

Änderungsantrag

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zu Drs. 6/5550 in Verbindung mit 6/6237 und 6/6871

Thema: **Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplanes des Freistaates Sachsen für die Haushaltsjahre 2017 und 2018 (Haushaltsgesetz 2017/2018 - HG 2017/2018)**

Der Ausschuss möge beschließen, dem federführenden Ausschuss die Annahme des Gesetzentwurfes mit folgenden Änderungen zu empfehlen:

Einzelplan: 07
Kapitel: 07 20 EU-Strukturfonds - Förderzeitraum 2014-2020
Titel: 891 01 Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger
Seite Regierungsentwurf: 238
Seite Ergänzungsvorlage:

Angaben in T €	2017	2018
Soll Neu	20.415,6	20.415,6
+/-	0	0
Reg.-Entw. (EV)	20.415,6	20.415,6

Änderung des Haushaltsvermerks/ des Stellenplanes:

Erläuterung alt:

Die Förderung erfolgt aus Prioritätsachse C "Förderung der Verringerung der CO₂-Emissionen".

Förderfähig sind folgende Vorhaben:

b.w.

Dresden, den 7. Dezember 2016

Katja Meier, MdL

- Verkehrstelematische Anlagen (Studien, Forschung und Entwicklung, Beschaffung, Installation, Aufbau),
- Städtischer öffentlicher Personennahverkehr (Abbau von Zugangshemmnissen, Neu- und Ausbau sowie Erneuerung urbaner Stadtbahnnetze, Fahrzeuge mit innovativen Antriebssystemen bzw. technische Ausrüstungen, die zur CO₂-Verminderung beitragen, verkehrstelematische Maßnahmen zur Anschlusssicherung im ÖPNV),
- Maßnahmen zur Verbesserung des intermodalen Verkehrs (**Verlagerung von Straße auf Schiene bzw. Wasserstraße**, Verlagerung von Luft auf Schiene), innovative Transportsysteme (Studien und Umsetzung),
- **Radverkehr an Staatsstraßen,**
- **Binnenhäfen (Umschlagtechnik, logistische Systeme, Infrastruktur),**
- Planung für SPNV-Elektrifizierung.

Erläuterung neu:

Die Förderung erfolgt aus Prioritätsachse C "Förderung der Verringerung der CO₂-Emissionen".

Förderfähig sind folgende Vorhaben:

- Verkehrstelematische Anlagen (Studien, Forschung und Entwicklung, Beschaffung, Installation, Aufbau),
- Städtischer öffentlicher Personennahverkehr (Abbau von Zugangshemmnissen, Neu- und Ausbau sowie Erneuerung urbaner Stadtbahnnetze, Fahrzeuge mit innovativen Antriebssystemen bzw. technische Ausrüstungen, die zur CO₂-Verminderung beitragen, verkehrstelematische Maßnahmen zur Anschlusssicherung im ÖPNV),
- Maßnahmen zur Verbesserung des intermodalen Verkehrs (**Verlagerung von Straße auf Schiene**, Verlagerung von Luft auf Schiene), innovative Transportsysteme (Studien und Umsetzung),
- **Radverkehr an Staatsstraßen, kommunale Radverkehrsinfrastruktur und Bau von Fahrradstationen**
- Planung für SPNV-Elektrifizierung.

Deckung:

Begründung:

Änderung der Erläuterung beim Thema Binnenhäfen:

Der ganzjährige Transport von Massengütern per Binnenschiff auf der Elbe ist und bleibt auch zukünftig ein Auslaufmodell. Das Kernproblem für eine zuverlässige Binnenschiffbarkeit besteht in den extremen Niedrigwasserständen.

Die Niedrigwassertage an der Elbe haben in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen. Daran wird sich auch nichts ändern. Der Klimawandel wird das Problem zukünftig noch verschärfen.

Das für die deutsche Elbe offiziell angestrebte Ziel von 1,60 Meter wurde im Schnitt der letzten Jahre an mehreren Monaten im Jahr nicht erreicht – obwohl seit 20 Jahren dafür dreistellige Millionenbeträge investiert wurden.

