

# Offener Brief an die Fraktionen des Karlsruher Gemeinderats

Sehr geehrte Stadträtinnen, sehr geehrte Stadträte,

die unterzeichnenden Bürgervereine der von der Kombilösung überwiegend betroffenen Stadtteile beziehen zur aktuellen Diskussion über die Projektumsetzung wie folgt Stellung.

## 1. Vorbemerkung

Die im Jahre 2002 durch die Karlsruher Bürgerinnen und Bürger getroffene Entscheidung für die Umsetzung der Kombilösung wird von uns als Ergebnis eines demokratischen Prozesses nicht in Frage gestellt. Diese Bemerkung halten wir für erwähnenswert, um einer eventuellen Unterstellung entgegenzuwirken, dass die folgende Argumentation zu Fragen der Projektverwirklichung die Absicht hätte, die vor 15 Jahren begonnene und seit 6 Jahren abgeschlossene Diskussion über die grundsätzliche Entscheidung zur Kombilösung erneut aufzurollen und die Weiterentwicklung des öffentlichen wie des Individualverkehrs in Karlsruhe unnötig zu verzögern. Das ist ausdrücklich nicht unser Anliegen.

Wir sehen uns jedoch im Auftrag der Einwohner der betroffenen innenstadtnahen Bereiche verpflichtet mitzuwirken, dass bei der Umsetzung des Gesamtprojektes die Nutzen für die Stadt und die betroffenen Bewohner maximiert und unvermeidlichen Beeinträchtigungen während der Bauzeit – es handelt sich schließlich um einen Zeitraum von 11 Jahren – möglichst minimiert werden. Wir gehen davon aus, dass auch Sie als verantwortliche Stadträte des Karlsruher Gemeinderats sich diesem Ziel verpflichtet fühlen, nicht zuletzt auf der Basis der Erfahrung langjähriger vertrauensvoller Zusammenarbeit.

Eine Schlüsselfrage in der Projektverwirklichung spielt nach unserer Auffassung, die bekanntlich von vielen geteilt wird, die Reihenfolge der Baumaßnahmen, wie im Folgenden näher erläutert.

## 2. Auswirkungen der Projektreihenfolge auf den Netzbetrieb

Die vorrangige Fertigstellung des Kaiserstraßentunnels ermögliche, so die KASIG in ihrer Argumentation, eine Erhöhung der Gesamtkapazität des Netzes. Die erhöhte Nachfrage ergebe sich aus der höheren Attraktivität, die auf Grund der kürzeren Reisezeiten in der Tunnelstrecke zu erwarten sei.

Unbestritten ist die Erhöhung der Attraktivität der Stadtbahnen ein auch von den Bürgervereinen befürwortetes Ziel der Gesamtmaßnahme. Fraglich scheint, warum nicht eine vorrangig fertiggestellte zweite Trasse durch die Kriegsstraße ähnliche oder gar höhere Effekte erwarten ließe. Und unbestritten ist die Tatsache, dass die Attraktivitätssteigerung des Netzes durch den zuerst verwirklichten Kriegsstraßenumbau bereits 2 Jahre früher erreicht würde, nämlich bereits 2014, im Vergleich zur vorrangigen Fertigstellung des Kaiserstraßentunnels. Ferner würden durch die Verwirklichung der Kriegsstraßenmaßnahme weitere Kundenpotentiale erschlossen, die aus westlicher Richtung Ziele in der Kriegsstraße anstreben. Hinzu kommen das Neubaugebiet Südstadt Ost sowie am Mendelssohnplatz gelegene Unternehmen wie LBBW, Volksbank, Mendelssohn-Center und andere bis zu diesem Zeitpunkt zu erwartende Unternehmen bis hin zum Ostring-Kreisel.

Unbeantwortet bleibt auch die Frage, wie die Fahrgäste, die sich in den Jahren 2016 – 2020 an die doppelte Linienführung in der Kaiserstraße, nämlich oberirdisch und unterirdisch, gewöhnt haben, dann wieder mit der Einschränkung des dort laufenden Stadtbahnverkehrs versöhnen will. Und schließlich wird dadurch über 4 Jahre eine Variante aufrechterhalten, die

die Bürger im Jahre 1996 beim ersten Bürgerentscheid ausdrücklich nicht gewollt haben. Die Tatsache, dass die Flaniermeile Kaiserstraße erst nach Umsetzung der Gesamtmaßnahme 2020 stadtbahnfrei sein soll, wird eigentlich kaum mehr erwähnt. .

