

**MINISTERIUM FÜR UMWELT,
NATURSCHUTZ UND VERKEHR
BADEN-WÜRTTEMBERG**

Postfach 10 34 39, 70029 Stuttgart
E-Mail: poststelle@uvm.bwl.de
FAX: 0711 126-2881

An den
Präsidenten des Landtags
von Baden-Württemberg
Herrn Peter Straub MdL
Haus des Landtags
Konrad-Adenauer-Str. 3
70173 Stuttgart

Stuttgart 07.02.2011
Name Matthias Heynig
Durchwahl (0711) 231 - 5725
Aktenzeichen 72-3890.0/1356
(Bitte bei Antwort angeben!)

nachrichtlich

Staatsministerium

Kleine Anfrage des Abg. Dr. Hans-Ulrich Rülke FDP/DVP
– **Bezuschussung von Streckenneubauten im Stadtbahnnetz**
– **Drucksache 14/7496**

Ihr Schreiben vom 20. Januar 2011

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

Ich frage die Landesregierung:

- 1. Welche Vorhaben im Bereich des Stadtbahnnetzes („Karlsruher Modell“) wurden seit 1996 in welcher Höhe und aufgrund welcher Förderprogramme durch die Landesregierung gefördert?*
- 2. Welchen Kosten-Nutzen-Faktor ergab die standardisierte Bewertung dieser Vorhaben jeweils?*

Folgende Vorhaben konnten identifiziert werden, die in dem abgefragten Zeitraum im Stadtbahnnetz nach dem „Karlsruher Modell“ gefördert wurden. Die jeweils förderrechtlich relevanten Faktoren der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) wurden den benannten Maßnahmen zugeordnet.

1. Ausbaumaßnahmen nach dem „Karlsruher Modell“:

Jahr	Strecke	Förderhöhe in Mio. €	Förderprogramme	NKU- Faktor
1996	Ubstadt – Menzingen	10,2	GVFG- Landesprogramm	1,5
1997	Bretten – Eppingen	18,3	GVFG- Landesprogramm	1,77
1997	Karlsruhe – Wörth	22,1	GVFG- Bundesprogramm	1,5
1998	Ubstadt – Odenheim	9,3	GVFG- Landesprogramm	1,5
1999	Eppingen – Heilbronn Hauptbahnhof	40,5	GVFG- Bundesprogramm	1,47
2002	Rastatt - Forbach (Murgtalbahn)	50,2	GVFG- Bundesprogramm	1,18
2003	Rastatt – Forbach – Freudenstadt (Murgtalbahn)	31,7	GVFG- Bundesprogramm	2,26
2005	Heilbronn – Öhringen	42,5	GVFG- Bundesprogramm	1,47
2006	Blankenloch – Spöck	22,1	ÖPNV - Landespro- gramm	1,75
2006	Freudenstadt Haupt- bahnhof – Eutingen im Gäu (Elektrifizie- rung Murgtalbahn)	9,1	GVFG – Bundes- programm	2,26
2010	Wörth – Germersheim	11,9	GVFG – Bundes- programm	1,38

2. Neubaumaßnahmen nach dem Karlsruher Modell:

Jahr	Strecke	Förderhöhe in Mio. €	Förderprogramme	NKU- Faktor
2001	Heilbronn Haupt- bahnhof – Pfulpark	32,5	GVFG – Bundes- programm	1,47
2003	Innenstadtstrecke in Bad Wildbad	27,6	ÖPNV - Landespro- gramm	1,30
2010	Kombilösung Karlsruhe		GVFG- Bundesprogramm	1,19

3. *Welche hier anwendbaren Förderprogramme sehen eine zwingende Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Faktors vor?*

Gemäß § 7 Abs. 2 der Landeshaushaltsordnung (LHO) sind für alle finanzwirksamen Maßnahmen angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchzuführen. Standardisierte Bewertungen werden auf alle Vorhaben angewendet, die nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) bzw. Entflechtungsgesetz gefördert werden, deren Investitionen 25 Mio. Euro überschreiten. Es kann auch bei der Beurteilung von Vorhaben mit einem Investitionsvolumen von 10 bis 25 Mio. Euro als Entscheidungshilfe dienen.