Das Beharren auf weiteren Investitionen in die Binnenschifffahrt auf der Elbe ist ein Freibrief für Steuergeldverschwendung, widerspricht der naturwissenschaftlichen Logik und nebenbei noch dem Koalitionsvertrag.

Die Antwort auf die Kleine Anfrage Drs 6/2760 Aufteilung der EFRE-Fördermittel "Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger" von Katja Meier (GRÜNE) ergab, dass zwischen 2014 und 2020 mit 15 Millionen Euro die sächsischen Binnenhäfen aus dem bis 2020 bereitstehenden EFRE-Topf „Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger“ großzügig gefördert werden sollen.

Flussausbaumaßnahmen sowie Flussbettvertiefungen wollen wir stark reduzieren. Während 2007 noch 17 Prozent der in den drei sächsischen SBO-Häfen umgeschlagenen Güter mit dem Schiff transportiert wurden, waren es 2014 nur noch 7 Prozent. Der Anteil der Güterschifffahrt am Umschlag in den Häfen ist verschwindend gering – Tendenz fallend.

Unsere Kritik wird vom Jahresbericht 2016 des Sächsischen Rechnungshofs, Band I gedeckt. <http://www.rechnungshof.sachsen.de/JB2016-I-SBO.pdf>

„Im bundesweiten Vergleich sind die Häfen der SBO von untergeordneter Bedeutung. Nach Tonnage ist der Schiffumschlag nach dem grundlegenden Einbruch im Geschäftsjahr 2006 zur schwächsten Frachtart der SBO geworden. Ein Anstieg der Tonnage ist aufgrund der häufigen Niedrigwasserperioden, des begrenzt zur Verfügung stehenden

Schiffsraumes auf der Oberelbe sowie der begrenzten Unterhaltungsmaßnahmen der Elbe nicht zu erwarten. Inzwischen wickelt die SBO mehr Fracht per Lkw als über Wasser und Schiene gemeinsam ab. Mit einem Anteil von 7 % im Geschäftsjahr 2014 hat der Verkehrsträger Schiff und damit die Notwendigkeit der Vorhaltung der Häfen zur Entlastung von Straße und Schiene nahezu keine Bedeutung mehr. Die SBO ist auf absehbare Zeit auf Zuführungen des Freistaates angewiesen. Eine nachhaltige Verbesserung der betriebswirtschaftlichen Situation des Unternehmens konnte nicht erreicht werden.

Die Entwicklung der Verkehrsträger bei der SBO rechtfertigt aus Sicht des SRH nicht den weiteren Ausbau von Hafeninfrastrukturen. Die Notwendigkeit des Ausbaus der Häfen der SBO in Konkurrenz zu im Freistaat bestehenden Güterverkehrszentren ist kritisch zu hinterfragen.“

Investitionen innerhalb der Häfen, die eine Stärkung des Güterverkehrsträgers Schiene zum Ziel haben, sind unter dem Förderzweck **Maßnahmen zur Verbesserung des intermodalen Verkehrs (Verlagerung von Straße auf Schiene)** weiter möglich.

Änderung der Erläuterung beim Thema Radverkehr:

Sachsen hat 2015 entschieden, dass von den 25 Millionen Euro, die Sachsen bis 2020 an EFRE-Mitteln für Radverkehr zur Verfügung stehen, kein einziger Euro an die Kommunen für kommunale Radwege ausgereicht wird.

Zwischen 2014 und 2020 kann Sachsen 25 Millionen Euro EU-Fördermittel für den Radverkehr ausgeben.

Laut Operationellen Programm des Freistaats für die EU-Förderperiode sollten dafür ursprünglich kommunale Radwege und Radwege an Staatsstraßen gebaut werden.

2015 hat Staatsminister Martin Dulig einseitig festgelegt, dass der Bau kommunaler Radwege aus diesem üppig gefüllten Fördertopf nicht unterstützt werden soll.

