

Beschlussvorlage

öffentlich: Ja

Drucksachen-Nr.: 05/1103

Erfassungsdatum: 05.07.2013

Beschlussdatum:

Einbringer:

Bündnis 90 / Die Grünen

Beratungsgegenstand:

Änderung des Produktes 5.4.1.00 Gemeindestraßen

Beratungsfolge Verhandelt - beschlossen	am	TOP	Abst.	ja	nein	enth.
Senat	06.08.2013	9.20		0	0	0
Finanz-, Wirtschafts- und Liegenschaftsausschuss	26.08.2013	5.13		1	6	4
Ausschuss für Bauwesen und Umwelt	27.08.2013	5.8		0	0	0
Ausschuss für Bauwesen und Umwelt	08.10.2013	6.3		0	0	0
Hauptausschuss	02.09.2013	3.30		0	0	0
Bürgerschaft	16.09.2013			0	0	0

Beschlusskontrolle:

Termin:

Haushaltsrechtliche Auswirkungen?

Haushalt

Haushaltsjahr

Nein

Beschlussvorschlag

Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald beschließt für die Haushaltspläne ab 2014:

Das Produkt 5.4.1.00 Gemeindestraßen wird folgendermaßen ergänzt:

Ziele: Hinter dem ersten Satz werden folgende Abschnitte eingefügt:

Abschnitt 1: Aufschlüsselung der geplanten Investitionen und Reparaturkosten nach Neubau, Ausbau, Instandsetzung und Instandhaltung getrennt nach 1. Straßen, 2. Radwegen, 3. Gehwegen.

Abschnitt 2: Der städtische Modal-Split wird mindestens alle fünf Jahren erfasst und veröffentlicht. Dabei bezeichnet Modal-Split die Verteilung des Transportaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel (Kfz, Rad, Fuß, ÖPNV). Für die Erfassung der Verkehrsstatistik sind im genannten Zeitrahmen die notwendigen Mittel einzuplanen.

Schrittweise werden die zur Verfügung stehenden Gelder an den Modal-Split des zurückliegenden Erfassungszeitraumes angepasst.

Der Satz: „Vorlage des Berichtes in den entsprechenden Gremien zu den November-Sitzungen“ wird wie folgt geändert:

Die „Aufschlüsselung der geplanten Investitionen und Reparaturkosten nach Neubau, Ausbau, Instandsetzung und Instandhaltung nach Straßen, Radwegen und Gehwegen“ und der „Zustandsbericht der Gemeindestraßen“ sowie die Information über den Modal-Split und die jährliche Verteilung der Mittel werden in den Gremien jeweils zu den November-Sitzungen vorgelegt. Abweichungen bei den Investitionsplanungen vom Modal-Split um mehr als 10% sind zu begründen.

Sachdarstellung/ Begründung

EU-weit ist der Verkehrssektor nach wie vor der Bereich mit dem größten Anteil an Treibhausgas-Emissionen. Das geht aus den aktuellen Zahlen (Ende Mai 2013) der EEA (Europäischen Umweltagentur) hervor. Demnach sind die Emissionen des Verkehrs von 1990 bis 2011 um 28 Prozent gestiegen. Im gleichen Zeitraum gingen diese der Industrie um 34 Prozent, des Energiesektors um 17 Prozent und die Emissionen der privaten Haushalte um 14 Prozent zurück. Dabei ließen sich laut Umweltbundesamt (Nov. 2012) CO₂-Emissionen um 40% reduzieren, wenn Autofahrer_innen nur zehn Prozent weniger Strecke fahren würden – der höchste Einspareffekt überhaupt.

Einsparungen an Treibhausgas-Emissionen, die mit erheblichen Investitionen in anderen Bereichen erzielt werden, werden somit viel zu leicht im Verkehrssektor wieder preisgegeben.

Derartigen Fehlentwicklungen sollte auf städtischem Gebiet mit geeigneten Maßnahmen begegnet werden. Das Einsparen von Treibhausgas-Emissionen auch im Verkehrssektor sollte von der Stadt über die nächsten Jahre stetig voran gebracht werden. Dies soll durch ein schrittweises Umschichten der zur Verfügung stehenden Investitionsmittel für Verkehrsinfrastruktur geschehen.

Die Stadt Greifswald sollte im Rahmen ihrer Klimaschutzabsichten (Integriertes Klimaschutzkonzept Greifswald 2009, S. 84-133 - insb. 101f.) auch das Umgestalten der Verkehrsinfrastruktur hin zu mehr Fuß- und Radverkehr bzw. zum Umweltverbund voranbringen. Unter Umweltverbund versteht man das effektive Verzahnen der emissionsneutralen Verkehrsträger Fuß- und Radverkehr mit dem ÖPNV, dem Bahnverkehr sowie alternativen Mobilitätsangeboten wie dem Carsharing.

Hierzu findet man bereits im Integrierten Klimaschutzkonzept Greifswald von 2009 folgende Aussage (S. 132): „Von besonderer Bedeutung ist dabei (erg.: bei der deutlichen CO₂-Minderung) die Reduzierung des Kfz-Verkehrs durch eine gezielte Förderung des Umweltverbundes.(...) Hierzu ist eine Neuabwägung bei der Prioritätensetzung und Finanzierung erforderlich.“

Als wichtiges Bewertungskriterium der städtischen Bemühungen zum Reduzieren der Treibhausgas-Emissionen im Verkehrssektor ist die prozentuale Verteilung der jährlich investierten Gelder in Verkehrsinfrastruktur gegenüber der Verteilung der Verkehrsträger im Modal-Split anzusetzen.

Der Modal-Split für Greifswald stellt sich nach der letzten Erfassung 2008 wie folgt dar (Integriertes Klimaschutzkonzept Greifswald, 2009, Tab. 7):

Fußgänger – 21% | Kfz – 24% | Mitfahrer-Kfz – 9% | Fahrrad – 44% | ÖPNV – 2%

Damit benutzen 37.500 Greifswalder Bürger_innen für ihre täglichen Wege keine eigenen Kfz.

Entsprechend dieser Mobilitätsbedürfnisse sollten auch die Investitionen in die Infrastruktur erfolgen.

Da sich der Modal-Split im Verlauf der Zeit ändert, sind Messungen alle fünf Jahre angebracht.

Entsprechend sind die Ausgabenhöhen für Verkehrsinfrastruktur anzupassen.

Um die Finanzierungsanteile besser überblicken zu können, ist eine Aufschlüsselung der geplanten Haushaltsposten nach Straßen, Rad- und Gehwegen erforderlich. Dies ist, wie jüngste Veröffentlichungen auf Landes- und kommunaler Ebene zeigen, offensichtlich ohne größeren Aufwand möglich:

In einer Antwort der Schweriner Landesregierung (Drs 6/1597) zum „Berufs- und Schülerverkehr Fahrrad“ vom 13. März 2013 (S.4) werden der absolute und prozentuale Anteil der Landesinvestitionen in Fahrradinfrastruktur an den Gesamtinvestitionen in Verkehrsinfrastruktur über die letzten sieben Jahre dargestellt.

Im Bericht der Greifswalder Verwaltung zur städtischen Entwicklung 2012 (S. 76) ist eine Aufschlüsselung nach laufenden Metern erfolgt. Das Beziffern nach Summen sollte demnach ohne größeren Mehraufwand zu ermöglichen sein.

Anlagen:
