

Kleine Anfrage

der Abg. Dr. Gisela Splett GRÜNE

und

Antwort

des Innenministeriums

Aktueller Stand des Verkehrsprojekts Kombi-Lösung Karlsruhe

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Zuschussanträge nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) wurden bei der Landesregierung für die beiden Teilprojekte „Stadtbahntunnel Kaiserstraße mit Südabzweig Ettlinger Straße“ und „Kriegsstraße Mitte, Straßenbahn in der Kriegsstraße mit Straßentunnel“ bisher gestellt und haben der Bund und das Land diese Anträge bereits (teilweise) bewilligt?
2. Wenn die Anträge bisher (teilweise) noch nicht bewilligt wurden: wann kann die Stadt Karlsruhe mit einer Entscheidung rechnen?
3. Welche Gesichtspunkte und Kriterien sind für das Land bei der Finanzierungsentscheidung maßgebend und inwieweit sind die beiden Teilprojekte hierbei aneinander gekoppelt und erfüllen die Voraussetzungen für eine Bewilligung?
4. Kann die Stadt Karlsruhe damit rechnen, den Landesanteil der Zuschüsse nach dem GVFG-Bundesprogramm in Höhe des bis 2003 geltenden Zuschusssatzes von 25 % zu erhalten oder wird eine Bewilligung nur in Höhe des seit 2004 geltenden Zuschusssatzes von 20 % erfolgen?
5. Wie hoch sind nach den aktuellen Planungen für beide Teilprojekte jeweils die gesamten Baukosten und die Zuschüsse (getrennt nach IV- und ÖV-Anteilen), welche die Stadt Karlsruhe vom Bund und vom Land Baden-Württemberg erwarten kann?

6. Muss die Stadt Karlsruhe damit rechnen, dass die Zuschüsse für den kommunalen Straßenbau und/oder für die ÖPNV-Maßnahmen wegen der finanziellen Lage des Landes Baden-Württemberg mit zeitlicher Verzögerung ausgezahlt werden und wenn ja, wie lang wäre nach aktuellem Stand diese Verzögerungsfrist, während der die Stadt Karlsruhe diese Zuschüsse vorfinanzieren müsste, wenn sie einen zügigen Baubeginn möchte?
7. Ist aus Sicht der Landesregierung finanziell sichergestellt, dass der Baubeginn des Stadtbahntunnels Kaiserstraße nicht so lange verzögert wird, dass ein Verfall des Planfeststellungsbeschlusses nach Ablauf der 5-Jahres-Frist droht?
8. Kann die Landesregierung sicherstellen, dass die Finanzierung einen zügigen Baufortschritt ermöglichen wird und insbesondere bei einem Baubeginn am Stadtbahntunnel eine zeitnahe Finanzierung des Umbaus der Kriegsstraße erfolgt und somit auf keinen Fall die Situation eintritt, dass nach Fertigstellung der „U-Strab“ der oberirdische Straßenbahnverkehr in der Kaiserstraße erhalten bleiben muss, weil die neue Strecke durch die Kriegsstraße nicht oder erst verspätet gebaut werden kann?

21. 11. 2006

Dr. Splett GRÜNE

Begründung

Am Beispiel des Projekts „Stuttgart 21“ ist derzeit sehr gut zu beobachten, wie Finanzierungsentscheidungen sich immer weiter verzögern können.

Auch bei der so genannten Karlsruher „Kombi-Lösung“ ist die Finanzierungsfrage noch offen. Bis zur Entscheidung über die Zuschussanträge wird jedoch mit großem Aufwand am Projekt „Kombi-Lösung“ gearbeitet, ohne dass gleichzeitig auch Alternativen zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Karlsruher Innenstadt weiterverfolgt werden. Die Aussicht auf die Tunnelbaumaßnahme blockiert schon jetzt die Entwicklung und Aufwertung der Innenstadt.

Die vorliegende Anfrage soll klären, bis wann mit einer Entscheidung zu rechnen ist und wie sich die weiteren finanziellen Abläufe gestalten könnten.

