

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 01. Februar 2007 abschließend beraten und beschlossen:

1. Die Petition der Bundesregierung – dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) – zu überweisen,
2. das Petitionsverfahren im Übrigen abzuschließen.

Begründung

Mit der öffentlichen Petition wird gefordert, die Vergabe von Fördermitteln für neue Untergrundbahnen von der Berücksichtigung zweier Gesichtspunkte abhängig zu machen:

1. Kundennähe und Sicherheit für alle Bürger, seien es Menschen mit Gehbehinderung oder seien es Familien mit Kindern.
2. Wahrnehmung der Verantwortung Deutschlands als Ideenträger unter Mitwirkung der Bundesregierung bei dem von dem Petenten vorgelegten Konzept.

Der Petent führt in seiner öffentlichen Petition, der sich insgesamt 16 Unterstützer angeschlossen haben, im Wesentlichen Folgendes aus:

In traditionellen U-Bahnen-Städten sei beim Umsteigen vom Ankunfts- zum Abfahrts- gleis vielfach Wege hinauf zu einer Verteilerebene und wieder hinunter zu bewältigen. Derartige überflüssige und gefährliche Verteilerebenen sollten bei Neuprojekten eingespart werden. Vorbild für eine auch straßenseitige U-Bahn-Verfügbarkeit sei beispielsweise Berlin–Wittenbergplatz mit weniger als 30 Treppenstufen. Viele Straßenbahnen hätten allerdings ihre Fahrgasttüren ursprünglich nur auf der rechten Seite; der vielerorts daraufhin nachträgliche Einbau von Türen auch auf der linken Seite der Bahnen zerstöre deren immer wichtiger werdende Mehrzweckbereiche.

Das Karlsruher Modell setze bekanntlich weltweit Maßstäbe im Schienenverkehr. Es gelte nun diesen Innovationsschub fortzusetzen. Die Stadt Karlsruhe wolle im Zentrum ihre Bahnen aus dem Straßenverkehr in einen neu einzurichtenden Tunnel verlagern. Nur vor Beginn entsprechender Baumaßnahmen könne eine strategische Entscheidung zum Gegenstand dieser Petition fallen: Bei allen derartigen Vorhaben sollten im Tunnel Mittelbahnsteige vorgesehen werden und dabei im Linksverkehr gefahren werden. Unter Umständen seien zwischen diesem und oberirdischen Rechtsverkehr kreuzungsfreie Überwerfungsbauwerke notwendig, an denen die Bahnstrecke für Fußgänger nicht überquerbar sei.

Der Petent erklärt, er initiiere die vorliegende Petition auf Grund der diesen Nachteil überwiegenden Vorteile des Linksverkehrs: Systeme der rechnergesteuerten Betriebsführung, die etwaige Verspätungen und Umleitungen berücksichtigten sowie Aufgaben der Fahrgastinformation wahrnehmen, könnten bei der spontanen Suche nach der gerade schnellsten Verbindung zur Weiterfahrt auch ein Gleis der Gegenrichtung vorschlagen. Die Mittelbahnsteige unterstützen genau diese Situation und optimierten daher den öffentlichen Personenverkehr der gesamten Region, auch für Personen die im Rahmen einer Tangentialverbindung das Zentrum lediglich zum Umsteigen nutzten. Das Abwarten im Spätverkehr denkbarer Anschlüsse beruhe auf ständigem Blickkontakt des Fahrpersonals untereinander sowie mit Fahrgästen.

Im Vergleich mit einer zweigleisigen Tunnelröhre führten zwei eingleisige Röhren zu weniger Aushub und einer geringeren Tiefe unter der Oberfläche mit deutlich kürzeren Fluchtwegen. Wegfallende Verteilerebenen führten zumindest teilweise zu von oben einsehbaren Bahnsteigen. Die zur Disposition stehenden Straßen im Zentrum seien breit genug, um grundsätzlich beide Tunnelröhren einschließlich des dazwischen liegenden Mittelbahnsteigs zu überdecken.

Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung stellt sich folgend dar:

Der Petitionsausschuss nimmt die Vorschläge des Petenten mit Interesse zur Kenntnis.

Die Zuständigkeit des Bundes für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist allerdings begrenzt. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) ist zuständiger Verordnungsgeber für die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung - BOStrab). Hierin werden die Rahmenvorgaben für den Bau von Straßenbahnen geregelt.

Die Durchführung der Verordnung insgesamt liegt in der Zuständigkeit und Verantwortung der auf Länderebene bestimmten Behörden. Dort werden auch die Besonderheiten im Einzelfall geregelt.

Die Förderung des Neu- und Ausbaus der Verkehrswege von Untergrundbahnen ist nach dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) möglich.

Die Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG gewährt der Bund den Ländern zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. 80 % der GVFG-Mittel werden den Ländern nach einem Schlüssel zugeteilt. 20 % der Mittel bleiben einem besonderen Bundesprogramm vorbehalten, dass aufgrund von Vorschlägen der Länder aufgestellt wird.

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben liegt die Verantwortung für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bei den Ländern. Zuständig für die planerische und konkrete Ausgestaltung vor Ort sind die Verkehrsbetriebe, die Städte und Gemeinden. Deshalb werden die Planungen des angesprochenen Projektes von der Stadt Karlsruhe und den Verkehrsbetrieben durchgeführt. Aufgrund solcher Überlegungen zum Ausbau des Karlsruher Innenstadtbereichs hat der BMVBS das Projekt nach Anmeldung durch das Land Baden-Württemberg nachrichtlich in das Programm des Bundes aufgenommen.

Die Gewährung von Bundesmitteln für Investitionen nach dem GVFG setzt einen schriftlichen, vom Land geprüften Finanzierungsantrag voraus, in dem nachgewiesen wird, dass die Fördervoraussetzungen erfüllt sind und auf dessen Grundlage die endgültige Programmaufnahme vorgenommen wird. In diesem Antrag ist das Vorhaben technisch und verkehrlich eindeutig zu beschreiben, sowie die gesamtwirt-

schaftliche Sinnfälligkeit darzustellen. Über die endgültige Aufnahme kann erst nach Vorlage des vom Land geprüften Finanzierungsantrages entschieden werden. Das Land prüft dabei auch das Vorliegen der Fördervoraussetzungen.

Gemäß § 3 Nr. 1 Buchstabe d ist u. a. Voraussetzung für die Förderung, dass das Vorhaben „Belange Behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkungen berücksichtigt und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weit reichend entspricht. Bei der Vorhabenplanung sind die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte anzuhören.“

Das angesprochene „Karlsruher Modell“ ist im Rahmen des GVFG gefördert worden. Dadurch ist ersichtlich, dass der Bund bereit ist innovative Maßnahmen zu fördern, wenn sie der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dienen. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass das „Karlsruher Modell“ aufgrund verkehrstechnischer Unterschiede – unterschiedliche Schienennetze und Örtlichkeiten – nicht auf jede Stadt unmittelbar übertragbar ist.

Dennoch hält es der Petitionsausschuss für wichtig, dass die Bundesregierung – das BMVBS – auch in Zukunft – jedenfalls im Rahmen ihrer Zuständigkeit – für die in der öffentlichen Petition angesprochenen Gesichtspunkte bei der Vergabe von Fördermitteln für neue Untergrundbahnen sensibilisiert ist. Er empfiehlt daher insoweit, die Petition der Bundesregierung – dem BMVBS – zu überweisen. Er empfiehlt weiterhin, das Petitionsverfahren im Übrigen abzuschließen.

Der Petent sollte seine Forderungen auch gegenüber den entsprechenden kommunalen Behörden und den örtlichen Verkehrsbetrieben vortragen, um eine weitergehende Berücksichtigung zu erreichen.