

GRÜNER Rundbrief

Kreisverband Karlsruhe-Stadt 07/2002 (Juli)

<http://www.gruene-karlsruhe.de>

Liebe Grüne,

die Bundestagswahl wirft immer deutlicher ihre Schatten voraus. Sowohl auf der Bundesebene (siehe das Theater um die FDP) als auch hier in Karlsruhe. So hatten wir am 13. Juni (sehr kurzfristig beschlossen und organisiert) Fritz Kuhn zu Gast.

Mit knapp 90 BesucherInnen war die Veranstaltung sehr gut besucht. Vor allem waren sehr viele junge Leute im Publikum, was ja vielleicht für die Wahlen am 22. September hoffen lassen kann.

Was hat Kuhn zurückgelassen, sozusagen als Botschaft für die grünen Schäfchen und potentiellen WählerInnen? Er hat, wie nicht anders zu erwarten, eine positive Bilanz der laufenden Legislatur gezogen. Die Grünen seien trotz ihrer 6,7% der Reformmotor in der Regierung gewesen. Vom Atomausstieg über die Ökosteuer und den Verbraucherschutz bis hin zur Förderung erneuerbarer Energien. Das dürfte Euch bekannt sein, das hören wir ja nicht das erste Mal. Er hat aber auch davon gesprochen, was die Grünen in den kommenden 4 Jahren alles vorhaben. Die Fortführung des Atomausstiegs und damit verbunden die weitere Förderung regenerativer Energietechniken wurden genannt. Ebenso die Fortführung der Ökosteuer. Wobei es sich bei Kuhn so anhörte, als werde es nicht angestrebt, die Beiträge aus der Ökosteuer stärker für den ökologischen Umbau einzusetzen.

Die konventionelle Landwirtschaft soll konsequent extensiviert werden, gleichzeitig natürlich die ökologische Landwirtschaft gestärkt werden.

Einen relativ breiten Raum nahm die Kinderpolitik in Kuhns Ausführungen ein. Wer es immer noch nicht weiß: Deutschland ist in Europa Entwicklungsland, was Kinderbetreuungsmöglichkeiten angeht. Um auf den Stand von Frankreich zu kommen, müssten hier 20 Milliarden € investiert werden. Die Grünen wollen in den nächsten 4 Jahren fünf Milliarden € zum Ausbau von Ganztageskinderbetreuung zur Verfügung stellen. Weiter soll das Ehegattensplitting (derzeit Gesamtvolumen von 23 Milliarden €) um 3 Milliarden abgeschmolzen werden und das Geld gezielt zur Bekämpfung der Kinderarmut in Deutschland eingesetzt werden.

Noch einige Punkte in Stichworten: Finanzbeziehungen Bund-Länder-Gemeinden reformieren, schrittweiser Einstieg in die Sozialversicherung bei Einkommen zwischen 325 und 800 €, weitere Haushaltskonsolidierung bis zu einem ausgeglichenen Haushalt im Jahre 2006.

Kuhn hat eindeutig daraufhin gewiesen, dass sich bei die Bundestagswahl am 22. September um eine Richtungsentscheidung handelt, dass die Menschen zwischen Stoiber und Westerwelle/Möller oder Rot/Grün entscheiden können. Kuhn schloss eine Koalition mit der PDS auf Bundesebene kategorisch aus. Entweder es reicht für Rot/Grün oder die Grünen gehen in die Opposition!

Wollen wir mal hoffen, dass die WählerInnen das genauso sehen. Wir werden hier in Karlsruhe munter weitermachen. Und natürlich hoffen wir nicht nur bei Kuhn auf reges Interesse von Eurer Seite. Im weiteren Inhalt des Rundbriefes findet Ihr Hinweise und Einladungen für die nächsten Veranstaltungen und Aktionen.

Grüne Grüße
Michaela

Termine

03.07.02

**Mitgliederversammlung
in der Walhalla
Augartenstr. 27
um 20.00 h**

TOP`s:

1. Bericht der Kassenprüfer
2. Berichte aus den OV`s Ost und Rüppurr
3. Bericht vom Regionalbüro West/ Dorothea Polle-Holl
4. Mecnun Ölmez berichtet über seine Arbeitsschwerpunkte im Karlsruher Gemeinderat

25.6.02

Die **GRÜNE Jugend
Karlsruhe** trifft sich um
20.00 h im Grünen Büro,
Sophienstr. 58

27.6.02

Praktikanten gesucht

SchülerInnen und StudentInnen können bei uns Wahlkampf hautnah miterleben und mitgestalten. Als PraktikantIn beim Kreisverband der Grünen Karlsruhe erlebst Du Parteilarbeit an der Basis. Als Dankeschön gibt's einen Büchergutschein.

Tag der offenen Tür

Renate Raststätter lädt zu einem (kostenlosen) Besuch des Landtages zu Stuttgart ein.

Anmeldung bis zum 3. Juli über das Landtagsbüro in Stuttgart.

Tel.: 0711 2063-680

Fax: 0711 2063-660

renate.rastaetter@gruene.landtag-bw.-de



Gisela Splett bei der Fritz Kuhn-
Veranstaltung
„Rot – Grüne Regierungsbilanz“ am
13.6.02 im Cafe Palaver

Aus dem Vorstand

Nachfolgend die Reaktion Vorstandes auf die Anzeigenkampagne der Stadt Karlsruhe „Bürger fragen. Karla antwortet“

Liebe Karla,

eine Frage vorweg: Wo steckst du? In der Lammstraße, wo deine Verwandten wohnen? Da war ich. Der junge Mann versicherte mir, er sei nicht „Karla“, und behauptete, es gäbe dich eigentlich gar nicht!

Aber das will ich nicht glauben, spendiert dir doch dein reicher „Erbonkel“, der ein Haus weiter wohnt, regelmäßig nette Auftritte in der Karlsruher Presse-landschaft.

Muss ja ein unglaublich reicher Onkel sein. Man könnte fast glauben, er verfügt über eine niemals versiegende, sprudelnde Geldquelle. Ist aber ein anderes Thema.

Eigentlich schreibe ich ja, weil ich gerne mit dir diskutiert hätte: über die Stadt, in der wir leben, und darüber, wie die Innenstadt noch attraktiver werden kann.

Aber die Zeit der Diskussionen ist wohl leider schon vorbei. Denn Du scheinst ja zu glauben, dass es nur eine richtige Lösung für Karlsruhe gibt und dass alle Straßenbahnen unter die Erde gehören. Und dabei gibt es doch so viele Lösungsvorschläge und so viele Bürgerinnen und Bürger, die bereit sind, an der Zukunft unserer Stadt mitzuarbeiten.

Viele dieser Menschen saßen an langen Abenden zusammen und brüteten über den Problemen und Chancen der Karlsruher Innenstadt. Denn unsere Stadt wird ja bald 300. Und spätestens dann sollten ihre zentralen Probleme gelöst sein und neuer Glanz von ihr ausgehen.

So wie es aussieht, war dein Onkel von den Ergebnissen der Bürgerinnen und Bürger aber gar nicht begeistert.

Und so hat er wohl beschlossen, ab jetzt das Denken lieber wieder selbst zu übernehmen. Ja, und dann kamst Du ins Spiel und in die Zeitung. Und es würde mich schon interessieren, warum Du so überzeugt bist, dass die Straßenbahn unter die Erde gehört. Wo es doch so prima oberirdische Alternativen gibt. Und es auch sonst noch viel zu tun gibt in unserer Innenstadt. Die Straßenbahn in der Kaiserstraße ist ja schließlich nicht unser einziges Problem! Liebe Klara, es ist nun auch an der Zeit, dir ein Geheimnis zu verraten: Das Geld, mit dem deine Auftritte in der Zeitung bezahlt werden, gehört gar nicht deinem Onkel! Es gehört uns allen, der Onkel verwaltet es nur. Ich glaube, er sollte es eigentlich nur dafür ausgeben, dass wir alle gemeinsam die beste Lösung für Karlsruhe finden. Und nicht dafür, „seine“ Vision durchzusetzen. Vielleicht können wir uns ja doch mal treffen, um zusammen mit meinen Freunden über unsere Vorstellungen der Karlsruher Innenstadt zu reden, vorausgesetzt es stört dich nicht allzu sehr, dass wir keine Zeichentrickfiguren sind.

Bis hoffentlich bald im Zieglersaal am 04. Juni um 20 Uhr

Dein

GRÜNER Kreisverband Karlsruhe

In gleicher Angelegenheit ging ein Offener Brief an die Kommunale Entwicklungsgesellschaft B.-W.

Kommunalentwicklung Baden-Württemberg
Geschäftsführung

Betreff: Bürgerbeteiligung City 2015,
Parteinahme der KE

Sehr geehrter Herr Albrecht,

Im Spätherbst letzten Jahres startete in Karlsruhe das „wahrscheinlich größte Bürgerbeteiligungsverfahren aller Zeiten“ (OB Fenrich). Die Moderation dieses Verfahrens obliegt der Kommunalentwicklung Baden-Württemberg (KE). Wurde die KE und die Kampagne „City 2015“ bei der Auftaktveranstaltung im Dezember 2001 noch in sehr kritischem Licht gesehen, und den Akteuren der KE weder ihre Neutralität noch die Ergebnisoffenheit des Verfahrens abgenommen, konnten während der einzelnen Verfahrensschritte zunächst viele Zweifel zerstreut werden. In den Arbeitskreisen und Bürgerforen wirkte die Moderation durch die Mitarbeiter der KE durchweg neutral, professionell und zielführend. Dies wurde und wird allgemein anerkannt.

Leider verläßt die KE nun diesen Weg zugunsten einer aktiven Parteinahme für die Positionen einer Seite!

In einer umfangreichen wie kostspieligen Kampagne bewirbt eine Kunstfigur in Kindersprache („Karla“) offen und ohne Umwege die sog. „totale Tunnelösung“ für die Kaiserstraße, also die Position von OB und CDU.

Sowohl das Logo als auch die graphische Machart dieser Anzeigen sind dem Bürgerbeteiligungsprozeß „City 2015“ entnommen, und weisen so den die KE-BW eindeutig als Auftraggeberin aus.

B90/Die Grünen in Karlsruhe, sind der Überzeugung, daß dieses einen massiven Vertrauensbruch gegenüber den Bürgern unserer Stadt darstellt, und damit die Seriosität ihres bundesweit tätigen Unternehmens in Frage gestellt wird. Durch die einseitige Parteinahme Ihrer Gesellschaft wird der demokratische Meinungsbildungsprozess zum ÖPNV in Karlsruhe stark behindert. Ihre Gesellschaft ist dabei, den Ruf des „neutralen Moderators“ zu verspielen.

Im Hinblick auf das noch laufende Verfahren in Karlsruhe und um weiteren Schaden von der Kommunalentwick-

lung Baden-Württemberg abzuwenden, appellieren wir nachdrücklich an Sie, die unsägliche Parteinahme ihrer Gesellschaft mit sofortiger Wirkung zu unterbinden.

Wir bitten um baldmöglichste Stellungnahme!

Mit freundlichen Grüßen

Tim Wirth, Vorstandsmitglied
B90/Die GRÜNEN Karlsruhe

Aus dem AK Verkehr

Pressemitteilung

Situation für Fußgänger am nördlichen Bahnhofsvorplatz

Noch immer ist die Situation am „neuen“ nördlichen Bahnhofsvorplatz völlig inakzeptabel. Monate nachdem die GRÜNEN und viele andere Bürger der Stadt auf die unhaltbaren Zustände für Fußgänger hingewiesen haben, bietet sich weiterhin das gleiche Bild: In Höhe des Einganges zum Stadtgarten/Zoo sind beide Fahrbahnränder durchgängig – Stoßstange an Stoßstange – beparkt, es gibt keine Fußgängerfurt, keinerlei Überweg.

Dies führt immer wieder zu hochgefährlichen Situationen, wenn Kinder, Familien mit Kinderwägen oder auch behinderte Menschen die Fahrbahn überqueren wollen. Solche Situationen sind insbesondere am Wochenende zu beobachten, wenn viele der Besucher des Zoos mit der Bahn anreisen und die zooseitige Halteverbotszone meist komplett ignoriert wird.

Zudem versperrt der ruhende Verkehr an dieser Stelle die –eigentlich gewollte– Sichtachse zum Stadtgarten, den einzigen „grünen Lichtblick“ im grauen Pflastermeer des neu gestalteten Platzes.

Wir appellieren an die Stadt, nun endlich der Misere am nördlichen Bahnhofsvorplatz ein Ende zu bereiten. Dazu muß die Fahrbahnpassage in Höhe der Säulenkollonade so verengt werden, das ein Parken dort nicht möglich ist. Durch eine Spielstraßenregelung sollte die motorisierte Verkehr an dieser Stelle verlangsamt und den zu Fußgängern welche die Fahrbahn überqueren wollen Vorrang eingeräumt werden.

Gez. Tim Wirth
Fachsprecher Verkehr
B90/Die Grünen
KV Karlsruhe-Stadt

Pressemitteilung/ Leserbrief

Da ist er nun, der „Verkehrsinfarkt“.

Ganz plastisch vor unseren Augen, in Form eines quälenden Parksplatzmangels. Nach der zehnminütigen Autofahrt folgt die zweistündige Stellplatzsuche. Nichts geht mehr. Entnervt und mit langsam aber sicher ansteigender Aggressivität nimmt man sich schließlich, was einem vermeintlich zusteht. Zur Not illegal; auf dem Fußgängerüberweg, in der Kreuzung, im Blumenbeet.

Da müssen die Politiker doch was machen! Richtig -sie müssen. Und zwar das Problem an der Wurzel packen! Nicht der Mangel an Parkplätzen in den Quartieren ist die Ursache für das oben beschriebene Szenario, es ist das Zuviel an Autos, was uns zum Wahnsinn treibt. Und es werden noch viel mehr. Läuft alles weiter wie gehabt, ist der Gipfel der Autodichte in unseren Städten noch lange nicht erreicht! Was tun?

Gegen den totalen Blech-Infarkt unserer Städte hilft nur ein ganzes Bündel an Maßnahmen: Fuß- und Radwege müssen sicherer und komfortabler wer-

den, die Entwicklung des ÖPNV- muss beschleunigt- Car-Sharing-Modelle müssen in der Breite etabliert werden. Warum das gegen Parkplatznot hilft? Steigen mehr Menschen um, können mehr Bürger und Bürgerinnen unserer Stadt ohne große Verluste an Lebensqualität auf ein eigenes Auto verzichten, dann gibt es auch mehr Platz für die, die nicht auf einen eigenen PKW verzichten können. Dazu gibt es keine Alternative.

Mehr Parkplätze in den alten Quartieren wird es (solange es kein großes Erdbeben gibt, das viele Freiflächen schafft) nicht geben. Doch die „Kotflügel-Ideologen“ unserer Stadt können und wollen das nicht verstehen- so werden Karlsruhes Bürger wohl immer länger ihre Kreise um die Häuserblocks ziehen müssen.

Gez .
Tim Wirth, Fachsprecher Verkehr
B'90/Die GRÜNEN KV-Karlsruhe

Die Grüne Jugend ist gegründet!

Am 13. Juni haben wir die Grüne Jugend Karlsruhe ins Leben gerufen. Zur Zeit bestehen wir aus 7 Mitgliedern, die sich in ihrer Arbeit die Schwerpunkte Bildungspolitik, internationale Gerechtigkeit, Ausländerfeindlichkeit, Umwelt- und Tierschutz setzen. Unsere erste Aktion wird ein Infotisch während dem Fest in der Günter-Klotz-Anlage sein, bei dem wir uns vorstellen und neue Mitglieder gewinnen wollen. Mitmachen können alle Jugendlichen und junge Erwachsene bis 28 Jahre.

Unser nächstes Treppen findet am 25. Juni um 20 Uhr im Grünen Büro statt. Wer vorher noch Fragen hat, wende sich bitte an Karin Heidke Tel: 0721/859002.

Aus dem Gemeinderat

“Karlsruhe fährt oberirdisch“

GRÜNE für einen attraktiven und entwicklungsfähigen ÖPNV in Karlsruhe unter freiem Himmel

Im offenen Verfahren von City 2015 haben sich fast alle Bürgerinnengruppen, die Facharbeitskreise, die Institutionen und Behörden für eine Überdeckung der Kriegsstraße und einer oberirdische Trasse auf derselben ausgesprochen. Nur die 20 städtischen Beamten (erweitert um je 1 Professor aus München und Karlsruhe sowie den Lobbyisten der PTV-AG und des ehemaligen U-Strab-Planers Obermeyer) halten eine Untertunnelung der Kaiserstraße für notwendig. Dieses Ergebnis der Geheimsitzungen war für uns **GRÜNEN** keine Überraschung. Wie dieses, von der Stadtspitze erwünschte Ergebnis, zustande kam, wissen wir nicht. Der Gemeinderat blieb trotz Zusage von Herrn 1. Bürgermeister König und Protest der **GRÜNEN** von den Beratungen der auch bei objektivster Betrachtung absolut befangenen Experten ausgeschlossen. Weder aus diesem Grund noch aus den sachlichen Gründen, ist das Ergebnis der von der Stadtverwaltung selbsternannten ‘Experten’ stichhaltig. Denn welche sachliche Grundlagen hatten die sogenannten Experten, um zu ihrem Mottenkisten-Urteil zu gelangen? Die Experten bewerteten nur die Meinung der Bürgerinnen. Letztere urteilten aber kompetenter und vor allem weitsichtiger als die ‘alten’ und ‘neuen’ U-Strab-Bauer.

Bis heute ist die Stadtverwaltung dem Gemeinderat die Grundlagen für eine U-Strab schuldig geblieben.

Wir wissen nicht, ob die Experten die Richtung Süden gerichtete neue Stadtsituation durch Kriegsstraße Ost, ECE-Neubau etc. als neue Situation bewertet hat.

Wir wissen aber, dass auch die Experten wissen, dass 3 neue Linien in die Kriegsstraße gingen, ohne sich nachteilig auf die MIV-Situation auszuwirken.

Wir wissen nicht, von wo bis wo die U-Strab gebaut werden soll.

Wir wissen aber, dass die VBK eigentlich nicht alle Straßenbahnen aus der Kaiserstraße nehmen will, weil die Kapazitätsgrenzen des Tunnels schon beim Bau erreicht wären.

Wir wissen nicht genau, was die einzelnen U-Strab Möglichkeiten genau kosten. Das schwankt zwischen 350 Millionen Euro und 450 Millionen Euro. Wir wissen aber, dass die Stadt („Die VBK ist eine hundertprozentige Tochter der Stadt ‚Herr 1. Bürgermeister und belastet damit indirekt den Haushalt der Stadt über die KVVH-GmbH!“) 15% der Baukosten tragen muss. Das sind bei geschätzten 700 Mio € rund 105 Millionen Euro. Die U-Strab ist derzeit ein finanzielles Desaster für unsere Stadt.

Wir wissen nicht, wie die Stadt dies finanzieren will.

Wir wissen aber, dass die Haushaltsstrukturkommission der Stadt im Augenblick jeden Cent der Stadt dreimal umdreht, die Rücklagen der Stadtwerke (25 Mio. Euro) nicht ausreichen, um die laufenden Projekte zu decken und den Investitionsstau bei Schulraumrenovierung oder Fuhrpark der Stadt zu decken. An Zukunftsprojekte (z.B. Freizeitbad, Bundesgartenschau, Kulturhauptstadt etc.) reden wir gar nicht.

Wir wissen nicht, welche Lösung im ersten Schritt gemacht werden soll (alle Abzweige, nur Marktplatz ...)

Wir wissen aber, dass mit der U-Strab keine Erweiterung des Liniennetzes des VBK erfolgt. Deshalb wissen wir, dass die Kaiserstraße keine Flaniermeile werden wird.

Wir wissen wegen der Untätigkeit der Stadt im Augenblick nicht, ob auch unsere Alternativlösung (Untertunnelung des Mendelsonplatzes + Deckelung der Kriegstraße mit oberirdischer Straßenbahntrasse für die Stadtbahnlinien und) zuschussfähig ist.

Wir wissen aber,

- dass an der Kriegstraße-Ost in zwei Jahren eine neuen Schule stehen wird
- dass am Ettlinger-Tor das ECE erbaut wird
- dass am Mendelsonplatz ein Einkaufszentrum steht
- dass dahinter eine neue Siedlung im Entstehen begriffen ist
- eben dass sich die Stadt nach Süden orientiert
- und die Stadt dafür keinerlei verkehrliche Konzeption entwickelt hat, weil sie sich auf den Ladenhüter U-Strab setzt und wie oben gezeigt, selbst dabei schwere fachliche Kunstfehler unterlaufen.

Wir wissen nicht, ob die U-Strab überhaupt zuschussfähig ist. Sie zementiert ja nur einen bestehenden – unhaltbaren - Zustand (der funktioniert!) unter die Erde. Dafür gibt es normalerweise keinen Zuschuss.

Wir wissen aber, dass sämtliche Folgekosten einer U-Strab (Signaltechnik, Wartung, Infrastruktur Haltestellen etc. - ein Fahrstuhl kostet so etwa 15 000€ pro Jahr- ein Haltestelle so rund 150 000€!) bei den Verkehrsbetrieben ohne Zuschuss bleiben werden und wir wissen, dass die Kriegstraße so rund 100 Millionen Euro kosten würde.

Wir wissen nicht, ob alle Sicherheitsfragen wie z.B. ob der Fahrzeugpark

der VBK voll tunnelfähig sprich brandgeschützt ist, geklärt sind.

Wir wissen aber, dass es dafür keine Zuschüsse gibt.

Wir wissen nicht wie die Experten und nach welchen Kriterien sie von wem ausgesucht wurden?

Wir wissen nicht, warum plötzlich - trotz einer Zusage im Aufsichtsrat der VBK- keine Stadträtin oder Stadtrat an den Sitzungen teilnehmen durfte.

Wir wissen aber, dass die Experten nicht über mehr als nur die Kriegstraße als Erweiterung gesprochen haben. Sie haben damit nicht das vorliegende Gesamtkonzept der **GRÜNEN-Fraktion** und die Vorschläge des VCD gewürdigt.

Wir wissen nicht, wie lange große Baustellen den Zugang in der Innenstadt verschlechtern werden.

Wir wissen aber, dass das Fahren im Untergrund wenig attraktiv ist. Deshalb steht dieses Mal der Einzelhandel sehr kritisch der im Grunde alten U-Strab-Lösung gegenüber. Denn nicht nur die Baustellen, die über viele Jahre rund 40 % der Fußgängerzone nachhaltig negativ beeinflussen werden, sondern vor allem der Verlust einer Haltestelle und die erschwerten Umsteigebeziehungen für alle Kundinnen werden ins Feld geführt.

Wir wissen, dass viele Menschen in unserer Stadt, bei einer unterirdischen Lösung vor allem auch die soziale Kontrolle vermissen und dafür mühselige und zeitaufwendige unterirdische Umsteigevorgänge in Kauf nehmen sollen.

Aus diesen und noch weiteren Gründen fordern die GRÜNEN:

Die Kaiserstraße braucht eine Entlastung sofort – nicht erst 2015.

Wir GRÜNEN werden alles bis zum Bürgerinnenentscheid daran setzen,

die Karlsruher Bevölkerung weiter und intensiver über die angstfreie, attraktive, kostengünstigere, stadtentwicklungspolitisch positivere und vor allem für die City schonendere und schnellere Alternative zum Stadtbahntunnel zu informieren.

Pressemitteilung

Ist der Schnee von gestern der Matsch von heute?

OB Fenrichs Zickzackkurs von der Totallösung über die Kombilösung zur alten U-Strab oder der kurze Weg zum langen Abschied von CITY 2015

Zur Kehrtwende des Karlsruher Oberbürgermeisters Heinz Fenrich in Sachen U-Strab erklärt Stadtrat **Harry Block**, ÖPNV-Sprecher der GRÜNEN im Karlsruher Gemeinderat:

“Es ist für uns durchaus erfreulich, dass sich OB Fenrich von seinem einseitigen Tunnel-Total-Konstrukt verabschiedet hat. Richtig daran ist: eine Totallösung war weder verkehrlich, städtebaulich noch finanziell möglich. Nicht richtig ist: dass die Straßenbahnen in der Kaiserstraße der Störfaktor Nr. 1 sind. Richtig ist: dass zu viele Straßenbahnen durch die Kaiserstraße fahren. Wir sind angenehm überrascht: Was gestern noch für OB und VBK-Chef Dr. Ludwig für unrealistisch erklärt worden war, ist plötzlich die Hälfte des Ei des Kolumbus: die Kriegsstraßenlösung (Deckelung von Mendelssohnplatz bis Karlstraße) mit Straßenbahntrasse. Sie ist nicht nur möglich, sondern jetzt auch vom OB gewünscht. Vor einigen Wochen erklärten beide noch jede Alternative zum Alles-in-den-Tunnel für ‚existenzgefährdend‘. Ludwig ließ dabei verlauten, er werde die Kriegsstraßentrasse nicht bauen.

Seine neuerliche Kehrtwende begründet OB Fenrich mit dem Ergebnis der Bürgerkonferenz am Wochenende. An-

dererseits vernimmt man, die jetzt vortragene “Kombilösung” sei schon seit Wochen in Arbeit. Dunkelheit nicht nur im Tunnel.

Wir ziehen daraus die Folgerung: Wenn laut OB Fenrich, Herrn Ludwig und ihren Experten gestern nur die U-Strab ohne Kriegsstraßenbahn machbar war - und heute eine U-Strab mit Kriegsstraßenbahn – warum dann nicht morgen die Kriegsstraßenbahn ohne U-Strab? Wir sehen der Entwicklung gelassen entgegen.

Für uns GRÜNE ist an der jetzt propagierten Kombilösung jedoch die Reihenfolge falsch.

Zuerst muss die Kriegsstraße umgebaut werden. Es müssen – und können - mindestens 3 Linien aus der Kaiserstraße genommen werden. Nach unserer Ansicht wird sich der ÖPNV dann so entwickeln, dass man die U-Strab-Pläne einmotten kann. Das erspart eine Menge Geld und den Karlsruher BürgerInnen eine jahrelange Riesenbaustelle.

Wir befürchten: dieser neue Vorschlag des OB ist nicht finanzierbar. Es wird keine Flaniermeilenzuschüsse – für die Freiräumung der Kaiserstraße von der Schiene – geben.

Noch wird eine Doppellösung (neue Straßenbahntrasse in der Kriegsstraße und Untertunnelung Kaiserstraße) mit Erfolg in Berlin und Stuttgart als standardisierte Bewertung vorgelegt werden können.

Für uns GRÜNE ergibt sich aus der neuen “Kombilösung” eine negative Konsequenz: Es wird nur eine durch den Südabzweig ergänzte U-Strab geben. Die Kriegsstraße bleibt im nächsten Jahrhundert als betonierte Zäsur erhalten. Die Südentwicklung wird blockiert bleiben.

Und kommt die Kriegsstraße nicht, wie von uns befürchtet, wird die Kaiserstraße nie zur Flaniermeile werden können – oder die Straßenbahnen fahren über die Baumeisterstraße/Philipp-Reiss-Straße in verqueren Linienführungen

durch das Stadtgebiet. Wir GRÜNEN verstehen nicht, wie ein Verkehrsexperte wie Herr Ludwig plötzlich zu dieser Konzeption innerhalb weniger Tage umschwenken kann.“

Anfrage

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 23.10.01 das Projekt „City 2015 – Zukunftschancen für die Karlsruher Innenstadt“ auf den Weg gebracht. Beschlossen wurde dabei insbesondere die „Durchführung eines offenen Verfahrens der Bürgerbeteiligung“ mit einzelnen Elementen wie z.B. Bürgerforum I, Sitzungen der Arbeitsgruppen, Expertenforum u.a..

Sowohl auf Grundlage der Sitzungsvorlagen als auch nach der Debatte im Gemeinderat war davon auszugehen, dass es

1. nicht nur um die Frage U-Strab ja oder nein, sondern um die Aufwertung der Innenstadt insgesamt gehen sollte.
2. Dass das Verfahren ergebnisoffen sein würde, d.h. dass bis zum Bürgerentscheid offen und sachorientiert mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert werden sollte.

Auf dieser Grundlage hat der Gemeinderat in seiner Sitzung am 29.01.02 den Haushaltsansatz für Planungsaufgaben, Gutachten u.a. im Bereich Stadt- und Regionalplanung um 138.050 EUR auf 405.330 EUR erhöht (Erläuterung: Anteilige Kosten für City 2015).

Seit Mai 2002 sind nun mehrere Werbeanzeigen in der lokalen Presse erschienen, die eindeutig für eine der vom Arbeitskreis „ÖPNV in der Karlsruher Innenstadt“ diskutierten Lösungen Stellung nehmen. Diese „Karla“-Wer-

bekampagne für das sogenannte Zwei-Stufen-Modell trägt dasselbe Logo wie die Materialien zur offenen Bürgerbeteiligung und verweist auf das City 2015-Büro in der Lammstraße.

Hieraus ergeben sich für uns folgende Fragen:

1. Wie passen offene Bürgerbeteiligung und Anzeigen, die eindeutig für eine der möglichen Lösungen werben, zusammen?
 - Wer zeichnet für den Inhalt der „Karla“-Anzeigen verantwortlich und inwieweit fühlen sich die Ansprechpartner der Bürgerbeteiligung für „Karla“ zuständig?
 - Hält es die Stadtverwaltung für angebracht, für Werbeanzeigen dasselbe Design wie für den offenen Prozess der Bürgerbeteiligung zu verwenden?
2. Was haben die „Karla“-Anzeigen bisher gekostet und mit welchen weiteren Werbe-Aktionen in welcher Kostenhöhe dürfen wir rechnen?
3. Wurde die Karla-Werbung aus dem o.g. Haushaltsposten für City 2015 (405.330€) bestritten?
4. Wie verträgt sich die Verwendung von für City 2015 eingestellten Haushaltsmitteln für einseitige Werbeanzeigen mit dem Willen des Gemeinderats zur Durchführung eines ergebnisoffenen und sachorientierten Prozesses?
5. In welcher Beziehung steht die Karla-Werbung zum genannten offenen Verfahren der Bürgerbeteiligung zum Projekt City 2015?

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Gisela Splett

OB Fenrich holt zum Befreiungsschlag aus: Keine Alternative zur Fenrich-Lösung

GRÜNE: Bürgerbeteiligung als Volkstheater

In der gestrigen erst vor 2 Tagen angekündigte Sitzung des projektbegleitenden Beirats CITY 2015 hat der Karlsruher Oberbürgermeister Heinz Fenrich die Katze aus dem Sack gelassen. Bürgerbeteiligung hin oder her – es darf keine Alternative zur Fenrich-Lösung geben: Tunnel-Total für 650 Millionen EURO bei 10 Jahren Baustelle und 5 Jahren Planung und Bauvorbereitung.

Für die GRÜNE Gemeinderatsfraktion Karlsruhe ist damit der Skandal perfekt. Stadtrat **Harry Block**: “Die von der Stadtverwaltung immer wieder hervorgehobene Einmaligkeit des Bürgerbeteiligungsprozesses CITY 2015 erscheint nun in klärendem Licht: Es geht nicht um die City, es geht um die U-Strab. Es geht nicht um die BürgerInnen, es geht um die U-Strab. Und es geht nicht um irgendeine U-Strab – es geht alleine um die Fenrich-Lösung. Der Chef der Verkehrsbetriebe, Herr Ludwig, gibt noch eins drauf und erklärt das Projekt zur Existenzfrage. Das ist so ergebnisoffen wie das Fallgesetz.”

Nach Auffassung der GRÜNEN hat der OB mit diesem Hechtsprung an die Öffentlichkeit das Beteiligungsverfahren CITY 2015 völlig entwertet. **Harry Block**: “Die beteiligten BürgerInnen sind milde gesagt an der Nase herumgeführt worden. Herrn Ludwigs Urteil zur oberirdischen Alternative – “existenzgefährdend” – desavouiert die BürgerInnen und lässt sie wie die Deppen dastehen. Die Bürgerbeteiligung ist damit eigentlich geschenkt. Ein denkwürdiger Akt für unsere Stadt, die auch als Wiege der Demokratie bekannt ist.”

Völlig entwertet ist nach Auffassung der GRÜNEN auch die lange von der Stadtverwaltung hochgehaltene Ergebnisoffenheit:

Harry Block: “Die Einheitsfront von Oberbürgermeister, VBK und ihren Experten verweigert sich jeder Alternative zur Fenrich-Lösung. Der OB und die VBK sind in der gestrigen Sitzung des Begleitausschusses die Antwort auf die Frage schuldig geblieben, was sie zu tun gedenken, wenn die BürgerInnen dem Tunnel-Total eine Absage erteilen. Zum Votum von Herrn Ludwig ‚Dann nehme ich 2 Linien aus der Kaiserstraße‘ fragen die GRÜNEN: ‚Wo sollen die dann fahren?’”

Am 4. Juni werden die GRÜNEN ihr Gesamtkonzept nochmals öffentlich präsentieren, im Akropolis/Ziegler in der Baumeisterstraße: Die Verlagerung von 3 Linien aus der Kaiserstraße auf die zur Stadtstraße umgebaute Kriegsstraße.

Erörterungstermin Sonderabfalllager Rheinhafen am 11. Juni 2002: BAUTRANS hält an falschem Standort fest

Westlichen Stadtteile bekommen eine weitere Anlage mit hochgiftigen Stoffen Gesamtschadstoffemission erhöht sich im hochvorbelasteten Hafengebiet Gesamtanlage wird in den Emissionsauswirkungen nicht bewertet Auswirkungen/ Folgerungen = Ergebnis unserer Einwendungen bleibt in vielen Fällen offen Stadt (Umweltamt) erhebt unverständlicherweise keine Einwendung

Nach 6 Stunden stand für uns Einwender fest: Dieses Sonderabfalllager ist eine Sonderabfallbehandlungsanlage an völlig falschem Ort, deren Emissions- und Immissionsprognosen nur auf rechnerischen Annahmen basieren.

Ständig wurde von Stadt und Betreiber darauf hingewiesen, dass das SAZ eine eigene Anlage sei. Dennoch waren die Betreiber im Vorfeld in keiner Weise bereit die Anlage z.B. in den für diese Anlage aus vielen Gründen (Anfahrtsweg-Abstand zur Wohnbebauung) besseren Standort Schleher zu legen, obwohl dieser von Stadt und Ge-

meinderat so empfohlen worden war. Der Grund ist die Mitbenutzung von Infrastruktureinrichtungen der bestehenden Bauschuttrecyclinganlage.

Trotzdem wurden die Emissionen der Bauschuttbehandlungsanlage, obwohl auf dem gleichen Grundstück befindlich und unter Benutzung gemeinsamer Versorgungseinrichtungen, einfach ausgeblendet und in keiner Weise betrachtet. Dies war für uns vor allem in Sachen Staubemissionen nicht nachvollziehbar, weil dadurch von der Stadt verhindert wurde, dass die tägliche Anlieferung von maximal 100 Tonnen nicht überschritten wird. Die zu genehmigende Betriebserweiterung hätte bei einer Überschreitung von 100 Tonnen Anlieferung pro Tag dann vom Regierungspräsidium genehmigt werden müssen. Das hätte eine (teure! aber aussagekräftige) Umweltverträglichkeitsprüfung zur Folge gehabt, die die Gesamtemissionen der Anlage hätte berücksichtigen müssen. Die daraus resultierende Immissionsprognose wäre drastisch schlechter ausgefallen.

So kam, was man vom Betreiber wünschte: Die nur auf Annahmen und Prognosen des Betreibers begründeten Emissionen liegen dann rechnerisch unterhalb 1% der Emissionen des höchstschadstoffbelasteten Gebiets in Karlsruhe. Da keine Eingangskontrolle der Giftstoffe stattfindet sind selbst diese Annahmen hinfällig.

Aber es kommen wieder zu 0,9% Thermo-select, 05% Luftzerlegungsanlage, 0,9% Dampfturbinenkraftwerk usw. noch mal 0,x % für die Sonderabfallbehandlungsanlage hinzu. Ein für die anliegenden Bewohnerinnen und Bewohner von Daxlanden und für die GRÜNEN nicht mehr akzeptierbare Vorgehensweise im Westen der Stadt.

In den Details taten sich sowohl von Seiten der Genehmigungsbehörde (Stadt Karlsruhe) als auch beim Antragsteller (BAUTRANS) viele gravierende Lücken auf.

Unter vielem anderen stellten sich für uns wesentlich heraus:

Die Eingangskontrolle hochgiftiger Stoffe wird nur anhand der vorgelegten Papiere vorgenommen. Eine Eingangsanalytik der

Giftstoffe ist weder von der Ausstattung noch personell möglich. So ist denkbar, dass falsch deklarierte Schadstoffe ungewollt falsch zusammengeführt werden oder auch im falschen Lager landen. Bei Leckagen falsch deklarierter Giftstoffgebilde kann dies zu nicht vorhersehbaren Reaktionen von chemischen Stoffen in den Auffangbecken führen. Im Brandfall kann dies eine zusätzliche Gefährdung sowohl der Feuerwehrleute als auch der Umgebung hervorrufen.

Dies ist für uns genauso wenig hinnehmbar wie die Weigerung die Daten des Lagers ONLINE an die Genehmigungsbehörde und die Feuerwehr weiterzuleiten. Ein Sicherheitsmanagementsystem lag nicht vor. Säuren und Laugen sollen gemeinsam gelagert werden, was im Brandfall ebenfalls nicht akzeptabel ist. Für Spraydosen wurde wegen der Explosionsgefahr im Brandfall von Einwenderseite ein eigener Lagerbereich gefordert.

Das eine Anlage, die ihrer Aufgabe nach eigentlich eine Behandlungsanlage darstellt (es werden kleine Chargen Giftstoffe zu großen 'zusammengeführt'), nicht eingehaust ist, konnte uns niemand erklären. Bei der Behandlung werden viele hochgiftige Emissionen diffus an die Umgebung abgegeben – also ungefiltert. Viele der dort zu behandelnden hochgiftigen Stoffe sind sowohl krebserregend als auch krebserlösend. Und da gibt es keinen Schwellenwert, falls sich dies ereignet. Und da dies jeden Tag der Fall ist, müssen diese Gifte soweit als möglich zurückgehalten werden. Auch bei Bränden, welche von außen auf die Anlage übergreifen können, hätten feste Wände viele Vorteile. Wir sehen darin einen eklatanten Mangel an vorsorgendem Umweltschutz.

Die Abdeckung von Behältern mittels einer Plane zum Schutz vor dem Austritt von Gasen halten wir Einwender für einen Witz.

Die neuesten Bestimmungen und Einschränkungen für den Bau eines Abfalllagers wurden von BAUTRANS auf Nachfrage ebenfalls nicht beachtet (z.B. Energieeffizienz, Verzicht auf Schlämme etc).

Zur Betreiberzuverlässigkeit (BAUTRANS gehört zur Unternehmensgruppe U-Plus und damit zur EnBW) fielen von unserer Seite nur die Stichworte Sommer 2001 Phil-

ippsburg und die 'Müllgeschäfte' von Politik und Entsorgern in Köln und Umgebung. Stadtrat Harry Block hat noch die Hoffnung, dass in der Umweltausschusssitzung am 28. Juni 2002 einige der angesprochenen Punkte auch von anderen Gemeinde-rätinnen und Gemeinderäten gesehen werden und die Stadt sich dadurch nun endlich herbeilässt, eine harte Haltung gegenüber der Antragstellerin bei der Genehmigung einzunehmen.

Pressemitteilung

“völlig Wertneutral” – die Stadt Karlsruhe stellt demokratischen Protest auf eine Stufe mit Marsch der neonazistischen Karlsruher Kameradschaft am Samstag, den 15. Juni 2002

Die Strategie der Stadt Karlsruhe, den Marsch der neonazistischen “Karlsruher Kameradschaft” und die geplante Gegendemonstration der Demokratinnen und Demokraten am Samstag, den 15. Juni ‚wertneutral‘ behandeln zu wollen, stößt auf scharfe Kritik der Sprecherin der GRÜNEN im Karlsruher Gemeinderat, **Christa Caspari**.

“Das Verbot der vom DGB angemeldeten Demonstrationsroute durch die Kaiserstraße seitens der Stadtverwaltung ist ein katastrophales politisches Signal”, so Christa Caspari in ihrer Stellungnahme. “Der demokratische Protest wird damit auf eine Stufe mit dem Marsch der neonazistischen ‚Karlsruher Kameradschaft‘ gestellt. In der Resolution ‚Karlsruhe zeigt Verantwortung‘ beschloss der Karlsruher Gemeinderat im Oktober 2000: ‚Für Karlsruhe gilt: Nicht verharmlosen, nicht wegsehen, nicht dulden ... Fremdenfeindlichkeit und Intoleranz haben in unserer Stadt keinen Platz‘. In diesem Sinne wollen Demokratinnen und Demokraten am Samstag in der Innenstadt demonstrieren und symbolisieren, dass Neonazis in der Residenz des Rechts unerwünscht sind. Dieser Protest der DemokratInnen ist eindeutig politisch und symbolisch: die Veranstaltung wird beendet sein, bevor die Neonazis ihren Marsch beginnen. Was tut die

Stadtverwaltung? Sie hat den demokratischen Protest in der Innenstadt verboten. Hinter der Handwerkskammer soll er stattfinden. Der DGB ist gezwungen, dagegen vor Gericht zu gehen.

Wer hier ‚völlig wertneutral‘ handelt, wertet die Rechtsradikalen auf und diffamiert den demokratischen Protest. Zur Zivilcourage hatte der Gemeinderat im Oktober 2000 aufgerufen. Die Stadtverwaltung behindert nun genau dies.

Die neonazistische Karlsruher Kameradschaft dagegen fühlt sich offenbar wohl in der Residenz des Rechts. Bereits jetzt scheint klar, dass sie im nächsten Jahr wieder für Rassismus, Antisemitismus und brutale Gewalt gegen alles, was ihrer völkischen Ideologie widerspricht, in Karlsruhe marschieren will. Das ist schlimm für das Image der Stadt und sicher kein Beitrag für ein gelungenes Stadtmarketing. Wir wünschen uns ein Karlsruhe, das massenhaft und lebhaft aus der Mitte unserer Stadt Rechtsradikalen und Neonazis vermitteln kann: In Karlsruhe ist kein Platz für Euch.

Wir GRÜNEN”, so Christa Caspari,“ distanzieren uns dabei ausdrücklich von Aufrufen, den Marsch der Neonazis ‚mit allen Mitteln‘ zu verhindern. Wir wollen den friedlichen massenhaften Protest. Wir wollen keine Gefährdung demonstrierender BürgerInnen durch pubertäre Kraftmeierei. Wir wollen keine Straßenschlachten in Karlsruhe. Wir wollen ein politisches Signal gegen Rechts setzen.

In diesem Sinne rufen wir alle BürgerInnen Karlsruhes auf, sich an der vom DGB angemeldeten Demonstration “Protest-Kultur gegen Rechts – Kein Platz für Nazis in Karlsruhe” am Samstag, den 15. Juni 2002 zu beteiligen.

Pressemitteilung

Gewerbeflächen sollen grüner werden

In der jüngsten Sitzung des Planungsausschusses am 16.05. hat das Gartenbauamt ein Konzept für einen „Wettbewerb zur gestalterischen und ökologischen Aufwertung von Gewerbeflächen in Karlsruhe“ vorgestellt. „Wir freuen uns, dass der Wettbewerb im Herbst diesen Jahres zum ersten Mal ausgelobt werden soll“, sagt dazu die GRÜNE Stadträtin Gisela Splett. „Wir hatten vor 2 Jahren angeregt, in diese Richtung aktiv zu werden und sind mit dem jetzt vorgelegten Konzept zufrieden.“

„Ziel ist es, Anreize und Informationen zu geben, damit Betriebe ihre Flächen möglichst ökologisch gestalten. Möglichkeiten hierzu gibt es viele: Durch Dachflächen- und Fassadenbegrünung, Entsiegelungs- und Pflanzmaßnahmen können Lebensräume für Tier- und Pflanzenarten im Siedlungsbereich geschaffen werden, das Kleinklima verbessert und das Stadtbild aufgewertet werden. Und auch die Unternehmen selbst und ihre Mitarbeiter profitieren von entsprechenden Maßnahmen, durch ein besseres Image und eine attraktivere Arbeitsumgebung.“

„Vom geplanten Wettbewerb erhoffen wir uns – ähnlich wie dies beim Hinterhofwettbewerb vom Gartenbauamt geleistet wird – eine gezielte Information und auch Beratung der Betriebe.“ Wichtig sei auch die Vorbildfunktion, die die Preisträger übernehmen – und die hoffentlich viele Nachahmer findet.“

Eines, so betont die Grüne Gemeinderatsfraktion, kann der Wettbewerb allerdings nicht ersetzen. Nämlich die Kontrolle, dass in den Bebauungsplänen festgesetzte Durchgrünungsmaßnahmen auch umgesetzt werden. Insbesondere wenn Bepflanzungen als Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen vorgesehen werden, muss deren Umsetzung – unabhängig von weitergehenden freiwilligen Maßnahmen – sichergestellt werden.“

Pressemitteilung

Handyverbot in Straßenbahnen und Bussen wurde im Aufsichtsrat der VBK abgelehnt

Trotz nochmaligem Hinweis auf die besonderen Gefahren der Mobiltelefonbenutzung in Straßenbahnen und Bussen hat der Aufsichtsrat der VBK gegen die Stimme des GRÜNEN Vertreters, Harry Block, die Benutzung von Handys in Straßenbahnen und Bussen in seiner Sitzung am 14. Juni 2002 weiterhin für richtig angesehen.

Die von der VBK geplante originelle Plakaktion zum freiwilligen Verzicht auf die 'störende' Kommunikation mit Handys findet dagegen auch die Zustimmung des GRÜNEN Vertreters.



4.6.02, Tag der Umwelt, Marktplatz
Wir waren dabei!!!!



Vorschlag der GL/GRÜNEN - Gemeinderatsfraktion für bauliche Lösungen für die Erweiterung und Ergänzung des Karlsruher Straßenbahnnetzes

Worin liegt der Erfolg des Karlsruher ÖPNV

Das System der Stadtbahn/Straßenbahn in Karlsruhe war in der Vergangenheit sehr erfolgreich. Dies hatte viele Gründe:

Durch die Karlsruher Erfindung der Zweisystemstadtbahn werden wichtige Bereiche der Stadt - insbesondere die Innenstadt - aus der Region umsteigerfrei erschlossen.

Das Liniennetz der Stadt- und Straßenbahnen ist mit 10 Linien (ohne S3) außerordentlich dicht und dennoch einfach strukturiert. Man kommt mit nur einmal Umsteigen von jedem Punkt zu jedem Punkt dieses Netzes.

Der Fahrplan ist einfach strukturiert: 10 Minuten-Takt Straßenbahn, 20 Minuten-Takt S-Bahn (innerstädtisch meist ebenfalls 10-Minuten-Takt), abends und am Wochenende halbierte Taktdichte, etwa gleiche Betriebszeiten auf allen Linien.

Das System ist leicht zugänglich durch ebenerdige Haltestellen im Straßenraum (auch keine Hochbahnsteige, wie beispielsweise in Stuttgart).

Und weil das System als verkehrlicher Bypass unbedingt notwendig und so erfolgreich ist, stößt es an Grenzen, die eine Neuausrichtung nötig machen. Wir GRÜNEN haben schon vor dem letzten Bürgerentscheid deutlich unsere betrieblichen und städtebaulichen Punkte deutlich gemacht:

- Keine Trennung von TRAM und Stadtbahn
- Tangentiallinien zur Entlastung
- zusätzliche Rampe am Hauptbahnhof
- Umbau der Kriegsstraße zunächst bis Karlstor mit drei Linien.

U-Strab Lösung Fenrich – 20 Jahre Baustelle ohne Vorteile für den ÖPNV

Eine rein unterirdische Lösung ist weder betrieblich sinnvoll, städtebaulich zukunftsweisend noch finanzierbar. Sie bringt verkehrlich nur Nachteile und dient lediglich dazu, die Innenstadt für diejenigen attraktiver zu gestalten, die nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen. Betrieblich ist eine solche Lösung (schon mit dem Stand heute) kaum technisch möglich, der Betrieb mit mehreren dicht aufeinander folgenden unterirdischen Gleisdreiecken bei einem derart dichten Verkehr bisher nicht in der Praxis erprobt zeigt schon in der Simulation am Europaplatz bei einer zusätzlichen Linie ihr Ende. OB Fenrichs Vorschlag war/ist ein Wahlkampfflop!

Der erwartete Verkehrszuwachs kann ohne Tunnel bewältigt werden

Es wird immer wieder angeführt, dass jährliche Fahrgastzuwächse in Höhe von ca. 5 % zu verzeichnen sind und daher die Bahn in der Innenstadt schon bald an ihre Kapazitätsgrenze stoßen wird. Genaue Zahlen liegen nicht vor. Auch für die Analyse des Ist-Zustands ist die Datenlage anscheinend nicht berauschend. Für eine vernünftige Planung, die auf verkehrlichen Kriterien beruht, ist eine gute Datenlage aber unverzichtbar.

Insbesondere interessiert, wo diese Zuwächse erwartet werden. Der ÖV Anteil in der Innenstadt Karlsruhe liegt bereits bei 49,8 % (Pkw 24,6 %, Fahrrad 15,2 %, Fußgänger 10,2 %). Nennenswerte Verlagerungen von den anderen Verkehrsmitteln sind hier kaum mehr zu erwarten. Blicke noch ein allgemeiner Zuwachs des Verkehrs in der Innenstadt.

Aber woher sollte der kommen? Die Geschäfte in der Fußgängerzone werden (gerade angesichts der Konkurrenz ECE und Eurogalerie am Rande der Fußgängerzone) eher rückläufige Umsätze erzielen, auch ein Anwachsen der Arbeitsplätze bzw. Wohnbevölkerung in der Innenstadt ist nicht zu erwarten.

Verkehrszählungen auch in anderen Städten ergeben immer wieder, dass trotz allgemeinen Verkehrswachstums der Verkehr in

den Innenstädten konstant bleibt. Der Verkehr nimmt dort zu, wo neue Flächen für Wohnen, Arbeiten und Gewerbe versiegelt werden. In solchen Gebieten wird tatsächlich neuer Verkehr erzeugt. Ein weiterer Aspekt für die Verkehrszunahme ist, dass immer weiter entfernte Ziele angesteuert werden. Dadurch ändert sich dann die Fahrtweite aber nicht die Zahl der Fahrten. Das gilt vor allem für das Auto, aber auch für den Öffentlichen Verkehr. Wenn also beispielsweise durch die S 4 Karlsruhe näher an Heilbronn rückt, so werden einige Heilbronner in die Karlsruher Innenstadt, aber dafür auch einige Karlsruhe nach Heilbronn fahren. Der Verkehr nimmt zu, trotzdem fahren weder in Heilbronn noch in Karlsruhe mehr Leute in die Innenstadt - nur andere.

Für den öffentlichen Verkehr in Karlsruhe bedeutet das, dass er sich stetig dort verbessern muss, wo diese neuen Verkehrströme entstehen, also vor allem im Umland. Und es ist unsinnig, dort einen Großteil der Ressourcen zu investieren, wo schon heute das Netz am dichtesten und der Marktanteil am höchsten ist.

Nun ist aber die Stadtbahn ein Massenverkehrsmittel und muss daher die Verkehrströme bündeln. Und das heutige System, fast alle Ströme in der Innenstadt zu bündeln und dann wieder zu verteilen hat sich auch gut bewährt: Das Netz ist übersichtlich und leicht verständlich, die Takte auf allen Straßenbahn und fast allen Stadtbahnlinien einheitlich und leicht merkbar.

Dennoch wurde angesichts der Situation in der Innenstadt und der erwarteten Nachfrageentwicklung bisher viel zu wenig über eine Entzerrung des Liniennetzes nachgedacht. Insbesondere die folgenden Baumaßnahmen können das Netz erweitern, dabei die erwarteten Fahrgastzuwächse aufnehmen und dennoch die Innenstadt entlasten:

Bauliche Maßnahmen, die die Kaiserstraße entlasten

Umbau der Kriegstraße zum Boulevard mit einer Straßenbahntrasse. Dabei wird die

Kriegstraße zwischen Mendelsohnsplatz und Karlstraße in der ersten Phase auf voller Länge gedeckelt. Danach wird eine Straßenbahntrasse für drei Linien auf die Kriegstraße gelegt. Die Gesamtkosten betragen für diese Maßnahme 50 Millionen €. Davon muss die Stadt 10 Millionen tragen. Nach einem Gutachten des Büro Dr. Leutwein für die Stadt Karlsruhe ist dieser Umbau der Kriegsstraße die richtige Lösung für die Innenstadt nach Eröffnung des ECE. Nach der ersten Vorprüfung durch die Stadt ist diese Maßnahme zuschussfähig, da die Verkehrssituation spürbar verbessert wird. Für die Anwohner bringt der Umbau weniger Lärm und weniger Schadstoffe, da die Emissionen des Individualverkehrs gefiltert werden.

Zweite Rampe am Hauptbahnhof: Sie schafft die wichtige Verbindung Durlach-Hauptbahnhof-Innenstadt, damit gibt es flexible Möglichkeiten der Linienführung für S3, S4 und S5, die gleichzeitig Bahnhof und Innenstadt anbinden (Fahrzeit Bhf. Durlach-Europaplatz heute 14 min, mit Rampe Hbf. 11 min) und trotzdem die Fußgängerzone entlasten können. Über Details des Baus sollen die Ingenieure von DB und AVG befinden.,

Reaktivierung der Bahnstrecke Neureut - Mühlburg: Es wird eine schnelle Verbindung aus Richtung Hochstetten zum Hauptbahnhof geschaffen. Eventuell kann auf die Doppeltraktion der Linie S1/S11 verzichtet werden.

Tangente Rintheim – Hirtenweg (ist zum Teil im Bau): Es können günstige (Umsteige-)Verbindungen von der Waldstadt und von Blankenloch über die neue Oststadt zum Bahnhof hergestellt werden (nicht mehr über die Innenstadt).

Tangente Pulverhausstraße (bis Ebertstraße): Damit werden aus Richtung Rheinstetten und Oberreut günstige (Umsteige-)Verbindungen zum Bahnhof hergestellt.

Insgesamt wird der Hauptbahnhof wieder zu einem wichtigen Umsteigepunkt des innerstädtischen Verkehrs sowie des Stadt-Regionalverkehrs ausgebaut. Damit

wird auch der wachsenden Zahl von Fernpendlern Rechnung getragen.

Für die Südentwicklung der Innenstadt ist für uns GRÜNE mit der ECE-Entscheidung der Startschuss für den Umbau der Kriegsstraße zu einer normalen Stadtstraße mit Straßenbahnlinie erfolgt. Sie muss (mit dem Bau der Trasse durch die Schlachthofstraße und Kriegsstraße Ost) nun schnellstens zeitgleich mit dem Bau des ECE erfolgen. Da sich nach der Eröffnung des ECE die Verkehrsströme Richtung Süden verändern werden (auch an die Verlagerung der Friedrich-List-Schule ist zu denken) und die Karl-Friedrich Straße zur Fußgängerzone werden wird, ist die Verlegung von zwei bis drei Linien auf die Kriegsstraße sowohl betrieblich als auch städtebaulich notwendig.

Wie würde sich die Bauzeit eine U-Strab auf die innerstädtische Geschäftswelt auswirken?

Das heutige Innenstadtleben, aber mit U-Strab und mit wenigen oder keinen Bahnen oben ist für viele (vor allem Auswärtige) eine attraktive Vorstellung. Aber wird die Fußgängerzone noch die Alte sein, wenn die U-Strab fertig ist? Haltestellen und Abzweige können nicht bergmännisch gebaut werden. Die aktuell diskutierten Varianten mit drei unterirdischen Abzweigen erfordern besonders große Löcher in der Innenstadt. Gleichzeitig muss der - auch ohne Baustelle bereits als störend empfundene - Straßenbahnverkehr weiter zweigleisig oberirdisch abgewickelt werden. Ein Bau ist also nur in mehreren Bauabschnitten möglich, in denen jeweils nur ein Teil der Flächen aufgegraben wird, mit entsprechender Verlängerung der gesamten Behinderung. Eine Bau- und Planungszeit von mindestens 10 Jahren ist realistisch. Der Kriegsstraßenumbau würde 6 Jahren in Anspruch nehmen.

Angesichts der Konkurrenzsituation durch ECE und Eurogalerie, der Kaufkraftabwanderung auf die grüne Wiese (und ins Internet) sowie der wachsenden Konkurrenz der Städte untereinander (Mannheim, Heilbronn) ist mit bedeutenden Umsatzeinbußen in der Innenstadt zu rechnen. Daher stellt sich die Frage, ob es die Innenstadt wegen derer man die U-Strab bauen will,

nach dem Bau überhaupt noch gibt! Operation geglückt, Patient tot ?

Auch in anderen Städten wird hinter vorgehaltener Hand über massive Geschäftsschließungen bedingt durch den Bau von U-Bahnen berichtet.

Weiter oben wurde bereits gefragt, warum man genau dort das Netz ausbauen will, wo man eh schon die größte Netzdichte hat. Genauso kann man weiter fragen, warum man bei einer Netzerweiterung in der Innenstadt genau auf den Achsen bauen will, auf denen schon heute gefahren wird. Das macht nur Sinn, wenn alles unten fahren soll, was ja insgesamt weder städtebaulich noch verkehrlich einen Sinn macht.

Wenn oben und unten gefahren werden soll, sollte man die größere Freiheit unten wenigstens dazu nutzen, andere Strecken zu bauen als oben vorhanden sind. Die folgenden Varianten wurden bereits diskutiert:

Wird es für einen Tunnel Zuschüsse geben - Finanzierung ungewiss- es gibt keine Zuschüsse für eine Flaniermeile?

Bekanntlich können Baumaßnahmen wie die U-Strab zu 85 % mit dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz GVFG durch Bund und Land gefördert werden. Ohne diese Förderung ist die U-Strab praktisch nicht finanzierbar. Voraussetzung für die Förderung ist, dass das volkswirtschaftliche Nutzen/Kosten-Verhältnis der Maßnahme in einer sog. Standardisierten Bewertung („Standi“) ermittelt wird und positiv ist (Quotient größer 1). Die alte U-Strab wurde bei einem solchen Verfahren als positiv bewertet. Damals ging man davon aus, dass (die noch nicht realisierten) Maßnahmen S2 und S5 nur mit U-Strab umzusetzen sind, der Nutzen dieser Linien floss in die Bewertung mit ein.

Inzwischen sind diese Linien auch ohne U-Strab umgesetzt. Neue Regionallinien sind nicht mehr geplant, lediglich noch ein paar innerstädtische Verbindungen, die aber wegen der geringeren Reiseweiten einen geringeren Nutzen generieren.

Es muss insbesondere der „Ohne-Fall“ betrachtet werden, mit dem die Maßnahme

verglichen wird. Ein zu schlechter Ohne-Fall kann auch ein unsinniges Projekt förderfähig machen, ein optimaler Ohne-Fall ein sinnvolles Projekt scheitern lassen. Bei der Standi zur Kriegsstraßenbahn wurde ein sehr guter Ohne-Fall zugrundegelegt. Der Ohne-Fall für die U-Strab darf nicht hinter diesen Standard zurückfallen!

Neue Messe und der Rückgang der Steuereinnahmen bringt die Stadt heute schon an den Rand der finanziellen Möglichkeiten. 15% der Baukosten bleiben bei der Stadt. Bei unserem Gesamtmodell sind dies weniger als 30 Millionen. Bei einer U-Strab ist der Betrag, der bei der Stadt mindestens bleibt 100 Millionen €. Dabei sind die Folgekosten für 8 unterirdische Haltestellen, Signaltechnik etc. (jede Haltestelle kostet 150 000€ im Jahr!) nicht zuschussfähig. Sie sind von den Kundinnen des ÖPNV zu tragen.

Gibt es eine optimale Lösung?

Die Planungen zur U-Strab bewegen sich im Spannungsfeld zwischen

- städtebaulichen,
- verkehrlich-betrieblichen und
- finanziellen Anforderungen.

Die Anhänger von „alles runter“ stellen die verkehrlichen Anforderungen und das Samstag-Shopping auf der Kaiserstraße in den Vordergrund, wir vor allem die städtebaulichen. Die finanziellen Möglichkeiten werden erfahrungsgemäß zunächst kaum beachtet, rücken aber später ins Zentrum der Betrachtung (vgl. Transrapid oder Stuttgart 21).

Neue Messe und der Rückgang der Steuereinnahmen bringen die Stadt schon heute an die Grenze des finanziell Machbaren. 15% aller Kosten bleiben bei der Stadt. Eine Belastung der Stadthaushaltes mit Summen über 100 Millionen € (so viel Zuschuss wird für die 'alte-neue' U-Strab von der Stadt benötigt) sind derzeit nicht finanzierbar. Die Zuschussfähigkeit des Umbaus der Kriegstraße ist geprüft und wird von der Verwaltung als zuschussfähig angesehen.

Zusammenfassung: Potentiale rein oberirdischer Netze

Auch ein rein oberirdisches Netz hätte Möglichkeiten, die Fußgängerzone zu entlasten und auch einen Zuwachs an Kunden sinnvoll aufzufangen.

Ein Baustein ist eine andere Organisation der Stadtbahnlinien. Heute fährt die S5 quer durch die komplette Fußgängerzone und bindet so den Hauptbahnhof nicht an. Nur die S4, die am Marktplatz abbiegt, tut dies. Eine dritte Linie, die S3, fährt bisher nur zum Hauptbahnhof. Alternativ könnte die Stadtbahn aus Wörth am Europaplatz zum Hauptbahnhof abbiegen und ab dort weiter zum Durlacher Bahnhof. Die Stadtbahn aus Baden-Baden und die geplante aus dem Murgtal fahren wie bisher vom Hauptbahnhof aus über den Marktplatz zum Durlacher Bahnhof. Alle Zweisystemlinien haben so Anschluss an den Fernverkehr und es fährt eine große Stadtbahnlinie weniger durch die Fußgängerzone. Für ein solches Vorhaben ist am Hauptbahnhof oder nahebei eine zweite Stadtbahnrampe notwendig zusätzlich zur bestehenden der S4. Dafür gibt es verschiedene Vorschläge auf der Nord- und Südseite und zentral.

Ein weiterer möglicher Baustein ist die Kriegsstraße, deren Umbau durch das ECE-Center auf der Tagesordnung steht, so dass Bahnen zwischen den Toren wieder möglich sind.

Viele Vorschläge laufen darauf hinaus, dass einfach nur Linien komplett aus der Kaiserstraße verschwinden sollen, was zwar eine Entlastung brächte, aber keine fahrgastfreundliche Lösung darstellt. Entweder der Europaplatz oder der Marktplatz gehören durch jede Linie angebunden.

Bisher lautet die Philosophie, dass alle Bahnen in die City fahren. Dort wollen die meisten Fahrgäste hin, aber der „Rest“ muss umsteigen. Rund um die Fußgängerzone ist der Anteil der Bahnnutzer bei Pendlern und Kunden schon heute sehr hoch wegen vieler Trams und wenig Parkplätzen. Zuwächse sind daher eher bei Zielen außerhalb der City zu erwarten. Bei Fahrgastzuwächsen kann man Fahrzeuge verlängern (Doppeltraktion), EWagen einsetzen oder den Takt regulär verdichten. Spätestens wenn dies auch außerhalb der Hauptverkehrszeit nötig ist, dann wird dieser Umsteiger-„Rest“ irgendwann so groß, dass er eine kleinere

Bahn füllen könnte und es werden Linien rentabel, die nicht direkt in die City fahren.

Einen solche Spezialisierung stellen heute die Linien 1 und 2 aus Durlach dar. Ähnlich würde ein Lückenschluss zwischen Endhalt Rintheim und der Straßenbahnstrecke Haid-und-Neu-Straße funktionieren: Die schwach ausgelastete Linie 5 entlastet die zeitweise überlastete Linie 4 in die Waldstadt. Der Weg über Rintheim ist zwar länger, aber auch hier wäre das künftige ECE-Center mit der 5 direkter erreichbar, so auch bei den Linien 1 und 2.

Auch periphere Linien ohne Cityanbindung könnten das Netz ergänzen. Mindestens ein Beispiel ist schon angedacht: Der Durlach-Shuttle, der Wolfartsweier mit dem Nebenzentrum Durlach verbinden soll. Ähnliches könnte man z.B. zwischen Neureut und Oberreut über das Nebenzentrum Mühlburg anbieten. Für eine schnelle Verbindung zwischen Leopoldshafen und Neureut zum Hauptbahnhof über das Gütergleis zwischen Neureut und Mühlburg soll es heute schon einen nennenswerten Bedarf geben, so dass man offenbar in diese Richtung plant. Auch die angedachte Straßenbahn in der Pulverhausstraße könnte Umsteiger von den Linien S2 und 1 zum Bahnhof aufnehmen. Nicht zuletzt könnte man auch den Eisenbahnhalbring von Wörth über den Hauptbahnhof nach Durlach oder Hagsfeld stärker nutzen als schnelle Ost-West-Verbindung, z.B. durch Verlängerung von Zügen aus der Pfalz oder der künftigen Rhein-Neckar-S-Bahn oder aus dem Murgtal.

Solche Linien könnten nicht nur bestehende Linien entlasten, sondern auch neue Kundenströme erschließen, für die das bisherige Liniennetz durch häufiges Umsteigen und Umwege zu unattraktiv ist. Diese würden die Mehrkosten solcher Zusatzlinien minimieren. Diese Kundenströme würde man vernachlässigen, wenn man durch eine Verdoppelung der Kapazität des City-Tramnetzes weiterhin alle Bahnen in die City fahren lassen könnte.

Fazit: Ein reines Tunnelnetz ist von den derzeitigen Entscheidungsträgern der Stadt politisch gewollt, aber aus verkehrlichen Gründen untragbar, da es künftige Entwicklungen des ÖPNV stark behindert. Ein

Mischnetz tut dies ebenfalls nicht, entspricht aber eben nicht den politischen Vorgaben und fiel bei den Bürgerinnen und Bürgern schon einmal durch und enthält als Erbe alle Nachteile der Abstimmung 1996. Es ist zu befürchten, dass sich diese beiden Positionen gegenseitig behindern und dass deswegen über eine längere Zeit wieder nichts passieren wird. Dies gefährdet stark das erfolgreiche Karlsruher Modell und die Entwicklung der Innenstadt.

Natürlich wird die Fußgängerzone bei einem rein oberirdischen Netz nicht straßenbahnfrei, sondern wird nur ein wenig entlastet und die Zuwächse werden kundenfreundlich mit neuen Zusatzangeboten aufgefangen, ohne das Angebot für die bisherigen Kunden einzuschränken. Aber die Fußgängerzone zu einer Ruhezone zu machen, ist eh eine uneinlösbare und letztendlich wohl auch ungewollte Versprechung, für Ruhezone hat Karlsruhe anderswo bessere Potentiale.

Anstatt (wie bisher) nur auf den Tunnel zu warten sollte man Maßnahmen wie die oben erwähnten umsetzen, denn sie sind unabhängig vom Tunnel sinnvoll. Vor allem sind sie in kleinen Schritten umsetzbar, je nach Bedarf, anstelle eines großen Brockens für die U-Strab, und sie sind in vielfacher Hinsicht fahrgastorientierter.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt der Stadtentwicklung wäre der Bau einer U-Strab sowohl städteplanerisch als auch betrieblich eine Fehlentscheidung, weil niemand die genaue Entwicklung derzeit kennt. Mit den von uns beschriebenen Maßnahmen kann auf einen innerstädtischen Tunnel verzichtet werden. Erst falls unsere Vorstellungen nicht greifen müssen auch weitere Lösungen angedacht werden. Diese werden bestimmt aber nicht nur einfach den status quo unter die Erde legen! Denn unser Vorschläge vor allem auch der Umbau der Kriegsstraße verhindern nichts. Der U-Strab Tunnel verhindert aber mit Sicherheit den Umbau der Kriegsstraße und damit die Entwicklung der Stadt nach Süden. Aber alle die von uns aufgeworfenen Fragen müssen intensiv und vorbehaltlos geklärt werden, bevor ein Projekt von rund 700 Millionen Euro in Angriff genommen wird.

**Besucht uns mal wieder im Internet
Unter "Termine" findet ihr immer die
neuesten Termine rund um den Wahl-
kampf**

<http://www.gruene-karlsruhe.de>

**Auch nicht schlecht, die Page unserer
Bundestagskandidatin Gisela Splett**

<http://www.gisela-splett.de>

**Unsere Bundespartei, im neuen Design
würde sich auch über euren Besuch
freuen:**

<http://www.gruene.de>

**So, jetzt darf aber unser Landesverband
nicht vergessen werden:**

<http://www.die-treibende-kraft.de>

Aus dem Landtag

Renate Rastätter, MdL, Bildungspolitische
Sprecherin, B 90/Die Grünen

Statement für Rubrik: Thema Aktuell, Zeit-
schrift "Gymnasium", Philologenverband

Die GymnasiastInnen ganzheitlich wahr- nehmen - erforderliche Voraussetzungen

Die Ergebnisse der PISA-Studie haben uns in drastischer Weise vor Augen geführt, dass in keinem anderen Industrieland die soziale Herkunft so entscheidend ist für den Schulerfolg wie in Deutschland. Kinder aus Migrantenfamilien und deutsche Kinder mit herkunftsbedingten Lernnachteilen schneiden bei gleicher Begabung wesentlich schlechter ab als Kinder aus gehobenen bzw. bildungsorientierten Gesellschaftsschichten. Das kann auch dem Gymnasium nicht gleichgültig sein. Wenn Kindern, die von ihrer Begabung her für einen gymnasialen Bildungsgang geeignet sind, der Zugang nur wegen ihrer sozialen Herkunft versperrt bleibt, dann ist das nicht nur ein Verstoß gegen das Gebot der Chancengleichheit. Es bedeutet auch, dass der Auftrag der sozialen Integration unterschiedlicher junger Menschen in der Schule, den alle Schularten haben, im Gymnasium nur unzureichend erfüllt werden kann.

Jürgen Baumert, der Leiter des deutschen Pisa-Konsortiums hat als Konsequenz der deutschen PISA-Ergebnisse gefordert, dass wir mit den "Nebenfolgen" der frühen Auslese nach nur vier gemeinsamen Grundschuljahren intelligent umgehen müssen: "Wer so früh selektiert, muss viel stärker in die vorschulische Bildung und in die Grundschule investieren, um herkunftsbedingte Lernnachteile auszugleichen." Wir Grünen fordern schon lange, dass Kindergärten zu Bildungseinrichtungen weiterentwickelt werden, in denen insbesondere eine intensive sprachliche Frühförderung aller Kinder gewährleistet ist. Dass die Landesregierung die seit 12 Jahren von der KMK beschlossene Reform der Erzieherinnenausbildung auf die lange Bank geschoben hat, zeigt die eklatante Vernachlässigung des Vorschulbereichs, die hoffentlich jetzt bald - Dank PISA - beendet wird. Und wir brauchen dringend den Ausbau der Grundschule zu einer echten Halbtagsgrundschule statt einer kommunalen Betreuung vor und nach dem Unterricht. Nur durch Ernstnehmen des Prinzips: "der Anfang ist das Wichtigste", kann die Chancengleichheit für alle Kinder verbessert werden.

Ein Blick in "erfolgreiche" Länder zeigt: die gemeinsame Schulzeit aller Kinder dauert länger und es gibt eine frühe individuelle Förderung. Jedes Kind soll Erfolgserlebnisse beim Lernen erfahren, um ein stabiles Selbstvertrauen aufzubauen. Kein Kind darf beschämt werden. Dagegen gibt es Grundannahmen in unserem Bildungswesen, die dringend überdacht werden müssen. Dazu gehört die immer noch weit verbreitete Annahme, dass in homogenen Lerngruppen am besten gelernt wird. Dazu gehört auch der Glaube, dass Lust und Leistung sich nicht vertragen. Und dass Noten bereits im frühen Grundschulalter nötig sind, um Leistung "einzufordern". Deshalb macht es Sinn, nicht nur naheliegende Verbesserungen zügig in die Wege zu leiten, sondern auch die tieferliegenden gesellschaftlichen Grundannahmen zu hinterfragen. Wir Grünen haben deshalb im Landtag die Einrichtung einer Enquete Bildung gefordert. Nach der Enquete-Kommission "Kinder" und der Enquete "Jugend, Arbeit, Zukunft" wäre eine Enquete "Bildung" eine konsequente Fortsetzung zur Klärung der Zukunftschancen junger Menschen in unserem Land. Die schrecklichen Morde von Erfurt werden uns weiter beschäftigen müssen. Zu Recht sagt der Stuttgarter Polizeipräsident Schairer: "Wir können eine solche Tat nicht verhindern, wir können nur das Risiko mindern." Es gehört mit zum Erziehungsauftrag der Schulen, junge Menschen zu stärken und psychisch zu stabilisieren. In einem Interview in der Stuttgarter Zeitung drückt die Lehrerin Gertrud Waag des Fanny-Leicht-Gymnasiums in Vaihingen, klar aus, wo der Schuh im Schulalltag drückt: "Die einzelnen Schüler kommen viel zu kurz. In ihrer psychischen Verfassung werden sie kaum wahrgenommen." Sie beschreibt den Zeitdruck, unter dem Lehrkräfte im Gymnasium stehen. Sie hält aber auch Schulpsychologen als Ansprechpartner für erforderlich. Ich teile die Auffassung, dass Lehrkräfte mehr Zeit und auch die Gymnasien Schulpsychologen und Schulsozialarbeiter als Unterstützungssystem brauchen. Ich erinnere daran, dass die Lehrkräfte und ihre Verbände seit vielen Jahren eine Verfügungsstunde für die Klassenlehrer gefordert haben, um mehr Zeit für das persönliche Gespräch mit den Schülerinnen und Schü-

ler zu haben. Möglicherweise ist die Anwendung von physischer Gewalt im Schulalltag an einer Hauptschule im sozialen Brennpunkt größer. Aber der psychische Druck, unter dem viele Schüler gerade auch am Gymnasium stehen, kann für einzelne Schüler wesentlich belastender sein. Es muss aber auch klargestellt werden, wo die Grenzen dessen liegen, was von Lehrkräften erwartet werden kann. Die Schule ist kein Reparaturbetrieb für die Gesellschaft.

Mehr Zeit zum Lernen, mehr Zeit für die Schüler - kann das in einem auf acht Schuljahre verkürzten Gymnasium geleistet werden? Sicher nicht mit der bisherigen Stofffülle und in der traditionellen Halbtageschule, wenn, wie von der Kultusministerin vorgegeben, das Niveau des Abiturs gehalten werden soll. Faktisch wird die Ganztageschule am Gymnasium eingeführt, ohne dass es dazu ein vernünftiges Konzept gibt, geschweige denn die notwendigen räumlichen und sächlichen Ausstattungen geschaffen werden. Denn die künftigen 34.3 Wochenstunden (einschließlich der 2 Poolstunden), bedeuten 2-3 Nachmittage in der Woche. Dabei sind die Ergänzungsangebote oder AG's noch nicht eingerechnet. Nicht einmal der dadurch verlängerten Präsenzzeit der Lehrkräfte an der Schule wird Rechnung getragen. In der Stellungnahme auf einen parlamentarischen Antrag meiner Fraktion (RS. 13/879 vom 23.4.2002) antwortet Kultusministerin Schavan auf unsere Frage, inwieweit die Landesregierung beim steigenden Nachmittagsunterricht den Lehrkräften eigene Arbeitsplätze zur Verfügung stellt, mit dem lapidaren Satz: "Die Landesregierung plant keine grundsätzliche Änderung in diesem Zusammenhang."

Diese Vorgehensweise, den Schulen immer neue Reformen von oben überzustülpen, ohne die erforderlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, ist nicht der Weg, Schulentwicklung von unten zu fördern.

Renates Redebeitrag bei der 26.Sitzung des Landtags in Karlsruhe am 16.5.: Aktuelle Debatte: Technologieregion Karlsruhe - Bilanz und Perspektive.

Präsident Straub: Das Wort erteile ich Frau Abg. Rastätter.

Abg. Renate Rastätter GRÜNE: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Als Karlsruher Abgeordnete möchte

ich am Anfang anlässlich des 50-Jahr-Jubiläums des Landes einfach sagen: Das Land Baden-Württemberg hat sich

bewährt. Wer heute noch einem badischen Separatismus das Wort redet, gehört zu den Ewiggestrigen. Baden-Württemberg braucht selbstverständlich auch eine starke Hauptstadt. Der Kopf unseres Landes, die Hauptstadt, muss jedoch auf starken Schultern ruhen. Die starken Schultern sind die Regionen in Baden-Württemberg, in ihrer ganzen kulturellen und wirtschaftlichen Vielfalt. Dazu gehört insbesondere auch die Region Karlsruhe als eine der stärksten Regionen in unserem Bundesland.

Die Stadt Karlsruhe ist das Herz der hiesigen Technologieregion. Die Region Karlsruhe ist nicht nur wirtschaftlich stark, sondern auch schön und liebenswert. Hier kommen in idealer Weise Natur und Kultur, technische Innovation und auch wirtschaftlicher Erfolg zusammen. Sie merken, meine Damen und Herren, auch für mich ist es wichtig, klar herauszustellen, was wir an unserer Region schätzen und wofür wir diese Region würdigen.

Herr Fischer hat es bereits gesagt, Herr Vetter hat es ebenfalls angesprochen: In der Region Karlsruhe haben wir einen hervorragenden öffentlichen Nahverkehr. Der ÖPNV in Karlsruhe ist ein Vorzeigemodell für ganz Europa. Die Stadt Straßburg hat sich bei der Einrichtung ihres Verkehrsverbunds am öffentlichen Nahverkehr in Karlsruhe orientiert. Deshalb sage ich, Herr Abg. Vetter, es kann nicht sein, dass wir hier nun erneut das Thema Straßenplanung angehen und, nachdem wir in Karlsruhe intelligente Lösungen im Verkehrswesen gefunden und entwickelt haben, gleichzeitig noch eine Nordtangente bauen wollen. Der Flächenverbrauch, den wir in Baden-Württemberg haben, entspricht 25 Fußballfeldern am Tag. Dieser Flächenverbrauch findet überall statt und würde auch hier noch weiter voranschreiten, wenn wir in Karlsruhe die Nordtangente bauen würden. Wir als Grüne lehnen dies ab und sagen: Wir brau-

chen intelligente Verkehrslösungen auch in der Technologieregion Karlsruhe.

Es wurde schon angesprochen, dass wir in der Technologieregion Karlsruhe eine Bruttowertschöpfung haben, die weit über dem Durchschnitt in Baden-Württemberg liegt.

Auch europaweit nehmen wir damit eine Spitzenposition ein. Der Anteil an sozialversicherungspflichtig Beschäftig-

ten liegt hier bei 376 von 1000 Einwohnern auch das übersteigt den Durchschnitt in Baden-Württemberg.

Schließlich wurde die Technologiefabrik in Karlsruhe angesprochen. In 17 Jahren wurden hier 36000 hoch qualifizierte Arbeitsplätze geschaffen.

Herr Kollege Vetter hat den europäischen Förderpreis für innovative Regionen angesprochen. Für uns in der Technologieregion ist es wirklich sehr bedeutsam, dass nicht nur Stuttgart, sondern auch Karlsruhe einen Förderpreis als innovative Region bekommen hat. Es waren nur 15 europäische Städte, die diesen Förderpreis erhalten haben. Im Internet ist nachzulesen, dass die Technologieregion Karlsruhe diesen Förderpreis für die höchste Effizienz und für die höchste Konzentration an Forschern und Studierenden auf engstem Raum bekommen hat. Die höchste Forscherdichte und damit auch die höchste Effizienz, das größte Entwicklungspotenzial liegt hier in der Technologieregion Karlsruhe.

Wofür hat Stuttgart diesen Preis bekommen? Stuttgart erhielt ihn als eine der stärksten Hightechregionen in Europa und als eine der wirtschaftlich stärksten Regionen Europas.

Wenn man dies nun in Rechnung stellt, muss man sagen:

In Baden-Württemberg gibt es zwei gleichwertige Regionen. Karlsruhe braucht sein Licht nicht unter den Scheffel zu stellen. Wir müssen dagegen sehr viel mehr mit unseren Pfunden wuchern. Meine Devise lautet deshalb und dies schon lange: Nicht jammern, sondern trommeln!

Wir können mit großem Selbstbewusstsein auf die Landesregierung in Stuttgart zugehen und können vor allem eine angemessene Förderung erwarten. Wir brauchen nicht zu betteln, sondern können in Stuttgart auf einer angemessenen Förderung bestehen.

Ich sage dazu: Aus unserer Sicht gibt es keine wirklich aktive Strukturpolitik in diesem Land.