Antwort

Mit Schreiben vom 14. Dezember 2006 Nr. 72–3895.03–01/230 beantwortet das Innenministerium die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Welche Zuschussanträge nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) wurden bei der Landesregierung für die beiden Teilprojekte „Stadtbahntunnel Kaiserstraße mit Südabzweig Ettlinger Straße“ und „Kriegsstraße Mitte, Straßenbahn in der Kriegsstraße mit Straßentunnel“ bisher gestellt und haben der Bund und das Land diese Anträge bereits (teilweise) bewilligt?*

2. Wenn die Anträge bisher (teilweise) noch nicht bewilligt wurden: wann kann die Stadt Karlsruhe mit einer Entscheidung rechnen?

Zu 1. und 2.:

Der GVFG-Antrag wurde im Dezember 2004 beim Land eingereicht und umfasst die gesamte Maßnahme bestehend aus Stadtbahn- und Straßentunnel sowie der Schienenstrecke in der Kriegsstraße (sog. Kombi-Lösung Karlsruhe). Bewilligungen (auch teilweise) wurden bisher nicht erteilt.

Die fachtechnische Prüfung ist aufgrund der technischen und finanziellen Komplexität der Maßnahmen noch nicht abgeschlossen. Wann dies der Fall sein wird, kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden. Insofern kann auch noch keine Auskunft über den Zeitpunkt einer Entscheidung über die Förderung dieses Vorhabens gegeben werden.

3. Welche Gesichtspunkte und Kriterien sind für das Land bei der Finanzierungsentscheidung maßgebend und inwieweit sind die beiden Teilprojekte hierbei aneinander gekoppelt und erfüllen die Voraussetzungen für eine Bewilligung?

Zu 3.:

Voraussetzung für die Förderung des Projekts ist die Einhaltung der in § 3 GVFG aufgeführten Kriterien. Das Vorhaben muss insbesondere bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant sein. Die Belange Behinderter, alter Menschen und anderer Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen müssen berücksichtigt werden.

Die beiden Teilprojekte sind insofern gekoppelt, als zur verbesserten Erschließung der Kernzone der Innenstadt von Karlsruhe statt bisher einer von Ost nach West verlaufenden Straßenbahntrasse künftig zwei Trassen zur Verfügung stehen: Die Tunneltrasse in der Kaiserstraße und die parallel dazu geplante oberirdische Trasse in der Kriegsstraße. Nach Auffassung der Planer muss der Individualverkehr, der bisher oberirdisch in der Kriegsstraße geführt wird, durch den Neubau der Straßenbahntrasse in unterirdische Tiefelage verlegt werden. Wenn diese Folgerung tatsächlich zutrifft, ist der Bau des Straßentunnels grundsätzlich eine Folgemaßnahme des Neubaus der Stadtbahntrasse in der Kriegsstraße. Damit wäre auch der Bau des Straßentunnels aus Mitteln des GVFG als ÖPNV-Maßnahme förderfähig.

Die Klärung der Frage, ob diese Voraussetzungen erfüllt sind, ist Gegenstand der zurzeit laufenden fachtechnischen Prüfung des GVFG-Antrags. Daneben ist zu prüfen, wie das Vorhaben mit seinem großen Förderbedarf in die GVFG-Förderprogramme der nächsten Jahre eingepasst werden kann.

4. Kann die Stadt Karlsruhe damit rechnen, den Landesanteil der Zuschüsse nach dem GVFG-Bundesprogramm in Höhe des bis 2003 geltenden Zuschusssatzes von 25 % zu erhalten oder wird eine Bewilligung nur in Höhe des seit 2004 geltenden Zuschusssatzes von 20 % erfolgen?

Zu 4.:

Die bis 2003 geltenden Förderkonditionen sind nicht mehr anwendbar. Stichtag für eine Förderung von Maßnahmen im GVFG-Bundesprogramm nach den alten Konditionen (Förderquote 85 %, davon 60 % Bund und 25 % Land)

war für die Antragstellung der 30. November 2003 und für den Vorhabensbeginn spätestens am 30. Juni 2004.

5. Wie hoch sind nach den aktuellen Planungen für beide Teilprojekte jeweils die gesamten Baukosten und die Zuschüsse (getrennt nach IV- und ÖV-Anteilen), welche die Stadt Karlsruhe vom Bund und vom Land Baden-Württemberg erwarten kann?

