

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sylvia Kotting-Uhl, Dr. Anton Hofreiter, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Bettina Herlitzius, Peter Hettlich, Bärbel Höhn, Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Kostensteigerung des Verkehrsprojekts „Kombi-Lösung Karlsruhe“

2002 wurde in Karlsruhe nach einem Bürgerentscheid mit einer Mehrheit von 55 Prozent das Verkehrsprojekt „Kombi-Lösung“ beschlossen. Die Realisierung des ursprünglich auf 496 Mio. Euro veranschlagten Projektes hängt von einer Bezuschussung durch den Bund und durch das Land Baden-Württemberg nach den Vorgaben des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ab. Die Grundlage aller Berechnungen bildet nach wie vor der ursprünglich kalkulierte Finanzierungsumfang von 496 Mio. Euro.

Im Dezember 2008 wurde eine neue Kalkulation veröffentlicht, die in der Presse eine Kostensteigerung von 92 Mio. Euro benennt, wovon alleine die Stadt Karlsruhe 73 Mio. Euro zu tragen hat. Das entspricht gegenüber den ursprünglichen Planungen von 2004 einer Kostensteigerung für die Kommune von gut 70 Prozent.

In der Stellungnahme des Baden-Württembergischen Innenministeriums vom 20. Januar 2009 (Landtagsdrucksache 14/3823) heißt es: „Mit Blick auf die bekannt gewordenen Kostensteigerungen hat das Innenministerium den Antragsteller auf die Äußerung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hingewiesen, wonach bei gravierenden Kostenerhöhungen die Gefahr bestehe, dass dem Vorhaben angesichts des knappen Nutzen-Kosten-Indikators die Fördervoraussetzungen entzogen werden“.

Laut Aussage in der Vorbemerkung einer Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 16/11147 vom 12. Dezember 2008) ist dem Bund bisher keine neue Kostenkalkulation bekannt; grundsätzlich sind begründete Kostenänderungen möglich, so lange die Grundlagen gemäß GVFG nicht infrage gestellt werden. Der Bundeszuschuss nach GVFG wird nur gewährt, wenn Land und Kommune eine erneute Zusage für die Kofinanzierung treffen.

Laut Aussage in der Antwort des Innenministerium Baden-Württemberg vom 21. November 2006, (Landtagsdrucksache 14/590 Antwort zu den Fragen 6 bis 8) hat der Ministerrat am 4. Oktober 2005 beschlossen, dass bei der Förderung von Großvorhaben ein noch strengerer Wertungsmaßstab anzulegen und eine Priorisierung der angemeldeten Maßnahmen nach verschiedenen Kriterien vorzunehmen ist. Neben dem Kosten-Nutzen-Faktor spielen auch Kriterien wie Raumbedeutsamkeit, die Höhe der Gesamtinvestition sowie regionale Ausgewogenheit eine Rolle. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass bereits selbst in der Förderung befindliche Vorhaben eine weiter gestreckte Abfinanzierung hinnehmen müssen und dass eine Aufnahme von Neuvorhaben in die Förderung auch dann nicht mehr erfolgen kann, wenn eine Kosten-Nutzen-

