

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Förderung des Baus der U-Bahn-Linie U3 in Nürnberg nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Die U-Bahn-Linie U3 in Nürnberg ist auf dem Abschnitt Bahnhof Gustav-Adolf-Straße im Südwesten bis Bahnhof Maxfeld im Nordwesten in Betrieb. Der weitere Nordwestast ist zwischen Bahnhof Maxfeld und Bahnhof Friedrich-Ebert-Platz in Bau und soll nach allgemeinem Informationsstand in Nürnberg bis zum Jahr 2011 fertig gestellt werden.

Außerdem wird eine Weiterführung des Südwestastes in den Landkreis Fürth mit einer Gabelung in zwei Äste nach Zirndorf bzw. nach Oberasbach derzeit zum wiederholten Mal gutachterlich untersucht. Wie die Presse am 17. Dezember 2008 meldete, konnte vier Jahre nach Auftragsvergabe jetzt ein „Zwischenergebnis“ im Kreistag Fürth vorgelegt werden. Demnach liegen die Nutzen-Kosten-Indikatoren für beide Äste inzwischen hauchdünn über 1,0 (1,15 bzw. 1,2).

Es ist fraglich, ob eine Förderung mit Mitteln aus dem GVFG-Bundesprogramm (GVFG: Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) über die in Betrieb bzw. in Bau befindlichen Abschnitte hinaus möglich ist, da die Fördervoraussetzungen nicht vorliegen. Eine positive Bewertung der Gesamtstrecke der U3 gilt als nicht belastbar, da verschiedene Annahmen wie Reisezeitersparnisse und Einwohnerzahlen mit unrealistisch „geschönten“ Werten bei der Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses angesetzt wurden.

Für die bereits realisierten und zurzeit in Bau befindlichen Teilabschnitte mögen dabei förderfähige Verhältnisse sogar noch weniger schwierig nachzuweisen sein als für die neu anstehenden. Da der Zeitraum bis zum Abruf von Mitteln nach dem genannten Zeitraster sehr kurz ist, stellt sich uns die Frage, ob dieser Kenntnisstand noch aktuell sein kann.

Besonders die Trassierung des Astes in den Südwesten und die Lage der geplanten Bahnhöfe ist schwer nachvollziehbar. Der Bahnhof Großreuth soll jenseits des südlichen Randes eines langgezogenen Richtung Nordosten über die Rothenburger Straße hinüber reichenden vorhandenen Wohnbaugebietes liegen. Er grenzt an einen kleinen Dorffriedhof und ansonsten noch komplett unbebaute und unerschlossene Flächen. Zurzeit liegen die Planfeststellungsunterlagen dazu aus. Die Presse kommentierte: „Bahnhof Großreuth liegt unter einem Acker“. Die Unterlagen verweisen darauf, dass hier ein Bebauungsplanverfahren läuft, das aber erst bis 2011 abgeschlossen sein soll. Nicht einmal die

Wegeanbindung der U-Bahn-Ausgänge an bestehende Straßen oder Fußwege ist bisher planerisch gesichert. Trotzdem wird in der Pressemitteilung Nr. 154 der Stadt Nürnberg vom 19. Februar 2009 die Eröffnung der U-Bahn für das Jahr 2014 angegeben, die ersten Vorarbeiten zum Bau sollen bereits 2010, also sogar noch vor Abschluss des Bebauungsplanverfahrens, beginnen.

Der gesamte anschließende Abschnitt einschließlich des nächsten Bahnhofs Kleinreuth liegt inmitten des heute unbebauten, unerschlossenen landwirtschaftlich genutzten Gebietes „Tiefes Feld“ und ist weit abseits der nördlich davon vorhandenen Wohn- und Gewerbebebauung. Trassierung und Bahnhof sind vollständig unterirdisch, obwohl es bis jetzt augenscheinlich keinerlei Zwangspunkte dafür gibt.

Auch wenn für das „Tiefe Feld“ gerade einen Ideenwettbewerb für Bebauungsmöglichkeiten unter dem bezeichnenden Titel „U-Bahn schafft Stadt“ gestartet hat (Präsentation der Ergebnisse Mai 2010 vorgesehen), ist doch festzustellen, dass die Stadt erschlossene noch unbebaute Wohnbauflächen in Massen hat (z. B. im nahegelegenen Stadtteil Röthenbach-Ost), so dass eine Bebauung im Umkreis der neuen U-Bahntrasse weder kurz- noch mittelfristig notwendig oder realistisch erscheint.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ist der Stand der Beantragung der Fördermittel für die folgenden Strecken:
 - a) Friedrich-Ebert-Platz–Klinikum–Nordwestring,
 - b) Gustav-Adolf-Str.–Großreuth–Kleinreuth–Gebersdorf,
 - c) Fortführung in den Landkreis mit den 2 genannten Ästen?
2. Wie konkret sind die Förderzusagen des Bundes/des Landes für die in Frage 1 genannten Strecken?

Welche Voraussetzungen und Nachweise müssen die Antragsteller noch erbringen, um sichere Zusagen erhalten zu können?
3. Inwieweit sind Aussagen des U-Bahnbauamtes (früher Tiefbauamt U-Bahn-bau), dass ein kontinuierlicher Weiterbau und ein kontinuierlicher Abruf von Fördermitteln nötig sei, um nicht aus dem Förderprogramm des Bundes „herauszufallen“, da man sich anderenfalls wieder „hinten anstellen“ müsse und auf neue Fördermittel sehr lange warten müsse, zutreffend, und wenn ja, wie lange wären die vermeintlichen Wartezeiten?
4. Kann diese U-Bahn-Baumaßnahme (insbesondere wegen der Trassierung des Astes in den Südwesten) gefördert werden, solange die Bebauung des Gebietes, ja nicht einmal die Wegeanbindung des U-Bahnhofs planerisch gesichert ist?

Welche Nachweise muss die Stadt vorlegen bzw. welche Verpflichtungen eingehen?
5. Inwieweit ist eine Planung mit dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit (§ 3 GVFG) vereinbar, wenn U-Bahntrassen ohne zwingenden Grund unterirdisch geplant werden, wie das im Abschnitt einschließlich des Bahnhofs Kleinreuth der Fall ist (für den Weiterbau in den Landkreis wird hingegen gemäß Zeitungsbericht über das Zwischenergebnis des Gutachtens eine oberirdische Führung angesetzt)?
6. Kann diese U-Bahn-Baumaßnahme gefördert werden, solange die zukünftige Bebauung (Tiefes Feld) so vage ist, wie bisher?

Welche Nachweise muss die Stadt vorlegen bzw. welche Verpflichtungen eingehen?

7. Kann es sein, dass für die damalige GVFG-Förderung der U2, die Röthenbach-Ost erschließt, Einwohnerpotenziale „angerechnet“ wurden, die dort letztlich gar nicht realisiert wurden und die jetzt stillschweigend auf das Tiefe Feld verschoben werden?

Welche Konsequenzen hätte das für die gewährten Fördermittel für die U2?

8. Welche Termine müssen mit welchen Beantragungen bzw. Vorlegen von Voraussetzungen eingehalten werden, um noch in den Genuss der Förderung nach dem derzeitigen Stand zu kommen, nachdem das GVFG im Zuge der Föderalismusreform (Entflechtungsgesetz) geändert bzw. befristet wurde?

Berlin, den 26. März 2009

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

