

VCD e.V. | Wallstraße 58 | 10179 Berlin

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Berlin, 06.11.2018

Stellungnahme des VCD zum „Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes“ (BT-Drs. 19/2695)

Sehr geehrter Herr Özdemir,
sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Einladung, zur oben genannten Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Stellung zu nehmen. Gerne stellen wir im Folgenden die Positionen des ökologischen Verkehrsclubs VCD dar.

Als Umweltverband setzen wir uns für eine Mobilität der Zukunft ein, die umweltschonend, sicher und sozial gerecht ist. Alle Menschen sollen selbstbestimmt am gesellschaftlichen Leben teilhaben können. Hierfür gilt es zunächst die Alternativen zur Fahrt mit dem eigenen Auto zu verbessern, u.a. indem staatliche Investitionsmittel schwerpunktmäßig in die Infrastruktur der umweltfreundlichen Verkehrsmittel fließen. Das GVFG ist dabei ein bedeutsames Instrument des Bundes. **Wir begrüßen daher die im Gesetzesentwurf vorgeschlagene Neuausrichtung und Fokussierung auf Investitionen in den ÖPNV, Rad- und Fußverkehr (§ 2 Abs. 1) ausdrücklich. Darüber hinaus schätzen wir die verstärkte Berücksichtigung ökologischer Kriterien sowie die hinzugekommene „Verlagerungswirkung“ bei der Bewertung von Vorhaben (§ 3 Abs. 1 c und dNEU) als sehr hilfreich ein.** Der VCD hält eine dauerhaft deutlich veränderte Investitionspolitik für notwendig, um zukünftig zu einem ökologisch nachhaltigen Verkehr zu gelangen. Die bestehende Infrastruktur für den Fuß-, Rad-, Bus- und Bahnverkehr kann eine wesentliche Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs weder mit den derzeit vorhandenen Kapazitäten abbilden, noch lädt sie dazu ein.

Wir brauchen die

Verkehrswende jetzt!

VCD e.V. Wallstraße 58 | 10179 Berlin | Fon 030 / 280351-0 | Fax -10 | mail@vcd.org | www.vcd.org
Spendenkonto GLS Gemeinschaftsbank e.G. | IBAN: DE78 4306 0967 1132 9178 01
Geschäftskonto GLS Gemeinschaftsbank e.G. | IBAN: DE08 4306 0967 1132 9178 00
Ust-IdNr. DE122271184 | VR AG Charlottenburg 21177 B

Ihr Mitgliedsbeitrag und Ihre Spende für den VCD sind steuerlich abzugsfähig.



Initiative
Transparente
Zivilgesellschaft

Eine Neuausrichtung des Gesetzes macht daher nur Sinn, wenn auch die bereitgestellten Mittel steigen. Bereits in seiner jetzigen Fassung ist der GVFG-Fördertopf seit Jahren vielfach überzeichnet. Einzelne ÖPNV-Projekte haben einen derart hohen Finanzbedarf, dass die bisherigen Fördermittel nicht ausreichen, um alle notwendigen und als wirtschaftlich sinnvoll eingeordneten Projekte in absehbarer Zeit zu realisieren. Die von der Bundesregierung beschlossene Steigerung der GVFG-Mittel auf eine Milliarde Euro jährlich ist hilfreich, jedoch nicht ausreichend, nachdem die Mittel zuvor ungeachtet gestiegener Kosten im Bausektor, über 20 Jahre lang unverändert blieben. Mit der vorgeschlagenen Öffnung des Fördertopfes für kleinere Vorhaben, Projekte des Rad- und Fußverkehrs sowie Planungs- und Erhaltungskosten wachsen die grundsätzlich bestehenden, dann aber in die Zuständigkeit des GVFG fallenden, Finanzierungsbedarfe weiter an. So wies beispielsweise die Bodewig-Kommission bereits 2013 auf einen geschätzten Nachholbedarf allein der bestehenden Infrastruktur des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs von rund vier Milliarden Euro hin.

Eine Vereinfachung und transparente Klärung der Zuständigkeiten der Finanzierung von Infrastruktur und Fahrzeugen zwischen den Gebietskörperschaften, insbesondere für öffentliche Verkehre, gelingt auch mit der vorgeschlagenen Gesetzesänderung leider nicht (z.B. Vielzahl an Fördertöpfen für verschiedene Omnibustypen). Gleichwohl liegt laut der Föderalismusreform die Verantwortung für den öffentlichen Personennahverkehr wesentlich bei den Ländern und Kommunen und auch diese sind gefordert, ihre Investitionspolitik zu überarbeiten. Dennoch sieht der VCD ein **grundsätzlich verstärktes Engagement des Bundes als unerlässlich an, um die seit Jahren anhaltende unzulässig hohe Luftverunreinigung in vielen Städten zu beseitigen und die Klimaziele auch im Verkehrssektor zu erreichen.**

Im Folgenden soll auf ausgewählte Änderungen eingegangen werden.

§ 2 Absatz 1, Nummern 1 bis 3: Investitionen in Erhalt

Dem von der Bundesregierung bei der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans richtigerweise berücksichtigte zunehmende Erhaltungsbedarf der Verkehrsinfrastruktur, fehlt es bisher an einer konsequenten Umsetzung bei weiteren Investitionsplanungen wie dem GVFG. **Die vorgeschlagene Öffnung des Gesetzes für Erhaltungsinvestitionen würde klar zum notwendigen Werterhalt der Infrastruktur beitragen.** In den vergangenen Jahrzehnten konnten mit GVFG-Mitteln sinnvolle Projekt, bspw. der Neu- und Ausbau zahlreicher Stadtbahnsysteme, ermöglicht werden, die die Belastung in den Gemeinden durch Kfz-Verkehr erfolgreich verminderten. Immer mehr dieser Vorhaben, bedürfen in den kommenden Jahren umfangreicher Erhaltungsinvestitionen.

§ 2 Absatz 1, Nummer 2: Besondere Bahnkörper

Um Straßenbahnen einen möglichst günstigen Verkehrsfluss zu ermöglichen, ist i.d.R. die Führung auf besonderen Bahnkörpern geeignet. Im Einzelfall können auch andere Lösungen, etwa durch bevorrechtigende Schaltungen an Lichtsignalanlagen zu ähnlich positiven Effekten führen. Teils kann in der Abwägung mit den Flächenbedürfnissen anderer umweltfreundlicher Verkehrsmittel (bspw. für einen Fahrradstreifen) auch eine Kompromisslösung angebracht sein, bei der auf die durchgehende Planung mit besonderen Bahnkörpern verzichtet wird. **Eine integrierte Verkehrsplanung die alle Verkehrsmittel des Umweltverbundes stärkt, würde damit erleichtert.** Der VCD hält daher den Verzicht auf die bisherige Formulierung für hilfreich, da Vorhaben nicht mehr grundsätzlich ausgeschlossen werden, bei denen eine Trassierung auf der Kfz-Fahrbahn sinnvoll sein kann.

§ 2 Absatz 1, Nummer 4: Beschleunigung und Digitalisierung

Die heutigen Möglichkeiten der Telematik und Verkehrsbeeinflussung können grundsätzlich zur Förderung und Bevorrechtigung jedes Verkehrsmittels genutzt werden, nicht nur für Busse und Bahnen. **Es ist nur konsequent auch weitere umweltfreundliche Verkehrsmittel, wie das Fahrrad, in den Fördertatbestand aufzunehmen.**

§ 2 Absatz 1, Nummer 6: Oberleitungs- und Hybridbusse

Die von der Bundesregierung verfolgten Klimaschutzziele machen langfristig eine nahezu vollständige Dekarbonisierung des gesamten Verkehrssektors unumgänglich. Für den Busverkehr bedeutet dies eine weitestgehende Elektrifizierung. **Dem ist die vorgeschlagene Aufnahme von Oberleitungs- und Hybridbussen in den Fördertatbestand dienlich. Im Sinne der vollständigen Dekarbonisierung, möchten wir anregen, mittelfristig auf die Förderung von Dieselfahrzeugen vollständig zu verzichten.** Dabei muss jedoch klar sein, dass der Veränderungsbedarf im Pkw- und Lkw-Bereich für die Minderung von Treibhausgasen weitaus drängender ist.

§ 6 Absatz 1: Absenkung des Mindestprojekt volumens

Von der Verringerung des Mindestprojekt volumens für eine Förderfähigkeit ist zu erwarten, dass verstärkt auch kleinere Gemeinden sowie durchaus zweckmäßige Projekte, die jedoch keine Großprojekte sind, als förderfähig eingeordnet werden und so schneller bzw. überhaupt realisiert werden können. Der gebotene wirtschaftliche Einsatz der Fördermittel kann so besser als bisher realisiert werden, da Vorhaben die ein besonders günstiges Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen, jedoch derzeit aufgrund eines zu kleinen Projekt volumens nicht für GVFG-Mittel in Frage kommen, so zukünftig gleichberechtigt mit Großprojekten um Fördermittel konkurrieren. Grundsätzlich können Vorhaben mit einem Volumen zwischen 10 und 50 Millionen Euro ebenso effektiv zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beitragen, wie Vorhaben ab 50 Millionen Euro. Dies gilt insbesondere nach dem Auslaufen der Entflechtungsmittel am 31. Dezember 2019, die derzeit noch Vorhaben mit einem kleineren Volumen als 50 Millionen Euro fördern. **Einer einseitigen Förderung von Großprojekten kann so entgegengewirkt und notwendige Veränderungen der Verkehrsverhältnisse beschleunigt werden.** Die Absenkung des Mindestprojekt volumens ist jedoch nur mit der oben bereits erwähnten großzügigeren Ausstattung des Fördertopfes ein echter Fortschritt.

Der VCD unterstützt die Intention und die Inhalte des Gesetzentwurfes als einen Baustein für die Verkehrswende.

Mit freundlichen Grüßen



Philipp Kosok
Referent für Verkehrspolitik