Dies wollen wir ändern: Gerade in den Kommunen ist ein riesiger Bedarf an Radwegen aufgelaufen. Mittlerweile haben die Bedeutung des Alltagsradverkehrs auch viele Stadtverwaltungen erkannt und wollen planen und bauen. Gerade innerorts ist der Radverkehrsanteil am höchsten. Hier besteht ein massiver Bedarf an sicheren Radverkehrsführungen, da sich innerorts auch die meisten Unfallhäufungsstellen finden.

Die Erfahrungen zeigen, dass das für den Bau von Radwegen an Staatsstraßen zuständige Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) in der Vergangenheit bereits bei bedeutend geringeren Summen nicht in der Lage war, diese sachgerecht für den Radverkehr an Staatsstraßen einzusetzen.

2015 und 2016 waren in einem weiteren Haushaltstitel **07 06 785 75 Bau von Radwegen** jeweils vier Millionen Euro für Radwege an Staatsstraßen eingestellt. 2015 gelang es dem LASuV, davon 1,26 Millionen Euro zu verbauen. 69 Prozent der Mittel wurden

nicht abgerufen. Bis Ende Mai 2016 waren lediglich 380.700 Euro der 2016 vorhandenen vier Millionen Euro umgesetzt.

Wie das LASuV nun die zusätzlichen in diesem Titel verbuchten Gelder für Radwege ausschließlich an Staatsstraßen sinnvoll umsetzen soll ist unklar. In der aktuellen Förderperiode von 2014 bis 2020 stehen dafür in Sachsen gemäß der Antwort auf die Kleine Anfrage Drs 6/2760 Aufteilung der EFRE-Fördermittel "Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger" 29 Millionen Euro zur Verfügung. Bis Mai 2016 wurden davon aber nur 52.000 Euro genutzt.

Aus diesem Grund will die GRÜNE Landtagsfraktion die Erläuterungen dahingehend ändern, dass neben Radverkehr an Staatsstraßen auch kommunale Radverkehrsinfrastruktur und Bau von Fahrradstationen gefördert werden können.

Bisher wird in Sachsen der Bau von Fahrradstationen nicht gefördert. Wer die Zahl radfahrender Pendler und Pendlerinnen signifikant erhöhen will, muss allerdings dringend an den Umsteigepunkten zu Bus und Bahn Fahrradstationen fördern.

Fahrradstationen sind überdachte und bewachte Abstellanlagen für Fahrräder, die über das reine Abstellen hinaus weitere Dienstleistungen anbieten. Das können z.B. Reparaturen, Reinigung oder Gepäckaufbewahrung sein, aber auch andere Dienstleistungen, wie Fahrradverleih sein. Um EU-beihilferechtliche Maßgaben nicht zu verletzen, muss der Betrieb an Kommunen bzw. eine kommunale Tochterunternehmen gebunden sein.

Es gibt in ganz Sachsen aktuell keine einzige Fahrradstation.

Vor allem Pendler profitieren von diesen sicheren Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen, denn drohender Fahrraddiebstahl ist für viele Menschen ein Hemmnis, das Fahrrad in ihre Wege zur Arbeit zu integrieren.

Viele Bundesländern haben deshalb Programme zum Bau von Fahrradstationen aufgelegt. In Deutschland gibt es momentan ca. 100 Radstationen, deren Bau durch ein Landesprogramm unterstützt wurde.

So gibt es in Erfurt bereits seit 2009 eine hervorragend ausgelastete Fahrradstation am dortigen Hauptbahnhof.

Die Baukosten je Fahrradstation können je nach Ausstattung und Größe zwischen 200.000 und 2 Mio. Euro betragen. Für die sächsischen Kommunen braucht es dringend nach dem Vorbild anderer Bundesländer finanzielle Unterstützung.

Noch 2014 hat der Freistaat in der Radverkehrskonzeption Sachsen den sächsischen Kommunen Unterstützung bei der finanziellen Förderung von Fahrradstationen zugesichert, denn:

„Höherwertigen Angeboten wie verschließbaren Fahrradboxen, bewachtem Fahrradparken und Fahrradstationen kommt an wichtigen Zielpunkten und den Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr eine wachsende Bedeutung zu.“ (Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2014)

Die Richtlinien sind dementsprechend anzupassen.