

A N F R A G E

der Abgeordneten Dr. Simone Peter (B90/Grüne)

betr.: Zukunft des Großprojekts Stadtmitte am Fluss / Lösung der Verkehrsengpass- und Lärmsituation auf der A 620 im Innenstadtabschnitt Saarbrücken

Die Landeshauptstadt Saarbrücken strebt mit der Umsetzung des Projektes „Stadtmitte am Fluss“ eine nachhaltige Aufwertung ihres Stadtkerns an, die auch einen positiven Einfluss auf die Landesentwicklung und auf den Stellenwert Saarbrückens innerhalb der grenzüberschreitenden Großregion Saar-Lor-Lux nehmen soll. Das Projekt bündelt über ein Dutzend Einzelprojekte, die im Gesamten die städtebauliche, die ökologische, die verkehrliche und auch die ökonomische Situation der Landeshauptstadt verbessern sollen. Die städtebauliche Integration der Autobahn A 620 mit ihrer überdurchschnittlich hohen Verkehrs- und Lärmbelastung sowie ihrer Zerschneidungswirkung soll nach den bisherigen Planungen mittels eines Tunnels zwischen den Anschlussstellen Luisenbrücke und Bismarckbrücke erfolgen und die dadurch gewonnenen Flächen zu einer Aufwertung der Innenstadt in Form von Grünflächen, Plätzen, Boulevard und neuen Bauflächen für Wohnen und Dienstleistungen führen. Innerhalb des Projekts sind die verschiedenen Baulastträger (Bund, Land, Stadt) beteiligt. Mittel der Europäischen Union aus EFRE (Europäischer Fond für regionale Entwicklung) werden darüber hinaus verwendet; dazu wurde ein Großprojektantrag eingereicht.

Aufgrund ihrer bedeutenden Funktion im Verkehrsnetz weist die A 620 im Innenstadtabschnitt mit ca. 95.000 Kfz/Tag das höchste Verkehrsaufkommen in der gesamten Region auf: Nach den Prognosen des Bundesverkehrsministeriums (BMVBS) ist mit einer weiteren Steigerung der Verkehrsbelastung zu rechnen. Die aktuelle Engpassanalyse Straße des BMVBS weist auf der A 620 einen deutlichen Kapazitätsengpass zwischen den Autobahnabfahrten Güdingen und Gersweiler auf. Die Lärmimmissionen der Autobahn führen zur Gesundheitsgefährdung in den angrenzenden Wohngebieten: Gesetzliche Grenzwerte von 70 dB(A)/ Tag und 60 dB(A)/ Nacht werden weit überschritten. Zur Lärmbelastung kommt die Belastung mit Feinstaub und anderen Luftschadstoffen, die mit zunehmendem LKW-Verkehr überproportional steigen wird.

Der ehemalige Bundesverkehrsminister Tiefensee hatte eine Kostenbeteiligung des Bundes für die Verkehrsverbesserungen im Rahmen von „Stadtmitte am Fluss“ in Höhe von 64 Mio. € zugesagt. Hinsichtlich der geplanten städtebaulichen Maßnahmen wurde zudem eine intensive Prüfung für eine zusätzliche Projektunterstützung mittels Städtebaumitteln des Bundes zugesichert, die von der nachfolgenden Hausspitze des BMVBS gegenüber dem Ministerium für Umwelt, Energie und Verkehr 2011 bekräftigt wurde; auch vor dem Hintergrund, dass das Projekt im Rahmen der nationalen Stadtentwicklungspolitik des BMVBS als „Pilotprojekt, das exemplarisch städtebauliche Herausforderungen der Zukunft mit der Lösung infrastruktureller Verkehrsprobleme verbindet“ mit einem nationalen Preis für Stadtentwicklung im Jahre 2009 ausgezeichnet wurde. Die saarländische Straßenbauverwaltung geht davon aus, dass die Mittelzuwendung durch den Bund für die Engpassbeseitigung im Rahmen des neuen Investitionsplanes des Bundes noch erhöht werden kann. Nach Aussage der Straßenbauverwaltung im Wirtschaftsausschuss am 07.03.2013 kann der Engpass nur durch einen Tunnel beseitigt werden.

Im November 2011 wurde auf Grundlage des im Juni 2009 unterzeichneten ‚Memorandums of Understanding‘ eine Finanzierungsvereinbarung zwischen der Landeshauptstadt Saarbrücken und dem Saarland zu dem Großprojekt Stadtmitte am Fluss als „zentraler Baustein für die Umsetzung des Zukunftsprojektes“ beschlossen. In ihr ist das gemeinsame Ziel formuliert, das Projekt Stadtmitte am Fluss entsprechend dem aktuellen Großprojektantrag vom 16. November 2010 bei der EU umzusetzen. Die Vereinbarung sieht unter anderem vor, dass über den Bau des Tunnels nach Beendigung des Planfeststellungsverfahrens entschieden werden soll und dass weitere Finanzierungsanteile von Bund und EU einzuwerben sind. Hierzu sollen Stadt und Land eine Strategie abstimmen. Die Stadtmitte am Fluss hat bei vollständiger Umsetzung ein Gesamtvolumen von 372 Millionen Euro.

Wie in der Finanzierungsvereinbarung geregelt, wurde nach Unterzeichnung die Tunnelplanung beauftragt, die in das Planfeststellungsverfahren münden sollte. Die Tunnelplanung wurde jedoch im Laufe des Jahres 2012 eingestellt, wie auf Antrag unserer Fraktion im Innenausschuss im Januar berichtet. Die Stadt erarbeitet derzeit einen Änderungsantrag mit einer angepassten Kosten-Nutzen-Analyse ohne das Teilprojekt Tunnel und ohne Schnittstellenprojekte.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Regierung des Saarlandes:

1. Die Tunnelplanung wurde nach Abschluss der Finanzierungsvereinbarung beauftragt. Welchen Fortgang nahm die Planung als Vorbereitung zur Planfeststellung im Jahr 2012?
2. Inwieweit wurde die vom BMVBS im Jahr 2011 zugesagte weitere Begutachtung des Projekts von der Landesregierung im Jahr 2012 weiter verfolgt, um die städtebauliche Lösung für Saarbrücken als Leitinvestition für das Land und die Region aus dem BMVBS zu begleiten und möglicherweise noch stärker fördern zu lassen?
3. Inwieweit wurde von der Landesregierung beim BMVBS im Jahr 2012 darauf hingewiesen, dass der Nutzen des Projektes nach allen Bewertungen vor allem in verkehrlicher Hinsicht nicht angemessen gewürdigt wurde und daher eine substanzielle Erhöhung der Bundesbeteiligung durchaus begründbar ist?
4. Wann wurde die im Januar 2012 beauftragte Tunnelplanung eingestellt? Welches Fachressort hat diese Entscheidung getroffen?

5. Welche fachlichen Einschätzungen führten dazu, die Tunnelplanung im Jahr 2012 zu beenden, nachdem Anfang des Jahres 2012 noch die fachliche Einschätzung bestand, dass die Tunnelplanung und die Planfeststellung mit angepasstem Zeitplan so zu realisieren sei, dass das Gesamtprojekt bis zum Ende der kommenden Förderperiode abgeschlossen werden könne?
6. Für die derzeit laufende Förderperiode werden EU-Mittel in Höhe von knapp 24 Millionen Euro bis zum 31.12.2015 seitens der EU-Kommission vorgehalten. Können diese Mittel vollständig, auch bei Änderung des Antrags, abgerufen werden? In welchem Ausmaß verschiebt sich der Mittelabruf?
7. Für die kommende Förderperiode 2014 bis 2020 ist seitens der EU-Kommission Stand Februar 2013 noch keine Förderzusage erteilt. Wann ist mit einer Förderzusage zu rechnen?
8. Wie werden die gesamten EFRE-Mittel der Förderperiode 2014 bis 2020 auf die einzelnen Projekte verteilt? Wie gestaltete sich der Konsultationsprozess für die neue EFRE-Periode bisher?
9. In welcher Größenordnung wird sich durch die Verschiebung des Tunnels auf den Zeitraum nach 2020 das Projekt verteuern aufgrund von allgemeinen Kostensteigerungen, Anpassungsbedarfen, etc.?
10. Welche neuen Gutachten, Analysen und Planungen sind angesichts des Abänderungsantrags notwendig und in welchem Zeitraum werden sie von wem erstellt?
11. Welche zusätzlichen Kosten sind mit der Erstellung von neuen Gutachten und Planungen für Stadt und Land zu erwarten?
12. Wie und wann werden die Gremien auf Stadt- und Landesebene in den Prozess der Änderung des EU-Großprojektantrags einbezogen?
13. Teilt die Landesregierung die Auffassung der Landesstraßenbauverwaltung, dass durch die Anmeldung der A620 im Bereich Saarbrücken für den Bundesverkehrswegeplan 2015 die Chance für weitere Mittel steigt, vor dem Hintergrund, dass sich die Mittel des Bundes für Aus- und Neubauten, auf die Beseitigung von Engpässen konzentrieren werden und die A620 im Bereich Saarbrücken eine extreme Engpasssituation aufweist?
14. Wie verändern sich die Unterziele des Projekts (Aufhebung der Trennwirkung des Flusses zwischen den Stadtteilen, Herstellung eines wirksamen Lärmschutzes, Verbesserung der Hochwassersituation) in Bezug auf den Abänderungsantrag für die EU-Großprojektförderung, da der Tunnel als integraler Bestandteil des Großprojektantrags hinaus fallen soll?
15. Als Teilprojekte des Großprojektes waren ursprünglich der städtische Boulevard vorgesehen, die Brücken, der sogenannte Freiraum, ergänzende umweltverbessernde Maßnahmen, wie die Retentionsfläche Osthafen und der Lärmschutz am Staden, die Anbindung von Stadtteilen, die Revitalisierung der Berliner Promenade, etc. Welche alten Teilprojekte bleiben unverändert, welche neuen Teilprojekte kommen hinzu?
16. Wie verändern sich die Kosten gegenüber der ursprünglichen Planung mit Tunnel?