

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oswald Metzger, Albert Schmidt
(Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
– Drucksache 13/9730 –

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 Gemeindeverkehrsfinanzierungsge-
setz (GVFG) gestellt. Es sollen fünf Durchmesserlinien als Stadtbahn-
strecken 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 „Mo-
dellversuch Ulm“ soll ein Verkehrskonzept erarbeitet und umgesetzt wer-
den, das die Situation des ÖPNV in der Region Donau-Iller verbessert
und die Attraktivität des ÖPNV zur Bewältigung zukünftiger Verkehrs-
ströme erhöht. Erstmals sollen von Beginn an namhafte Firmen der Ver-
kehrsindustrie dieses Konzept mitgestalten und umsetzen.

Der Bundesminister für Verkehr war bisher nicht bereit, das Vorhaben in
das Bundesprogramm aufzunehmen. Nach lange andauernden Ver-
handlungen wurde seitens des Bundes die Aufnahme eines ersten Teil-
abschnitts des künftig geplanten Straßenbahnnetzes mit fünf Linien in
die Bundesförderung in Aussicht gestellt. Als Voraussetzung verlangt das
Bundesministerium für Verkehr allerdings den Nachweis der Wirtschaft-
lichkeit, 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.

Vorbemerkungen

Das Land Baden-Württemberg hatte in Abstimmung mit dem Frei-
staat Bayern im Dezember 1994 einen Rahmenantrag für die För-
derung des Vorhabens Stadtbahn Ulm/Neu-Ulm mit Mitteln des
Bundesprogramms gemäß § 6 Abs. 1 Gemeindeverkehrsfinanzie-

rungsgesetz (GVFG) vorgelegt. Dieser Antrag umfaßte den Aufbau eines Stadtbahnnetzes in Ulm und Neu-Ulm mit fünf neuen Linien. Die zum Nachweis der Sinnfälligkeit des Vorhabens beigegebene Machbarkeitsstudie der Stadt Ulm erfüllte jedoch noch nicht die Anforderungen an das Standardisierte Bewertungsverfahren.

Maßgeblich für die Förderung ist u. a. der Nachweis der wirtschaftlichen Sinnfälligkeit für jeden Teilabschnitt, der einen eigenen Verkehrswert hat und eine eigene Investitionsentscheidung erfordert.

Vor diesem Hintergrund wurde mit den beteiligten Ländern und Kommunen das weitere Vorgehen festgelegt.

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?

Die Bundesregierung befürwortet grundsätzlich den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs und fördert ihn mit erheblichen finanziellen Mitteln.

2. Ist die Bundesregierung der Ansicht, daß die Kommunen bei Straßenbahn- oder -neubauvorhaben durch Beratung und Hilfeleistung seitens des Bundes unterstützt werden müssen?

Ja; der Bund unterstützt die Kommunen im Rahmen seiner Zuständigkeiten und Möglichkeiten.

3. Wie ist der Stand des Zuschußgewährungsverfahrens nach § 6 Abs. 1 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für den Ausbau der Straßenbahn in Ulm/Neu-Ulm?

Der Bund hat einen ersten Teilabschnitt der Stadtbahn Ulm/Neu-Ulm zwischen Wissenschaftsstadt und Ludwigsfeld unter Berücksichtigung der bestehenden Straßenbahnlinie Söflingen–Donauhalle bedingt (Kategorie „c“) in das Bundesprogramm gemäß § 6 Abs. 1 GVFG mit zuwendungsfähigen Kosten von 139,5 Mio. DM und einer Anlaufrate der Förderung von 2 Mio. DM im Jahr 1999 aufgenommen.

Diese Mittel können in Anspruch genommen werden, wenn die Fördervoraussetzungen nach § 3 GVFG erfüllt werden. Dazu ist das Vorhaben von den Städten Ulm und Neu-Ulm durchzuplanen. Außerdem ist ein Wirtschaftlichkeitsnachweis nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung durchzuführen. Diese Untersuchungen sollen Mitte des Jahres abgeschlossen werden. Anschließend wäre bei positivem Ausgang der Förderantrag zu stellen.

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 flächen-deckenden Straßenbahnnetzes in Ulm/Neu-Ulm noch keine abschließende Entscheidung des Bundesministeriums für Verkehr zu mindest für einen Teilabschnitt vorliegt?

Der Bundesregierung liegt noch kein Förderantrag vor.

5. Ist eine erneute formliche 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?

Nein; auf die Antwort zur Frage 4 wird verwiesen.

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?

Ja; der Termin hängt von der Vorlage des Förderantrages ab.

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?

Das Vorhaben kann gefördert werden, wenn die Voraussetzungen hierfür nach § 3 GVFG erfüllt sind. Dies setzt u. a. einen Nutzen-Kosten-Quotienten größer als 1,0 voraus.

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?

Auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen.

9. Welche Gründe sprechen aus heutiger Sicht für oder gegen die Verwirklichung des „Fünf-Linien-Konzepts“?

Bei dem Fünf-Linien-Konzept handelt es sich um eine umfassende Gesamtplanung der beteiligten Kommunen, welche in einzelnen Schritten zu verwirklichen wäre. Zur Zeit wird die Sinnfälligkeit

keit eines ersten Teilabschnittes untersucht. Hierüber wird nach Abschluß der Untersuchungen entschieden.

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?

Für jeden Teilabschnitt, der einen eigenen Verkehrswert besitzt und eine eigene Investitionsentscheidung erfordert, ist der Nachweis der Sinnfälligkeit erforderlich, wenn eine Finanzierung mit Mitteln aus dem GVFG-Bundesprogramm angestrebt wird. Die Förderung richtet sich nach Maßgabe der verfügbaren finanziellen Mittel. Neben der Förderung im Bundesprogramm gemäß § 6 Abs. 1 GVFG besteht auch die Möglichkeit zur Finanzierung des Vorhabens aus Mitteln, deren Verwendung in der alleinigen Verantwortung der Länder steht, etwa aus dem Länderprogramm gemäß § 6 Abs. 2 GVFG oder mit Regionalisierungsmitteln und originären Ländermitteln. Hiervon und aus den Entscheidungen der Kommunen und der beteiligten Länder wird sich der Zeitpunkt der Verwirklichung bestimmen.

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?

Die Fragestellung geht von falschen Voraussetzungen aus. Die GVFG-Mittel sind nicht reduziert worden. Richtig ist vielmehr, daß die im Zuge der deutschen Wiedervereinigung vorgenommene zeitlich befristete Erhöhung des Plafonds um 3 Mrd. DM, welche im Rahmen der Bahnstrukturreform bis 1996 verlängert wurde, nunmehr ausgelaufen ist. Zeitgleich wurden jedoch die im Rahmen des Regionalisierungsgesetzes den Ländern vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel von 8,7 Mrd. DM auf 12,1 Mrd. DM erhöht. Diese Mittel können auch investiv verwendet werden.

Im übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.