

NIEDERSCHRIFT

über die 14. Plenarsitzung des **Gemeinderates** am Dienstag, 19. Juli 2005,
15:30 Uhr, im Bürgersaal des Rathauses unter dem Vorsitz des Oberbürgermeisters
Heinz Fenrich

ÖFFENTLICHE SITZUNG

8.

Punkt 6 der Tagesordnung: Verkehrsprojekt "Kombilösung Karlsruhe zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Innenstadt":

- a) **Aufstellungsbeschluss gem. § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) und Auslegungsbeschluss gem. § 3 Abs. 2 BauGB für den Bebauungsplan "Kriegsstraße-Mitte, Straßenbahn in der Kriegsstraße mit Straßentunnel"**
- b) **Zustimmung zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens gem. § 28 Personenbeförderungsgesetz für den "Stadtbahntunnel Kaiserstraße mit Südabzweig Ettlinger Straße"**

Der Vorsitzende ruft Tagesordnungspunkt 6, Vorlage Nr. 327, zur Behandlung auf:

Erlauben Sie mir dazu einige Anmerkungen, vielleicht auch ein bisschen mehr als sonst. Aber angesichts der Bedeutung dieses Projektes erscheint mir das wichtig.

Weit mehr als zwei von drei Besuchern unserer Innenstadt sind zufrieden. Sie sind zufrieden mit dem Angebot, zufrieden auch mit der Atmosphäre. Sie kommen gerne. Das ist ein erfreuliches Ergebnis. Es ist ein Ergebnis, auf dem man aufbauen kann, auf dem man aufbauen muss. Auf der anderen Seite: Fast jeder dritte Besucher ist nicht zufrieden. Er erwartet mehr von Karlsruhe als Einkaufsstadt, und deswegen geht er zum Einkaufen am liebsten in eine andere Stadt. Neuer Schwung für die Innenstadt ist also dringend notwendig. Die Weichen dafür haben wir gestellt:

- 1. mit dem ECE, das in wenigen Wochen eröffnet wird.

2. mit der damit verbundenen Südentwicklung.
3. nicht zuletzt mit der Kombilösung, über die wir heute sprechen.

Für die Kombilösung haben uns die Menschen in unserer Stadt vor etwas mehr als 2 1/2 Jahren mit deutlicher Mehrheit grünes Licht gegeben. Kombilösung heißt: Stadtbahntunnel unter der Kaiserstraße, Stadtbahntunnel unter der Karl-Friedrich-Straße, Marktplatz bis zur Augartenstraße und Umbau der Kriegsstraße mit einer oberirdischen Straßenbahn und einem unterirdischen Autotunnel.

Die Kombilösung ist das Projekt, das unsere Innenstadt, das insgesamt unsere Stadt verändern wird wie kaum ein anderes Vorhaben in den vergangenen Jahrzehnten. Und sie ist das Projekt, das für die Entwicklung unserer Stadt für Jahrzehnte ganz wichtige, immense Impulse aussenden wird. Die Umgestaltung der Kriegsstraße, die Entwicklung unserer Innenstadt nach Süden und die Umgestaltung des Kernstücks Kaiserstraße in eine wirkliche, in eine reine Fußgängerzone - eine solche Chance bietet sich sobald nicht wieder.

Die Menschen in Karlsruhe haben uns grünes Licht gegeben. Sie erwarten, dass wir das Projekt auf den Weg bringen. Wir haben an diesem Projekt in der Stadtverwaltung und bei der KASIG - bei der Karlsruher Schieneninfrastruktur-Gesellschaft - in den vergangenen Monaten mit Hochdruck gearbeitet und eine komplexe Planung auf den Weg gebracht. Heute sollen Sie die planungsrechtlichen Grundlagen für die Realisierung dieses Vorhabens schaffen.

Die KASIG ist extra für dieses Vorhaben im Mai 2003 gegründet worden, um die Kombilösung möglichst schnell zu realisieren. Über den aktuellen Stand haben wir die Bevölkerung kontinuierlich informiert. Am 20. April d. J. fand im Stephansaal im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens die vorgezogene Bürgerbeteiligung für das Teilprojekt Kriegsstraße statt. Am 28. Juni haben wir am selben Ort über den aktuellen Planungsstand des Stadtbahntunnels informiert.

Aus den in der StadtZeitung veröffentlichten Informationen hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, sich stufenweise zu verschiedenen Themen, die die Kombilösung beinhaltet, zu informieren. In der vierseitigen Beilage zur StadtZeitung am 17. Juni haben wir mit allgemein verständlichen Darstellungen die Planungsergebnisse dann insgesamt dargestellt.

Ich weiß, wir sind uns einig - hier im Gemeinderat und mit den Menschen in der Stadt und in der Region, zumindest mit der Mehrzahl der Menschen in der Stadt und der Region - die heutige Situation in der Kaiserstraße und auf dem Marktplatz entspricht bei weitem nicht mehr dem Anspruch einer hochwertigen Fußgängerzone, vor allem wegen der hohen Dichte des Straßenbahnverkehrs und der trennenden Wirkung der Schienen. Dies wurde auch von vielen Bürgerinnen und Bürgern beim Beteiligungsprojekt "City 2015" so erkannt.

Eines ist aber auch klar: Das erfolgreiche Karlsruher Modell des schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrs darf unter der Zielsetzung einer Aufwertung der Innenstadt, einer Aufwertung der Kaiserstraße, nicht leiden. Die Innenstadt muss nach wie vor schnell, sicher und bequem erreichbar sein. Quantitäts- und Qualitätssteigerungen für den öffentlichen Nahverkehr müssen auch in Zukunft geschaffen werden. Die Antwort auf all diese Ziele und Wünsche heißt Kombilösung mit zusammengefasst folgenden positiven Wirkungen:

1. Das Nahverkehrsnetz erfährt durch die Ergänzung in der Kriegsstraße und die möglichen Verknüpfungen des oberirdischen und des unterirdischen Netzes eine hohe betriebliche Flexibilität, um auch auf künftige Nachfrageentwicklungen reagieren zu können.
2. Städtebauliche Entwicklungspotentiale sind nutzbar, und die Südentwicklung unserer Stadt wird gefördert.
3. Die Kriegsstraße kann städtebaulich verträglich in den Stadtorganismus eingliedert werden. Ein Großteil des Autoverkehrs wird im Tunnel geführt; ebenerdig verläuft die Straßenbahnstrecke, eine Baumallee wird möglich. Ebenerdige Übergänge vermindern die starke Trennwirkung, die wir heute

dort haben zwischen der Innenstadt und den südlich angrenzenden Stadtteilen. Und nicht zuletzt können künftige Wachstumspotentiale entlang der Kriegsstraße besser mit dem ÖNV erschlossen werden.

4. Die Kaiserstraße wird zwischen dem Europaplatz und dem Kronenplatz sowie die Südstrecke vom Marktplatz bis zur Augartenstraße schienenfrei.

Beide Maßnahmen gehören untrennbar zusammen. Beide Maßnahmen ergänzen sich. So ist eine schienenfreie Fußgängerzone nur zu erreichen mit einer zusätzlichen Gleistrasse in der Kriegsstraße und ein wirtschaftlicher Gleisbetrieb in der Kriegsstraße ist nur in Verbindung mit einem leistungsfähigen Tunnel unter der Kaiserstraße möglich. Dies konnten wir mit dem Ergebnis der standardisierten Bewertung nachweisen und somit auch den Antrag auf Zuwendung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz stellen.

Natürlich ist das Zukunftsprojekt mit rd. 500 Mio. € kein Pappentier. Der von der KASIG zu finanzierende Eigenanteil verteilt sich allerdings über die gesamte Bauzeit, wenn ich die gesamte Kombimaßnahme nehme, von voraussichtlich 10 Jahren. Angesichts der hohen Investitionen, die wir bisher Jahr für Jahr in den öffentlichen Nahverkehrsbereich in der Stadt getätigt haben, sehen wir dies als eine durchaus überschaubare Belastung an, zumal es zu diesem Projekt keine, ich betone: keine Alternativen gibt. In den vergangenen Jahren haben wir viele Varianten geprüft, und wir mussten alle Varianten verwerfen, sei es dass sie nicht zuwendungsfähig sind, sei es, dass sie betrieblich nicht realisierbar sind.

In der heutigen Sitzung soll mit der Beschlussvorlage die planungsrechtliche Grundlage geschaffen werden für die Realisierung dieses Vorhabens. Dies sind für das Teilprojekt "Straßenbahn in der Kriegsstraße mit Straßentunnel" der Aufstellungsbeschluss und der Auslegungsbeschluss nach dem Baugesetzbuch und für den "Stadtbahntunnel Kaiserstraße" die Zustimmung zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach dem Personenbeförderungsgesetz. Zur Verfahrensgestaltung im Einzelnen darf ich auf die umfangreiche Vorlage verweisen.

Ich schlage Ihnen vor, dass ich Ihnen vor Eintritt in die Diskussionsrunde die beiden Teilprojekte, also die Inhalte zu Teil a und b der Vorlage kurz erläutere und noch einige Anmerkungen mache.

(Der folgende Beitrag wird durch Bilder mittels Beamer unterstützt.)

Kriegsstraße:

Zunächst zum Teilprojekt Kriegsstraße: Hier ist die planungsrechtliche Grundlage über einen Bebauungsplan herzustellen. Auf S. 6 der Vorlage sind die Gründe, warum für die Kriegsstraße ein Bebauungsplanverfahren durchgeführt wird, näher erläutert. Die Gestaltung des öffentlichen Raumes in einer Stadt - das sind auch die innerstädtischen Straßenräume - soll in der Obhut der Kommune bleiben. Deshalb leiten wir hier ein Bebauungsplanverfahren ein. Ein weiterer Grund für ein Bebauungsplanverfahren ist die Tatsache, dass durch die Planung 11 rechtsgültige Bebauungspläne in Teilen betroffen sind. Insoweit erfolgt eine Bereinigung des Planungsrechts im vorgesehenen Planungsbereich.

Die Lage der Kriegsstraße im Stadtgefüge verdeutlicht, dass sie im zentralen Abschnitt der Erschließung der inneren Stadt zu finden ist und der inneren Erschließung der Stadt dient. Etwa jedes fünfte Auto durchfährt diesen Bereich von Osten kommend bis westlich des Karlstors. In der Gegenrichtung ist es nur jedes neunte Auto. Künftig wollen wir diesen Durchgangsverkehr und den Ziel- und Quellverkehr teilweise im durchgehenden Tunnel führen. Dieser durchgehende Tunnel macht es möglich, dass auf ebener Erde eine Straßenbahntrasse gebaut werden kann. Diese Trasse wird ein Teil des innerstädtischen ÖNV-Liniennetzes im Rahmen der Kombilösung sein.

Ich möchte Ihnen in fünf Abschnitten die Grundzüge des Bebauungsplanes erläutern. Die grafische Darstellung - den Hinweis muss ich machen - entspricht nicht der des Rechtsplanes, ist aber besser lesbar.

Wir beginnen im Westen im Bereich des Karlstors. Wie Sie unschwer erkennen können, zeichnet sich die neue Kriegsstraße durch den Alleencharakter aus. Ab hier

bilden vier Baumreihen das dreidimensionale Rückgrat dieses Stadtraumes. Die neue Straßenbahntrasse verknüpft sich mit der vorhandenen Nord-Süd-Trasse. Je eine Tunnelauf- und -abfahrt in Höhe des Bundesgerichtshofes ermöglichen die Verknüpfung mit der oberirdischen Verteilerschiene. Das nähere Studium des Bebauungsplanes in Ihren Unterlagen zeigt Ihnen auch eine durchgehende Radwegeführung in beiden Fahrrichtungen.

Wir bewegen uns jetzt nach Osten und stellen fest, dass im Bereich zwischen Ritter- und Lammstraße gegenüber dem heutigen Zustand wichtige Veränderungen vorgenommen werden. In diesem Bereich wird deutlich, dass ein wichtiges städtebauliches Ziel, nämlich die Reduzierung der Barrierewirkung der Kriegsstraße, erreicht werden kann. Die beiden Fußgängerbrücken in diesem Bereich werden abgebrochen, die Menschen können zu ebener Erde von der Südweststadt in die Innenstadt gelangen. Zusätzlich ermöglicht der Umbau die Verknüpfung der Lammstraße mit der südlichen Fahrbahn der Kriegsstraße. Von der Lammstraße kommend, kann man links in die Kriegsstraße einfahren. Heute kann man das nur rechts.

Weiter östlich werden zwei parallele Rampen notwendig. Das Ettlinger Tor wird wahrscheinlich die schwierigste Baustelle. Denn hier erfolgt die Verknüpfung der beiden Teilprojekte in drei Ebenen. Hier entsteht eine Umsteigehaltestelle zwischen den neuen Linien in der Kriegsstraße und der tiefliegenden Stadtbahn.

Die Fußgänger sollen künftig das Gefühl auch einer Verbesserung haben. Dabei spielt auch die Gestaltung der neuen Haltestellen und die Einbindung der Haltestellen in den Fußgängerbereich eine große Rolle. Deswegen ist die Haltestelle an der Stelle vorgesehen.

Für den Bereich vor dem Staatstheater und dem Meidinger-Block konnte erreicht werden, dass ursprünglich vorgesehene Rampen wegfallen. Deshalb ist auch hier eine bessere Verknüpfung der Innenstadt mit der Südstadt möglich.

Der östliche Abschnitt betrifft den Mendelssohnplatz und die Einmündung der Kapellenstraße in die Kriegsstraße. Wie Sie sehen, soll die Kapellenstraße nicht mehr spitzwinklig in die Kriegsstraße einmünden. Dadurch wird die Haltestellengestaltung

einfacher und die westlich davon liegenden Gebäude erhalten eine verkehrsfreie Vorfläche mit Baumpflanzungen.

Was Sie an diesem Bild jetzt sehen, ist die heutige Situation im Bereich des Nymphengartens. Sie kennen sie alle.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, mit dieser Zeichnung haben wir schon vor einigen Jahren unsere Absicht dargestellt, die Kriegsstraße umzubauen mit den Zielen einer Reduzierung des oberirdischen Verkehrs, des Abbaus der Barrierewirkung und der Ergänzung unseres Straßenbahnnetzes in diesem Bereich.

Lassen Sie uns heute mit dem Aufstellungsbeschluss und dem Beschluss der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes mit diesem wichtigen Stadtumbau beginnen und einen neuen Stadtraum Kriegsstraße definieren. Dies kann möglich werden im Gesamtpaket Kombilösung.

Jetzt zum Planfeststellungsverfahren:

Zu diesem Tagesordnungspunkt liegen Ihnen als Anlage 2 eine umfangreiche Vorhabensbeschreibung sowie detaillierte Planzeichnungen und Visualisierungen vor. Im Übrigen darf ich darauf verweisen, dass die im Aufsichtsrat der KASIG vertretenen Mitglieder des Gemeinderates die Entwicklung der Planung begleitet haben.

Ich möchte dennoch auf einige wesentliche Inhalte eingehen und einige besondere Aspekte ansprechen. Der Ausbau des Teilprojektes Stadtbahntunnel beginnt im Westen in der Kaiserallee in Höhe der Kochstraße und endet nach ca. 3,4 km unmittelbar östlich der Wolfartsweierer Straße. Auf der West-Ost-Strecke liegen ca. 2,4 km Tunnel. Auf der Nord-Süd-Achse verläuft die Gleistrasse unterirdisch vom Marktplatz bis zu einer Rampe im Bereich der Augartenstraße. Dieser Streckenabschnitt ist ca. 1,3 km lang, wovon knapp 1 km im Tunnel liegen werden. Die Tunnelstrecken bestehen aus 2-gleisigen Tunnelröhren, welche betriebliche und wirtschaftliche Vorteile gegenüber den in den bisherigen und früheren Überlegungen angedachten zwei 1-gleisigen Tunnelröhren bieten. Insbesondere die geringere Länge der offenen herzustellenden Bereiche möchte ich hier anführen.

Im Verlauf der beiden Tunnelstrecken sind sieben unterirdische Haltestellen vorgesehen. Diese liegen am Europaplatz, an der Lammstraße, am Kronenplatz, am Duracher Tor, unter dem Marktplatz, am Ettlinger Tor und am Kongresszentrum. Die unterirdischen Haltestellen wurden unter Berücksichtigung der konstruktiven Randbedingungen des Stadtbahntunnels möglichst oberflächennah angeordnet. Die Bahnsteige liegen zwischen 6,6 m und 13,8 m unter Gelände. Die Bahnsteiglänge beträgt 100 m. Die Barrierefreiheit wird gewährleistet. Die unterirdischen Haltestellen werden selbstverständlich barrierefrei über Aufzüge und Fahrtreppen erreichbar sein sowie auch über Festtreppen. Für die Gestaltung der Haltestellen wurde eigens ein Wettbewerb durchgeführt. Die gewählte transparente Raumkonstruktion soll neben einer sehr guten Orientierung auch die Übersichtlichkeit und die soziale Kontrolle aller Bereiche unterstützen.

Selbstverständlich haben Sicherheit und Brandschutz höchste Priorität bei der Planung und bei der Ausführung. Die Planung wurde durch verschiedene Gutachten auch begleitet und abgesichert.

Für den Antrag auf Zuwendungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz wurde eine detaillierte Kostenberechnung aufgestellt. Diese schließt ab für den Stadtbahntunnel mit 333 Mio. € netto.

Für Projekte dieser Größenordnung ist ein Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens im Rahmen einer standardisierten Bewertung notwendig. Im Ergebnis wird im vorliegenden Fall der volkswirtschaftliche Nutzen höher bewertet als die Kosten. Den GVFG-Antrag habe ich beim damaligen Ministerium für Umwelt und Verkehr im Dezember 2004 selbst vorgelegt. Der Antrag befindet sich derzeit in Prüfung. Ergebnisse liegen uns leider noch nicht vor. Dem Förderantrag haben wir eine Förderquote des Landes in Höhe von 25 % und damit eine Gesamtförderung von 85 % zugrunde gelegt. Wir wollen die Landesregierung davon überzeugen, dass aufgrund der Bedeutung des Projektes auch für die Region und die bereits erfolgten Bedarfsmeldungen in den 90er-Jahren diese Förderquote des Landes angemessen ist.

Die Finanzierung durch Bund und Land wird in Bezug auf die bisher jährlich erhaltenen Zuwendungen als realistisch eingestuft. Ich habe das vorhin schon einmal genannt. Der Eigenanteil, der zu finanzieren ist, beträgt bei einer Gesamtbauzeit von 10 Jahren rd. 10 Mio. € pro Jahr - im Vergleich zu den bisherigen Investitionen ein realisierbarer Betrag.

Bezüglich der Folgekosten, das spielt in der Diskussion auch immer wieder eine Rolle, zeigt die standardisierte Bewertung hinsichtlich den Veränderungen in Bezug auf die laufenden Kosten und Erlöse für den Stadtbahntunnel plus Straßenbahn in der Kriegsstraße eine Einsparung in Höhe von jährlich 1,5 Mio. €.

Lassen Sie mich zur Bauausführung noch ein paar Bemerkungen machen: Es wäre nicht glaubhaft, wenn wir behaupten würden, die Maßnahme könnte ohne jegliche Beeinträchtigung umgesetzt werden. Selbstverständlich werden Baustellen auch in der Innenstadt über längere Zeit sichtbar sein. Aber große Baustellen gab es in der Vergangenheit, und große Baustellen gibt es auch aktuell in der Innenstadt. Erkundigungen bei anderen Städten mit Erfahrungen bei der Durchführung solcher Großvorhaben haben zu der Erkenntnis geführt, dass das geplante Vorhaben in Kooperation mit den Betroffenen umsetzbar ist.

Um die Bauzeit und die Beeinträchtigungen realistisch einschätzen zu können, wurde bereits in der jetzigen Phase ein möglicher Bauablauf erarbeitet. Bauablauf und Bauverfahren wurden so geplant, dass die Beeinträchtigungen so gering wie möglich sein werden. Der Straßenbahnbetrieb und der Fußgängerverkehr in der Kaiserstraße werden während der gesamten Bauzeit aufrecht erhalten. Wenige lokale Engpässe müssen wir noch im Detail untersuchen.

Am Südabzweig zwischen Marktplatz und Baumeisterstraße ist es aus betrieblichen und aus gesamtbauzeitlichen und insgesamt auch wirtschaftlichen Gründen sinnvoll, die oberirdischen Gleise für rd. ein Jahr zu sperren. Entsprechende Ersatzverkehre werden in dieser Zeit natürlich angeboten.

Unter der Kaiserstraße und in der Karl-Friedrich-Straße wird der überwiegende Teil des Tunnels maschinell bzw. bergmännisch, d. h. unterirdisch, erfolgen. Die Halte-

stellen werden in der bereits bekannten Deckelbauweise hergestellt. Die Gesamtbauzeit für den Stadtbahntunnel einschl. Südabzweig wird mit rd. sechs Jahren abgeschätzt. Es ist vorgesehen, die Bauabläufe mit betroffenen Anliegern bereits im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens abzustimmen.

Während der Bauzeit sollen über ein begleitendes Marketingkonzept wirksame Maßnahmen durchgeführt werden, um die Einkaufspotentiale auch in dieser schwierigen Zeit zu erhalten. Mit einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit soll darüber hinaus über das jeweils aktuelle Baugeschehen, über die Verkehrslage und über alle anderen Punkte berichtet werden.

In den letzten Wochen und Monaten war in der Diskussion um die Kombilösung vermehrt von der Umsetzungsreihenfolge zu hören und zu lesen. Ich möchte auch hier ein klares Wort dazu sagen.

Eine Entscheidung bereits heute ist verfahrensbedingt nicht notwendig. Dennoch ist es demnächst für die weiteren Planungsschritte notwendig, eine Festlegung zu treffen, ob die weiteren Planarbeiten für beide oder - wenn nicht - mit welchen der Teilprojekte fortgesetzt werden soll.

Beide Projekte sind untrennbar mit dem Kombinationsbauwerk am Ettlinger Tor durch den Straßentunnel und der darunter befindlichen Haltestelle verknüpft. Wird dieses Bauwerk ausgeführt, ist in jedem Fall der Grundstein und der Grundstock für beide Teilprojekte gelegt. Ein Zwangspunkt für den Weiterbau besteht darin, dass die Straßenbahntrasse in der Karl-Friedrich-Straße bis zur Baumeisterstraße zur Herstellung dieses Kombinationsbauwerkes am Ettlinger Tor gesperrt werden soll. Im Schutze der Sperrung müssen z. B. Teilmaßnahmen am unterirdischen Gleisdreieck Marktplatz und ein Teil des Deckels für die Haltestelle Marktplatz hergestellt werden. Deshalb ist es sinnvoll, in Verbindung mit der Herstellung des Kombinationsbauwerkes Ettlinger Tor auch am Südabzweig für den Stadtbahntunnel zu beginnen. Sonst müssten wir zu einem späteren Zeitpunkt nochmals den Straßenbahnverkehr sperren.

Die Frage der Umsetzungsreihenfolge wird je nach Standpunkt häufig von den Argumenten bestimmt, wenn das eine Teilprojekt fertiggestellt ist, sei für den anderen Teil vielleicht kein Geld mehr zur Verfügung. Ich möchte dazu zum wiederholten Male feststellen:

1. Das Ergebnis der standardisierten Bewertung basiert auf beiden Teilprojekten als Gesamtprojekt.
2. Beide Teilprojekte gehören untrennbar zusammen und ergänzen sich.
3. Nur mit beiden Teilprojekten ist eine schienenfreie Kaiserstraße zu erzielen.

Im Übrigen war dies auch Gegenstand unseres Bürgerentscheids. Die Mehrheit der Bevölkerung hat diese Entscheidung so gewollt und hat diese Entscheidung so getroffen.

Eine Priorisierung des Stadtbahntunnels bringt zweifelsfrei am schnellsten den größten betrieblichen Nutzen. Ich darf erinnern an eine Untersuchung aus dem Jahre 1998, bei der die Kriegsstraße alleine einen negativen Nutzen-Kosten-Quotienten erbracht hat. Im Stadtbahntunnel sollen sechs Linien unterirdisch fahren. In der Kriegsstraße können aus Gründen der Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten nur zwei bis maximal drei Linien abgewickelt werden. Nach wie vor und auch künftig sind die Hauptziele der Kunden in der Kaiserstraße. Als Umleitungsstrecke ist eine Straßenbahntrasse in der Kriegsstraße nicht zwingend. Da die Gleise zum Bauen in der Kaiserstraße in jedem Fall seitlich verlegt werden müssen, können auch dort während der Bauphase viele Linien verkehren.

Meine Damen und Herren, ich möchte Sie bitten, dass Sie diese dargelegten Punkte - die jetzt leider etwas mehr waren, ich bitte um Nachsicht - bei der nachfolgenden Diskussion berücksichtigen. Ich bitte Sie herzlich, heute dem Aufstellungs- und Auslegungsbeschluss für den Bebauungsplan und der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zuzustimmen.

Stadtrat Jäger (CDU): Die CDU-Fraktion steht zu dem Projekt Kombilösung und wird heute mit Ihnen zusammen - ich hoffe mit der großen Mehrheit dieses Hauses - den entscheidenden Meilenstein setzen auf dem Weg zu einer Verwirklichung dieser Lösung. Wir schaffen heute die planungs- und baurechtlichen Grundlagen. Wir haben dafür seitens der Verwaltung und seitens der KASIG, die neben dem Stadtplanungsamt als Gesellschaft danebensteht, ausgezeichnete Vorlagen an die Hand bekommen. Sowohl der Planungsausschuss wie auch die Kolleginnen und Kollegen in der KASIG und vor allem die Mitarbeiter dieser beiden Abteilungen bzw. der Gesellschaft haben hervorragende Arbeit geleistet. Wenn ich schon beim Lob bin, möchte ich an der Stelle das Lob insoweit ausweiten, als in den letzten Wochen ausgezeichnete Öffentlichkeitsarbeit geleistet wurde. Die Unterlagen, die der Bevölkerung über die Stadtzeitung und auch durch die Ausstellung unten im Foyer an die Hand gegeben worden sind, haben die Transparenz geschaffen um das, was Sie uns hier noch einmal vorgestellt haben, zu verdeutlichen.

Wir haben, das haben Sie vorhin als Nebensatz angesprochen, beispielsweise über die spezielle Haltestellen-Gestaltungs-Gruppierung die Diskussion um die vermeintlichen Angsträume entkräften können. Es sind helle, klare Räume, die da geschaffen werden, sodass es überhaupt keine Ängste mehr geben muss im Zusammenhang mit dem sich in den Untergrund begeben.

In einem Kernpunkt der heutigen Beschlussfassung geht es nach meiner Auffassung um die Verfahrensgestaltung. Hier sind die beiden wiederum insoweit zu kombinierenden Möglichkeiten nach unserer Auffassung durchaus sinn- und sachgerecht, im Bereich der Kriegsstraße einen Bebauungsplan anzustreben und im Bereich des Stadtbahntunnels das Planfeststellungsverfahren voranzutreiben. Die Gründe, die dafür dargestellt werden, sind überzeugend. In der Tat geht es bei der Kriegsstraße um mehr als nur um eine Verkehrswegeföhrung. Es geht, wie hier so schön formuliert ist, um die Stadt-Raum-Gestaltung. Es geht also darum, eine seit vielen Jahren eher als Betonwüste empfundene Stadtlandschaft an dieser Stelle neu auszurichten, insbesondere den Alleecharakter, den die Kriegsstraße in historischer fröherer Zeit bereits einmal hatte, wieder herzustellen.

Es ist sicher so, dass beim Stadtbahntunnel die Dinge anders liegen. Hier wird ein Verkehrsweg geschaffen, eine unterirdische Verkehrsröhre, die mit den Haltestellen eben ihre Zweckbestimmung erhält. Dafür ist das naheliegende Verfahren die Planfeststellung.

Dass diese beiden Dinge dann kombiniert werden können, dass sie unmittelbar parallel laufen können, ist von Ihnen in der Vorlage dargestellt. Das ist auch für uns entscheidendes Kriterium, dass die Dinge so harmonisch nebeneinander gepackt werden können. Eine gleichzeitige öffentliche Auslegung der Unterlagen wird erfolgen. Beide kombinierten Verfahren werden in einem gesonderten Termin in der Öffentlichkeit erörtert werden. Sie münden wiederum in eine Vorlage, wo wir dann erneut in dieser Parallelität die beiden Verfahren im Gemeinderat am Ende zu bewerten haben werden. Dadurch ist ausgeschlossen, dass ein Verfahren das andere gleichsam überläuft und damit Fakten geschaffen werden, beispielsweise auch, was Sie vorhin angesprochen haben, Herr Oberbürgermeister, bei der Frage der Reihenfolge der Verwirklichung. Bei der Reihenfolge der Verwirklichung wird es darum gehen, dass die Verwirklichung so sinnvoll geplant wird, dass möglichst wenig Beeinträchtigung für die Bürger entsteht und auf der anderen Seite das größtmögliche Maß an Nutzen aus dem Entstehen der Kombilösung bereits gezogen werden kann. Hier wird das Schlüsselbauwerk natürlich am Ettlinger Tor liegen. In dem Zusammenhang wird all dies, was Sie mit der notwendigen Sperrung des Straßenbahnverkehrs in der Ettlinger Straße angesprochen haben, uns dazu veranlassen, hier die Planung entsprechend auszurichten, in welcher Reihenfolge die einzelnen Bauabschnitte sich anschließen können.

Die Vorarbeiten in der Sache sind schon sehr weit gediehen. Es gab schon die ersten Bürgeranhörungen. In dem Zusammenhang sind bereits einige Fragen aufgeworfen worden. Eine der entscheidenden Fragen war, inwieweit sich die im Westen anschließende Situation in der Einmündung der Reinhold-Frank-Straße jetzt bereits als Diskussionspunkt im Zusammenhang mit dieser Lösung anbietet. Hier wäre - das erscheint uns durchaus überzeugend - es falsch, dieses Verfahren mit einem weiteren Problem zu überfrachten, das uns stadtgestalterisch sicher bleiben wird. Denn auch dort wird eine Lösung kommen müssen. Sie wird jetzt aber nicht tangiert von

diesem Verfahren. Deshalb brauchen wir in dem Zusammenhang auch nicht endgültig entscheiden.

Wir haben, was die Probleme angeht, die die Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen angesprochen hat, in der Vorlage lesen können, dass es da gilt, noch einige Hausaufgaben zu erledigen: sei es die Haltestelle Mendelssohnplatz, die zur Diskussion anregt, wie dann letztlich die Detailplanung für die Begrünung der Kriegsstraße. Alle diese Dinge werden im Zuge des jetzt anstehenden Bebauungsplanverfahrens respektive der Planfeststellung ihre Erörterung und Lösung finden können.

Ich hoffe, dass wir heute diesen anfangs angesprochenen Meilenstein setzen können. Eine Parallelität wünschen wir uns alle, dass dann nämlich der Förderbescheid rechtzeitig eintrifft, aber nicht nur der Förderbescheid, sondern dass auch - ich zitiere insoweit Herrn Ludwig aus den Sitzungen, die wir immer wieder gemeinsam haben - eine sichere Auszahlungszusage erfolgt für Raten der einzelnen Bauabschnitte. Es geht darum, dass, was Sie angesprochen haben, Herr Oberbürgermeister, die Gesamtdauer der Verwirklichung der Maßnahme von 10 Jahren uns nicht mit Vorfinanzierungskosten belastet. Das bedeutet, dass die Dinge - wenn ich vorhin von harmonischem Ablauf sprach - auch finanziell für uns harmonisch ablaufen können. Hoffnung besteht. Karlsruhe hat es verdient, insbesondere wenn ich daran denke, dass in Stuttgart eine weit größere Maßnahme mit Stuttgart 21 ansteht. Dann sollte es in der Tat der Landesregierung nicht so schwer fallen, was Sie noch einmal in den Raum gestellt haben, eine 85%ige Förderzusage auch für Karlsruhe zu bewilligen.

(Beifall bei der CDU)

Stadtrat Dr. Maul (SPD): Die Planung, die heute auf den Weg gebracht werden soll, ist die weitestgehende Umgestaltung der Stadt Karlsruhe, soweit man überhaupt zurückdenken kann. In großen Bereichen wird sehr viel verändert. Es stellt sich natürlich die Frage, inwieweit das nötig ist. Ich denke, es ist nötig. Meine Fraktion war stets der Meinung, dass für den Straßenbahnverkehr auf der Kaiserstraße eine Lösung gefunden werden muss. Sie war aber auch stets der Meinung, dass die Kriegsstraße, ein Kind der 50er-Jahre, als man noch allgemein - die SPD eingeschlossen -

die autogerechte Stadt propagierte, so nicht bestehen kann. Deshalb muss sie in diese Überlegungen einbezogen werden.

Es gab einen ersten Versuch, das war die erste Planung für den Stadtbahntunnel, der in einem Bürgerentscheid gescheitert ist. Ich will nicht verhehlen, dass ich darüber damals ziemlich unglücklich war. Im Nachhinein betrachtet ist nun aber das, was schließlich heute zustande kommen sollte, doch die bessere Lösung. Es wurde zwischendurch versucht, das Problem durch Verlegung des Straßenbahnverkehrs in größerem Umfang auf die Kriegsstraße zu beheben. Auch dieser Plan ist wiederum gescheitert. Er ist gescheitert, weil er nicht förderungswürdig war. So kam der Gedanke auf, die beiden Anliegen, die von vielen im Gemeinderat so vertreten werden, den Straßenbahnverkehr in der Kaiserstraße unter die Erde zu legen, aber auch die Kriegsstraße wieder zu einer innerstädtischen Straße zu machen, in der so genannten Kombilösung zu verbinden. Die SPD-Fraktion steht weiterhin hinter dem Plan der Kombilösung, zumal darin jetzt auch ihr ursprüngliches Anliegen, die Kriegsstraße umzugestalten, eine volle Würdigung findet. Ich glaube, das ist eine gute Sache, die wir hier in Angriff genommen haben.

Was heute zu entscheiden ist, sind die Planungen. Es geht einmal um die Planung der Kriegsstraße. Hier wird ein Bebauungsplan vorgeschlagen. Die Stadtverwaltung hat einleuchtende Argumente vorgelegt, warum man hier zur Maßnahme des Bebauungsplanes schreitet. Sie hat auch einleuchtende Argumente dargelegt, dass bei dem Stadtbahntunnel ein Planfeststellungsverfahren, zudem wir heute eine Stellungnahme abgeben, die sinnvolle Lösung ist.

Es ist klar, wird auch in den Vorlagen deutlich hervorgehoben, dass diese beiden unterschiedlichen rechtlichen Einstiege in keiner Weise etwa eine Trennung der beiden Projekte bewirken sollen. Es ist zutreffend darauf hingewiesen worden, dass die standardisierte Bewertung, von der die gesamte Finanzierung abhängt, nur für beide Maßnahmen gleichzeitig bewilligt wurde und jedes Auseinanderreißen das ganze Projekt sofort zum Zusammenbruch führen würde. Es ist aber auch konkret darauf hingewiesen worden, dass das Bauwerk an der Kriegsstraße natürlich für beide Vorhaben erforderlich ist und hier ein unauflösbarer Zusammenhang besteht. Ich glaube also, da braucht niemand Sorge zu haben. Wie man die Reihenfolge dann abwickelt,

wird noch sinnvoll darüber zu reden sein. Das hängt sicher von allen möglichen technischen Fragen ab.

Es werden auch beide Vorhabenspläne gemeinsam ausgelegt. Es fand schon eine vorgezogene Bürgeranhörung statt, bei der einige Anregungen gegeben wurden. Es wurde angeregt, die Planung der Kriegsstraße bis zur Reinhold-Frank-Straße zu erweitern. Das ist ein sicher sinnvoller Vorschlag, der aber in diesem Rahmen jetzt nicht verwirklicht werden kann. Das würde das Projekt, das nun wirklich groß genug ist, weiter überlasten. Es würde auch eine deutliche zeitliche Verzögerung bringen. Derzeit kann das nicht gemacht werden. Es wird aber auch nichts verbaut. Wenn man später wieder einmal dazu kommt, kann man das gut machen. Man kann es einfach anschließen.

Es wurde auch an uns eine Anregung herangetragen, den Bebauungsplan Kriegsstraße auf die an den Rändern der Straße stehenden Häuser auszudehnen. Es ging darum, anstelle von Häusern, wie etwa das frühere Gebäude des Badenwerks, in dem jetzt das Landratsamt untergebracht ist - das nicht gerade gut an die Stelle passt, wenn wieder ein von den Bürgern zu begehender Boulevard entsteht -, dort andere, kleinere Bauten vorzuschreiben. Aber auch dieses ist jetzt nicht zu leisten. Das muss man einfach einsehen, so interessant der Gedanke ist. Das müsste dann von Fall zu Fall durch maßnahmenbedingte Bebauungspläne o. Ä. geregelt werden.

Ein Problem, das in der Planung sicher noch verfolgt werden sollte, ist der Baumverlust, der bis jetzt an der Westseite der Lammstraße vor der Einmündung in die Kriegsstraße zu befürchten ist. Da sollte man in der weiteren Planung noch einmal nachdenken. In der Vorlage wird angesprochen, ob man nicht doch auf den Radstreifen verzichten könnte. Das ist eine Frage, die man heute nicht entscheiden kann, die man heute nicht entscheiden muss. Man sollte das noch einmal bedenken.

Herr Oberbürgermeister, Sie haben zutreffend angesprochen, dass es natürlich nicht zu vermeiden ist, dass es in der Innenstadt - auch in der Kaiserstraße - eine Anzahl Baustellen gibt. Das kann man aber auch zufriedenstellend lösen. Mir wurde berichtet, dass etwa in Stuttgart die Baustellen so interessant gestaltet wurden - man kann auch künstlerische Elemente einsetzen -, dass sie durchaus nicht störend waren. Sie

waren zum Teil sogar eine Attraktion. Dieser Sache wird man sehr viel Aufmerksamkeit widmen müssen, dass dieses nicht irgendeine schreckliche gewöhnliche Baustelle ist. Es muss dort schon einiges an Aufwand getrieben werden, denn die Baustelle bleibt nun einige Jahre, dass dieses schon eine durchaus erträgliche Sache ist.

Es soll im Jahre 2007, wenn alles gut geht, mit dem Stadtbahntunnel begonnen werden. Ein Ende ist jetzt nicht angezeigt, Herr Oberbürgermeister. Ich denke aber, wir sollten uns eine Zielvorgabe machen, nämlich das Jahr 2015 mit dem Stadtgeburtstag. Bis dahin sollte das Projekt im Wesentlichen jedenfalls fertig sein. Das würden wir sehr begrüßen, wenn das gelänge.

(Vereinzelter Beifall bei der SPD)

Insgesamt kann man diesem nun wirklich mühsam, langwierig, in unendlichen Überlegungen und Diskussionen erarbeiteten Projekt heute zustimmen. Jedenfalls wird die SPD-Fraktion heute diesem Projekt uneingeschränkt zustimmen.

(Beifall bei der SPD)

Stadträtin Lisbach (GRÜNE): Wenn wir uns heute über die Einleitung der Planungsverfahren für die Kombilösung unterhalten, dann müssen da vor allem drei Themenfelder im Vordergrund stehen: Das eine ist die Finanzierung dieser Großbaumaßnahme, das zweite die derzeitige und die zukünftige Entwicklung in der Kaiserstraße und das dritte - Sie haben es vorhin auch angesprochen, Herr Oberbürgermeister -, ist die Frage der zeitlichen Bauabfolge bzw. der Umsetzungsreihenfolge dieser beiden Teilmaßnahmen, die, wie wir ja wissen - Sie haben es oft genug betont, Herr Oberbürgermeister -, zusammen ein großes Ganzes ergeben sollen.

Der ÖPNV steckt zurzeit - wir wissen es alle - in einer Finanzkrise. Bereits heute sind Fahrgeldsubventionen und Förderungen durch das Land in erheblichem Umfang gestrichen worden. Weitere Kürzungen - und auch Änderungen der gesetzlichen Förderbedingungen - stehen uns bevor, daneben der voraussichtliche Wegfall von Quersubventionierungsmöglichkeiten für den ÖPNV innerhalb des Konzerns

Stadt. Das Geld für Maßnahmen, für die bereits Unbedenklichkeits- und sogar Bewilligungsbescheide vorliegen, fließt oft erst verzögert und in Etappen. Bereits heute kämpfen wir mit der Last von Vor- und Zwischenfinanzierungen von ÖPNV-Maßnahmen. Die Grenzen der Belastbarkeit sind da wirklich schon erreicht.

Großprojekte wie die Kombilösung sind nur realisierbar, wenn die Finanzierung von vornherein und vollständig gesichert ist. Das ist aber nicht der Fall, jedenfalls zurzeit nicht. Zunächst einmal haben wir noch gar keinen Unbedenklichkeitsbescheid für die beantragte Maßnahme, und außerdem wissen wir bis heute ja nicht, wie hoch eigentlich der Förderbeitrag des Landes sein wird. Werden es diese 20 oder diese 25 % sein? Für den Konzern Stadt macht es doch immerhin 25 Mio. € aus. Und schließlich - und das ist wohl das größte Hindernis - wissen wir überhaupt nicht, wann das Geld denn eigentlich fließen wird. Die Fördertöpfe sind leer, "Stuttgart 21" will auch noch bedient sein. Es steht womöglich ein Regierungswechsel auf Bundesebene an - mit allen Unsicherheiten der zukünftigen Förderpraxis für den ÖPNV.

(Unruhe, Zurufe)

- Das heißt nicht, dass wir dafür sind, aber man muss ja mit allem rechnen.

(Heiterkeit)

Und auch die Kostenkalkulation für die Maßnahme selbst steht auf tönernen Füßen. Allein der rasante Anstieg des Öl- und damit auch des Stahlpreises in den letzten Monaten wird die Kosten ganz enorm in die Höhe treiben. Hier muss dringend nachkalkuliert werden, denn alle Zusatzkosten gehen auf unser Konto, und das kann zu einer Zeitbombe werden.

Nicht nur für den Konzern Stadt, auch für viele Händler in der Kaiserstraße ist die Entwicklung in den nächsten 15 - 20 Jahren sehr mit Risiko behaftet. Bereits durch die Eröffnung des ECE muss sich der Handel in der Kaiserstraße auf eine sehr veränderte Situation einstellen. Die möglichen Dauerbaustellen für die U-Strab machen die Situation dann komplett unberechenbar. Viele Filialisten in der Kaiserstraße lassen heute schon deshalb ihre Mietverträge auslaufen und haben sich bereits im ECE

eingemietet. Bei vielen Einzelhändlern, die eben auf diesen Standort Kaiserstraße angewiesen oder an ihn gebunden sind, wächst die Sorge um die Abwertung der Kaiserstraße zur Billigshopmeile. Dieses Sorgen sind berechtigt, sogar für den unwahrscheinlichen Fall, dass dann wirklich alles nach Plan läuft.

Da ja partout die Umleitungsstrecke Kriegsstraße nicht vor dem Umbau der Kaiserstraße zur Verfügung stehen soll, müssen sich während der auf 10 Jahre angesetzten Bauzeit alle Straßenbahnen durch die Kaiserstraße zwingen. Schon heute sind die Zustände - das sehen wir auch - wirklich nicht gerade optimal. Wenn aber zusätzlich noch verschiedene Baustellen und Haltestellenumfahrungen auf die Kaiserstraße dazukommen, dann sind Staus, Verspätungen, unzufriedene Fahrgäste und rückläufige Fahrgastzahlen über viele Jahre zwangsläufig die Folge.

Und dann auch noch die Stilllegung des Südabzweigs am Marktplatz für mindestens ein Jahr, wenn denn alles nach Plan läuft. Wer immer eine Alternative hat bei der Wahl der Verkehrsmittel, wird den öffentlichen Nahverkehr in die Innenstadt in diesen 10 Jahren ganz sicher so weit wie möglich vermeiden. Aber wahrscheinlich läuft ja gar nicht alles nach Plan. Seit einigen Jahren fließen die Fördermittel erst sehr verspätet. Sollte das auch bei der U-Strab passieren, ist an eine Zwischenfinanzierung doch überhaupt nicht zu denken bei der derzeitigen Haushaltslage. Da ist doch längst schon alles ausgereizt und die Bauzeiten mit all ihren Negativfolgen für die Kaiserstraße zögern sich dann noch weiter hinaus, von jahrelangen Bauruinen ganz zu schweigen.

Was Sie hier planen oder doch zumindest billigend in Kauf nehmen, ist die Verödung der Kaiserstraße, und niemand kann heute sagen, ob und wann sie sich davon wieder erholen wird.

(Stadtrat Dr. Maul/SPD: Großes Szenario!)

Die Baudurchführung in ihrer zeitlichen Abfolge müsste doch zumindest gewährleisten - und darum geht es uns jetzt erst einmal -, dass die Kaiserstraße nicht bzw. möglichst wenig beeinträchtigt wird, und dazu muss es eine vernünftige Umleitungsstrecke geben. Das kann nur die Straßenbahn in der Kriegsstraße sein, auch wenn

die vielleicht nicht alle Bahnen aufnehmen kann, die derzeit durch die Kaiserstraße geführt werden. Das ist klar, aber so wäre doch die Situation durch die Umleitung von drei bis vier Linien zumindest stark entschärft. Und mit dem Straßentunnel am Mendelssohnplatz hätten wir dort auch gleichzeitig Kreuzungsengpässe durch umgeleitete Bahnen vermieden. Bis heute konnte uns niemand eine schlüssige Begründung geben, warum der vorrangige Umbau der Kriegsstraße nicht möglich sein soll. Auch mehrere Bürgerinnen und Bürger mussten sich bei den Anhörungsterminen, die ja erfreulicherweise im Vorfeld schon stattgefunden haben - das muss man lobend erwähnen -, mit der bekannten Antwort zufrieden geben, dass es hier doch um zwei untrennbare Teilmaßnahmen gehe.

Es gäbe noch einiges Weiteres zu sagen zu den Planungsunterlagen selbst, auch zur Ermittlung der Betriebs- und Unterhaltungskosten. Dafür hätten wir dann doch gerne noch einmal eine detaillierte Berechnungsgrundlage, weil uns da doch einiges etwas eigentümlich vorkommt, aber auch zu der recht eingeschränkten Behinderten-zustiegsmöglichkeit nur entlang der ersten Zugmeter, auch nur mit einem Aufzug pro Fahrtrichtung. Seit der Friedrich-List-Schule wissen wir ja, dass Aufzüge häufig ausfallen, weshalb man sich darüber noch einmal Gedanken machen sollte.

Im Rahmen des weiteren Verfahrens wird es ja noch ausreichend Möglichkeiten geben, sich über solche Dinge im Detail zu unterhalten. Bis dahin haben dann auch die Bürgerinnen und Bürger ihre Anregungen und Bedenken vorgebracht. Für uns steht heute fest: Solange wir keine hinlängliche Sicherheit über die Finanzierung der Kombilösung haben und solange wir keine nachvollziehbare Darstellung der geplanten Bauabwicklung vorgelegt bekommen, welche die Negativfolgen für die Kaiserstraße auf ein Minimum reduziert, werden wir der Einleitung der Planungsverfahren für die Kombilösung nicht zustimmen.

