

Gesetzentwurf

**der Abgeordneten Frau Brahmst-Rock, Weiss (München) und der Fraktion
DIE GRÜNEN**

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrs- finanzierungsgesetzes

A. Problem

Die Probleme und katastrophalen Schäden einer autoorientierten Verkehrspolitik sind überall zu erfahren: bösartige Autounfälle, enorme Umweltbelastungen durch giftige Autoabgase und allgegenwärtigen Lärm, Zerstörung der Ortsbilder, Zerstückelung von Ortschaften und Landschaften, gigantische Energie- und Rohstoffverschwendung, Vertreibung von Menschen aus ihren Häusern für neue Straßen, absolute Priorität des Autoverkehrs gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern/innen, schlechtere Verkehrsverhältnisse für die vielen Nicht-Autofahrer/innen u. v. m.

Das kann nicht länger hingenommen werden. Eine konsequente Umgestaltung der Verkehrsstruktur ist dringend geboten. Dabei müssen die relativ umwelt- und sozialverträglichen unmotorisierten bzw. öffentlichen Verkehrsmittel den Vorrang erhalten.

Ein erster, notwendiger Schritt in diese Richtung ist eine grundsätzliche Umgestaltung der Förderungsmaßnahmen nach dem GVFG. Ziel des GVFG ist es, durch Finanzhilfen des Bundes an die Länder die Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden zu verbessern. Die bisherige Praxis förderte den Ausbau von kommunalen Hauptverkehrsstraßen mit ebensovielen Geldern wie den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Dabei reduzierte sich die Förderung des ÖPNV lediglich auf den Bau von kreuzungsfreien Schienestrecken in Verdichtungs(rand)räumen und den Bau von unterirdischen Bahnstrecken. Da solche Maßnahmen im Vergleich zum Straßenbau äußerst kostspielig sind, konnten viel weniger Schienestrecken als Straßen gefördert werden. In der Regel nützen unterirdische Strecken auch eher dem Auto, da dadurch Platz an der Oberfläche für den motorisierten Verkehr geschaffen wird. Für den ÖPNV bringen unterirdische Bahnen starke Betriebskosten-

steigerungen mit sich und ziehen oft die Stilllegung von Straßenbahn- und Eisenbahnstrecken nach sich.

Viele aus heutiger Sicht verkehrspolitisch sinnvolle Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNV können nach dem GVFG entweder gar nicht oder nur mit einer überaus großzügigen Auslegung des Gesetzes gefördert werden.

Eine Novellierung des GVFG ist daher längst überfällig, um die bestehenden Rechtsunsicherheiten zu beseitigen und den vollen Ausbau eines modernen und umweltverträglichen Nahverkehrssystems zu ermöglichen.

B. Lösung

Um zu einer grundlegenden Umgestaltung der Verkehrsstruktur zu gelangen, muß die Liste der förderungsfähigen Maßnahmen neu gefaßt werden. Der Straßenbau ist zukünftig nicht mehr förderungsfähig. Förderungsfähig sind vielmehr nur noch solche Maßnahmen, die

1. der Verkehrsberuhigung und Umweltentlastung,
2. dem Ausbau des Radverkehrs und der Gehwege,
3. der Beschleunigung von Straßenbahnen und Bussen,
4. der Verbesserung des Angebots im öffentlichen Verkehr,
5. der Verknüpfung von öffentlichem und Individualverkehr dienen.

Da diese Maßnahmen in der Regel weniger kostspielig sind als die in der Vergangenheit geförderten Maßnahmen, wird die Untergrenze für förderungsfähige Vorhaben erheblich gesenkt. Für kostspielige unterirdische Projekte werden besondere Nachweise der Notwendigkeit verlangt.

Das Mittelvolumen wird insgesamt erheblich erhöht, um Verbesserungen schnell zu erreichen.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

Das Gesamtvolumen der im Gesetzentwurf vorgesehenen Mittel, die aus dem Mineralölsteueraufkommen zu schöpfen sind, ist vom jährlichen Steueraufkommen des Bundes abhängig. Für das Haushaltsjahr 1986 wären nach dem Änderungsgesetz Mehraufwendungen in Höhe von 2,6 Mrd. DM entstanden.

Die zusätzlichen Mittel können durch eine Umschichtung von Mitteln für den Fernstraßenbau aufgebracht werden, andernfalls müßte die Mineralölsteuer um etwa 6 Pfennig je Liter erhöht wer-

den. Eine solche Erhöhung ist aufgrund der seit einigen Jahren stagnierenden Benzinpreise zumutbar. Sie würde zusätzliche Anreize zur Nutzung der förderwürdigen Verkehrsmittel geben und ist deshalb erwünscht. Auch ein Stopp oder zumindest eine Drosselung des Fernstraßenbaus ist aus umwelt- und verkehrspolitischer Sicht erwünscht.

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. März 1972 (BGBl. I S. 501), zuletzt geändert durch Artikel 17 des Gesetzes vom 24. April 1986 (BGBl. I S. 560), wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt gefaßt:

„§ 2

Förderungsfähige Vorhaben

(1) Die Länder können folgende Vorhaben durch Zuwendungen aus den Finanzhilfen fördern:

1. Investitionen

- a) zur flächenhaften Verkehrsberuhigung, zum Rückbau von Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten und zum Ausbau eines zusammenhängenden, behindertengerechten und möglichst umwegefreien Gehwegnetzes,
- b) zum Bau oder Ausbau von zusammenhängenden Fahrradverkehrsnetzen, insbesondere durch fahrradgerechte Umgestaltung des allgemeinen Straßennetzes und durch ein Grundnetz eigener Fahrradstraßen mit weitestgehendem Fahrradvorrang sowie für ergänzende Einrichtungen wie z. B. diebstahlgeschützte Radabstellplätze,
- c) zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den öffentlichen Verkehr im Straßenraum, insbesondere für die Schaffung besonderer Fahrspuren und Vorrang an Kreuzungen mit dem Individualverkehr, in der Baulast von Gemeinden, Landkreisen oder kommunalen Zusammenschlüssen, die an Stelle von Gemeinden oder Landkreisen Träger der Baulast sind;

2. Bau oder Ausbau von Verkehrswegen und Einrichtungen des öffentlichen Nahverkehrs einschließlich der Eisenbahnen sowie Erstbeschaffung von Fahrzeugen und Geräten für eine Ausweitung des Angebots im öffentlichen Personennahverkehr. Insbesondere sind zu fördern:

- umfassende Modernisierung, Wiederinbetriebnahme, Bau oder Ausbau von Eisenbahn-Nahverkehrsstrecken, einschließlich ergänzender Gütergleisanlagen und Güterverkehrszentralen, Ausbau von Straßen-

bahn-/Stadtbahnnetzen, Programmen zur Verbesserung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte,

- Maßnahmen zum behindertengerechten Umbau des öffentlichen Verkehrs,
- Beschleunigungsprogramme, Betriebsleitsysteme,
- Erstbeschaffung von Fahrzeugen;

3. Investitionen zum Umweltschutz an Verkehrswegen;

4. Bau und Ausbau von Fahrradabstellanlagen und soweit sinnvoll auch Kfz-Parkplätzen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie Maßnahmen zur Reduktion von Fahr- und Parkmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr parallel zum öffentlichen Verkehr;

5. a) Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz oder dem Bundeswasserstraßengesetz und

b) Kreuzungsmaßnahmen von Eisenbahnen mit dem Fahrrad oder Fußgängerverkehr,

soweit Gemeinden, Landkreise oder kommunale Zusammenschlüsse als Baulastträger für die kreuzende Straße Kostenanteile zu tragen haben. Das gleiche gilt für nichtbundeseigene Eisenbahnen als Baulastträger des kreuzenden Schienenweges.

(2) Im Saarland gilt Absatz 1 auch, soweit das Land aufgrund des § 46 des Saarländischen Straßenbaugesetzes an Stelle von Landkreisen Träger der Baulast ist."

2. § 3 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 Buchstabe a erhält die folgende Fassung:

„a) nach Art und Umfang zur Verkehrsberuhigung, Umweltentlastung oder zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für nichtmotorisierten bzw. öffentlichen Verkehr dringend erforderlich ist, auf ökologische und städtebauliche Verträglichkeit geprüft ist und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung berücksichtigt,“.

b) Nummer 3 erhält die folgende Fassung:

„3. die zuwendungsfähigen Kosten des Vorhabens mehr als 30 000 Deutsche Mark betragen, wobei auch mehrere Einzelmaßnahmen eines örtlichen Programms zu einem Vorhaben zusammengefaßt werden können,“.

- c) Es werden folgende Nummern 4, 5 und 6 angefügt:

„4. bei Planungen für unterirdische Strecken besonders nachgewiesen wurde, daß ein bestmöglicher oberirdischer Aus- bzw. Neubau, wenn nötig auch mit Einschränkungen für den Individualverkehr, keine befriedigende Lösung ergibt,

5. bei Kfz-Parkplätzen (§ 1 Nr. 4; Park & Ride-Anlagen) nachgewiesen wurde, daß eine Verlagerung des individuellen ÖPNV-Zubringerverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel nicht sinnvoll ist,

6. die Interessen von Verkehrsbehinderten ausreichend berücksichtigt sind.“

3. § 6 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Der Bundesminister für Verkehr stellt auf Grund von Vorschlägen der Länder im Einvernehmen mit diesen ein Programm für größere Vorhaben nach § 2 Nr. 3 auf. Der Umfang dieses Programms soll 25 vom Hundert der in einem Jahr insgesamt zur Verfügung stehenden Mittel nicht unter- und 40 vom Hundert nicht überschreiten.“

- b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Jedes Land stellt ein eigenes Programm für Vorhaben nach § 2 einschließlich weiterer Mittel für Vorhaben nach § 2 Nr. 3 auf. Das finanzielle Volumen der Länderprogramme ergibt sich wie folgt:

Das Gesamtvolumen der von den Ländern zu verteilenden Finanzhilfen ist das nach § 10 Abs. 1 berechnete Gesamtvolumen abzüglich der nach § 10 Abs. 2 für die Forschung bereitgestellten Mittel und der für das bundesweite Programm nach § 6 Abs. 1 benötigten Mittel. Der prozentuale Anteil jedes Landes an dieser Gesamtsumme bemißt sich nach dem Verhältnis der Zahl der in diesem Land am 1. Januar des vorvergangenen Jahres gemeldeten Einwohner/innen zur Gesamtbevölkerung aller Länder.“

4. § 10 wird wie folgt gefaßt:

„§ 10

Zweckbindung und Verteilung der Mittel

(1) Für Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach Maßgabe dieses Gesetzes ist ein Anteil des Mineralölsteu-

eraufkommens zu verwenden, dessen Höhe 2 vom Hundert des gesamten Steueraufkommens des Bundes im jeweils vorangehenden Haushaltsjahr beträgt.

(2) Von diesen Mitteln kann der Bundesminister für Verkehr einen Betrag von 0,5 vom Hundert, im Benehmen mit den Ländern bis zu 1 vom Hundert für Forschungszwecke und Modellversuche in Anspruch nehmen.“

5. § 11 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 2 werden die Verweise auf § 10 Abs. 2 und § 12 gestrichen.

b) Absatz 2 wird gestrichen.

6. § 12 wird gestrichen.

7. § 13 wird gestrichen.

8. § 14 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Satz 2 wird gestrichen.

b) Absatz 3 wird gestrichen.

9. § 15 wird wie folgt gefaßt:

„§ 15

Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

§ 5 a Abs. 1 Satz 1 des Bundesfernstraßengesetzes in der Fassung vom 1. Oktober 1974 (BGBl. I S. 2413), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 19. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2669), wird wie folgt gefaßt:

„Zum Rückbau und zur Verkehrsberuhigung von Ortsdurchfahrten in der Baulast des Bundes sowie zur Verminderung von Umweltbelastungen durch solche Straßen kann der Bund Zuwendungen gewähren.“

10. § 17 wird wie folgt gefaßt:

„§ 17

Inkrafttreten

Das Gesetz tritt am 1. Januar 1988 in Kraft.“

Artikel 2

Der Bundesminister für Verkehr kann den Wortlaut des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Änderungsgesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 3

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 12 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 4

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1988 in Kraft.

Bonn, den 8. Oktober 1987

Frau Brahmst-Rock

Weiss (München)

Ebermann, Frau Rust, Frau Schoppe und Fraktion

Begründung

Allgemeiner Teil

Der Ansatz des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, aufgrund von Artikel 104 a 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. Wir brauchen 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. Eine richtige verkehrspolitische Strategie muß drei operationale Gesichtspunkte verfolgen:

- Einsparen unfreiwilligen Verkehrs durch verkehrsreduzierende Raum- und Strukturplanung,
- umsteigen vom motorisierten Individualverkehr auf die unbestritten weit verträglicheren und zieladäquaten nichtmotorisierten und öffentlichen Verkehrsmittel,
- anpassen des Verkehrs zum Schutz von Mensch und Natur durch bauliche und verkehrliche Entschärfung der Verkehrswege und Fahrzeuge, wobei die Straßen auch wieder öffentlicher Lebensraum werden sollen.

Hierfür ist unter anderem ein umfassender Ausbau der Verkehrsnetze für Fußgänger/innen, Radfahrer/innen, Bus und Bahn nötig, während die Verkehrswege für Autos beruhigt und auch reduziert werden müssen. Wichtig ist aus prinzipiellen und Effizienzgründen eine größtmögliche Dezentralisierung der Planung, die sich darin ausdrückt, daß das Gesetz die förderungsfähigen Maßnahmen nur soweit einschränkt, wie sie im Widerspruch zu den politischen Grundzielen stehen.

Die bisherige Fassung des GVFG fördert mit etwa 50 % der Mittel den inner- und zwischenörtlichen Ausbau von Hauptstraßen. Das widerspricht der Grundstrategie der Beruhigung und Reduzierung des Autoverkehrs. Deshalb sind diese Vorhaben künftig nicht mehr förderungsfähig, dafür aber Maßnahmen zum (aktiven) Rückbau und der flächenhaften Verkehrsberuhigung von Straßen sowie zum (passiven) Umweltschutz an Straßen. Im unmotorisierten und öffentlichen Verkehr werden Maßnahmen in einem möglichst breiten Rahmen vorgesehen, wobei Spezifikationen als Anregungen, nicht als Ausschluß anderer Maßnahmentearten aufgeführt werden, um flexiblere Lösungen zu ermöglichen. Vor allem die bisherige weit-

gehende Beschränkung der Maßnahmen auf Ballungs(rand)gebiete und kreuzungsfreie Trassen muß dringend aufgehoben werden, um die unbedingt erforderliche Förderung des ÖPNV im ländlichen Raum, insbesondere dabei die Sanierung aller Eisenbahn-Zweigstrecken, zu erreichen und eine effiziente Mittelverwendung für flächendeckende Verbesserungen zu gewährleisten. Allerdings muß die ökologische und städtebauliche Verträglichkeit gesichert sein, und unterirdische Strecken sollen nur noch in besonderen Fällen gefördert werden, da sie in der Regel im Bau und Betrieb sehr teuer sind und häufig mehr Nachteile als Vorteile bringen.

Der größere Teil der Mittel wird den Ländern nach einem einfachen Schlüssel ohne weitere Einschränkungen für förderungswürdige Vorhaben zur Verfügung gestellt. Ein festes Verhältnis zwischen Maßnahmen im Straßenverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr entfällt, da den Ländern zugetraut werden kann, daß diese selbst ausgewogene Programme erstellen. Für größere Projekte und Ausbauprogramme im öffentlichen Verkehr wie etwa Straßenbahn- und S-Bahn-Netze oder regionale Eisenbahn-Modernisierungsprogramme gibt es weiterhin ein Programm des Bundes im Einvernehmen mit den Ländern, um über die allgemeinen Länderquoten hinaus Schwerpunkte setzen zu können.

Obwohl in Zukunft kleineren Lösungen gegenüber kostspieligen U- und S-Bahnen der Vorzug gegeben werden soll, erfordert eine schnelle und umfassende Umstrukturierung des Verkehrs, die wegen der katastrophalen Schäden durch die heutige Verkehrsstruktur und der langjährigen Vernachlässigung des öffentlichen Verkehrs insbesondere in ländlichen Räumen sowie des unmotorisierten Verkehrs unbedingt nötig ist, eine erhebliche Erhöhung des Mittelvolumens. Dies dient auch dazu, durch arbeitsintensive Maßnahmen eine angemessene Beschäftigung in der Tiefbauwirtschaft trotz eines Straßenbau-Moratoriums für eine angemessene Übergangsperiode zu sichern. Die Investitionen des GVFG sollen im übrigen auch dazu dienen, die außenwirtschaftliche Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland vom Mineralöl zu verringern, volkswirtschaftliche Kosten durch Umweltschäden und Unfälle zu verringern und die Wirtschaftsstruktur gleichmäßig und zielgerichtet zu verbessern.

Einzelbegründungen

Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 2 GVFG)

§ 2 GVFG bestimmt die förderungsfähigen Vorhaben und die Struktur der Förderung. Die in der allgemeinen Begründung genannten verkehrspolitischen Zielsetzungen erfordern eine völlige Neufassung der Beschreibung der förderungsfähigen Vorhaben, wobei

prinzipiell die erwünschten Maßnahmebereiche nicht weiter eingeschränkt werden sollen, aber besonders erwünschte Maßnahmearten aufgezählt werden:

Nummer 1 Buchstabe a enthält Maßnahmen zur Beruhigung des Straßenverkehrs und zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Fußgänger/innen. Das Zu-Fuß-Gehen wird als eigenständige und wichtige Verkehrsart mit besonderer Umweltfreundlichkeit anerkannt. Für eine echte Umstrukturierung sind eine flächenhafte Verkehrsberuhigung und hochwertige Gehwegnetze zu fordern, wobei Hauptstraßen als besondere Gefahren- und Belastungszonen in die Beruhigung besonders einbezogen und rückgebaut werden müssen. Verkehrsberuhigung und Fußgänger/innen-Freundlichkeit der Straßen gehören zusammen. Für Fußgänger/innen sind vor allem Unterbrechungen des Netzes durch Straßen und Umwege bei der Überquerung von Straßen oder Grundstücken hinderlich und gefährlich und sollten verringert werden. Die Einbeziehung von Behinderten ist selbstverständlich. (Für Ortsdurchfahrten in der Baulast des Bundes tritt § 15 ein.)

Die Dominanz des Autoverkehrs auf der Straße ist verkehrs- und umweltpolitisch unerwünscht, denn sie führt zu mehr Autoverkehr und gefährlichen Begegnungen des Autoverkehrs mit anderen Verkehrsarten. Deshalb sind eine Rückerstattung von Flächen vom Autoverkehr an die übrigen Verkehrsarten (evtl. auch durch gemeinsame Nutzung) bzw. auch an die Natur und ein Umbau der Verkehrsflächen für die Belange der schwächeren und umweltverträglicheren Verkehrsteilnehmer/innen unbedingt nötig.

Nummer 1 Buchstabe b enthält das Programm für den Ausbau des energieeffizientesten, umweltfreundlichsten und im Nahbereich verkehrsgünstigsten Verkehrsmittels, des Fahrrads. Es ist notwendig für das Fahrrad einen Ausbaustand der Verkehrswege zu erreichen, der zwar nicht an Bauvolumen, aber an Qualität dem Kfz-Verkehr vergleichbar ist, und vor allem die Sicherheit der Radfahrer/innen erheblich zu erhöhen. Hier werden als besonders wichtige Maßnahmen der Ausbau von Radstraßen, die analog zu Hauptstraßen des Kfz-Verkehrs mit Vorfahrtsrechten ausgestattet sind und einen zügigen Durchgangsverkehr ermöglichen sowie die Anpassung des allgemeinen Straßennetzes, die für eine Verringerung der Unfallgefahr für Radfahrer/innen und eine gute Feinverteilung des Radverkehrs unbedingt nötig ist, genannt. Zur Anpassung der Straßen gehören u. a. Geschwindigkeitsreduktionen für den Kfz-Verkehr und entschärfte Kreuzungen. Hier trifft sich das Programm für den Radverkehr mit den allgemeinen verkehrsberuhigenden Maßnahmen aus Nummer 1 Buchstabe a. Mit Radstraßen und angepaßten allgemeinen Straßen kommt der Radverkehr gut zurecht. Radwege an Straßen können zwar auch sinnvoll sein und sind von der Förderung nicht ausgeschlossen. Sie sind aber problematisch wegen häufig ungenügender Qualität (zu schmal, nicht eben, nicht geradlinig), besonderer Unfallgefahren an Kreuzungen mit dem Kfz-Verkehr, Konflikten mit dem Fußgänger-/innen-Verkehr und dem Parkverkehr. Ergänzende Infrastruktureinrichtungen für den Radverkehr, insbesondere diebstahl-

geschützte Abstellmöglichkeiten sind als weitere wesentliche Elemente der Fahrradförderung sinnvoll.

Nummer 1 Buchstabe c enthält Maßnahmen für den öffentlichen Verkehr, die im allgemeinen (kommunalen) Straßenraum zu treffen sind (die im übrigen auch unter Nummer 3 fallen können). Diese Maßnahmen dienen vor allem dazu, den Vorrang von Bus und Bahn gegenüber dem Auto durchzusetzen, um so ohne kostspielige und nachteilige Tieflagen oder andere Großbaumaßnahmen den öffentlichen Verkehr zu beschleunigen und ihn explizit gegenüber dem Individualverkehr zu bevorzugen. Hierzu gehört die Reservierung von Flächen wie auch ein Vorrang an Lichtsignalanlagen, zusätzliche Signalanlagen zur Erleichterung der Ausfahrt an Haltestellen u. ä.

Zu Nummer 2: Die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist eines der zentralen Ziele dieses Gesetzes. Die unsinnigen Restriktionen des alten Gesetzes werden fallengelassen. Es können nun alle Verkehrssysteme, seien es Eisenbahnen, Straßenbahnen, Stadtbahnen, Busse, bedarfsgesteuerte Systeme o. a., in den Genuß der Förderung kommen, wobei auch die Arten der Investitionen bewußt weit gefaßt sind, um lokale Konzepte nicht ohne Not zu behindern. Die Aufzählung der einzelnen Maßnahmearten ist nicht abschließend. Sie soll politische Schwerpunkte andeuten. Die Förderung des oberirdischen Schienenverkehrs (Eisenbahn, Stadt-/Straßenbahn) soll im Mittelpunkt stehen, insbesondere auch in dem bundesweiten Programm nach § 6 Abs. 1. Im Eisenbahnverkehr ist die Förderung des Güterverkehrs zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Strecken und zur Entlastung der Straße mit aufgenommen worden. Darüber hinaus geht es darum, statt großer neuer Trassen kleine kundenorientierte Ausbaumaßnahmen im vorhandenen Netz zu fördern. Solche Maßnahmen sind: umfassende Beschleunigungsprogramme (vgl. Nummer 1 Buchstabe c), besserer Wetterschutz und Komfort an Haltestellen, behindertengerechter Zugang (N. B.: Im Verkehr zählen z. B. auch Menschen mit Kinderwagen als „Verkehrsbehinderte“.), zusätzliche moderne Fahrzeuge, optimale Fahrgast- und Informationseinrichtungen (möglichst in bundeseinheitlicher Ausführung), etc.

Zu Nummer 3: Förderungswürdig ist auch die Verbesserung der straßenbedingten Umweltbelastungen durch bauliche Maßnahmen, da zu den Verkehrsverhältnissen auch die Situation der Anwohner/innen gehört, die es zu verbessern gilt. Gefördert werden könnten etwa Lärmschutzmaßnahmen, Bepflanzungen, Straßenabwassersammler, Schutzeinrichtungen für querende Tiere, Straßenbäume u. v. m.

Zu Nummer 4: Der Ausbau von Park & Ride-Anlagen bleibt weiter bedingt förderungswürdig, da das Umsteigen vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel immer noch besser ist als die ausschließliche Autonutzung. P&R kann zwar gerade die besonders belasteten Innenstadtbereiche entlasten, es kann aber auch unerwünschten Parallelverkehr zum öffentlichen Verkehr erzeugen; vor allem dann, wenn die betreffende P&R-Station gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln er-

reichbar oder erschließbar ist. Die Wirkung von P&R-Maßnahmen entfaltet sich auch nur dann, wenn gleichzeitig die Verkehrsmöglichkeiten für die durchfahrenden Autos verringert werden. Deshalb werden P&R-Plätze nicht generell als förderungswürdig betrachtet. Die anteilige Autobenutzung und der große Parkraumbedarf bei P&R machen dies zu einer allenfalls zweitbesten Strategie. Vorteilhafter ist die Verbindung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln („Bike & Ride“), deren Ausbau deshalb im Gesetz an erster Stelle genannt wird.

Zu Nummer 5: Die Förderung von Kreuzungsmaßnahmen ist aus dem alten Gesetz übernommen worden (Nummer 5 Buchstabe a). Zusätzlich wurden Kreuzungsmaßnahmen des Schienenverkehrs mit dem Radverkehr und dem Fußverkehr aufgenommen (Nummer 5 Buchstabe b). Das soll verhindern helfen, daß die Schienenwege des öffentlichen Verkehrs zu einer Zerteilung der Ortschaften führen und für Radfahrer/innen und Fußgänger/innen ggf. weite Umwege erforderlich machen.

Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 3 GVFG)

Zu Buchstabe a: Die Voraussetzungen der Förderung werden dem Katalog aus § 2 und den allgemeinen Verkehrspolitischen Zielen angepaßt und dahin gehend verschärft, daß die städtebauliche und ökologische Verträglichkeit der Vorhaben explizit zu prüfen ist, was im Sinne der verkehrspolitischen und umweltpolitischen Ziele notwendig ist.

Zu Buchstabe b: Da die Vorhaben nach § 2 durchschnittlich erheblich weniger kostspielig sind als im alten GVFG ist eine Reduktion der Mindestförderbeträge nötig, um den Zwang zur Verschwendung zu vermeiden. Da es auch förderungswürdige Einzelmaßnahmen gibt, die weniger als 30 000 DM kosten (Wartehäuschen an Bushaltestelle, Zebrastreifen, u. a.) wird die Möglichkeit geschaffen, solche Einzelmaßnahmen zu einem Programm zusammenzufassen. Oft entsteht ein gutes örtliches Programm in den in § 2 genannten Bereichen auch aus einer Vielzahl von kleinen Einzelmaßnahmen. In diesen Fällen ist auch die verfahrensmäßige Zusammenfassung mehrerer solcher Maßnahmen zu einem Vorhaben sinnvoll.

Zu Buchstabe c: Unterirdische Strecken sind besonders gegen oberirdische Lösungen abzuwägen. Dies ist nötig angesichts der überaus hohen Baukosten unterirdischer Strecken, die dann auch noch erhebliche Nachteile für Betreiber, Fahrgäste und Allgemeinheit bergen: ökologische Risiken, erhebliche Betriebskostensteigerungen, unattraktive Fahrwege ohne Ausblick für die Reisenden und ohne Aufmerksamkeitswert für potentielle Reisende (die U-Bahn ist unsichtbar), unbequemer Zugang und längere Wege zu den unterirdischen Bahnhöfen, evtl. sogar Ausschluß von Behinderten (einschl. Kinderwagen, Fahrräder u. ä.) und nachts von Frauen, Netzausdünnungen und vermehrte Umsteigezwänge, Attraktivitätssteigerungen für den motorisierten Individualverkehr an der Oberfläche. Der geforderte Vorrang für den öffentlichen

Nahverkehr erlaubt auch Restriktionen für den konkurrierenden Individualverkehr und damit einen oberirdischen Ausbaustandard mit eigenen Fahrspuren und Kreuzungsvorrang, der in den meisten Fällen der unterirdischen Lösung überlegen sein wird und mit viel weniger finanziellen Mitteln auskommt, so daß mit den gleichen Mitteln erheblich mehr Strecken gebaut bzw. ausgebaut werden können. Die Begründung für die einzufügenden Nummern 5 und 6 ergibt sich aus den Ausführungen bei § 2 GVFG.

Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 6 GVFG)

Die Verteilung der Mittel wird neu geregelt. Aufgrund der eher kleinräumigen Struktur der Vorhaben in den Bereichen Verkehrsberuhigung und Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs ist eine Bundesplanung nicht nötig. Es wird hier, wie im alten GVFG, für den Ausbau von Straßen den Ländern ein festgelegtes Mittelvolumen für eigene Programme zur Verfügung gestellt, wobei die Verteilung auf die Länder nun nach einem sehr einfachen Schlüssel erfolgt, nämlich nach der Einwohner/innen-Zahl. Damit ist in jedem Land für jede/n Einwohner/in der gleiche Betrag vorhanden, was auf keinen Fall ungerechter und auch nicht weniger begründet ist als ein komplizierter Schlüssel, dafür aber einfacher.

Auch die verstärkt zu fördernden kleineren Vorhaben im öffentlichen Verkehr sind nach dem Gesetzentwurf in den Ländern zu bestimmen. Es gibt aber größere Projekte und Schwerpunktprogramme im öffentlichen Verkehr, insbesondere in den Ballungsräumen, etwa der Ausbau von S-Bahn-Netzen oder die Fertigstellung eines Stadtbahn-Grundnetzes, die größere Finanzbeträge erfordern. Hierfür soll ein begrenzter Teil der Gesamtmittel außerhalb der globalen Länderquoten auf Bundesebene nach einem zwischen den Ländern und Bund abgestimmten Programm verteilt werden, ähnlich wie es bisher für alle GVFG-Maßnahmen im öffentlichen Verkehr der Fall war. Das Volumen dieses Bundesprogramms kann allerdings größer sein als die im bisherigen GVFG insgesamt vorgesehenen Mittel für den öffentlichen Verkehr, so daß die Fertigstellung sinnvoller laufender Programme nicht gefährdet ist und ein zusätzliches Programm zur flächenhaften Sanierung der Eisenbahn-Nebenstrecken, das politisch vordringlich ist, zügig anlaufen kann.

Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 10 GVFG)

Das Gesamtvolumen der GVFG-Mittel ist zumindest für eine Übergangszeit erheblich zu erhöhen, um den Nachholbedarf der bisher vom GVFG vernachlässigten umweltverträglichen Verkehrsmittel zu decken und schnell wirksame Strukturverbesserungen zu erreichen. In frühestens fünf Jahren könnte u. U. wieder eine Reduktion der GVFG-Mittel in Betracht kommen. Die Koppelung des Mittelvolumens an das Mineralölsteueraufkommen ist nicht begründbar und führt zu unerwünschten Schwankungen der Finanzhilfen. Deshalb wird das Volumen nun an das Gesamtsteueraufkommen geknüpft, das stetiger und bere-

chenbarer ist. Allerdings werden formal auch weiterhin die Gelder aus dem Aufkommen an Mineralölsteuer geschöpft. Der für Forschungszwecke verwendbare Anteil wird erhöht, insbesondere für Modellversuche zur Entwicklung effizienter integrierter Nahverkehrssysteme, in denen auch über die geltenden Förderrichtlinien hinausgehende Investitionsmaßnahmen getestet werden können.

Bestimmungen über die Verteilung der Mittel auf die verschiedenen Maßnahmentearten sind nicht vorgesehen, da eine solche Beschränkung der Länderautonomie nicht begründbar ist.

Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 12 GVFG)

Die Änderung von § 11 ergibt sich aus den anderen Änderungen. Zu beachten ist, daß im Bereich der Bundesbahn nicht mehr praktisch nur S-Bahnen in Ballungsräumen, sondern alle Eisenbahn-Zweigstrecken zur Förderung vorgesehen sind.

Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 12 GVFG)

Der Ausbau öffentlicher Schutzräume ist als passive Bewaffnung und Kriegsvorbereitung abzulehnen. Deshalb sind die Bestimmungen hierüber zu streichen. Es war auch in der Vergangenheit nicht einsichtig, was der Bunkerbau mit der Verbesserung der Ver-

kehrsverhältnisse in den Gemeinden zu tun hat und warum Mittel dafür aus GVFG-Geldern fließen sollen.

Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 13 GVFG)

Da die Verteilung der Mittel auf die verschiedenen Maßnahmentearten nach § 2 nicht mehr im Gesetz festgelegt wird, erübrigt sich die Verordnungsermächtigung.

Zu Artikel 1 Nr. 8 (§ 14 GVFG)

Die gestrichenen Sätze sind gegenstandslos geworden.

Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 15 GVFG)

Die Bestimmung über Zuwendungen im Bundesfernstraßengesetz werden dem Katalog der förderungsfähigen Vorhaben angepaßt.

Zu Artikel 2

Bei der Vielzahl der vorgenommenen Änderung ist eine Bekanntmachung der Neufassung sinnvoll.