Untersuchung dem Bauvorhaben eine knappe gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit bescheinigt. Es ist zu erwarten, dass die bisher knappe gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit aufgrund der Kostensteigerung nicht mehr gegeben ist und dass der Kosten-Nutzen-Faktor, der bisher bei 1,19 liegt, sich weiter verschlechtern wird.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Inwieweit treffen die zitierten Äußerungen des BMVBS hinsichtlich des Nutzen-Kosten-Indikators (Landtagsdrucksache 14/3823) so zu?
 - b) Wann sind diese Äußerungen gefallen?
 - c) Sind sie im Zusammenhang mit der Kombi-Lösung Karlsruhe gefallen?
 - d) In welchem Stadium des Verfahrens erfolgt eine entsprechende Prüfung?
 - e) Welche Möglichkeiten hat die Kommune dann, den Entzug der Förder Voraussetzungen zu verhindern?
 - f) Inwieweit wird eine ermittelte Kostensteigerung in der Größe von 19 Prozent noch vor Baubeginn als gravierend eingeschätzt?
 - g) Wird die Förderwürdigkeit der Maßnahme durch den Bund wieder infrage gestellt, wenn der Kosten-Nutzen-Faktor auf Grundlage einer aktualisierten Kostenschätzung unterhalb von 1 liegt?
 - h) Können Raumbedeutsamkeit und regionale Ausgewogenheit des Projektes auch bei einem fehlenden gesamtwirtschaftlichen Vorteil ausschlaggebend für die Förderwürdigkeit sein?
 - i) Welche Kriterien spielen bei der Ermittlung der Raumbedeutsamkeit und regionalen Ausgewogenheit eine entscheidende Rolle?
 - j) Ist auf Grund der Kostensteigerung eine erneute fachtechnische Prüfung erforderlich, um sicherzustellen, dass die Grundlagen für die Begründung des Vorhabens gemäß GVFG, insbesondere den Kosten-Nutzen-Faktor und das Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit betreffend, gegeben sind?
2. a) Wie wird das Vorhaben mit seinem großen Förderbedarf in die GVFG Förderprogramme der nächsten Jahre eingepasst?
 - b) Was beinhaltet eine Förderzusage des Bundes vor dem Hintergrund der auslaufenden GVFG-Finanzierung für die Kombilösung für den Fall, dass das Gesamtprojekt Kombilösung nicht bis Ende 2019 fertig gestellt sein wird?
 - c) Trifft es zu, dass sich der Kofinanzierungsbedarf für die im aktuellen GVFG-Bundesprogramm enthaltenen Maßnahmen, die sich bereits in der Förderung befinden oder angemeldet sind, für das Land Baden-Württemberg für den Zeitraum 2008 bis 2019 auf voraussichtlich rd. 522,8 Mio. Euro belaufen?
 - d) Welche Mittel hat der Bund zwischen 2000 und 2007 im Rahmen des Bundesprogramms für Projekte in Baden-Württemberg bereitgestellt?
 - e) Welcher Mittelbedarf des Bundes ergibt sich für die aktuell im Bundesprogramm befindlichen Projekte in Baden-Württemberg?
 - f) Ist die Auszahlung dieser Mittel in der Finanzplanung bis 2019 sichergestellt?
 - g) Ist sichergestellt, dass die jeweiligen Antragsteller die Bundesanteile bis 2019 ausgezahlt erhalten, auch wenn das Land wegen finanzieller Engpässe seine Kofinanzierungsanteile bis 2019 nicht auszahlen kann?

- h) Ist sichergestellt, dass die Auszahlung der Bundesanteile an die jeweiligen Antragsteller auch dann erfolgt, wenn auf Grund von Bauverzögerungen bzw. auf Grund finanzieller Engpässe der Kommune bei gestrecktem Bauablauf eine Schlussabrechnung der Projekte bis 2019 nicht möglich ist?
3. a) In welcher Höhe (anteilig) müssen Land und Kommune erneut Zusagen für die Komplementärfinanzierung des Differenzbetrages treffen?
- b) Muss das Projekt auf Basis des aktualisierten Kostenrahmens noch einmal vollständig neu beantragt und auf Förderfähigkeit geprüft werden, oder kann das Land, das die Kofinanzierung auf Basis der Berechnungen des ersten Antrags zu 20 Prozent übernimmt, einen Antrag über Differenz stellen?
4. a) Ist es richtig, dass das Teilprojekt Kriegsstraßenumbau nur unter der Voraussetzung gefördert werden soll, dass die Stadt vor Baubeginn einen weiteren Nachweis über die verkehrliche Notwendigkeit des Autotunnels erbringt?
- b) Wie schätzt der Bund vor diesem Hintergrund die Förderfähigkeit des Teilprojektes Kriegsstraßenumbau aktuell ein?

Berlin, den 26. März 2009

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