(Beifall bei den Grünen)

Stadtrat Obert (FDP/Aufbruch): Mit der heutigen Einleitung der Planfeststellung und dem Auslegungsbeschluss des Bebauungsplanes machen wir deutlich, dass wir nun Ernst machen wollen mit der Kombilösung. Herr Kollege Dr. Maul, Sie haben es angedeutet: 1996 war meine Fraktion - damals noch eine reine FDP-Fraktion - gegen die damalige Lösung. Sie beinhaltete eine unterirdische Durchschusslinie unter

der Kaiserstraße, gewissermaßen ein drittes und ein viertes Gleis in der Kaiserstraße, nur eben unter der Erde, und oben eben die bisherigen Gleise.

Das hätte in der Tat natürlich etwas gebracht, weil es eigentlich eine Kapazitätserweiterung um das Doppelte - sogar ein bisschen mehr als das Doppelte, weil man unten schneller fährt - gewesen wäre, aber es hätte eben auch bedeutet, dass der Status Quo festgezurrert worden wäre. Es wären eben weiterhin alle Linien durch die Kaiserstraße gefahren, und die Kriegsstraße wäre so geblieben, wie sie sich heute darstellt. Für uns waren dabei zwei Dinge immer wichtig: erstens der Stadt ihre angestammte Mitte zurückzugeben, nämlich den Marktplatz, und dazu gehört ein straßenbahnfreier Bereich, zumindest um den Marktplatz herum. Da man das aber nicht so bewerkstelligen kann, dass man am Kronenplatz herunterfährt und hinter der Herrenstraße wieder hochkommt, beinhaltet dies von allein schon den allerdings insgesamt positiven Effekt, dass man dann weiträumiger unterirdisch fährt.

Der zweite Aspekt, der für uns immer wichtig war, war die Süderweiterung, auch eine - wenn Sie so wollen - Drehung der Ausrichtung der Innenstadt in der historischen Achse, nicht so sehr in dem langen Schlauch Kaiserstraße, und dazu bedurfte es eben auch einer Straßenbahnlinie oder Straßenbahnlinien im Bereich der Kriegsstraße, damit verbunden aber auch - und das war auch ein wichtiges Ziel - der Umbau der Kriegsstraße zu einem Stadtboulevard, also weg von dieser Straßenschlucht der 50er- und 60er-Jahre-Ideale, wie Sie es gesagt haben, Herr Dr. Maul. Und all dies hat dann die Kombilösung möglich gemacht, und deshalb - denke ich mir -, haben auch die Bürger 2002 anders abgestimmt, als sie es 1996 gemacht haben.

Nun wird gelegentlich gesagt - von denjenigen, die anstreben, ein weiteres Mal abstimmen zu lassen -, das sei damals sehr knapp gewesen, rd. 56 : 44 %. Das heißt für mich, dass 12 % mehr ja gesagt haben als nein gesagt haben. Für mich ist das nicht knapp. Zweitens hätte sich ja einiges geändert, denn beispielsweise sei jetzt kein Geld mehr da. Da kann ich diejenigen Leute - und Sie haben es ja auch getan - beruhigen, die gegen diese Lösung sind: Wenn kein Geld da ist, wird nicht gebaut. Es wird nur gebaut, wenn das Geld bewilligt und zugesichert wird, dass das Geld auch fließt. Sie haben das auch ganz deutlich gesagt, Herr Oberbürgermeister, und anders geht es auch gar nicht. Das, was dann an der KASIG - indirekt an der Stadt

also - hängen bleibt, ist jährlich nicht mehr, sondern sogar weniger als das, Herr Ludwig, was Sie in der Vergangenheit durch die bekannten Projekte jährlich verbaut haben, es ist also schulterbar.

Nun wird weiter gesagt, es hätte sich aber auch etwas geändert, und man könnte doch die standardisierte Bewertung bei der Kriegsstraße noch einmal erneuern, denn jetzt sei ja das ECE-Center dazugekommen, und deshalb ergebe sich eine ganz andere Situation. Was soll denn bitte schön, daran anders sein? ECE wird heute selbstverständlich auch schon angefahren durch die Straßenbahn. Wo sind denn die Unterschiede, ob man es in Nord-Süd-Richtung anfährt oder in Ost-West-Richtung andient? Das ist für mich nicht darstellbar. Das sind etwas weit hergeholte Behauptungen, nur um zu begründen, warum man jetzt ein weiteres Mal wieder abstimmen müsste.

Nun noch zwei, drei Sätze, liebe Frau Kollegin Lisbach, zu dem, was Sie an Schreckensszenarien aufgebaut haben.

(Zuruf: **Stadträtin Dr. Splett/GRÜNE**)

Wenn ich einmal ausnahmsweise bundespolitisch polemisch werden darf: Das, was Sie hier dargestellt haben, ist symptomatisch dafür, warum es im September einen Regierungswechsel geben wird und geben muss.

(Heiterkeit)

Wenn man Politik so betreibt, dass man nicht ... - man kann sicher dagegen sein. Aber sagen Sie dann auch warum. Man kann gegen die Kombilösung sein, weil man sagt, sie sei einfach falsch - im Ergebnis falsch, denn es sind bestimmte Dinge hernach hergestellt, die wir so nicht wollen. Aber eine Maßnahme abzulehnen, die an und für sich etwas Positives bringt, nur, weil diese Maßnahme halt in der Bauzeit - unstrittig - auch gewisse Belästigungen mit sich bringt, bedeutet, dass man dann überhaupt nichts mehr machen kann. Sie können gar nichts bauen, denn jede Bautätigkeit bringt Belästigungen mit sich. Übrigens: die ganze Stadt Karlsruhe gäbe es nicht, wenn es Sie mit Ihrer Argumentation damals schon gegeben hätte.

(Heiterkeit, Beifall)

Zur Kaiserstraße: Die Kaiserstraße soll doch gerade in ihrer Attraktivität verbessert werden, das ist doch Sinn, Zweck und Ziel der Übung.

(Stadträtin Dr. Splett/GRÜNE: Das wird aber nicht erreicht!)

Dass es während der Bauphasen dort natürlich Schwierigkeiten geben wird, ist völlig unstrittig. Aber hinterher wird man eine Kaiserstraße haben, die wesentlich besser dasteht. Das, was Sie dargestellt haben an Schwierigkeiten in der Kaiserstraße, auch was die Läden angeht, ist auch unstrittig richtig, aber kein Karlsruher Problem. Es ist leider so, dass die Fußgängerzonen in den deutschen Städten aus einer Reihe von Gründen alle mehr oder weniger die ähnlichen Probleme haben, und die haben gar nichts damit zu tun, dass wir ein ECE haben, und sie haben erst recht nichts damit zu tun, dass wir eine Kombilösung bauen wollen. Es ist schon etwas abenteuerlich zu sagen, weil wir eine Kombilösung bauen wollen, weil es Baubetrieb geben wird in der Kaiserstraße, verabschiedeten sich heute schon die Läden. Nein, nein, wo es etwas zu verdienen gibt, werden immer Läden sein, und wo es nichts zu verdienen gibt, werden keine Läden sein. Und dass es hier etwas zu verdienen gibt, dafür haben wir zu sorgen. Es hat also keinen Sinn, Schreckensszenarien aufzubauen und z. B. auch zu behaupten, es würde 10 Jahre lang praktisch an allen Ecken und Enden gleichzeitig gebaut. Der Herr Oberbürgermeister hat von einer Gesamtbauzeit von etwa 10 Jahren gesprochen, d. h. aber nicht, dass im Prinzip im gesamten Kaiserstraßenbereich 10 Jahre lang überall die gleichen Baustellen sind, sondern die Baustellen werden wandern, es wird in bestimmten Gebieten Baustellen geben, anderswo gibt es dafür wieder keine Baustellen.

Wenn Sie also in der Sache etwas vorzutragen haben gegen diese Lösung, dann muss man darüber diskutieren. Irgendwann muss man aber auch entscheiden. Das haben wir getan, das haben die Bürger getan. Aber zu diskutieren und die Bauzeit selber als das große Problem darzustellen, das halte ich für eine etwas abwegige Art der Argumentation. Sie dient eigentlich nur einem, nämlich Verunsicherung zu schüren, Schrecken zu schüren, und den Menschen vorzugaukeln, dass etwas ganz Schreckliches auf sie zukäme. In Wahrheit kommt nichts Schreckliches auf sie zu,

sondern das, was Sie, Herr Dr. Maul, dankenswerterweise auch schon gesagt haben: Im Grunde genommen ist das die größte Weiterentwicklung unserer Stadt in den letzten 40 Jahren, die auf einen Schlag stattfindet. Sie bietet eine Riesenchance für unsere Stadt, wieder ihr Herz zurückzugewinnen, eine pulsierende Mitte zu bekommen, eine gute Kriegsstraße und einen guten Nahverkehr, und deswegen stimmen wir mit Freuden beiden Maßnahmen zu.

Stadtrat Dr. Fischer (KAL): Egal, wie der oder die Einzelne zu den Einzelprojekten U-Strab und Umgestaltung der Kriegsstraße - der zentralen Kriegsstraße - stehen mag, die Kombilösung - und darum geht es heute - beruht auf einem Bürgerentscheid, und dieser Bürgerentscheid ist minimal gültig bis Herbstanfang 2005, und deshalb kann der Gemeinderat heute dem vorliegenden Beschluss, die Planungen nach den gesetzlichen Vorgaben einzuleiten, nur zustimmen. Er kann nur zustimmen, so auch die Karlsruher Liste. Und die Finanzierung, auch die möglicherweise ungesicherte Finanzierung, wie die Kollegin Lisbach meinte, kann eben nicht im Mittelpunkt der heutigen Entscheidung und der heutigen Betrachtung stehen, das ist ganz klar. Heute geht es um die Fortführung des Bürgerentscheids, und der bindet uns, und schon allein deswegen könnte man immer noch irgendwann sagen - aber darauf komme ich nachher zurück -: das geht nicht.

Eine Ablehnung heute wäre im Grunde genommen nur aufgrund des vorgeschlagenen Verfahrenswegs denkbar, wenn also überzeugend dargelegt werden würde, dass das Planfeststellungsverfahren für den Stadtbahntunnel und der Bebauungsplan für die Kriegsstraße eine ungeeignete Verfahrenswahl für die Umsetzung der Kombilösung wäre. Aber das sehen wir - ich glaube, das sieht hier fast niemand oder überhaupt niemand im Raum so -, dass das die falsche Wahl wäre. Kollege Jäger hat es vorhin auch noch einmal erläutert, warum das die richtige Verfahrenswahl ist. Und damit ist auch dieser einzig denkbare Grund, warum man heute nein sagen könnte zu dem Beschluss, auch nicht gültig.

Alle anderen Rahmenbedingungen seit dem Bürgerentscheid, z. B. der Kostenrahmen oder der Baubeginn, der nur dann erfolgen wird, wenn die Förderung und die Finanzierung gesichert ist und das Geld bereit steht, können nicht herangezogen werden. - Zweiter Punkt: Der Projektumfang, der damals genannt wurde, ist unver-

ändert, vor allem, dass es sich wirklich um ein Projekt handelt, um die Kombilösung - wie der Name schon sagt - ist ebenfalls unverändert, und aus diesem Grund muss man den Bürgerentscheid einfach umsetzen - egal, wie man jetzt persönlich dazu stehen mag.

Ich will es noch einmal sagen - eindeutig, so wie es der Herr Oberbürgermeister auch immer gesagt hat, denn ich glaube, man kann es gar nicht oft genug sagen, weil es dann auch bei Gesprächen in der Öffentlichkeit immer wieder anders verstanden wird: Die Umsetzung nur eines Teilprojektes, z. B. nur der U-Strab, ist undenkbar im Rahmen der Kombilösung. Dann gäbe es kein Geld, und dann gibt es auch keine politische Erlaubnis aus diesem Haus, und von daher gesehen glaube ich, ist da kein Punkt, ist das kein Argument - und alle anderen Thesen, die man immer wieder hört, sind Hypothesen.

Das sichtbare Zeichen für die Einheit der Kombilösung - auch das haben Sie genannt, Herr Oberbürgermeister - ist dieses so genannte Kombibauwerk am Ettlinger Tor. Hier befindet sich die Nahtstelle der beiden Teilprojekte: ganz unten die Südlinie des Tunnels, in der Mitte der Straßentunnel und oben die Straßenbahn in der Kriegsstraße. Diese Nahtstelle verdeutlicht die Einheit dieses Projektes. Und damit sind wir auch schon mit diesem Kombibauwerk und der Frage, wann das irgendwann eingetaktet wird in den Bauablauf, mitten in der politischen Bewertung von Details. Die stehen zwar heute noch nicht zur Entscheidung, aber eine solche Bewertung erwarten die Bürger und Nutzer des ÖPNV von uns, dass wir uns also dazu äußern.

Da wäre zum einen die Reihenfolge der Umsetzung. Soll zuerst dieses Kombibauwerk gebaut werden und dann gleich die Kriegsstraße? Das hätte z. B. Vorteile, dass ein rundum akzeptiertes Teilprojekt zuerst entstehen würde, denn das ist das in Karlsruhe nahezu unumstrittene Teilprojekt, und wir hätten eine so genannte Notfallstrecke parallel zur Kaiserstraße. Der Nachteil dieses Verfahrens wäre, dass wir für die Bahnendichte in der Innenstadt nahezu keine Entlastung hätten. Der andere Reihenfolgefall wäre das, was Sie, Herr Oberbürgermeister, genannt und auch begründet haben, warum das natürlich betriebliche Vorteile hat. Das ist absolut einsehbar. Die Position der Karlsruher Liste ist die: Wir sollten uns diese Entscheidung of-

fen halten, und zwar auch deshalb, weil wir nicht genau wissen, wie lange dieses Planfeststellungsverfahren und das Bebauungsplanverfahren dauern. Das könnte ja entgegen unseren Wünschen - ich will es wirklich nicht - sehr lange gehen. Es gibt ja dieses ominöse Datum 2015, und 2015 sollen eben in dieser Stadt nicht nur Baustellen zu sehen sein, sondern zum 300jährigen Jubiläum der Stadt soll auch etwas Spannendes zu sehen sein. Deshalb könnte es sein, dass wir gar nicht anders umhin kommen, als eines dieser beiden Teilprojekte - egal, welches - vorzuziehen, damit wir wenigstens eines fertig haben bis 2015.

Eine zweite Frage, die wir heute auch nicht entscheiden können und auch nicht entscheiden müssen, aber auf die heute und auch in Zukunft eingegangen werden wird, ist die Frage nach dem Bauablauf. Ich habe jetzt von mehreren Stellen gehört, dass eine möglichst schnelle Lösung gesucht wird, dass sozusagen bis 2015 alles fertig sein könnte. Das würde bedeuten, dass wir bis 2015 ein tolles Projekt umgesetzt haben, aber andererseits wäre es möglicherweise mit extremen Schmerzen für die ÖPNV- und für die MIV-Nutzer verbunden, ebenso für die Citybummler und für die Geschäfte in der Innenstadt. Wir müssen das erst einmal durchkalkulieren, was es bedeuten würde, wenn wir wirklich bis 2015 fertig sein wollen, wo wir ja noch gar nicht wissen, wann wir anfangen können. Die Frage ist, ob wir das wirklich schaffen. Andererseits heißt es oft: Lieber ein Ende mit Schrecken als ein Schrecken ohne Ende. Eine zweite Möglichkeit wäre, wir strecken die ganze Sache und haben dann unzweifelhaft weniger Belastungen. Ich denke, wir sollten auch hier die Betroffenen fragen, gerade die Innenstadtbesitzer, denen ja vorhin im Redebeitrag von Frau Lisbach sozusagen eine Katastrophe vorhergesagt wurde, sollten wir einbeziehen, und sie müssten sagen, was ihnen lieber wäre.

Ich komme zur Gestaltung und Ausrüstung der Haltestellen: Hier hat ja ein auch mit Stadträten besetztes Gremium einstimmig eine grundlegende Entscheidung für eine bestimmte Architektur getroffen. Ich möchte dazu sagen, wir sollten bei der Detailplanung darauf achten, dass die Wünsche der Nutzer möglichst weitgehend erfüllt werden. Beispielsweise ist Tageslicht nur an einer einzigen Haltestelle, und zwar bei der am Kongresszentrum, möglich. Das war leider unvermeidlich. Ich erinnere mich, dass das ein Wunsch aus "City 2015" war, ein Begriff, der hier auch einmal fallen muss, aus dem Beteiligungsverfahren. Wir mussten uns aus ganz pragmatischen

Gründen gegen diesen Wunsch aussprechen. Umso mehr sind wir gefordert, darauf zu achten, dass die Wünsche der Bürger sonst möglichst weitgehend erfüllt werden.

Ich möchte auch einmal auf die spannenden Seiten der Kombilösung zu sprechen kommen, auf das, was auch Herr Dr. Maul und Herr Obert benannt haben, dass das tatsächlich ein enormer Eingriff, aber auch eine große Chance für die Innenstadt ist. Wir werden das Durlacher Tor komplett neu hinbekommen, und es wird wieder ein Durlacher-Tor-Platz werden. Ich beneide die Stadtplaner, daran würde ich gerne mitarbeiten. Was wird aus der schienenfreien Kaiserstraße und dem Marktplatz? Das sind ja Chancen, die wir so nie hatten, denn wir hatten am Anfang eine Kaiserstraße, die nach dem Krieg von Autos besetzt und danach von Straßenbahnen teilbesetzt wurde. Zu diesem Thema nur ein Wunsch der Karlsruher Liste: Hier soll ein Wettbewerb stattfinden, nicht wie bei der kurzfristigen Aufrüstung der Innenstadt, die derzeit stattfindet. Wir haben jetzt schon das Licht von den Stelen geordert, und ich bin einmal gespannt, ob das nachher zu dem passt, wenn hier eine völlig neue Kaiserstraße entsteht.

Kurz antippen will ich die vielen Fragen der ÖPNV-Nutzer, z. B. ob die Straßenbahn auch in der Bauphase schnell, verlässlich und bevorzugt bleibt. Wir sprechen uns dafür energisch aus. Wann werden die Haltestellen in der Karlstraße verlegt, die ja im Moment nicht erlauben, dass durch die Karlstraße ein Stadtbahnzug fährt, weil die zu kurz sind? Das ist eine wichtige Frage. - Eine weitere Frage: Wir wollen ja Linien in die Kriegsstraße bringen und nicht nur Gleise, und eine sinnvolle Voraussetzung dafür wird wohl sein, dass eine durchgängige Trasse auch in der Kriegsstraße Ost entsteht. Hier ist noch überhaupt nichts zu sehen, wann eine solche kommt - aufgrund der derzeitigen Probleme bei der Finanzierung von kleineren Projekten des ÖPNV.

Und dann der neue Kriegsstraßenboulevard: Der ist aktuell technisch perfekt geplant. Aber worauf das Stadtbauforum mit Recht aufmerksam macht: Bei noch so wenig Rampen des Autotunnels und noch so vielen oberirdischen Querungen für Fußgänger und Radfahrer wird die Kriegsstraße vorerst eine Trennung bleiben, vor allem im zentralen Bereich beim Nymphengarten. Warum? Die Südseite bietet einfach zu wenig attraktive Ziele. Weder die Ladenangebote dort noch Teile der Archi-

tektur laden zum Flanieren auf dieser Seite ein. Und das Landratsamt und das Staatstheater sind nur Ziele, die einerseits nur abends attraktiv sind, andererseits im Wesentlichen über das Ettlinger Tor direkt erschlossen werden. Unsere Position ist: Die Stadtplanung muss den zentralen Bereich zwischen Ettlinger Tor und Karlstor im Blick behalten. Ein etwaiger Umbau dort, z. B. an der Bebauung entlang der Straße, wäre ein Gewinn. Das können wir zwar jetzt nicht festschreiben, weil es nicht unsere Gebäude sind, aber wir sollten es im Blick behalten. Ein zweiter Hinweis aus dem Stadtbauforum: Die Kriegsstraße sollte als klarer Straßenraum erlebbar sein. Unterbrochene Baumreihen, nicht durchgängige Gehwege, Fahrbahnverschnenkungen und Ähnliches wären kontraproduktiv - so die Botschaft aus dem Stadtbauforum von den dort anwesenden Planern. Alles lässt sich natürlich aufgrund des beschränkten Querschnitts nicht regeln. Die Karlsruher Liste schlägt aber beispielsweise vor, den Gehweg auf der Nordseite zwischen Karlstor und Ettlinger Tor, auch vor dem Nymphengarten, durchzuziehen, um eine durchgängige Gehweglinie zu bekommen. Das würde eine kleine Verlagerung des Mäuerchens und der Gebüsche nach Norden bedeuten, und der Gehweg könnte dann unter den Bäumen verlaufen. Diese Anregung und überhaupt die Ergebnisse, die beim Stadtbauforum anfielen, bitten wir in den weiteren Planungsfortgang aufzunehmen.

Zum Thema Planung: Ich möchte einmal wirklich hier die Planer loben. Ein großes Lob für die Planer in der KASIG, im Stadtplanungsamt und in den externen Büros. Hier wurde eine Aufgabe zügig, kostenbewusst und überlegt erledigt. Es wurde auf Ausgleich der Interessen geachtet, und ich will einmal so sagen: Es wurde im Kopf des Kunden gedacht, und zwar des Kunden Gemeinderat, des Kunden Öffentlichkeit, des Kunden Bürger und des Kunden Besucher der Stadt. Auch die Öffentlichkeitsarbeit zu diesem Projekt hat sich mittlerweile gut entwickelt. Trotz dieser guten Planung gibt es weiterhin Gegner dieser Planung. Das ist gut so. Ohne Gegner entwickelt sich nichts. Manche Argumente gegen die Kombilösung haben auch ihre Berechtigung. Jede Medaille hat bekanntlich zwei Seiten. Doch heute gilt der Bürgerentscheid. Ob uns jemals äußere Umstände zwingen werden, die Planungen noch einmal komplett zu ändern oder gar aufzugeben, kann im Juli 2005 niemand vorher sagen. Den Gegnern der Kombilösung sei eines entgegnet: Das unumstrittene Teilprojekt Kriegsstraße wäre ohne die Kombilösung zumindest schwer zu finanzieren und zu erreichen, evtl. sogar unmöglich. Ein erneuter Bürgerentscheid wäre unserer

Meinung nach nur dann richtig, wenn das Projekt z. B. viel teurer würde oder wenn andere, völlig neue und entscheidende Sachverhalte auftauchen würden - und die sehen wir im Moment nicht.

Die Karlsruher Liste will den Blick nach vorne richten. Nur wer Begeisterung zeigt, kriegt irgendwann und hoffentlich bald Geld von Bund und Land. Wer also jetzt bremst, riskiert beide Teilprojekte. Wir von der Karlsruher Liste wollen Gas geben, denn Stadt und Konjunktur hier in der Region können so ein großes Projekt "as soon as possible" gebrauchen.

(Beifall bei der Karlsruher Liste)

Stadtrat Fostiropoulos (PDS): Zunächst eine Bemerkung, weil der Kollege Fischer darüber gesprochen hat: Eine Regierung ist verpflichtet, die Beschlüsse des Parlamentes umzusetzen. Die Stadtverwaltung ist verpflichtet, sowohl die Beschlüsse des Stadtparlamentes als auch die eines Bürgerentscheids umzusetzen. Aber als Stadtrat bin ich meinen Wählerinnen und Wählern verpflichtet. Ich bin verpflichtet, meinen Aussagen, die ich vor der Wahl gemacht habe, z. B. zum Thema U-Strab und Stadtbahntunnel, treu zu bleiben, und deshalb, lieber Kollege Eberhard Fischer, handeln alle Kolleginnen und Kollegen, die heute dieser Vorlage nicht zustimmen wollen, vollkommen demokratisch und korrekt, nur um das einmal von dieser Seite her deutlich zu machen.

Vielleicht noch eine Bemerkung zum Kollegen Obert: Wenn ich es richtig verstanden habe, war das eine interessante Bemerkung, dass Herr Ludwig für den Bau der U-Strab nicht mehr ausgeben müsste als das, was die Verkehrsbetriebe bisher schon ausgegeben hätten. Wenn das wahr wäre,

(Unruhe, Zurufe)

- Betriebskosten? - Ach so!

(Weitere Zurufe)

- Es ist komisch, dann hat er bisher immer zu viel ausgegeben. Waren das zu viele Investitionen, oder brauchen wir keine mehr für den normalen ÖPNV? Ich bin mir da nicht so ganz sicher, ob das so stimmt.

(Anhaltende Unruhe, Zurufe)

Ich möchte aber einen weiteren Punkt ansprechen, weshalb es berechtigt ist, heute nach wie vor Kritik zum Thema U-Strab zu üben, was die Kosten angeht. Vor dem Bürgerentscheid, Herr Oberbürgermeister, haben Sie eine Riesenkampagne gemacht, die auch sehr viel Geld gekostet hat, und Sie haben darin dargestellt, dass das Geld alles vorhanden wäre. Nach dem Bürgerentscheid haben Sie eine zweite Kampagne gemacht, die dann hieß: Sparen macht Spaß. Da haben Sie versucht, die Menschen dafür zu gewinnen, dass es einfach nötig sei, im sozialen Bereich und bei der Kultur zu sparen, und das haben Sie dann Jahr für Jahr auch getan. Warum sind Sie nicht vorher an die Öffentlichkeit gegangen und haben gesagt, es sei kein Geld da, wir müssten sparen? Nur damit Sie wieder das Projekt U-Bahn durchbekommen! Das können wir chronologisch verfolgen, das ist genau so passiert. Deshalb - finde ich - haben Sie vor dem Bürgerentscheid nicht die volle Wahrheit gesagt. Das ist so, es tut mir Leid.

(Starke Unruhe)

Denn die Bürgerinnen und Bürger achten sehr genau darauf, ob wir Geld haben für solche Prestigeprojekte oder nicht.

Punkt 2: Sie haben gesagt, wir werden 10 Jahre lange 10 Mio. € bezahlen müssen. Zum einen finde ich das ganz schön happig, was Sie der Stadt Karlsruhe, nachdem wir angeblich kein Geld haben, pro Jahr aufbürden wollen. Die Straßenbahnkosten, die ÖPNV-Kosten steigen ständig und schleichend. Wie weit wollen Sie das noch treiben? Bis die U-Strab fertig ist, damit sie finanziert werden kann? In Anbetracht dessen, dass gerade jetzt durch Hartz IV viele Menschen viel weniger Geld in der Tasche haben, finde ich es einfach falsch, solche Wege zu beschreiten. Und noch etwas: Wir haben eine gemeinsame sechsjährige kommunalpolitische Erfahrung hier, und in dieser sechsjährigen Erfahrung ...

(Unruhe)

- Sie haben eine längere, aber gemeinsam haben wir eine sechsjährige Erfahrung. Das ist doch richtig - oder?

Der Vorsitzende: Ich habe nur gesagt: Ich habe etwas daraus gelernt, Sie offenbar nicht!

(Heiterkeit)

Stadtrat Fostiropoulos (PDS): Sie behaupten, dass Sie 10 Mio. € pro Jahr ausgegeben werden. Das haben Sie bei der Neuen Messe auch behauptet, und die Preise sind doppelt so teuer geworden. Wer hat hier etwas gelernt?

(Heiterkeit)

Und alle die, die jetzt hier lachen - so auch Sie, Herr Dr. Maul -, Sie gehen verantwortungslos mit den Geldern der Bürgerinnen und Bürger um. Sie sagen ihnen nicht, dass Sie sich verkalkuliert haben. Sie nennen niedrige Preise und wissen genau, dass in der Bauphase gerade bei so großen Projekten die Kosten wesentlich höher sein werden. Sie sprechen auch nicht von irgendwelchen Inflationen, die eintreten könnten, oder von wirtschaftlichen Situationen. Sie rechnen erst einmal mit niedrigeren Preisen, obwohl die schon hoch genug sind. Wenn Sie die Zustimmung des Gemeinderates haben oder eben die des Bürgerentscheides, kommen Sie danach Stück für Stück mit den ganzen Kosten heraus, die dann noch dazukommen, weil dann das Projekt läuft und nicht mehr zurückgedreht werden kann. So funktioniert das im Moment hier in Karlsruhe. Das konnte ich sechs Jahre lang hier beobachten, und wir brauchen nur die BNN der letzten Jahre immer wieder herauszuholen, da steht es drin.

Ich möchte inhaltlich dennoch zu diesem Projekt ein paar Dinge sagen.

(Zuruf)

- Schwarzmalerei? - Der Kollege Obert hat gesagt, wir müssten das Karlsruher Herz wieder irgendwo ausbuddeln. Warum macht er die Stadt so schlecht? Ich finde, Karlsruhe ist schön, und wir müssen nicht so große Löcher buddeln - 10 Jahre lange -, und der Einzelhandel in der Umgebung geht kaputt, und wir bezahlen einen Haufen Geld.

(Unruhe, Zurufe)

Ich möchte zu den Kosten noch etwas sagen, denn das verschweigen Sie immer: Selbst, wenn alle Zuschüsse kämen, für die laufenden Kosten bekommen wir nicht einen Euro Zuschuss. Die laufenden Kosten müssen die Bürgerinnen und Bürger Karlsruhes bezahlen, und dann wird wieder gekürzt. Und warum? Weil man lieber zum Stadtgeburtstag eine U-Bahn haben will als flächendeckend Kindertagesstätten.

(Erneute Zurufe)

- Ja, das ist einfach so, und das sind Prioritäten. Ich kann eine andere Haltung haben als die Mehrheit dieses Hauses. Es reicht mir nicht, Kollege Rüssel, wenn Sie sagen, eigentlich müssten die Kindertagesstätten zum Nulltarif angeboten werden. Solche Äußerungen reichen mir einfach nicht, ich möchte Tatsachen sehen. Bei den Prestigeprojekten haben wir auch Tatsachen gebracht, viel mehr die Mehrheit dieses Hauses. Warum können wir hier nicht auch größere Schritte machen und vergeuden so viel Geld?

Ich möchte trotzdem inhaltlich ein paar Dinge ins Gedächtnis rufen. Es gibt Untersuchungen in anderen Städten mit U-Strabs und Stadtbahntunneln, wonach 67 % der Frauen lieber eine Station weiter fahren, um oberirdisch aussteigen zu können. Die vielen Lampen, die Sie da unten installieren wollen, das haben andere Städte auch gemacht. Und trotzdem ist es so, dass Frauen eben ungern in Tunnels gehen, Männer übrigens auch. Denn nachts bewegt sich da unten nicht viel, da sind einfach zu wenig Leute. Die Lampen nützen gar nichts. Und die Kameras, Kollege Erlecke, werden das Problem auch nicht lösen. Bis da einer von der Kamera herunterspringt,

ist nämlich das Unglück schon passiert. Und deshalb haben die Leute Angst. Kameras täuschen nämlich nur Sicherheit vor. Sonst könnten Sie mir nicht erklären, warum gerade die Südstadt das sicherste Innenstadtviertel ist. Da sind nämlich keine Kameras, das ist einfach ein lebendiges Viertel, und auch ich möchte eine lebendige Stadt haben und keine Tunnel.

Diese Zentralisierung auf die City, wie wir sie extrem betreiben, finde ich auch falsch. Die Stadt Karlsruhe gibt es nicht her, dass wir den gesamten Einkauf, also alles auf den Marktplatz und auf den Europaplatz bringen. Es ist viel interessanter, auch Mühlburg und Durlach und die ganzen Innenstadtviertel mitzuentwickeln und nicht totzumachen. Wir brauchen keine Schlafstätten und ein Rieseneinkaufscenter in der Mitte, in das alle reingekarrt werden. Und ein Tunnel in der Kriegsstraße führt nur dazu, dass es noch mehr Autoverkehr geben wird. Ich weiß, dass das auf der rechten Seite hier im Hause so gewollt wird. Denn die CDU hat 1999 schon Plakatwerbung gemacht mit den Aussagen: Wir brauchen leistungsfähigere Straßen, wir brauchen eine leistungsfähigere Kriegsstraße und auch die Südtangente. D. h., es gibt überhaupt keine Absicht, den Autoverkehr ein Stück weit zurückzudrängen und den ÖPNV zu fördern, sondern es geht darum zu schauen, wie viele Kohle können wir machen und wie viele Leute können reinfahren und wieder rausfahren. Die Stadt wird nicht lebenswert sein, weil dadurch mehr Lärm und Abgase hereinkommen.

(Stadtrat Rüssel/CDU: Unsere Aussage ist richtiger denn je!)

Auch die soziale Kontrolle fällt abends in der Fußgängerzone weg, weil dort keine Straßenbahnen mehr sein werden. Das finde ich falsch, denn eine lebendige Innenstadt - auch nach 20:00 Uhr - ist nur dann gegeben, wenn dort Bahnen fahren und Menschen sich bewegen; es sei denn, Sie wollen natürlich die Ladenschlusszeiten noch weiter liberalisieren und deregulieren und am besten bis um 12:00 Uhr Mitternacht auf machen. Ich weiß, einige wollen sogar, dass die Geschäfte rund um die Uhr geöffnet sind. Fragen Sie mal Ihre Geschäftsleute. Die werden Ihnen sagen, dass das Unsinn ist, denn das kostet nur Geld und bringt nicht mehr Einnahmen. Es kostet mehr Personal und mehr Strom. Von daher widersprechen Sie sich einfach selbst.

Zum Loch in der Kriegsstraße möchte ich Folgendes sagen: Ich war bei der Debatte um die U-Strab in dieser Frage der Einzige im Gemeinderat, der nicht für einen Tunnel in der Kriegsstraße war. Damals war leider auch die grüne Fraktion dafür, heute sind da andere Erkenntnisse vorhanden, das finde ich auch gut so. Wenn man die Menschen, die dann in Blechbüchsen sitzen und die man Autofahrer nennt, in den Keller runterschickt, dann bekommen die eine erhöhte Abgaskonzentration ab, und das finde ich auch gesundheitspolitisch einfach falsch. Im Übrigen ist es so, dass diese Menschen ...

(Stadtrat Wellenreuther/CDU: Fenster zumachen!)

- Fenster zumachen! Ja, genau, dann lassen Sie sich einmal von Verkehrsexperten erklären, dass innerhalb von 10 Sekunden die Luft im Autoraum ausgewechselt ist, es sei denn, Sie haben Sauerstoffflaschen dabei, Herr Wellenreuther, die Ihnen Ihre Luft zum Atmen bringen.

(Unruhe)

Der Vorsitzende: Herr Stadtrat Fostiropoulos, können Sie mir bitte einmal sagen, wann Sie zum Tagesordnungspunkt kommen, nämlich zum Bebauungsplan?

Stadtrat Fostiropoulos (PDS): Herr Oberbürgermeister, es geht nicht um den Bebauungsplan, es geht um die Inhalte, es geht um dieses Projekt, und ich denke, ich darf da auch zu Ende sprechen.

Auch die 30 000 Fahrzeuge, die im Moment ...

(Unruhe, Zurufe)

- Ich kann auch einen Moment warten, dann können Sie sich wieder beruhigen.

Sie gehen von 30 000 bis 34 000 Autos aus, die im Tunnel fahren werden, und die kommen doch irgendwo wieder heraus. Die kommen hinten bei der Kriegsstraße im Westen heraus, und trotzdem werden die Staus dort erzeugt, wie wir sei heute

schon haben. Und wenn wir die Kriegsstraße so ausbauen, dass wir eine Stadtautobahn haben - eine noch viel bessere als jetzt -, dann werden noch mehr Autos kommen, weil viele diese Abkürzung suchen werden. Und diese Autos kommen alle hinten in der Kriegsstraße raus, und dort wohnen auch Menschen. Selbst dann, wenn man tolle Filter in diesen Tunnel einbaut, werden die nicht ausreichen, um die Luft sauber zu kriegen, und wenn die gesamten Autos hinten herausfahren, dann können Sie dort die Luft nicht filtern.

Und zur Barriere - oder besser gesagt: zur Süderweiterung: Es ist doch einfach unwahr, dass hier eine Süderweiterung stattfindet. Denn wenn mindestens 30 000 Autos, wie Sie selbst in den Unterlagen der Stadt äußern, oberirdisch fahren, dann ist das doch eine Barriere. Die fahren eben auf dieser Kriegsstraße, die werden nicht verschwinden, und wenn Sie ein paar Bäume dazwischenstellen, dann ist das trotzdem eine Barrierewirkung, und die Kreuzungen, die Sie ausbilden müssen, werden genauso heftig sein. Also, eine Süderweiterung ist hier überhaupt nicht zu erkennen, und deshalb ist dieser Antrag heute nach wie vor abzulehnen.

(Stadtrat Rüssel/CDU: Dann tun Sie es doch!)

Und gerade als Vertreter der Linkspartei werde ich heute diesem Antrag nicht zustimmen!

(Heiterkeit)

Der Vorsitzende: Jetzt dürfen Sie wieder Luft holen, Herr Fostiropoulos.

Stadtrat Kunz (BüKa/ÖDP): Es wurde jetzt schon vieles gesagt. Deswegen mache ich es etwas kürzer und nenne bloß die Stichpunkte.

Auch wir stehen dem Stadtbahntunnel sehr kritisch gegenüber, das waren wir schon immer. Es dreht sich einfach um die Bezuschussung, um die Kosten für die Stadt. Es ist noch nicht geklärt, welche Schäden auftreten können. Auch die Nachbarschaft in der Kaiserstraße wurde noch nicht so angehört, wie man es machen sollte. Was ist mit den Folgekosten, die auftreten, wenn Häuser Risse bekommen? Architekten sind da unterschiedlicher Meinung. Deshalb sind wir für das Kriegsstraßenmodell, das

finden wir richtig gut. Wenn Sie sagen, es geht nur zusammen, dann hätte man sich vielleicht vorher andere Gedanken machen müssen. Die Frage ist die: Was ist, wenn das Modell abgelehnt wird und es die Bezuschussung nicht gibt? Sie sagen, sie haben keinen Notfallplan. Aber eigentlich bräuchten wir doch einen Notfallplan. Vielleicht haben Sie auch einen und sagen es nur noch nicht.

Dass etwas geschehen muss in der Kaiserstraße, darüber sind wir uns alle einig. Wenn Sie einen Brief aus dem Rathaus bekommen, dann steht da geschrieben: Sie erreichen uns mit allen Straßenbahnen und Stadtbahnen, außer der S 3. Alle Straßenbahnen fahren also an den Marktplatz. Das ist das Problem. Vielen wäre gedient, wenn es eine Innenbahn und eine Außenbahn gäbe, damit man Umleitungen hätte. Dann wäre auch dem Einzelhandel in der Stadt viel mehr gedient.

Wir wissen aber noch nicht einmal, wie die Lage mit der Bezuschussung ist. Bei dem Gelände in Knielingen heißt es jetzt schon: 8 - 10 Jahre mindestens wird es kein Geld geben - für ein Neubaugebiet, in das über 2 000 Familien hinein sollen. Deshalb glaube ich, dass wir auch für den Stadtbahntunnel kein Geld bekommen werden, denn die Kassen sind ja leer. Oder haben Sie schon definitiv eine Zusage für die 85 %?

(Stadträtin Geiger/SPD: Um das geht es heute nicht!)

Wir werden die Sache ablehnen, weil einfach die Kosten und Folgekosten zu hoch für uns sind, und auch die städtebauliche Maßnahme halten wir für nicht richtig.

Der Vorsitzende: Ich verlange ja gar nicht, dass man unbedingt alles liest. Aber wenn man hier ist, könnte man ja vielleicht auch einmal zuhören. Ich habe vorhin gesagt, bei den Folgekosten sparen wir 1,5 Mio. € im Jahr - aufgrund der Veränderung, und das ergibt die standardisierte Bewertung.

Wenn ich das Horrorszenario von Ihnen, Frau Stadträtin Lisbach, höre, dann muss ich dazu sagen: Sie wollen die Wahrheit einfach nicht wahrnehmen. Das ist das Problem, das Sie haben. Sie können doch nicht mit Fug und Recht behaupten, wir hätten keine schlüssige Antwort gegeben, was die Kriegsstraße alleine angeht.

Die haben wir gegeben, das ist die standardisierte Bewertung! Die Kriegsstraße alleine geht nicht, wir haben sie abgelehnt bekommen, und wir bekommen sie auch nicht mehr genehmigt, auch wenn Sie das noch hundertmal behaupten. Sie haben einfach ein Problem damit, die Wahrheit wahrzunehmen.

Und wenn gesagt wird - und da verwahre ich mich erheblich dagegen -, Herr Stadtrat Fostropoulos, dass ich vor dem Bürgerentscheid anders gesprochen hätte als danach, und ich hätte auch nicht die Wahrheit gesagt, dann wehre ich mich entschieden dagegen. Ich habe gesagt, bei den GVFG-Maßnahmen, bei den so genannten Bundesmaßnahmen, ist Geld da. Und das sage ich auch noch heute. Dieses Geld ist auch heute noch da. Es geht jetzt darum, dass unser GVFG-Antrag geprüft wird. Ich habe mich vor dem Entscheid überhaupt nicht anders ausgedrückt als danach. Dass Sie eine andere Meinung haben als die Mehrheit hier im Hause, dieses Recht nimmt Ihnen niemand. Aber Sie dürfen auch nicht erwarten, dass sich die übergroße Mehrheit des Hauses Ihrer Meinung anschließt, nur weil Sie diese geäußert haben. Das dürfen Sie allerdings auch nicht erwarten.

(Beifall)

Im Übrigen darf ich darauf hinweisen, was Sie hier vorne gelobt haben. Sie sind dem Wohl der Stadt verpflichtet und sonst gar niemandem. Das muss einmal in aller Deutlichkeit gesagt werden, weil Sie da einen sehr feinen, aber entscheidenden Unterschied machen. Ich denke, das muss Ihnen einmal deutlich gesagt werden.

Im Übrigen möchte ich auf die bekannten Argumente jetzt nicht mehr eingehen. Ich habe eingangs einiges ausführlich dargestellt. Wenn man es nicht zur Kenntnis nehmen will, dann tut es mir außerordentlich Leid.

Stadträtin Lisbach (GRÜNE): Herr Oberbürgermeister, es tut mir Leid, wenn ich Sie jetzt noch einmal mit einem Redebeitrag belästigen muss.

(**Vorsitzender:** Es tut Ihnen in Wahrheit nicht Leid, geben Sie es zu! - Heiterkeit)

Ich möchte eine Sache klarstellen, und zwar im Blick auf diese Antwort, von der ich gesprochen habe, die bis heute nicht schlüssig gegeben werden konnte. Das ist die Antwort auf die Frage, warum die Umsetzungsreihenfolge nicht festgelegt werden kann, warum man sich nicht entschließen kann, die Maßnahme, die ja von der Bevölkerung im Konsens mitgetragen wird, zuerst durchzuführen. Das würde auch dem sozialen Frieden hier in der Stadt gut tun und würde auch technisch Sinn machen. Und darauf - so meine ich - sind Sie bis heute wirklich eine Antwort schuldig geblieben, auch bei den Anhörungen.

Wir fühlen uns übrigens auch an dieses Ergebnis des Bürgerentscheids gebunden. Wir denken nur, man sollte wirklich mit der Maßnahme beginnen, die von allen gewollt wird, die übrigens auch dazu geführt hat, dass der zweite Bürgerentscheid gewonnen wurde. Das muss man ja auch einmal ganz klar sagen. Und im Sinne der 46 %, die die Sache abgelehnt haben, denke ich, wäre es auch wirklich vertrauensbildend und vertrauensschaffend, wenn Sie mit der Maßnahme Kriegsstraße beginnen würden. Das heißt nicht, dass die zweite Maßnahme gar nicht kommen kann.

Der Vorsitzende: Dann können Sie ja heute auch zustimmen. Wenn das so ist, wie Sie es eben gerade gesagt haben, dann können Sie heute zustimmen. Denn wir haben heute nicht darüber zu befinden, welche Folge wir machen, das müssen wir danach ausrichten, wie es organisatorisch, technisch und betrieblich am Besten ist. Aber klar ist, es bleibt eine Maßnahme. Das haben Sie eben auch zugestanden. Dafür bin ich sehr dankbar, dass ich das zum ersten Mal aus Ihren Reihen höre, dass Sie das auch so sehen, dass es eine Gesamtmaßnahme ist. Das würde ich gerne festhalten. Und im Blick auf Ihre Bemerkung, dass Sie den Bürgerentscheid ernst nehmen, könnten Sie der Verwaltungsvorlage heute zustimmen. So stellt es sich für mich dar. Sie mögen es anders beurteilen, das ist Ihre freie Entscheidung.

So, meine sehr geehrten Damen und Herren, wir unterhalten uns im Übrigen heute nicht über die Bauabfolge, sondern wir sprechen über den Bebauungsplan, und zwar über den Aufstellungs- und über den Auslegungsbeschluss, und es geht um die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens gemäß den Darlegungen in der Vorlage Nr. 327. Wer dieser Vorlage zustimmen kann, den bitte ich um die gelbe Karte. - Bei

10 Nein-Stimmen stelle ich ansonsten nur Ja-Stimmen fest. Damit haben wir ein weiteres Stück in diesem großen Vorhaben vorangebracht.

Wir machen jetzt eine Pause. Ich unterbreche die Sitzung bis 18:05 Uhr.

(Unterbrechung der Sitzung von 17:45 - 18:10 Uhr)

Beschluss: Der Gemeinderat beschließt:

1. Der Planung für den Stadtbahntunnel in der Kaiserstraße und Ettliger Straße mit den in der Vorbemerkung zur Vorlage Nr. 327 aufgeführten und weitergehend in den Anlagen zu dieser Vorlage dargestellten Merkmalen sowie der Durchführung eines Verfahrens für die von der "Karlsruher Schieneninfrastruktur-Gesellschaft mbH" zu beantragenden Planfeststellung nach den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes wird zugestimmt.
2. Auf der Basis der Beschlussziffer 1 beschließt der Gemeinderat in den Abgrenzungen der Planzeichnung vom 13. Mai 2005 den Bebauungsplan "Kriegsstraße Mitte, Straßenbahn in der Kriegsstraße mit Straßentunnel" aufzustellen und zur Fortsetzung des dazu notwendigen Verfahrens den Bebauungsplanentwurf gem. § 3 Abs. 2 des Baugesetzbuches öffentlich auszulegen.
3. Der Auslegung ist der Bebauungsplanentwurf vom 13. Mai 2005 in der Fassung vom 24. Juni 2005 zugrunde zu legen. Änderungen, die die Grundzüge der Planung unberührt lassen, kann das Bürgermeisteramt noch vor der öffentlichen Auslegung vornehmen oder zu diesem Zweck die bereits vorgenommene Auslegung wiederholen.

Zur Beurkundung:

Die Schriftführer:

Verteiler

Oberbürgermeister
CDU-Gemeinderatsfraktion
SPD-Gemeinderatsfraktion
GRÜNE-Gemeinderatsfraktion
FDP/Aufbruch-Gemeinderatsfraktion
KAL-Gemeinderatsfraktion
Stadtrat Fostiropoulos (PDS)
Stadtrat Kunz (BüKa/ÖDP)
Zentraler Juristischer Dienst
Dezernat 2
Dezernat 5
KASIG
Stadtplanungsamt
Zum Gemeinderatsprotokoll
Zu den Akten 2-mal (1-mal über HA)

HA - Sitzungsdienste -
22. August 2005