

Antwort der Verwaltung

auf die **Anfrage** der **BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN-Ratsfraktion**

für die Sitzung des **Ausschusses f. Bauen, Planung u. Grundstücke** am: **21.01.2010**

THEMA : **Asphalt in der Innenstadt**

Dezernat/FD: **Herr Dienberg**

Die Verwaltung beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu 1.–3.: Die Verwaltung hat weder in der Sitzung des Ausschusses für Bauen, Planung und Grundstücke am 19.11.2009 noch in der Bürgerversammlung zur Theaterstraße/Burgstraße am 09.11.2009 auf einen Beschluss der politischen Gremien des Rates verwiesen, der vorschreiben soll, dass bestimmte Straßen der Innenstadt im Zuge von Umbaumaßnahmen zu asphaltieren sind.

Ein solcher Beschluss existiert nicht.

Um die Funktionsfähigkeit zu verbessern und das Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes aufzuwerten und um die örtlichen Qualitäten, wie das einmalige historische Stadtbild, herauszuarbeiten hat die Verwaltung 2003 ein Gestaltungskonzept für die Straßen der Göttinger Innenstadt erarbeiten lassen..

Besondere Berücksichtigung fand hierbei auch die Problematik des Busverkehrs, die in besonderem Maße Anforderungen an die Haltbarkeit des Belages und die Gestaltung stellt.

Gleiche oder verwandte Materialien und Farben, sowie ein abgestimmtes Beleuchtungskonzept sollten für ein homogenes Erscheinungsbild mit einem zeitgenössischen architektonischen Ausdruck in der Innenstadt sorgen.

Für die Innenstadt wurden sechs Kategorien von Straßenräumen entwickelt, für die jeweils exemplarische Regeldetails erarbeitet wurden:

- Busring Fußgängerzone;
- Busring Fußgängerzone– Haltestellen; Busring –
- Einmündungen, Querungen, besondere Punkte
- Autoverkehrsstraßen;
- Fußgängerstraßen;
- Weender Straße als Kernbereich der Fußgängerzone

Grundlegende Idee des vorliegenden Konzeptes war:

- Gestaltung mit einer geringen Anzahl an Materialien für die Oberflächen; dadurch Wiedererkennungswert in der gesamten Innenstadt

- Kombination von hochwertigen Materialien und „schlichtem“ Asphalt

Dieses Konzept wurde in mehreren Sitzungen des Ausschusses beraten. Die bisher durchgeführten Maßnahmen in der Langen Geismar Straße, in der Theaterstraße und die geplanten Maßnahmen in der Speckstraße decken sich mit diesem Konzept. Ein Beschluss hierzu wurde nicht gefasst, da u. a. eine Entscheidung zu den Materialien im Einzelfall - also bei den konkreten Umbaumaßnahmen - erfolgen sollte.

Zu 4.-6.: Die „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen“ erlauben bis zu einer Bauklasse III (Belastungsklasse) die Verlegung von Pflaster auf einer ungebundenen Schottertragschicht.

Busverkehrsstraßen sind der nächsthöheren Bauklasse II zuzuordnen. Deshalb ist eine Herstellung von Busverkehrsstraßen in Pflaster nur mit einem standfesten Unterbau aus Beton oder Asphalt, mit in Zementmörtel versetzten Pflaster, zu erreichen.

Diese Bauweise ist seinerzeit auch in der Judenstraße zur Anwendung gekommen. Genau dieses Verfahren wenden wir heute auch beim Aufbau in Kreuzungsbereichen mit dem Busing, wie z.B. Prinzenstr./Gotmarstr. und Kurze Str./Lange Geismar Straße an.

Schwachpunkte dieser Bauweise sind die Standfestigkeit der notwendigen Dehnungsfugen, die Anschlüsse an Einbauten wie Schächten, Kappen, Einläufen und der Übergang zu benachbarten Flächen.

Diese Schäden sind auch in den Flächen der Judenstraße zu erkennen.

Die Haltbarkeit von Asphaltbelägen verglichen mit denen der gebundenen Pflasterbauweisen sind vergleichbar. Asphaltbeläge sind jedoch erheblich kostengünstiger und wesentlich schneller zu sanieren.

Die Preisdifferenz zwischen der Herstellung einer Fahrbahn in gebundener Granit- Pflasterbauweise (für vom Bus befahrene Bereiche) und der Herstellung einer Fahrbahn in einem aufgehellten Asphalt beträgt ca. 300,-€/m² zu Gunsten der Asphaltfahrbahn.

Das entspricht z. B. einem Mehrpreis für die Theaterstr. von ca. 99.000,-€.

In schwächer belasteten Bereichen (geringer Schwerlastanteil) kann auf einen gebundenen Unterbau verzichtet werden. Hier ist eine in Granitpflaster hergestellte Fahrbahn im Vergleich zu einer aufgehellten Asphaltfahrbahn 140,-€/m² teuer.

Das entspricht z. B. einem Mehrpreis für die Speckstr. von ca. 63.000,-€.

Zu 7.: Durch eine umfangreiche Information und Koordination mit allen Leitungsverwaltungen wird bei Neubau von Straßen in der Stadt Göttingen gewährleistet, dass alle verlegten Ver- und Entsorgungsleitungen eine Mindestlebensdauer von 30 Jahren erreichen.

Damit wird erreicht, dass Schadensfälle an den Leitungen in diesen Bereichen selten sind und kein sogenannter „Flickenteppich“ entsteht.

- Zu 8.: In der Jüdenstraße sind in den letzten Jahren nur kleine Sanierungsarbeiten zur Beseitigung von Unfallgefahren und kleinere Angleichungsarbeiten im Zuge des Ausbaus der Theaterstraße durchgeführt worden. Die Kosten für diese Arbeiten liegen in Bereichen zwischen 50 und 1.000,-€ und stehen in keinem Verhältnis zu Ausbaurkosten zwischen 100 und 450,-€/m².
- Zu 9: Der Auffassung von einer „Missgestaltung“ der Innenstadtstraßen bei der Kombination von Asphalt und Natursteinen muss deutlich widersprochen werden. Die Entscheidung für diese Kombination ist nicht allein aus finanziellen, sondern auch aus gestalterischen Gründen getroffen worden.

Um für die Straßen der Göttinger Innenstadt Lösungen mit hoher architektonischer Gestaltungsqualität zu bekommen, wurde das international renommierte Planungsbüro Pesch & Partner aus Herdecke beauftragt entsprechende Vorschläge zu machen. Das unter der Leitung von Prof. Dr. Franz Pesch erarbeitete Gestaltungskonzept aus 2003 zielt darauf ab – unter der Verwendung gleicher oder verwandter Materialien und Farben (Naturstein und farblich angeglicher Asphalt) - ein homogenes Erscheinungsbild mit einem zeitgenössischen architektonischen Ausdruck in der Innenstadt zu bekommen. Das seinerzeit mehrfach im Fachausschuss diskutierte Konzept stellt demnach aus städtebaulicher Sicht keine zweite Wahl dar, sondern war der bewusste Vorschlag für einen bestimmten Gestaltungscanon. Wie die Erfahrungen bei den bisher umgesetzten Beispielen (z. B. in der Lange-Geismar-Straße) zeigen, führt der aufgehellte Asphalt führt zu keinen Defiziten in der Gestalt- und Aufenthaltsqualität; im Gegenteil: im Vergleich mit der Gestaltung der Innenstadtstraßen anderer Städte muss man den Göttinger Straßen, die in den letzten Jahren umgestaltet wurden, eine hohe Gestaltqualität zusprechen.

Göttingen steht mit dieser Materialkombination nicht allein dar. Es gibt diverse Beispiele in anderen Städten; besonders im Nachbarland Frankreich erfreut sich dieser Materialmix größter Beliebtheit. Ein Beispiel hierfür ist Aix En Provence – Touristenmagnet in der Provence und laut Umfragen die Stadt in Frankreich, in welcher jeder zweite Franzose leben möchte. Die Gestaltung der Innenstadtstraßen mit Naturstein und Asphalt hat an dieser Beliebtheit jedenfalls nichts geändert.

Über die Gestaltung des Bereichs der nördlichen Weender Straße ist bisher nicht entschieden worden. Es gibt auch noch keine Zeitvorstellungen, wann dieser Bereich umgebaut werden könnte; eine Festlegung auf Materialien erübrigt sich aus Sicht der Verwaltung deshalb zur Zeit.