

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Oswald Metzger, Albert Schmidt (Hitzhofen) und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Öffentlicher Nahverkehr in Ulm/Neu-Ulm mit Region

Die Städte Ulm und Neu-Ulm beabsichtigen, das bereits vorhandene Straßenbahnnetz großflächig auszubauen. Nachdem in einer Machbarkeitsstudie, deren Ergebnis seit Mitte 1993 vorliegt, ein sehr guter Kosten-Nutzen-Faktor in Höhe von 4,97 ermittelt wurde, haben die Städte im Jahr 1994 einen Rahmenantrag zur Förderung der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gestellt. Es sollen fünf Durchmesserlinien als Stadtbahnstrecken in Normalspur gebaut werden. Der Ausbau der Straßenbahn in den beiden Städten soll Grundlage für die verkehrliche Verknüpfung des Oberzentrums mit der Region sein. In einem vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg angeregten und vom Freistaat Bayern sowie den Gebietskörperschaften und der Region Donau-Iller getragenen „Modellversuch Ulm“ soll ein Verkehrskonzept erarbeitet und umgesetzt werden, das die Situation des ÖPNV in der Region Donau-Iller verbessert und die Attraktivität des ÖPNV zur Bewältigung zukünftiger Verkehrsströme erhöht. Erstmals sollen von Beginn an namhafte Firmen der Verkehrsindustrie dieses Konzept mitgestalten und umsetzen.

Der Bundesminister für Verkehr war bisher nicht bereit, das Vorhaben in das Bundesprogramm aufzunehmen. Nach lange andauernden Verhandlungen wurde seitens des Bundes die Aufnahme eines ersten Teilabschnitts des künftig geplanten Straßenbahnnetzes mit fünf Linien in die Bundesförderung in Aussicht gestellt. Als Voraussetzung verlangt das Bundesministerium für Verkehr allerdings den Nachweis der Wirtschaftlichkeit, bezogen auf jede in Ulm/Neu-Ulm neu zu bauende Strecke in Form einer Standardisierten Bewertung (Nutzen-Kosten-Faktor höher als 1,0). Nachdem auch über drei Jahre nach Stellung des ursprünglichen Antrags noch keine Entscheidung vorliegt, dient die Anfrage dazu, den Stand des Verfahrens und die weiteren Aussichten zu ermitteln.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Befürwortet die Bundesregierung grundsätzlich eine kommunale Verkehrsplanung mit dem gezielten Ausbau des ÖPNV mit einer entsprechenden Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere durch die Verwirklichung von Straßenbahnkonzepten?
2. Ist die Bundesregierung der Ansicht, daß die Kommunen bei Straßenbahnaus- oder -neubauvorhaben durch Beratung und Hilfeleistung seitens des Bundes unterstützt werden müssen?
3. Wie ist der Stand des Zuschußgewährungsverfahrens nach § 6 Abs. 1 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für den Ausbau der Straßenbahn in Ulm/Neu-Ulm?
4. Welche Gründe sind aus Sicht der Bundesregierung dafür verantwortlich, daß über drei Jahre nach Antragstellung auf Gewährung von Zuwendungen nach dem GVFG für den Ausbau eines flächendeckenden Straßenbahnnetzes in Ulm/Neu-Ulm noch keine abschließende Entscheidung des Bundesministeriums für Verkehr zumindest für einen Teilabschnitt vorliegt?
5. Ist eine erneute förmliche Stellung eines GVFG-Finanzantrags für den von den Städten Ulm und Neu-Ulm in Absprache mit dem Bundesministerium für Verkehr nunmehr geplanten ersten Teilabschnitt erforderlich?
6. Ist davon auszugehen, daß ggf. nach Antragstellung und Vorlage der notwendigen Unterlagen sowie Prüfung durch das Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg eine zügige Entscheidung durch das Bundesministerium für Verkehr getroffen wird?

Wann wäre mit einer Entscheidung zu rechnen?

7. Kann davon ausgegangen werden, daß im Falle der Erfüllung der Voraussetzungen nach dem GVFG, insbesondere bei einem Ergebnis der Standardisierten Bewertung mit einem höheren Kosten-Nutzen-Quotienten als 1,0, eine positive Förderentscheidung durch das Bundesministerium für den ersten Teilabschnitt des Ausbaus der Straßenbahn in Ulm/Neu-Ulm getroffen wird?
8. Wie beurteilt die Bundesregierung die Situation und die Aussichten für den Straßenbahnausbau in Ulm/Neu-Ulm für den Fall, daß der Kosten-Nutzen-Quotient niedriger liegt, in Anbetracht der Umstände, daß das Gesamtkonzept auf fünf Linien basiert und hierfür ein außergewöhnlich hoher Kosten-Nutzen-Quotient von 4,97 ausgewiesen ist, sowie der Tatsache, daß die betroffenen Bundesländer Baden-Württemberg und Bayern das Vorhaben befürworten und zur Förderung bereit sind?

Geht die Bundesregierung in diesem Zusammenhang davon aus, daß eine weitaus höhere Wirtschaftlichkeit erst bei Realisierung des Gesamtkonzepts („Fünf-Linien-Konzept“) gegeben ist?
9. Welche Gründe sprechen aus heutiger Sicht für oder gegen die Verwirklichung des „Fünf-Linien-Konzepts“?

10. Welche Aussichten bestehen für die zeitnahe Verwirklichung weiterer Teilabschnitte bzw. das Gesamtkonzept, sofern eine Förderung des ersten Teilabschnittes erfolgt?

Bis zu welchem Zeitpunkt könnte das „Fünf-Linien-Konzept“ verwirklicht werden?

11. In welcher Reihenfolge erfolgt die Vergabe der inzwischen auf 3,28 Mrd. DM pro Jahr reduzierten GVFG-Mittel (Bundesprogramm)?

Welche Rolle spielt dabei der Zeitpunkt der Antragstellung auf Fördermittel (der erste Antrag für Ulm/Neu-Ulm erfolgte bereits 1994!) und der (in Ulm mit 4,97 besonders hohe) Kosten-Nutzen-Quotient?

Bonn, den 28. Januar 1998

Oswald Metzger

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