Nun werden natürlich Mittel verteilt, und ich bin sicher, dass der Herr Ministerpräsident, wenn er hierzu etwas sagt, uns stundenlang Statistiken vortragen würde, wie gerecht die Fördermittel in ganz Baden-Württemberg verteilt sind.

Aber dies ist nicht das Thema. Zu einer gezielten Strukturförderung gehört auch eine gezielte Strukturpolitik, die sich an den Besonderheiten der jeweiligen Region orientiert.

Wir kritisieren hier insbesondere, dass es einen Unterschied im Status der Projekte gibt, die gefördert werden.

Wir Grüne kritisieren als Einzige im Land Stuttgart 21 als ein Milliardengrab. Wir kritisieren, dass hier Mittel eingesetzt werden für ein Prestigeobjekt, das wenig bringt, und dass diese Mittel nicht anderweitig für eine aktive Strukturpolitik im Land zur Verfügung stehen.

Ich denke daran, wie es bei den Haushaltsberatungen zugeht, als über die Fördermittel für die Messe Stuttgart gesprochen wurde. Ohne dass mit der Wimper gezuckt wurde, wurde mit größter Selbstverständlichkeit der Förderbeitrag für die Messe Stuttgart von 120 Millionen € auf 240 Millionen € erhöht und das in einem Haushalt, der extrem eng war, in einem Haushalt, in dem um jede Mark für die Bildung gefeilscht werden musste. Ich muss hinzufügen: Als es darum ging, auch Mittel bereitzustellen für die dringend notwendige Kinderbetreuung, für Ganztagschulen in Baden-Württemberg, für Ethikunterricht, als es um wichtige elementare Zukunftsaufgaben dieses Landes ging,

wurden in diesem Haushalt, ohne mit der Wimper zu zucken, zusätzliche 120 Millionen € für die Stuttgarter Messe bereitgestellt. Dies ist aus unserer Sicht eine Fehlentscheidung und keine gute Strukturpolitik für Baden-Württemberg.

Gleichzeitig muss ich auch sagen: Diese Mittel sind auch insofern nicht gerechtfertigt, als es keine Landesmesse gibt. Das ist eine ganz verquere Argumentation. Denn hier handelt es sich um die Messe Stuttgart und nicht um eine Landesmesse. Die Messe Stuttgart ist auch eine Regionalmesse,

und insofern ist es auch nicht gerechtfertigt, gegen über den anderen Regionalmessen einen solchen Unterschied zu machen.

Karlsruhe wird mit 15% Landeszuschuss abgespeist; das sind 22,5 Millionen €. Solange für die Messe Stuttgart in diesem riesigen Umfang Mittel bereitgestellt werden, müssen wir darauf bestehen, dass die Messe Karlsruhe mit 25% gefördert wird. Solange das so ist, unterstütze ich das Anliegen der Stadt Karlsruhe, 37,5 Millionen € für die Messe zu bekommen.

Meine Damen und Herren, wir können auch gerne darüber diskutieren dazu ist meine Fraktion selbstverständlich bereit, inwieweit es überhaupt konsequent und richtig ist, das Messewesen bei den derzeitigen Haushaltslagen mit derart gigantischen Summen zu fördern, und inwieweit nicht auch die Wirtschaft stärker in die Pflicht genommen werden muss, weil wir auch Mittel für andere wichtige Zukunftsaufgaben des Landes brauchen. Aber solange Sie sich einer solchen Diskussion verweigern, bestehe ich darauf, dass die Messen vor Ort stärker gefördert werden müssen als bisher.

Meine Damen und Herren, ich möchte mich in dieser ersten Runde darauf beschränken, diese Bilanz zu ziehen, und möchte in der zweiten Runde noch kurz auf die Perspektiven aus grüner Sicht eingehen.

Ich bedanke mich für die Aufmerksamkeit.

und weil es soooo schön ist, hier noch einmal!!!!

Die Grüne Jugend ist gegründet!

Am 13. Juni haben wir die Grüne Jugend Karlsruhe ins Leben gerufen. Zur Zeit be-

stehen wir aus 7 Mitgliedern, die sich in ihrer Arbeit die Schwerpunkte Bildungspolitik, internationale Gerechtigkeit, Ausländerfeindlichkeit, Umwelt- und Tierschutz setzen. Unsere erste Aktion wird ein Infotisch während dem Fest in der Günter-Klotz-Anlage sein, bei dem wir uns vorstellen und neue Mitglieder gewinnen wollen. Mitmachen können alle Jugendlichen und junge Erwachsene bis 28 Jahre. Unser nächstes Treppen findet am 25. Juni um 20 Uhr im Grünen Büro statt. Wer vorher noch Fragen hat, wende sich bitte an Karin Heidke Tel: 0721/859002.

Mitgliederversammlung 5.6.2002

Leitung : Andreas Severidt
Protokoll : Karin Heidke
Anwesend: 8 Mitglieder, 1 Nichtmitglied

TOP 1:
Finanzbeschluss: Kauf von Mikrofonen, Mikrofonkabel und Boxenkabel ohne Gegenstimmen angenommen.

TOP 2:
Bericht LDK Freiburg:
Alexander Lange berichtete über die LDK. Thema war Aufstellung der Landesliste. Einzigster Kandidat für Nordbaden ist Fritz

Kuhn auf Platz 2. Gisela Splett kandidierte auf Platz 7.

TOP 3:
BDK Wiesbaden: Gisela Splett und Karin Heidke berichteten über die BDK in Wiesbaden.

Das Wahlprogramm, welches dort verabschiedet wurde, behandelt die acht Schwerpunkte Energie und Umwelt, Verbraucherschutz und Ernährung, Arbeitsmarkt und Steuern, Kinder, Gesellschaft und Bürgerrechte, Frauen, Globalisierung und Europa und internationale Politik.

TOP 4:
Termine:
21. Juni Grillfest
auf der nächsten MV spricht Mecnun Ölmez über Migration

GRÜNES BÜRO Karlsruhe/Regionalbüro West

Sophienstr. 58, 76133 Karlsruhe
Tel.: 2031232, Fax.: 2031234,
kv.karlsruhe@gruene.de
Internet: <http://www.gruene-karlsruhe.de>
Sprechzeiten Di, Mi, Do 9 - 12 Uhr und Do 20 – 22 Uhr
Dr. Dorothea Polle-Holl

Bundestagsbüro Monika Knoche

Weinbrennerstr. 44, 76135, Tel.: 22454, Fax.: 205125,
Di, Mi, Do 15-18 Uhr, Dieter Emig,
Deutscher Bundestag, Luisenstr. 32-34, 10117 Berlin,
Tel: 030/22771596, Fax: 030/22776271

Landtagsabgeordnete:

Renate Rastätter, Lenzstraße 10, 76137,
Tel: 812566, Fax 9812701, Mitarbeiterin: Gisa Raiß
Büro Stuttgart: Di, Mi 9-17.30 Tel.:0711/2063680

Kreisvorstand:

Michael Borner, Augustastr. 7, 76137, Tel. 818165
Karin Heidke, Mondstr. 4, 76135, Tel. 859002
Michaela Müller, Vorholzstr. 52, 76137, Tel. 856436
Dr. Heike Puzicha-Martz, Hildebrandstr. 31a, 76227,
Tel. 494398
Andreas Severidt (Kassierer), Zehntstr. 6, 76227,
Tel. 0171/1172408
Tim Wirth, Vorholzstr. 56, 76137, Tel. 826570

Ortsverein Durlach:

Dietmar Maier (Komm. Kassierer), Pfinztalstr. 85,
76227, Tel. 9414961
Dr. Heike Puzicha-Martz, Hildebrandstr. 31a, 76227,
Tel. 494398
Wolfgang Semmler, Bienleintorstr. 37, 76227,
Tel.: 406252

Ortsverein Neureut:

Georgia Hoffmann-Metzger, Bocksbornweg 10, 76149,
Tel. 71147
Ruth Kies, Kirchfeldstr. 89, 76149, Tel. 784567

Ortsverein Ost (Ostst., Rinth., Hagsf., Waldst.)

Sibylle Nies de Alva, Tel. 685864

Ortsv. Rüppurr/Weiherfeld/Dammerstock

Ulrike Waltz, Tel. 888318

FachsprecherInnen

Michael Borner, Tel. 818165, Kinder, Jugend
Dr. Markus Nitschke, Tel. 0171/1229336, Gesundheit
Andreas Ruthardt, Tel. 482038, Energie, ökol. Bauen
Klaus Stapf, Tel. 403235, Arbeit, Wirtschaft, Ökologie
Tim Wirth, Tel. 826570, Verkehr, ÖPNV

AK Frauen über Doro Polle-Holl, Tel. 2031232

9-13 Uhr, Fr 9-12 Uhr, Gabi Schiller, Dieter Emig
gruene-fraktion@karlsruhe.de

Gemeinderatsmitglieder:

Harry Block (Abfall, Energie, technischer Umweltschutz, ÖPNV), Fritz-Erler-Str. 11, 76133, Tel. 374608

Christa Caspari, Fraktionssprecherin (Jugend, Soziales, Frauen, Sport), Richard-Wagner-Str. 6, 76185, Tel. 853842, Fax 811140

Mecnun Ölmez, (MigrantInnen, Flüchtlinge, Integration, Schule) Kanalweg 44, 76149, Tel. 3500734

Dr. Gisela Splett, stellv. Fraktionssprecherin (Stadtplanung, Kultur, Naturschutz, Verkehr, Tierschutz), Breslauer Str. 43d, 76139, Tel. 9687186

Klaus Stapf, (Wirtschaft u. Arbeit, Demokratie, Gesundheit, Verwaltung), Amthausstr. 22, 76227, Tel. 403235

Grüne Regionalverbandsfraktion Mittlerer Oberrhein

Klaus Stapf, Sprecher, Tel. 403235

Ortschaftsratsmitglieder:

Durlach:

Hildegund Brandenburg, Badenerstr. 21, 76227, Tel. 42898

Brigitte Keßler, Oberlinstr. 15, 76227, Tel. 44513

Ralf Köster, Säckinger Str. 10, 76227, Tel. 494989

Grötzingen:

Alexandra Knöbl, Im Brühl 7, 76229, Tel. 483054

Eberhard Dehne-Niemann, Ziegeleistr. 2a, 76229, Tel. 482668

Neureut:

Ruth Kies, Kirchfeldstr. 89, 76149, Tel. 784567

Wettersbach:

Marjette Gäb, Im Kloth 54, 76228, Tel. 453364

Wolfartsweiler:

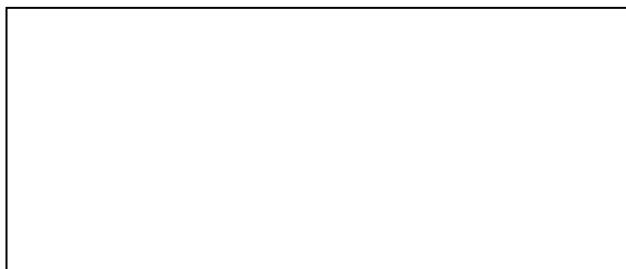
Roland Renger, Am Zündhüte 14, 76228, Tel. 47123

Bankverbindung:

Bündnis 90 / DIE GRÜNEN Kreisverband Karlsruhe
Kto. 509 172 1, Ökobank Frankfurt, BLZ 500 901 00

**ENTGELT BEZAHLT
BEIM POSTAMT 11
76 133 KARLSRUHE**

Bei Unzustellbarkeit oder Mängel in der Anschrift
Anschriftsberichtigungskarte senden an:
GRÜNE, Sophienstraße 58, 76133 Karlsruhe



Büro der Gemeinderatsfraktion:

Hebelstr. 13, 76133, Tel. 29155, Fax 29156, Mo-Do