

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sylvia Kotting-Uhl, Dr. Anton Hofreiter, Cornelia Behm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/12520 –

Kostensteigerung des Verkehrsprojekts „Kombi-Lösung Karlsruhe“

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Neue Situation für die Finanzierung des Verkehrsprojekts ‚Kombilösung Karlsruhe‘“ (Bundestagsdrucksache 16/11364) verwiesen.

1. a) Inwieweit treffen die zitierten Äußerungen des BMVBS hinsichtlich des Nutzen-Kosten-Indikators (Landtagsdrucksache 14/3823) so zu?

Sie treffen zu.

- b) Wann sind diese Äußerungen gefallen?
- c) Sind sie im Zusammenhang mit der Kombi-Lösung Karlsruhe gefallen?

Die Fragen 1b und 1c werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Der Bund hat das Land auf diesen Sachverhalt anlässlich der Programmaufnahme des Vorhabens „Karlsruhe, Stadtbahn, Innenstadterschließung“ hingewiesen.

- d) In welchem Stadium des Verfahrens erfolgt eine entsprechende Prüfung?

Eine Prüfung obliegt dem Land Baden-Württemberg, wenn Kostenerhöhungen dort bekannt werden.

- e) Welche Möglichkeiten hat die Kommune dann, den Entzug der Förder Voraussetzungen zu verhindern?

Der Vorhabenträger hat die Möglichkeit, die Planungen und die ihr zugrunde liegenden Bedingungen zu prüfen, mit dem Ziel, die Kosten zu reduzieren und/oder den erwarteten Nutzen zu steigern.

- f) Inwieweit wird eine ermittelte Kostensteigerung in der Größe von 19 Prozent noch vor Baubeginn als gravierend eingeschätzt?

Hierbei wird zu prüfen sein, welcher Art die Kostensteigerungen sind. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1d verwiesen.

- 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?

Wenn der Nutzen-Kosten-Faktor auf Grundlage einer aktualisierten Kostenschätzung unterhalb von 1 liegt, ist eine Voraussetzung zur Förderung der Maßnahme nicht erfüllt. Bund und Land werden die sich hieraus ergebenden Folgerungen mit dem Vorhabenträger abstimmen. Es wird auf die Antwort zu Frage 1e verwiesen.

- h) Können Raumbedeutsamkeit und regionale Ausgewogenheit des Projektes auch bei einem fehlenden gesamtwirtschaftlichen Vorteil ausschlaggebend für die Förderwürdigkeit sein?

Maßgebend für die Beurteilung der Gesamtwirtschaftlichkeit eines Investitionsvorhabens ist der Nutzen-Kosten-Indikator nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung von Verkehrsweeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs. Andere Indikatoren haben einen ergänzenden Charakter.

- i) Welche Kriterien spielen bei der Ermittlung der Raumbedeutsamkeit und regionalen Ausgewogenheit eine entscheidende Rolle?

Nach der anzuwendenden Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung von Verkehrsweeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs sind diese Gesichtspunkte verbal zu erfassen.

- 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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1d verwiesen.

2. a) Wie wird das Vorhaben mit seinem großen Förderbedarf in die GVFG Förderprogramme der nächsten Jahre eingepasst?

Gemäß § 6 Absatz 1 des GVFG stellt das BMVBS aufgrund von Vorschlägen der Länder und im Benehmen mit ihnen das Bundesprogramm auf. Das genannte Vorhaben ist entsprechend aufgenommen. Das Bundesprogramm wird gemäß § 5 Absatz 1 GVFG jährlich fortgeschrieben.

- 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?

Da die Laufzeit des Bundesprogramms gemäß § 6 Absatz 1 GVFG längstens bis zum Jahr 2019 andauert, ist eine nicht bis dahin erfolgte anteilige Finanzierung durch das Land Baden-Württemberg sicherzustellen.

- 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?

Die Förderung aus dem Bundesprogramm gemäß § 6 Absatz 1 GVFG beträgt bis zu 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Die restliche Finanzierung ist durch das Land sicherzustellen. Inwieweit es sich dabei mit eigenen Mitteln beteiligt, liegt allein in seiner Verantwortung.

- d) Welche Mittel hat der Bund zwischen 2000 und 2007 im Rahmen des Bundesprogramms für Projekte in Baden-Württemberg bereitgestellt?

Im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms wurden für Vorhaben im Land Baden-Württemberg zwischen 2000 und 2007 Bundesfinanzhilfen in Höhe von ca. 326 Mio. Euro gewährt.

- e) Welcher Mittelbedarf des Bundes ergibt sich für die aktuell im Bundesprogramm befindlichen Projekte in Baden-Württemberg?

Für die im Bundesprogramm gemäß § 6 Absatz 1 GVFG endgültig ins Programm aufgenommenen Vorhaben beträgt der künftige Bedarf an Bundesfinanzhilfen insgesamt rd. 323 Mio. Euro.

- f) Ist die Auszahlung dieser Mittel in der Finanzplanung bis 2019 sichergestellt?

Ja. Es wird auf die Antwort zu Frage 2b verwiesen.

- 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?

Da eine Förderung mit Mitteln aus dem Bundesprogramm gemäß § 6 Absatz 1 GVFG anteilmäßig vollzogen wird, ist eine durch das Land sicherzustellende Komplementärfinanzierung unerlässlich.

- 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?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 2b, 2f und 2g verwiesen.

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?

Die Fragen 3a und 3b werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Bislang wurden dem Bund vom Land Baden-Württemberg keine neuen Kostenbeträge mitgeteilt. Wenn neue Kosten vorliegen, obliegt es dem Land Baden-Württemberg, einen vom Vorhabenträger zu stellenden ergänzenden Finanzierungsantrag zu prüfen und diesen dem Bund vorzulegen.

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?

In zeitlicher Nähe zum Baubeginn der Kriegsstraße sollte geprüft werden, ob nicht doch eine oberirdische Lösung für Individual- und öffentlichen Personennahverkehr möglich ist.

- b) Wie schätzt der Bund vor diesem Hintergrund die Förderfähigkeit des Teilprojektes Kriegsstraßenumbau aktuell ein?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4a verwiesen.