

## 51 Fehlinvestition von 115 Mio. Euro im Straßenbau vermieden (Kapitel 1210)

Kat. C

### 51.0

*Das Bundesverkehrsministerium hat auf Empfehlung des Bundesrechnungshofes auf den Neubau der Bundesstraße 10 als stadtnahe Umgehungsstraße von Karlsruhe verzichtet. Dadurch vermeidet der Bund eine Fehlinvestition von 115 Mio. Euro.*

### 51.1

Im Auftrag des Bundes plante die Straßenbauverwaltung Baden-Württembergs (Straßenbauverwaltung) den Neubau der Bundesstraße B 10 als stadtnahe nördliche Umgehungsstraße des Karlsruher Stadtgebietes (stadtnahe Nordtangente). Sie sollte in west-östlicher Richtung verlaufen und aus drei Bauabschnitten bestehen. Die Kosten für den Bund sollten 126 Mio. Euro betragen.

Der westliche Bauabschnitt begann an der bestehenden B 10 bei Karlsruhe-Maxau und endete an der städtischen Willy-Brandt-Allee. Er war rund 6 km lang und sollte 38 Mio. Euro kosten. Baulastträger war der Bund. Der mittlere Bauabschnitt war rund 3 km lang. Baulastträger war die Stadt Karlsruhe. Die Straßenbauverwaltung hatte mit dem Bau dieser beiden Abschnitte nicht begonnen.

Der östliche Bauabschnitt verlief von der städtischen Theodor-Heuss-Allee bis zur Bundesautobahn A 5 bei Karlsruhe-Durlach. Er war 3,2 km lang und sollte 88 Mio. Euro kosten. Baulastträger war der Bund. Bestandteil dieses Bauabschnittes war der Anschluss eines Gewerbegebietes an die Bundesautobahn A 5. Mit dem Bau des Anschlusses hatte die Straßenbauverwaltung begonnen.



### Verlauf der geplanten stadtnahen Nordtangente

Quelle: Regierungspräsidium Karlsruhe

Der Bundesrechnungshof prüfte die stadtnahe Nordtangente im Jahr 2005. Er hielt sie zwar für geeignet, die Karlsruher Innenstadt vom weiträumigen Verkehr zu entlasten. Das setzte jedoch voraus, dass die drei Bauabschnitte der stadtnahen Nordtangente als durchgehende Strecke gebaut werden.

## **51.2**

Der Bundesrechnungshof wies das Bundesverkehrsministerium darauf hin, dass sich die Stadt Karlsruhe nicht verpflichtet hatte, ihren Streckenteil zu bauen, obwohl der östliche Abschnitt bereits im Bau war. Er wies auf die Gefahr hin, dass der Bund seine beiden Abschnitte mit Kosten in Millionenhöhe baue, diese aber wegen des möglicherweise fehlenden mittleren städtischen Abschnittes für den weiträumigen Verkehr nutzlos blieben. Der Bundesrechnungshof empfahl dem Bundesverkehrsministerium, den Bau seiner Abschnitte so lange einzustellen, bis die Stadt Karlsruhe sich verpflichtet, ihren Abschnitt zu bauen.

Den Anschluss des Gewerbegebietes an die Bundesautobahn A 5 baute die Straßenbauverwaltung fertig. Die Kosten dafür betrugen 11 Mio. Euro. Anschließend stellte das Bundesverkehrsministerium den Weiterbau des östlichen Abschnittes der stadtnahen Nordtangente ein.

Im Jahr 2009 beschloss die Stadt Karlsruhe, den Mittelabschnitt nicht zu bauen. Damit ist ein durchgehender Streckenzug der B 10 in der geplanten Variante als stadtnahe Nordtangente nicht mehr möglich.

## **51.3**

Indem das Bundesverkehrsministerium der Empfehlung des Bundesrechnungshofes folgte und auf den Bau des westlichen Abschnittes und die Fertigstellung des östlichen Abschnittes verzichtete, vermied es eine Fehlinvestition von 115 Mio. Euro.

Das Bundesverkehrsministerium hat angekündigt, weiter nach Varianten für die Streckenführung einer Nordtangente zu suchen, die alle Anforderungen erfüllt.