Nach der von der KASIG bis jetzt favorisierten Variante des vorrangigen Baus des Kaiserstraßentunnels wird als Vorteil ins Feld geführt, dass diese Lösung der VBK jährlich ca. 1 Mio. € an Betriebskosten ersparen würde. Auch bei diesem Einwand bleibt die Tatsache unberücksichtigt, dass durch die vorzeitige Einrichtung der Straßenbahntrasse in der Kriegsstraße zusätzliche Fahrgäste und mithin dauerhaft höhere Einnahmen erzielt werden. Im Übrigen wäre die Frage, ob diese Mehrkosten zu verantworten sind, nicht durch die VBK oder die KASIG zu entscheiden. Es wäre eine politische Entscheidung, ob der Stadt Karlsruhe als VBK-Eigentümerin dieser Preis die vielen Vorteile wert sei.

### **3. Technische Lösungen verschiedener Varianten**

Ein in früheren Diskussionen bisweilen geäußertes Einwand gegen den vorrangigen Umbau der Kriegsstraße stützte sich auf technische Schwierigkeiten bei dem zentralen Bauwerk am Ettlinger Tor. Zweifelsohne erfordert dieses Teilprojekt die Bewältigung erheblicher Schwierigkeiten bei der Umsetzung. Es ist das einzige zentrale Bauwerk, welches für beide Teilprojekte eine Schlüsselfunktion besitzt. Seitens der KASIG wurde dargestellt, dass dieses Teilprojekt in einer frühen Phase der Kombilösung verwirklicht werden müsse. Es ist nicht ersichtlich, warum bei diesem Bauwerk zuerst die Ebene –2, also die Stadtbahntrasse, fertig zu stellen ist, bevor die Kriegsstraße auf Ebene –1 in Betrieb geht. Auf der öffentlichen Jahreshauptversammlung des Bürgervereins Südstadt am 22.2.2008 wurde dieser Punkt auch seitens der KASIG auch nicht mehr als zentrales Argument für den vorrangigen Ausbau des Kaiserstraßentunnels ins Feld geführt.

Schon die Komplexität dieser zentralen Baumaßnahme hätte es erfordert, dass alle möglichen Abwicklungsvarianten fundiert untersucht und transparent dargestellt werden. Die Informationspolitik, die bei diesem Schlüsselprojekt bisher stattfand, suggerierte, dass eine andere als die durch KASIG favorisierte Baureihenfolge sich aus technischen Gründen verbiete, Das wird der Verantwortung, die die Stadträte bei einer Entscheidungsfindung tragen sollten, sicher nicht gerecht.

### **4. Flexibilität bei Umleitungsstrecken**

Der folgende von der KASIG selbst zu Recht ins Feld geführte Aspekt scheint uns gerade während der Bauzeit des U-Strab-Tunnels besonders erwähnenswert. Wir wünschen allen Projektbeteiligten und den Bürgern, dass das Mammutbauwerk ohne große Schwierigkeiten und kostenaufwendige Verzögerungen abgewickelt werden kann. Trotzdem erscheint es uns leichtfertig, davon auszugehen, dass eine Tiefbaumaßnahme dieses Umfangs ohne 'Unerwartetes' ablaufen wird. Sicherlich lassen sich beim Tiefbauamt der Stadt fundierte Informationen darüber abrufen, welche Verzögerungen bei den Arbeiten im Karlsruher Untergrund in den vergangenen Jahren aufgetreten sind. Aktuelles Beispiel liefern die Kanalarbeiten in der Baumeisterstraße, deren Fertigstellung sich schon über ein halbes Jahr verzögert hat, was annähernd einer Verdoppelung der Bauzeit entspricht. Weitere Beispiele gibt es in jedem Stadtteil.

Das liegt nicht am Unwillen der Verwaltung oder der Unfähigkeit der Verantwortlichen, sondern schlicht in der Natur der Sache. Und nicht zuletzt die Verkehrsbetriebe werden ebenso wie die Fahrgäste froh sein, wenn sie im Falle eines Falles – den wir uns nicht wünschen – auf eine zusätzliche Trasse zurückgreifen können, wie sie durch die vorrangige Fertigstellung der Kriegsstraßenmaßnahme gegeben wäre. Darüber hinaus wäre auch der Lückenschluss der Gleise zwischen Mendelsohnplatz und Einmündung der Henriette-Obermüller-

Straße gewährleistet, so dass in diesem Abschnitt zwei parallele Linien für Umleitungszwecke zur Verfügung stünden.

