Interessen der Hagsfelder Bevölkerung nicht mitmachen. Für uns ist beides darstellbar. Wir haben aus Überzeugung die Klimaschutzstrategie – heute haben wir eine wichtige Maßnahme hier diskutiert – mitbeschlossen im Gemeinderat. Aber wir wollen heute auch den Weg frei machen für die Umfahrung und eine über die Verkehrsentslastung hinausgehende wirtschaftspolitische Weichenstellung mit der Anbindung des Technologieparks erreichen. Wenn man sich die Mühe macht, alle Effekte bis zum Ende zu denken, dann kommen wir aus unserer Sicht zu einer CO₂-Bilanz, die wir vertreten können. Zu den vielen Experten auf dem Gebiet der Verkehrssimulation möchte ich gleich noch kommen.

Eine grundsätzliche Anmerkung sei mir noch erlaubt, weil ich dieser Tage oft den Satz gelesen habe, der fast schon biblisch ist: Wer neue Straßen säht, der wird Verkehr ernten. Das ist so die

Formulierung. Ich finde, diesem Satz wohnt eine unglaubliche Banalität inne, aber auch, was mich bedrückt, eine unglaubliche Hoffnungslosigkeit, dass wir jemals den Wandel im MIV bekommen werden. Das muss man sagen. Wir reden - es wurde vorhin von Herrn Oberbürgermeister gesagt – gerade einmal von 1 ‰ unseres Verkehrsnetzes bei diesem Lückenschluss. Wir reden von einer Stadtstraße, von einem „Sträßle“. Aber wir sind zuversichtlich. Es sind noch einige Jahre hin. Herr Ehlgötz hat es gesagt. Dieses „Sträßle“ wird nicht morgen gebaut, sondern erst in einigen Jahren vollendet sein. Es wird noch eine ganze Weile gehen. Erheblich mehr MIV mit erneuerbaren Antrieben muss unser politisches Ziel sein und nicht diese kollektive Mutlosigkeit, die wir erleben auf den Karlsruher Straßen und die auch auf dieser Stadtstraße unterwegs sein wird. Die Lärmbelastung heute ist unerträglich. Sie raubt Lebensqualität. Darum geht es uns. Sie macht krank. Wir wollen heute gegensteuern. Es wird immer von Hagsfeld gesprochen. Es wurde vorhin auch von Rintheim gesprochen. Es geht uns auch um die Entlastung von entsprechenden Wohngebieten in Rintheim. Wir bekennen uns ausdrücklich zu den Annahmen und vertrauen auf die Annahmen dieser Vorlage, die von einer Verkehrsentlastung von fast einem Drittel für die betroffenen Gebiete in Hagsfeld ausgehen. Das betonen wir deswegen so ausdrücklich, weil wir in den letzten Monaten so vielen selbsternannten Verkehrssimulationsexperten begegnet sind, mit eigenen mathematischen Modellen. Wir vertrauen auf das, was die Verwaltung hier entsprechend gutachterlich herausbekommen hat.

Für uns ist maßgeblich, dass heute eine Mehrheit zustande kommt. Man kann im Detail streiten über Trog, über Brücke. Wir werden heute der sich abzeichnenden Mehrheit zustimmen zum Trog. Und – da bin ich bei meinem Vorredner – lassen Sie uns heute endlich einen Knopf an dieses Thema machen und nicht ewig weiterdiskutieren.

Stadtrat Hock (FDP): Es war hier viel die Rede von Versprechen, Zuverlässigkeit etc. Darauf möchte ich am Anfang meiner Rede aufbauen. Herr Oberbürgermeister, Sie haben in Ihrem Wahlkampf den Hagsfelderinnen und Hagsfelder versprochen, dass sich in diesem Bereich etwas tut. Ich kann Ihnen einmal kurz schildern, wie sich meine Fraktion damals verhalten hat, als die Eröffnung dieses Anschlusses stattfand. Die Hagsfelder Bevölkerung wusste, was mit dem neuen Anschluss auf sie zukommt. Sie hat aber mitgemacht, weil sie vertraut hat auf das, was die Karlsruher Kommunalpolitik ihr versprochen hat. Wir haben es auch versprochen. Wir haben damals gesagt, wir gehen das mit. Aber das, was jetzt hier ist, kann nicht – ich wiederhole – kann nicht das Ende der Fahnenstange sein. Denn, wenn das das Ende gewesen wäre, dann wären der Kollege hier, wir und andere damals mit Sicherheit bei diesem Projekt so nicht mitgegangen, weil wir genau wussten, dass, wenn das so bleibt, die Hagsfelder Bevölkerung unter den Konsequenzen leiden muss. Wenn Sie sich über Jahrzehnte mit Menschen in Hagsfeld unterhalten, dann muss man wirklich sagen, ist es eine traurige Sache. Alle die, die uns vorhalten, dass wir das jetzt nicht tun sollten, sollten sich einmal ernsthaft mit den Menschen im Hagsfelder Stadtteil auseinandersetzen. Dann werden sie nämlich, wenn sie nicht komplett verblendet sind, irgendwann sagen, das kann nicht so bleiben.

Ich sage Ihnen ganz ehrlich, meine Fraktion ist verlässlich. Wenn man darauf eingeht, was wir jetzt mit diesem Abschnitt schaffen, man muss es noch einmal sagen, weil es einfach verwaschen wird. Man will es nicht hören. Aber die Entlastung für den Ostring ist gegeben. Auch die, die sagen, wir wollen nicht, dass bei uns mehr Verkehr kommt, das kann ich nachvollziehen. Aber da müssen wir dann auch regulativ eingreifen, wie zum Beispiel mit den Fragen der Waldstädter Bevölkerung, ob bei ihnen dann mehr Verkehr sein wird. Die haben heute schon Ziel- und Quellverkehre. Wir müssen darauf achten. Das werden wir, Herr Oberbürgermeister, si-

cherlich auch tun, dass dort nicht mehr Verkehr in den Ostteil fließt. Aber ich sage Ihnen voraus, es wird auch eine Entlastung für Rintheim sein, auch wenn es viele vielleicht nicht hören wollen. Ich sage Ihnen auch voraus, die Menschen, die jetzt in den Ortsteilen Stutensee usw. immer durch Hagsfeld fahren, die werden dann diese nutzen. Es wird eine Entlastung für diesen Ortsteil. Das wird definitiv der Fall sein.

