



Niederschrift

48. Plenarsitzung Gemeinderat
20. März 2018, 15:30 Uhr
öffentlich
Bürgersaal, Rathaus Marktplatz
Vorsitzender: Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

7.

Punkt 6 der Tagesordnung: Sachstandsbericht Kombilösung Vorlage: 2018/0050

Beschluss:

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

Abstimmungsergebnis:

Bei 40 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 2 Enthaltungen mehrheitlich zugestimmt

Der Vorsitzende ruft Tagesordnungspunkt 6 zur Behandlung auf und verweist auf die erfolgte Vorberatung im Aufsichtsrat der KASIG und im Hauptausschuss:

Es hat hierüber auch schon eine öffentliche Debatte gegeben. Wir legen Ihnen jetzt alljährlich den entsprechenden Entwicklungsstand der Kombilösungsbaumaßnahmen vor. Das beinhaltet die verschiedenen Bauabschnitte. Das beinhaltet auch noch einmal die Kostenprognose und viele andere Informationen. Sie haben dem entnehmen können, dass wir mit dem Rohbau des Stadtbahntunnels auf der Zielgeraden sind und zunehmend die Plätze auch wieder räumen können und der Bevölkerung zurückgeben, wiewohl die meisten dieser Plätze natürlich noch nicht im endgültigen Zustand erstrahlen, der dann erst anschließend realisiert werden kann, wenn vor allem auch die Schienen aus der Kaiserstraße entfernt werden können. Wir haben auch darauf hingewiesen, dass wir einen Endverhandlungstand mit der ARGE Stadtbahntunnel noch nicht ganz erreicht haben. Hier gibt es eine Reihe umfangreicher Forderungen an die Stadt bzw. an die KASIG. Umgekehrt haben wir auch eine ganze Reihe Forderungen an die ARGE. Wir versuchen, hier eine abschließende Einigung zu finden, die uns von jahrelangen Rechtsstreitigkeiten und dem Aufrechterhalten irgendwelcher Forderungen von beiden Seiten befreit. Es ist logisch, dass wir versuchen, das Ganze so zu lösen - das ist auch eine Voraussetzung - und es auch nur so gelöst werden kann, dass wir auch die entsprechenden Nachweise bekommen und es damit auch eine maximale Förderfähigkeit dieser Gesamtbeträge am Ende bedeutet.

Das Problem mit dem Aluminium ist ausführlich dargestellt. Beim Innenausbau ergeben sich jetzt doch Schwierigkeiten mit der ursprünglichen Anzahl vorgesehener Gewerke, die wir teilweise noch für die einzelnen Haltestellen in Pakete unterteilen müssen, weil auf unsere Ausschreibungen es entweder nicht ausreichende oder gar keine Rückmeldungen gibt. Wir hoffen, dass wir dennoch den Zeitplan einhalten können. Es wird am Ende aber von der Logistik und der Abstimmung sicherlich nicht einfacher, wenn man an unterschiedlichen Haltestellen auch noch unterschiedliche Firmen aus demselben Gewerk vor Ort tätig hat.

Bei der Kriegsstraße entwickeln sich die Arbeiten, die erst im letzten April/Mai begonnen werden konnten, im Zeitplan. Wir rechnen nach wie vor damit, dass wir den Stadtbahntunnel voraussichtlich Ende 2020 und das Teilprojekt Kriegsstraße Ende 2021 in Betrieb nehmen können. Von der Fertigstellung des Teilprojekts Kriegsstraße hängt dann ab, dass wir den neuen Netzplan verwirklichen können, der es erst ermöglicht, auch die Oberfläche der Kaiserstraße endgültig anzugehen. Denn so lange müssen die Schienen in der Kaiserstraße noch nutzbar liegen bleiben, so dass Sie bitte immer vor Augen haben, dass wir mit dem eigentlichen endgültigen Umbau der Kaiserstraße erst deutlich nach dem Ende 2021 anfangen können.

Wir sind in guten Gesprächen mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg, sowohl was die Prüfung unserer Ergänzungsanträge auf die Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und den entsprechenden Bundesmitteln betrifft, als auch in der Diskussion, wie wir die ursprünglich einmal pauschalierten Zusagen des Landes zu einer finanziellen Beteiligung jetzt auch der Kostenentwicklung anpassen können. Da sind wir in Gesprächen mit dem Finanz- und mit dem Verkehrsministerium. Ich rechne damit, dass wir im Laufe des Jahres auch noch eine gemeinsame Lösung bekommen, die wir Ihnen dann natürlich gerne sofort zur Kenntnis geben wollen.

Entschädigungen wurden jetzt in einer Summe von 12,6 Mio. Euro ausgezahlt. Das ist dann aber bald auch das Ende der Fahnenstange, weil wir in der Kriegsstraße nicht damit rechnen, nennenswert zu Entschädigungen zu kommen. Das ist aber auch deutlich mehr, als es ursprünglich vorausgesagt wurde. Bei den gesamten Herstellungskosten bitte ich zu berücksichtigen, man hat vor 10, 15 Jahren immer nur von Baukosten gesprochen. Wir reden jetzt von gesamten Herstellungskosten. Das erklärt schon einmal einen Teil dieses doch deutlichen Sprungs. Bei den gesamten Herstellungskosten wagen wir immer eine Prognose bis zur Fertigstellung im Jahr 2021. Eine Prognose ist immer eine Abschätzung von Chancen und Risiken. Wir müssen aktuell einfach feststellen – das entnehmen Sie auch der Vorlage –, dass wir uns in der Prognose eher im Bereich des Szenarios D im Moment bewegen, dass wir nämlich dann doch eine höhere Wahrscheinlichkeit haben, am Ende auf diese 1,2 Mrd. Euro zu kommen und nicht bei den 1,087 Mrd. Euro, was vor etwas mehr als einem Jahr das Thema war, verbleiben können. Das ist aber nach wie vor eine Prognose. Es sind viele Risiken bewertet, es sind Chancen bewertet, es sind Baupreisentwicklungen unterstellt, es sind Zeitabläufe unterstellt. Das alles ist natürlich am Ende noch nicht ganz konkret bezifferbar.

Ich möchte mich besonders bedanken für die jetzt schon langsam perfektionierte Öffentlichkeitsarbeit, die insbesondere auch durch KASIG erbracht wird. Die Karlsruherinnen und Karlsruher warten schon fast wöchentlich auf ihren aktuellen Sachstandsbericht. Es gibt auch schon ausgewiesene Experten auf der Seite der Medien, die uns immer wieder an

Aussagen erinnern, die wir vor 4 oder 5 Jahren einmal vor irgendeiner Kamera gemacht haben. Das Ganze sorgt für die nötige Transparenz, auch für die Detailinformation. Die Zahl der Baustellenführungen, die angefragt werden, die Teilnehmerinnen- und Teilnehmerzahlen wachsen ständig an. Wir stehen im Fokus, auch internationaler Aufmerksamkeit, vor allem der Ingenieurswelt. Es kommen auch immer wieder Rückmeldungen, dass man ganz erstaunt ist, wie komplikationslos und letztlich auch beherrschbar dieses Bauprojekt mitten im Herzen der Stadt bei laufendem Betrieb umgesetzt wird und mit welcher Professionalität man hier dran ist.

Eine Geschichte hatte ich schon im Hauptausschuss erwähnt. In der Beschlussvorlage ist auf eine Überprüfung einer Vergabe hingewiesen worden, die damals gerade bei der Vergabekammer anhängig war. Hier hatten wir im Hauptausschuss schon ergänzt - das war gerade einen Tag alt, als wir im Hauptausschuss saßen -, dass die Vergabekammer das Verfahren aufgehoben hat und wir in eine erneute Ausschreibung gehen müssen. Das Ganze kostet uns jetzt für diese eine Vergabe sechs Monate. Sie merken schon, wie dann eventuell einzelne Gewerke, die dann vielleicht nicht in diesen zeitlichen Ablauf passen, auch dann die Gesamtfertigstellung durchaus gefährden könnten, wenn sie sich denn häufen würden.

Das vielleicht als kurze Einführung in diese Beschlussvorlage. Jetzt steigen wir in die Diskussion ein.

Stadtrat Pfannkuch (CDU): Wären wir jetzt in der Wirtschaftsschule und müssten wir die Vorlage der Verwaltung bewerten, dann würden wir sagen: Berichts- und Rechnungswesen 2 bis 2 minus. Der Sachstandsbericht zu den neun Themen ist sehr umfassend und auch wirklich wichtig. Auf 26 Seiten, davon sind 16 stark bebildert, wird uns ein Einblick in das Projekt gegeben, wie es sich entwickelt. Wir erkennen, dass Baufelder nicht nur entstehen sondern zunehmend auch aus dem Stadtbild verschwinden. Herzlichen Dank deshalb für diese plastische Darstellung des Projektstandes, der im Grunde jedermann zugänglich ist.

Wir müssen uns heute auf die abrechnungstechnischen Risiken konzentrieren. Immense Nachforderungen heißt es hier. Wir sind noch weit auseinander. Von meiner Fraktion kann ich der Verwaltung nur die dringende Empfehlung geben: weiterverhandeln, eine Einigung herbeisuchen, also es nicht auf irgendwelche gerichtliche Auseinandersetzungen ankommen lassen. Wir sind deshalb sehr gespannt auf die Ergebnisse, die Sie erzielen können.

Ein weiteres Risiko liegt bei der Vergabe noch nicht erteilter Aufträge. Hier stehen wir jetzt in einer ganz besonderen Situation. Der an sich gute Bauboom schlägt uns hart und kalt entgegen. Des einen Freud, des anderen Leid. Davon hängt im Übrigen auch die Einhaltung der beabsichtigten Bauzeit ab. Wir haben ein weiteres Risiko, das Sie jetzt ein wenig relativieren können, Herr Oberbürgermeister. Das sind die Verhandlungen mit dem Land. Vor allem beim Bund sehe ich das Problem nicht in gleicher Weise. Ich erinnere, dass wir vor Jahr und Tag einmal eine Blockadehaltung hatten. Es ist hier schon anzumerken, dass man auch im Wirtschafts- und im Verkehrsministerium erkennt, dass die Kombilösung ein grünes Projekt ist.

Als weiteres: Wir brauchen tagesaktuelle Zahlen mit der laufenden Bewertung der Risiken, mit immer gleicher Darstellung der Systematik. Das ist ganz wichtig. Ich glaube, diese Vor-

lage bestätigt dies. Seit September 2016 haben wir jetzt einen Sprung zu September 2017. Das ist zumindest einmal ein Vergleichszeitraum. Diese Zahlen müssen ein Dauerthema im Aufsichtsrat sein. Wir werden dies beobachten. Wir müssen das nicht jedes Mal im Gemeinderat diskutieren. Aber wir sollten jetzt hart dran bleiben. Der ordentliche Kaufmann hat seine Zahlen im Griff. Deshalb vermissen wir ein wenig in der Vorlage – deshalb dieses 2 minus -, dass wir im März 2018 nicht wenigstens einen gewissen Hinweis darauf bekommen, was sich seit September 2017 getan hat.

Die Abbildung der Kostenfolge in zukünftigen Haushalten ist ein weiteres Defizit dieser Vorlage. Sie fehlt schlicht und ergreifend. Wir wollen schon wissen, was sich da entwickeln wird. Oder auf S. 22, Absatz 2, das muss ich jetzt zitieren, da werden zusätzliche Risiken angesprochen mit Mehrmassen. Das wissen wir doch heute schon. Mehrmassen kennen wir heute schon. Deshalb könnten die Risiken konkretisiert werden. An Biertischgesprächen über Prognosen und Kostensteigerungen will sich die CDU-Fraktion nicht beteiligen. Allerdings ist uns eines klar, die Kosten werden steigen. Es gibt noch ernst zu nehmende Risiken. Verhandlungen mit Zuschussgebern sind stringent zu führen. Strenge Zügel schützen vor dem Ausbrechen der Pferde. Deshalb ist die Mahnung der CDU-Fraktion wichtig, dass wir, was das Controlling angeht, hier wirklich äußerste Sorgsamkeit walten lassen.

Wir sind gleichwohl auf dem richtigen Weg, wenn wir nicht drum herum reden und sachlich informieren. Dann nehmen wir auch unsere Bürgerinnen und Bürger mit und ernst. Die wissen, dass solche Projekte aus vielen Gründen einer Kostendynamik unterliegen.

Stadtrat Zeh (SPD): Wenn der Nichtaufsichtsratskollege, Herr Pfannkuch, den Bericht schon mit 2 bewertet – und das ist gut bewertet –, dann kann man eigentlich zufrieden sein. Gut ist immer noch eine gute Note. Auch wenn es eine 2 minus ist. Aber als Aufsichtsrat müsste er vielleicht ein bisschen mehr Details kennen.

Wenn man auf den Marktplatz kommt, dann sieht man, die Baustellen nähern sich dem Ende. Ich freue mich, wenn im Laufe dieses Jahres auch unser Wahrzeichen, die Pyramide, wieder sichtbar wird. Letztendlich wollten wir um diese Zeit schon längst unterirdisch mit der Straßenbahn fahren. Aber das Problem liegt nicht im jetzigen Baufortschritt, sondern die Probleme, die wir hatten, gab es gleich zu Beginn 2010, 2011. Ich erinnere die Kollegen noch einmal daran, wie lange es auf der Baustelle vor der Postgalerie gedauert hat, bis es endlich dicht wurde. Die Alpine hat am Anfang nicht richtig gearbeitet. Solche Zeitverzögerungen am Anfang bekommt man einfach nicht aufgeholt. So sind wir auch jetzt noch im Bau. Beim anderen Teilprojekt Kriegsstraße sieht es ganz anders aus. Da hat uns der Bundesrechnungshof etwa zwei Jahre ausgebremst. Deshalb sind wir dort deutlich später dran. Man sieht jetzt – ein Jahr sind wir hier im Bau -, langsam kommen wir zum Höhepunkt auf der Kriegsstraße. Es wird sicher noch viele Einschränkungen bringen. Aber da haben wir bis jetzt noch keine Verzögerungen, Gott sei Dank.

Das Kritische ist sicherlich, wie es im letzten Jahr gewesen ist. Da haben wir zwei große Probleme gehabt. Deshalb gibt es in diesem Jahresvergleich auch rund 100 Mio. Euro mehr Baukosten. Das ist zum einen das Thema Aluminium, wie auch in der Vorlage steht. Es sind die Mehrmengen, Herr Pfannkuch, die hier genannt werden. Die Böden sind durch das Umweltministerium leider erst einmal sehr kritisch eingeschätzt worden, mussten zwischengelagert werden und können erst jetzt wirklich beseitigt werden. Und das andere war bei der Planung ein zu optimistisches Verfahren, dass die Karl-Friedrich-Straße, dieser Tun-

nel, nicht mit der Tunnelbohrmaschine sondern bergmännisch gemacht worden ist. Der hat uns viel Zeit und viel Verzögerung gekostet. Man musste mit Gel den Boden hart machen und dann, als die Bergleute da waren, ging es trotzdem nicht so schnell voran. Es hat auch hier deutlich mehr Zeit gekostet. Mehr Bauzeiten sind automatisch auch mehr Kosten. Aber ich will eines betonen. Wichtig ist, dass dieser Bau bis heute ohne schwere Unfälle durchgeführt wurde. Das ist auf jeden Fall etwas Erfolgreiches.

Zu den Kosten: Das ist natürlich der kritische Punkt. Es wurde ursprünglich einmal von 500 Mio. Euro Baukosten gesprochen. Schon beim Baustart wurden – aber auch nur reine Baukosten – 588 Mio. Euro genannt. Heute sind wir bei über 1 Mrd. Euro bei den Baukosten. Hier ist zu sehen, – das wurde schon vom Kollegen und vom Herrn Oberbürgermeister angesprochen – die Baupreise steigen, bei den Angeboten muss man Glück haben, wenn wenigstens ein Angebot abgegeben wird. Auf Seite 12, 13 sind die entsprechenden Preise genannt.

Was man damals nicht klar gemacht hat, was erst Oberbürgermeister Dr. Mentrup klar gemacht hat, dass außer den Baukosten noch weitere Kosten wie Finanzierung, Personal, Marketingkosten dazu kommen. Das sind insgesamt 144 Mio. Euro. Insbesondere die Finanzierungskosten von rd. 100 Mio. Euro hatten wir am Anfang nicht erwartet oder nicht in dieser Dimension. Die anderen Kosten konnte man sich durchaus vorstellen. Wichtig ist, dass zum einen die GVFG-Anträge erfolgreich durchlaufen, d. h. dass die Baukosten wirklich zu 80 % vom Bund und Land übernommen werden. Aber insgesamt kommt trotzdem noch ein beachtlicher Teil zunächst auf die KASIG zu, die natürlich entsprechende Kredite zu tilgen hat. Später fließt es über die Nutzer und den KVV-Konzern und letztendlich auch bei der Stadt in die mittelfristige Finanzplanung ein. Das wird uns sicher noch eine ganze Weile beschäftigen. Aber wir werden auch dementsprechend viel Zeit haben. Wir nehmen den Bericht zur Kenntnis.

Stadtrat Honné (GRÜNE): Nun sind die erwarteten Gesamtkosten wieder um über 100 Mio. Euro, das heißt, mehr als 10 % gestiegen. Und das in einem einzigen Jahr. Nachdem es das letzte Mal hieß, es wird wohl nicht mehr so viel dazu kommen, ist jetzt auch wieder zu befürchten, dass das nicht das Ende der Fahnenstange ist, dass auch da noch einmal etwas drauf kommt. Es ist also noch kein Ende in Sicht. Wir können überhaupt nichts machen. Der Bau kann nicht gestoppt werden. Wir können auch nicht die Schienen nur in eine Richtung legen. Wir haben keine Chance. Jetzt müssen wir eben durch. Andere Städte haben ihr S21 oder ihre Elbphilharmonie, ihren Flughafen BER. Da beruhigt es uns GRÜNE nur wenig, dass die noch teurer sind als wir. Wir spielen in einer kleineren Liga. Aber trotzdem macht es erheblich etwas aus. Der städtische Eigenanteil bei der Erhöhung, Herr Oberbürgermeister, Sie hatten versprochen, den heute zu nennen, ist jetzt nicht genannt worden. Ich schätze einmal rd. 60 Mio. Euro werden es sein, weil auch bisher etwa die Hälfte der Kosten der städtische Eigenanteil war. Insofern 60 Mio. Euro Steigerung in einem Jahr, ist eine Riesenzahl, wenn man bedenkt, dass wir sonst über deutlich kleinere Beträge hier diskutieren, ob wir uns das jetzt leisten können oder nicht. Oft heißt es, wir können es uns nicht leisten. Da werden jetzt 60 Mio. Euro durchgewinkt, weil wir es durchwinken müssen. Der eigentliche Fehler ist damals gemacht worden, als dieses Großprojekt beschlossen wurde. Insgesamt ist auch zu erkennen, dass bei Großprojekten eher nicht so genau hingeschaut wird, wieviel es denn am Ende kosten wird, weil man das einfach gar nicht wissen will. Da geht es eher um das Habenwollen. Dann sind die Kosten irgendwie egal. Im Gegensatz dazu heute beispielsweise der TOP 20.1, der dazu gekommen

ist, wo es um Kita-Personal geht. Da heißt es, das ist im Haushalt nicht vorgesehen. Deshalb können wir nicht kurzfristig erhöhen, obwohl in diesem Jahr eigentlich mehr Geld auszugeben nötig wäre.

Man könnte es wenigstens als schlechtes Beispiel nehmen, wie man es nicht machen soll. Aber das nächste Beispiel gibt es auch schon. Das ist das Wildparkstadion. Das wird uns in der nächsten Gemeinderatssitzung aufgetischt, wie viel an Erhöhung auf uns zukommt. Da wird das nächste Großprojekt angeschoben. Da hätten wir wenigstens noch die Chance, das Machbare vom Wünschenswerten zu trennen. Da ist noch nicht endgültig entschieden, dass wir es wirklich in der Art, wie es jetzt geplant ist, auch wirklich bauen wollen.

Immerhin gibt es einen Hoffnungsschimmer. Denn - es wurde schon angesprochen - es gibt diesen Festzuschuss - eigentlich - vom Land zu den Kombikosten. Aber da hat das Land jetzt wohl erkennen lassen, dass es wahrscheinlich trotzdem den Zuschuss erhöht, entsprechend den Aufwendungen, wie sie gestiegen sind, und nicht auf diesen Festkostenzuschuss besteht, wie es ursprünglich definiert war. Denn sonst würden die Kosten noch einmal erheblich steigen, was unseren Eigenanteil angehen wird.

Stadtrat Wohlfel (KULT): Die Kombilösung betrifft nicht nur verkehrliche Aspekte. Es geht auch um städtebauliche Aspekte. Wir begrüßen vor allem, dass durch die Kombilösung die trennende Wirkung der Kriegsstraße in der Stadt reduziert wird, was ermöglicht, dass sich die Innenstadt nach Süden erweitern kann von der Entwicklung her, dass sie sich Richtung Südstadt und Südweststadt entwickelt. Vor dem Hintergrund war es uns auch immer ein Anliegen, dass wir gesagt haben, es wäre aus unserer Sicht vom Bauablauf aber auch vom Verkehrlichen besser, wenn man zuerst den Kriegsstraßentunnel baut und dann den Straßenbahntunnel in der Kaiserstraße. Es wurde anders gemacht.

Wir hatten im Rohbau gewisse Verzögerungen. Wir hatten gewisse verkehrliche Probleme im Bauverlauf. Aber zum heutigen Stand, nachdem der Rohbau im Straßenbahntunnel abgeschlossen ist, kann man sagen, dass wir zuletzt wieder relativ zufriedenstellend voran kamen mit dem Bauablauf. Wir sehen uns trotzdem bestätigt, dass es anders herum besser gewesen wäre. Aber so, wie es jetzt läuft, ist es - wie gesagt - auch zufriedenstellend, zumindest so, wie es im letzten Jahr lief.

Gut finden wir die sehr gute Öffentlichkeitsarbeit, mit der das ganze Projekt begleitet wird. Dazu kann man sich auch diesen Sachstandsbericht anschauen. Da steht einiges an interessanten Informationen drin. Das geht an die gesamte Öffentlichkeit. Mit sorgenvollem Blick schauen wir, wie die anderen Fraktionen auch, auf die gesamten Herstellungskosten von jetzt 1,2 Mrd. Euro, die im letzten Jahr um 136 Mio. Euro reine Baukosten gestiegen sind. Da sind dann auch noch weitere Kosten mit drin, die diese Baukosten mit hervorrufen, also sind es eher etwas mehr als 60 Mio. Euro, die innerhalb von einem Jahr für die Stadt hinzugekommen sind - eher so 70 bis 75 Mio. Euro. Wir sehen auch, dass wir weitere Risiken haben. Das muss jetzt noch nicht unbedingt das Ende der Fahnenstange sein. Aber andererseits möchten wir lobend erwähnen, dass wir jetzt wohl eine größere Sicherheit bezüglich der Finanzbeteiligung des Landes haben.

Es gibt an vielen Stellen Licht und Schatten. Wir nehmen den Bericht so zur Kenntnis. Wir hätten noch ein paar weitere Aspekte, beispielsweise werden wir beim Bau in der Innenstadt einige andere verkehrliche Entwicklungen haben, beispielsweise bezüglich des Rad-

verkehrs, dass wir mehr Abstellanlagen brauchen. Die liegen aktuell auf Eis, weil man sagt, das fassen wir nicht an, bis der Kombilösungsbau abgeschlossen ist. Da könnte man gewisse Dinge jetzt schon angehen, weil sich in gewissen Bereichen nichts mehr ändern wird. Wir nehmen den Sachstand so zur Kenntnis und bedanken uns für den Bericht.

Stadtrat Høyem (FDP): Sachstandsbericht ist das Thema unserer Debatte heute. „Sachstandsbericht“ ist ein wunderbares Wort. Die Beschlussvorlage heißt nicht „OB Dr. Mentrups Träumerei“ oder „Des ewig gestrigen Kombigegners Albtraum“ oder „Spekulationen in den Medien“. Und sie heißt bestimmt nicht „Gerüchte vom lokalen Stammtisch oder den sozialen Medien“. Sachstandsbericht – ein mutiges, ein transparentes, ein ehrliches Wort.

Aber heute ändert unsere Kombidebatte den Charakter. Die Vergangenheit ist nicht mehr interessant. Wir bauen tatsächlich eine Kombilösung. Es ist nicht wichtig, ob man für oder gegen dieses Projekt war. Man kann nicht ein bisschen schwanger sein und man kann nicht ein bisschen Kombilösung bauen. Der Sachstandsbericht beschreibt detailliert, wo wir heute mit unserer Kombilösung sind, wie wir hierzu gekommen sind und wie es weitergeht. Und, ja, auch was die Kombilösung wahrscheinlich kostet. Es ist viel Geld. Aber der Preis hat gute Gründe. Sie sind konkret aufgeführt. Es ist nicht intellektuell seriös, generell zu sagen, dass es zu teuer geworden ist. Man muss mit diesem Sachstandsbericht ganz konkret sagen, wo man hätte anders entscheiden wollen.

Ich denke, dass alle Mitglieder im KASIG-Aufsichtsrat bestätigen können, dass wir in unserem OB einen leidenschaftlichen und aktiv involvierten Vorsitzenden haben und eine sehr kompetente und transparente Geschäftsführung, und dass die Öffentlichkeitsarbeit von KASIG modellhaft ist und fachlich für andere als Inspiration dienen kann. Es ist viel Geld. Aber wir sind nicht allein. Wir sind mit Bund und Land zusammen in dieser großen Aufgabe. Lesen Sie beispielsweise Seite 17. Bei einem Besprechungstermin mit OB Dr. Mentrup und der KASIG-Geschäftsführung in Stuttgart am 5. Februar 2018 wurde vom Verkehrsministerium die Beteiligung des Landes an den zuwendungsfähigen Mehrkosten nochmals in Aussicht gestellt.

Mehrkosten haben wir. Mehrkosten, weil man niemals weiß, wie es im Untergrund aussieht, bevor man anfängt. Mehrkosten, weil die Konjunkturlage sich die letzten 10 Jahre total geändert hat. Erinnern Sie sich noch wie es war, als Bundeskanzler Schröder im Wahlkampf versprach, die Arbeitslosigkeit unter 4 Millionen Personen zu bringen? Heute haben wir in Baden-Württemberg nahezu Vollbeschäftigung. Wir sind in einem ausgeprägten Nachfragemarkt. Wir bekommen oft überhaupt keine Angebote für unsere Ausschreibungen. Wir haben unvermeidbare Rechtsstreitigkeiten. Wir müssen Entschädigungen bezahlen, und wir müssen Aluminium und andere Schadstoffe entfernen usw. Aber genau das kann man jetzt in diesem sehr offenen Sachstandsbericht lesen. Meckern kann man immer. Aber nach diesem Bericht kann man nicht als seriös betrachtet werden, wenn man nur breit und generell meckert. Es geht nicht, generell zu schimpfen, dass OB Dr. Mentrup und wir Stadträte überhaupt nicht mit Geld umgehen können oder etwas verstehen. Man muss ganz konkret sagen, was man anders gemacht hätte als wir, die im Aufsichtsrat der KASIG sitzen und entschieden haben. Ich war etwas überrascht, dass der Sachstandsbericht so offen ist, dass man auch über mögliche Rechtsstreite berichtet, weil unser Gegner selbstverständlich auch diesen Bericht liest. Aber ehrlich, mutig und transparent ist es.

Unsere Kombilösung wird ein revolutionärer Sprung in die Zukunft, eine Visionsmöglichkeit für unsere Stadtentwicklung. Ich freue mich sehr, dass ich diese Entwicklung miterleben darf. Jetzt wissen wir genau, wie der Sachstand ist. Dafür verdienen unser Oberbürgermeister und die Geschäftsführung von KASIG sowohl Lob als auch Respekt.

Stadtrat Dr. Schmidt (AfD): Es ist teurer geworden, das stimmt. Aber als Mitglied des Aufsichtsrats kann ich bestätigen, dass sich der Aufsichtsrat aber auch die Geschäftsführung wirklich Mühe geben, die Kosten so gering wie möglich zu halten, natürlich dabei immer mit dem Blick auf das Sinnvolle und das Machbare. Es ist einfach so, wie es schon gesagt wurde. Der Wirtschaftsboom spült uns Geld in die Kasse, mit dem wir das Projekt ein Stück weit bezahlen können. Gleichzeitig sorgt er dafür, dass es schwierig ist, die einzelnen Gewerke ausführen zu können, weil oft wenig Angebot da ist. Je weniger Angebote man hat, umso teurer wird das Ganze. Das ist ein Trend, den wir allgemein beobachten können als städtischer Auftraggeber. Davon bleibt auch die KASIG nicht verschont.

Man muss sagen, dieser Sachstandsbericht ist so transparent, wie er sein kann. Das halten wir für sehr gut. Wir finden es gut, dass wir dazu übergegangen sind, auch die Risiken darzustellen, dass die Kosten in einer gewissen Bandbreite dargestellt werden. Es gibt bei der Kostenentwicklung immer Risiken, die man irgendwo mit abbilden muss. Es fällt nicht leicht, dies richtig zu tun, gerade dann, wenn sich nachher der Markt in eine andere Richtung entwickelt. Deswegen wird es auch in Zukunft nötig sein, diesen Kostenkorridor, der dargestellt wird, noch weiter nach oben zu verschieben. Einfach wegen der Effekte, die ich schon genannt habe und wegen anderer Effekte, die sich bei so einem großen Bauprojekt immer wieder einstellen.

Dennoch glauben wir, dass wir insgesamt auf einem guten Weg sind, und dass wir dieses Projekt auf diese Art und Weise zu einem guten Ende führen werden. Dafür danken wir allen, die maßgeblich beteiligt sind.

Stadtrat Fostiropoulos (Die Linke): Zunächst gilt der Dank der Linken im Gemeinderat auch den Kolleginnen und Kollegen der KASIG, die versuchen, aus diesem riesigen Projekt ein Happy End zu machen. Auch ein Dank an die immer besser werdende Transparenz, was die Kosten der Stadt angeht, so dass die Bürgerinnen und Bürger informiert sind. Was mich aber total erschreckt, ist, dass hier vor allem die Fraktionen, die verantwortlich sind für diese Misere, für diese Kosten, nicht einen Satz der Selbstkritik bringen. Es wird abgelenkt. Es wird versucht, Rechtfertigungen zu finden. Der Kollege Pfannkuch spricht sogar von „die Bevölkerung wird diese Kostendynamik verstehen, weil Großbauten alle so etwas haben“. Das ist eine Versechsfachung der Kosten für den kommunalen Haushalt, also für die Steuern der Bürgerinnen und Bürger. Seit zwei Jahren kürzen wir ständig Leistungen für die Stadtbevölkerung. Das wird die nächsten zehn Jahre so gehen, weil wir aus diesem Schuldenberg nicht heraus kommen. Der Kollege Honné hat es schon erwähnt.

Sie lernen nicht daraus. Das nächste Großprojekt ist geplant. Dann wurden beim Stadion erst einmal 132 Mio. genannt. Dann fiel es herunter auf 87 Mio. Euro. Dann waren es 120 Mio. Euro. Jetzt steigt es doch wieder. Am Ende kommen doch 200 Mio. Euro heraus. Warum sind wir nicht ehrlich bei diesen Planungen der Bevölkerung gegenüber? Am Ende sucht man nach Erklärungen: Wir müssen jetzt durch, jetzt ist es einfach so, wir machen das Beste daraus. Aber dieser Gemeinderat lernt einfach nicht daraus. Auch bei der FDP diese Rechtfertigung. Ich möchte aber auch zu KULT etwas sagen. Das haben auch die an-

deren Fraktionen als Begründung benutzt, um die Kombilösung durchzusetzen. Wir verbinden die Südstadt mit der übrigen Stadt usw. Das ist nicht so. Wenn wir einen Autobahntunnel durch die Kriegsstraße führen, dann werden wir noch mehr Autoverkehr anziehen. Jeder wird sagen, da fahre ich schnell einmal durch, nicht nur die, die einkaufen wollen, auch die anderen, die dann sagen, ich fahre einmal früher heraus und suche mir einen Parkplatz – Parkplätze gibt es auch nicht genug. Wir werden noch mehr Fahrzeuge anziehen, noch mehr Lärm, noch mehr Abgase in die Innenstadt, anstatt das zu tun, was heute vernünftig ist, nach dem Dieselskandal und nach dem, wie im Moment Verkehr diskutiert wird, eher die Stadt ein Stück weit von den Fahrzeugen zurückzubauen, zu entspannen, zu sagen, die Regionalbahnen fahren durch die Kriegsstraße. Wir hätten dann die Stadtbahnen in der Kaiserstraße gelassen.

Ich sage Ihnen noch eines, das habe ich damals schon vor dem Bürgerentscheid gesagt: Die Schienen in der Kaiserstraße werden nicht verschwinden, weil es nicht logisch ist. Das hat Herr Ludwig schon richtig gesagt damals. Das hat nur OB Fenrich, um den zweiten Bürgerentscheid zu gewinnen, gesagt: 2 km Fußgängerzone, da werden die Leute flanieren. Ich sehe schon, wie die Menschen mit schweren Taschen, um eine Station zu fahren, 15 m in den Keller fahren mit dem Aufzug oder mit der Treppe, eine Station rüber fahren, um dann wieder 15 m hoch zu fahren. Das will ich dann einmal sehen, wie die Menschen das machen. Sie belügen sich selbst. Letztlich tragen Sie die Unwahrheit in die Bevölkerung. Die Transparenz ist nicht da.

Verkehrspolitisch ist es eine Katastrophe, dass eine kleine Stadt wie Karlsruhe sich mit Berlin und Paris vergleicht und gibt so viel Geld für eine U-Bahn aus. Vielleicht ist es der Wettbewerb mit Stuttgart, weil man immer denkt, mit der Hauptstadt muss man konkurrieren, Baden und Schwaben. Das ist aber eine Katastrophe. Ich habe nicht einen Satz der Selbstkritik gehört von den Fraktionen, die verantwortlich sind für diese Misere, dass wir über eine Milliarde Euro in den Sand setzen, damit wir nachher stolz sagen können, wir haben eine U-Bahn. Vielleicht sollten Sie einmal daraus lernen und bei Folgeprojekten wenigstens rechtzeitig einen Stopp machen, damit niemand mehr sagen kann, wir können es nicht mehr stoppen, wir können das Loch jetzt nicht mehr zu machen. Beim Stadion können Sie es noch.

Stadtrat Mossuto (GfK): Die uns vorgelegte Vorlage zum Sachstandsbericht ist ausgezeichnet. Wir von GfK möchten uns für die geleistete Arbeit bei den Geschäftsführern, Herrn Konrath und Herrn Dr. Pischon, bedanken. Die Informationspolitik ist sehr gut. Ganz besonders wichtig ist uns, dass wir den Bauablauf durch eine transparente Berichtsinformation begleiten und die Risiken besser bewerten können. Der für den technischen Bereich zuständige Geschäftsführer, Herr Konrath, hat während seiner Tätigkeit als technischer Geschäftsführer die Kombilösung erkennbar nach vorne gebracht. Besonders bedanken wir uns bei Herrn Konrath, für die Bereitschaft, seinen Vertrag bis zur Fertigstellung der Kombilösung zu verlängern.

Stadtrat Wenzel (FW): Sehr geehrter Herr Konrath, wenn ich hier einige Kritik an dem Projekt und Sachstand lasse, dann dürfen Sie gerne weghören. Denn ich vertraue Ihnen in der technischen Ausführung, das hatte ich Ihnen schon persönlich gesagt. Man sieht das Fortschreiten. Ich fange jetzt einmal positiv an. Die Stätten und Plätze kehren zurück. Wir sehen es am Marktplatz, an der Karl-Friedrich-Straße. Es zeigt auch, dass Sie sämtliche bis jetzt aufgetretenen Probleme technisch bewerkstelligen konnten und auch eine hervorra-

gende Medienarbeit geleistet haben. Im Vergleich zu früher ist das ein „hoch viel“. Und wenn wir ein „hoch viel“ haben, dann möchte ich eine Zahl in den Raum stellen: 1.200 Mio. Euro könnte das Projekt kosten in der Hochrechnung. Es könnte etwas weniger sein, es wird aber wahrscheinlich mehr werden. Entschädigungen haben wir 12 Mio. Euro und ein paar „Zerquetschte“ gezahlt. Der Sachstand sagt nicht aus, wie das Geschäftsleben, der Einzelhandel hier in Karlsruhe über die Jahre gelitten hat. Eine Kritik an die Politiker, an die Verantwortlichen, die die Kombilösung sozusagen in den Bürgerentscheid hinein getragen haben mit Zahlen, die, wie wir heute sehen und auch in diesem Sachstand lesen können, weit weg von dem sind, was wir heute haben.

Als Erinnerung erlaube ich mir, an die Erbsünde der Verantwortlichen hinzutragen, dass die Innenstadt bereits kurz vor dem Herzstillstand war. Gespräche mit dem Einzelhandel haben gezeigt, es ist so eng geworden, nicht nur aufgrund der Baustellen, sondern auch anderer Einwirkungen, dass teilweise ich der Meinung war, wir haben schon fünf vor zwölf. Der Einzelhandel sagt, nein, wir haben 12 Uhr. Sie sind enttäuscht über das, was passiert ist. Dieses Thema wurde hier leider nicht angesprochen. Ich möchte es einfach auch erwähnen.

Wir haben gelitten mit der Kombilösung. Wie gesagt, das Herz der Innenstadt stand still. Es beginnt wieder zu klopfen, was wir an architektonischen Leistungen sehen. Man sieht den Fortschritt. Ich als Kritiker weiß, dass der Tag of no return bereits überschritten ist, Herr Honné sagte es, auch die GRÜNEN als Kritiker oder Niko Fostiropoulos. Wir können es nicht einfach zuschütten. Wir hoffen aber, dass es jetzt weitergeht. Aus den versprochenen zum Stadtgeburtstag 2015 freien Baustellen wird wahrscheinlich das Jahr 2022 oder später werden. Wir haben hier bereits gehört, das Ende der Fahnenstange ist noch nicht erreicht. Ich sage auch immer, das Fass ist noch nicht voll. Es wird weitergehen. Wir haben mit der Kombilösung und vor allen jenen, die es vorangetrieben haben, tatsächlich ein gewaltiges Loch nicht nur unter der Erde, sondern im Haushalt gerissen. Was hätten wir damit machen können. Wenn die Kombilösung nicht gebaut worden wäre, hätten wir einen Schaden gehabt? Hätten wir nicht durch einfache Sanierung mehr machen können?

Mit dem Lesen dieses Sachstandsberichts, der wirklich sehr ehrlich ist, in dem man viel sieht, bin ich auch der Auffassung, man hätte es anders machen können. Aber wir können nicht zurück. Wir dürfen aber nicht einfach so tun, als ob das jetzt alles gut ist, dass die Entwicklung positiv ist. Wir müssen daraus lernen. Kollege Fostiropoulos sagte, für weitere Projekte müssen wir mehr Verantwortung haben. Wir dürfen uns auch in Zukunft nicht leichtgläubig auf Vorlagen verlassen und auf Prognosen. Wir müssen auch den kritischen Worten Folge leisten.

Mein persönlicher Abschluss ist, ich glaube, wir werden es schaffen, auch wenn es teurer wird. Irgendwann werden wir die Durststrecke überwunden haben. Dann mögen die Zukunft und die nachfolgenden Generationen entscheiden, ob wir das Richtige gemacht haben oder ob wir es uns hätten sparen können.

Stadtrat Høyem (FDP): Herr Fostiropoulos, vielleicht haben Sie in allem Recht. Geschichte ist interessant. Ich war nicht in Karlsruhe, als man über diese Kombilösung entschieden hat. Ich war in München. Aber ich möchte gerne von Ihnen wissen: Was wollen die Linken heute, am 20.03.2018, tun, wo wir einen Sachstandsbericht diskutieren? Dann wäre es sehr interessant zu hören, nicht was Sie denken, was die Zukunft wäre, wenn wir das nicht ge-

macht hätten, sondern was wollen die Linken jetzt, heute tun. Das möchte ich sehr gerne hören. Das andere, die Geschichte usw., da können wir ein Studium bei der Volkshochschule machen. Das wäre interessant, hat aber mit unserer täglichen Debatte nichts zu tun. Was wollen die Linken tun?

Stadtrat Meier (CDU): Eigentlich sollte man manchen Dingen weniger Beachtung schenken, um sich weniger aufzuregen. Aber eine Sache, Herr Kollege Fostiropoulos, kann ich hier nicht so stehen lassen. Sie bezichtigen uns, die unterstützenden Fraktionen, der Lüge und selbst lügen Sie heute wieder. Sie behaupten hier öffentlich, dass in der Kaiserstraße die Schienen bleiben. Wollen Sie die Bevölkerung für dumm verkaufen oder können Sie die Dokumente nicht lesen, die Sie vorgelegt bekommen? Es wird keine Gleise in der Kaiserstraße geben. Wieso behaupten Sie das wieder? Uns der Lüge bezichtigen und hier herum-lügen. Das ist eine Frechheit!

Stadtrat Fostiropoulos (Die Linke): Vielleicht auf die Frage vom Kollegen Høyem: Was wir heute machen wollen, ist, aus den Fehlern der Vergangenheit – ich will nicht alle Projekte aufzählen, eines haben wir heute auf der Tagesordnung – lernen, ein Projekt ist heute unter anderem von mir und dem Kollegen von den GRÜNEN genannt worden, und nicht den gleichen Fehler schon wieder machen für ein Projekt wie das Stadion. Ich habe prinzipiell nichts dagegen, ein Stadion zu haben, aber gleichzeitig ständig in sozialen Projekten zu kürzen, unter dem Stichwort Konsolidierung Leistungen der Stadt für die Bevölkerung zu reduzieren, das wollen wir nicht.

Weil der Kollege Pfannkuch von Kostendynamik gesprochen hat: Warum gibt es diese Kostendynamik nicht beim bezahlbaren Wohnraum? Warum erstellen wir nicht bezahlbaren Wohnraum, damit Bürgerinnen und Bürger, die ein kleines Budget haben, eine vernünftige Wohnung finden? Warum gibt es keine Kostendynamik, wenn es darum geht, die Schulen besser zu digitalisieren, damit sie auf dem Stand der heutigen Zeit sind und eine besser Qualifizierung bekommen? Warum nicht bei den Tageseinrichtungen? Warum haben wir immer noch diese ominösen Gebühren? Das trifft immer Personen mit kleinem Geldbeutel, alleinerziehende Frauen, die dann keine Vollzeittätigkeit haben können. Warum haben wir keine Dynamik in diesen Punkten? Ich zähle schon seit vielen Jahren diese Punkte auf. Jedes Mal bekommen wir von allen Recht, ja, das müssten wir machen, aber im Moment haben wir kein Geld. Jedes Mal machen wir solche Projekte, jedes Mal die Fehlkalkulationen oder rechtfertigen am Ende die falschen Berechnungen. Das ist jetzt so gekommen, weil die Baufirmen nun einmal auch mehr Geld wollen. Beim Stadion wird es das gleiche sein. Warum fangen wir schon wieder mit falschen Zahlen an? Das war bei der U-Bahn so, das war bei der Messe so. Die Frage ist doch, liebe Kolleginnen und Kollegen: Lernen wir aus der Vergangenheit, aus dem, was wir tun. Oder lernen wir nichts. Ich habe den Eindruck, dass es uns schwer fällt, lernen zu wollen, weil wir so verliebt sind in diese Großprojekte und glauben, moderne Städte müssen solche Mammutprojekte machen. Die Menschen wollen das aber nicht. Wenn man dann her geht und eine Riesenkampagne macht, wie es OB Fenrich damals gemacht hat mit städtischen Mitteln, eine Werbekampagne, nur um einen Bürgerentscheid zu gewinnen, um zu behaupten, wir machen das jetzt alles anders, dann ist es auch unlauter. Dann geht es nicht. Hinterher zu sagen, die Kosten haben sich so entwickelt, das ist normal. Das geht nicht. Das ist unehrlich gegenüber der Karlsruher Bevölkerung.

Der Vorsitzende: Vielen Dank für die Debatte. Noch ein paar Informationen:

Sehr geehrter Herr Stadtrat Fostiropoulos, wir haben eine Dynamik beim sozialen Wohnungsbau, wir haben eine Dynamik beim Ausbau der Kindertagesstätten. Die Alleinerziehenden mit kleinem Geldbeutel können sich ihre Kindergartenbeiträge von der wirtschaftlichen Jugendhilfe erstatten lassen. Ich will jetzt gar nicht weiter machen. Ich könnte zu jedem Ihrer pauschalen Vorwürfe hier den Gegenbeweis antreten.

Zu Ihren Anregungen, Herr Stadtrat Pfannkuch, wir geben Sachstandsberichte zeitnah in jedem Aufsichtsrat. Ich sage Ihnen gerne zu, dass wir immer dann, wenn es neue bemerkenswerte Sprünge gibt, wir über den Aufsichtsrat hinaus auch gerne informieren und dann in einer Gesamtmatrix auch immer die Auswirkungen auf das endgültige Ergebnis beziffern können. An sich hat es sich aber auch bewährt, dass wir sehr engmaschig im Aufsichtsrat berichten, da sind alle Fraktionen vertreten, und gleichzeitig einmal im Jahr hier einen größeren Aufschlag machen, um das in den Gesamtkontext zu stellen.

Die zukünftige Abbildung im Haushalt werden wir – das hatte ich Ihnen zugesagt – bei den Haushaltsberatungen auflegen, weil die natürlich nicht nur für 2019/2020 sondern dann auch für die mittelfristige Finanzplanung eine große Rolle spielt. Wir werden sie dann auch noch einmal präziser kennen, weil wir dann wissen, wie wir abschließend mit der ARGE zu Potte gekommen sind, weil wir dann wissen, wie wir mit dem Land klargekommen sind. Dann haben wir auch noch eine höhere Validität bei diesen Zahlen. Insofern macht es zu dem Zeitpunkt Sinn. Ich möchte bitten, dass Sie bei der Erhöhung jetzt nicht automatisch sagen, es ist 60 Mio. Euro Eigenanteil für die Stadt - Herr Wohlfeil hat 70 bis 75 Mio. Euro geboten. Das meiste dieser Erhöhung ist zuschussfähig. Zuschussfähig bedeutet nach unserer Vorstellung, dass wir 80 % Zuschuss dafür bekommen. Von daher bitte ich – wir haben es versäumt, Ihnen das nachzureichen, das gebe ich zu –, dass Sie nicht diese Zahlen festlegen. Wir können noch einmal überschlagen, dann liefern wir Ihnen das nach. Aber übernehmen Sie bitte diese jetzt gegriffene Zahl nicht. Da müssen wir noch einmal schauen, was das dann wirklich bedeutet.

Herr Stadtrat Zeh, Sie hatten erwähnt, bei der Karl-Friedrich-Straße hat man keine Tunnelbohrmaschine gehabt. Ich möchte noch ergänzen, das war dort auch nie vorgesehen, weil man für 250 m keine Tunnelbohrmaschine baut. Dann ist man kostenmäßig schon von vornherein out of all. Die Alternative wäre eine offene Bauweise gewesen. Es wird ganz interessant sein, denn das ist ein Punkt, wo man uns im Moment nicht alle Kosten anerkennen will, weil man sagt, es wäre auch günstiger gegangen. Wir haben jetzt die offene Bauweise in der Haltestelle der Lammstraße einmal umgerechnet auf diesen Abschnitt Karl-Friedrich-Straße. Was hätte der Karl-Friedrich-Straße-Tunnel gekostet in offener Bauweise, wenn wir angenommen hätten, dass es etwa ähnlich vergleichbar teuer ist, wie die anderen Baustellen. Wir kommen zu dem Ergebnis, dass wir da eher an dem liegen, was es heute kostet, als dem, was uns die Zuschussgeber zugestehen wollen. Da ist noch nicht das Ende der Diskussion erreicht. Das ist etwas, wo wir noch dran sind. Wir hätten dann aber interessanterweise den Landgraben heraus heben müssen und wieder einsetzen und lauter solche Spezialisierungen, die die Kosten auf alle Fälle noch einmal in die Höhe getrieben hätten. Aber das diskutieren wir noch.

Ich bitte bei Vergleichen wie BER oder wie Stuttgart 21 schon um eine gewisse Differenzierung. Das, was bei BER passiert ist, ist in keiner Weise vergleichbar mit dem, was wir hier haben. Denn man ist hier vom ursprünglichen Verfahren abgewichen während des Baus,

hat dadurch Mehrkosten verursacht. Dann haben die Teile nicht mehr zusammengepasst. Das ist eine völlig andere Nummer.

Der Herr Stadtrat Honné hat gesagt, man hat damals nur das behauptet, was man gerne behaupten wollte oder so ähnlich. Man muss immerhin feststellen, dass das damals die Art und Weise war, wie man Kostenberechnungen angestellt hat. Man hat nicht Kostensteigerungen über die Bauzeit mit eingerechnet, man hat nur 5 % Risikozuschlag gemacht. Man hat die ganzen Verwaltungskosten nicht bedacht usw. Aber das war nicht etwas, was der Stadt Karlsruhe damals eingefallen ist, um es schön zu rechnen, sondern das war damals die Art und Weise, wie man mit solchen Projekten umgegangen ist. Wir machen das jetzt anders. Wir machen jetzt eine Prognose auf das Jahr 2021 hin mit allen Unwägbarkeiten und allen Risiken, die das mit sich bringt.

Herr Stadtrat Fostiropoulos, wir haben zum Beispiel bei der Stadthalle, beim Staatstheater genau das gemacht, was die Lehren aus diesem Verfahren sind. Wir haben nämlich die Kosten hochgerechnet über die Bauzeit, wir haben einen höheren Risikopuffer eingebaut usw., so dass wir versuchen, die Lehren insoweit daraus zu ziehen, dass wir heute realistischere, aber damit natürlich auch prognoserelevantere Gesamtkosten versuchen vorherzusagen, mit allen Unwägbarkeiten und auch allen Unrichtigkeiten der Interpretation. Denn ich sage einmal, 300 Mio. Euro Baukosten im Jahr 2030 ist eben vom Wert her dann doch noch einmal etwas anderes als 300 Mio. Baukosten im Jahr 2018. Das muss man einfach vom realen Wert, von der Kaufkraft her sehen. Das muss man sich entsprechend vor Augen führen, wenn man so vorgeht.

Das Land ist gesprächsbereit, weil man auf der einen Seite die etwas widersprüchlichen Aussagen im damaligen gemeinsamen Papier mit der Stadt wahrnimmt. Das Land ist aber auch bereit, mit uns in eine weitere Diskussion einzusteigen, weil das Land sagt, wir können nicht als Land grundsätzlich sagen, dieses Projekt ist unterstützungswert, wenn dann aber nachvollziehbar die Baukosten steigen, sagen, wir haben es einmal pauschal gefördert und das war es dann. Von daher finde ich das eine sehr adäquate Herangehensweise an dieses Thema und bin da auch sehr dankbar. Man steht im Grunde zu der Verantwortung, die man schon allein durch den Abschluss einer solchen vertraglichen Vereinbarung mit der Stadt auch in der Sache getroffen hat und nicht nur in der Höhe. Das ist schon auch ein sehr wertschätzender Umgang mit uns als Partner. Das Land reagiert nicht an allen Baukostensteigerungen im Land so. Von daher glaube ich, dass wir hier zu einem guten Ergebnis kommen.

Ich bin froh, wenn die Schienen aus der Fußgängerzone heraus kommen. Ich habe auch Herrn Fostiropoulos eher so verstanden, dass er prognostiziert, dass wir sie am Ende doch liegen lassen, weil uns nichts anderes übrig bleibt. Ich kann Ihnen sagen, dass ich nicht davon ausgehe. Ich bin auch froh, wenn wir nicht in einer Ausnahmegenehmigung Jahr für Jahr wieder die Geschwindigkeit in der Fußgängerzone über 7 km/h genehmigen müssen, weil das natürlich auch ein hohes Risiko ist für denjenigen, der es jeweils immer wieder genehmigt. Eigentlich ist es eine Sondergenehmigung, die Jahr für Jahr erteilt werden muss. Das fällt dann weg. Ich kann Ihnen garantieren, wenn wir jetzt nicht die schnelle Stadtbahn realisieren würden, dann würde im Rahmen der Neuausschreibung der Verkehrsverträge die Diskussion gestellt werden, warum nehme ich, wenn ich aus der Ferne mit der Stadtbahn komme, erhebliche Unsicherheiten in der Pünktlichkeit durch das Stadtgebiet von Karlsruhe in einer Fußgängerzone in Kauf, für diejenigen, die dann am anderen

Ende, wenn man wieder aus der Stadt herausfährt, darunter leiden. Ist es dann nicht sinnvoller, dass man alle Stadtbahnen von außerhalb nur an den Hauptbahnhof führt und dort in die Straßenbahn umsteigt? Damit wurden wir schon jahrelang, auch immer als Vorschlag vom Land, konfrontiert. Man hat mit der Kombilösung auch da die Sicherheit geschaffen, dass genau das kein Argument mehr sein kann. Von daher ist das ganze Karlsruher Modell letztlich auch ein Stück weit nur dadurch zukunftsfähig, dass wir den Stadtbahntunnel und auch die Schienen in der Kriegsstraße so bauen. Wenn Sie sich noch vergegenwärtigen, dass wir Knielingen anschließen wollen, da ist jetzt der Förderzuschuss im Herbst gekommen. Wir wollen eigentlich bis 2020 fertig sein. Die Einschleifung der S 32 wird auch demnächst Thema werden in den Aufsichtsräten. Wir sind im Grunde schon so aufgestellt mit unserem ÖPNV, wie viele andere Städte jetzt im Rahmen der Feinstaub- und Dieseldiskussion erst beginnen darüber nachzudenken. Wenn Sie dann gleichzeitig noch wahrnehmen, dass wir von allen großen Verkehrsverbünden in der Bundesrepublik der Verkehrsverbund mit dem größten Anteil Schiene und damit dem größten Anteil Elektroenergie sind, dann haben wir im Grunde schon einen Vorsprung, den wir jetzt auch stabilisieren können. Da werden sich die anderen Städte zum Teil in den nächsten Jahren noch schwer tun, das überhaupt planungstechnisch und auch organisatorisch auf die Reihe zu bringen.

Von daher bin ich sehr optimistisch, dass wir es nicht nur vernünftig fertig bekommen, auch mit der entsprechenden Förderung von Bund und Land, sondern dass wir am Ende auch eine Lösung haben, die uns wieder in die Poleposition bringt, genauso wie das mit dem Karlsruher Modell in den 90er und 2000er Jahren auch schon der Fall war. Darauf freue ich mich – ehrlich gesagt – schon sehr.

Herr Honné, Sie haben Recht, wir müssen dann noch einmal die gesamten Verkehrsbeziehungen im Zentrum der Stadt neu betrachten. Wir werden uns noch über weitere verkehrslenkende Maßnahmen unterhalten können und müssen. Das hat auch etwas mit der Aufenthaltsqualität zu tun. Aber das, was wir jetzt bauen, ist eine der Grundlagen, dass wir das anschließend überhaupt diskutieren können. Von daher bin ich ganz offen und auch sehr zuversichtlich, dass auch die nachträgliche Betrachtung dieser Baumaßnahme eine abschließende Bilanz hergeben wird.

Damit kommen wir zum Beschluss. Ich bitte Sie um Ihr Votum. – Vielen Dank. Es ging nur um Kenntnisnahme.

Zur Beurkundung:
Die Schriftführerin:

Hauptamt – Ratsangelegenheiten
9. April 2018