

9. Seiten

Für Verkehrs-A. am
26.11.92

Die Grünen
im Landtag NRW
Arbeitsbereich 1
- Ökologie -
Platz des Landtags 1
4000 Düsseldorf 1

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
11. WAHLPERIODE

VORLAGE
11/1797

Änderungsantrag 2

der Fraktion DIE GRÜNEN
zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung

"Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplanes des Landes
Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1993 - Haushaltsgesetz
1993"

(Haushaltsplanentwurf der Landesregierung 1993)

hier: Geschäftsbereich des Ministers für Stadtentwicklung und
Verkehr (Einzelplan 15)

In Kapitel 15 470
wird der Titel ÖPNV-Grundförderung
neu eingeführt.

Baransatz 50.000.000,- DM.

Begründung:

Die Mittel aus diesem neu einzurichtenden Titel sollen den
Gemeinden pauschal, aber zweckgebunden zugestanden werden. Eine
Einstellung dieser Mittel in das GFG '93 ist vorzunehmen.

Aus diesem Titel können bezuschußt werden

- organisatorische und planerische Maßnahmen
 zur Verbesserung des ÖPNV,
- Erwerb von kommunalen Beteiligungen an
 Verkehrsunternehmen (z.B. an den
 Bundesbusunternehmen),
- Zuschüsse zu Betriebskosten von
 Verkehrsunternehmen durch die Gemeinden.

Änderungsantrag 3

der Fraktion DIE GRÜNEN
zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung

"Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplanes des Landes
Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1993 - Haushaltsgesetz
1993"

(Haushaltsplanentwurf der Landesregierung 1993)

hier: Geschäftsbereich des Ministers für Stadtentwicklung und
Verkehr (Einzelplan 15)

In Kapitel 15 480 werden	Förderung der Luftfahrt
der Titel 88 761	Zuweisungen für Investitionen an Zweckverbände
um	2.000.000,- DM,
der Titel 891 61	Zuschüsse für Investitionen an öffentliche Unternehmen
um	7.000.000,-,
der Titel 892 61	Zuschüsse für Investitionen an private Unternehmen
um	1.000.000,- DM,
die Titelgruppe 63 um	Zur Förderung der Luftfahrt 1.300.00,- DM, sowie
die Titelgruppe 67 um	Flughafen Essen/Mülheim 285.000,-

gekürzt.

Neuer Baransatz für alle Titel 0,00 DM

Begründung:

Der Ausbau der Flughafeninfrastruktur für ein wachsendes
Verkehrsaufkommen entspricht nicht den umwelt- und
verkehrspolitischen Zielsetzungen des Landes, das sich auf eine
CO₂-Reduktion im Verkehrsbereich verpflichtet hat.

Darüberhinaus sollten Flughafeninvestitionen nicht durch
öffentliche Hände bezuschußt werden, sondern im Sinne des
Verursacherprinzips voll auf die Nutzer der Flughäfen (Personen-
und Frachtflug) umgelegt werden.

Änderungsantrag 4

der Fraktion DIE GRÜNEN
zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung

"Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplanes des Landes
Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1993 - Haushaltsgesetz
1993"

(Haushaltsplanentwurf der Landesregierung 1993)

hier: Geschäftsbereich des Ministers für Stadtentwicklung und
Verkehr (Einzelplan 15)

In Kapitel 15 500	Straßen- und Brückenbau
wird der Titel 883 11	Erhaltungsinvestitionen an Landesstraßen
um	20.000.000,- DM
gekürzt.	

Neuer Baransatz . . . 89.100.000,- DM.

Begründung:

Die Landesstraßen in NRW sind im allgemeinen in einem guten
baulichen Unterhaltungszustand. Eine Kürzung der
Unterhaltungsinvestitionen aus finanzpolitischen Gründen erscheint
deshalb vorübergehend vertretbar.

Es ist anzustreben, das vor allem der LKW-Verkehr seine
verursachten Schäden auch tatsächlich trägt.

Änderungsantrag 5

der Fraktion DIE GRÜNEN
zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung

"Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplanes des Landes
Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1993 - Haushaltsgesetz
1993"

(Haushaltsplanentwurf der Landesregierung 1993)

hier: Geschäftsbereich des Ministers für Stadtentwicklung und
Verkehr (Einzelplan 15)

In Kapitel 15 500	Straßen- und Brückenbau
wird der Titel 883 12	Um- und Ausbau von Landesstraßen bis 5 Mio. DM Gesamtkosten je Maßnahme
um	20.000.000,- DM
gekürzt.	

Neuer Baransatz 63.150.000,- DM.

Begründung:

Aus diesem Titel sollten künftig nur noch solche Um- und
Ausbaumaßnahmen finanziert werden, die nicht zu einer
Kapazitätssteigerung des Straßennetzes führen.

Stattdessen sind Investitionen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
und der Lärmsanierung an Landesstraßen vorrangig zu finanzieren.
Genauso wie bei der innerörtlichen Verkehrsberuhigung ist auch
außerörtlich auf überzogene Standards zu verzichten und sind nur
die notwendigen Umbauten zu finanzieren. Neben den baulichen
Maßnahmen sind verstärkt geeignete verkehrsüberwachende Maßnahmen
zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu ergreifen.

Für den Bau von Radwegen und die Lärmsanierung an Landesstraßen
sind mehrjährige Programme aufzustellen.

Änderungsantrag 6

der Fraktion DIE GRÜNEN
zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung

"Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplanes des Landes
Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1993 - Haushaltsgesetz
1993"

(Haushaltsplanentwurf der Landesregierung 1993)

hier: Geschäftsbereich des Ministers für Stadtentwicklung und
Verkehr (Einzelplan 15)

In Kapitel 15 500 Straßen- und Brückenbau
wird der Titel 883 13 Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplans
um 100.000.000,- DM
gekürzt.

Neuer Baransatz: 45.000.000,- DM

Begründung:

Ein Neubau von Landesstraßen ist in nennenswertem Umfang nicht mehr notwendig. Im Gegenteil ist eine gezielte Zurückführung der Straßeninfrastruktur notwendig, um einen Anreiz zum Umsteigen auf den Umweltverbund auch durch Restriktionen des Autoverkehrs zu geben. Die Maßnahmen des geplanten Landesstraßenausbauprogramms sind kritisch zu hinterfragen.

Die finanzielle Situation des Landes verbietet eine Fortsetzung von Parallelinvestitionen in die regionalen und überregionalen Verkehrswege. Die beim Landesstraßenneubau eingesparten Mittel sollten deshalb für die Förderung von Schienenstrecken eingesetzt werden.

Änderungsantrag 7

der Fraktion DIE GRÜNEN
zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung

"Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplanes des Landes
Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1993 - Haushaltsgesetz
1993"

(Haushaltsplanentwurf der Landesregierung 1993)

hier: Geschäftsbereich des Ministers für Stadtentwicklung und
Verkehr (Einzelplan 15)

In Kapitel 15 500 werden	Straßen- und Brückenbau
der Titel 883 14	Objektbezogene Zuweisungen aus Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG für Straßenbaumaßnahmen und Vorhaben des straßenbezogenen ÖPNV der Gemeinden und Kreise
um	120.000.000,- DM
sowie	
der Titel 883 15	Objektbezogene Zuweisungen an die Gemeinden und Kreise für den kommunalen Straßenbau, für Vorhaben des kommunalen Radwegebaus und für Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden kommunalen Straßen
um	30.000.000,- DM

gekürzt.

Die Mittel werden eingesetzt
für einen neuen Titel: Erhöhung der Verkehrssicherheit,
Beschleunigung des Busverkehrs, Anlage von
Radwegen und Lärmsanierung an kommunalen
Straßen:
"Aktionsprogramm ökologischer und sicherer
Stadtverkehr".

Baransatz: 150.000.000,- Mio DM.

Begründung:

Der neue Haushaltstitel soll in Form eines Aktionsprogramms
kurzfristig umsetzbare Verbesserungen der Verkehrsabwicklung und
die Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen bzw. Immissionen
zu unterstützen.

Die Verkehrsprobleme in den Städten sind durch Straßenneubau nicht
lösbar. Die Schwerpunkte der finanziellen Förderung beim
kommunalen Straßenbau sollten deshalb gezielt auf die
Verbesserungen in der Abwicklung des Busverkehrs (Haltestellen,
Beschleunigung, eigene Spuren) gerichtet werden und in solche
Investitionen fließen, die die negativen Folgen des Autoverkehrs
(Unfälle, Lärm) mindern.

Nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer sind besonders auf den innerstädtischen Straßen überproportional gefährdet. Die größten Gefährdungen sind nicht in den Wohngebieten anzutreffen, in deren verkehrsberuhigten Ausbau in den letzten Jahren Millionensummen flossen, sondern vor allem auf Hauptverkehrsstraßen. Mit einem Sofortprogramm sollen bauliche Maßnahmen an den Unfallschwerpunkten zur Unterstützung von Tempolimits finanziell gefördert werden. Dies können die Anlage von Querungshilfen, der fußgängerfreundliche Umbau von Kreuzungen und Ampelanlagen und der Straßenrückbau sein.

Über die Hälfte der Menschen fühlen sich durch Straßenverkehrslärm beeinträchtigt. Die Aufstellung von Lärminderungsplänen wird in vielen Kommunen deshalb nicht voran getrieben, weil die finanziellen Konsequenzen nicht überschaubar erscheinen. Durch die Auflage eines entsprechenden Programms soll für die Kommunen ein Anreiz gegeben werden, hier mehr zu machen.

Der Radwegebau im Zuge von kommunalen Straßen ist in den vergangenen Jahren mit hohem Mittelaufwand gefördert worden. Allerdings hat sich die Situation für RadfahrerInnen in den Kommunen immer noch nicht durchgreifend gebessert. Notwendig ist eine Aufstockung der entsprechenden Mittelansätze und eine Schwerpunktsetzung auf die Anlage von Radverkehrsstreifen, Radstraßen und die Förderung von Fahrradabstellanlagen und -wegweisesystemen.

Der straßengebundene ÖPNV ist durch die zunehmenden Staus stark beeinträchtigt. In den Großstädten des Landes entstehen jährlich Betriebsverluste in Millionenhöhe durch die Fahrzeitverlängerung der Busse infolge Staus. Durch eine forcierte Beschleunigung von Bussen kann also ein wirksamer Beitrag zur finanziellen Stärkung des ÖPNV geleistet werden. Der Umbau von Haltestellen speziell für den Einsatz von Niederflurbussen bringt die Vorteile dieser neuen Busgeneration erst voll zur Geltung.

Die Ausstattung dieses "Aktionsprogramms ökologischer und sicherer Stadtverkehr" kann bei Bedarf durch weitere Umschichtungen zu Lasten des Straßenneubaus verstärkt werden. Die Kommunen sollen die Gewähr haben, daß sie mit einer dauerhaften Trendwende bei der Förderpraxis des Landes rechnen können und die ÖPNV-Beschleunigung, Verkehrssicherheit und ein umweltverträglicher Verkehr gegenüber Straßenneubau höher gewichtet wird.