

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sylvia Kotting-Uhl, Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/4514 –**

Aktueller Stand des Verkehrsprojekts „Kombi-Lösung Karlsruhe“

Vorbemerkung der Fragesteller

Die größte Einkaufsstraße in Karlsruhe, die Kaiserstraße, wird von vielen Straßen- und Stadtbahnlinien durchquert. Um die Kaiserstraße vom oberirdischen ÖPNV zu entlasten, gibt es seit vielen Jahren U-Bahn-Planungen. 2002 wurde nach vielen Diskussionen und einem 1996 erfolgten Bürgerentscheid, der sich gegen einen Tunnel ausgesprochen hatte, in einem zweiten Bürgerentscheid mit 55 Prozent Mehrheit für ein von der Verwaltung favorisiertes Paket namens Kombi-Lösung gestimmt, das nach wie vor als Planungsgrundlage für die Finanzierung des Bauvorhabens dient. Die Kombi-Lösung sieht eine Realisierung des Bauvorhabens in Teilprojekten vor: einen „Stadtbahntunnel Kaiserstraße mit Südabzweig Ettlinger Straße“ und einen Umbau der „Kriegsstraße Mitte, Straßenbahn in der Kriegsstraße mit Straßentunnel“.

Die Realisierung des 500-Millionen-Euro-Projektes basiert auf einer Zuschussung durch den Bund und durch das Land Baden-Württemberg nach den Vorgaben des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). Während der Landesanteil bei 20 Prozent liegt – dies entspricht etwa zehn Millionen Euro jährlich bei einer auf zehn Jahre veranschlagten Bauzeit –, sieht die bisherige Planung eine Übernahme von 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten durch den Bund vor. Im laufenden GVFG-Bundesprogramm 2006 bis 2010 ist das Vorhaben nur bedingt aufgenommen. So sind bis 2010 nur 7 Mio. Euro eingestellt. Nach neuesten Angaben des baden-württembergischen Innenministeriums erscheint auch die Zahlung des Landesanteils aufgrund von langfristiger Bindung an andere Projekte zunehmend unsicher. Das Land setzt nun auf eine Beteiligung privater Investoren im Rahmen einer Öffentlich-Privaten-Partnerschaft (ÖPP) oder auf eine Finanzierung aus anderen Haushaltsmitteln.

Auf Anregung des Bundes loten zurzeit die Länder Möglichkeiten aus, unter welchen rechtlichen Rahmenbedingungen solche ÖPP-Modelle realisiert werden können. Bis Mitte des Jahres 2007 will eine Arbeitsgruppe im baden-württembergischen Innenministerium Arbeitsergebnisse vorlegen. Karlsruhe soll bezüglich der Finanzierung der Kombi-Lösung über eine ÖPP den Status einer Pilotstadt einnehmen.

Im Vergleich der ÖPNV-Preise ist das Karlsruher Verkehrssystem als günstig einzustufen. Durch die Kosten für einen Tunnelbau wird befürchtet, dass die Unterhaltungskosten und infolgedessen auch die Fahrpreise ansteigen. 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 Karlsruhes.

1. Welche Zuschussanträge nach dem GVFG wurden bei der Bundesregierung für die beiden Teilprojekte „Stadtbahntunnel Kaiserstraße mit Südabzweig Ettlinger Straße“ und „Kriegsstraße Mitte, Straßenbahn in der Kriegsstraße mit Straßentunnel“ bisher gestellt?

Bisher wurden beim Bund keine Zuschussanträge gestellt.

2. Kann die Stadt Karlsruhe mit einer Förderung des Bundes für das Doppelprojekt rechnen, und wann kann die Stadt Karlsruhe mit einer Entscheidung rechnen?

Aufgrund einer Anmeldung durch das Land Baden-Württemberg hat der Bund das Projekt nachrichtlich in das GVFG-Bundesprogramm aufgenommen. Die Gewährung von Bundesmitteln für Investitionen nach dem GVFG setzt einen schriftlichen, vom Land geprüften Antrag voraus, in dem nachgewiesen wird, dass die Fördervoraussetzungen erfüllt sind und auf dessen Grundlage die endgültige Programmaufnahme vorgenommen wird. In dem Finanzierungsantrag ist das Vorhaben technisch und verkehrlich eindeutig zu beschreiben, sowie die gesamtwirtschaftliche Sinnfälligkeit darzustellen. Über eine endgültige Aufnahme und Förderung kann erst nach Vorlage des vom Land geprüften Finanzierungsantrages entschieden werden.

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

Entscheidend ist, dass es sich um ein Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 GVFG handelt und die Fördervoraussetzungen – insbesondere nach § 3 GVFG – vorliegen. Förderfähig sind der Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart, soweit sie dem öffentlichen Personenverkehr dienen und auf besonderem Bahnkörper geführt werden. Nach bisheriger Kenntnis sind die Teilprojekte aneinander gekoppelt. Ob sie die Fördervoraussetzungen erfüllen, kann ohne einen Finanzierungsantrag nicht endgültig beurteilt werden.

4. 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 erwarten kann?

Die dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) seitens des Landes Baden-Württemberg zur Fortschreibung des GVFG-Bundesprogramms genannten Gesamtkosten für die nachrichtliche Darstellung betragen 500 Mio. Euro, die zuwendungsfähigen Kosten sind mit 470 Mio. Euro angegeben und daraus ergäbe sich bei einer Förderung von 60 Prozent eine Bundesfinanzhilfe in Höhe von 282 Mio. Euro. Insofern sind dem BMVBS keine neueren Kostenansätze bekannt.

5. Wird der Bundeszuschuss auch dann gewährt, wenn der Landeszuschuss durch eine Finanzierung
- a) über eine Öffentlich-Private Partnerschaft,
 - b) über Haushaltsmittel von Land oder Stadt ersetzt wird?

Zu Buchstabe a

Grundsätzlich erscheint eine Förderung im Rahmen des GVFG bei der Realisierung als ÖPP-Projekt möglich. Derzeit werden im Land Lösungsansätze diskutiert, der Bund ist hier noch nicht beteiligt. Eine Vereinbarkeit einer ÖPP-Lösung mit den zuwendungsrechtlichen Rahmenbedingungen ist denkbar und durch das Land zu bestätigen. Die Chancen für eine ÖPP-Lösung können derzeit noch nicht abgeschätzt werden.

Zu Buchstabe b

Ja.

