

Anfrage für den
Ausschuss für Bauen, Planung und
Grundstücke
am 7.4.2011

4.4.2011

Fragen zum Gutachten für VEP- Evaluation

Wir fragen die Verwaltung:

1. Wie erklärt sich die Aussage im Gutachten (S. 12): „Zwischen der Haushaltsbefragung 1999 und SrV 2003 haben sich beim Modal Split keine signifikanten Veränderungen eingestellt“ angesichts der Darstellung im Endbericht des VEP 2000 (S. 25 und Folgende) zum modal-split (Rad 16%, Fuß 22%, PKW 41 %, ÖPNV 21%) und zur Darstellung in den Charts der Verwaltung im Bauausschuss am 6.5.2005 (Rad 25 %, Fuß 23 %, PKW 39 %, ÖPNV 13 %)?

Ein Anstieg der Radnutzung zwischen 1999 und 2009 um nur 3 % widerspricht jeder empirischen Grundlage.

2. Wie erklärt sich die bei Oldenburg auf S.15 ausgewiesene Summe im modal-split von 105 %?
3. Wie erklärt sich die Verwaltung bzw. der Gutachter die Diskrepanz zwischen den Zahlen und Aussagen zu Verkehrsunfällen und den unten angestellten Berechnungen?

(Gutachter (S. 51): „Die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle weist seit 2005 eine leicht rückläufige Tendenz auf. Die gleiche positive Tendenz zeigen die Unfälle mit Personenschaden. Der Anteil der Unfälle mit Personenschaden an der Gesamtunfallzahl liegt im Bereich zwischen etwa 16 bis 19 %, im Jahr 2009 bei 15,7 %.“ S. 55: „Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten in Göttingen in den Jahren 2000 bis 2009 im Mittel 731 Personen jährlich. Seit 2006 ist die Anzahl der Verunglückten tendenziell rückläufig.“)

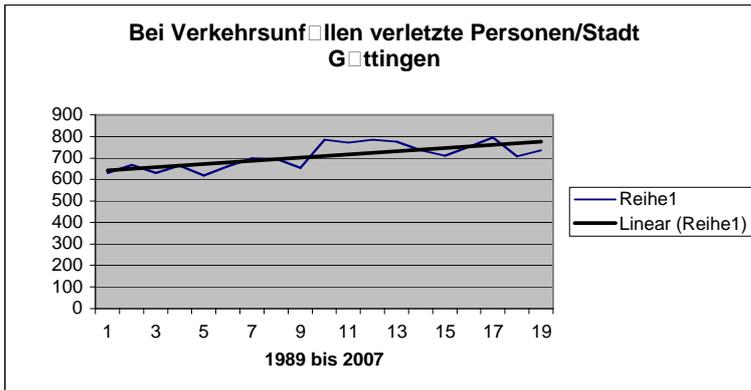
4. Anders als die Darstellung auf den Seite 52 f. suggeriert, nehmen die Verkehrsunfälle insgesamt und insbesondere die mit Personenschäden in Göttingen auf der Basis der Zahlen der Polizeiinspektion Göttingen tendenziell zu:

Polizeiinspektion Göttingen
- Sachbereich Verkehr -

37077 Göttingen, 24.03.2009

Verkehrsunfallgeschehen innerhalb der Verwaltungsgrenze der Stadt Göttingen (außer Bundesautobahn)

Jahr	Verkehrsunfälle		Anzahl der verletzten Personen			
	gesamt	davon mit Personenschaden	gesamt	Leichtverletzte	Schwerverletzte	Getötete
1989	3.623	530	630	548	80	2
1990	3.384	547	665	581	78	7
1991	3.608	523	631	569	55	7
1992	3.744	579	665	585	74	6
1993	3.194	516	618	564	53	1
1994	2.927	536	660	608	48	4
1995	3.140	576	699	647	50	2
1996	3.288	566	695	637	51	7
1997	3.010	526	655	600	52	3
1998	3.357	633	784	730	49	5
1999	3.432	606	772	719	50	3
2000	3.285	619	764	729	50	5
2001	3.433	629	775	725	50	1
2002	3.320	553	735	662	69	4
2003	3.390	568	709	664	41	4
2004	3.595	611	753	693	56	4
2005	3.592	625	796	721	71	4
2006	3.504	580	709	654	53	2
2007	3.478	597	739	680	56	3
2008	3.198	551	689	590	97	2



