

Antrag

der Abg. Dr. Gisela Splett u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Innenministeriums

Keine Bezuschussung der unwirtschaftlichen Karlsruher Kombilösung

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. welche Rahmendaten (insbesondere Gesamtkosten, zuwendungsfähige Kosten, Höhe des Zuschusses des Bundes nach dem Entflechtungsgesetz, Höhe des Zuschusses des Landes nach dem EntflechtG, Auszahlungstermine für die Zuschüsse des Bundes und des Landes, Auswirkungen entstehender unabdingbarer Mehrkosten auf die Höhe der Zuschüsse von Bund und Land, Nutzen-Kosten-Faktor) als Ergebnis der für Oktober 2008 angekündigten Verhandlungen mit der Karlsruher Schieneninfrastrukturgesellschaft mbH (KASIG) über eine Finanzierungsvereinbarung vorlagen;
2. wie diese Rahmendaten von Ziffer 1 jetzt nach der aktuellen Kostenfortschreibung durch die KASIG und der Zuschussbewilligung durch den Bund aussehen;
3. ob infolge der geänderten Kostenberechnung erneute Verhandlungen über eine Finanzierungsvereinbarung bereits erfolgt sind oder noch erfolgen;
4. ob sie an ihrer Aussage aus der Antwort auf die Kleine Anfrage Drucksache 14/590 („dass eine Aufnahme von Neuvorhaben in die Förderung auch dann nicht mehr ohne Weiteres erfolgen kann, wenn eine Nutzen-Kosten-Untersuchung dem Vorhaben – wie der Kombi-Lösung in Karlsruhe – eine knappe gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit bescheinigt“) festhält und

- a) wenn ja, wie sie es begründet, dass sie das Projekt Kombilösung weiterhin fördern will, obwohl der Nutzen-Kosten-Faktor nach der aktuellen Kostenberechnung nur noch um Haaresbreite über 1,0 liegt;
 - b) wenn nein, welche Gründe sie für diesen Gesinnungswandel hat;
5. welche Auswirkungen es auf die Zahlung der Bundes- und Landeszuschüsse haben wird, wenn weitere – nach aller Erfahrung mit großen und komplexen Bauprojekten zu erwartende – Kostensteigerungen auftreten und der Nutzen-Kosten-Faktor hierdurch unter 1,0 fällt;
6. welche Rahmendaten (Höhe des Zuschusses des Bundes nach dem EntflechtG, Höhe des Zuschusses des Landes nach dem EntflechtG, Auszahlungstermine für die Zuschüsse des Bundes und des Landes) gelten für die nach dem ehemaligen GFVG-Bundesprogramm zu fördernden baden-württembergischen ÖPNV-Vorhaben
- a) mit abgeschlossener Finanzierungsvereinbarung, die noch nicht vollständig abfinanziert sind;
 - b) die bereits angemeldet sind, deren Finanzierungsvereinbarung aber noch nicht abgeschlossen ist;
7. in welchem Umfang das Land in den Jahren 2000 bis 2007 jeweils für die Kofinanzierung von nach dem ehemaligen GFVG-Bundesprogramm zu fördernden baden-württembergischen ÖPNV-Vorhaben Haushaltsmittel ausgegeben hat und welche Kofinanzierungsbeträge des Landes sich landesweit für alle in Ziffern 6 und 7 enthaltenen Bauprojekte in den Jahren 2008 bis 2019 ergeben;
8. ob eine im Rahmen der bis 2013 anstehenden Revision nach § 6 EntflechtG erfolgende Verringerung der Zuweisungen aus dem Bundeshaushalt an die Länder ab 2014 dazu führen würde, dass sich die Zuschüsse von Bund und/oder Land für das Projekt Kombilösung verringern oder sich die Auszahlung dieser Zuschüsse verzögern würde;
9. welche Auswirkung es hätte, wenn infolge von Bauverzögerungen bzw. Finanzierungsengpässen bei der Stadt Karlsruhe das Projekt Kombilösung bis zum Auslauf des EntflechtG im Jahr 2019 nicht abgeschlossen wäre und hier insbesondere, welche Folgen es für die bewilligten Zuschüsse hätte, wenn die Stadt Karlsruhe wegen finanzieller Engpässe das Projekt nach Fertigstellung des Straßenbahntunnels Kaiserstraße abbrechen würde, ohne den in zweiter Etappe vorgesehenen Straßentunnel Kriegsstraße zu bauen;
- II. auf eine Bezuschussung des Projekts Kombilösung Karlsruhe zu verzichten, da es mit Vorliegen der aktuellen Kostenberechnung kein angemessenes Nutzen-Kosten-Verhältnis mehr hat.

19. 12. 2008

Dr. Splett, Rastätter, Wölfle, Oelmayer, Sckerl GRÜNE

Begründung

Das Projekt Kombilösung erzielte auf der Basis der bisherigen Kostenberechnung mit Stand 2004 bei kalkulierten Gesamtkosten von 495,4 Millionen Euro einen Nutzen-Kosten-Faktor (NKF) von 1,19, was angesichts des enormen Investitionsaufwands bereits nicht sehr üppig war.

Rechnet man den Nutzen-Kosten-Faktor mit den von der Stadt Karlsruhe am 17. Dezember 2008 genannten Zahlen der jetzt vorliegenden aktuellen Kostenrechnung (588 Millionen Euro) neu, so ergibt sich ein NKF von 1,003, danach hätte das Projekt also einen volkswirtschaftlichen Nutzen, der um gerade einmal 3 % über den Kosten liegt.

Auch wenn der tatsächliche neue NKF geringfügig höher sein sollte, wird deutlich, dass das Projekt unwirtschaftlich ist. Berücksichtigt man zusätzlich noch die – bei allen Großprojekten dieser Art üblichen und daher zu erwartenden – kommenden Kostensteigerungen, wird deutlich, dass hier an einem finanziell aufwendigen Großprojekt festgehalten werden soll, obwohl es sich längst als unsinnig erwiesen hat.

Das Projekt stellt auch für die Stadt Karlsruhe vor dem Hintergrund der derzeit überhaupt nicht planbaren Finanzsituation der Kommunen in den nächsten zehn Jahren ein unkalkulierbares und nicht verantwortbares Risiko dar. Erschwerend kommt hinzu, dass derzeit noch nicht abgesehen werden kann, wie sich die Zahlungsflüsse des Bundes an die Länder für das ehemalige GVFG ab dem Jahr 2014 entwickeln werden, da im Entflechtungsgesetz bis 2013 eine Revision vorgesehen ist.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass heute noch nicht absehbare finanzielle Engpässe dazu führen werden, dass sich der Bauzustand auf der Kaiserstraße deutlich verlängert und/oder das Projekt nach Fertigstellung der 1. Etappe (Tunnelanlagen unter der Kaiserstraße, dem Marktplatz und der Karl-Friedrich-Straße) vorzeitig ohne die 2. Etappe (Straßentunnels unter der Kriegsstraße mit anschließendem Bau einer oberirdischen Straßenbahnstrecke) beendet werden muss. Hinzu kommt, dass der Bund die Notwendigkeit des Straßentunnels in der Kriegsstraße noch nicht anerkannt hat, sondern hierfür eine nochmalige Überprüfung fordert. Der Bundeszuschuss für diesen Teil des Vorhabens kann also noch keineswegs als gesichert angesehen werden.

Sollte das Vorhaben ohne Realisierung der Stadtbahn in der Kriegsstraße beendet werden, hätte dies verheerende Folgen für das erfolgreiche Karlsruher ÖPNV-Konzept, weil dann (bei Realisierung des Ziels einer schienenfreien Kaiserstraße) die Kapazität der stark belasteten Ost-West-Achse dauerhaft geringer wäre als heute und das mit der Kombi-Lösung angestrebte Ziel einer Kapazitätserhöhung in das Gegenteil verkehrt würde.

Erstaunlich ist auch der sachlich nicht nachvollziehbare Gesinnungswandel der Landesregierung in der Frage der Zweckmäßigkeit der Bezuschussung des Projekts. Innenminister Rech wies in einer am 22. Dezember 2006 von der Karlsruher Stadtzeitung zitierten Äußerung darauf hin, dass die zur Kofinanzierung von großen Infrastrukturprojekten zur Verfügung stehenden Mittel auf Jahre hinaus für bereits begonnene Maßnahmen fest gebunden seien. Bereits vorher hatte er in der Antwort auf die Kleine Anfrage Drucksache 14/590 ausgeführt: „Der Ministerrat hat am 4. Oktober 2005 beschlossen, dass bei der Förderung von Großvorhaben im ÖPNV ein noch strengerer Wertungsmaßstab anzulegen und eine Priorisierung der angemeldeten Maßnahmen nach verschiedenen Kriterien vorzunehmen ist. ... und dass eine Aufnahme von Neuvorhaben in die Förderung auch dann nicht mehr ohne Weiteres erfolgen kann, wenn eine Nutzen-Kosten-Untersuchung dem Vorhaben – wie der Kombi-Lösung in Karlsruhe – eine knappe gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit bescheinigt.“

Vor dem Hintergrund des durch die aktuelle Kostenberechnung spürbar verschlechterten NKF und der schwierigen finanziellen Lage der öffentlichen Hand sind diese Äußerungen heute aktueller denn je!

