

Gesetzentwurf

der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner, Lisa Badum, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Dr. Bettina Hoffmann, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Claudia Müller, Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (1. VerkehrswendeG-ÄndG-GVFG)

A. Problem

Eine konsequente Umgestaltung der Verkehrsstruktur ist angesichts von Klimaschutz, Verkehrssicherheit und der zunehmenden Verdichtung in den Städten, aber auch zur Sicherung eines Mobilitätsangebotes für alle in den ländlichen Räumen dringend geboten. Autoverkehr verursacht Umwelt- und Gesundheitsbelastungen durch Feinstaub, Stickoxide, CO₂-Ausstoß und Verkehrslärm. Jährlich gibt es über 3 000 Verkehrstote und knapp 400 000 Verunglückte. Zu etwa 85 Prozent werden die Unfälle durch Kraftfahrzeuge verursacht. Für zu Fuß Gehende und insbesondere für Fahrradfahrende gibt es zu wenig Platz im öffentlichen Raum. Die umwelt- und sozialverträglichen unmotorisierten bzw. öffentlichen Verkehrsmittel müssen deutlich stärker Vorrang erhalten – auch in der Bundesförderung von Verkehrsmaßnahmen.

Ein notwendiger Schritt in diese Richtung ist die grundsätzliche Umgestaltung der Förderungsmaßnahmen nach dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG). Das GVFG wird in seiner aktuellen Form den Anforderungen an eine Förderung moderner und klimaschützender Mobilität nicht gerecht.

Während im öffentlichen Nahverkehr ein Sanierungsbedarf in Milliardenhöhe besteht, sind mit Mitteln des GFVG-Bundesprogramms lediglich Neubaumaßnahmen und -anschaffungen förderfähig. Projekte müssen ein Mindestfördervolumen von 50 Millionen Euro überschreiten. Dies bevorzugt durch einen Mindesteigenanteil von 40 Prozent sowie zusätzliche Planungskosten große Kommunen und benachteiligt kleine und finanzschwache Gemeinden. Zudem setzt es Anreize, Projektkosten über diese Schwelle zu heben.

Zusätzlich setzt die Projektbewertung mit dem Fokus auf den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit falsche Schwerpunkte. Umweltverträglichkeit und

Nachhaltigkeit bleiben außen vor. Das eigentliche Ziel – möglichst umweltverträglich, sicher, bequem, schnell und günstig, möglichst vielen Menschen Mobilität zu ermöglichen –, das häufig auch durch Akkumulation kleinerer Einzelmaßnahmen erreicht werden könnte, ist damit nicht erfassbar.

In der derzeitigen Fassung des GVFG werden noch immer Schienenfahrzeuge, die auf Straßen und nicht auf gesondertem Gleiskörper geführt werden, ausgeschlossen. Im Zusammenhang mit zunehmenden Platzkonkurrenzen in sich zunehmend verdichtenden Innenstädten stellt dies einen starken Eingriff in die stadtplanerischen Prioritäten von Kommunen dar.

Zur Stärkung des Umweltverbundes ist es überfällig, Projekte, die die Verkehrswende in Städten voranbringen und den ÖPNV entlasten oder ergänzen, wie insbesondere Radverkehrsprojekte, in die Förderung des GVFG einzubeziehen.

B. Lösung

Das GVFG wird an mehreren Stellen geändert und aktualisiert. Künftig werden neben Bau und Ausbau auch Planung und Erhalt von Verkehrsmaßnahmen gefördert. Die Mindestfördersumme wird auf 10 Millionen Euro abgesenkt, wobei Sammelvereinbarungen für mehrere gemeinsame Maßnahmen ermöglicht werden. Neu in den Förderkatalog werden Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs und der Verkehrssicherheit aufgenommen, Straßenförderungen hingegen sind nicht mehr im Katalog enthalten. Im Bereich des ÖPNV wird das Erfordernis einer eigenen Trasse gestrichen. Die Bewertung von Maßnahmen allein nach Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit wird beendet, künftig sind auch Nachhaltigkeit und Umwelt- und Klimaschutz zu betrachten.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten

Keine Mehrkosten für die öffentlichen Haushalte durch die Gesetzesänderungen zu erwarten.

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (1. VerkehrswendeG-ÄndG-GVFG)

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), das zuletzt durch Artikel 463 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Die Nummern 1 bis 4 werden wie folgt gefasst:

„1. Erhalt, Planung, Bau, Aus- oder Umbau von

- a) Radverkehrsanlagen, insbesondere inner- und überörtlichen Radschnellwegen sowie Rad- und Fußverkehrsbrücken über Schienen- oder Wasserwege, und Anlagen, die der Erreichung von mehr Verkehrssicherheit dienen, sowie Anlagen, die dem Ziel fahrradgerechter Gemeinden und Landkreise dienen,
- b) öffentlichen Verkehrsflächen für in Bebauungsplänen ausgewiesene Güterverkehrszentren einschließlich der in diesen Verkehrsflächen liegenden zugehörigen kommunalen Erschließungsanlagen nach den §§ 127 und 128 des Baugesetzbuches,

soweit sie in der Baulast von Gemeinden, Landkreisen oder kommunalen Zusammenschlüssen, die an Stelle von Gemeinden oder Landkreisen Träger der Baulast sind.

2. Erhalt, Planung, Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der

- a) Straßenbahnen, Hoch- und U-Bahnen sowie Bahnen besonderer Bauart,
- b) nichtbundeseigenen Eisenbahnen,

soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen.

3. Erhalt, Planung, Bau oder Ausbau von zentralen Omnibusbahnhöfen und Haltestelleneinrichtungen sowie von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen, sowie besonderen Fahrspuren für Omnibusse, in der Baulast von Gemeinden, Landkreisen oder kommunalen Zusammenschlüssen, die an Stelle von Gemeinden oder Landkreisen Träger der Baulast sind.

4. Beschleunigungsmaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr sowie den Radverkehr, insbesondere rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme sowie technische Maßnahmen zur Einrichtung und Steuerung von Lichtsignalanlagen, Maßnahmen zur Digitalisierung und zur intermodalen Vernetzung von Verkehrsträgern.“

b) Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

„6. die Beschaffung von Standard-Linienomnibussen, Standard-Gelenkomnibussen, Oberleitungs- und Hybridoberleitungsbussen, soweit diese zum Erhalt und zur Verbesserung von Linienverkehren nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes erforderlich sind und überwiegend für diese

Verkehre eingesetzt werden, von Schienenfahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs sowie in den Ländern Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen in den Jahren 1992 bis 1995 auch die Modernisierung und Umrüstung vorhandener Straßenbahnfahrzeuge.“

2. § 3 Nummer 1 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe c wird wie folgt gefasst:

„c) bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung des Grundsatzes der Nachhaltigkeit, des Klimaschutzes, der Umweltverträglichkeit und der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist,“.

b) Folgender Buchstabe d wird eingefügt:

„d) das Ziel einer Verkehrsverlagerung von motorisierten Individualverkehr hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes,“.

c) Der bisherige Buchstabe d wird Buchstabe e.

3. § 6 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur stellt auf Grund von Vorschlägen der Länder und im Benehmen mit ihnen besondere ergänzende Programme auf für Vorhaben nach § 2 Absatz 1, die in Verdichtungsräumen oder den zugehörigen Randgebieten liegen und zuwendungsfähige Kosten von 10 Millionen Euro überschreiten. Sammelvereinbarungen bzw. Sammelprojekte sind möglich.“

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Berlin, den 12. Juni 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Ausgangslage

Der Ansatz des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, aufgrund von Artikel 104a Grundgesetz mit Bundesmitteln die Entwicklung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur zu fördern, bleibt angesichts der unzureichenden Finanzausstattung der Gemeinden und der Schlüsselstellung der kommunalen Strukturen für die Gesamtentwicklung des Verkehrs prinzipiell richtig. Es kommt jedoch darauf an, die Verkehrsnetze so auszubauen, dass sie grundlegenden politischen Zielsetzungen entsprechen, nicht auf eine wahllose Ausdehnung des Verkehrs. Deutschland benötigt ein sicheres, umweltverträgliches, energie- und flächensparendes, sozialverträgliches und für alle Bürger gut verfügbares Verkehrssystem. Aus den allgemein bekannten Gründen kann der motorisierte Individualverkehr als Hauptverkehrsmittel diese Forderungen nicht erfüllen, im Gegenteil verletzt er diese Ziele. Die im Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020 der Bundesregierung enthaltenen Maßnahmen sind ein erster Ansatz für eine Verkehrswende in Städten, jedoch begrenzt auf Städte mit extrem erhöhter Stickoxidbelastung.

II. Alternativen

Keine.

III. Gesetzesfolgen

Durch die Absenkung der Mindestfördersumme sind insgesamt mehr geförderte Maßnahmen zu erwarten. Die Verwaltung und Abrechnung der Förderungen führen zu einem geringfügigen personalen Mehraufwand.

IV. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Bund

Durch die Absenkung der Mindestfördersumme sind insgesamt mehr geförderte Maßnahmen zu erwarten. Die Bewertung und Verwaltung der Fördermaßnahmen führen zu einem geringfügigen personalen Mehraufwand.

Länder

Durch die Absenkung der Mindestfördersumme sind insgesamt mehr geförderte Maßnahmen zu erwarten. Die Erweiterung der Fördervoraussetzungen um Nachhaltigkeit und Klimaschutz neben Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit erfordert eine Neufassung der Standardisierten Bewertung. Entsprechend der Neufassung können die

Bewertung, Verwaltung und Abrechnung der Fördermaßnahmen zu einem geänderten personalen Mehraufwand führen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes)

Zu § 2 (Förderungsfähige Vorhaben)

Zu Nummer 1: Ergänzt wird der Erhalt, die Planung sowie der Umbau von Radverkehrsanlagen (Radschnellwege inner- und überörtlich sowie innerörtliche Radverkehrsanlagen mit dem Ziel des Umbaus zu Fahrradgemeinden) sowie Rad- und Fußverkehrsbrücken insbesondere über Schienen- und Wasserwege sowie Anlagen zur Erreichung von höherer Verkehrssicherheit. Gestrichen ist die Förderung sämtlicher Straßenbaumaßnahmen. Bau und Ausbau von Omnibusmaßnahmen ist zu Nummer 3 ohne Änderung im Übrigen verschoben.

Zu Nummer 2: Ergänzt werden Erhalt und Planung, gestrichen wurde das Kriterium der eigenen Trasse insbesondere für Straßenbahnen. Das Ziel, den Autoverkehr möglichst wenig durch öffentliche Verkehrsmittel einzuschränken, ist nicht zeitgemäß, benachteiligt andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer und stellt einen zu starken Eingriff in die eigenständige Planung und Prioritätensetzung von Städten dar. Die Reaktivierung ehemals stillgelegter Bahnstrecken ist inbegriffen.

Zu Nummer 3: Ergänzt werden Erhalt und Planung, Verschiebung der Förderung von besonderen Fahrspuren für Busse von Nummer 1.

Zu Nummer 4: Ergänzung der Förderung von Beschleunigungsmaßnahmen für den Radverkehr.

Zu § 3 (Voraussetzungen der Förderung)

Die Voraussetzungen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit werden erweitert um die Kriterien der Nachhaltigkeit, der Umweltverträglichkeit und des Klimaschutzes. Ziel ist, klimaschutzwirksame Verkehrsmaßnahmen zu ergreifen. Dabei sind auch Lärm sowie CO₂- und NO_x-Emissionen zu berücksichtigen. Allein das Gebot der Wirtschaftlichkeit wird diesen Anforderungen nicht gerecht. Die neuen Vorgaben müssen über eine Neufassung der Standardisierten Bewertung umgesetzt werden.

Zu § 6 (Aufstellung der Programme)

Die Mindesthöhe der Vorhabenkosten wird deutlich abgesenkt, mehrere Maßnahmen sollen über Sammelvereinbarungen oder Sammelprojekte gefördert werden können. Ziel ist die Verkehrswende.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Artikel 2 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

