

Neckarufertunnel (DS: 0067/2011/BV, Frage 1. und 2.)

Mobilitätsnetz (DS: 0068/2011/BV, Frage 3. und 4.)

Es wurde bereits ausgeführt, dass die einzelnen Teilnetze des Mobilitätspaketes jeweils einen Nutzen-Kostenfaktor (NKF) von größer 1 erhalten müssen, um überhaupt vom Bund die Möglichkeit auf Förderung zu erhalten. D.h. der Nutzen und Kosten für jedes Teilnetz muss separat berechnet werden.

- 1 Wieso kann dann bei den Kosten des Neckarufertunnel (NUT) eine Ausnahme gemacht werden, diese nicht dem Teilnetz Straßenbahn Altstadt, sondern dem Gesamtprojekt zu ordnen zu können?
- 2 Selbst bei Zuordnung der Kosten des NUT von 150 Mio. zum Gesamtprojekt, erscheint es unverständlich wie der NKF über 1 entstehen kann. Bitte hierzu ein Rechenbeispiel.
- 3 Nach §3 des Bundesförderprogramm muss das Vorhaben nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich sein. Da zur Erschließung der Altstadt auch andere Straßenbahnführungen möglich sind, ist ein Neckarufertunnel dazu nicht dringend erforderlich. Wie möchte die Stadt in einem möglichen Förderantrag hier argumentieren?
- 4 Wie sollen die Buslinien 35 und 33 m Falle einer Straßenbahnführung über Neckarstaden geführt werden? Wie wird die Friedrich-Ebert-Anlage bedient?

Ich bitte außerdem darum, das Schreiben von MP Gönner an RP Kühner vom 23.08.2010 offen zu legen.