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 20. Januar 2009 Nr. 7–3895.03–01/246 nimmt das Innenministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

- 1. welche Rahmendaten (insbesondere Gesamtkosten, zuwendungsfähige Kosten, Höhe des Zuschusses des Bundes nach dem Entflechtungsgesetz, Höhe des Zuschusses des Landes nach dem EntflechtG, Auszahlungstermine für die Zuschüsse des Bundes und des Landes, Auswirkungen entstehender unabdingbarer Mehrkosten auf die Höhe der Zuschüsse von Bund und Land, Nutzen-Kosten-Faktor) als Ergebnis der für Oktober 2008 angekündigten Verhandlungen mit der Karlsruher Schieneninfrastrukturgesellschaft mbH (KASIG) über eine Finanzierungsvereinbarung vorlagen;*
- 2. wie diese Rahmendaten von Ziffer 1 jetzt nach der aktuellen Kostenfortschreibung durch die KASIG und der Zuschussbewilligung durch den Bund aussehen;*
- 3. ob infolge der geänderten Kostenberechnung erneute Verhandlungen über eine Finanzierungsvereinbarung bereits erfolgt sind oder noch erfolgen;*

Zu I. 1., I. 2. und I. 3.:

Der Zuwendungsantrag für das Verkehrsprojekt Kombi-Lösung Karlsruhe geht von Gesamtkosten in Höhe von 495.405.664 Mio. Euro aus. Als Ergebnis der fachtechnischen Prüfung des Landes vom August 2008 wurden zuwendungsfähige Kosten in Höhe von 436.475.757 Mio. Euro ermittelt. Diese Zahlen sind Grundlage für die vorläufige Festsetzung der Höhe der Förderung nach dem GVFG-Bundesprogramm. Die zwischen dem Land Baden-Württemberg und der Stadt Karlsruhe bereits am 3. Juli 2007 abgeschlossene Rahmenvereinbarung zur Realisierung der Kombi-Lösung Karlsruhe sieht ab dem Jahr 2010 zwölf Jahresraten von jeweils 8,4 Mio. Euro, insgesamt 100,8 Mio. Euro, als Landesanteil an der Gesamtförderung vor.

Die Auszahlungen der Bundeszuwendung wird im Rahmen der jährlichen Fortschreibung des GVFG-Bundesprogramms durch den Bund festgelegt.

Bei der gesamtwirtschaftlichen Bewertung dieses Projektes wurde ein Nutzen-Kosten-Indikator von 1,186 ermittelt.

Diese Rahmendaten waren Grundlage sowohl für die zwischen dem Land Baden-Württemberg und der Stadt Karlsruhe abzuschließende Finanzierungsvereinbarung für den Landesanteil an der Gesamtförderung als auch für die Förderung des Bundes im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms.

Der Bewilligungsbescheid für die Förderung der Kombi-Lösung Karlsruhe betreffend den GVFG-Bundesanteil wurde nach der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 8. Dezember 2008 erfolgten Pro-

grammaufnahme am 15. Dezember 2008 erteilt. Die Vereinbarung zwischen dem Land Baden-Württemberg und der Stadt Karlsruhe über die Finanzierung des Landesanteils am Verkehrsprojekt Kombi-Lösung Karlsruhe wurde am 22./23. Dezember 2008 abgeschlossen.

4. *ob sie an ihrer Aussage aus der Antwort auf die Kleine Anfrage Drucksache 14/590 („dass eine Aufnahme von Neuvorhaben in die Förderung auch dann nicht mehr ohne Weiteres erfolgen kann, wenn eine Nutzen-Kosten-Untersuchung dem Vorhaben – wie der Kombi-Lösung in Karlsruhe – eine knappe gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit bescheinigt“) festhält und*
- a) *wenn ja, wie sie es begründet, dass sie das Projekt Kombilösung weiterhin fördern will, obwohl der Nutzen-Kosten-Faktor nach der aktuellen Kostenberechnung nur noch um Haaresbreite über 1,0 liegt;*
- b) *wenn nein, welche Gründe sie für diesen Gesinnungswandel hat;*
5. *welche Auswirkungen es auf die Zahlung der Bundes- und Landeszuschüsse haben wird, wenn weitere – nach aller Erfahrung mit großen und komplexen Bauprojekten zu erwartende – Kostensteigerungen auftreten und der Nutzen-Kosten-Faktor hierdurch unter 1,0 fällt;*

Zu I. 4. und I. 5.:

An der Aussage in der Drucksache 14/590 wird festgehalten. Dort wird allerdings auch ausgeführt, dass nicht nur der NKU-Faktor, sondern auch weitere Kriterien wie „Raumbedeutsamkeit“, „Höhe der Gesamtinvestitionen“ oder die „regionale Ausgewogenheit“ eine Rolle bei der Förderentscheidung spielen. Höhere Baukosten eines Projekts müssen nicht zwangsläufig zu einem unzureichenden Nutzen-Kosten-Faktor (kleiner als 1,0) führen, da dieser durch verschiedenste Parameter beeinflusst wird. Mit Blick auf die bekannt gewordenen Kostensteigerungen hat das Innenministerium den Antragsteller auf die Äußerung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hingewiesen, wonach bei gravierenden Kostenerhöhungen die Gefahr bestehe, dass dem Vorhaben angesichts des knappen Nutzen-Kosten-Indikators die Fördervoraussetzungen entzogen werden.

6. *welche Rahmendaten (Höhe des Zuschusses des Bundes nach dem EntflechtG, Höhe des Zuschusses des Landes nach dem EntflechtG, Auszahlungstermine für die Zuschüsse des Bundes und des Landes) gelten für die nach dem ehemaligen GFVG-Bundesprogramm zu fördernden baden-württembergischen ÖPNV-Vorhaben*
- a) *mit abgeschlossener Finanzierungsvereinbarung, die noch nicht vollständig abfinanziert sind;*
- b) *die bereits angemeldet sind, deren Finanzierungsvereinbarung aber noch nicht abgeschlossen ist;*

Zu I. 6.:

Die im Rahmen des GFVG-Bundesprogramms in Baden-Württemberg derzeit und künftig geförderten ÖPNV-Maßnahmen werden grundsätzlich mit 60 v. H. vom Bund und mit 20 v. H. (Altfälle bis 2004 mit 25 v. H.) vom Land gefördert.

Die Auszahlung der Förderbeträge erfolgt in der Regel entsprechend der jährlichen Mittelbereitstellung durch den Bund bei gleichzeitiger Ergänzung durch Mittel des Landes.

7. *in welchem Umfang das Land in den Jahren 2000 bis 2007 jeweils für die Kofinanzierung von nach dem ehemaligen GFVG-Bundesprogramm zu fördernden baden-württembergischen ÖPNV-Vorhaben Haushaltsmittel ausgegeben hat und welche Kofinanzierungsbeträge des Landes sich landesweit für alle in Ziffern 6 und 7 enthaltenen Bauprojekte in den Jahren 2008 bis 2019 ergeben;*

Zu I. 7.:

In den Jahren 2000 bis 2007 hat das Land für Maßnahmen, die im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms gefördert wurden, rd. 112,3 Mio. Euro Kofinanzierungsmittel bereitgestellt.

Für die im aktuellen GVFG-Bundesprogramm enthaltenen Maßnahmen, die sich bereits in der Förderung befinden oder angemeldet sind, beläuft sich der Kofinanzierungsbedarf des Landes auf voraussichtlich rd. 522,8 Mio. Euro.

8. *ob eine im Rahmen der bis 2013 anstehenden Revision nach § 6 EntflechtG erfolgende Verringerung der Zuweisungen aus dem Bundeshaushalt an die Länder ab 2014 dazu führen würde, dass sich die Zuschüsse von Bund und/oder Land für das Projekt Kombilösung verringern oder sich die Auszahlung dieser Zuschüsse verzögern würde;*

Zu I. 8.:

Grundlage für die Förderung durch das Land ist die Finanzierungsvereinbarung mit der Stadt Karlsruhe. Die Revision der EntflechtG-Mittel spielt dabei keine Rolle. Ob und inwieweit das Ergebnis einer Revision auf die Höhe der Bundeszuwendung Einfluss haben könnte, kann mangels konkreter Anhaltspunkte nicht vorhergesagt werden.

9. *welche Auswirkung es hätte, wenn infolge von Bauverzögerungen bzw. Finanzierungsengpässen bei der Stadt Karlsruhe das Projekt Kombilösung bis zum Auslauf des EntflechtG im Jahr 2019 nicht abgeschlossen wäre und hier insbesondere, welche Folgen es für die bewilligten Zuschüsse hätte, wenn die Stadt Karlsruhe wegen finanzieller Engpässe das Projekt nach Fertigstellung des Straßenbahntunnels Kaiserstraße abbrechen würde, ohne den in zweiter Etappe vorgesehenen Straßentunnel Kriegsstraße zu bauen;*

Zu I. 9.:

Das GVFG-Bundesprogramm wird nach derzeitiger Rechtslage bis Ende 2019 fortgeführt. Zu den Konsequenzen aus dem Auslaufen der Bundesförderung auf Vorhaben, die bis dahin nicht schlussabgerechnet sind, hat sich der Bund noch nicht geäußert. Hierzu werden sich die Länder mit dem Bund auf ein Verfahren verständigen müssen.

II. *auf eine Bezuschussung des Projekts Kombilösung Karlsruhe zu verzichten, da es mit Vorliegen der aktuellen Kostenberechnung kein angemessenes Nutzen-Kosten-Verhältnis mehr hat.*

Zu II.:

Das Land sieht aufgrund der bisher bekannten Daten keine Veranlassung von seiner Förderzusage aus der abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarung abzurücken.

Rech

Innenminister