

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sylvia Kotting-Uhl,
Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/2244 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Bei der Beurteilung der Förderwürdigkeit des Vorhabens sind folgende Sachverhalte zu berücksichtigen:

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Baden-Württemberg gebeten, die Förderfähigkeit der so genannten Kombilösung auch im Hinblick auf das im Auftrag des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Baden-Württemberg e. V. erstellten Gutachtens des Büros VIAREGG-RÖSSLER (V + R) zu überprüfen. Der von dort beauftragte Gutachter hält die Schlüsse des Gutachters V + R für unbegründet. Auch ist die Förderfähigkeit des Vorhabens unter standardmäßiger Ermittlung der Reisezeitgewinne gewährleistet.

Es wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Kleinen Anfragen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Bundestagsdrucksachen 16/4784, 16/11364 und 16/12609) verwiesen.

1. Ist bzw. war der Bundesrechnungshof mit dem Nahverkehrsprojekt „Kombi-lösung Karlsruhe“ und dessen Förderwürdigkeit befasst, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Der Bundesrechnungshof hat sich bislang nicht wegen einer Prüfung des Nahverkehrsprojektes „Kombilösung Karlsruhe“ an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gewandt.

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?

Der Bundesrechnungshof ist in der Auswahl seiner Prüfgegenstände frei und entscheidet darüber in eigener Zuständigkeit. Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

3. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass für das Projekt „Kombilösung Karlsruhe“ trotz bereits bekannter Kostenerhöhungen vor Auftragsvergabe für die Tunnel-Rohbauarbeiten kein Ergänzungsantrag gestellt wurde?

Die bislang getroffenen Festlegungen gemäß dem Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 8. Dezember 2008 gelten fort. Der Bund befindet nach Vorlage eines vom Land Baden-Württemberg zu prüfenden Ergänzungsantrags über etwaige Änderungen von Planungen oder Kosten.

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?

Aufgrund der derzeitigen Antragslage stellt sich der Nutzen-Kosten-Quotient mit 1,12 dar.

Auf die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen.