

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sylvia Kotting-Uhl, Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Förderwürdigkeit des GVFG-Projektes „Kombilösung Karlsruhe“ durch den Bund

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) teilte in einem Schreiben vom 8. Dezember 2008 an das Land Baden-Württemberg mit, dass das Vorhaben 08 G 155 T – Stadtbahn Karlsruhe, Innenstadterschließung in das Förderprogramm des Bundes gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) aufgenommen wurde. Der Bund trägt damit die Hauptlast bei der Finanzierung des Vorhabens.

Zwischenzeitlich sind jedoch vom Bauherrn des Projektes der Karlsruher Schieneninfrastruktur-Gesellschaft mbH (KASIG), dessen Eigentümer die Stadt Karlsruhe ist, mehrere neue Kostenschätzungen veröffentlicht worden, die entgegen den Auflagen im Bewilligungsbescheid den Zuschussgebern Bund und Land Baden-Württemberg nicht unverzüglich mitgeteilt wurden.

Zudem bestehen Zweifel hinsichtlich der korrekten Ermittlung des Projektnutzens (u. a. im Hinblick auf die nicht entsprechend der Regelungen für Standardisierte Bewertungen ermittelten Reisezeitgewinne) und der notwendigen Leistungsfähigkeit des Tunnels in der Kaiserstraße (vgl. Gutachten der VIEREGG-RÖSSLER GmbH Innovative Verkehrsberatung vom 29. Januar 2010).

Vor diesem Hintergrund erscheint eine Prüfung der Förderwürdigkeit des Nahverkehrsprojektes „Kombilösung Karlsruhe“ durch den Bundesrechnungshof geboten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist bzw. war der Bundesrechnungshof mit dem Nahverkehrsprojekt „Kombilösung Karlsruhe“ und dessen Förderwürdigkeit befasst, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
2. Hat die Bundesregierung den Bundesrechnungshof ersucht, die Kostenbeteiligung des Bundes am Projekt „Kombilösung Karlsruhe“ hinsichtlich der wirtschaftlichen und sparsamen Verwendung der Mittel gemäß § 7 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und der für GVFG-Förderprogramm geltenden Regelungen zu prüfen, und falls ja, mit welchem Ergebnis, und falls nein, aus welchen Gründen ist dies nicht erfolgt?
3. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass für das Projekt „Kombilösung Karlsruhe“ trotz bereits bekannter Kostenerhö-

hungen vor Auftragsvergabe für die Tunnel-Rohbauarbeiten kein Ergänzungsantrag gestellt wurde?

4. Von welchem Nutzen-Kosten-Verhältnis des Projekts für das Vorhaben „Kombilösung Karlsruhe“, und von welcher Höhe des Bundeszuschusses für das Projekt geht die Bundesregierung derzeit aus?

Berlin, den 18. Juni 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion