

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen)
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/5237 –**

Förderung von Linienbussen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) legt in § 2 Abs. 1 und § 3 Abs. 1 Buchstabe d fest, daß bei der Busförderung nur Standard-Linienbusse gefördert werden dürfen. Voraussetzung für diese Förderung ist u. a., daß die Belange Behinderter, alter Menschen und anderer Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigt werden. Dies ist bei der Fahrzeugförderung am besten durch die Niederflertechnik zu gewährleisten, die inzwischen auch im Bereich der Überlandbusse als Stand der Technik zu betrachten ist.

In zahlreichen kleineren Städten sind in den vergangenen Jahren sehr erfolgreiche Stadtbussysteme eingeführt worden, bei denen – z. B. in Städten mit engen Altsadttdurchfahrten – oft der Einsatz kürzerer Midi-Busse sinnvoll ist. Diese Busse sind jedoch bislang bei der Förderung benachteiligt.

1. Wie reagiert die Bundesregierung darauf, daß durch die Bundesländer (z. B. durch Baden-Württemberg) GVFG-Zuschüsse für andere Omnibusse als Standard-Linienbusse gewährt werden, obwohl der Gesetzestext des GVFG eindeutig festlegt, daß nur Standard-Linienbusse und Standard-Gelenkbusse gefördert werden dürfen?

Die Begriffe „Standard-Linienomnibusse“ und „Standard-Gelenkbusse“ in § 2 Abs. 1 Nr. 6 GVFG widerspiegeln keine Anbieter-/Käuferprofile (z. B. SL I, SL II), sondern haben zum Inhalt, daß nur Fahrzeuge mit einem für den Linienverkehr erforderlichen Standard förderfähig sind. Das können auch kleinere als die üblichen Omnibusse im Linienverkehr sein (z. B. sog. Midi-Busse).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 17. Juli 1996 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die Bundesregierung hat weder Anlaß noch das Recht dazu, auf Förderentscheidungen der Länder zugunsten der Neuanschaffungen von Bussen im Linienverkehr zu reagieren, sofern diese einen für den Linienverkehr erforderlichen Standard gewährleisten.

2. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß Niederflurfahrzeuge inzwischen auch im Sektor der Überlandlinienbusse Stand der Technik sind?

Grundsätzlich spiegeln auf den Überland-Linienverkehr ausgelegte niederflurige Busse den Stand der Technik im Sinne von § 3 Abs. 1 Buchstabe c GVFG wider. Gleichwohl lassen sie sich wegen entgegenstehender topographischer bzw. Bebauungsbedingungen nicht überall einsetzen.

3. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß für eine Förderung nach dem GVFG auch deshalb nur noch Niederflurbusse in Frage kommen, da nach dem GVFG bei der Förderung die Belange Behinderter, alter Menschen und anderer Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen zu berücksichtigen sind?

Bei der Behindertengerechtigkeit gemäß § 3 Abs. 1 Buchstabe d GVFG geht es nicht darum, einen bestimmten Fahrzeugtyp zu präferieren, sondern darum, die technische Auslegung der Fahrzeuge so vorzunehmen, daß – gemessen an den örtlichen Bedingungen – der möglichst barrierefreie Zugang und die sichere, angemessene Mitfahrgelegenheit für den genannten Personenkreis geboten wird.

Die Niederflurtechnik ist insoweit ein technisches System, das die Anforderungsmerkmale der Behindertengerechtigkeit erfüllt und gleichzeitig die Attraktivität für die anderen Nutzer sowie die Einsatzeffektivität deutlich steigert.

Es ist deshalb nicht verwunderlich, daß – nach Angaben des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen – derzeit rd. vier Fünftel der Stadtliniensbusse und alle Straßenbahnen, die nicht an Linien mit Hochbahnsteigen fahren sollen, in Niederflorauslegung bestellt werden. Die Busse sind oft zusätzlich mit einer seitlichen Absenkmöglichkeit (kneeling) und ausfahrbaren Rampen bzw. Hubliften ausgestattet. Auch bei manchen Niederflurstraßenbahnen sind Hublifte eingebaut.

Die Vorteile dieser neuen Technologie werden aber nur dann voll wirksam, wenn der Systemzusammenhang von Fahrzeugen und Haltestellen/Haltestellenumfeldern gewahrt wird.

Die Einsatzbedingungen (topographische Lage, örtliche Bebauung etc.) lassen es nicht überall zu, den ÖPNV-Linienverkehr mit Niederflurfahrzeugen zu betreiben. In solchen Fällen sind bei Hochflurfahrzeugen technische Ausgleichslösungen geboten (z. B. Hublifte bei Bussen oder Hochbahnsteige bei Straßenbahnen).

Es ist deshalb weder möglich noch geboten, mit Zuwendungen aus dem GVFG ausschließlich Niederflrbuslinien zu fördern.

4. In welcher Weise sollten nach Ansicht der Bundesregierung Midi-Busse (mit Niederflureinstieg) gefördert werden, sofern ihr Haupteinsatzgebiet – z. B. in Klein- und Altstädten – den Einsatz verkürzter Busse nahelegt?

Ab welcher Länge können Busse heute gefördert werden?

Hält die Bundesregierung eine entsprechende Korrektur der Förderrichtlinien für sinnvoll und kurzfristig realisierbar?

In den Antworten zu den Fragen 1 und 3 ist dargelegt, daß kürzere als die üblichen Linienbusse (sog. Midi-Busse) nach dem GVFG förderfähig sind, sofern sie die Bewilligungsvoraussetzungen nach § 3 GVFG erfüllen, also auch behindertengerecht ausgelegt sind.

Die DIN-Norm 70010 über die „Systematik der Straßenfahrzeuge“ enthält in Nummer 1.2.2.1 die Begriffe für Kraftomnibusse unterschiedlicher Bauart. Abmessungen und Gewichte sind in den §§ 32, 34 StVZO (entsprechend Richtlinie 85/3/EWG) ausgewiesen. Die DIN-Norm 75077 definiert ergänzend die Anforderungen an Kraftomnibusse für mobilitätsbehinderte Personen.

Weil die meisten Bundesländer Nahverkehrsgesetze erst vor kurzem verabschiedet haben, werden – sofern erforderlich – deren Förderrichtlinien dem neuen Gesetzesstand angepaßt. Die Bundesregierung geht von der Übereinstimmung auch der Neufassungen mit den GVFG-Regelungen aus.

