

STELLUNGNAHME zur Anfrage Stadträtin Sabine Zürn (Die Linke) Stadtrat Niko Fostiropoulos (Die Linke) vom: 27.03.2012 eingegangen: 27.03.2012	Gremium: Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	34. Plenarsitzung Gemeinderat 24.04.2012 1066 21 öffentlich Dez. 4
Rückzug des Bundes aus der Finanzierungsverantwortung für den regionalen ÖPNV - Konsequenzen für Karlsruhe und die Region		

1. Welche ÖPNV-Ausbauprojekte der Stadt Karlsruhe können noch mit einer Finanzierung aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-Bundesprogramm rechnen?

Zu folgenden Projekten kann mit einer Bundes-GVFG-Förderung gerechnet werden:

Projekt a: Kombilösung

Die Kombilösung mit den beiden Teilprojekten „Stadtbahntunnel in der Kaiserstraße mit Südabzweig“ und „Straßenbahn in der Kriegsstraße mit Straßentunnel“ ist mit Zuwendungsbescheid vom Dezember 2008 in das GVFG-Bundesprogramm aufgenommen worden und wird darüber abgerechnet.

Projekt b: Stadtbahn „Karlsruhe – Bretten“

Der Schlussverwendungsnachweis zur Stadtbahn „Karlsruhe – Bretten“ wird eingereicht, sobald der zweigleisige Ausbau bei Grötzingen (Baubeginn ab 2013) abgeschlossen ist.

2. Welche ÖPNV-Ausbauprojekte der Stadt Karlsruhe werden unter Umständen nicht mehr mit einer Finanzierung aus dem GVFG-Bundesprogramm rechnen können? Welche Konsequenzen für Erhalt und Ausbau des ÖPNV der Stadt Karlsruhe bzw. des Karlsruher Verkehrsverbundes können sich daraus ergeben – wie wird die Stadt darauf reagieren?

Nach dem Bundes-GVFG werden Projekte mit einer Größenordnung von über 50 Mio. Euro gefördert. Es gibt aus heutiger Sicht keine weiteren Projekte als die bei der Antwort zur Frage 1 genannten, die das Antragsvolumen von 50 Mio. Euro erreichen und damit über das Bundes-GVFG gefördert werden könnten.

- 3. Welche Folgen wird nach Auffassung der Stadtverwaltung eine Aufhebung der verkehrsbezogenen Zweckbindung ab 1. Januar 2014 bei den vom Bund an die Länder gezahlten Kompensationsmitteln für (ehemalige) GVFG-Länderprogramme haben in Bezug auf den Ausbau des ÖPNV in Karlsruhe und der Region?**

Eine Aufhebung der verkehrsbezogenen Zweckbindung ab 1. Januar 2014 bei den vom Bund an die Länder gezahlten Mittel für (ehemalige) GVFG-Länderprogramme in Bezug auf den Ausbau des ÖPNV in Karlsruhe und der Region hat insofern keine direkten Auswirkungen, weil das Land Baden-Württemberg die vom Bund zur Verfügung gestellten Finanzmittel nach der landesgesetzlichen Regelung zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zweckgebunden hat. Siehe hierzu § 1 Absatz 2 des Gesetzes über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz – LGVFG).

- 4. Hat sich der Städtetag Baden-Württemberg bereits mit den oben genannten Änderungen in der Förderung des kommunalen und regionalen ÖPNV befasst, ist er bereits gegenüber der Landesregierung in dieser Sache aktiv geworden?**
- a) Wenn ja, in welcher Weise?**
- b) Wenn nein, warum nicht?**

Der Städtetag Baden-Württemberg hat schon im September 2010 eine ausführliche Stellungnahme zum LGVFG-Entwurf abgegeben. Parallel zur Fortschreibung des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg und zur Ausrichtung der Fördermittelaufteilung hat sich der Vorstand des Städtetages Baden-Württemberg fortlaufend mit dem LGVFG auseinandergesetzt.

- 5. Wie und in welcher Weise muss nach Auffassung der Stadtverwaltung die Landesregierung Baden-Württemberg im Interesse der Kommunen aktiv werden:**
- a) angesichts des Auslaufen des GVFG-Bundesprogrammes 2019?**
- b) angesichts der anvisierten Aufhebung der verkehrsbezogenen Zweckbindung bei den vom Bund an die Länder gezahlten Kompensationsmitteln für die (ehemaligen) GVFG-Landesprogramme ab dem 1. Januar 2014?**

Das LGVFG ist nicht befristet, da die Förderung kommunaler Verkehrsvorhaben auch über das Jahr 2019 hinaus möglich sein soll. Dennoch soll sich nach Auffassung der Stadtverwaltung die Landesregierung Baden-Württemberg mit breiter Unterstützung aller Landtagsabgeordneten dafür

einsetzen, dass ein entsprechendes Nachfolgeprogramm zum bisherigen GVFG-Bundesprogramm geschaffen wird. Siehe auch Antwort zur Frage 3.

6. Wie sieht die Stadtverwaltung insgesamt die Zukunft für einen weiteren Ausbau des ÖPNV in der Stadt und der Region angesichts der sich verändernden Rahmenbedingungen (s. o.)?

Angesichts sich abzeichnender Tendenzen zu nominal konstanten Fördermittelbereitstellungen bzw. von relativ gleichbleibenden Fördermitteln bei ausgeweiteten Fördertatbeständen sind neue ÖPNV-Projekte schwieriger zu realisieren. Eine Mittelbereitstellung nach Haushaltslage könnte auf weitere Projekte restriktiv wirken. Langfristige Planungssicherheit auch im Zusammenhang mit den gesetzten Umweltzielen kann insbesondere dadurch geschaffen werden, dass der Umfang des Fördervolumens eindeutig definiert wird.