

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Finanzen und Wirtschaft

**zu der Mitteilung der Landesregierung vom 2. Juni 2014
– Drucksache 15/5290**

Beratende Äußerung „Förderung von großen Infrastrukturvorhaben im öffentlichen Personennahverkehr“

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen:

- I. Von der Mitteilung des Rechnungshofs vom 2. Juni 2014 – Drucksache 15/5290 – Kenntnis zu nehmen.
- II. Die Landesregierung zu ersuchen,
 1. das Fördercontrolling des Landes weiter zu verbessern und das Förderprogramm stringent zu steuern;
 2. die bereits vom Ministerrat beschlossenen Vorhaben an das Bundesprogramm anzumelden, unter der Maßgabe, dass alle sonstigen Fördervoraussetzungen vorliegen;
 3. die Absicherung des Bundesanteils bei den bislang vom Ministerrat beschlossenen DB-Projekten zu übernehmen;
 4. sich weiterhin gegenüber dem Bund für die zügige Umsetzung einer bedarfsgerechten Nachfolgeregelung für das Bundes-GVFG einzusetzen, die entsprechend dem Beschluss der Ministerpräsidentenkonferenzen vom Juni 2014 zeitnah erfolgen soll;
 5. dem Landtag über das Veranlasste bis zum 31. Dezember 2014 zu berichten.

10. 07. 2014

Der Berichterstatter:

Manfred Hollenbach

Der Vorsitzende:

Karl Klein

Ausgegeben: 22. 07. 2014

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Bericht

Der Ausschuss für Finanzen und Wirtschaft behandelte die Mitteilung Drucksache 15/5290 in seiner 46. Sitzung am 10. Juli 2014. Vorberatend hatte sich der Ausschuss für Verkehr und Infrastruktur am Vortag mit diesem Gegenstand befasst. Dem Bericht über die Beratungen des Ausschusses für Finanzen und Wirtschaft sind als *Anlagen 1 und 2* eine Anregung des Rechnungshofs für eine Beschlussempfehlung an das Plenum sowie die Empfehlung des vorberatenden Ausschusses für Verkehr und Infrastruktur beigelegt.

Der Berichterstatter führte aus, in der Beratenden Äußerung des Rechnungshofs gehe es um Projekte im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), bei denen sich die zuwendungsfähigen Ausgaben auf über 50 Millionen € beliefen. Für diese Vorhaben würden über ein GVFG-Bundesprogramm Finanzhilfen gewährt.

Die Länder meldeten die angesprochenen Vorhaben beim Bund an, der dann für die von ihm genehmigten Projekte einen Zuschuss von 60 bzw. bis zu 60 % der zuwendungsfähigen Ausgaben bewillige. 20 % betrage der Landesanteil, während der Vorhabenträger die Maßnahme mit mindestens 20 % finanziere.

Der Bund habe sein Fördervolumen bis 2019 auf 333 Millionen € pro Jahr gedeckelt. 252 Millionen € davon würden auf die elf alten Bundesländer verteilt. Feste Förderquoten bei der Verteilung bestünden nicht.

In der Vergangenheit habe Baden-Württemberg sehr viele Großprojekte im ÖPNV – sowohl kommunale als auch solche der Deutschen Bahn – für das GVFG-Bundesprogramm angemeldet. Der Rechnungshof gehe davon aus, dass der Bedarf an Bundesfinanzhilfen für die bereits genehmigten Vorhaben die Höhe der bereitgestellten Zuschüsse schon übersteige. Dieses Problem greife der Rechnungshof in seiner umfangreichen, verständlichen und detaillierten Beratenden Äußerung auf. Da das GVFG-Bundesprogramm 2019 auslaufe, würden auch andere Länder mehr Mittel anfordern, sodass mit einer erheblichen Finanzierungslücke zu rechnen sei.

Es stelle sich die Frage, welche Regelung für einen etwaigen Ausfall von Bundesmitteln bestehe, der sowohl das Land als auch die Maßnahmenträger treffen könne. In den Bewilligungsbescheiden an die kommunalen Antragsteller sei vermerkt, dass eventuelle Ausfälle von ihnen zu tragen seien. Das Ausfallsrisiko lasse sich nicht absehen, es sei denn, dass die von allen Seiten erhoffte Nachfolgeregelung für das GVFG-Bundesprogramm vorgelegt würde. Ob es dazu komme, sei derzeit aber ungewiss.

Deshalb sei der Rechnungshof für klare Verhältnisse und rege an, das Risiko überschaubarer zu halten. Die CDU erachte den Beschlussvorschlag des Rechnungshofs (*Anlage 1*) für klarer als die Empfehlung, die der Verkehrsausschuss in seiner gestrigen Sitzung vorberatend für den Finanz- und Wirtschaftsausschuss verabschiedet habe (*Anlage 2*). Vor allem würden die Ziffern 1 und 2 des Beschlussvorschlags des Rechnungshofs eine bessere Grundlage für die nächsten Jahre schaffen.

Ein Abgeordneter der Grünen legte dar, sein Vorredner habe sich für den Beschlussvorschlag des Rechnungshofs ausgesprochen. Darin werde u. a. empfohlen, keine weiteren Vorhaben für das GVFG-Bundesprogramm anzumelden. Er frage die CDU, um welche konkreten Vorhaben es sich dabei handeln solle.

Er begrüße, dass durch entsprechende Anmeldungen zahlreiche S- und Stadtbahnprojekte vorangebracht werden könnten. In diesem Bereich bestehe in Baden-Württemberg ein großer Nachholbedarf. Auch halte er es für eine gute Leistung, dass der Landesanteil von 20 %, für den das Land einstehe, haushaltsrechtlich abgesichert werden können. Vom Land sei außerdem bei Vorhaben, die die Deutsche Bahn durchführe, auch das Risiko des Ausfalls von Bundesfinanzhilfen haushaltsrechtlich abgedeckt.

Im Oktober 2012 habe die Landesregierung in der Gemeinsamen Finanzkommission mit den Kommunen verhandelt. Die Kommunen hätten damals zugestanden, dass es für Vorhaben nach dem GVFG-Bundesprogramm eine höhere Vorwegentnahme aus dem Verkehrslastenverbund gebe. Der Gemeinderat der Stadt Heidelberg habe in Kenntnis dessen, dass der Bund nur bis zu 60 % der zuwendungsfähigen Ausgaben bezuschusse, mit den Stimmen der CDU das Mobilitätsnetz Heidelberg beschlossen. Den Kommunen seien also Sachlage und Risiken bekannt.

Seine Fraktion empfehle, dem Votum des Verkehrsausschusses zu folgen.

Ein Abgeordneter der CDU bemerkte, das Land habe den kommunalen Vorhabenträgern erhebliche Risiken im Umfang von 1 bis 1,5 Milliarden € auferlegt. Zwar sei in den Bewilligungsbescheiden vermerkt, dass die Kommunen Risiken selbst zu tragen hätten, doch handle es sich bei dem gerade angesprochenen Volumen um eine Summe, bei der die Kommunen vom Land im Zweifel fordern könnten, sie damit nicht allein zu lassen.

Manche Kommunen seien Risiken bewusst eingegangen und könnten für sie finanziell auch eintreten. Doch gebe es sicher auch andere Träger kommunaler Vorhaben – er verweise in diesem Zusammenhang etwa auf die Regionalstadtbahn Neckar-Alb –, die dazu nicht in der Lage seien. Hierbei handle es sich um ein gravierendes Problem, dessen sich der Finanzausschuss bewusst sein sollte.

Die Föderalismuskommission habe sich dafür entschieden, die Mischfinanzierung in der Bundesrepublik endlich abzubauen. Somit sei durch eine verfassungsändernde Mehrheit beschlossen worden, das GVFG abzuschaffen. Wenn die Länder nicht genügend Geld hätten, müssten sie über das flexible Instrument der Mehrwertsteuerverteilung mehr Mittel erhalten.

Über die Verkehrsministerkonferenz lasse sich kein Fortschritt erzielen, da sie jedes Mal mehr Mittel vom Bund verlange. Forderungen des Landesverkehrsministers an den Bund, mehr Geld bereitzustellen, hörten sich zwar gut an, doch richteten sie sich nicht an eine wie auch immer geartete verfassungsändernde Mehrheit. Um das Begehren nach mehr Mitteln umzusetzen, bedürfe es umfassender Verhandlungen sowie letztlich einer verfassungsändernden Mehrheit in Bundestag und Bundesrat.

Ein Abgeordneter der SPD unterstrich, die Landesregierung habe sich nach Auffassung der SPD völlig zu Recht dafür entschieden, durch Anmeldung möglichst vieler Projekte für das GVFG-Bundesprogramm das Optimale aus der bestehenden Mangelsituation zu machen. Baden-Württemberg habe im vergangenen Jahr deutlich mehr Bundesfinanzhilfen erhalten als in den Vorjahren. Dies zeige, dass der von der Landesregierung eingeschlagene Weg richtig sei. Er frage sich, wie die CDU reagiert hätte, wenn die Landesregierung nicht expansiv vorgegangen und dem Land somit Geld „durch die Lappen“ gegangen wäre.

Bei der gestrigen Beratung im Verkehrsausschuss sei vonseiten der CDU noch davon die Rede gewesen, die Kommunen würden die Lasten nicht kennen. Heute im Finanzausschuss wiederum gehe die CDU vom Gegenteil aus. Nun laute ihr Kernvorwurf, die Landesregierung würde den Kommunen Lasten auferlegen. Dass den Kommunen die Lasten bekannt seien, zeige sich auch an den Äußerungen aus der Reutlinger und der Tübinger „Szene“ in Bezug auf die Regionalstadtbahn Neckar-Alb.

Eine Partei wie die CDU, die die kommunale Selbstverwaltung hochhalte, müsse auch respektieren, wenn ein kommunaler Vorhabenträger erkläre, die betreffende Maßnahme lasse sich von ihm bis 2019 bewältigen. Das Risiko bestehe für die Zeit danach, falls das Projekt dann weiterzufinanzieren sei. Der parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium habe im Übrigen z. B. hinsichtlich der Regionalstadtbahn Neckar-Alb geäußert, dass das Ministerium eine gewisse Flexibilität zeigen werde, was nachlaufende Rechnungen angehe. Ob dies dann zutreffe, lasse er (Redner) einmal dahin gestellt.

Während die CDU vor Ort fordere, Projekte für das GVFG-Bundesprogramm expansiv anzumelden, trete die CDU hier im Landtag für einen restriktiven Kurs ein. Eine klare politische Linie lasse sich nicht erkennen. Er bitte die Mitglieder der CDU-Landtagsfraktion, den Mut aufzubringen und vor Ort deutlich zu sagen, welche Projekte nach ihrem Willen nicht angemeldet werden sollten.

Ein Vertreter des Rechnungshofs trug vor, der Rechnungshof habe den Landesanteil von 20 % nicht infrage gestellt. Dieser sei vielmehr haushaltsrechtlich abgesichert. Der Rechnungshof habe sich vielmehr mit dem Bundesanteil von 60 % befasst.

Zunächst habe der Bund die Maßnahmen immer mit 60 % der zuwendungsfähigen Ausgaben bezuschusst. Ab einem bestimmten Zeitpunkt seien es mit Blick auf die zu erwartende weitere Belegung des GVFG-Bundesprogramms aber nur noch bis zu 60 % gewesen. Bei allen verbeschiedenen kommunalen Projekten sei in den Anträgen mit einem Bundesanteil von genau 60 % gerechnet worden. In den Förderbescheiden stehe jedoch: „bis zu 60 %“. Wenn dadurch ein Delta entstehe, sei die Finanzierung nicht mehr sichergestellt. Dies widerspreche den Förderrichtlinien.

Bis 2019 stehe für die alten Bundesländer noch eine Fördersumme von 1,7 Milliarden € aus dem GVFG-Bundesprogramm zur Verfügung. Davon benötige das Land Baden-Württemberg auf der Basis eines Bundesanteils von 60 % gegenwärtig 1 Milliarde €. Kämen die weiteren Maßnahmen hinzu, die schon beschlossen, aber noch nicht bewilligt seien, würde sich der Bedarf auf 1,6 oder 1,7 Milliarden € erhöhen. So viel werde das Land jedoch nicht erhalten, da auch andere Bundesländer Ansprüche geltend machten.

Träger neuer Maßnahmen wüssten genau, dass der Anteil der Bundesfinanzhilfen unter 60 % liegen werde, auch wenn ihnen nicht bekannt sei, um wie viel niedriger er ausfalle. Demgegenüber hätten Träger von Maßnahmen, die in den vergangenen Jahren bewilligt worden seien, noch davon ausgehen können, dass der Fördersatz 60 % betrage.

Je mehr Vorhaben aber noch in das Programm aufgenommen und bewilligt würden, desto geringer werde der Bundesanteil für die Projekte, die sich bereits seit einigen Jahren in dem Programm befänden. Er habe gestern im Verkehrsausschuss anhand eines Beispiels aus Karlsruhe aufgezeigt, dass einem Maßnahmenträger plötzlich Mittel in erheblicher Höhe fehlten, wenn der Fördersatz des Bundes auf 40 oder 50 % sinke. Ein Risiko in dieser Höhe sei weder dem Stadtrat in Karlsruhe bei der Zustimmung zu der betreffenden Maßnahme noch sonst jemandem bekannt gewesen.

Vor diesem Hintergrund müssten die Maßnahmenträger im Rahmen einer Projektsteuerung klarer auf die bestehenden Risiken hingewiesen werden. Der Rechnungshof rege an, bei der Neubewilligung von Maßnahmen vorsichtiger zu sein, solange nicht klar sei, welche Risiken an die kommunalen Vorhabenträger weitergegeben werden müssten. Der Rechnungshof trete ferner für den Aufbau eines Projektcontrollings ein, um den Maßnahmenträgern zu verdeutlichen, mit welchen Fördermitteln sie rechnen könnten. Es sei notwendig, auf Sicht zu fahren und neue Maßnahmen erst dann zu bewilligen, wenn klar sei, ob der Bund zusätzliche Mittel bereitstelle oder ob es eine Nachfolgeregelung für das Bundesprogramm gebe.

Ziffer 3 der gestern vom Verkehrsausschuss verabschiedeten Empfehlung an den Finanzausschuss laute:

die Absicherung des Bundesanteils bei den bislang vom Ministerrat beschlossenen DB-Projekten zu übernehmen;

Ihm erschließe sich nicht, warum dieser Punkt aufgenommen worden sei, da für alle DB-Projekte eine entsprechende Absicherung im Staatshaushaltsplan bereits bestehe.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur teilte zu diesem Punkt mit, das Land habe in den bisherigen Fällen immer den DB-Anteil als Landesrisiko übernommen. Nur bei der Regionalstadtbahn Neckar-Alb sei dies nicht der Fall gewesen, weil das Land dabei kein Risiko gesehen habe. Dies sei vor Ort auf ziemlichen Unmut gestoßen, sodass nun mit Ziffer 3 der Empfehlung des Verkehrsausschusses wohl eine Korrektur erfolge und das Land auch bei dem gerade angesprochenen Projekt den DB-Anteil als Risiko übernehme.

Weiter machte der Minister darauf aufmerksam, die in Rede stehenden Schwierigkeiten, die vorhanden seien, hingen damit zusammen, dass Baden-Württemberg einen erheblichen Nachholbedarf an Investitionen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs aufweise. In Baden-Württemberg sei sowohl das Land selbst als auch die kommunale Seite in der Lage, zu bauen. Andererseits laufe das GVFG-Bundesprogramm Ende 2019 formell aus. Allen Beteiligten und Verantwortlichen sei aber seit vielen Jahren klar, dass im Jahr 2019 die Förderung nicht beendet werden könne. Das Auslaufen des Programms führe dazu, dass gerade Kommunen darauf drängten, mit ihren Projekten in das GVFG-Bundesprogramm aufgenommen zu werden, wohl wissend, dass sie damit gewisse Risiken und Unsicherheiten in Bezug auf Zeitpunkt, Art und Umfang der Förderung eingingen.

Deshalb dränge Baden-Württemberg auf eine Reform. Das Land habe zusammen mit Bayern und Nordrhein-Westfalen einen Gesetzentwurf zur Verlängerung des GVFG in den Bundesrat eingebracht. Dieser Initiative sei dort fast einstimmig zugestimmt worden. Der Gesetzentwurf, den der Bundestag allerdings nicht beschlossen habe, sei auch verfassungsrechtlich geprüft worden. Die entsprechenden Regelungen könnten ohne Änderung des Grundgesetzes verabschiedet werden. Nach dem Koalitionsvertrag auf Bundesebene werde eine Anschlussfinanzierung für das GVFG angestrebt. Selbst wenn dazu eine Änderung des Grundgesetzes notwendig wäre, würde es keine Hürde mehr darstellen, die erforderliche verfassungsändernde Mehrheit herbeizuführen.

Die Ministerpräsidenten hätten sich auf ihrer letzten Konferenz für eine Nachfolgeregelung ausgesprochen. Dieser Punkt solle nicht in die Gespräche über eine Föderalismus- oder eine Finanzreform eingehen, sondern wegen des erheblichen Zeitdrucks vorab entschieden werden. Alle Ministerpräsidenten hätten auch ihre Bereitschaft zu einer Anrechnung auf die Verhandlungen zwischen Bund und Ländern erklärt. Dies wiederum sei für die Regierungskoalition im Land eine wichtige Voraussetzung gewesen, nochmals nachzuverhandeln, den Beschluss zum Heidelberger Mobilitätsnetz und zur Regionalstadtbahn Neckar-Alb voranzubringen sowie eine Finanzierung und eine Verlängerungsoption bereitzustellen.

Das Land versuche auch, so viele Bundesmittel wie möglich nach Baden-Württemberg zu holen. Kein Antrag sei gekürzt oder abgelehnt worden. Man habe dem Land sogar bedeutet, dass bei Vorhandensein weiterer Projekte vielleicht noch mehr Bundesmittel möglich gewesen wäre. Dies gehe darauf zurück, dass es keine festen Länderquoten gebe, andere Projekte ins Stocken geraten seien oder andere Länder bzw. dortige Kommunen Finanzierungsprobleme hätten. Baden-Württemberg versuche, diese Situation, die im Grunde ärgerlich und ungerecht sei, zu nutzen und begründe dies damit, dass es im Vergleich zu anderen Ländern einen Nachholbedarf aufweise.

Seit der Bund signalisiert habe, dass die Förderquote nicht automatisch 60 % betrage, sondern sich auf bis zu 60 % belaufe, sei dies vom Land offen und transparent kommuniziert worden. Dennoch hätten Kommunen darauf gedrängt – in vollem Bewusstsein der für sie bestehenden Risiken –, dass ihre Vorhaben in das GVFG-Bundesprogramm aufgenommen würden.

Vom Sprecher der CDU sei behauptet worden, das Land habe den kommunalen Vorhabenträgern Risiken im Umfang von 1 bis 1,5 Milliarden € auferlegt. Dies sei falsch. Es handle sich vielmehr um den Beitrag des Bundes in Höhe von weniger als 1 Milliarde € für die Restlaufzeit des Programms. Davon gingen rund 250 Millionen € direkt an die DB. Wenn wiederum im Sinne der Aussagen des CDU-Vertreters für die Kommunen ein Risiko in Höhe der verbleibenden 742 Millionen € bestünde, würde dies bedeuten, dass der Fördersatz des Bundes bei null läge. Dies habe bisher noch niemand im politischen Raum angenommen. Würde der

Fördersatz des Bundes beispielsweise von 60 auf 50 % sinken, hätten die Kommunen insgesamt vielmehr ein Risiko von ungefähr 75 Millionen € zu tragen.

Das Land habe bereits Vorkehrungen getroffen, um zu steuern. Es finanziere im Sinne des Vertrauensschutzes alle Projekte, die schon fertiggestellt und noch nicht abgerechnet worden seien. Auch die Projekte, bei denen mitgeteilt worden sei, dass der Bundesanteil 60 % betrage, würden vom Land finanziert. Dazu gehörten auch einige in Bau befindliche Vorhaben mit der „Ansage“ einer Förderquote von 60 %.

Bei der bekannten Projektliste, die vor anderthalb Jahren beschlossen worden sei, gelte die Regelung „bis zu 60 %“. Nach einem weiteren Beschluss der Kommission für Haushalt und Verwaltungsstruktur sowie des Kabinetts müsse bei Kürzungen so gesteuert werden, dass davon die zuletzt hinzugekommenen Projekte – das Heidelberger Mobilitätsnetz und die Regionalstadtbahn Neckar-Alb – zuerst von diesem Risiko betroffen seien.

Insofern habe man bereits eine Priorisierung vorgenommen. Die Landesregierung fahre allerdings nicht auf Sicht, indem sie von Jahr zu Jahr anmelde. Dies wäre die Ankündigung, dass Bundesmittel nicht abgenommen würden, wodurch sich die Chancen des Landes im Grunde erheblich verschlechterten. Dafür würde er ungern die Verantwortung übernehmen.

Er begrüße, dass es das Land gewagt habe, Projekte anzumelden, um möglichst viele Mittel nach Baden-Württemberg zu holen. Dies sei 2012 und 2013 sehr gut gelungen und werde auch weiterhin versucht. Einstweilen setze er sich auf Bundesebene für eine auskömmliche Nachfolgeregelung für das GVFG-Bundesprogramm ein.

Würde die Landesregierung dem restriktiven Ansatz von Rechnungshof und CDU folgen, müsste sie nachstehend genannte Projekte absagen: U 6 in Stuttgart, Ausbau der S-Bahn Breisgau, Heidelberger Mobilitätsnetz, Regionalstadtbahn Neckar-Alb, Stadtbahn Freiburg und Stadtbahn Ulm.

Der Vertreter des Rechnungshofs merkte an, die Regionalstadtbahn Neckar-Alb sei eine kommunale Maßnahme und kein DB-Projekt. Der DB-Anteil belaufe sich nur auf 20 bis 30 %. Daher sei Ziffer 3 der Empfehlung des Verkehrsausschusses seines Erachtens nicht richtig formuliert. Wenn diese Ziffer auf den erwähnten DB-Anteil in dem kommunalen Projekt abziele, müsse dies entsprechend konkretisiert werden oder sei der DB-Anteil beim Projekt Regionalstadtbahn Neckar-Alb expressis verbis in die Formulierung aufzunehmen. Andernfalls würde mit Ziffer 3 eine Öffnungsklausel für alle möglicherweise neu hinzukommenden DB-Projekte geschaffen.

Der Minister betonte, sein Vorredner habe in der Tat auf eine missverständliche Formulierung hingewiesen. Diese könne wohl noch nachgebessert werden. Gemeint sei der DB-Anteil beim Projekt Regionalstadtbahn Neckar-Alb.

Der Berichterstatter wies darauf hin, es sei völlig richtig, dass das Land bisher Projekte für das GVFG-Bundesprogramm angemeldet habe. Ein Teil der betreffenden Vorhaben sei schon vor fast zehn Jahren angemeldet worden, und die jeweiligen Verfahren entwickelten sich ständig weiter. Die CDU unterstütze die Landesregierung auch dabei, Mittel, die von anderen Ländern nicht abgerufen würden, zusätzlich nach Baden-Württemberg zu holen. Dies sei auch vor 2012 so praktiziert worden.

Derzeit stünden für die westlichen Bundesländer bis 2019 insgesamt etwa 1,5 Milliarden € an Bundesfinanzhilfen – sechsmal 252 Millionen € – zur Verfügung. Baden-Württemberg habe bisher Projekte mit einem Fördervolumen von 1 Milliarde € angemeldet. Diese Summe würde sich auf 1,7 Milliarden € erhöhen, wenn die genannten und bislang noch nicht angemeldeten Projekte hinzukämen. Selbst wenn ein Drittel der Fördermittel des Bundes auf Baden-Württemberg entfielen, was er mit einem Fragezeichen versehen würde, wäre gegenwärtig schon ein Defizit von rund 500 Millionen € vorhanden. Dieses würde bei Anmeldung der weiteren Projekte noch deutlich steigen.

Ihn interessiere, wie das Land mit dieser Situation umgehen wolle. Es gebe Projekte, bei denen ein Bundesanteil von 60 % gesichert sei, und andere, für die im Bewilligungsbescheid „bis zu 60 %“ vermerkt sei. Wenn man schon heute wisse, dass es somit auch Projektträger geben könne, die nichts vom Bund erhielten, frage er, ob dann noch von Vertrauensschutz für Träger gesprochen werden könne, die jetzt aufgrund von Zusagen Projekte ins Laufen brächten.

Seine Fraktion warne davor, dass Vorhaben „durch den Rost“ fielen, und unterstütze deshalb die Anregung des Rechnungshofs, keine weiteren Projekte für das GVFG-Bundesprogramm anzumelden, solange nicht klar sei, wie es nach 2019 weitergehe. Letzteres sei die große Frage. Wenn die Sicherheit bestünde, dass der Bund nach 2019 Mittel zumindest in ähnlicher Größenordnung wie derzeit bereitstelle, wäre das jetzt in Rede stehende Thema weitaus weniger brisant.

Der Abgeordnete der Grünen hob hervor, durch die Äußerungen des Berichterstatters sei noch einmal der Wille der CDU-Fraktion deutlich geworden, bestimmte Projekte wie die, die der Minister am Ende seines ersten Wortbeitrags angeführt habe, nicht für das GVFG-Bundesprogramm anzumelden.

Der Abgeordnete der CDU widersprach dem.

Der Abgeordnete der Grünen fuhr fort, nach einem Schreiben der zuständigen parlamentarischen Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium vom 4. Mai 2014 werde sich ihr Haus nachdrücklich für eine Weiterführung des GVFG-Bundesprogramms einsetzen. Er bekräftigte schließlich den Hinweis in seinen einleitenden Ausführungen, dass den Kommunen das Risiko bekannt sei, welches sie übernehmen, indem der Bund nicht 60, sondern lediglich bis zu 60 % der zuwendungsfähigen Ausgaben bezuschusse.

Abschließend stellte der Abgeordnete zu Ziffer 3 der Empfehlung des Verkehrsausschusses klar, dass darunter beispielsweise die S-Bahn Rhein-Neckar oder der DB-Anteil an der S-Bahn Breisgau falle, nicht aber die Regionalstadtbahn Reutlingen/Tübingen, da es sich hierbei in erster Linie um ein kommunales Projekt handle.

Der Abgeordnete der CDU erklärte, seine Fraktion halte den Beschlussvorschlag des Rechnungshofs vom Grundsatz her für richtig. Diese Anregung besage nicht, dass Projekte gestrichen und wieder rückgängig zu machen seien. Vielmehr sollten nach diesem Vorschlag weitere Projekte nur dann für das GVFG-Bundesprogramm angemeldet werden, wenn eine Nachfolgeregelung vorliege. Dies diene auch dem Schutz derjenigen Maßnahmen, die bereits angemeldet worden seien. Daher führe die Argumentation des Ministers und des Abgeordneten der Grünen gegenüber der CDU mit der Nennung konkreter Projekte – diese seien sicher sinnvoll und notwendig – in die Irre.

Für die alten Bundesländer stünden 1,7 Milliarden € an Bundesfinanzhilfen zur Verfügung. Baden-Württemberg wiederum wolle Projekte mit einem Förder volumen von 1,6 Milliarden € anmelden. Rechnerisch sei klar, dass sich bei der Verteilung der Fördermittel auf elf alte Bundesländer nicht 1,6 Milliarden € für Baden-Württemberg ergäben. Es existierten also erhebliche finanzielle Risiken. Den Äußerungen des Ministers zum Mobilitätsnetz Heidelberg und zur Regionalstadtbahn Neckar-Alb zufolge könne es sein, dass der Bundesanteil für diese Projekte letztlich bei null liege, da sie als nachrangig betrachtet würden.

Seiner Fraktion werde immer wieder vorgehalten, ihre Forderungen zum Straßenbau unterschieden sich von denen zum ÖPNV. Sowohl beim Straßenbau als auch bei ÖPNV-Projekten werde nach dem Bedarf angemeldet. Der Unterschied sei aber, dass Straßenbaumaßnahmen nach Eingang bestimmter Mittel schrittweise umgesetzt werden könnten, während bei ÖPNV-Projekten die Vorhabenträger in Planungen und Realisierungen „getrieben“ würden, ohne dass sie letztlich Klarheit über die Finanzierung hätten.

Die CDU halte genauso wie die Regierungsfaktionen Nahverkehrsmaßnahmen für sinnvoll und wolle hierbei nicht bremsen. Doch müsse die Realität zur Kenntnis genommen werden und habe Gewissheit über die finanziellen Risiken zu bestehen. Diese wiederum seien erheblich.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur brachte vor, die CDU habe im Verlauf dieser Beratung wiederholt falsche Zahlen verwandt und nach dem Motto argumentiert, es stünden lediglich 1,7 Milliarden € an Bundesfinanzhilfen zur Verfügung, das Land melde letztlich fast im gleichen Volumen Vorhaben an, und dieser Betrag verbleibe auch als Risiko bei den Kommunen. Der Rechnungshof habe zum Teil ebenfalls mit falschen Zahlen gearbeitet, da er beispielsweise bei den Projekten Regionalstadtbahn Neckar-Alb und Heidelberger Mobilitätsnetz vom Gesamtfinanzierungsvolumen ausgegangen sei.

Beim Vorhaben Regionalstadtbahn Neckar-Alb gehe es um 500 bis 700 Millionen € und in einer späten Ausbauphase sogar um 1,2 Milliarden €. Das Land melde bei diesem Projekt jedoch nur den Teil zur Förderung beim Bund an, den es bis 2019 für realisierbar erachte. Dies gelte im Übrigen auch für alle anderen kommunalen Projekte. Bei der Regionalstadtbahn Neckar-Alb handle es sich in diesem Zusammenhang um das Modul 1 mit einem Volumen von 100 Millionen €. Die Landesregierung sei also restriktiv vorgegangen und habe auch unter Hinweis auf die Finanzsituation der Kommunen entgegen einem entsprechenden Drängen von verschiedenen Seiten nicht jedes Projekt aufgenommen.

Im vergangenen Jahr habe das Land 70 Millionen € an Ausgleichsmitteln erhalten. Das bestehende Verfahren sei für alle Beteiligten intransparent und unkalkulierbar. Das Land habe sich aber dafür entschieden, „mitzuspielen“ und möglichst viele Mittel nach Baden-Württemberg zu holen.

Auch für die Landesregierung sei die fehlende Nachfolgeregelung zum GVFG-Bundesprogramm ein Problem gewesen. Den in diesem Zusammenhang herbeigeführten Bundesratsbeschluss habe er bereits erwähnt. Die neue, Große Koalition auf Bundesebene habe schließlich in ihren Koalitionsvertrag die Formulierung aufgenommen, dass eine verlässliche Anschlussfinanzierung für das GVFG-Bundesprogramm angestrebt werde. Auch die Ministerpräsidentenkonferenz habe einen entsprechenden Beschluss gefasst, und es sei erklärt worden, dass das Ganze in ein Gesamtfinanzierungstableau eingebracht werde. Dies sei für die Landesregierung die Voraussetzung gewesen, die Projekte Heidelberger Mobilitätsnetz und Regionalstadtbahn Neckar-Alb – wenn auch nur mit einem kleinen Teil des Gesamtprojekts – aufzunehmen.

Die Träger des Vorhabens Regionalstadtbahn Neckar-Alb benötigten noch mindestens anderthalb Jahre, um einen vollständigen Antrag zu stellen, der dann auch weitergereicht werden könne. Die Landesregierung hoffe, dass bis dahin eine Klärung in Berlin erfolgt und eine genauere Kalkulation möglich sei. Eine Anmeldung unterliege also auch gewissen Voraussetzungen.

Selbstverständlich sei seitens der CDU nicht der Verzicht auf konkret genannte Projekte gefordert worden. Doch wenn man die Haltung der CDU konsequent in Politik umsetze, dürften sie nicht realisiert werden.

Der Vertreter des Rechnungshofs führte an, er nehme noch eine Klarstellung vor, da sich der Rechnungshof ungern vorhalten lasse, mit falschen Zahlen zu arbeiten.

Zum einen gehe es um einen Bundesanteil von 700 Millionen € für die bewilligten und begonnenen Maßnahmen. Hinzu kämen 300 Millionen € für Vorhaben, die zur Vervollständigung einer Gesamtmaßnahme notwendig seien. Diese Projekte würden gegenwärtig in der Kategorie C geführt. Sie müssten noch gemeldet und bewilligt werden.

Ferner seien die Maßnahmen S-Bahn Breisgau – der Anteil der Südwestdeutschen Verkehrs-Aktiengesellschaft und das DB-Vorhaben – sowie Stadtbahn nach Ulm/Neu-Ulm nach den Zahlen, die der Rechnungshof vom Verkehrsministerium erhalten habe, mit einem Bundesanteil von 300 Millionen € zu berücksichtigen. Das Kabinett habe diese Maßnahmen bereits genehmigt. Auch sei der Landesanteil hierfür haushaltsrechtlich schon abgesichert.

Schließlich sei noch für die Projekte Heidelberger Mobilitätsnetz und Regionalstadtbahn Neckar-Alb zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Rechnungshof im Januar 2013 ein Bundesanteil von insgesamt 400 Millionen € vorgesehen gewesen. Der betreffende Landesanteil müsse im Übrigen haushaltsrechtlich noch abgesichert werden.

Die eben genannten vier Zahlen ergäben in der Summe einen Bedarf von 1,7 Milliarden €. Diesem Betrag habe zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Rechnungshof ein gleich hohes Volumen an Bundesfinanzhilfen für die alten Bundesländer gegenübergestanden. Dies bedeute, dass bei Annahme eines Fördersatzes von 60 % der komplette Umfang an Bundesfinanzhilfen allein für Projekte aus Baden-Württemberg benötigt würde.

Der Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur gab bekannt, er nehme aus der Sicht des Ministeriums im Folgenden eine Gegenrechnung zu dem vor, was der Vertreter des Rechnungshofs eben vorgetragen habe. Vorauszuschicken sei, dass zwischen Rechnungshof und Ministerium kein Dissens im engeren Sinn bestehe. Den Rechnungshofzahlen liege das GVFG-Bundesprogramm zugrunde, das aber noch relativ viele „Karteileichen“ enthalte, also Projekte, die vor 2019 nicht mehr realisiert würden.

Im Februar 2014 habe das Ministerium mit dem Bund das gesamte Programm durchgesprochen und darauf hingewiesen, welche Maßnahmen vor 2019 noch umgesetzt würden, sich also in Bau befänden, und welche Vorhaben entsprechend den gefassten Beschlüssen noch hinzukämen. Die anderen Vorhaben seien mit einem Sternchen versehen worden.

Vor diesem Hintergrund ergebe sich ein Bedarf von 985 Millionen € an Bundesfinanzhilfen, wovon 742 Millionen € auf kommunale Vorhaben entfielen. Die Differenz zu der von seinem Vorredner genannten Summe wiederum lasse sich relativ leicht an einem Beispiel erklären. So sei im GVFG-Bundesprogramm das Gesamtprojekt Regionalstadtbahn Neckar-Alb mit einem Volumen von über 600 Millionen € angemeldet. Jedoch gehe es im Hinblick auf die Bundesfinanzhilfen nur um den Teil, den das Ministerium bis 2019 als realisierbar erachte. Dies sei das Modul 1 mit einem Umfang von knapp über 100 Millionen €. Das Risiko sei also entsprechend geringer, da auch aus der Sicht des Ministeriums lediglich dieser Teil des Gesamtprojekts bis 2019 verwirklicht werde.

Sodann erhob der Ausschuss für Finanzen und Wirtschaft die Empfehlung des vorberatenden Ausschusses für Verkehr und Infrastruktur (*Anlage 2*) mehrheitlich zur Beschlussempfehlung an das Plenum.

22. 07. 2014

Manfred Hollenbach

Anlage 1

**Rechnungshof
Baden-Württemberg**

Anregung

**für eine Beschlussempfehlung
des Ausschusses für Finanzen und Wirtschaft**

zu der Mitteilung des Rechnungshofs vom 2. Juni 2014 – Drucksache 15/5290

**Beratende Äußerung „Förderung von großen Infrastrukturvorhaben
im öffentlichen Personennahverkehr“**

Der Landtag wolle beschließen:

- I. Von der Mitteilung des Rechnungshofs vom 2. Juni 2014 – Drucksache 15/5290 – Kenntnis zu nehmen.
- II. Die Landesregierung zu ersuchen,
 1. das Fördercontrolling des Landes weiter zu verbessern, das Förderprogramm stringent zu steuern und die Vorhaben umgehend zu priorisieren;
 2. weitere Vorhaben des Landes nur dann für das Bundesprogramm anzumelden, wenn eine Nachfolgeregelung vorliegt;
 3. dem Landtag über das Veranlasste bis zum 31. Dezember 2014 zu berichten.

Karlsruhe, 4. Juli 2014

gez. Günter Kunz

gez. Armin-Hagen Berberich

Anlage 2**Empfehlung und Bericht****des Ausschusses für Verkehr und Infrastruktur
an den Ausschuss für Finanzen und Wirtschaft****zu der Mitteilung des Rechnungshofs vom 2. Juni 2014 – Drucksache 15/5290****Beratende Äußerung „Förderung von großen Infrastrukturvorhaben
im öffentlichen Personennahverkehr“**

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen:

- I. von der Mitteilung des Rechnungshofs vom 2. Juni 2014 – Drucksache 15/5290 – Kenntnis zu nehmen.
- II. Die Landesregierung zu ersuchen,
 1. das Fördercontrolling des Landes weiter zu verbessern und das Förderprogramm stringent zu steuern;
 2. die bereits vom Ministerrat beschlossenen Vorhaben an das Bundesprogramm anzumelden, unter der Maßgabe, dass alle sonstigen Fördervoraussetzungen vorliegen;
 3. die Absicherung des Bundesanteils bei den bislang vom Ministerrat beschlossenen DB-Projekten zu übernehmen;
 4. sich weiterhin gegenüber dem Bund für die zügige Umsetzung einer bedarfsgerechten Nachfolgeregelung für das Bundes-GVFG einzusetzen, die entsprechend dem Beschluss der Ministerpräsidentenkonferenzen vom Juni 2014 zeitnah erfolgen soll;
 5. dem Landtag über das Veranlasste bis zum 31. Dezember 2014 zu berichten.

09. 07. 2014

Die Berichterstatterin:

Nicole Razavi

Der Vorsitzende:

Rudolf Köberle

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr und Infrastruktur beriet die Mitteilung des Rechnungshofs vom 2. Juni 2014, Drucksache 15/5290, in seiner 27. Sitzung am 9. Juli 2014. Zur Beratung lagen dem Ausschuss eine Anregung des Rechnungshofs für eine Beschlussempfehlung zu der Mitteilung Drucksache 15/5290 (*Anlage 1*) sowie ein Änderungsantrag der Abg. Andreas Schwarz u. a. GRÜNE und der Abg. Hans-Martin Haller u. a. SPD zu der Mitteilung Drucksache 15/5290 (*Anlage 2*) vor.

Ein Vertreter des Rechnungshofs trug vor, im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms würden seitens des Bundes bis Ende 2019 Regionalisierungsmittel zur Verfügung gestellt. Vonseiten des Landes seien zahlreiche Maßnahmen für das Bundesprogramm angemeldet worden. Für Baden-Württemberg gehe es nun darum, die in Kategorie A aufgenommenen Maßnahmen, die vom Bund als förderfähig angesehen würden, mit den Beträgen, die der Bund dem Land hierfür jährlich zur Verfügung stelle, zu steuern.

Festzustellen sei, dass zum Ende des im Jahr 2019 auslaufenden Programms die zur Verfügung stehenden Mittel für die im Programm enthaltenen Maßnahmen knapp würden. Dies habe den Rechnungshof veranlasst, im Gespräch mit dem Ministerium zu klären, wie die Maßnahmen gesteuert würden und wie die Mittelzuweisungen an die unterschiedlichen Vorhabenträger erfolgten.

Der Rechnungshof habe bemerkt, dass bis ca. zum Jahr 2007/2008 die Förderbescheide zu den jeweiligen Maßnahmen eine Bundesförderquote von 60 % und für die ab 2008/2009 neu aufgenommenen Maßnahmen eine Bundesförderung von bis zu 60 % beinhaltet hätten. Zwar sehe der Rechnungshof hier ebenso wie das Ministerium eine Risikoübernahme der Vorhabenträger als gegeben an. Allerdings sehe der Rechnungshof in der Frage, wie eine Bewilligung erteilt bzw. eine Förderung ausgesprochen werde, eine gewisse Lücke zur Förderrichtlinie. Denn gefördert werden könnten nur Maßnahmen, deren Finanzierung sichergestellt sei. Eine solche Finanzierung sei nach der Förderrichtlinie in der Lesart des Rechnungshofs nicht sichergestellt, wenn einem Vorhabenträger, der seiner Finanzierung eine feste Quote von 60 % zugrunde lege, im Bewilligungsbescheid lediglich mitgeteilt werde, dass die Förderquote „bis zu 60 %“ betrage. Sichergestellt wäre die Finanzierung nur dann, wenn vor Erlass des Bescheids das Delta, das durch die Einführung der „bis zu“-Regelung entstanden sei, definiert sei. Dem Maßnahmenträger müsse die Höhe der Förderung, die er erhalte, klar sein.

Von den rund 2,4 Milliarden €, die für die Restlaufzeit des Programms zur Verfügung stünden, flössen rund 700 Millionen € in die neuen Bundesländer und rund 1,7 Milliarden € in die alten Bundesländer. Das Fördervolumen für die Landesmaßnahmen, die derzeit bewilligt seien, betrage rund 1 Milliarde €. Zu beachten sei, dass bei verschiedenen Maßnahmen im Land, die in der Kategorie A erfasst seien, einzelne Abschnitte, z. B. der Bauabschnitt Kriegsstraße der Karlsruher Kombilösung, derzeit noch in Kategorie C eingeordnet und noch nicht bewilligt seien; deren Bewilligung sei aber erforderlich, um die Funktionsfähigkeit der Gesamtmaßnahme zu gewährleisten. Das Gesamtvolumen dieser Teilmaßnahmen belaufe sich auf rund 300 Millionen €.

Würden alle Maßnahmen in Baden-Württemberg zu 60 % vom Bund gefördert, würden 1 Milliarde € von den für die alten Bundesländer zur Verfügung stehenden 1,7 Milliarden € nach Baden-Württemberg fließen. Dem Rechnungshof schein es aber unwahrscheinlich, dass Baden-Württemberg sich einen solch hohen Anteil der Bundesmittel sichern könne. Denn auch andere Bundesländer hätten große Projekte, die noch in der Restlaufzeit bis 2019 über das Bundesprogramm abgewickelt werden sollten. Er erinnere an die zweite Stammstrecke der S-Bahn München oder den Rhein-Ruhr-Express in Nordrhein-Westfalen.

Bei der Verabschiedung des letzten Nachtragshaushalts sei die Landesfinanzierung für drei weitere Maßnahmen in Baden-Württemberg über Verpflichtungsermächtigungen abgesichert worden. Zudem sei geplant, für zwei weitere Maßnahmen in Baden-Württemberg die Finanzierung über den kommenden Doppelhaushalt abzusichern. Eine Bewilligung dieser weiteren fünf Maßnahmen würde weiterewendungskosten des Bundes von rund 600 Millionen € verursachen. Demnach müssten bei einem Fördersatz von 60 % insgesamt 1,6 Milliarden € von den für die alten Bundesländer zur Verfügung stehenden 1,7 Milliarden € für baden-württembergische Projekte eingesetzt werden.

Der Rechnungshof empfehle, keine zusätzlichen Maßnahmen im Land Baden-Württemberg zu bewilligen, solange die von der Großen Koalition auf Bundesebene angestrebte Nachfolgeregelung zur GVFG-Finanzierung nicht rechtsgültig sei. Denn jede zusätzliche Bewilligung in Baden-Württemberg schmälere den prozentualen Anteil der bereits bewilligten Maßnahmen in Baden-Württemberg an

der Bundesförderung. Zu bedenken sei, dass die Vorhabenträger, deren Maßnahme bereits bewilligt worden sei, bei der Anmeldung nicht hätten abschätzen können, inwieweit sich der Anteil ihres Projekts an der Bundesförderung durch die Aufnahme zusätzlicher Maßnahmen verringere. Dies habe den Rechnungshof zu der vorgelegten Anregung für eine Beschlussempfehlung bewogen.

Ein Abgeordneter der Grünen führte aus, nach dem GVFG-Programm des Bundes würden bis zu 60 % der zuwendungsfähigen Kosten vom Bund und 20 % der zuwendungsfähigen Kosten vom Land übernommen, und die Vorhabenträger hätten die restlichen Mittel aufzubringen. Damit sei klar kommuniziert, dass das Land Baden-Württemberg 20 % der Projektkosten bezahle.

Seine Fraktion habe ein Interesse daran, möglichst viele S-Bahn-, Straßenbahn- und sonstige GVFG-Vorhaben in Baden-Württemberg zu verwirklichen. Seine Fraktion habe auch ein hohes Interesse daran, möglichst viele Projekte beim Bund anzumelden, um möglichst viele Bundesmittel nach Baden-Württemberg zu lenken, weil das Land einen Nachholbedarf bei der ÖPNV-Infrastruktur in diesem Bereich habe. Die Regionalisierungsmittel spielten in diesem Zusammenhang keine Rolle.

Er sei froh, dass es gelungen sei, für die vom Ministerrat beschlossenen Projekte die landesseitige Finanzierung von 20 % in Form von Barmitteln oder Verpflichtungsermächtigungen im Haushalt zu hinterlegen. Für die kürzlich neu aufgenommenen Projekte Mobilitätsnetz Heidelberg und Regionalstadtbahn Reutlingen/Tübingen würden im nächsten Doppelhaushalt weitere Verpflichtungsermächtigungen ausgesprochen.

Das Vorgehen des Landes in dem angesprochenen Bereich sei völlig korrekt. Zur Finanzierung des Anteils von 20 %, für den das Land stehe, seien die nötigen Mittel eingestellt. Seine Fraktion könne daher der Anregung des Rechnungshofs für eine Beschlussempfehlung nicht folgen. Die beschlossenen und mit Landesgeld hinterlegten Projekte sollten für das Bundesprogramm angemeldet werden, sofern alle Fördervoraussetzungen vorlägen. Die Grünen hätten ein Interesse daran, dass die großen DB-Projekte im Land verwirklicht würden, wofür der Bundesanteil an der Finanzierung abgesichert werde.

Wichtig sei, dass eine Nachfolgeregelung für das GVFG-Bundesprogramm gefunden werde. Seine Fraktion sei dem Landesverkehrsminister dankbar, dass dieser schon im vergangenen Jahr hierzu eine Initiative ergriffen habe, und bitte darum, sich weiterhin dafür einzusetzen. Die zuständige Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium habe mit Schreiben vom 4. Mai 2014 mitgeteilt, dass sich das Bundesverkehrsministerium unabhängig von der Kommission zur Neugestaltung der Bund/Länder-Finanzbeziehungen für eine solche Nachfolgeregelung einsetze. Grüne und SPD seien daher mit dem vorgelegten Änderungsantrag auf einem guten Weg.

Eine Abgeordnete der CDU äußerte, fraktionsübergreifende Einigkeit bestehe in dem Bestreben, eine Nachfolgeregelung für das 2019 auslaufende GVFG-Bundesprogramm zu erreichen.

Das Vorgehen des Landesverkehrsministeriums in dem angesprochenen Bereich halte die CDU-Fraktion für wenig schlüssig. Obwohl bekannt sei, dass die bis 2019 zur Verfügung stehenden GVFG-Mittel des Bundes begrenzt bzw. zu knapp seien, melde das MVI immer weitere Maßnahmen beim Bund an. Somit bestehe für die Kommunen das Risiko, vom Bund nicht den geplanten Förderanteil von 60 % zu erhalten, sondern einen deutlich geringeren Anteil oder unter Umständen gar keine Mittel, falls der Bund nicht genügend Mittel für das Land Baden-Württemberg zur Verfügung stelle.

Die CDU-Fraktion habe bereits im Juni deutlich kritisiert, dass in dem angesprochenen Bereich Versprechungen auf Kosten der Kommunen gemacht würden. Die neuesten Beispiele seien das Mobilitätsnetz Heidelberg und die Regionalstadtbahn Neckar-Alb. Insbesondere im Bereich Neckar-Alb hätten sich Vertreter der Kommunen und des Landkreises hierzu deutlich geäußert, als sie gemerkt hätten, dass hier Versprechungen auf ihre Kosten gemacht würden. Vor einer solchen Vor-

gehensweise sei nur zu warnen. Die Landespolitiker hätten eine Verantwortung gegenüber den Kommunen und dürften hinsichtlich der Finanzierung nicht Erwartungen wecken, die letztlich nicht erfüllt werden könnten.

Wichtig sei, mit Augenmaß vorzugehen und die Liste der Anmeldungen zum GVFG-Bundesprogramm nicht unbegrenzt zu erweitern. Bereits derzeit wären 1,7 Milliarden € erforderlich, um die Bundesfinanzierung für alle angemeldeten Maßnahmen aus Baden-Württemberg zu leisten. Es sei „blauäugig“, zu hoffen, dass die seitens des Bundes für die alten Bundesländer zur Verfügung stehenden 1,7 Milliarden € ausschließlich für baden-württembergische Projekte eingesetzt würden. Die CDU-Fraktion könne eine solche Politik nicht mittragen und unterstütze daher die vorliegende Anregung des Rechnungshofs für eine Beschlussempfehlung.

Ein Abgeordneter der SPD bemerkte, die Situation in dem angesprochenen Bereich sei sicherlich etwas problematisch, müsse aber im Gesamtzusammenhang betrachtet werden. Im Bereich des Straßenbaus sei das Verhältnis der vom Land angemeldeten Maßnahmen zu den zur Verfügung stehenden Mitteln noch wesentlich dramatischer. Nach seiner Erinnerung sei diese Situation vom Rechnungshof in den vergangenen Jahren nie kritisiert worden. Die CDU-Fraktion fordere sogar ständig, immer weitere Straßenbaumaßnahmen beim Bund anzumelden, während sie nun im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs fordere, die Anmeldungen nicht unbegrenzt zu erhöhen.

Im Bereich der Bundesfinanzierung von GVFG-Maßnahmen bestehe bis 2019 eine volatile Situation. Ebenso wie im Bereich des Straßenbaus könne und müsse damit gerechnet werden, dass manche Projekte in anderen Ländern in dem vorgesehenen Zeitrahmen nicht realisiert werden könnten. Für diesen Fall wolle das Land bereitstehen, um möglicherweise frei werdende Mittel abrufen zu können.

Gegenüber den Kommunen sei deutlich kommuniziert worden, dass das Land für kommunale Projekte keine Ausfallbürgschaft übernehme. Insoweit wisse die kommunale Ebene um das Risiko. Die Kommunalpolitiker seien sehr wohl in der Lage, die Situation richtig einzuschätzen.

Ein Abgeordneter der FDP/DVP merkte an, seine Fraktion unterstütze die vorliegende Anregung des Rechnungshofs für eine Beschlussempfehlung.

Unter Einbeziehung der beiden neu hinzugekommenen Projekte werde ein Gesamtfördervolumen der baden-württembergischen Projekte erreicht, das nahezu das Niveau der für die alten Bundesländer zur Verfügung stehenden Bundesmittel erreiche. Eine Konkretisierung des auf die einzelnen Projekte entfallenden Förderanteils des Bundes sei bei der nun bestehenden „bis zu 60 %“-Regelung schwierig. Dadurch steige die Unsicherheit über die Höhe des Eigenanteils der Vorhabenträger, auch wenn der Finanzierungsanteil des Landes von 20 % gesichert sei.

Von höchster Priorität sei, eine Nachfolgeregelung für das GVFG-Bundesprogramm zu erreichen, die nicht nur Neubauprojekte umfasse, sondern auch eine neue Ausrichtung aufweise, etwa im Hinblick auf Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen. Wenn eine solche Nachfolgeregelung bekannt sei, könne das Land mit weiteren Projekten in die Anmeldung gehen.

Ein noch nicht genannter Abgeordneter der SPD warf die Frage auf, ob die Abgeordneten der Oppositionsfractionen das Stadtbahnprojekt in Ulm und das Stadtbahnprojekt in Freiburg nicht beim Bund angemeldet hätten, wenn sie in Regierungsverantwortung gewesen wären.

Ein Abgeordneter der CDU brachte vor, in der Föderalismuskommission I, in der u. a. der damalige und der heutige Ministerpräsident Baden-Württembergs Mitglied gewesen seien, habe Einigkeit darin bestanden, die Finanzbeziehungen zwischen Bund und Ländern zu entflechten und das GVFG als Mischfinanzierungsinstrument auslaufen zu lassen. Dies sei im Jahr 2005 unter der Großen Koalition auf Bundesebene ins Grundgesetz aufgenommen worden. Ob nun der Bund entgegen dem damaligen Bestreben eine erneute Grundgesetzänderung vornehme und wie-

der eine großzügige Mischfinanzierung als Anschlussregelung für das GVFG ins Werk setze, bleibe abzuwarten. Insofern seien die Finanzierungsrisiken in diesem Bereich enorm.

Auch bei einem gesicherten Finanzierungsanteil des Landes von 20 % seien die Kommunen immer noch dem Risiko eines nicht gesicherten Bundesanteils von 60 % zusätzlich zu dem zu erbringenden Eigenanteil von 20 % ausgesetzt. Dies sei mit der Situation im Straßenbau nicht zu vergleichen, da dort ohne eine Bewilligung des Bundesanteils die Maßnahme nicht begonnen werde. Bei den angesprochenen ÖPNV-Maßnahmen seien die Kommunen jedoch in der schwierigen Situation, dass ihnen ein Finanzierungsrisiko im Gesamtvolumen von bis zu 1,6 Milliarden € übergewälzt werde, dessen sich die Kommunen nicht ausreichend bewusst seien. Deswegen müsse intensiv auf dieses Risiko hingewiesen werden.

Er halte es nicht für sinnvoll, sich immer weiter ins Risiko zu begeben, indem den Kommunen für immer weitere Maßnahmen Versprechungen gemacht würden. Bedacht werden müsse, wie schwierig es sei, die nötigen Zweidrittelmehrheiten in Bundestag und Bundesrat für eine Grundgesetzänderung zur Ermöglichung einer Nachfolgeregelung zur GVFG-Finanzierung zu erreichen. Sollte dies nicht gelingen, würden die Kommunen die entgangenen Mittel beim Land einfordern mit der Begründung, das Land habe die Kommunen in diese Situation „hineingetrieben“. Dessen müssten sich die Landespolitiker bewusst werden.

Ein noch nicht genannter Abgeordneter der SPD hob hervor, die schwierige Finanzierungssituation im Verkehrsbereich sei allen bewusst. Weitere Bundesmittel seien nur zu erwarten, wenn eine Nachfolgeregelung zur GVFG-Finanzierung gefunden werde.

Davon auszugehen sei, dass die Frage der auslaufenden ÖPNV-Förderung im Gesamtkontext der Diskussion über eine Neuverteilung der Steuereinnahmen zwischen Bund und Ländern, die auch mit dem Auslaufen der Ostförderung und im Zusammenhang mit anderen Themen aufkommen werde, behandelt werde. Die Länder sollten sich hierbei darauf fokussieren, eine vernünftige Steuerverteilung zu erreichen, die ihnen den nötigen Spielraum gebe, über die Verwendung der ihnen zufließenden Mittel möglichst frei zu entscheiden, um nicht wegen jeder Einzelmaßnahme auf eine Mitfinanzierung des Bundes angewiesen zu sein.

Er gehe davon aus, dass sich die Kommunen, die entsprechende Förderanträge stellten, des Finanzierungsrisikos bewusst seien. Seitens der Landesregierung seien den Kommunen keine Versprechungen über eine Mitfinanzierung des Bundes gegeben worden. Dennoch wollten die Kommunen entsprechende Projekte anmelden, weil sie darin eine Chance sähen, vor dem Auslaufen des GVFG-Bundesprogramms noch eine Förderung zu erhalten.

Ein noch nicht genannter Abgeordneter der Grünen berichtete, nach seiner Erfahrung seien sich die Kommunen bei der Anmeldung von Maßnahmen für das GVFG-Bundesprogramm der bestehenden Finanzierungsrisiken bewusst und nähmen diese in Kauf, um in das Programm aufgenommen zu werden. Für das Projekt Mobilitätsnetz Heidelberg habe der Heidelberger Gemeinderat mit den Stimmen der CDU sogar beschlossen, das Risiko des Landes zu übernehmen.

Ein noch nicht genannter Abgeordneter der CDU fragte, ob mit dem in Abschnitt II Ziffer 1 des Änderungsantrags der Grünen und der SPD enthaltenen Ersuchen an die Landesregierung, das Fördercontrolling des Landes weiter zu verbessern und das Förderprogramm stringent zu steuern, die Zusage des Ministeriums gemeint sei, eine Priorisierung der Vorhaben durchzuführen, und warum dies gegebenenfalls nicht entsprechend in den Änderungsantrag hineingeschrieben werde.

Er bat den Rechnungshof, nochmals klarzulegen, ob es – etwa im Rahmen einer Stichtagsregelung – feste Förderzusagen über einen Förderanteil des Bundes von 60 % gebe oder lediglich eine Förderung von bis zu 60 % in Aussicht gestellt werde.

Ferner richtete er die Frage an den Rechnungshof, wie die Kommunen im Hinblick auf das Kostenrisiko die Neubewilligungen abschätzen könnten und wie die Kommunen mit Kostensteigerungen umgingen, was die Bezuschussung anbelange.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur legte dar, zweifellos sei durch die von der Föderalismuskommission beschlossene Beendigung der Bereitstellung von Entflechtungsmitteln und GVFG-Mitteln zum Jahr 2019 eine schwierige Situation entstanden. Allerdings sei damals auch beschlossen worden, dass es eine Ersatzfinanzierung geben müsse. Zwischenzeitlich habe die Verkehrsministerkonferenz beschlossen, dass es zwingend einer Nachfolgeregelung für das GVFG-Bundesprogramm bedürfe, weil es noch zahlreiche kommunale Verkehrsinfrastrukturprojekte gebe, die noch nicht finanziert seien.

Baden-Württemberg habe zusammen mit Bayern und Nordrhein-Westfalen einen Gesetzentwurf zur Verlängerung des GVFG um 20 Jahre in den Bundesrat eingebracht, der dort fast einstimmig verabschiedet worden sei. Hierzu bedürfe es keiner Verfassungsänderung, sondern es reiche eine Verlängerung des laufenden Gesetzes bis 2039. Hintergrund dieser Laufzeitverlängerung sei, dass errechnet worden sei, dass es noch 20 weitere Jahre brauchen werde, um die Liste der Maßnahmen, die bis 2019 noch nicht erledigt seien, zu den jeweiligen Sätzen abzuarbeiten. Es handle sich hierbei um einen Kompromiss auf den „kleinsten gemeinsamen Nenner“, den die Länder zwar in finanzieller Hinsicht nicht als ausreichend erachteten, der aber ihrem Wunsch nach einer einfachen Lösung entspreche.

Es sei eine politische Verantwortungslosigkeit gewesen, dass die damalige schwarz-gelbe Koalition auf Bundesebene trotz des genannten Bundesratsbeschlusses das Thema nicht auf die Tagesordnung gesetzt und keine Entscheidung hierzu getroffen habe. Die jetzige Große Koalition auf Bundesebene habe nunmehr beschlossen, eine Nachfolgeregelung zur Finanzierung der angesprochenen Verkehrsinfrastrukturprojekte zu treffen. Dies sei der Anlass für die Landesregierung gewesen, nicht von der vom Rechnungshof errechneten Fördersumme des Bundes auszugehen und sich nicht bei der Anmeldung von Projekten zurückzuhalten. Die erfolgten Nachmeldungen seien vielmehr unter der – zweifellos optimistischen – Annahme erfolgt, dass eine auskömmliche Nachfolgeregelung getroffen werde.

Seit vielen Jahren werde ein völlig intransparentes Fördersystem praktiziert, bei dem die zum Zug kommenden Projekte und die zu erwartenden Mittel nur wenig planbar seien. Dies habe jedoch nicht das Land zu verantworten. Das Land versuche, insoweit Klarheit zu schaffen, als es sich für eine Umsetzung der als realisierbar angesehenen Projekte im Land einsetze. Innerhalb der Koalition bestehe Konsens, dass angestrebt werde, möglichst viele der zur Verfügung stehenden Bundesmittel nach Baden-Württemberg zu holen. Mit dieser Vorgehensweise sei das Land in den vergangenen Jahren erfolgreich gewesen. So sei es im vergangenen Jahr gelungen, 40 % der zur Verfügung stehenden Bundesmittel nach Baden-Württemberg zu holen. Hätten auf diese Weise nicht zusätzliche Mittel eingeworben werden können, hätten eine Reihe von bereits zugesagten Projekten wieder abgesagt werden müssen.

Die zahlreichen Anmeldungen von Projekten aus Baden-Württemberg zum GVFG-Bundesprogramm seien nicht auf das Betreiben oder die Aufforderung der Landesregierung erfolgt. Vielmehr habe es hierzu einen massiven Druck aus allen Regionen über alle Parteien hinweg gegeben. Gerade der Heidelberger Oberbürgermeister habe besonders stark auf die Aufnahme des dortigen Projekts in das Programm gedrängt. Der Heidelberger Gemeinderat habe sogar einmütig beschlossen, das hierbei bestehende Landesrisiko zu übernehmen. Auch die meisten anderen Kommunen hätten zum Ausdruck gebracht, dass sie sich des Risikos bewusst seien. Hätte das Land auch nur erwogen, einzelne Projekte aus Baden-Württemberg nicht für das Programm anzumelden, wäre wohl der Aufschrei in der CDU-Landtagsfraktion am größten gewesen.

Das Land habe in allen Förderbescheiden und in allen Gesprächen auf das bestehende Risiko hingewiesen. Hierzu gehöre auch, dass bei DB-Projekten das Land das Risiko übernehme und bei rein kommunalen Projekten die Kommunen das Risiko zu übernehmen hätten. Zudem habe das Land den Förderanteil des Bundes von 60 % bzw. nach der Umstellung von bis zu 60 % korrekt kommuniziert.

Zutreffend sei, dass in der Region Reutlingen/Tübingen darüber diskutiert werde, ob das Risiko für das dortige Projekt nicht zu hoch sei. Die Entscheidung liege bei den Verantwortlichen in der Region.

Das Land hätte noch weit mehr Projekte für das GVFG-Bundesprogramm anmelden können. Letztlich seien aber nur die Projekte, die bis 2019 für realisierbar gehalten würden, aufgenommen worden. Eine entsprechende Kofinanzierung des Landes für diese Projekte sei sichergestellt. Nun werde versucht, über das Windhundverfahren so viele Bundesmittel wie möglich zu bekommen. Je später die Projekte aufgenommen würden, desto unwahrscheinlicher sei, bei der Bundesfinanzierung zum Zug zu kommen.

Aufgrund der üppigen Anmeldung habe das Land im vergangenen Jahr mehr als 70 Millionen € an zusätzlichen Bundesmitteln erhalten. Es bestehe die groteske Situation, dass einerseits die vom Bund zur Verfügung gestellten Gelder nicht ausreichen, um alle angemeldeten Projekte zu finanzieren, andererseits aber die verfügbaren Bundesmittel nicht entsprechend abfließen, weil Projekte langsamer als geplant voranschritten oder andere Länder bzw. Kommunen nicht in der Lage seien, die nötige Kofinanzierung zu leisten. Baden-Württemberg, das einen Schwerpunkt auf den Ausbau des ÖPNV setze, versuche die ökonomische Stärke des Landes zu nutzen, um möglichst viele Bundesmittel einzuwerben. Nichtsdestotrotz sei das derzeitige Verfahren ungeeignet. Er werde daher alles dafür tun, dass eine ordentliche Nachfolgeregelung gefunden werde, durch die das gegenwärtige intransparente Windhundverfahren abgelöst werde.

Ein bereits genannter Abgeordneter der CDU merkte an, zu unterscheiden sei zwischen finanziellen Forderungen an die Bundesregierung bzw. die Regierungsmehrheit im Bundestag und Forderungen nach einer Verfassungsänderung, für die jeweils eine Zweidrittelmehrheit in Bundestag und Bundesrat erforderlich sei.

Beschlüsse von Ministerkonferenzen, in denen zusätzliche Mittel vom Bund gefordert würden, gebe es in allen Ressorts. Zu bedenken sei allerdings, dass einiges dafür spreche, dass es künftig keine solchen Förderprogramme mehr geben werde, die zu derartigen Verflechtungen zwischen Bund und Ländern führten, wie es sie früher in der Bundesrepublik gegeben habe. Vielmehr sei zu erwarten, dass sich an der Verteilung des Steueraufkommens zwischen Bund und Ländern etwas ändern werde. Eine solche Lösung hielte er grundsätzlich auch für richtig.

Die CDU-Fraktion verlange von der Landesregierung, das Finanzierungsrisiko von 1,5 Milliarden € den Kommunen gegenüber offenzulegen und sie darauf hinzuweisen, dass der Landeshaushalt dieses Risiko nicht übernehmen könne. Es sei nicht redlich, so zu tun, als würde der Bund demnächst zusätzliche Mittel bereitstellen, aber dann, wenn dies nicht der Fall sei, dem Bund die Schuld zuzuweisen.

Ein bereits genannter Abgeordneter der Grünen wies darauf hin, in den Verhandlungen in der Gemeinsamen Finanzkommission im Herbst 2012 hätten die kommunalen Landesverbände dem Land zugestanden, eine höhere Vorwegentnahme aus dem Verkehrslastenverbund zugunsten von GVFG-Projekten vorzunehmen, weil die kommunalen Landesverbände ein Interesse daran hätten, dass möglichst viele GVFG-Projekte umgesetzt werden könnten. Insofern sei dem Städtetag, dem Landkreistag und dem Gemeindetag die Rechtslage in Bezug auf das Auslaufen des GVFG und die Mittelknappheit durchaus bewusst. In Kenntnis dessen hätten die Kommunen den entsprechenden Anteil erhöht, damit möglichst viele ÖPNV-Projekte, u. a. die Stadtbahn in Ulm, die Breisgau-S-Bahn und die Stadtbahn- bzw. S-Bahn-Verbindung zum Stuttgarter Flughafen, realisiert werden könnten.

Die bereits genannte Abgeordnete der CDU merkte an, der Vergleich zwischen der Anmeldung von Straßenbauvorhaben und der Anmeldung von GVFG-Maßnahmen sei nicht angemessen, denn für Straßenbauvorhaben gebe es ausschließlich eine Bedarfsplanung, während es für die Maßnahmen im GVFG-Bundesprogramm neben der Bedarfsplanung auch gleich eine Finanzplanung gebe.

Amüsant finde sie, dass der Landesverkehrsminister auf die Forderung der CDU, aufgrund der beschränkten Mittel keine zusätzlichen Maßnahmen mehr anzumelden, da das Risiko bei den Kommunen liege, die Frage aufgeworfen habe, was das Land tun solle, wenn vor Ort entsprechender Bedarf bestehe.

Der Vertreter des Rechnungshofs führte aus, zutreffend sei, dass der Bund keine konkreten Jahresraten vorgebe und keine genauen Aussagen über die zu erwartenden GVFG-Mittel treffe. Ein Indiz, in welcher Größenordnung das Land mit Bundesmitteln zu rechnen habe, sei allerdings, dass im Bundesprogramm 2013 Finanzierungsmittel für das Land Baden-Württemberg von etwas weniger als 200 Millionen € pro Jahr für die Jahre bis 2017 ausgewiesen seien. Dass das Land in den letzten beiden Jahren mehr Geld erhalten habe, sei wesentlich darauf zurückzuführen, dass der Bund Haushaltsreste projektbezogen den Ländern Nordrhein-Westfalen, Berlin und Baden-Württemberg zugewiesen habe. In Baden-Württemberg habe das Projekt Kombilösung Karlsruhe hierdurch einen zusätzlichen Betrag erhalten.

Die Annahmen des Rechnungshofs über die zukünftig zu erwartenden Bundesmittel basierten auf den in dem Vierjahresprogramm des Bundes vorgesehenen Zuweisungen. In der Beratenden Äußerung werde geschätzt, dass Baden-Württemberg bis 2019 mit rund 130 Millionen € an Bundesmitteln pro Jahr rechnen könne. Dabei werde unterstellt, dass sich an der gegenwärtigen Rechtslage nichts ändere.

Etwaige Kostensteigerungen bei den Projekten könnten von den Vorhabenträgern angemeldet werden, woraufhin die Förderfähigkeit der Mehrkosten geprüft werde. Insofern sei die Inanspruchnahme von Fördermitteln für Mehrkosten nicht ausgeschlossen. Das Karlsruher Projekt sei insoweit ein Sonderfall, als dort im Gegensatz zu den anderen Maßnahmen ein Festbetrag gelte.

Seines Wissens befänden sich derzeit nur noch Maßnahmen im Programm, für die die „bis zu 60 %“-Regelung gelte. Die letzte Maßnahme, für die eine feste 60%-Quotierung gegolten habe, sei das Karlsruher Projekt gewesen. Aber auch bei dieser Maßnahme sei mit der Bewilligung des Nachtrags eine Förderung von bis zu 60 % der Gesamtkosten eingeführt worden.

Während etwa die Städte Ulm und Heidelberg bei der Antragstellung gewusst hätten, dass die Bundesförderung auch weniger als 60 % betragen könne, und somit auch entsprechende Vorsorge hätten treffen können, habe die Stadt Karlsruhe bei der Antragstellung noch von einer festen Förderquote des Bundes von 60 % ausgehen können. Sollte nun die Bundesförderung nur noch 40 % betragen, müsste die Stadt Karlsruhe eine Nachfinanzierung im Umfang von rund 160 Millionen € bewerkstelligen. Insofern sei unklar, ob der Gemeinderat der Stadt Karlsruhe den gleichen Beschluss zu dem Projekt gefasst hätte, wenn er sich von vornherein einem solchen Finanzierungsrisiko ausgesetzt gesehen hätte.

Der Rechnungshof habe nicht infrage gestellt, dass die Landesfinanzierung von 20 % gesichert sei. Darauf hinzuweisen sei allerdings, dass der Bund von den Ländern auch die Sicherstellung der Gesamtfinanzierung fordere. Damit sei das Land gegenüber dem Bund in der Pflicht, wenn eine Kommune die Finanzierung des bei einer reduzierten Bundesförderung anfallenden Differenzbetrags nicht leisten könne.

Die bereits genannte Abgeordnete der CDU äußerte, angesichts der Aussage des Rechnungshofvertreters, dass das Land für die Gesamtfinanzierung geradestehen müsse, müssten die Regierungsfractionen in ihrem Änderungsantrag konsequenterweise die Absicherung des Bundesanteils bei allen Landesprojekten und nicht nur, wie in Abschnitt II Ziffer 3 des Änderungsantrags vorgesehen, bei den bislang vom Ministerrat beschlossenen DB-Projekten vorsehen. Sie bitte um Auskunft, wie hinsichtlich der restlichen Projekte verfahren werden solle und was dies für den Landeshaushalt bedeute. Eine Absicherung der Gesamtfinanzierung bei allen Landesmaßnahmen wäre mit einer Risikovorsorge für das Land in Höhe von 1,5 bis 1,7 Milliarden € verbunden.

Ein bereits genannter Abgeordneter der CDU betonte, er erwarte noch eine Antwort auf seine Frage, ob mit dem in Abschnitt II Ziffer 1 des Änderungsantrags enthaltenen Ersuchen, das Fördercontrolling des Landes weiter zu verbessern und das Förderprogramm stringent zu steuern, die Priorisierung der Vorhaben gemeint sei und warum dies gegebenenfalls nicht so in den Änderungsantrag hineingeschrieben werde.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur trug vor, das angesprochene Volumen von 1,7 Milliarden € umfasse die Bundeszuwendungen über den gesamten Zeitraum einschließlich die Zahlungen, die bereits geleistet worden seien. Die fällige Restzuwendung des Bundes für Baden-Württemberg liege bei knapp unter 1 Milliarde €.

Der Vertreter des Rechnungshofs wendete ein, zu der noch ausstehenden Zuwendung von 1 Milliarde € kämen noch 700 Millionen € für die fünf neuen Maßnahmen hinzu.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur verneinte dies und erwiderte, der Rechnungshof sei bei den früheren Berechnungen zum Teil vom Gesamtfinanzierungsvolumen ausgegangen, etwa bei der Regionalstadtbahn Neckar-Alb. Derzeit werde aber nur das Modul 1 finanziert. Daher rechne das Land nicht mit dem Gesamtvolumen.

Die angegebene hohe Summe zu den Bundeszahlungen resultiere daraus, dass der Bund die insgesamt zu verwirklichenden Projekte der Berechnung zugrunde lege. Allerdings gebe es längst eine Absprache zwischen Bund und Ländern, wonach nicht alle Projekte bis 2019 insgesamt verwirklicht werden könnten, sondern nur ein Teil davon. Daher sei die tatsächliche Summe niedriger.

Weiter teilte er mit, das Land habe im letzten Jahr für alle angemeldeten Maßnahmen eine Bundesförderung erhalten und sei darauf hingewiesen worden, dass es sogar eine weitere Förderung erhalten hätte, wenn noch ein weiteres Projekt angemeldet gewesen wäre. Die Landesregierung wäre daher „mit dem Klammerbeutel gepudert“, wenn sie nicht auf die geschilderte Art vorgehen würde.

Das Ministerium habe eine Steuerung der angesprochenen Projekte vorgenommen. Bei den Projekten, die nach dem alten System begonnen worden seien, werde die damals zugesagte Förderung von 60 % auch gewährt. Bei den Maßnahmen, für die die „bis zu 60 %“-Regelung gelte, sei kommuniziert worden, dass ein entsprechendes Risiko bestehe. Keineswegs laste das gesamte Finanzierungsrisiko auf dem Landeshaushalt. Vielmehr sei genau festgelegt, dass bei DB-Strecken das Land das Risiko übernehme und im kommunalen Bereich die Kommunen das Risiko zu übernehmen hätten. Lediglich im Falle der Regionalstadtbahn Reutlingen/Tübingen sei keine entsprechende Festlegung getroffen worden, da das DB-Risiko für so niedrig gehalten worden sei, dass eine Risikoübernahme durch das Land nicht eigens vorgesehen worden sei. Dies könnte noch entsprechend korrigiert werden. Die finanziellen Auswirkungen seien aber verhältnismäßig gering.

Hinsichtlich der Finanzierung gebe es eine Menge Sonderfälle, zu denen auch das Karlsruher Projekt zähle.

Abschließend bemerkte er, wenn der Rechnungshof früher bei allen großen Projekten so scharf gerechnet hätte, wie er es nun in dem angesprochenen Bereich tue, wäre dies vielleicht hilfreich für das Land gewesen.

Die Staatssekretärin im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur fügte an, bereits in der vergangenen Legislaturperiode sei mit Begleitung des Rechnungshofs über die Karlsruher Kombilösung gesprochen worden. Nach ihrer Erinnerung sei der damalige Tenor gewesen, dass man sich über den Bundesanteil an der Förderung keine Sorgen machen müsse, weil dies den Landeshaushalt nicht betreffe, dass der den Landeshaushalt betreffende Anteil gedeckelt sei und im Übrigen die Kosten – auch über die Deckelung – sehr gut kalkuliert seien. Vor diesem Hintergrund sei sie verwundert darüber, dass das Verfahren nunmehr als großes Risiko über alle Projekte insgesamt dargestellt werde.

