

Antwort der Verwaltung auf die Anfrage der/des	:	Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen
für die Sitzung des Ausschusses für Bauen, Planung und Grundstücke am	:	07.04.2011
THEMA	:	Fragen zum Gutachten für die VEP-Evaluation
Antwort erteilt	:	Stadtbaurat Dienberg

Zu den Fragen wird wie folgt Stellung genommen:

Zu 1.) Wie bereits in der Vergangenheit mehrfach erläutert beruhte die Ermittlung des Gesamt-Modal-Split in Göttingen im Rahmen der VEP-Erarbeitung im Jahr 1995 ff. (lediglich) auf Annahmen. Eine verlässliche gutachterliche Untersuchung des Verkehrsmittelwahlverhaltens erfolgte erstmalig durch die Haushaltsbefragung 1999. Die Ergebnisse dieser Haushaltsbefragung sowie die Entwicklung des Verkehrsmittelwahlverhaltens bis 2008/2009 können der Abbildung 1 entnommen werden.

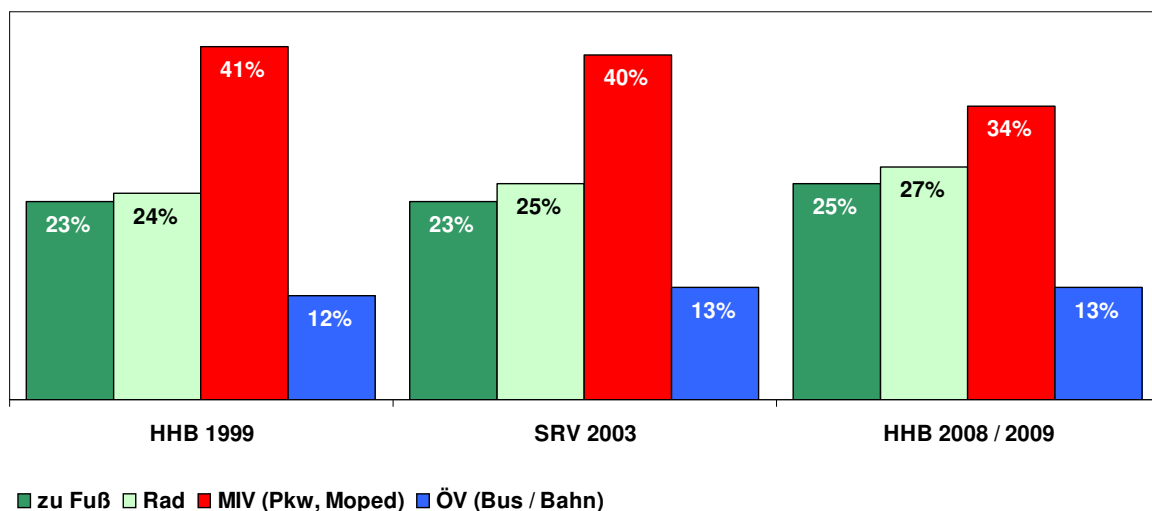


Abb. 1: Entwicklung der Verkehrsmittelwahl von 1999 bis 2008/2009

Folglich hat die Stadt Göttingen im Jahr 2000 (Ratsbeschluss VEP) weder einen (niedrigen) Radverkehrsanteil von 16 % gehabt, noch einen (hohen) ÖPNV-Anteil von 21 %.

Zu 2.) Der in dem Endbericht zur VEP-Evaluierung angegebene Wert für die ÖPNV-Nutzung in der Stadt Oldenburg ist falsch. Die Oldenburger Haushaltsbefragung im Jahr 2009 hat ergeben, dass die Busnutzung lediglich bei (gerundet) 5 % liegt. Die genauen Verkehrsmittelanteile der Stadt Oldenburg sind der Abbildung 2 zu entnehmen.

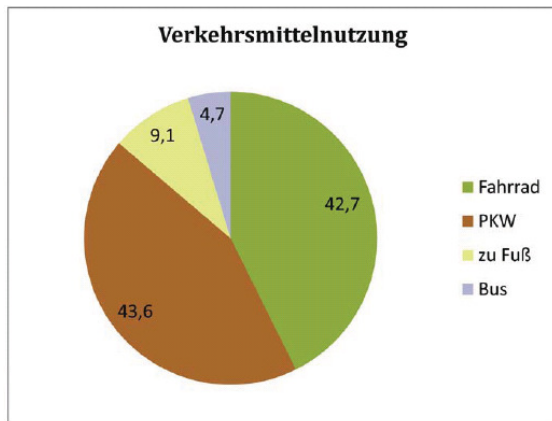


Abb. 2: Anteile der Verkehrsmittel an den in Oldenburg zurückgelegten Wegen in % (Quelle: Haushaltsbefragung der Stadt Oldenburg im Jahr 2009)

Zu 3. und 4) Die Verwaltung hat mit der Evaluierung die Zielsetzung verfolgt, bestimmte Inhalte des Verkehrsentwicklungsplans aus dem Jahr 2000 mit den heutigen Gegebenheiten zu vergleichen (u.a. Entwicklungen in der Verkehrsnachfrage, des Verkehrsmittelwahlverhaltens und der Verkehrssicherheit, Veränderungen der CO₂-Bilanz). Folglich wurde auch bei der Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen (Straßenverkehrsunfälle gesamt bzw. Anzahl verletzter Personen/Stadt Göttingen) natürlich nur ein Vergleich zwischen den Jahren 2000 und 2008/2009 vorgenommen und nicht – wie in der Anfrage durchgeführt – eine Tendenzbetrachtung von 1996 bis 2006 bzw. 1989 bis 2007.

Die im Rahmen der Erstellung der Anfrage vorgenommene Tendenzbetrachtung für verletzte Radfahrer und "Nichtradfahrer" widerspricht keinesfalls der Auswertung des Gutachters.

Die in der letzten Grafik durch den Anfragenersteller vorgenommenen Unfallbetrachtung für die Polizeiinspektion Göttingen kann den Ausführungen des Gutachters gar nicht widersprechen, da diese Grafik auch die Unfallzahlen für den Landkreis Göttingen beinhalten. Die Aufgabe des Gutachters bestand aber aus nachvollziehbaren Gründen nur darin, die Verkehrsunfallentwicklung für das Stadtgebiet zu betrachten.

Zu 5. bis 7) Natürlich verfolgt die Verwaltung auch für die Gruppe der Pendlerverkehre die Zielsetzung, einen Umstieg vom Kfz-Verkehr auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu erreichen mit der Konsequenz, dass die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen im Stadtgebiet weiter reduziert werden. Eine verlässliche Aussage, ob eine Reduzierung der CO₂-Belastung von 1990 bis 2020 um genau 40 % zu erreichen ist, kann jedoch nicht getätigt werden, da für das Bezugsjahr 1990 kein aussagekräftiges Datenmaterial zur Verfügung steht.

So konnte im Rahmen der VEP-Evaluierung auch für den Binnenverkehr lediglich ein Vergleich des Jahres 2008/2009 mit dem Bezugsjahr 2000 vorgenommen werden, da für das Jahr 1990 keine ausreichendes Verkehrsmengendatengerüst für eine Berechnung vorhanden ist.

Für das Thema Pendlerverkehre kann derzeit überhaupt noch keine CO₂-Bilanzierung vorgenommen werden, da bis heute die Frage, wie viele der täglich ca. 33.000 einpendelnden Erwerbstätigen mit dem Rad, dem Bus, der Bahn und dem Auto nach Göttingen fahren bisher genauso wenig zu beantworten ist wie die Frage, wo sich die genauen Ziele der einpendelnden Verkehrsströme im Stadtgebiet befinden (Uni, Klinikum,....).

Der Oberbürgermeister

Erste genauere Erkenntnisse über den Modal Split sowie die Quelle-Ziel-Beziehungen der Pendlerverkehre werden Erhebungen im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (bzw. Nahverkehrsplans) liefern.

Zu 8.) Die Verwaltung wird sich im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (und Nahverkehrsplans) umfassend den Pendlerverkehren widmen. Bereits heute laufen Projekte wie das Betriebliche Mobilitätsmanagement (BMM), die Schnellbuslinie Bahnhof → Uni-Nord-Bereich sowie die Planungen zum Radschnellweg, die als Zielgruppe (vorrangig) die Berufspendler haben und zu einer Verlagerung der täglichen Kfz-Verkehre auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes führen sollen.