Zu 5.:

Die Baukosten der Gesamtmaßnahme (einschließlich Grunderwerb und Baunebenkosten) betragen laut Antrag 495,41 Mio. €. Davon entfallen 332,96 Mio. € auf den „Stadtbahntunnel Kaiserstraße mit Südabzweig Ettlinger Straße“, während die „Straßenbahn in der Kriegstraße mit Straßentunnel“ mit 162,45 Mio. € veranschlagt ist.

Da die förderfähigen Kosten im Rahmen der fachtechnischen Prüfung festgestellt werden müssen und diese Prüfung noch nicht abgeschlossen ist, kann derzeit über die Höhe des Zuschusses noch keine Angabe gemacht werden.

6. Muss die Stadt Karlsruhe damit rechnen, dass die Zuschüsse für den kommunalen Straßenbau und/oder für die ÖPNV-Maßnahmen wegen der finanziellen Lage des Landes Baden-Württemberg mit zeitlicher Verzögerung ausgezahlt werden und wenn ja, wie lang wäre nach aktuellem Stand diese Verzögerungsfrist, während der die Stadt Karlsruhe diese Zuschüsse vorfinanzieren müsste, wenn sie einen zügigen Baubeginn möchte?

7. Ist aus Sicht der Landesregierung finanziell sichergestellt, dass der Baubeginn des Stadtbahntunnels Kaiserstraße nicht so lange verzögert wird, dass ein Verfall des Planfeststellungsbeschlusses nach Ablauf der 5-Jahres-Frist droht?

8. Kann die Landesregierung sicherstellen, dass die Finanzierung einen zügigen Baufortschritt ermöglichen wird und insbesondere bei einem Baubeginn am Stadtbahntunnel eine zeitnahe Finanzierung des Umbaus der Kriegsstraße erfolgt und somit auf keinen Fall die Situation eintritt, dass nach Fertigstellung der „U-Strab“ der oberirdische Straßenbahnverkehr in der Kaiserstraße erhalten bleiben muss, weil die neue Strecke durch die Kriegsstraße nicht oder erst verspätet gebaut werden kann?

Zu 6. bis 8.:

Infolge der verschärften Finanzmittellage muss die Förderentscheidung auch im Lichte der künftig zur Verfügung stehenden Fördermittel und des weiteren Bedarfs bei anderen großen Infrastrukturprojekten, die mit Mitteln des GVFG-Bundesprogramms gefördert werden sollen, getroffen werden.

Der Ministerrat hat am 4. Oktober 2005 beschlossen, dass bei der Förderung von Großvorhaben im ÖPNV ein noch strengerer Wertungsmaßstab anzulegen und eine Priorisierung der angemeldeten Maßnahmen nach verschiedenen Kriterien vorzunehmen ist. So werden neben der verkehrlichen Wirkung und dem gesamtwirtschaftlichen Nutzen, die sich unter anderem im Nutzen-Kosten-Faktor der Standardisierten Bewertung widerspiegeln, auch die Kriterien „Raumbedeutsamkeit“, die „Höhe der Gesamtinvestition“ und die „regionale Ausgewogenheit“ zur Beurteilung der Priorisierung einer Maßnahme herangezogen

Das bedeutet, dass selbst bereits in der Förderung befindliche Vorhaben in Zukunft eine weiter gestreckte Abfinanzierung hinnehmen müssen und dass eine Aufnahme von Neuvorhaben in die Förderung auch dann nicht mehr ohne Weiteres erfolgen kann, wenn eine Nutzen-Kosten-Untersuchung dem Vorhaben – wie der Kombi-Lösung in Karlsruhe – eine knappe gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit bescheinigt.

Inwieweit bei Anlegung dieser Kriterien das Projekt „Kombi-Lösung Karlsruhe“ priorisiert werden kann und wie sich diese Festlegung auf den Bau- und Finanzierungsfortschritt auswirken wird, lässt sich erst nach Abschluss der umfangreichen Prüfung beurteilen.

Rech

Innenminister