

**Antwort der Verwaltung auf die Anfrage der/des** : **Bündnis90/Die Grünen - Ratsfraktion**

**für die Sitzung des Verwaltungsausschusses am** : **20.12.2010**

**THEMA** : **Fragen zum Haushaltsplan-Entwurf 2011**

**Antwort erteilt** : **Stadtbaurat Dienberg**

Zu den Fragen wird wie folgt Stellung genommen:

Zu 1) Das Integrierte Klimaschutzkonzept der Stadt Göttingen beinhaltet nicht den Bereich Verkehr. Für den Energiebereich schlägt es als Einsparvorschlag weiterer 56.500 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr bzw. der gut sechs Prozent (bezogen auf das Jahr 1990) folgende Maßnahmen vor:

- Wärmeenergie: Weitere ca. 5.500 Wohnungen in Göttingen werden auf Niedrigenergiehausstandard saniert (rund 50 kWh pro Quadratmeter und Jahr).
- Stromverbrauch: Alle Haushalte sparen zusätzliche 238 kWh Strom jährlich – das entspricht etwa 10 Prozent des durchschnittlichen Stromverbrauchs pro Haushalt.
- Windenergie: Drei neue Windenergieanlagen mit jeweils 3 MW Leistung werden installiert.
- Solarwärme: weitere 35 Prozent aller geeigneten Dächer in Göttingen erhalten solar-thermische Anlagen (entspricht 432.000 m<sup>2</sup> zusätzlicher Kollektorfläche).
- Photovoltaik: der Ausbau wird um 20 MW bzw. knapp 160.000 m<sup>2</sup> Modulfläche erhöht.
- Erdreichwärmepumpen: etwa 10.000 Wohneinheiten werden zusätzlich mit einer optimierten Elektrowärmepumpe ausgerüstet.
- Blockheizkraftwerke: Blockheizkraftwerke mit fünf Megawatt elektrischer Leistung werden installiert.
- Fernwärme: der KWK-Anteil in der städtischen Fernwärme wird um 12 Prozentpunkte erhöht.
- In den nächsten Kapiteln werden die Handlungsoptionen näher ausgeführt und weitere Möglichkeiten der CO<sub>2</sub>-Minderung ergänzt.

Abb. 1 Auszug aus dem Klimaschutzkonzept der Stadt Göttingen (S. 12)

Zu 2 und 3) Die Stadt Göttingen hat in den vergangenen zehn Jahren erhebliche Erfolge in Bezug auf eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl und eine verstärkte Inanspruchnahme der Verkehrsmittel des Umweltverbundes erreicht. Bemerkenswert ist die Steigerung der Anteile des Radverkehrs und des Fußgängerverkehrs, die durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sowie die Aufwertung von Stadträumen gefördert wurden. Aufbauend auf diesem Handlungskonzept ist die Verwaltung auch zukünftig bestrebt, durch eine verstärkte Förderung des Umweltverbundes eine deutliche CO<sub>2</sub>-Reduktion für den Verkehrsbereich zu erreichen.

Zu 4) Mit der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) wird ein verkehrspolitisches Zielkonzept für den Zeithorizont 2020/2025 entwickelt. Bereits im Vorfeld ist als Zielzahl für die VEP-Fortschreibung ein ÖPNV-Anteil am Modal Split von 18 % formuliert worden (Bereich Radverkehr: Erhöhung von derzeit 27% auf 30%), was in erheblichem Umfang Investitionen erfordern wird.

Das Ausschöpfen vorhandener Potenziale im Radverkehr muss deshalb ein wichtiger Ansatzpunkt künftiger Planungskonzepte sein. Unter dem Aspekt des finanziellen Aufwandes ist es vermutlich leichter, im Radverkehr einen nennenswerten Zuwachs zu generieren, als das gleiche Ergebnis im ÖPNV zu erreichen.