4. *Welche externen Effekte eines geplanten Öffentlichen Personennahverkehrs-Vorhabens werden derzeit in die standardisierte Bewertung einbezogen?*

In dem derzeit für alle Investitionsvorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), deren Kosten 25 Mio. Euro überschreiten und für die Zuwendungen aus Mitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) gewährt werden sollen, zwingend anzuwendenden „Standardisierten Bewertungsverfahren“ werden folgende "Externe Effekte" einbezogen:

- Lärmwirkungen des ÖPNV
- vom ÖPNV und motorisierten Individualverkehr (MIV) verursachte Schadstoffbelastungen und
- vom ÖPNV und vom MIV verursachte Klimafolgen

Nicht einbezogen sind derzeit andere "Externe Effekte" wie:

- entlastungsbedingte Rückgänge von Staus auf Straßen (sogenannte Interdependenzen),
- Einfluss der Verkehrsinfrastruktur auf die Wirtschaftsdynamik einer Region (economies of scale).

Beide Einflüsse werden im Rahmen des Standardisierten Bewertungsverfahrens nicht quantifiziert, da die Folgen auf Ebene der Vorhaben (Saldo Mitfall/Ohnefall) vernachlässigbar klein sein dürften. Bezogen auf das Gesamtsystem Verkehr in einer Region (MIV und ÖPNV) ist dies sicher anders.

5. *Ist sie der Auffassung, dass im Rahmen einer solchen Kosten-Nutzen-Untersuchung nichtmonetären Faktoren, z. B. der Energiebilanz, mehr Gewicht beigemessen werden sollte?*

Energiebilanzen, Flächenverbrauch u. ä. werden im Standardisierten Bewertungsverfahren monetär berücksichtigt und im Indikator E1 (Nutzen-Kosten-Indikator) der Bewertung ausgewiesen. Dies erfolgt bei der Bewertung eigenen Differenzbetrachtung zwischen dem sogenannten Ohnefall (ohne das Investitionsvorhaben) und dem Mitfall (Investitionsvorhaben ist realisiert) beispielsweise über die Kosten des Grunderwerbs für die erforderlichen Investitionen und in Form der entstehenden Energiekostendifferenz beim ÖPNV (als Bestandteile der ÖPNV-Betriebskosten) sowie bei den eingesparten Pkw-Betriebskosten.

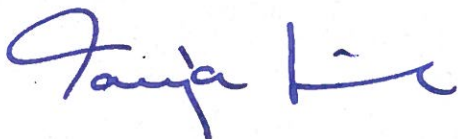
Daneben bietet das Standardisierte Bewertungsverfahren die Möglichkeit, im Rahmen des Indikators E2 (Nutzwertanalytischer Indikator) diese Kriterien explizit auszuweisen und im Rahmen einer Nutzwertanalyse zu berücksichtigen. Die Indikatoren lauten hier "Saldo des Gesamtenergieverbrauchs" und „Saldo des Flächenverbrauchs“.

Derzeit hat das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr keine Erkenntnisse, dass das Standardisierte Bewertungsverfahren Energieeffekte unterschätzt.

Bezüglich der Energiebilanz könnte eine vertiefende Untersuchung und Berücksichtigung von Effekten dann sinnvoll sein, wenn sie mit der Frage der lokalen Energieerzeugung verknüpft werden kann. Wenn in einem Einzelfall eine ausschließliche Erzeugung elektrischer Energie auf regenerativer Basis erfolgt (eigenes Wasserkraftwerk, eigener Windpark o.ä.) könnten ergänzende Aussagen zu zusätzlichen Erkenntnissen und ggf. zu Veränderungen der Beurteilung führen. Dies dürfte aber die Anwendungsmöglichkeiten eines „standardisierten“ Bewertungsverfahrens sprengen, zumal die Festschreibung der Nutzung einer auf bestimmter Grundlage erzeugten Energie nur sehr schwierig sicher gestellt werden kann (der Bewertung einer Maßnahme wäre ggf. nach einiger Zeit die Grundlage entzogen).

Andere Aspekte des Energieverbrauchs, wie z. B. die Energie für die Beleuchtung von Anlagen und für maschinentechnische Einrichtungen (Rolltreppen, Aufzüge usw.), werden zwar nicht explizit im Rahmen einer Energiebilanz ausgewiesen und ausgewertet, ihr Energieverbrauch wird aber im Rahmen der Betriebs- und Unterhaltungskosten einer Anlage berücksichtigt.

Mit freundlichen Grüßen



Tanja Gönner
Ministerin für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr