

Antwort auf eine Kleine Anfrage
— Drucksache 10/171 —

Betr.: Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs in der Fläche

Wortlaut der Kleinen Anfrage des Abg. Rau (FDP) vom 9. 9. 1982

Im Interesse der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs vor allem in der Fläche sind vom Bund in der Vergangenheit in einzelnen Regionen der Bundesrepublik Modellvorhaben gefördert worden.

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Modellvorhaben im ÖPNV sind vom Bund bisher gefördert worden (Ort, finanzieller Aufwand, Förderbetrag, Kurzbeschreibung des Modells und ggf. Erfahrungen)?
2. Welche dieser Vorhaben wurden/werden in Niedersachsen durchgeführt?
3. Haben die Erfahrungen mit Modellvorhaben zum ÖPNV niedersächsische Gemeinden/Kreise veranlaßt, neue Systeme bzw. Regelungen im ÖPNV zu übernehmen?
4. Sind der Landesregierung Anträge von Gemeinden/Kreisen aus Niedersachsen zur Förderung von Modellvorhaben oder zur Einführung neuer Systeme bzw. Regelungen im ÖPNV bekannt, die nicht positiv beschieden wurden?
5. Ist die Landesregierung grundsätzlich bereit,
 - a) Modellvorhaben zur Verbesserung des ÖPNV in Niedersachsen zu unterstützen, und wie?
 - b) ähnlich wie die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz die Einrichtung, Erweiterung oder Verdichtung von Linienverkehren im ländlichen Raum durch ein Starthilfeprogramm zu fördern?

Antwort der Landesregierung

Der Niedersächsische Minister
für Wirtschaft und Verkehr
— 01.2 — 57.00 —

Hannover, den 1. 11. 1982

Zu 1.

Vom Bund werden derzeit einige Modellvorhaben im ÖPNV gefördert, die der Erprobung

- a) neuartiger und umfassender Formen der Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen unter Beteiligung der kommunalen Seite und
- b) von Rufbussystemen dienen.

Zu a)

Die nachstehend im einzelnen aufgeführten Modellvorhaben werden mit dem Ziel durchgeführt, in unterschiedlich strukturierten Nahverkehrsräumen Erfahrungen mit neuen Organisationsformen zu gewinnen. Dabei handelt es sich um folgende Versuche:

— Nahverkehrsmodell Hohenlohekreis

Seit 1979 wird (bis 1983) beispielhaft für einen verkehrsschwachen ländlichen Raum eine flächendeckende Verkehrsbedienung mit einem Zeittaktverkehr, einem Zonentarif und einer weitgehenden Integration von Sonderverkehren in den allgemeinen Linienverkehr erprobt. Dabei ist der Landkreis der umfassende Aufgabenträger, der das Verkehrsangebot entscheidend bestimmt und organisiert.

Der Versuch ist noch nicht abgeschlossen. Die bisherigen Zwischenergebnisse ermöglichen noch keine zuverlässige Bewertung.

Nach dem vom Bundesminister für Verkehr veröffentlichten vorläufigen Wirtschaftsergebnis waren im Jahr 1981 Ausgaben in Höhe von 10,2 Mio. DM entstanden, denen im gleichen Zeitraum Tarifeinnahmen und gesetzlich begründete Ausgleichszahlungen von zusammen 8 Mio. DM gegenüberstanden; die Differenz von 2 Mio. DM war je zur Hälfte vom Bund und vom Landkreis zu tragen.

Die folgenden drei Modellversuche werden seit 3 Jahren vorbereitet. Nach den Erläuterungen im Entwurf des Bundeshaushaltsplans 1983 ist mit ihrem Beginn 1983/1984 zu rechnen.

— Projekt Lippe

In diesem Fall soll der ÖPNV in einem ländlich zentralörtlichen Verflechtungsgebiet mittlerer Stufe in der Randlage zu einem Verdichtungsgebiet in ein ÖPNV-Gesamtsystem integriert werden.

Fördermittel des Bundes sind wie folgt vorgesehen:

1983 — 1,0 Mio. DM; 1984 — 2,0 Mio. DM; 1985 — 1,5 Mio. DM; 1986 — 1,5 Mio. DM; zusammen 6,0 Mio. DM.

— Projekt Bodenseekreis

Hier soll der ÖPNV neu geordnet werden, und zwar unter einer weitgehenden Integration von Berufs- und Schülerverkehren in den allgemeinen Linienverkehr. Dabei ist beabsichtigt, das dort z. Z. bereits im Modellversuch betriebene Rufbussystem, wenn es fortgeführt werden sollte, mit einzubeziehen.

Fördermittel des Bundes sind wie folgt vorgesehen:

1983 — 1,0 Mio. DM; 1984 — 2,0 Mio. DM; 1985 — 1,5 Mio. DM; 1986 — 1,5 Mio. DM; zusammen 6,0 Mio. DM.

— Projekt Tübingen

Es wird beabsichtigt, im Raum Tübingen auf der Grundlage bedarfsorientierter und raumordnungspolitischer Zielsetzungen ein ÖPNV-Konzept für einen Nahverkehrsraum zu entwickeln, der als Besonderheiten ein Zentrum von überregionaler Bedeutung in den Bereichen Bildung, Verwaltung und Justiz sowie mehrere gewerbliche und industrielle Zentren aufweist.

Fördermittel des Bundes sind wie folgt vorgesehen:

1984 — 1,0 Mio. DM; 1985 — 2,0 Mio. DM; 1986 — 1,5 Mio. DM; zusammen 4,5 Mio. DM.

Zu b)

— RETAX

In der Stadt Wunstorf wird seit 1979 bis Ende September 1983 das auf alle Ortsteile erstreckte Rufbussystem „RETAX“ des Herstellers MBB im Modellversuch erprobt.

Ziel dieses Versuchs ist, technische, organisatorische und wirtschaftliche Erfahrungen eines weitgehend bedarfsorientierten öffentlichen Verkehrsmittels im ländlichen Raum und zugleich in einer Randzone eines Verdichtungsraumes zu gewinnen. Eine abschließende Bewertung ist gegenwärtig während des noch laufenden Versuchs nicht möglich, da auch noch z. Z. Betriebs- und Tarifvarianten neu in das Versuchsprogramm aufgenommen werden.

Die durch Tarifeinnahmen nicht gedeckten Kosten belaufen sich für den gesamten Erprobungszeitraum auf ca. 30,6 Mio. DM, die zu 75 % vom Bund, zu 15 % vom Land und zu 10 % vom Zweckverband Großraum Hannover getragen werden.

— RUFBUS

Das von Dornier entwickelte RUFBUS-System wird seit Ende 1978 im großen Probebetrieb im Raum Friedrichshaven (Bodensee) in einem ländlichen Bereich erprobt. Im Laufe des Modellversuchs wurde die ursprüngliche Absicht einer reinen Bedarfssteuerung zu einer Mischform zwischen Bedarf- und Linienbetrieb weiterentwickelt. Das neue Systemkonzept hat zu Problemen geführt, die mit den bisher zur Verfügung stehenden technischen Anlagen nicht zufriedenstellend gelöst werden konnten. Gegenwärtig ist offen, ob dieser Modellversuch über das Jahr 1982 hinaus fortgeführt werden kann.

Die Höhe der Fördermittel des Bundes ist mir im einzelnen nicht bekannt. In den Erläuterungen des Entwurfs des Bundeshaushaltsplans 1983 (Anlage zur BT-Drs 9/1920) sind im Einzelplan 30 — Geschäftsbereich des Bundesministers für Forschung und Technologie — nur Angaben für die Förderung von Bussystemen insgesamt enthalten, und zwar für

a) Forschungs- und Entwicklungsvorhaben	4,1 Mio. DM
b) Investitionen	26,6 Mio. DM.

Hierbei sind auch Vorhaben berücksichtigt, die sich z. B. mit der Entwicklung von Automationstechnik, der Lärminderung und der Kfz.-Technik im ÖPNV befassen.

— Telebus für Behinderte in Berlin (West)

Bei diesem Forschungsvorhaben handelt es sich um das Modell einer Beförderungsmöglichkeit für Behinderte, die infolge ihrer Beeinträchtigung die öffentlichen Verkehrsmittel nicht benutzen können.

Die Maßnahme wird im Auftrag des Landes Berlin von der Studiengesellschaft Nahverkehr mbH in Berlin durchgeführt. Sie wurde 1978 begonnen. Die Laufzeit ist zunächst bis zu 5 Jahren vorgesehen.

Hinsichtlich der Fördermittel des Bundes gelten meine vorstehenden Hinweise zum Modellvorhaben „RUFBUS“.

Bei diesem Beförderungsdienst handelt es sich nicht um eine besondere Form des ÖPNV im eigentlichen Sinne, sondern um eine Maßnahme, die in Berlin vom Gemeinwesen als Träger öffentlicher Sozialbelange durchgeführt wird. Sie ist deshalb mit den von kommunaler Seite oft eingerichteten Behindertenbeförderungsdiensten, so u. a. in Hannover und Braunschweig, zu vergleichen.

Zu 2.

Rufbussystem „RETAX“ in Wunstorf.

Zu 3.

Nein, das wäre aber auch noch nicht möglich, da die Modellversuche, soweit sie derzeit laufen, noch nicht abgeschlossen und deshalb auch noch keine auswertbaren Ergebnisse bekannt sind.

Zu 4.

Der Landkreis Goslar hatte 1979 beim Bund beantragt, ein Bedarfsbus-System als Modellversuch zu fördern. Der Bundesminister für Forschung und Technologie hat dies mit der Begründung abgelehnt, daß bereits zwei Systeme, und zwar das System RUF-BUS im Bodenseekreis und das System RETAX in Wunstorf getestet und gefördert würden und eine Erhöhung der Zahl der Erprobungsprogramme der Bedarfsbus-Systeme nicht vorgesehen sei.

Zu 5. a)

Nein, da nach der übereinstimmenden Auffassung des Bundes und der Länder gegenwärtig eine ausreichende Zahl voneinander verschiedener Modelle erprobt wird. Ihr Ablauf und ihre Auswertung müssen zunächst abgewartet werden.

Zu 5. b)

Nein.

In Vertretung des Staatssekretärs
Dr. Liening