

Kleine Anfrage

der Abg. Dr. Gisela Splett GRÜNE

und

Antwort

des Innenministeriums

Finanzierung der Karlsruher Kombi-Lösung

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie steht die Landesregierung zu PPP-Modellen bei ÖPNV-Vorhaben, wie stellt sie sich die Nutzerfinanzierung in der Praxis vor und welche wirtschaftlichen Vorteile sieht sie bei PPP-Modellen in diesem Bereich?
2. Welche ÖPNV-Maßnahmen wurden bisher im Land oder in anderen Bundesländern im Rahmen von PPP realisiert, erhielten diese Maßnahmen GVFG-Fördermittel des Bundes und/oder des Landes und falls ja, welcher Finanzierungsteil wurde jeweils durch das PPP-Modell ersetzt?
3. Ist es denkbar, dass bei einem ÖPNV-Projekt, das mit Bundes-GVFG-Mittel gefördert wird, die Landesförderung durch PPP ersetzt wird und falls ja, wäre das Land dann in der Pflicht, die nachlaufende Finanzierung aus Haushaltsmitteln zu übernehmen?
4. Welche Kosten würde die Umsetzung eines entsprechenden Modells im Fall Karlsruher „Kombilösung“ für den Landeshaushalt bedeuten und wie ist in diesem Zusammenhang die in den BNN vom 16. Januar 2007 zitierte Äußerung von Minister Rech zu verstehen, wonach eine Finanzierung der „Kombilösung“ mit 100 Millionen Euro über 10 Jahre aus dem allgemeinen Verkehrsetat des Landes möglich sei?
5. Wie ist die in der Karlsruher Stadtzeitung vom 22. Dezember 2006 zitierte Äußerung von Minister Rech zu verstehen, dass die zur Ko-Finanzierung von großen Infrastrukturprojekten zur Verfügung stehenden Mittel, auf Jahre hinaus für bereits begonnene Maßnahmen fest gebunden sind und ab wann ist mit welchen finanziellen Spielräumen zu rechnen?
6. Wie soll im Falle der Finanzierung der „Kombilösung“ mit 100 Millionen Euro über 10 Jahre aus dem allgemeinen Verkehrsetat des Landes der nur bei Finanzierungen über das GVFG-Bundesprogramm fließende

Eingegangen: 19. 01. 2007 / Ausgegeben: 21. 02. 2007

1

- Bundeszuschuss in Höhe von 60 % ersetzt werden und welchen Vorteil verspricht sich die Landesregierung von einer Abkehr vom bis 2006 angestrebten Finanzierungsweg über das GVFG-Bundesprogramm?
7. Gab es im Fall des Projektes „Kombilösung“ bereits Gespräche mit dem Bund oder mit privaten Unternehmen über die Möglichkeit von PPP und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
 8. Ist die fachtechnische Prüfung der Zuschussanträge für die „Kombilösung“ inzwischen abgeschlossen und falls ja, mit welchem Ergebnis bzgl. Förderfähigkeit, Fördervolumen und Priorisierung der Maßnahme (vgl. Drucksache 14/590, Antworten zu Fragen 1. und 2., 3. sowie 5.) und welchen Nutzen-Kosten-Faktor der Standardisierten Bewertung und welche Bewertung nach anderen Kriterien hat die „Kombilösung“ nach aktuellem Stand (vgl. Drucksache 14/590 Antwort zu Fragen 6. bis 8.)?
 9. Welche Planungskosten (inkl. Personalaufwand) sind bisher beim Land in Vorbereitung der „Kombilösung“ insbesondere im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren angefallen?
 10. Wann ist mit dem Planfeststellungsbeschluss und wann mit einer Entscheidung zur Finanzierung der „Kombilösung“ zu rechnen?

19. 01. 2007

Dr. Splett GRÜNE

Begründung

Der GVFG-Antrag für die Karlsruher „Kombilösung“ wurde bereits im Dezember 2004 beim Land eingereicht. Laut Drucksache 14/590 war die fachtechnische Prüfung im Dezember 2006 noch nicht abgeschlossen; positive Aussagen zur Finanzierung konnten zu diesem Zeitpunkt nicht gemacht werden.

Im Dezember 2006 wurde von Innenminister Rech laut Presseberichterstattung erklärt, dass eine Förderung des Projekts nach herkömmlichen Maßstäben aufgrund der Finanzlage im ÖPNV nicht möglich sei. Zwischen Stadt Karlsruhe und Land sei deshalb vereinbart worden, in einer Arbeitsgruppe für das Projekt „Kombilösung“ Finanzierungsmodelle zu untersuchen, die auf dem Public-Private-Partnership-Prinzip aufbauen. Die Arbeitsgruppe im Innenministerium wolle ihre Ergebnisse bis Mitte des Jahres 2007 vorlegen.

Laut Zeitungsberichten Mitte Januar 2007 hat Innenminister Rech nun doch Landesmittel in Höhe von 100 Mio. Euro für die „Kombilösung“ in Aussicht gestellt. Demnach gibt es Überlegungen, die Mittel über einen Zeitraum von 10 Jahren aus dem „allgemeinen Verkehrsetat des Landes“ beizusteuern. Eine Entscheidung werde innerhalb des nächsten Vierteljahres angestrebt.

Vorliegende Anfrage soll zur Klärung der Fragen, die sich aus dieser Entwicklung ergeben, beitragen.

Antwort

Mit Schreiben vom 13. Februar 2007 Nr. 72–3890.4 beantwortet das Innenministerium die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie steht die Landesregierung zu PPP-Modellen bei ÖPNV-Vorhaben, wie stellt sie sich die Nutzerfinanzierung in der Praxis vor und welche wirtschaftlichen Vorteile sieht sie bei PPP-Modellen in diesem Bereich ?

Zu 1.:

Nach Ansicht der Landesregierung können PPP-Modelle auch im ÖPNV interessante Alternativen zu der herkömmlichen Finanzierung mittels öffentlicher Zuschüsse zu den Infrastrukturkosten nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sein. Durch die Betrachtung der „Lebenszykluskosten“ eines Projekts und den Einsatz privaten Kapitals kann es möglich werden, das Projekt schneller als mit einer herkömmlichen Finanzierung zu verwirklichen. Ob dabei eine Nutzerfinanzierung erfolgt und wie sie aussehen kann, müssen die Ergebnisse zeigen, die eine von der Stadt Karlsruhe eingesetzte Expertengruppe erarbeiten wird.

2. Welche ÖPNV-Maßnahmen wurden bisher im Land oder in anderen Bundesländern im Rahmen von PPP realisiert, erhielten diese Maßnahmen GVFG-Fördermittel des Bundes und/oder des Landes und falls ja, welcher Finanzierungsteil wurde jeweils durch das PPP-Modell ersetzt?

Zu 2.:

Bisher wurden im ÖPNV des Landes keine Projekte im Rahmen eines PPP-Modells verwirklicht. Die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH beabsichtigt den Neubau eines technischen Zentrums für verschiedene Tochterunternehmen durch einen privaten Anbieter. Nähere Erkenntnisse zum Verfahrensstand liegen hierzu nicht vor.

3. Ist es denkbar, dass bei einem ÖPNV-Projekt, das mit Bundes-GVFG-Mitteln gefördert wird, die Landesförderung durch PPP ersetzt wird und falls ja, wäre das Land dann in der Pflicht, die nachlaufende Finanzierung aus Haushaltsmitteln zu übernehmen?

4. Welche Kosten würde die Umsetzung eines entsprechenden Modells im Fall Karlsruher „Kombilösung“ für den Landeshaushalt bedeuten und wie ist in diesem Zusammenhang die in den BNN vom 16. Januar 2007 zitierte Äußerung von Minister Rech zu verstehen, wonach eine Finanzierung der „Kombilösung“ mit 100 Millionen Euro über 10 Jahre aus dem allgemeinen Verkehrsetat des Landes möglich sei?

Zu 3. und 4.:

Ob eine Gesamtfinanzierung unter Einschluss von Mitteln aus dem GVFG-Bundesprogramm möglich ist und welche finanziellen Folgen für den Landeshaushalt bestehen, wird die Expertengruppe aufzuzeigen haben. Eine weitere Möglichkeit stellt die von Herrn Minister Heribert Rech MdL angedeutete Finanzierungslösung mit Mitteln aus dem allgemeinen Verkehrsetat, also ohne Einsatz von GVFG-Landeskomplementärmitteln, dar.

5. *Wie ist die in der Karlsruher Stadtzeitung vom 22. Dezember 2006 zitierte Äußerung von Minister Rech zu verstehen, dass die zur Ko-Finanzierung von großen Infrastrukturprojekten zur Verfügung stehenden Mittel, auf Jahre hinaus für bereits begonnene Maßnahmen fest gebunden sind und ab wann ist mit welchen finanziellen Spielräumen zu rechnen?*

Zu 5.:

Im aktuellen GVFG-Bundesprogramm sind insgesamt neun laufende Vorhaben aus Baden-Württemberg enthalten. Es handelt sich um Stadtbahnausbaumaßnahmen in den Großstädten Stuttgart, Mannheim, Freiburg und Heilbronn sowie um S-Bahn-Ausbaumaßnahmen im Mittleren Neckarraum und im Rhein-Neckarraum. Hierzu werden voraussichtlich noch Kofinanzierungsmittel in Höhe von 50,5 Mio. € benötigt. Pro Jahr stehen jedoch weit weniger Mittel zur Verfügung. Neben dem Vorhaben „Kombi-Lösung“ sind weitere Maßnahmen im GVFG-Bundesprogramm angemeldet, die rechnerisch mehr als 100 Mio. € Kofinanzierungsmittel des Landes erfordern. Vor diesem Hintergrund kann derzeit keine Aussage getroffen werden, ab wann für das Projekt GVFG-Kofinanzierungsmittel bereitgestellt werden können. Gerade wegen dieser Unsicherheit prüft das Innenministerium, welche sonstigen Finanzierungswege in Betracht kommen können.

6. *Wie soll im Falle der Finanzierung der „Kombilösung“ mit 100 Millionen Euro über 10 Jahre aus dem allgemeinen Verkehrsetat des Landes der nur bei Finanzierungen über das GVFG-Bundesprogramm fließende Bundeszuschuss in Höhe von 60 % ersetzt werden und welchen Vorteil verspricht sich die Landesregierung von einer Abkehr vom bis 2006 angestrebten Finanzierungsweg über das GVFG-Bundesprogramm?*

Zu 6.:

Auf den GVFG-Bundesmittelanteil in Höhe von 60 % wird nicht verzichtet.

7. *Gab es im Fall des Projektes „Kombilösung“ bereits Gespräche mit dem Bund oder mit privaten Unternehmen über die Möglichkeit von PPP und wenn ja, mit welchem Ergebnis?*

Zu 7.:

Derzeit werden im Rahmen der Arbeiten der Expertengruppe Gespräche mit dem Bund und privaten Interessenten einer PPP-Lösung geführt. Die Ergebnisse werden in den Abschlussbericht der Expertengruppe einfließen.

8. *Ist die fachtechnische Prüfung der Zuschussanträge für die „Kombilösung“ inzwischen abgeschlossen und falls ja, mit welchem Ergebnis bzgl. Förderfähigkeit, Fördervolumen und Priorisierung der Maßnahme (vgl. Drucksache 14/590, Antworten zu Fragen 1. und 2., 3. sowie 5.) und welchen Nutzen-Kosten-Faktor der Standardisierten Bewertung und welche Bewertung nach anderen Kriterien hat die „Kombilösung“ nach aktuellem Stand (vgl. Drucksache 14/590 Antwort zu Fragen 6. bis 8.)?*

Zu 8.:

Die fachtechnische Prüfung ist aufgrund der Komplexität des Vorhabens noch nicht abgeschlossen. Die von der Antragstellerin KASIG GmbH vorgelegte Standardisierte Bewertung weist einen Faktor von 1,19 aus.

9. *Welche Planungskosten (inkl. Personalaufwand) sind bisher beim Land in Vorbereitung der „Kombilösung“ insbesondere im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren angefallen?*

Zu 9.:

Der bisherige Personalaufwand bei der Planfeststellungsbehörde im Vorfeld des Verfahrens (Beratung), im Scoping-Verfahren und im Planfeststellungsverfahren kann nur geschätzt werden. Der überschlägige Zeitaufwand beträgt im höheren Dienst ca. 200 Stunden und im mittleren Dienst ca. 50 Stunden. Dazu kommen noch ca. 30 Stunden eines Lärm- und Erschütterungsexperten der LUBW. Für die Beratungstätigkeit eines Brandschutzsachverständigen der Universität Karlsruhe entstanden bisher Kosten in Höhe von ca. 10.000 Euro, die am Ende des Verfahrens mit den Gebühren und Auslagen bei der KASIG erhoben werden. Zusätzlicher Personalaufwand fällt bei der Stadt Karlsruhe als Anhörungsbehörde für die Durchführung des Anhörungsverfahrens an.

10. *Wann ist mit dem Planfeststellungsbeschluss und wann mit einer Entscheidung zur Finanzierung der „Kombilösung“ zu rechnen?*

Zu 10.:

Die Planfeststellungsbehörde kann derzeit keinen Zeitpunkt für den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses nennen. Das Anhörungsverfahren bei der Stadt Karlsruhe ist noch nicht abgeschlossen, es steht eine erneute (Teil-) Offenlage an. Erst wenn nach Abschluss des Anhörungsverfahrens die Unterlagen und der Abschlussbericht der Stadt Karlsruhe vorliegen, kann der Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zeitlich genauer bestimmt werden. Die Daten für den weiteren Zeitplan des Anhörungsverfahrens sind derzeit nicht bekannt. Eine Entscheidung zur Art der Finanzierung kann erst dann erfolgen, wenn der Planfeststellungsbeschluss, das Ergebnis der fachtechnischen Prüfung und der Abschlussbericht der PPP-Expertengruppe vorliegen.

Rech

Innenminister