Ein Vertreter des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur berichtete, das MVI habe den Prozess mit dem Rechnungshof zum Anlass genommen, unter Abstimmung mit dem Bund zu entscheiden, welche Projekte bis 2019 in der Planung seien. So sei von dem Projekt Regionalstadtbahn Neckar-Alb, das einmal im Umfang von über 600 Millionen € im Bundesprogramm angemeldet gewesen sei, jetzt nur noch das Modul 1 mit einem Volumen von 100 Millionen € in dem Programm bis 2019 enthalten. Dies bedeute eine Reduzierung des Gesamtvolumens um rund 500 Millionen €. Das Gesamtvolumen belaufe sich demnach auf knapp 1 Milliarde €. Vorausgesetzt werde, dass es eine Nachfolgeregelung für das GVFG-Bundesprogramm gebe.

Im Rahmen des Programms betrachte der Bund das Land und die Kommunen als eine staatliche Ebene. Im Außenverhältnis hafte somit das Land. Allerdings habe der Bund erklärt, dass das Land das Risiko an die kommunale Ebene weitergeben könne, was das Land im Wege des Förderbescheids auch tue. In den Bereichen, in denen das Land Aufgabenträger sei, also bei den DB-Vorhaben, übernehme das Land das Risiko, und in den Bereichen, in denen die Kommunen Aufgabenträger seien, werde eine Risikübernahme durch die kommunale Seite erwartet.

Das Ministerium kläre als Fördergeber die Kommunen darüber auf, dass es eine gesicherte Landesförderung von 20 % und eine Bundesförderung von bis zu 60 % gebe. Daher sei fraglich, warum die Anmeldung eines Vorhabens, für das sich eine Kommune nach entsprechender Aufklärung entscheide, abgelehnt werden sollte.

Der Vertreter des Rechnungshofs merkte an, als das Karlsruher Projekt im Jahr 2008 bewilligt worden sei, habe der Landesrechnungshof hier keine Probleme gesehen, weil damals das Bewilligungsvolumen der baden-württembergischen Projekte weit unter 1 Milliarde € gelegen habe, die Kombilösung in Karlsruhe auf ein Volumen von 500 Millionen € veranschlagt gewesen sei und generell alle im Landesprogramm enthaltenen Maßnahmen mit einer Bundesförderung von 60 % bedient worden seien. Mittlerweile lägen die Kosten des Karlsruher Projekts bei 800 Millionen €, während das Volumen des Gesamtprogramms des Landes bei über 1 Milliarde € liege.

Der Bund habe zwischenzeitlich eine etwas andere Position als zum Zeitpunkt der Beratenden Äußerung.

Bei der Bewilligung des Karlsruher Projekts sei das Ministerium auf die Empfehlung des Rechnungshofs, für den Landesanteil einen Festbetrag festzusetzen, eingegangen.

Der Vertreter des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur teilte mit, der ursprüngliche Förderbescheid für die Kombilösung in Karlsruhe beinhalte eine Bundesförderung von 60 %. Insoweit handle es sich um einen Altfall, der kraft Gesetzes privilegiert sei. Die zur Verfügung stehenden Bundesmittel müssten zunächst dafür eingesetzt werden, die Projekte, denen eine Förderung von 60 % beschieden worden sei, zu bedienen, soweit die Mittel reichten.

Darüber hinaus gebe es einen Ergänzungsantrag zu dem Karlsruher Projekt aus dem Jahr 2010, zu dem der Bewilligungsbescheid bereits eine „bis zu“-Angabe beinhalte. Insofern bestehe für das Karlsruher Projekt ein Risiko.

Der Vertreter des Rechnungshofs erwiderte, im Bewilligungsbescheid sei eine Förderung von bis zu 60 % für die Gesamtsumme beschieden. Somit sei der ursprünglich fest zugesagte Förderanteil in eine Förderung von bis zu 60 % umgewandelt, zuzüglich des Ergänzungsbetrags.

Der Vertreter des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur hob hervor, Einigkeit bestehe darin, dass beim Karlsruher Projekt der ursprüngliche Förderbescheid eine Förderung von 60 % und der Ergänzungsbescheid eine Förderung von bis zu 60 % beinhalte. Daran anknüpfend sei es letztlich eine politische Priorisierung, gemäß dem ursprünglichen Förderbescheid bevorzugt zu bedienen.

Die bereits genannte Abgeordnete der CDU bat, zu klären, ob die „bis zu“-Regelung für die Gesamtsumme oder für den Erhöhungsbetrag bei dem angesprochenen Projekt gelte.

Ein bereits genannter Abgeordneter der CDU richtete die Bitte an den Rechnungshof, zur Beratung der Mitteilung des Rechnungshofs im federführenden Ausschuss für Finanzen und Wirtschaft möglichst exakt zu beziffern, wie hoch von der vertraglichen Situation her das Gesamtrisiko für das Land Baden-Württemberg unter Berücksichtigung der Fälle, in denen die Kommunen das Risiko übernehmen, sei.

Der Vertreter des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur teilte mit, eine vertragliche Situation in dem angesprochenen Sinn gebe es nicht. In der Vergangenheit sei in einem entsprechenden Brief auf das Risiko hingewiesen worden. Die formale Umsetzung erfolge über den Förderbescheid, in dem in einer Nebenbestimmung die Risikoübernahme zur Voraussetzung für die Förderung gemacht werde. Dies gelte für alle Förderbescheide ab der Einführung der „bis zu“-Regelung.

Ein bereits genannter Abgeordneter der CDU bat erneut um Beantwortung seiner Frage, ob mit dem in Abschnitt II Ziffer 1 des Änderungsantrags erhaltenen Ersuchen, das Fördercontrolling des Landes weiter zu verbessern und das Förderprogramm stringent zu steuern, die Priorisierung der Vorhaben durch das Ministerium gemeint sei und warum dies gegebenenfalls nicht so in den Änderungsantrag hineingeschrieben werde.

Ein Abgeordneter der Grünen erwiderte, das Ersuchen in Abschnitt II Ziffer 1 des Antrags ergebe sich aus der Rechtslage und aus dem, was der Ministeriumsvertreter soeben vorgetragen habe. Dieser habe die stringente Steuerung und das Fördercontrolling deutlich beschrieben.

Ein bereits genannter Abgeordneter der SPD bemerkte, er entnehme der Debatte, dass der Rechnungshof und die Opposition das Ulmer Stadtbahnprojekt nicht zum GVFG-Bundesprogramm angemeldet hätten. Dies könne er dann auch bei Gelegenheit so in Ulm verbreiten.

Der zuletzt genannte Abgeordnete der CDU merkte an, durch die Aussage des Abgeordneten der Grünen sei seine Frage, ob mit einer stringenten Steuerung des Förderprogramms die Priorisierung gemeint sei und warum dies gegebenenfalls nicht in den Änderungsantrag hineingeschrieben werde, immer noch nicht beantwortet.

Der Ausschussvorsitzende hielt fest, ebenso wie bei Plenardebatten, bei denen der Redner selbst darüber entscheiden könne, ob er eine Frage zulasse oder nicht, obliege es auch in Ausschussberatungen dem jeweiligen Redner, ob er eine gestellte Frage aufgreife bzw. beantworte.

Der zuletzt genannte Abgeordnete der Grünen betonte, die an ihn gerichtete Frage des Abgeordneten der CDU sei dadurch beantwortet, dass der Ministeriumsvertreter zuvor dargelegt habe, wie das stringente Fördercontrolling und Vorgehen des Ministeriums aussehe.

Der Abgeordnete der CDU bestritt dies.

Mehrheitlich stimmte der Ausschuss dem Änderungsantrag der Abg. Andreas Schwarz u. a. GRÜNE und der Abg. Hans-Martin Haller u. a. SPD zu der Mitteilung Drucksache 15/5290 (Anlage 2) zu.

21. 07. 2014

Nicole Razavi

Anlage 1

**Rechnungshof
Baden-Württemberg**

Anregung

**für eine Beschlussempfehlung
des Ausschusses für Finanzen und Wirtschaft**

zu der Mitteilung des Rechnungshofs vom 2. Juni 2014 – Drucksache 15/5290

**Beratende Äußerung „Förderung von großen Infrastrukturvorhaben
im öffentlichen Personennahverkehr“**

Der Landtag wolle beschließen:

- I. Von der Mitteilung des Rechnungshofs vom 2. Juni 2014 – Drucksache 15/5290 – Kenntnis zu nehmen.
- II. Die Landesregierung zu ersuchen,
 1. das Fördercontrolling des Landes weiter zu verbessern, das Förderprogramm stringent zu steuern und die Vorhaben umgehend zu priorisieren;
 2. weitere Vorhaben des Landes nur dann für das Bundesprogramm anzumelden, wenn eine Nachfolgeregelung vorliegt;
 3. dem Landtag über das Veranlasste bis zum 31. Dezember 2014 zu berichten.

Karlsruhe, 4. Juli 2014

gez. Günter Kunz

gez. Armin-Hagen Berberich

Anlage 2

Zu TOP 2
27. Verk/InfrA/09. 07. 2014

Landtag von Baden-Württemberg
15. Wahlperiode

Änderungsantrag

der Abg. Andreas Schwarz u. a. GRÜNE und
der Abg. Hans-Martin Haller u. a. SPD

zu der Mitteilung des Rechnungshofs vom 2. Juni 2014 – Beratende Äußerung
„Förderung von großen Infrastrukturvorhaben im öffentlichen Personennah-
verkehr“ – Drucksache 15/5290

Der Landtag wolle beschließen:

- I. Von der Mitteilung des Rechnungshofs vom 2. Juni 2014 – Drucksache 15/5290 – Kenntnis zu nehmen.
- II. Die Landesregierung zu ersuchen,
 1. das Fördercontrolling des Landes weiter zu verbessern und das Förderprogramm stringent zu steuern;
 2. die bereits vom Ministerrat beschlossenen Vorhaben an das Bundesprogramm anzumelden, unter der Maßgabe, dass alle sonstigen Fördervoraussetzungen vorliegen;
 3. die Absicherung des Bundesanteils bei den bislang vom Ministerrat beschlossenen DB-Projekten zu übernehmen;
 4. sich weiterhin gegenüber dem Bund für die zügige Umsetzung einer bedarfsgerechten Nachfolgeregelung für das Bundes-GVFG einzusetzen, die entsprechend dem Beschluss der Ministerpräsidentenkonferenzen vom Juni 2014 zeitnah erfolgen soll;
 5. dem Landtag über das Veranlasste bis zum 31. Dezember 2014 zu berichten.

09. 07. 2014

Schwarz u. a. GRÜNE

Haller u. a. SPD