Eine weitere wichtige Fragestellung der künftigen Verkehrsplanung wird sein, welche verkehrsplanerischen Konsequenzen ein mögliches Bevölkerungswachstum in Göttingen hat und welche Maßnahmen geeignet sind, die verkehrlich günstige Innenentwicklung zu stärken.

Weitere wichtige Themen bei Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans werden sein:

- die Berücksichtigung des Demografischen Wandels und der breiten Palette unterschiedlicher Mobilitätsanforderungen,
- die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch ein zielgerichtetes Maßnahmenpaket,
- die qualitative Verbesserung der Straßenräume in den Stadtteilzentren zur Stärkung der Nahmobilität,
- die Entwicklung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements insbesondere zur kostengünstigen Stärkung der Nachfrage im ÖPNV (u.a. Weiterentwicklung des VSN-Firmenabos),
- die Herausforderungen der Elektromobilität und deren Auswirkungen auf die verkehrliche Infrastruktur,
- die Schaffung von Alternativen zum Kraftfahrzeug für die große Gruppe der Berufspendler und
- die Integration der Anforderungen aus der Luftreinhaltung und Lärminderung in die Verkehrsentwicklungsplanung

Zu 5) Die CO<sub>2</sub>-Bilanz für den MIV-Binnenverkehr der Göttinger BewohnerInnen im Zeitraum von 1999 bis 2009 zeigt eine sehr positive Entwicklung. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß hat sich um etwa **25%** verringert. Gegenüber 1999 werden im MIV-Binnenverkehr täglich etwa 27.500 Kg CO<sub>2</sub> weniger produziert. Hauptursache ist dabei die um etwa 16,5 % gesunkene Fahrleistung im MIV-Binnenverkehr in Verbindung mit einem um etwa 10 % rückläufigen Kraftstoffverbrauch je 100 km.

Die genaue Vorstellung der CO<sub>2</sub>-Bilanz erfolgt im Rahmen der Präsentation zur VEP-Evaluierung am 20.01.2011 im Ausschuss für Bauen, Planung und Grundstücke.

Zu 6 bis 8) Wie bereits in den Antworten zu den Fragen 2 und 3 soll durch eine weitere Förderung des Umweltverbundes die in den letzten Jahren erfolgte (und im Rahmen der VEP-Evaluierung nachgewiesene) Entwicklung in der CO<sub>2</sub>-Reduzierung weiter fortgesetzt werden: Wichtige im Haushaltsplanentwurf 2011 verankerte Maßnahmen/Investitionsnummern sind dabei:

- Unterhaltung und Ausbau der Infrastruktur für den Radverkehr
- „Wettbewerb Emissionsfreie Mobilität“ (Maßnahmen zur Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs)

Der Oberbürgermeister

- Radverkehrsmaßnahmen im Zuge von Straßenumbaumaßnahmen (u.a. Ausbau B27 und Umbau Düstere-Eichen-Weg)
- „Förderung des ÖPNV“ (städtische Mittel + Regionalisierungsmittel)
- „Grunderneuerung von Bushaltestellen“

Zu ergänzen ist bei der ganzen Diskussion, dass allein durch die Aufrechterhaltung des Busverkehrsbetriebes der GöVB die Stadt (Verlustausgleichs-)Zahlungen in Höhe von ca. 6,25 Mio € in 2011 zu leisten hat.

Die Größenordnung der CO<sub>2</sub>-Reduktion im Verkehrsbereich im Jahr 2011 bzw. bis 2020 wäre zum jetzigen Zeitpunkt rein spekulativ und ohne eine gutachterliche Abschätzung nicht zu leisten. Konkrete Aussagen können erst im Rahmen der VEP-Fortschreibung bzw. der Erstellung des Klimaplanes getätigt werden.

#### Zu der Frage „Unfälle mit Personenschäden“:

Der FB Ordnung wird mit seinen Ressourcen im Zusammenwirken mit der Polizei, den Straßenbaulastträgern und der Verkehrsplanung die verkehrliche Entwicklung beobachten, erkennbare Gefahrenstellen untersuchen und soweit möglich Verbesserungen anstreben.

#### *Weitere Erläuterungen:*

Im Produkt ist folgendes Ziel aufgenommen:

Signifikante Senkung des 5-Jahresdurchschnitts bei Unfällen mit Personenschäden. In den Erläuterungen sind die jeweiligen durchschnittlichen Unfallzahlen aufgeführt. Die Verwaltung lehnt eine Präzisierung und Festlegung auf eine Senkung von 5 % ab, da wirksame Steuerungsmöglichkeiten der Unfallentwicklung nur bedingt vorhanden sind, zumal die Mehrzahl der Unfälle dem Augenblicksversagen zuzuordnen sind, auf das nur die Unfallbeteiligten selbst Einfluss haben.

#### Zu der Frage „Beseitigung von Unfallschwerpunkten“:

Diese Frage ist pauschal nicht zu beantworten. Die Größenordnung für die Beseitigung eines Unfallschwerpunktes hängt von vielen Faktoren ab (Unfallgefahrenstellen an einer Kreuzung/auf freier Strecke, unsignalisierter/lichtsignalgeregelter Knotenpunkt, Fußgänger-Lichtsignalanlage/Kreuzungs-Lichtsignalanlage etc., Größe des umzubauenden Knotenpunktes, Umfang der Tiefbauarbeiten an umzubauenden Lichtsignalanlagen etc.)

Als grober Anhaltswert kann für die Beseitigung von 2 Unfallschwerpunkten ein finanzieller Aufwand von 100.000,- € bis 200.000,- € angenommen werden.

#### Zu der Frage „Rechtswidriges Abstellen von Fahrzeugen“:

Kostendeckende Arbeitsplätze können beim FB Ordnung durch die vorgeschlagenen ordnungsrechtlichen Maßnahmen nicht geschaffen werden.

#### *Weitere Erläuterungen:*

Rechtswidrig abgestellte Fahrzeuge in Grünanlagen werden derzeit schon nicht geduldet. Beim ‚Gehwegparken‘ bleibt es beim Eingreifen nach dem Opportunitätsprinzip (siehe auch Antwort der Verwaltung auf die Anfrage im Ausschuss für Bauen, Planung und Grundstücke).

Die im zweiten Absatz gewünschte Ergänzung der Kurzbeschreibung bitten wir nicht aufzunehmen, zumal im vorgelegten Produkt, in der Zielbeschreibung bereits vergleichbare Messungen aufgeführt sind.

Die im dritten Absatz gewünschte Ergänzung der Ziele wäre denkbar. Es wird jedoch bezweifelt, dass das Ziel durch die gewünschten Maßnahmen erreicht werden kann.

Der Oberbürgermeister

Die Ergänzung des Ziels um die Durchführung von Sektionskontrollen sollte nicht aufgenommen werden, da diese nur von der Polizei durchgeführt werden können. Eine Unterstützung des Stadtordnungsdienstes erfolgt bereits jetzt, wenn von der Polizei gewünscht. Kraftfahrzeuge, die in den genannten Bereichen abgestellt sind, werden bereits jetzt schon kontrolliert.

Zu der Frage „Bearbeitung des Mängelkatasters für Radwege“:

Unter den gegebenen personellen Ressourcen ist die Erstellung eines umfassenden Mängelkatasters derzeit nicht leistbar. Eine externe Vergabe der Leistung würde Kosten verursachen, die im HH-Planentwurf 2011 nicht etatisiert sind. Die Problemstellen (z. B. Unfallschwerpunkte, Mängel an straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen) sind der Verwaltung bekannt, u. a. durch die Unterstützung des ADFC und des VCD (ca. 160 eingegangene Mängelanzeigen seit April 2010).

Die der Verwaltung vorliegenden Mängel im Radverkehrsnetz werden sukzessive beseitigt. Dabei liegt der Schwerpunkt auf einfach zu realisierenden, kostengünstigen Maßnahmen. Mängel in Knotenpunktbereichen werden im Rahmen von Maßnahmen zur Beseitigung von Unfallschwerpunkten und zur Grunderneuerung von Straßenabschnitten bzw. Erneuerung von Lichtsignalanlagen umgesetzt.

Für die kurz- und mittelfristige Finanzplanung bedeutet dies, dass nicht nur für die Beseitigung von einfachen Mängeln im Radverkehrsnetz, sondern auch für Knotenpunktumbauten und Straßen-/Radwegeunterhaltung ausreichend Mittel bereitgestellt werden müssen.

Zu der Frage „Erstellung eines Ampelkatasters“:

Die Erstellung eines Katasters für Lichtsignalanlagen einschließlich der zeitlichen Abbildung des Sanierungs-/Modernisierungsbedarfs wird derzeit im Rahmen des Gutachtens „Betriebsführungskonzept“ erstellt. Die Vorstellung des Gutachtens (mit unterschiedlichen Modernisierungsszenarien) erfolgt im Rahmen der Sitzung des Ausschusses für Bauen, Planung und Grundstücke am 20.01.2011.

Das Alter der städtischen Lichtsignalanlagen kann der nachfolgenden Abbildung entnommen werden:

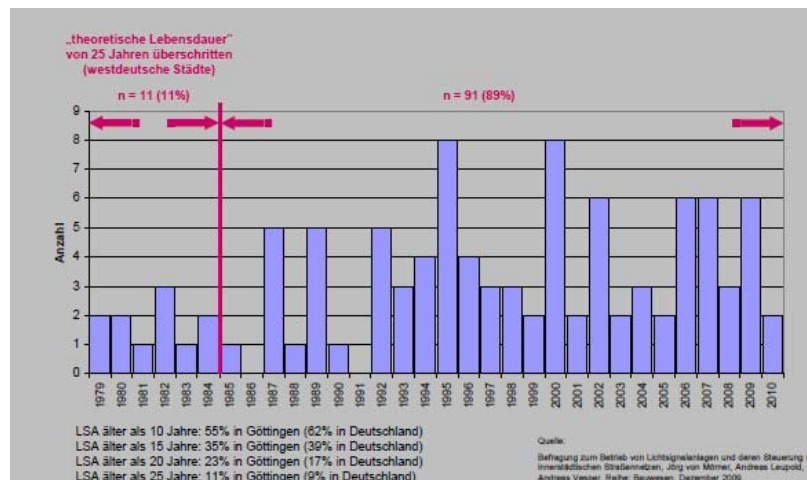


Abb. 2 Altersstruktur der Lichtsignalanlagen (Stand: 2010)

Zu der Frage „Berücksichtigung von Lärmschutzaspekten im VEP“:

Der Oberbürgermeister

Die Fristen (Lärmkartierung 30.06.2012, Lärmaktionsplan 18.07.2013) im Rahmen der Umsetzung für die EU-Vorgaben zum Lärmschutz sind von der EU vorgegeben. Eine kürzere Zeitplanung wird zwar avisiert, realistischerweise muss allerdings davon ausgegangen werden, dass für die Lärmkartierung keine schnellere Zeitachse möglich ist, da seitens des Bundes/Landes neue Verkehrserhebungen für Autobahnen und Bundesstraßen nicht vor dem ersten Quartal 2012 geliefert werden können. Eine frühere Aktualisierung ist nicht möglich, da zwischen den Erhebungen ein 5 Jahres-Zeitraum liegen muss, die letzte Erhebung des Bundes fand 2007 statt. Die Daten müssen anschließend eingearbeitet werden, so dass die Lärmkarte für das Stadtgebiet frühestens im II. Quartal 2012 den öffentlichen Gremien vorgelegt werden kann. Im III. Quartal 2012 schließt sich dann die Bearbeitung der Lärmaktionsplanung unmittelbar an. In den unterschiedlichen Phasen des Planungsprozesses werden Maßnahmen der Lärmaktionsplanung mit dem VEP im Gegenstromprinzip aufeinander abgestimmt.

#### Zu den Fragen „Emissionsfreie Mobilität“:

Zu 1) Für die Realisierung der Fahrradstraßenabschnitte auf der Radverkehrshaupttroute zwischen B27 und Eichendorffplatz entstehen Kosten für Beschilderung und Markierungen in Höhe von ca. 10.000,- € sowie evtl. für Umbaumaßnahmen im Bereich des Studentenwohnheims Albrecht-Thaer-Weg (Wegeverbreiterung; Kosten sind noch zu ermitteln).

Zu 2) Erst Anfang 2011 werden erste überschlägige Kostenschätzungen für die einzelnen Teilabschnitte des Radschnellwegkorridors Rosdorf – Göttingen durch das beauftragte Büro vorliegen. Die Höhe der Kosten, welche bei einer Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen auf die Stadt Göttingen entfallen würden, ist maßgeblich von einer Förderung durch den Bund abhängig. Ob und in welcher Höhe eine Umsetzung gefördert werden würde, ist derzeit noch nicht abzusehen.

Zu 3) Für die Ertüchtigung und Ausschilderung entstehen Kosten i. H. von ca. 40.000,- € (s. auch BA 09.09.2010). Der Bau einer Rampe für Radfahrer am Flüthwehr würde einen zusätzlichen finanziellen Aufwand erfordern, der noch zu ermitteln wäre.

Zu 4) Maßnahmen im Straßenbau und für Radwege können nicht immer strikt voneinander abgegrenzt werden. Zum Beispiel stellt die Beseitigung von Frostschäden bei Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn sowohl für den Kfz- als auch den Radverkehr eine Verbesserung des Fahrkomforts dar. Die Erneuerung von Knotenpunkten (Belag, LSA, Markierung) soll für alle Verkehrsteilnehmer (also auch Fußgänger und Radfahrer) einen Komfort- und Sicherheitsgewinn bringen.

Anzumerken ist auch, dass sich die Göttinger Radwege oftmals in einem wesentlich besseren Zustand befinden als die städtischen Straßen. Frostschäden auf den separaten Radwegen sind aufgrund der geringen Belastungen selten anzutreffen. Treten sie dennoch auf, werden diese durch den städtischen Baubetriebshof beseitigt. Eine Qualitätsverbesserung an den Straßen, Rad- und Fußwegen ist durch Frostsanierungen nicht zu verzeichnen.

Zu 5) Für die Straßenbauunterhaltung, die auch die Radweg- und Gehwegunterhaltung beinhaltet, stehen nicht wie dargestellt knapp 3,3 Millionen € im Haushalt zur Verfügung, sondern lediglich 421.500,-€. Für das Haushaltsjahr 2011 sind durch Umsetzung des Haushaltskonsolidierungskonzeptes die Mittel auf 250.000,-€ reduziert worden. Diese Mittel sind ausschließlich für Materialbeschaffung der städtischen Baukolonnen vorgesehen. Der Anteil für Arbeiten an den Radwegen wird auf ca. 20.000,-€ geschätzt.

Zu 6) Unter der HH-Stelle „Förderung des Umweltverbundes“ (Inv.-Nr.: 6163005020) sind Mittel i. H. von 70.000,- € für 2011 eingeplant.

Der Oberbürgermeister

Zu 7) In der Investitionssumme sind Mittel für Radverkehrsmaßnahmen im Zuge der Straßenausbauprojekte „B27“, „Düstere-Eichen-Weg“ und „Am Papenberg“ enthalten. Der Radverkehrsanteil an den Projektgesamtkosten wäre noch zu ermitteln.