Meine Fraktion – das wissen Sie – hat sich für den Trog ausgesprochen. Wir glauben, dass sich das mehr in die Landschaft einfügen wird, als ein riesiges Brückenbauwerk. Wir glauben auch ökologisch, dass man mit einer Überdeckung in einigen Bereichen viel erreichen kann. Ich glaube auch, dass es schalltechnisch mit einem Trogbauwerk einfach besser sein wird und wir da keine weiteren Probleme bekommen. Es wurden die Zahlen beleuchtet. Der eine wertet die so und der andere wertet sie anders. Ich sage Ihnen nur, wir von der FDP-Fraktion sind in diesem Punkt über Jahrzehnte verlässlich gewesen und sind es auch heute. Meine Fraktion wird heute für den Trog stimmen. Ich hoffe, dass wir eine Mehrheit in diesem Rat hinbekommen, damit das, was damals bei Eröffnung dieses Teils der Hagsfelder Bevölkerung versprochen wurde, heute umgesetzt wird. Man hat es versprochen. Zu dem, was man verspricht, sollte man auch stehen. Auch, wenn uns der Wind entgegenbläst. Ja, das können wir aushalten. Da sind wir breit genug. Wir denken, dass heute hoffentlich eine Mehrheit zustande kommt. Das wünschen wir uns auch, da würden wir gerne mitgehen.

Stadtrat Dr. Schmidt (AfD): Zunächst muss ich Ihnen in allem Recht geben, Herr Oberbürgermeister, was Sie vorgetragen haben. Außer vielleicht die Sache, was die Größe der Straße angeht. Wir haben uns ziemlich lange im Gemeinderat, in den verschiedenen Gremien mit den beiden Varianten auseinandergesetzt. Die Stadtverwaltung hat eine klare Analyse vorgelegt. Es ist nicht so, dass das Brückenbauwerk Nachteile bringen würde, was den Lärm angeht. Die Simulation zeigt ganz klar, die einzige Stelle, an der der Lärm mit der Brücke größer ist, ist dort, wo er jetzt schon durch die Züge viel höher ist, nämlich direkt neben dem Gleis. Wenn man sich die anderen Kriterien anschaut, stellt man fest, dass mit Ausnahme des Landschaftsbilds vieles für die Brücke spricht. Vor allem spricht für die Brücke – für die AfD ist Umwelt- und Artenschutz sehr wichtig, steht in unserem Grundsatzprogramm -, dass aus Umweltaspekten, aus Artenschutzaspekten die Brücke klare Vorteile hat. Weil nicht die Landschaft völlig zerschnitten wird, sondern weil weiterhin ein Austausch unter der Brücke hindurch möglich ist, weil sich die Tiere dort frei bewegen können.

Vor diesem Hintergrund bevorzugen wir ganz klar die Brückenlösung.

Wir wollen aber, so wie Sie, Herr Oberbürgermeister, auf alle Fälle, dass die Umfahrung kommt. Deswegen haben wir auch einen Änderungsantrag eingebracht. Dieser Änderungsantrag ist so gedacht, dass er ziemlich am Ende abgestimmt wird, bevor über die Vorlage der Stadtverwaltung abgestimmt wird. Es zeichnet sich hier ab, dass es unter den Befürwortern der Südumfahrung eine Mehrheit für die Troglösung gibt. Wir wollen aber mit unserem Antrag sicherstellen, dass es irgendeine Umfahrung gibt. Deswegen gehen wir davon aus, dass unser Antrag dann nach der Troglösung abgestimmt wird und vor der Brückenlösung, die von der Verwaltung vorgeschlagen wird. Dann wäre unser Antrag die Möglichkeit, die Umfahrung weiter zu betreiben, ohne sich jetzt schon festlegen zu müssen, ob Brücke oder Trog. Das ist die Idee, die hinter unserem Antrag steckt. Sicherstellen, dass die Umgehung von Hagsfeld jetzt kommt und später entscheiden, ob Brücke oder Trog. Jetzt kommt die Begründung, warum. Darauf hatten Sie, Herr Oberbürgermeister schon hingewiesen in dem Rundschreiben, das Sie uns geschickt hatten. Es ist nötig, dass die Verkehrsprognose neu erstellt wird für das Jahr 2035, damit das Pla-

nungsverfahren fortgesetzt werden kann. Wir gehen davon aus, dass es dann zu größerer Verkehrsbelastung kommt, einfach weil das der Trend der letzten Jahre ist, dass immer mehr Verkehr in den Bereich kommt. Wir glauben, dass es auf der Basis von diesen Zahlen, die dann höher sein werden, davon gehen wir aus, dann auch zu einer anderen Bewertung der beiden Varianten Trog oder Brücke kommt. Deswegen glauben wir, dass es jetzt zu früh ist, das zu entscheiden. Das wollte ich nur sagen und unseren Änderungsantrag begründen. Er soll sicherstellen, dass die Umfahrung kommt. Die Variante soll dann später entschieden werden. Denn die Variante ist natürlich nicht nur eine ökologische Frage, sondern auch eine Kostenfrage. Wir wissen auch nicht, wie sich die wirtschaftliche Entwicklung weiter gestaltet. Wir haben im Moment ein Riesenproblem. Wir haben ein finanzielles Problem hier in der Stadt. Vielleicht wird dann, wenn die Prognose vorliegt, der Unterschied in den Kosten ausschlaggebend sein. Es wird dann noch zu einem Umdenken bei dem einen der anderen kommen.

Generell muss man sagen, dass das, was wir in den letzten 30 Jahren gemacht haben, immer mehr Arbeitsplätze nach Karlsruhe zu holen, immer mehr Betriebsstätten hier zu bauen, sicher der richtige Weg war. Aber das führt natürlich dazu, dass Leute einpendeln müssen. Denen muss man es ermöglichen. Es geht nicht mit der Straßenbahn in Hagsfeld, sondern das sind die, die von weither kommen. Die müssen über die Rheinbrücke und die Umfahrung Hagsfeld irgendwie in die Stadt kommen, damit wir hier eine Zukunft haben. Deswegen ist es unbedingt nötig.

Stadtrat Bimmerle (DIE LINKE.): Wir haben im Gemeinderat den Klimanotstand beschlossen. Wir haben die Betrachtung der Klimarelevanz beschlossen. Genau mit der Zielsetzung der Überprüfung der ökologischen Sinnhaftigkeit von Projekten. Wenn wir diese Kriterien, die wir bei diesen Beschlüssen angelegt haben, heute anwenden bei dieser Entscheidung, kann es nur eine einzige Entscheidung geben, dass dieses Projekt jetzt beendet wird. Wir kommen nämlich an dieser Stelle zu einer entscheidenden Gabelung, ob wir endlich Projekte aus der Vergangenheit, basierend auf falschen, veralteten Planungen überprüfen oder ob wir Projekte weiter fortsetzen wider besseres Wissen. Dass die konservative Seite des Gemeinderates diese Projekte fortsetzt, verwundert mich jetzt nicht. Wenn es um die Themen Autopolitik oder Straßenbau geht, dann setzt ganz oft der wissenschaftliche Verstand aus. Dann wird ganz oft der Klimaschutz geopfert für eine falsche Verkehrspolitik der 70er Jahre. Aber dass die SPD heute die ökologische Mehrheit in diesem Gemeinderat verlässt, erstaunt dann doch ein wenig. Vor allem, weil Sie vorhin richtig darauf hingewiesen haben, wie wichtig es ist, jetzt das Klimaschutzkonzept in die Praxis umzusetzen. Liebe SPD, mit Ihrer Entscheidung für die Umfahrung Hagsfeld machen Sie eines deutlich: Wer einen verlässlichen Partner will – dieser Wert wurde heute sehr hoch gelegt – in einer progressiven Mobilitätspolitik, der kann leider nicht bei der SPD landen.

(Beifall des Publikums; Zurufe)

Wenn wir uns die Fakten anschauen, müssen wir wahrnehmen, dass wir eine Verzerrung der öffentlichen Debatte haben. Wir sprechen darüber, dass dieses Projekt die Bürgerinnen und Bürger entlastet, als ob morgen diese Umfahrung da sein wird. Dieses verzerrte Bild müssen wir endlich einmal klarstellen. Wir reden über Jahre der Planung. Das ist jetzt nicht durch die Verwaltung erzeugt, sondern einfach durch den politischen Diskurs. Aber es stellt ein Problem dar.

Wenn wir jetzt einmal die Argumente dagegen anschauen, dann gibt es zahlreiche. Es sind nicht nur die ökologischen negativen Auswirkungen, wie der Kollege der GRÜNEN es gut dargestellt hat, die Zerschneidung der Landschaft, die Versiegelung der Flächen, nein, es sind auch verkehrspolitisch ganz gravierende Fehleinschätzungen, die vorgenommen werden. Selbst wenn wir die Zahlen dieser Untersuchung glauben sollten, werden die Entlastungen minimal werden. Wir sprechen einmal von 30 %, einmal von 20 %, mal weniger. Das Problem kommt – das hat Herr Löffler richtig bemerkt – woanders her und nur zu einem geringen Teil vom Durchgangsverkehr. Wir erleben – da gab es vor kurzem Medienberichte dazu -, dass wir in dieser Stadt immer mehr Autobestand haben, dass wir immer mehr Autoverkehr haben, dass wir uns eigentlich in die völlig falsche Richtung entwickeln. Das Problem in dieser Stadt sind keine fehlenden Straßen. Es sind zu viele Autos, die wir leider haben. Dort müssen wir ansetzen mit unserer Politik. Ich will auch am Ende nicht verantwortlich dafür sein, wenn wir dann – Herr Oberbürgermeister, Sie haben es in der BNN gesagt – in Zukunft wirtschaftliche Schwierigkeiten haben werden. Ich will, wenn wir heute diese Entscheidung treffen, auch in Zukunft nicht verantwortlich sein, so ein hohes Investitionsvolumen in ein Projekt zu setzen, das vielleicht minimale Effekte haben wird und das an anderer Stelle weitaus größere Belastungen geben wird. Lassen Sie uns dieses Geld nehmen, lassen Sie uns das in den öffentlichen Nahverkehr und in die Radinfrastruktur investieren. Mit diesem Geld können wir da weitaus mehr bewegen als heute mit dieser Entscheidung für die Umfahrung Hagsfelds.

Ganz erstaunlich finde ich diese neuen Zahlen, die von der Verwaltung kommen, eine Woche, bevor dieses Projekt verabschiedet wird. Diese minus 22.000 Autokilometer am Tag wurden in einem Ausschuss in einem Nebensatz erwähnt. Die Unterlagen, die uns zur Verfügung gestellt wurden, reichen bei weitem nicht aus, um irgendeine Klimarelevanz genauso wie wir es beschlossen haben, darzulegen. Das wäre das erste Mal, dass ein Straßenbau wirklich dafür sorgt, dass wir weniger Autokilometer in der Stadt haben. Herr Marvi, Sie haben dieses Zitat aufgegriffen: Wer Straßen säht, wird Autoverkehr ernten. Das Zitat ist nicht kompliziert. Sie müssen einfach nur aufhören, zusätzliche Straßen in dieser Stadt zu bauen. Das ist nun einmal nichts, was sich irgendwelche Klimaaktivisten ausgedacht haben, sondern die Wissenschaft der Verkehrsökonomie, die das bestätigt mit all ihren Untersuchungen, dass mehr Straßenbau nicht dazu führt. Also, wenn wir unseren Antrag nicht annehmen, diese Entscheidung zu verschieben, bis wir eine vernünftige Vorlage der Klimarelevanz für dieses Projekt haben, kann nur die Entscheidung sein, dieses Projekt endlich zu beerdigen. Nicht nur aus ökologischer Sicht, sondern aus Gründen der Vernunft und auch aus Gründen der finanzpolitischen Verantwortung, die wir für diese Stadt haben.

In den letzten zwei Sekunden möchte ich mich ausdrücklich bei denen bedanken, die in den letzten Wochen Druck aufgebaut haben, damit wir endlich eine Verkehrswende in dieser Stadt haben. Wir werden weiterhin daran arbeiten mit den progressiven Mehrheiten, die wir in diesem Gemeinderat haben.

(Zurufe und Beifall des Publikums)

Der Vorsitzende: Ich möchte das Publikum an die Hausordnung erinnern. Sie haben auf vielen anderen Wegen uns sehr lautstark Ihre Meinung zum Ausdruck gebracht. Dies ist jetzt die Situation, in der das Parlament der Stadt in aller Ruhe miteinander diskutieren können muss. Insofern ist in unsere Hausordnung ausdrücklich untersagt, dass es aus dem Publikum entsprechenden Äußerungen gibt. Das hat jetzt nichts mit Ihnen persönlich zu tun. Das ist hier bei uns in der

Hausordnung die Regel. Ich möchte es vermeiden, dass ich den Saal räumen lassen muss. Deswegen bitte ich Sie wirklich, das jetzt zu akzeptieren.

Stadträtin Lorenz (FW|FÜR): Es gab tatsächlich einmal Zeiten – die nicht mehr ganz so jungen hier im Raum werden sich vielleicht daran erinnern –, da hat man sich über jede neu gebaute Straße gefreut und diese mit viel Tamtam eingeweiht. Das hat sich geändert. Heutzutage wird über jeden Kilometer Straße gestritten. Das Thema Individualverkehr und Umweltschutz entzweit die Gemüter wie fast kein anderes.

Die Südumfahrung von Hagsfeld ist eine zwingende Konsequenz aus der Verkehrspolitik der Vergangenheit. Denn eigentlich hätte bereits mit dem Bau des Autobahnanschlusses Karlsruhe-Nord diese Querspange zur Haid- und Neu-Straße erfolgen müssen. Wer für die Nachverdichtung gestimmt hat, dem muss bewusst sein, dass mehr Menschen mehr Verkehr erzeugen. Nicht die Straßen, Herr Bimmerle, erzeugen den Verkehr, sondern die Menschen. Es ist weltfremd zu glauben, dass unsere Neubürger nur noch mit dem Fahrrad fahren. Die Bürgerinnen und Bürger von Hagsfeld leiden schon viel zu lange unter den Belastungen von Lärm und Abgasen. Es ist unverantwortlich, nach so vielen Jahren Blumenkübel und Verschwenkungen als Alternativen zur Verkehrsentslastung für diesen Stadtteil ins Feld zu führen. Dies können und sollten allenfalls flankierenden Maßnahmen sein. Die Trasse muss die Bahnstrecke unter beziehungsweise überqueren, was den Preis der Querspange nach oben schraubt. Im Vergleich zu anderen Investitionsprojekten in unserer Stadt könnte man sie fast noch als Schnäppchen betrachten. Auch ein Fußballstadion und ein Staatstheater ziehen Individualverkehr an. Im Übrigen, auch hier kommen nicht alle mit dem Rad oder der Bahn.

Beide Varianten, die Trasse und der Trog, sind Einschnitte in das Landschaftsbild und die Natur. Beide Varianten, sowohl der Trog als auch die Trasse, gibt es in Hagsfeld schon. Allerdings stellt die Brücke ein gigantisches monumentales Bauwerk dar, welches das Landschaftsbild nachhaltig verändert, während der Trog sowohl optisch als auch akustisch weit weniger einschneidend für das nahe Umfeld wahrzunehmen ist. Außerdem lässt sich der Trog nicht so einfach um zwei weitere Fahrspuren erweitern. Wir, die Freien Wähler für Karlsruhe, stimmen daher heute für die Troglösung und werden uns für zusätzlichen Lärmschutz für die Anwohner von Rintheim und Teildeckelungen der Troglösung als Querungsmöglichkeit für Tiere einsetzen.

Stadtrat Cramer (KAL/Die PARTEI): Wer mir leidtut, ist die vom Durchgangsverkehr betroffene Hagsfelder Bevölkerung. Denn heute wird mit sehr großen Worten, mit Prognosen von allen, vom Podium, von der rechten Seite bis weit in die Mitte, den Hagsfeldern etwas vorgemacht. Es wird suggeriert, wenn diese Straße kommt, werden die Hagsfelder nicht mehr von Verkehr betroffen sein. Das stimmt nicht. Wir wissen, dass es nur ganz wenige Fahrbeziehungen sind, die weniger sein werden. Es geht letztendlich darum, den wenigen Durchgangsverkehr, den wir in Hagsfeld haben, herauszuholen. Es geht absolut darum – deshalb auch unser Antrag –, dass man erst einmal, bevor man so einen weitgehenden Beschluss fast mit einer Belastung von mindestens 40 Millionen Euro für die Stadt, alle Möglichkeiten ausschöpft, die in Hagsfeld möglich sind, dass kein Durchgangsverkehr die Bewohner dort belästigt. Herr Oberbürgermeister, Sie müssen das sagen und auch Ihre Partei, die SPD, muss es heute wohl sagen: Es ist schon alles gemacht, wir haben alles getan. Das stimmt nicht. Es gibt harte Maßnahmen, die Autos einfach nicht mehr weiterfahren lassen, den Durchgangsverkehr einfach nicht mehr weiterfahren lassen, zum Beispiel durch Poller, wo nur die Hagsfelder, die dort wohnen, in diese Straße hinein-

fahren können. Der Verkehr muss dann weiträumig abgeleitet werden durch Hinweise. Es gibt sehr viele Möglichkeiten. Aber das wird letztendlich nicht gewollt.

Herr Oberbürgermeister, Sie haben vor acht Jahren der Bevölkerung etwas versprochen. Aber es ist doch in diesen acht Jahren sehr viel passiert, auch bei der SPD. Ich verstehe es nicht. Es liegt an Ihnen. Mit denen da drüben will ich heute gar nicht sprechen. Es bringt nichts. Es ist klar, was die machen. Hier würde eine Mehrheit stehen, wenn Sie einsehen würden, dass zusätzlicher Straßenbau in dieser Dimension an dieser Stelle nichts bringt, nichts für das Klima bringt. Herr Oberbürgermeister, Sie haben bei der Vorstellung des Wirtschaftsspiegels, der heute ausgelegt wurde, gesagt, der Kampf gegen den Klimawandel ist unverändert eine der größten globalen Herausforderungen, der sich auch die Unternehmen in Karlsruhe und der Region stellen müssen. Ich möchte ergänzen, auch die Politik muss sich ihr stellen. Das müssen Sie und auch die SPD mir einmal erklären, wie man dem Klimawandel entgegentreten will, wie man dem Klimanotstand gerecht werden will, wie man dem Klimaschutzkonzept gerecht werden kann, und dann so eine Straße dort durchhaut und sich überhaupt keine Gedanken macht, was das ökologisch und klimatisch bedeutet.

Von daher, ich bin sehr enttäuscht, das muss ich offen sagen, von der SPD. Bei den anderen dort drüben, da hätte ich nichts anderes erwartet.

Stadtrat Honné (GRÜNE): Ich will zu ein paar wenigen Punkten noch etwas sagen. Einmal wurde der Spruch gebracht: Wer Straßen säht, wird Verkehr ernten. Das ist ein ganz alter Spruch. Der hat in seiner Bedeutung nichts verloren. Er sagt ganz klar, wenn man neue Straßen baut, dann wird es mehr Verkehr geben, weil das Straßensystem durchlässiger wird, also fahren mehr Leute mit dem Auto. Zunächst merkt man das nicht. Zunächst fahren viele auf der Umgehungsstraße. Die zu entlastende Straße wird entlastet. Übrigens in dem Fall hier so minimal, dass die Anwohner es nicht hören können, dass eine Entlastung passiert ist, weil es nur 3.000 Autos sind.

(Zuruf **Stadtrat Ehlgötz/CDU**)

Herr Oberbürgermeister, in Ihrer Präsentation war der Strich mit den 3.000 Autos genauso breit wie bei den 12.000, die anschließend bleiben. Das ist sehr schön, wie man das grafisch verheimlicht, dass nur so wenig wegfällt. Tatsächlich wird es nicht zu hören sein. Nach einiger Zeit, das ist auch die allgemeine Erfahrung, wenn die Autofahrer sich daran gewöhnt haben, fahren genauso viele wieder auf der ursprünglichen Straße, weil alle entdeckt haben, da kommt man jetzt schnell durch. Dann kann ich da besser fahren. Insofern hilft es ganz wenig, außer in ganz wenigen Ausnahmen wie Wolfartsweier. Da hat es wirklich etwas gebracht. Aber das war eine ganz extreme Ausnahme, die nur die Regel bestätigt.

Dann wurde von Elektroautos gesprochen. Elektroautos haben unter 50 km/h den Effekt, dass sie deutlich leiser sind, so leise, dass demnächst sogar Lautsprecher eingebaut werden müssen, die nach außen einen Ton abgeben. In der Ortsdurchfahrt wird es dadurch leiser werden, weil die Autos da unter 50 km/h fahren. Auf der Umgehungsstraße fahren sie deutlich über 50 km/h. Da wird sich wenig am Lärm ändern, dadurch dass Elektroautos demnächst da fahren, weil dann das Reifengeräusch und das Windgeräusch das Entscheidende ist. Der Motor spielt bei den hohen Geschwindigkeiten kaum eine Rolle. Genau das würde verursachen, dass es mit Elektroautos bei der Umgehung genau gleich laut ist. Andere Sache noch bei Elektroautos. Sie

haben keine Abgase vor Ort. Das ist der Vorteil für Hagsfeld. Da wird sich demnächst auch etwas ändern. Es wurde schon angesprochen, dass diese Umfahrung erst in vielen Jahren zu erwarten ist. Womöglich sind die Elektroautos schneller da und werden die Abgas- und Lärmbelastung im Ort schon stärker ändern, als es die Umgehung jemals schaffen wird, selbst in ihren besten Zeiten.

Dann werden wir immer wieder aus der Bevölkerung angesprochen, Ihr müsst dringend für einen Trog stimmen, weil da die Lärmbelastung für uns geringer ist. Da kann man ganz klar sagen, das ergibt sich aus den Unterlagen, die Lärmbelastung ist nicht davon abhängig, ob Trog oder Brücke. Es geht ausschließlich darum, wie stark die Lärmschutzmaßnahmen sind, die angebracht werden, also, wie hoch die Lärmschutzwand ist und wie die ausgestaltet ist, konvex, konkav und all so etwas. Dadurch kann man bestimmen, wieviel Lärm anschließend noch ankommt. Es ist nicht wichtig, ob es eine Brücke oder ein Trog sein wird.

Stadträtin Dogan (CDU): Vieles ist von den Vorrednern in der ersten Runde, die wie wir eine Troglösung beziehungsweise insgesamt eine Entlastung und Umfahrung – ich sage es weiter gefasst als nur Hagsfeld – für den Nordosten unserer Stadt befürworten, gesagt worden. Ich möchte noch auf einige Punkte aufmerksam machen, die von den Vorrednern, insbesondere auch von den Gegnern, vollkommen außer Acht gelassen werden.

Wir haben in den letzten Jahrzehnten eine Zunahme der Bebauung gehabt. Dies wurde richtig gesagt. Und zwar auch in anderen Bereichen. Denken wir an die Durlacher Allee, dort wird weiter ausgebaut. Dies wird den Ostring weiterhin mit Verkehr belasten. Wir haben heute die Möglichkeit, Versprechen wahrzumachen, die den Anwohnerinnen und Anwohnern der betroffenen Stadtteile Hagsfeld in seiner Gesamtheit und Rintheim in vielen Teilen, in denen es heute schon Schleichverkehr gibt – ich nenne nur einmal den Koyweg – gegeben wurden. Natürlich hat sich auch schon am Rande der Oststadt eine Verkehrszunahme abgezeichnet. Es wurde seit Jahrzehnten versprochen, hier eine Lösung zu finden. Wir wollen uns heute daran halten, unsere Versprechen einlösen. Denn das ist auch unser Verständnis von glaubwürdiger Politik und vor allem von Seriosität.

Wir haben uns auch Gedanken gemacht um Eingriffe in die Landschaft, in das Landschaftsbild und Natur- und Umweltschutzbelange. Der Vorteil, den wir in der von uns vorgeschlagenen Troglösung sehen, ist, dass sie der mildere Eingriff ist, weil sie zum einen geringere Flächen frisst im Vergleich zur Brückenlösung. Wir kennen sie schon. Wir kennen diesen Trog, nämlich knappe 1,8 km weiter im Norden, Beuthener Straße. Dort haben wir bereits einen Trog unter dieselbe Trassenführung. Dieser Trog bewährt sich. Er bewährt sich auch, was die Tierwelt und Umweltschutzbelange betrifft. Da unterstützen wir auch weitere Prüfungen von Maßnahmen, die eine ökologische Verträglichkeit herstellen. Das ist auch möglich, wurde von den Fachleuten im Vorfeld immer besagt und bestätigt.

Wenn man uns hier vorwirft, wir würden nur an Verkehrspolitik denken, dann grenzt es schon an Hohn. Weil der Vorwurf gerade von denen kommt, die die Belange der Menschen vor Ort, gemessen an dem von Ihnen höher verfolgten Ziel, gänzlich außer Acht lassen. Die GRÜNE-Fraktion und auch DIE LINKE. zeigen eines, sie kennen offensichtlich die Bevölkerungsstruktur im alten Stadtteil von Hagsfeld nicht. Die meisten Menschen, die dort wohnen, ich komme aus der Schwetzingen Straße, von Geburt an, sind heute hochbetagte Senioren. Ich gehöre dort zu den Jüngeren, mit großem Abstand. Die sind nicht mehr in der Lage, mit dem Fahrrad von Hags-

feld in die Innenstadt zu fahren. Auch wenn sie es gerne tun würden. In Hagsfeld wurden sämtliche Varianten, der Herr Oberbürgermeister hat es ausgeführt, für Entlastungsmöglichkeiten ausprobiert. Wir waren gerne und oft Pilotprojekt. Unser Bürgervereinsvorsitzender im Publikum kann es bestätigen. Wir haben immer gerne mitgemacht und auch als Fraktion unterstützt, für Hagsfeld Pilotprojekte zu machen, um mögliche Entlastungen zu prüfen und zu ermöglichen; von der Anbindung an die Straßenbahnlinien, von Radrouten, vom Bahnhof. Jede Möglichkeit haben wir unterstützt. Wir waren beim Gehwegparken die Piloten in Karlsruhe. Was hat es im Ergebnis, was den Verkehrsfluss angeht, gebracht? Wenig. Diese Maßnahmen waren nicht zielführend, um dieses konkrete Problem zu lösen, nämlich den Verkehr aus Hagsfeld und dem Nordosten der Stadt zu entlasten. Dieser Verkehr kommt nicht aus Hagsfeld. Das würde man feststellen können, wenn man sich einmal die Bevölkerungszahl anschaut. Wir sind ein Stadtteil mit relativ wenig Bevölkerung im Vergleich zu den benachbarten Stadtteilen. Dieser Verkehr kommt von außen nach Hagsfeld. Dort soll er auch wieder hin, sonst platzt Hagsfeld aus den Nähten und die Menschen haben eines nicht: Lebensqualität. Die wollen wir ihnen heute wieder in Aussicht stellen.

Der Vorsitzende: Lassen Sie mich zu zwei, drei Punkten noch etwas ergänzen. Ich bin völlig Ihrer Meinung, Herr Stadtrat Honné und kenne das auch aus eigener Anschauung. Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten. Das Problem ist, dass in den letzten 50 Jahren nie konsequent die Straße, die man dadurch entlasten würde, auch konsequent zurückgebaut wurde. Insofern ist an der Stelle Wolfartsweier keine Ausnahme, sondern es ist ein rühmliches Einzelbeispiel, das sich von vielen anderen Beispielen vorher positiv abhebt. Denn da hat man es konsequent gemacht. Ich würde diese Umfahrung von Hagsfeld Ihnen nie vorschlagen, wenn damit nicht ganz klar verbunden wäre, dass wir dann etwa auf dem Ostring, wo es technisch und verkehrlich möglich ist, vielleicht eine Spur wegnehmen, dass wir versuchen, in Hagsfeld alles noch einmal zu reduzieren, was irgend geht. Es ist eben so, dass ich die einzige Durchfahrtsmöglichkeit, die es dort gibt, nicht einfach unterbrechen kann. Das wird mir von meinen Experten als nicht durchführbar erklärt. Das kann ich aber machen, wenn ich eine Alternative anbiete. Von daher hängt das miteinander zusammen. Was in Wolfartsweier funktioniert hat, wird an der Stelle auch in Hagsfeld funktionieren.

Das Thema Elektroauto ist völlig richtig. Da gibt es weniger Lärm und weniger Abgase. Aber ein Teil des Gemeinderates kennt die Situation in Hagsfeld offensichtlich nicht. Das Problem sind nicht der Lärm und die Abgase. Das Problem ist die physische Präsenz von Autos. Da nutzt es auch nichts, wenn ein Teil davon mit dem Elektroauto unterwegs ist. Das ist natürlich für die Umwelt weniger belastend dort vor Ort. Aber an der Tatsache, dass dieser ganze Raum über Stunden zugestellt ist mit Autokarawanen, werden Sie nichts ändern. Ich habe den Menschen vor sieben Jahren nicht versprochen, ich baue auf alle Fälle eine Umfahrung, die muss vierspurig sein. Ich habe gesagt, wir müssen das Problem lösen. Alle bisherigen Ansätze haben zu keiner Problemlösung geführt. Das, was wir Ihnen heute vorschlagen, ist nicht das Projekt aus der Vergangenheit. Das hätte so ausgesehen, wie mit den 26 m und am besten noch gerade durch bis sonst wohin, Theodor-Heuss-Allee und noch weiter, sondern das ist eine dieser Diskussion und dieser Zielsetzung angepasste Dimension, nämlich zu sagen, wir wollen nur eine Alternative für das bieten, was wir im Moment schon haben. Wir wollen es aber auch nicht so attraktiv machen, dass man mehr anzieht. Man will es aber auch so attraktiv machen, dass man die dort weg bekommt, die im Moment Umwege fahren und auch durch Hagsfeld fahren, um von einer Ecke im Westen nach Osten zu kommen oder umgekehrt. Das ist die Verlässlichkeit, an die ich mich jetzt gebunden fühle. Insofern setze ich auch nicht 1 : 1 irgendetwas um. Der Autobahn-

anschluss Karlsruhe-Nord war vor sieben Jahren schon gebaut. Da müssen sich andere fragen, warum sie den jemals zugelassen haben. Ich habe ihn vorgefunden. Ich muss mich dann mit den Themen auseinandersetzen, die sich daraus ergeben.

Wir müssen das noch einmal berechnen. Es gab kürzlich die Darstellung in der Zeitung, dass der Autoverkehr seit 2007 erheblich zugenommen hat. Wir müssen noch einmal berechnen, wie sich parallel dazu die Einwohnerzahl entwickelt hat. Ich bin mir gar nicht einmal so sicher, ob es wirklich eine relative Zunahme ist oder nicht nur einfach eine lineare entlang der Entwicklung der Bevölkerungszahl. Das kann uns auch noch nicht beruhigen, denn wir müssen noch mehr für die Verkehrswende in Karlsruhe selbst erreichen. Wir müssen auch in Hagsfeld noch mehr erreichen. Nur, der Durchgangsverkehr wird sich von unseren Verkehrswendemaßnahmen in Hagsfeld nicht groß beeindrucken lassen. Dem müssen wir eine andere Alternative anbieten.

Jetzt kommen wir zum Abstimmungsprozedere. Das ist etwas kompliziert. Wir versuchen, das jetzt gemeinsam durchzubekommen. Ich bitte Sie noch einmal um etwas Aufmerksamkeit vor der Pause. Der weitestgehende Antrag sind die Ziffer 1 und 2 aus dem Antrag der GRÜNEN, nämlich, die Planungen nicht weiter zu verfolgen und damit hat sich alles andere erledigt.

Stadtrat Dr. Schmidt (AfD): Bevor wir jetzt anfangen abzustimmen, müssten wir wissen, ob unser Antrag, so wie wir uns den vorstellen, funktioniert. Das ist eine Frage an den ZJD.

Der Vorsitzende: Ich würde gerne inhaltlich kurz ergänzen. Sie haben gefragt. Dann können wir in die andere Abstimmung gehen. Der ZJD mag ergänzen, wir habe mit dem Regierungspräsidium vereinbart, dass wir eine Vorbereitung treffen für ein Planfeststellungsverfahren. In ein Planfeststellungsverfahren gehört eine Vorzugsvariante. Sie entscheiden heute über die Vorzugsvariante, die wir dort einbringen. Sie müssen bei einer Vorzugsvariante auch untersuchen, welche anderen Varianten es gegeben hätte. Dazu wird sich auch das Regierungspräsidium verhalten in seinem Planfeststellungsbeschluss. Es ist gar nicht ausgeschlossen, dass es eine große Kritik zum Beispiel an dieser Vorzugsvariante Trog gibt, weil man sagt, sie ist deutlich teurer und alle diese Aspekte. Aber das ist dann aus meiner Sicht im weiteren Verfahren miteinander zu diskutieren. Von daher kann ich Ihnen heute nicht empfehlen, eine Vorzugsvariante zu formulieren. Denn Sie haben den Anspruch darauf als Gremium, dass die Stadt mit einer Vorzugsvariante in diese Diskussion geht und dass wir die auch begründen. Insofern kann ich Ihnen an der Stelle kein grünes Licht geben zu sagen, wir halten alles offen und schauen, was das Regierungspräsidium daraus macht. Das wäre fehl am Platz.

Stadtrat Bimmerle (DIE LINKE.): In der Reihenfolge der Anträge würde aus meiner Sicht unser Antrag zuerst kommen, weil wir fordern, dass wir heute keinen Beschluss fassen. Wenn wir den Antrag der GRÜNEN dementsprechend abstimmen, haben wir einen Beschluss gefasst, in welcher Richtung auch immer. Das ist der Ergänzungsantrag, der heute Mittag reinkam.

Der Vorsitzende: Jetzt gab es einen Antrag zur Geschäftsordnung.

Stadtrat Löffler (GRÜNE): Ich würde gerne wissen, in welcher Reihenfolge wir die Anträge abarbeiten, damit wir uns gegebenenfalls noch einmal ein, zwei Minuten beraten können. Die Verschachtelung an den Stellen ist nicht so ganz klar. Es kamen noch Änderungsanträge nach der Hauptausschuss-Sitzung.

Der Vorsitzende: Ich würde Ihnen vorschlagen, dass wir jetzt erst einmal die beiden Antragselemente aufrufen, die heißen: Wir fassen heute keinen Beschluss beziehungsweise, wir wollen das ganze Verfahren abbrechen. Ich, Herr Stadtrat Bimmerle, bin nach wie vor der Meinung, dass das Verfahren abbrechen immer noch weiter geht, als heute keinen Beschluss zu fassen. Aber darüber brauchen wir jetzt nicht streiten.

Herr Stadtrat Löffler, Sie wollen wissen, wie es dann weitergeht. Ich würde jetzt erst einmal grundsätzlich klären, ob wir das Ganze an der Stelle abbrechen oder nicht. Dann würde ich, weil es der weitestgehende Beschluss ist, aufrufen, dass es von zwei Fraktionen den Vorschlag gibt, statt der Brückenlösung die Troglösung als Vorzugsvariante in den Antrag einzubringen. Dann kommen die ganzen anderen ergänzenden Anträge, die da sagen, wir sollen erst einmal etwas mit dem Durchgangsverkehr machen usw. Ganz am Ende wird dann die veränderte oder nicht veränderte Beschlussvorlage zur Abstimmung gestellt. Wenn es dann noch Unklarheiten gibt, können wir dann so damit umgehen.

Dann würde ich jetzt den Antrag der GRÜNEN, weil er am weitestgehenden ist, mit den Ziffern 1 und 2 zur Abstimmung stellen. Wir können Ihren Antrag mit hinzunehmen, Herr Bimmerle, dass wir jetzt nicht abstimmen. Ich glaube, das kommt auf dasselbe heraus. Dann bitte ich um das Kartenzeichen. – Ich sehe 29 Ablehnungen. Damit ist dieser Antrag abgelehnt. Die anderen Ziffern rufe ich nachher auf.

Der nächste Antrag, den ich Ihnen zur Abstimmung stelle, wäre der Antrag der FDP-Fraktion, dass man eine Straßenunterführung beantragt und den Schallschutz berücksichtigt. Ich würde gleichzeitig den Antrag der CDU-Fraktion aufrufen, dass man im Beschlusstext den Begriff „aufgeständertes Brückenbauwerk“ durch den Begriff „Unterführungsbauwerk“ ersetzt. Das ist im Grunde dasselbe. Den maximalen Lärmschutz sage ich Ihnen zu. Das muss im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sowieso geprüft werden. Darauf werden wir aber noch einmal ausdrücklich Bezug nehmen. Diese beiden Anträge stelle ich jetzt zur Abstimmung Trog statt Brücke und bitte um Ihr Kartenzeichen. – Es sind 25 dafür, 3 Enthaltungen. Dann sind 19 dagegen, wenn ich das richtig gerechnet habe. Dem können Sie so folgen.

Dann käme jetzt, nachdem wir die beiden Anträge weghaben, der Antrag der GRÜNEN. Da begehren die GRÜNEN, die Verwaltung bringt im Antrag zum Planfeststellungsverfahren noch Alternativen zur grundsätzlichen Nordzufahrt zum Technologiepark ein. Da würde ich Ihnen die Ablehnung empfehlen und bitte um Ihr Kartenzeichen. – Das sind 28 zu 19. Es ist damit abgelehnt.

Wir kommen dann zum AfD-Antrag, der noch einmal diese Verkehrsprognose begehrt und dann zwei- oder vierspurig.

Stadtrat Dr. Schmidt (AfD): Wir hatten jetzt schon eine Mehrheit für die Troglösung. Damit hat sich unser Antrag erledigt.

Der Vorsitzende: Dann hat er sich erledigt. DIE LINKE. fordern, dass wir das Thema Klimarelevanz noch einmal aufarbeiten. Ich würde Ihnen zusagen, dass wir das nachliefern im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses, dass wir da eine Berechnung machen und das vorlegen.

Beim Antrag KAL/Die PARTEI steht, die Stadtverwaltung Karlsruhe setzt kurzfristige bauliche Maßnahmen beziehungsweise versenkbare Poller zur Verkehrsberuhigung in Hagsfeld um. Ich würde Ihnen vorschlagen, dass wir vom Antrag der GRÜNEN die Ziffern 3 bis 6 eventuell noch hinzuziehen. Das ist ein ganzer Katalog von Maßnahmen. Für mich ist die Frage, ob die GRÜNEN ihren Antrag Ziffern 3 bis 6 aufrechterhalten. Die Dinge würden wir sowieso alle tun, mehr oder weniger. Wir tun sie dann vielleicht trotzdem. Je, nachdem wie sich das entwickelt. Gegen Park-and-Ride haben wir uns mit dem Hub schon entschieden, auch für zusätzliches Carsharing. Wären Sie einverstanden, dass wir diese ganzen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung jetzt in einen Antrag zusammennehmen? Das ist KAL/Die PARTEI und die zweite Hälfte des GRÜNE-Antrags. Da bitte ich jetzt um das entsprechende Kartenzeichen. – Da habe ich wieder 28 : 19.

Stadtrat Cramer (KAL/Die PARTEI): Sie sagen immer, 19. Aber wenn wir jetzt schon genau sind, es sind 20 auf dieser Seite. 15 GRÜNE, 3 LINKE und zwei von der Karlsruher Liste. Das sind für mich 20 und nicht 19.

Der Vorsitzende: Sie haben Recht, wir haben 27 und 20. Wir korrigieren das bei allen Abstimmungen vorher. Ich habe in der Tat 5 von der SPD gezählt, das stimmte nicht. Das ist falsch gewesen.

Jetzt ist die Frage, was noch übrig ist an Änderungsanträgen. Ich meine, ich hätte alles aufgerufen.

Dann können wir jetzt zu der insofern veränderten Vorlage kommen, als dass das Brückenbauwerk durch die Troglösung ersetzt wurde. Ich bitte Sie jetzt um Ihr Votum. – Dann haben wir 27 dafür und auf der anderen Seite 20. Damit hätten wir den Tagesordnungspunkt abgeschlossen. Ich bedanke mich für die sehr disziplinierte Diskussion bei einem sehr schwierigen Thema.

Ich unterbreche die Sitzung für eine halbe Stunde. Wir treffen uns dann nach der Pause wieder.

(Unterbrechung der Sitzung von 19:24 – 19:59 Uhr)

Zur Beurkundung:
Die Schriftführerin:

Hauptamt - Ratsangelegenheiten –
3. August 2020