## **5. Bauzeit**

Bei der letzten öffentlichen Diskussion zum Thema wurde seitens der KASIG das Argument vertreten, dass sich die Gesamtbauzeit deutlich verzögere, wenn nach Fertigstellung der Kriegsstraße bis nach dem Stadtgeburtstag eine Projektpause eingelegt würde. Das ist sicher richtig, nur verlangt diese Projektpause niemand. Tatsache ist, dass das Stadtbild 2015 durch eine zum Boulevard umgestaltete Kriegsstraße deutlich aufgewertet wird, unabhängig davon, ob an anderer Stelle zu diesem Zeitpunkt noch weitere Baustellen der Kombilösung bestehen. Die Projektreihenfolge hat also keinen Einfluss auf die Gesamtbauzeit.

## **6. Aspekte des Individualverkehrs**

Völlig in der öffentlich dargestellten Diskussion vernachlässigt wurden bisher die Aspekte des PKW- und LKW-Verkehrs in der Stadt während der Bauphase. Gerade hier spielt aber der Projektlauf eine tragende Rolle: Der Mendelssohnplatz als östliches Einfallstor in die Innenstadt gehört zu den meistbelasteten Verkehrsknotenpunkten im gesamten Stadtgebiet. Ein Beginn der Baumaßnahmen an dieser Stelle kann für sich den entscheidenden Vorteil verbuchen, dass nach Fertigstellung gerade der in West-Ost-Richtung verlaufende Kraftfahrzeugverkehr ohne Behinderung abfließen kann. Weil diese Kreuzung höhere Anteile am Durchgangsverkehr aufweist als z.B. das Ettlinger Tor, wird so ein Rückstau bis über den Baustellenbereich des Ettlinger Tores sicher vermieden, wenn für diese Verkehrsanteile Behinderungen durch Querverkehr und Ampelanlage wegfallen. Verschärft würde die Situation am Mendelssohnplatz, wenn zusätzliche Stadtbahnlinien den Weg über den Mendelssohnplatz als Umleitung nutzen. Während der Baumaßnahmen in der Kaiserstraße wäre mit dieser Situation, wie auch in der Vergangenheit, zu rechnen. Bei gleichzeitig vorliegenden Baustellen am Ettlinger oder Durlacher Tor wäre in diesen Fällen der Verkehrskollaps programmiert.

Die vorzeitige Fertigstellung der Kriegsstraße allgemein und der Kreuzung Mendelssohnplatz im Besonderen ist somit zwingend erforderlich, um ein Chaos auf der Kriegsstraße zu vermeiden. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass die Kriegsstraße zukünftig stärker vom Ziel- und Quellverkehr als vom Durchgangsverkehr geprägt sein wird. Schließlich ist die Stadt Karlsruhe schon seit langem von der Prämisse ausgegangen, dass sie für alle Verkehrsmittel gleichermaßen attraktiv ist. Es liegt also sicher nicht im Interesse der Stadt, wenn einzelne Verkehrsteilnehmer während der Bauphase nur deshalb auf die Stadtbahn umsteigen, weil die Verhältnisse auf den Straßen unzumutbar werden.

## **7. Stadtbild zum Stadtgeburtstag 2015**

Seit Jahren arbeiten Stadtverwaltung, Gemeinderat und Bürger auf das Ereignis des 300-jährigen Geburtstags der Stadt im Jahre 2015 hin. Vehement haben Sie als Stadträte das Recht eingefordert, hier vorrangig vor den Vorstellungen der Stadtverwaltung, Stichwort „Rahmenplan“, die Gestaltung der Feiern ausarbeiten zu wollen und dabei insbesondere die Interessen der Bürgerinnen und Bürger zu vertreten. Wir unterstützen diese Position des Gemeinderats nachdrücklich.

Umso stärker sollte nach unserer Meinung das auch bauliche Bild der Stadt in dieser Zeit Berücksichtigung finden. Zweifelsohne werden Teile des Projekts Kombilösung auch während des Stadtgeburtstages durch Großbaustellen das Stadtbild beeinträchtigen. Das ist

zum einem unvermeidlich, zum anderen sollte die Stadt diese Bauprojekte auch nicht verstecken: Nicht einzusehen ist jedoch, dass ein möglicher Zwischenerfolg bereits 2015 nicht sichtbar und vorzeigbar sein sollte. Unbestreitbar ist die Kriegsstraße als Folge einer zum Zeitpunkt ihres Ausbaus anderen herrschenden Auffassung über Verkehrspolitik heute zu einer Narbe in der Infrastruktur der Stadt und ihrer Nahbeziehungen geworden. Sie trennt die Stadt. Hierüber besteht weitgehend Einigkeit, ebenso über die Notwendigkeit und die Vorteile des geplanten Umbaus, der die Trennung aufheben würde. Man sollte nicht vergessen, dass sich die Bürger erst durch dieses Leuchtturmprojekt dazu bewegen ließen, auch dem Umbau der Kaiserstraße zuzustimmen. Sie als Stadträte haben Ihren Teil dazu beigetragen, dass das jetzige Ergebnis erzielt worden ist.