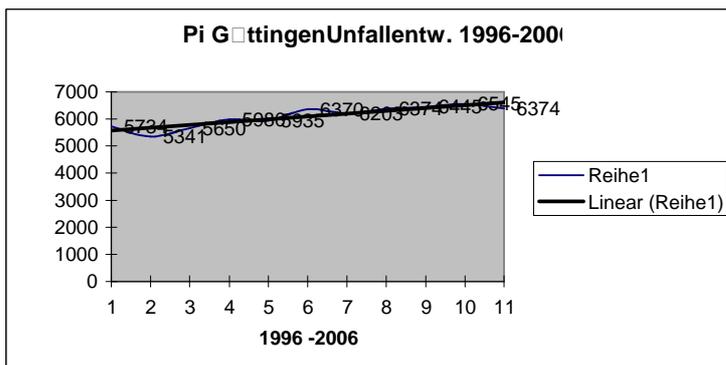
Auf der Basis dieser Zahlen der Polizeiinspektion zeigt die Statistik einen eindeutig steigenden Trend der Unfälle in der Stadt mit Personenschäden. Diese Entwicklung ist um so erstaunlicher, weil - in enger fachlicher Abstimmung mit der Polizei - in den letzten 2 Jahrzehnten zwischen 15 und 20 Mio. € in die Beseitigung von Unfallschwerpunkten investiert wurden (z.B. Kreuzungen am Weender Tor, Groner Tor und Geismartor).

Während die Unfälle ohne verletzte Radler abgenommen haben sind die Unfälle mit verletzten Radlern im selben Zeitraum gestiegen.

Es scheint wenig sinnvoll von Jahr zu Jahr vergleichende Betrachtungen zur Unfallentwicklung anzustellen - wie aus den Pressemitteilungen der PI zum Jahr 2006 (vom 2.2.07) , 2007 (vom 14.3.2008) oder 2009 (4.3.2009) zu ersehen ist. Trendbetrachtungen sind aussagestärker. Insofern hat der Gutachter mit seiner Aussage auf S.58 Recht: „Das Unfallgeschehen ist überall deutlichen Schwankungen unterworfen, so dass Betrachtungen immer über mehrere Jahre erfolgen müssen.“ Um so mehr erstaunt es, dass er selber - zufällig oder absichtlich - sich extrem kurzen Zeitkorridor ausgesucht hat, der im Widerspruch zu seiner eigenen Feststellung steht und zu kaum signifikanten, aber positiven Trendbetrachtungen führt!

Vorhandene langfristige Trends können nur umkehrt werden, wenn sie vorher zur Kenntnis genommen werden, um daraus mittelfristige Konsequenzen für Verkehrslenkung, -überwachung und -planung zu ziehen.

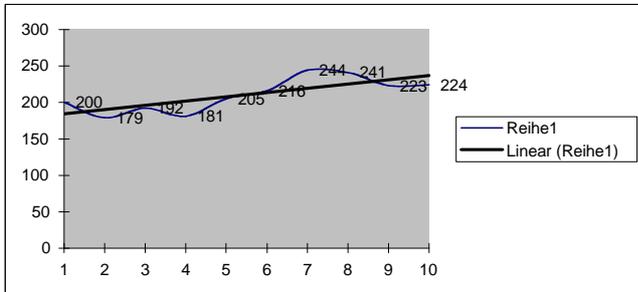
Ein vergleichbar steigender Trend wird auch bei der Unfallentwicklung in der PI insgesamt erkennbar (Quelle PM der Pi vom 2.2.07):



Jahr	verletzte Verkehrsteilnehmer insgesamt		Kfz-Führer und Insassen		motorisierte Zweiradfahrer zusammen		davon				Radfahrer		Fußgänger		andere Verkehrsteilnehmer
							Kradfahrer		Fahrer von Fahrzeugen mit Hilfsmotor						
	abs.	vH	abs.	vH	abs.	vH	abs.	vH	abs.	vH	abs.	vH	abs.	vH	
- alle Verkehrsteilnehmer -															
1999	769	100,0	468	60,9	41	5,3	30	3,9	11	1,4	200	26,0	60	7,8	3
2000	779	100,0	489	62,8	54	6,9	46	5,9	8	1,0	179	23,0	57	7,3	5
2001	775	100,0	474	61,2	48	6,2	35	4,5	12	1,5	192	24,8	51	6,6	1
2002	731	100,0	450	61,6	51	7,0	35	4,8	16	2,2	181	24,8	49	6,7	4
2003	705	100,0	391	55,5	48	6,8	34	4,8	14	2,0	205	29,1	51	7,2	4
2004	749	100,0	420	56,1	50	6,7	27	3,6	23	3,1	219	29,3	53	7,1	4
2005	792	100,0	427	53,9	58	7,3	26	3,3	30	3,8	244	30,8	55	7,0	4
2006	797	100,0	341	42,8	62	7,8	37	4,6	25	3,1	241	30,3	53	6,7	2
2007	736	100,0	401	54,5	67	9,1	29	3,9	38	5,2	223	30,3	45	6,1	3
2008	687	100,0	321	46,7	78	11,4	31	4,5	47	6,8	224	32,6	54	7,8	2

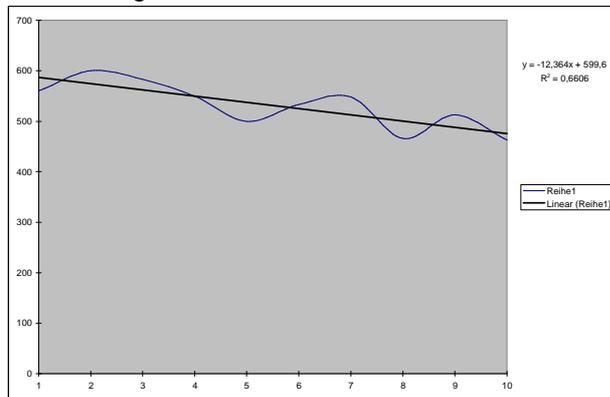
Zurück zum Unfallgeschehen in der Stadt Göttingen:

Die Verkehrsunfälle mit Personenschäden haben in Göttingen (nach Daten der PI) zugenommen; differenziert man auf der Grundlage der Daten der Stadt Göttingen nach verletzten Verkehrsteilnehmern, so wird deutlich, dass im Zeitraum 1999 bis 2008 die Anzahl der verletzten Radler signifikant zunimmt, während erfreulicherweise die Anzahl der verletzten „Nichtradfahrer“ abnimmt:



Verletzte Radler bei V-Unfälle (1999- 2008) – Stadt Göttingen

Gutachten (Seite 57): „Die Anzahl verunglückter Radfahrer liegt relativ gleichmäßig bei etwa 200 Verunglückten jährlich. Für Fußgänger und Radfahrer lässt sich keine erhöhte Unfallbeteiligung feststellen, was auf Grund der Erhöhung der Wegezanzahl bei beiden Verkehrsteilnehmergruppen als positive Entwicklung zu beurteilen ist “



Verletzte „Nichtradfahrer“ (1999 –2008) – Stadt Göttingen

Nimmt man die Ergebnisse der letzten Haushaltsbefragung zur Grundlage so kann die Abnahme von verletzten Autoinsassen z. T. auch mit der ca. 15%-igen Abnahme der Auto-nutzung (von 41% auf 35%) in Zusammenhang gebracht werden.

Angesichts der Tatsache, dass entsprechend der Untersuchung der Stadt zur Verkehrsmittelwahl der Radverkehr von 1999 (16%) bis 2008 (27%) um ca. 70% zugenommen hat, ist der Anstieg der verletzten Radler um 33% geringer als der Anstieg des Radverkehrs.

5. Schon mit dem VEP 2000 hat die Stadt Göttingen das in ihrem Wirkungsbereich Aufkommen von Pendlerverkehren ignoriert, was der Gutachter auch zu Rechts kritisch anmerkt. Die eingängige Ausweisung einer 25-prozentigen CO₂-Einsparung im Gutachten (Seite 77) ignoriert ebenfalls diese Pendlerverkehr.

Mit dem Klimaschutzkonzept hat der Oberbürgermeister (unter ausdrücklicher vorläufiger Ausklammerung des Verkehrsbereiches) das Ziel verfolgt die Vorgaben der Ratsbeschlüsse, 40% CO₂ bis 2020 einzusparen. Um in der Gesamtbilanz auf 405 zu kommen gilt es auch im Verkehrsbereich mindestens 40% umzusetzen.

Will die Verwaltung bei der Umsetzung dieser 40%-Vorgabe im Verkehrsbereich die Pendlerverkehre „außen vor“ lassen? Wenn ja, warum?

6. Wie sieht der CO₂ – Bilanz-Vergleich zwischen 1999 und 2008 (zumindest grob überschlägig) aus, unter Einbezug der zunehmenden Pendlerverkehre?
7. Welche Folgen hat das für den „Gesamt-Modal-Split“?
8. Wie will die Verwaltung auf die Pendlerverkehre im Sinne vom Klimaschutz, Mobilität und Verkehrssicherheit Einfluss nehmen?