

**Anwort  
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige  
und der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
— Drucksache 12/143 —

**Öffentlicher Personennahverkehr in Ballungsräumen**

1. Die Enquete-Kommission „Vorsorge zum Schutz der Erdatmosphäre“ hat in ihrem Dritten Bericht (Drucksache 11/8030) die Bundesregierung aufgefordert, zur Minderung klimarelevanter Spuren-gase aus dem Verkehrssektor das Gemeindeverkehrsfinanzierungs-gesetz zu novellieren.  
Wird die Bundesregierung der Aufforderung der Enquete-Kommis-sion folgen und bis zum 1. September 1991 einen Novellierungsent-wurf vorlegen?

Die Bundesregierung überprüft zur Zeit die Frage der Begrenzung der Bundesfinanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzie-rungsgesetz, die Verteilung dieser Finanzhilfen sowie die Einbe-ziehung von Güterverkehrszentren in den Förderkatalog.

2. Welche konkreten Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, durch eine Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes zum Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) beson-ders in Ballungsräumen beizutragen?

Der Katalog der nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz förderfähigen Vorhaben berücksichtigt bereits in hohem Maße ÖPNV-Investitionen, insbesondere in Verdichtungsräumen und den zugehörigen Randgebieten.

Der Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen ist sogar an die Bedin-

gung geknüpft, daß die Vorhaben in Verdichtungsräumen oder den zugehörigen Randgebieten liegen. Die Auswahl der zu fördernden Vorhaben erfolgt im wesentlichen durch die dafür zuständigen Länder entsprechend deren verkehrspolitischen Prioritätensetzungen im Rahmen der jeweils verfügbaren Finanzmittel.

3. Inwieweit wird die Bundesregierung der Forderung der Enquete-Kommission Rechnung tragen, Verkehrskonzepte künftig am „Leitindikator CO<sub>2</sub>-Reduktion“ zu orientieren?

Die Bundesregierung hat bereits mit Kabinettsbeschuß vom 13. Juni 1990 beschlossen, die nationalen CO<sub>2</sub>-Emissionen bis zum Jahr 2005 erheblich zu reduzieren. Eine interministerielle Arbeitsgruppe erarbeitet Vorschläge, die sich an einem Reduktionsziel von 25 bis 30 Prozent orientieren.

4. Welche zusätzlichen Finanzmittel sollen im Bundeshaushalt 1991 zur Förderung des ÖPNV bereitgestellt werden?

Welche Überlegungen gibt es hinsichtlich der mittelfristigen Finanzplanung?

Nach geltendem Gesetz entfallen von den auf 3,28 Mrd. DM begrenzten Bundesfinanzhilfen 1,636 Mrd. DM auf Investitionen zur Verbesserung des ÖPNV. Das sind insgesamt rd. 314 Mio. DM mehr als bisher.

In den Jahren 1991 und 1992 sollen in den neuen Ländern für diese Zwecke jeweils 400 Mio. DM zusätzlich zur Verfügung gestellt werden.

5. Inwieweit ist die Bundesregierung bereit, die durch den Ausbau des ÖPNV vermiedenen Straßenbaukosten in der „Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV“ zu berücksichtigen?

Durch vermiedene Straßeninvestitionen werden die Nutzen der Straße durch die Verlagerung der Fahrten Nutzen des Schienennweges.

Nach dem Verfahren der „Standardisierten Bewertung von Verkehrsinvestitionen des ÖPNV“ werden die Nutzen der Verlagerung von Fahrten des IV zum ÖV ermittelt, insbesondere

- Einsparung des Primärenergieverbrauchs,
- vermiedene Abgasemissionen,
- vermiedene Unfallschäden,
- Einsparung IV-Betriebskosten.

Eine zusätzliche Bewertung der vermiedenen Straßeninvestitionen ist damit nicht zulässig.

6. Die Bundesregierung betont in ihrer Antwort auf die Große Anfrage der Fraktionen der CDU/CSU und FDP „Umwelt und Auto“ (Drucksache 11/8159) die besondere verkehrsentlastende Bedeutung des ÖPNV in Ballungsräumen.

In welchen Ballungsräumen der alten Bundesländer sieht die Bundesregierung einen dringenden Handlungsbedarf für Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNV?

Wie die Antwort der Bundesregierung (Drucksache 11/8159) deutlich macht, ist – mit Ausnahme des Verkehrs der bundeseigenen Eisenbahnen – die Ausgestaltung des ÖPNV in erster Linie Sache der Länder, Kreise und Gemeinden. Sie entscheiden über die Notwendigkeit des Ausbaus des ÖPNV und über den Einsatz zweckgebundener, verfügbarer Mittel.

Die Vorteile leistungsfähiger öffentlicher Nahverkehrsmittel kommen gerade in den Ballungsräumen besonders zur Geltung. Dies erfordert jedoch auch besonders kostenintensive Investitionen. Deshalb hatten die Länder z.B. 1989 auch rd. 85 Prozent der nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz für den ÖPNV verfügbaren Finanzhilfen den Verkehrsballungsräumen Berlin (West), Hamburg, Hannover, Bremen, Rhein-Ruhr, Rhein-Sieg, Rhein-Main, Rhein-Neckar, Stuttgart, Nürnberg und München zugeschieden.

7. Wird sich die Bundesregierung künftig dafür einsetzen, daß in Ballungsräumen Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNV hauptsächlich nach ihrem verkehrlichen Nutzen (Verlagerung des Individualverkehrs zum ÖPNV) beurteilt werden und daß in Einzelfällen Maßnahmen auch dann realisiert werden, wenn der verkehrliche Nutzen zwar unbestritten groß ist, der Nutzen-Kosten-Quotient aber aufgrund hoher Investitionskosten unter 1,0 liegt?

Investitionen in den ÖPNV werden nach einem standardisierten Verfahren bewertet. Dabei werden nicht nur örtliche, verkehrliche, betriebswirtschaftliche, volkswirtschaftliche Auswirkungen, sondern insbesondere auch ökologische Wirkungen bewertet. Nur bei Nutzen-Kosten-Quotienten größer 1,0 sind Investitionen in den ÖPNV sinnvoll.

---

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67

Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75  
ISSN 0722-8333