

Stuttgart, 25.08.2009

Karlsruher Kombilösung:

Das Land unterstützt ein unkalkulierbares Abenteuer mit zweifelhaftem Nutzen in Zeiten leerer Kassen

Land will 100 Millionen Euro im Karlsruher Untergrund „versenken“

Pressekonferenz

mit der Karlsruher MdL Dr. Gisela Splett, umweltpolitische Sprecherin, und MdL Werner Wölfle, verkehrspolitischer Sprecher

Sperrfrist: Dienstag, 25.08.2009, 11.00 Uhr

Nicht nur in Stuttgart wird das Für und Wider der Tieferlegung von Schienen in der Innenstadt diskutiert. Auch in Karlsruhe wird seit vielen Jahren um die U-Strab-Planung gerungen.

Das Land hat sich dabei als wichtiger Tunnelbau-Unterstützer bewiesen. Es hat 100 Millionen Euro Landesmittel für das umstrittene Großprojekt zugesagt, die Stadt beim Bemühen um Bundesmittel unterstützt und das Großprojekt von Einsparvorgaben für einen genehmigungsfähigen städtischen Haushalt ausgenommen:

- **Die Landesregierung hat noch vor Abschluss der fachtechnischen Prüfung einen Zuschuss von 100 Mio. Euro zugesagt hat, und dies obwohl auch bei tunnelfreundlicher Betrachtung der Nutzen des Großprojekts nur knapp über den Kosten liegen wird.**
- **Das Land weigert sich, die im Dezember 2008 von der Stadt veröffentlichte erhöhte Kostenschätzung zur Kenntnis zu nehmen, obwohl es für die bei Kostensteigerungen notwendige Überprüfung des Kosten-Nutzen-Indikators zuständig ist. Hierdurch ergeben sich extreme finanzielle Risiken für die Stadt, da der Bund sich vorbehalten hat, bei gravierenden Kostenerhöhungen die Förderzusage rückgängig zu machen.**
- **Obwohl der aktuelle Haushalt der Stadt Karlsruhe für 2009/2010 nur mit Einschränkungen genehmigt werden konnte, sieht das Regierungspräsidium Einsparnotwendigkeiten vor allem bei den freiwilligen Leistungen (sozialer und kulturelle Bereich), nicht aber bei den großen „Investitionsvorhaben“. Auch dies führt zu immensen finanzielle Risiken zulasten der Karlsruher Bürgerinnen und Bürger.**

Die Karlsruher Kombilösung: Umstrittenes Großprojekt in der Karlsruher Innenstadt

Zwei Bürgerentscheide mit unterschiedlichem Ausgang

Der große Erfolg des „Karlsruher Modells“ mit Regionalstadtbahnen, die im Außenbereich auf Eisenbahnstrecken fahren um am Stadtrand auf das Straßenbahnnetz überzugehen, führte Anfang der Neunziger-Jahre zu den Planungen der „U-Strab“ unter der Kaiserstraße, die der Entlastung (und nicht dem Ersatz) der oberirdischen Strecke in der Fußgängerzone dienen sollte. 1996 wurden die Tunnel-Baupläne mit einer deutlichen Mehrheit (67,6 % von 62.429 Bürgerinnen und Bürger, die ihre Stimme abgegeben haben) durch einen Bürgerentscheid gestoppt.

Doch die Stadt Karlsruhe, die die Tunnelpläne forciert hatte, erarbeitete daraufhin kein Konzept für eine oberirdische Entlastungsstrecke (wie sie von U-Strab-Kritikern vor dem

Bürgerentscheid erstellt wurden), sondern zog die Tunnelplanung im Jahr 2001 – erweitert um einen unterirdischen Abzweig unter dem Marktplatz – wieder aus dem Hut.

Im Unterschied zu den alten U-Strab-Plänen sollten diesmal die Gleise über dem Tunnel in der Fußgängerzone wegfallen. Diese Pläne wurden mit einem von Vielen gewünschten Umbau der stark befahrenen Kriegsstraße (B 10) kombiniert. Der Auto-Durchgangsverkehr soll in einen Tunnel verlegt werden und damit Platz für eine oberirdische Straßenbahnstrecke als Entlastung für die Trasse in der Kaiserstraße gewonnen werden.

Die Rechnung der Stadt hinsichtlich des erneuten Bürgerentscheids ging auf. Der große Wunsch, die Belastungen durch den unerträglichen Durchgangsverkehr in der Kriegsstraße zu verringern, und die immer häufiger aufflammende Kritik an der hohen Bahndichte in der Kaiserstraße, die sich aus dem auf den Marktplatz konzentrierten Liniennetz ergibt (derzeit fahren 9 Regionalbahn-, Stadtbahn- und Straßenbahnlinien über den Karlsruher Marktplatz, die Kaiserstraße ist die Ost-West-Achse im Schienennetz) erleichterten die Durchsetzung der Pläne. Beim Bürgerentscheid am 22. September 2002 konnte nur für oder gegen das Gesamtpaket gestimmt werden („Sind Sie zur Entlastung der Kaiserstraße und Umgestaltung der Karlsruher Innenstadt für die Umsetzung der "Kombi-Lösung", die aus folgenden Maßnahmen besteht: Unterirdische Führung des Schienenverkehrs in der Kaiserstraße mit einem unterirdischen Südabzweig am Marktplatz, Schienenfreie Fußgängerzone zwischen Europaplatz und Kronenplatz sowie Umbau der Kriegsstraße mit einem Straßentunnel und oberirdischen Straßenbahnlinien“). Nach einer aufwendigen Werbeschlacht erhielt die Stadtspitze mit 55,55% Ja-Stimmen hierfür eine Mehrheit.

Veränderung der Planung seit dem Bürgerentscheid 2002

In den Werbematerialien von 2002 für die Kombilösung wurde das Loblied auf eine schienenfreie Fußgängerzone als Flaniermeile unter großen Bäumen und einen komfortablen unterirdischen Bahnverkehr mit hellen Haltestellen und vielen Lichthöfen gesungen. Das alles sollte bis 2015 Wirklichkeit werden und für insgesamt 530 Mio. Euro zu haben sein. Geworben wurde mit einem 60%-igen Bundes- und einem 25%-igen Landeszuschuss.

Inzwischen sind sieben Jahre vergangen (mehr als zwischen dem ersten und dem zweiten Bürgerentscheid):

- **Der Zeitplan hat sich nach hinten verschoben. Der Baubeginn für den Stadtbahntunnel soll im Januar 2010 sein, er soll 2016 fertig sein. Der Umbau der Kriegsstraße soll erst ca. 2014 gestartet und 2019 abgeschlossen werden. Demnach werden im ursprünglichen Zieljahr 2015 (300. Stadtgeburtstag) die Bauarbeiten in vollem Gange sein.**
- **Die Kostenschätzungen wurden mehrfach verändert: Für die Standardisierte Bewertung und die Zuschussanträge an Bund und Land wurde von Kosten in Höhe**

von 496 Mio. Euro ausgegangen. Im Dezember 2008 veröffentlichte die Stadt eine neue Kostenschätzung in Höhe von 588 Mio. Euro. Auf dieser Grundlage kalkuliert die Stadt den städtischen Kostenanteil auf 173 Mio. Euro (das entspricht mehr als einer Verdopplung der 80 Mio. Euro von denen vor dem Bürgerentscheid die Rede war).

- Die Planung hat ihren Glanz aus dem Jahr 2002 verloren: Von Tageslicht-beleuchteten Haltestellen ist nicht mehr die Rede. Die schienenfreie Fußgängerzone ist kein Bestandteil der Planfeststellung (die Kosten für die Gestaltung der „Flaniermeile“ sind in den bisher erstellten Kostenschätzungen nicht enthalten). Statt Flaniermeile unter Bäumen werden für den Tunnelbau die vorhandenen Platanen in der Kaiserstraße gefällt. Ob die Kriegsstraße überhaupt wie geplant umgebaut wird, ist unsicher, denn der Bund hat sich vorbehalten über die Bezuschussung erst kurz vor dem geplanten Baubeginn im Jahr 2014 zu entscheiden.
- Auch die Stadt hat sich innerhalb der letzten sieben Jahre weiterentwickelt: Wurde einst die Notwendigkeit der U-Strab mit der Bedeutung der Marktplatzes und der Kaiserstraße als Ziel der meisten Fahrten begründet („Fast alle wollen in die Kaiserstraße“), so hat sich nach Eröffnung des ECE-Einkaufszentrums gezeigt, dass auch die Kriegsstraße ein wichtiges Ziel ist und die Menschen bereit sind, die Entfernung zwischen Kaiserstraße und Kriegsstraße (400 m) zu Fuß zurück zu legen.

Das Land forciert ein finanzielles Abenteuer in Zeiten leerer Kassen

Zuschusszusagen von Bund und Land

Die im Dezember 2008 von der Stadt veröffentlichte neueste Kostenschätzung geht von Gesamtkosten von 588 Mio. Euro aus. Dies bedeutet eine Kostensteigerung vor Baubeginn um 18,5%. Bund und Land sind bei Ihren Förderzusagen noch von der alten Kostenrechnung mit Gesamtkosten in Höhe von 496 Mio. Euro und einem Nutzen-Kosten-Indikator von nur 1,186 ausgegangen [d.h.: *der errechnete volkswirtschaftliche Nutzen der Investition liegt um 18,6% über dem Investitionsaufwand*].

Der **Bund** hat davon 436 Mio. Euro als zuschussfähig anerkannt, dies allerdings mit mehreren gravierenden Einschränkungen:

- Konkret hat er bisher nur 177 Mio. Euro für die U-Strab in der Kaiserstraße bewilligt. Die Bezuschussung des Umbaus der Kriegsstraße macht der Bund von einem Nachweis der verkehrlichen Notwendigkeit des Autotunnels „zum gegebenen Zeitpunkt in zeitlicher Nähe zum Baubeginn der Kriegsstraße – etwa 2014“ abhängig.
- Die Stadt kann nicht davon ausgehen, dass die Zuwendungsmittel des Bundes zeitnah bereitgestellt werden können. Daher muss die Stadt die anfallenden Vorfinanzierungskosten selbst tragen, kann sie aber nicht kalkulieren, da völlig unklar ist, wann der Bund zahlen wird.

- Das GVFG-Bundesprogramm läuft in Folge der Föderalismusreform im Jahr 2019 aus. Was bis dahin nicht mit dem Bund abgerechnet ist, wird von diesem nicht mehr bezuschusst. Der Bund geht in seinem Bescheid davon aus, dass *„eine nicht bis dahin erfolgte anteilige Finanzierung aus Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG dann durch das Land Baden-Württemberg sicher zu stellen ist“*. Genau dies will das Land aber nicht zusagen. In der Landtagsdrucksache 14/4731 heißt es hierzu lapidar: *„Unabhängig davon wird davon ausgegangen, dass das Vorhaben vor Ende 2019 abgeschlossen ist.“*
- Der Bund weist in seinem Bescheid *„vorsorglich darauf hin, dass bei gravierenden Kostenerhöhungen die Gefahr besteht, dass dem Vorhaben angesichts des knappen Nutzen-Kosten-Indikators die Fördervoraussetzungen entzogen werden“*. Eine entsprechende Prüfung obliegt laut Bundestagsdrucksache 16/12609 dem Land. Fördervoraussetzung ist ein Nutzen-Kosten-Indikator von über 1. Die schon bekannten Kostensteigerungen haben den Indikator bereits absinken lassen, jede weitere Kostensteigerung kann ihn leicht unter 1 drücken.

Das **Land** hat bereits im Sommer 2007 nach einer Kabinettsitzung in Eppingen einen Zuschuss von 100 Mio. Euro zugesagt. Nur wenige Monate zuvor hatte die Landesregierung noch erklärt, dass eine Entscheidung zur Art der Finanzierung erst erfolgen könne, wenn der Planfeststellungsbeschluss und das Ergebnis der fachtechnischen Prüfung vorlägen. Die fachtechnische Prüfung wurde aber erst im August 2008 abgeschlossen, das Planfeststellungsverfahren erst im Dezember 2008 abgeschlossen. Ebenfalls im Dezember 2008 wurde von der Stadt Karlsruhe die neue Kostenschätzung (588 Mio. Euro) veröffentlicht und kurz danach eine Finanzierungsvereinbarung zwischen Land und Stadt abgeschlossen, die aber auf den damals bereits veralteten Kostenberechnungen basiert. Bis jetzt scheint die neue Kostenschätzung offiziell nicht beim Land angekommen zu sein. Die vom Land vorzunehmende Prüfung, inwieweit die Förderfähigkeit überhaupt noch gegeben ist, steht aus.

Die Stadt Karlsruhe stürzt sich in ein finanzielles Abenteuer und das Land macht aktiv mit

Die Förderzusage der Landesregierung vom Sommer 2007, auf der die Finanzierungsvereinbarung basiert, ist als rein politisch zu werten. Sie sollte wohl verhindern, dass aus Nordbaden Widerstand gegen den Einsatz des Landes für Stuttgart 21 kommt. Anders ist die Zusage von 100 Mio. Euro für ein Vorhaben mit einem Nutzen-Kosten-Indikator von 1,186 nicht zu erklären, nachdem der Ministerrat bereits 2005 beschlossen hat, *„dass bei der Förderung von Großvorhaben im ÖPNV ein noch strengerer Wertungsmaßstab anzulegen und eine Priorisierung der angemeldeten Maßnahmen nach verschiedenen Kriterien vorzunehmen ist. ... 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“* (Landtagsdrucksache 14/590).

Für die Stadt Karlsruhe entwickelt sich die Kombi-Lösung immer mehr zu einem finanziellen Abenteuer. Bei ganz optimistischen Annahmen könnte sich die Kostenverteilung nach den vorliegenden Unterlagen wie folgt darstellen:

Gesamtkosten:	588 Mio. Euro
davon	
Bund:	311 Mio. Euro
Land:	100 Mio. Euro
Stadt:	177 Mio. Euro

Voraussetzung hierfür ist u.a., dass

- der Bund die bereits ermittelten Kostensteigerungen anteilig übernimmt und keine weiteren Kostensteigerungen auftreten,
- der Bund entgegen der Ankündigung alle Zuschüsse zeitnah auszahlt, so dass keine Zwischenfinanzierung durch die Stadt notwendig wird
- und beim Bau keine unerwarteten Probleme auftauchen, so dass die Fertigstellung wie geplant bis 2019 erfolgt.

Ein solches Szenario widerspricht aber allen Erfahrungen mit derartigen Großprojekten der öffentlichen Hand in der Vergangenheit. Realistischerweise muss damit gerechnet werden, dass es zu weiteren Kostensteigerungen in der Größenordnung von 20-50% kommen wird und dass es zu heute nicht vorhersehbaren Problemen kommt, welche die Fertigstellung verzögern werden. Dass der Bund seine Zuschüsse nicht pünktlich zahlen wird, hat er ja bereits angekündigt.

Im schlechtesten Fall droht der Stadt Karlsruhe daher der vom Bund angekündigte Entzug der Förderfähigkeit wegen nicht mehr ausreichendem Nutzen-Kosten-Faktor. Bei denkbaren Baukostensteigerungen von 50% (gegenüber der ersten Kostenschätzung mit 496 Mio. Euro) müsste die Stadt Karlsruhe dann statt der vor dem Bürgerentscheid 2002 genannten 80 Mio. Euro die stolze Summe von 644 Mio. Euro tragen!

Schiefelage im städtischen Haushalt

Am 8. Juli hat das Regierungspräsidium Karlsruhe in einer Pressemitteilung erklärt, dass der **Karlsruher Doppelhaushalt** 2009/2010 nur mit Einschränkungen genehmigt werde. Die Gesetzmäßigkeit des Haushaltes 2010 konnte nur unter der Auflage bestätigt werden, dass die Stadt bis zum Ende des Jahres 2009 ein Haushaltskonsolidierungskonzept mit der Zielsetzung beschließt, das ordentliche Ergebnis 2010 deutlich zu verbessern sowie die Fehlbeträge 2011 bis 2013 zu vermeiden oder zumindest einschneidend zu reduzieren. „*Der Haushalt der Stadt Karlsruhe befindet sich erkennbar in einer eklatanten strukturellen Schiefelage*“, erklärte Regierungspräsident Dr. Rudolf Kühner mit Blick auf die mittelfristige Finanzplanung der Stadt. Eine weitere Verschärfung der Haushaltssituation sei in Anbetracht der Wirtschaftskrise zu befürchten.

Leere Kassen bei Bund und Land

Auch Bund und Land klagen über leere Kassen. Die öffentlichen Haushalte geraten immer tiefer in die Schuldenfalle. Die Neuverschuldung des **Bundes** wird in diesem Jahr nahe bei ca. 85 Mrd. Euro liegen und im nächsten Jahr auf 95-100 Mrd. Euro steigen. Dazu kommen mögliche Ausfälle aus Bürgschaften und anderen Hilfen, sodass sich die Neuverschuldung des Bundes 2010 auf bis zu 150 Mrd. Euro belaufen könnte.

Im **Landeshaushalt** sind wachsende Deckungslücken zu erwarten. Sinkenden Einnahmen stehen wachsende Ausgaben gegenüber, sodass sich die Deckungslücken der Jahre 2010 bis 2012 mit der neuen Steuerschätzung stark ausgeweitet haben. Der Finanzminister hat bereits angekündigt, dass die Nullverschuldung im kommenden Jahr nicht zu halten sein wird. Die kommenden Haushaltsberatungen werden also im Zeichen des „Sparens“ stehen. Ausgaben und Projekte werden auf den Prüfstand gestellt werden müssen.

Das Land muss den verantwortungslosen Planungen ein Ende setzen

Auf der einen Seite stellt die Landesbehörde RP fest, dass sich der Karlsruher Haushalt *„in einer eklatanten strukturellen Schieflage“* befindet und gleichzeitig fördert es ein Vabanquespiel der Stadt, bei dem heute nur bekannt ist, dass die Kosten des Projektes für die Stadt wahrscheinlich irgendwo zwischen 177 Mio. Euro und 644 Mio. Euro liegen werden.

Obwohl der Bund ausdrücklich verlangt hat, dass ihm Kostensteigerungen sofort mitzuteilen sind, hat das Land ihm das Ergebnis der Kostenschätzung vom Dezember 2008 bis heute offiziell nicht mitgeteilt aber mit der Stadt Karlsruhe noch nach Vorliegen dieser Kostenschätzung eine Finanzierungsvereinbarung auf Basis der alten Zahlen abgeschlossen.

Die Stadt Karlsruhe will offensichtlich um jeden Preis mit dem Bau beginnen, auch wenn das Risiko real ist, dass der Bund seine Förderzusagen wegen der Kostensteigerungen komplett zurückzieht. Das Land spielt bei diesem Spiel ganz offen mit, denn es hat ja selbst über die fest zugesagten 100 Mio. Euro Zuschuss hinaus nichts zu verlieren. Verantwortungsbewusst ist so ein Handeln aber nicht!

Ein leider realistisches Ausstiegsszenario, dass kaum Jemand in Karlsruhe will:

Was passiert, wenn während der Baumaßnahme das Geld ausgeht? Die Stadt hat sich entschieden, mit dem Bau der U-Strab in der Kaiserstraße zu beginnen. Der Umbau der Kriegsstraße soll als zweiter Schritt folgen. Wenn das Geld für diesen zweiten Schritt nicht reicht, wäre das Ergebnis also genau die U-Strab, wie sie schon 1996 von der Karlsruher Bevölkerung abgelehnt wurde und mit hoher Wahrscheinlichkeit auch heute keine Mehrheit finden würde!

Die Grünen fordern: Stopp für „Karlsruhe 21“

Die aktuelle repräsentative Bürgerumfrage der Stadt Stuttgart hat erneut belegt, dass eine Mehrheit der Stuttgarter BürgerInnen gegen das milliardenteure Vergraben von Schienen durch Stuttgart 21 ist. Das Vorhaben in Karlsruhe ist kleiner dimensioniert, aber genauso falsch. Wir brauchen kein „Karlsruhe 21“.

Die Grünen in Karlsruhe setzen sich seit Jahren für eine oberirdische Alternative zur U-Strab-Planung ein. Eine Entlastung der Kaiserstraße kann mit Veränderungen im Linienplan und dem Bau einer Trasse in der Kriegsstraße erreicht werden – wahrscheinlich ist Letztere auch ohne Autotunnel und damit kostengünstig möglich. Eine schienenfreie Fußgängerzone sehen wir nicht als oberstes Ziel. Stattdessen wollen wir einen attraktiven und bezahlbaren ÖPNV in der Innenstadt behalten.

Die Grüne Gemeinderatsfraktion hat sich auch für eine veränderte Realisationsreihenfolge eingesetzt (Kriegsstraße zuerst). Aktuelle Forderungen beziehen sich auf Kostentransparenz und einen neuen Bürgerentscheid, der die veränderten Rahmenbedingungen berücksichtigt.

Die Karlsruher Grünen engagieren sich in einem Bündnis für ein Bürgerbegehren zur U-Strab. Seit dem Bürgerentscheid von 2002 mit seiner „Kombi-Fragestellung“ haben sich die Planungen und die finanziellen Rahmenbedingungen geändert. Die Karlsruher Bürgerinnen und Bürger, für die das Vorhaben mit großen finanziellen Risiken verbunden ist, müssen vor Baubeginn die Möglichkeit erhalten, erneut über das Großprojekt zu entscheiden.

Die Karlsruher Kombilösung ist aber nicht nur ein Karlsruher Projekt. Das Land ist in vielfältiger Weise involviert:

- das Regierungspräsidium Karlsruhe hat den Planfeststellungsbeschluss für den „Stadtbahntunnel“ erlassen,
- die Landesregierung hat 100 Mio. Euro Landesmittel zugesagt,
- das Land ist zuständig für die Überprüfung der Nutzen-Kosten-Relation,
- das Regierungspräsidium wacht über der Haushaltsplanung der Stadt Karlsruhe.

Wir Grünen im Landtag fordern, dass das Land seiner Verantwortung gerecht wird. Das Land muss

- unverzüglich eine Überprüfung der Nutzen-Kosten-Relation der Kombilösung unter Berücksichtigung der bekannt gewordenen Kostensteigerungen vornehmen und
- die mittelfristige Haushaltsplanung der Stadt einer kritischen Prüfung unterziehen (noch sind die Verpflichtungsermächtigungen des Jahres 2010 nicht genehmigt).

Das Land darf nicht 100 Mio. Euro in Karlsruhe „verbuddeln“ für ein Vorhaben mit mehr als zweifelhaftem Nutzen. Dieses Geld wird dringend für andere Aufgaben benötigt.