

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache

19(15)138-F

Stellungnahme zur 25. Sitzung -
Öffentl. Anhörung am 07.11.2018



Mobil in Deutschland e.V.
Elsenheimerstr. 45
80687 München

Dr. Michael Haberland
Präsident

T.: +49 (0)89 2000 161-0
F: +49 (0)89 2000 161-77

E-Mail: haberland@mobil.org
www.mobil.org

Mobil in Deutschland e.V. | Elsenheimerstr. 45 | 80687 München

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

Per E-Mail an verkehrsausschuss@bundestag.de

München, den 6. November 2018

**Stellungnahme des Verkehrsvereins Mobil in Deutschland e.V. zum Entwurf eines
Ersten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes**
(1. VerkehrswendeG-ÄndG-GVFG), BT-Drs. 19/2695

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem Gesetzesentwurf der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zur Änderung des GVFG nimmt Mobil in Deutschland e.V. wie folgt Stellung:

1. Änderung des GVFG mit dem Ziel einer Verkehrswende und der Wegfall der Förderung von Straßenbau

Die im vorliegenden Entwurf genannten Änderungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes verfolgen das verkehrspolitische Ziel der Verkehrswende unter Aspekten des Klimaschutzes, der Umwelt und Luftreinhaltung in den Kommunen. Diese Gesichtspunkte spielen eine wichtige Rolle in der heutigen Zeit und sind auch bei der Frage nach nachhaltiger Mobilität von tragender Bedeutung. Daher begrüßen wir auch alle Projekte und Maßnahmen, die dazu beitragen, dass Mobilität erhalten, geschaffen und der Verkehrsfluss beschleunigt wird. Dennoch hegen wir große Zweifel daran, dass eine nachhaltige Verkehrswende ohne den Individualverkehr gelingen kann.

Aktuell beobachtet man in Städten zunehmenden Stop-and-Go-Verkehr, verstopfte Straßen und zahlreiche Staus – und das nicht nur in der Rush-Hour. Der aktuelle Straßenraum reicht vielerorts für das tägliche Verkehrsaufkommen nicht mehr aus. Unsere Städte explodieren, immer mehr Menschen zieht es in die Stadt zum Arbeiten, Wohnen und Leben. Das hat auch eine Zunahme des Verkehrsaufkommens zur Folge - sowohl im ÖPNV als auch im Individualverkehr. Immer mehr Menschen in einer Stadt bedeuten gleichzeitig auch mehr Fahrzeuge. Das belegen die stetig steigenden Zulassungszahlen: 2017 gab es in Deutschland 2,7% mehr Kfz-Zulassungen als im Vorjahr. Für 2018 erwartet man ähnliche Zahlen. Dennoch wurde in den letzten Jahren und Jahrzehnten der Straßenraum für Fahrzeuge in den meisten Städten konsequent verringert, Parkplätze vernichtet und der fließende Verkehr Stück für Stück eingedämmt. Das hat unter anderem zur Folge, dass große Kommunen jedes Jahr eine Verlangsamung des

Individualverkehrs um etwa 1% verzeichnen. Seit 2013 verfolgen wir dieses Phänomen mit Hilfe des TomTom Traffic Index. Diese Zahl drückt aus, wie sich die Fahrzeit in einer Stadt aufgrund von Stau und Verkehr im Schnitt bei einer Fahrdauer von 60 Minuten bei ungehindertem Verkehr verändert. Ein Beispiel ist Berlin: Zur Rush-Hour verliert ein Pendler durchschnittlich 28 Minuten täglich bei einer Stunde Fahrzeit und steht damit etwa 107 Stunden im Jahr im Stau. In München verliert man 31 Minuten täglich und in Stuttgart braucht man für einen 60-minütigen Arbeitsweg während der Rush-Hour rund 34 Minuten länger als bei fließendem Verkehr. Und der Trend für die kommenden Jahre sieht weiterhin eine Verlangsamung des Verkehrs voraus.

Diese Verkehrsverlangsamung hat auch Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Luftreinhaltung. Durch permanenten Stop-and-Go-Verkehr und Staus in den Städten steigt auch die Schadstoffbelastung an den Straßen. Grund hierfür ist neben der fehlenden Infrastruktur und der Verknappung des Straßenraums für Individualverkehr auch der enorme Parksuchverkehr, der im urbanen Raum vorhanden ist. Die Autofahrer quälen sich in einzelnen Stadtteilen täglich in Summe bis zu 80.000 km (Schwabing/München), um einen Parkplatz für ihr Fahrzeug zu finden. Das ist unnötiger Verkehr, den man aus der Stadt heraushalten muss, um für mehr Verkehrsfluss auf den Straßen zu sorgen und damit auch einen Beitrag zu leisten, um Schadstoffemissionen zu verringern.

Mobilität ist ein Grundbedürfnis und freiheitliches Gut. Die Menschen möchten selbst entscheiden, wie, womit und wann sie sich bewegen. Dazu zählt aber auch und besonders der Individualverkehr. Aus den genannten Punkten halten wir den Wegfall der Straßenbauförderung (Antrag zu § 2 Absatz 1 Nummer 1 GVFG) nicht für zweckdienlich, zumal auch Teile des öffentlichen Personennahverkehrs (Taxi, Busse etc.) die gegebene Straßeninfrastruktur nutzen und darauf angewiesen sind. Der ÖPNV spielt in der kommunalen Verkehrsplanung ebenfalls eine tragende und unumstößliche Rolle. Dieser stößt oft an seine Grenzen und muss dringend sowohl erhalten, als auch ausgebaut und erweitert werden. Daher begrüßen wir die geplante Mittelerhöhung im GVFG-Bundesprogramm.

Grundsätzlich befürworten wir den Aus- und Neubau sowie den Erhalt von Verkehrsmaßnahmen aller Verkehrsträger. Mobilität ist vielseitig und vereint eine Vielzahl von Möglichkeiten – je nach individuellen Vorstellungen, Wünschen und Bedürfnissen. Wir begrüßen daher die Fortführung des GVFG-Bundesprogrammes. Dabei ist jedoch zu vermeiden, dass die Verkehrsträger gegeneinander ausgespielt werden; sie können vielmehr nur miteinander funktionieren.

2. Erweiterung der Vorhaben um Radverkehrsprojekte

Die weitere, im Gesetzesentwurf geforderte Ausweitung über Aufnahme des Radverkehrs als Fördertatbestand beurteilen wir daher als erwägenswert. Allerdings möchten wir darauf hinweisen, dass die Bundesregierung bereits den Ausbau von Radschnellwegen der Länder und Kommunen mit Fördermitteln von jährlich 25 Mio. Euro unterstützt. Wenn eine weitere Förderung durch das GVFG bewilligt wird, könnte das zu Nachteilen von ÖPNV und Individualverkehr führen.

3. Absenkung des Mindestfördervolumens

Die im Entwurf geforderte Absenkung des Mindestfördervolumens halten wir besonders im Hinblick auf kleinere Verkehrsprojekte für sinnvoll, wenn dies nicht nur dem einzigen Ziel dient, den Radverkehr in den Städten zu fördern. Übergeordnetes Ziel aller Projekte und Maßnahmen im Sinne einer nachhaltigen und modernen Mobilität muss, wie oben bereits erwähnt, die Symbiose aller Verkehrsträger sein.

4. Einbeziehen weiterer Kriterien in die Standardisierte Bewertung

Im § 3 GVFG sind die Fördervoraussetzungen verankert. Diese basieren auf dem Verfahren der Standardisierten Bewertung. Laut Gesetzesentwurf sollen hier zusätzlich Kriterien der

Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit bei der Projektbewertung berücksichtigt werden. Die Erforderlichkeit dieser Änderung ist unserer Meinung nach nicht gegeben, da bereits Parameter wie Treibhausgas-, Schadstoffemissionen und Lärm herangezogen werden.

An dieser Stelle regen wir jedoch an, unterhalb der Ebene gesetzlicher Änderungen die Vorgaben für die Standardisierte Bewertung in dem Sinne anzupassen, dass Fahrzeitverluste im motorisierten Individualverkehr einschließlich des Wirtschaftsverkehrs, die schließlich einen volkswirtschaftlichen Nachteil darstellen, in die Bewertung mit einem entsprechenden negativen Beitrag einbezogen werden. Dadurch wird bei Vorhaben, die zu einer Einschränkung von Straßen- und/oder Parkraum für den motorisierten Individualverkehr führen, eine treffgenauere volkswirtschaftliche Gesamtbetrachtung erreicht, die auch den Umständen beim Einbau von Gleisanlagen mit oder ohne eigenen Gleiskörper in vorhandenen Straßenraum besser gerecht wird.

5. Ergänzungsvorschläge

Die Verflüssigung des Verkehrs in Städten sehen wir im Hinblick auf Klima- und Umweltaspekte und auf das Bedürfnis nach uneingeschränkter Mobilität als unabdinglich. Daher schlagen wir ergänzend zu den bisher geführten Fördertatbeständen in § 2 GVFG folgende Punkte vor, die ebenfalls einer Förderung des Bundes durch Finanzmittel bedürfen:

- Neu- und Ausbau von Tiefgaragen und Parkplätzen, um den Parksuchverkehr zu verringern,
- Neu- und Ausbau von kreuzungsfreien und verkehrlich optimierten Hauptverkehrsstraßen zur Vermeidung von Stop-and-Go-Verkehr und Stau,
- Digitalisierung von Straßenverkehr, um optimalen Verkehrsfluss gemäß den Verkehrs- und Pendlerströmen zu schaffen (Grüne Welle),
- und den Neu- und Ausbau von Tunnels, um den Straßenverkehr weitgehend zu beschleunigen, gleichzeitig Oberflächenraum zu gewinnen und Emissionen zu verringern.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Michael Haberland
Präsident Mobil in Deutschland e.V.