Sollte den Bürgerinnen und Bürgern nicht der Stolz gegönnt werden, beim gemeinsamen Stadtfest auf das verweisen zu können, was sie selbst in Gang gesetzt haben? Könnte dies nicht dazu beitragen, die Identifikation mit der Stadt und ihrer Verwaltung zu stärken? Wir meinen, es sollte alles dazu getan werden, diesen Prozess in Gang zu setzen, zu stärken und zu verstetigen.

Gönnen wir uns allen gemeinsam im Jahre 2015 diese Stunde der Gewissheit, dass bürgerschaftliches Engagement auch Ziele erreichen kann!

## **8. Öffentliche Diskussion**

Bis vor kurzem wurde die Projektreihenfolge öffentlich nicht inhaltlich diskutiert. Über die Gründe dafür wird spekuliert. Der Verdacht bleibt, dass Vorentscheidungen zur Kombilösung unter Ausschluss der Öffentlichkeit getroffen wurden. Das führt dazu, dass bei einer fälligen Entscheidung im Gemeinderat bereits bekannte Positionen wiederholt werden und ohne Diskussion und Transparenz entschieden wird. Dieses ist einem Projekt der vorliegenden Größenordnung nicht angemessen. Es spiegelt nicht die Souveränität des Gemeinderates wider.

Ähnliches gilt für die offensichtlich zahlreichen vorliegenden Gutachten. Nach unserer Kenntnis ist kein Gutachten zur Verkehrsbelastung, zum Bauablauf, zur Liniennetzentwicklung oder zu den Kosten jemals öffentlich vorgestellt worden. Wir meinen, dass dieses nicht der Förderung des Projektfortschritts dient und das Misstrauen von Skeptikern, berechtigt oder unberechtigt, fördert und Kritiker in ihrer Meinung bestärkt, dass entscheidende Dinge, ohnehin „hinter verschlossenen Türen verhandelt werden“. Bei „dem“ Jahrhundertprojekt Karlsruhes sollte eine maximale Transparenz angestrebt werden, konstruktive kritische Beiträge sollten berücksichtigt werden; das Projekt wird überregional wahrgenommen werden.

Wir haben eine Einladung zum „Forum Kombilösung“ zum 12. März 2008 durch die KASIG erhalten. Ob dort auch Vertreter des Gemeinderats als entscheidendem Gremium eingeladen sind, ist uns nicht bekannt. Der Projektplan wurde bereits in der Einladung so beschrieben, dass 2009 bis 2016 der Kaiserstraßentunnel und anschließend bis 2020 die neue Kriegsstraße fertiggestellt sein soll.

Haben Sie, sehr geehrte Stadträtinnen und Stadträte hierüber bereits entschieden? Oder steht das für die Gemeinderatssitzung am 11. März bereits fest? Dieses hielten wir dann in der Tat für eine Missachtung Ihrer Gestaltungshoheit im Auftrag der Bürger.

Wir richten daher an Sie die aufrichtige und dringende Bitte, vor einer Entscheidung über den Projektablauf der Kombilösung Einzelheiten zu allen vernünftigerweise denkbaren Varianten gründlich zu prüfen und die Entscheidungsgrundlagen den Bürgerinnen und Bürgern zugänglich zu machen, sei es in öffentlicher Sitzung, sei es über den Weg der Beteiligung der betroffenen Bürgervereine. Fordern Sie die dazu erforderlichen Informationen von den

Fachleuten der KASIG und der VBK und scheuen Sie nicht die öffentliche Diskussion auf der Basis von Daten, die auch Varianten berücksichtigen.

Sie genießen unser Vertrauen und haben unsere Unterstützung... Andererseits erwarten wir, dass auch Sie dem Urteil und der Verpflichtung für das Gemeinwohl der Bürgerinnen und Bürger und der Bürgervereine Ihr Vertrauen entgegenbringen.

Mit freundlichen Grüßen

Karlsruhe, 26.02.2008

Bürgerverein Stadtmittel

  
Rolf Apell

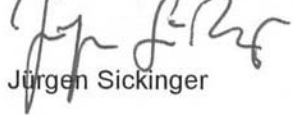
Bürgerverein Altstadt

  
Dr. Ralf Cembrowicz

Bürger-Gesellschaft der Südstadt

  
Ralph Zielosko

Bürgerverein Südweststadt

  
Jürgen Sickinger