

Für die Bauausschuss-Sitzung der Stadt Göttingen am 06.02.2014

Zu TOP Ö12 Anfragen des Ausschusses: „Auslegungsunterlagen zum IWF-Gelände“ (Antrag Bündnis90/Die Grünen-Ratsfraktion vom 27.01.2014) – Vorlage der Verwaltung (Vorlage FB66/0206/14)

## **Fragen der *Nonnenstieg-Bürgerinitiative* zum Verkehrsgutachten im Planverfahren Nr. 242 „Südlich Nonnenstieg“**

Von der Aktualisierung des Verkehrsgutachtens<sup>1</sup> in der Fassung vom 21.11.2013, also nach dem Auslegungsbeschluss, hat die *Nonnenstieg-Bürgerinitiative* zu spät erfahren, um in unserem Positionspapier im Rahmen der Auslegung im Detail dazu Stellung zu nehmen. Beim Versuch, dies nachzuholen, mussten wir feststellen, dass auch das aktualisierte Gutachten in vielen Punkten für uns unverständlich bleibt. Mit diesem Schreiben möchten wir die Mitglieder des Bauausschusses darüber informieren, welche Fragen dieses Gutachten nach wie vor für uns aufwirft.

Das Verkehrsgutachten diene dem Zweck, eine Prognose für die Verkehrssituation am Nonnenstieg nach der geplanten Bebauung des IWF-Geländes zu erstellen. Dabei ist zu bedenken, dass eine negative Prognose die Grundlagen des Bebauungsplans (Dichte, Anzahl Wohnungen, etc.) in Frage stellen würde. Eine zuverlässige und nachvollziehbare Prognose ist somit Voraussetzung für eine zielführende Planung.

1. Hätte unter diesem Gesichtspunkt nicht eigentlich erst die Kapazität der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur ermittelt werden müssen, bevor man überhaupt an eine Bebauungsplanung herangeht?
2. Welche Sachverhalte hat die Stadt durch das beauftragte Unternehmen PGT mit welcher Begründung begutachten lassen?
3. Die Prognose des Gutachtens beruht auf einer am 15.11.2013 (ein Freitag)

---

<sup>1</sup>Erstellt im Auftrag der Stadt Göttingen von PGT Umwelt und Verkehr GmbH.

vorgenommenen Verkehrserhebung von 6-8 Uhr sowie 14-16 Uhr. Wiederholungen an anderen Tagen wurden nicht gemacht. Eine einmalige Messung kann jedoch nicht Grundlage einer Prognose sein. Es hätte zumindest eine Varianz über verschiedene Wochentage in verschiedenen Wochen und Jahreszeiten ermittelt werden müssen. Wurde dies in dem an das Unternehmen PGT vergebenen Auftrag der Stadt berücksichtigt?

4. Als Grundlage der Prognose dient die Mitteilung: "Insgesamt wird der Knotenpunkt nach Realisierung der Wohnhäuser um 98 Kfz/h stärker belastet." Eine Begründung für diese Feststellung wurde nicht mitgeteilt. Inwiefern kann eine solche Feststellung als Planungsgrundlage herangezogen werden?
5. Warum weicht der auch dem aktualisierten Gutachten zugrunde gelegte Ampelschaltplan vom tatsächlichen ab? Von acht Ampeln an der Kreuzung Nonnenstieg/Düstere-Eichen-Weg werden in der aktualisierten Fassung nur sieben Ampeln aufgeführt (in der alten Version waren es sechs), davon zwei mit falschen Schaltzeiten (in der alten Version vier). Warum gelingt es der Stadt in einem verbesserten Fachgutachten nicht, die Schaltzeiten mit 1 Sekunde Toleranz korrekt darzustellen, obwohl wir die tatsächlichen Schaltzeiten aller acht Ampeln in einer Tischvorlage am 7.11.2013 schriftlich dargelegt haben? Das aktualisierte Gutachten im Vergleich mit unserer eigenen Messung vor Ort ist hier dargestellt: <http://www.nonnenstieg-buergerinitiative.de/bilder/2014-01-30-nonnenstieg-ampelplan2.jpg>
6. Durch die vorausgesetzte Mehrbelastung wird eine Verschlechterung der Verkehrsqualität am Nonnenstieg von Stufe B auf Stufe D prognostiziert. Stufe D ist die höchste Stufe bevor der Verkehrsnotenpunkt als "nicht leistungsfähig" eingestuft wird. Damit liegt die Prognose aufgrund einer einzigen Messung bereits an der oberen Grenze. Da weder Wiederholungen der Messung des Ausgangszustands noch eine nachvollziehbare Begründung für die angesetzte Erhöhung des Verkehrsaufkommens vorliegen, ist die Prognose ohne substantielle Aussagekraft. Wie gedenkt die Stadt als Auftraggeber des Gutachtens mit diesem Sachverhalt umzugehen?
7. Aus welchem Grunde wurde für die Ermittlung der aktuellen Verkehrsqualität keine Befragung der Anlieger des Nonnenstiegs in Betracht gezogen? Einschätzungen, welche die Verkehrsbelastung realistisch widerspiegeln, können eigentlich nur so ermittelt werden. Zumindest hätten sie das Fachgutachten begleiten und als Referenz herangezogen werden können. Ist dies unterblieben, weil die Stadt keinen Auftrag hierzu an das Unternehmen

vergeben hatte und solche Einschätzungen nicht zum Standard der Fachermittlungen gehört? Statt dessen zog das Gutachten eine "Haushaltsbefragung" an der Herzberger Landstraße heran, wobei unklar bleibt, auf welchen Zeitraum und welche Inhalte sich diese Befragung bezog. Die Eignung als Referenz für die Situation am Nonnenstieg bleibt unklar, da die Kriterien nicht angegeben wurden, nach welchen die Übertragung der für die Herzberger Landstraße ermittelten Werte auf den Nonnenstieg vorgenommen wurden (Tabelle 3.1). (Siehe dazu unsere eigenen Berechnungen im Anhang.) Wie beurteilt der Stadtrat diesen Sachverhalt?

8. Die "Verkehrsqualität" wird in dem Fachgutachten lediglich anhand einer Anzahl von Fahrzeugen bewertet. Inwiefern diese Bewertung bzgl. des gegenwärtigen und des prognostizierten Verkehrsaufkommens in Beziehung zu Einschränkungen bzw. Verschlechterungen der Lebensqualität (allgemeine Gesundheit, Lärm, etc.) steht, bleibt unerwähnt. Da letztlich aber nur der Einfluss des Verkehrs auf die Lebensqualität zählt, steht diese entscheidende Bewertung also noch aus. Gedenkt die Stadt, eine solche Bewertung nachzuholen?

Für die *Nonnenstieg-Bürgerinitiative* am 03.02.2014

Elizabeth Gregorius

Email: [sprecherin@nonnenstieg-buergerinitiative.de](mailto:sprecherin@nonnenstieg-buergerinitiative.de)

Homepage: <http://www.nonnenstieg-buergerinitiative.de>

#### Anhang: Eigene Berechnungen der prognostizierten Anzahl Fahrzeuge an der Ampel

Die in Tabelle 3.1 des Verkehrsgutachtens berechnete Verkehrsbelastung ist bei näherer Betrachtung nicht nachvollziehbar. Zunächst wird nicht erklärt, warum am Nonnenstieg maximal nur 3,7 Wege pro Wohneinheit (WE) pro Tag zugrunde gelegt werden. In der Herzberger Landstraße wurde auf Grundlage der „Haushaltsbefragung“ bei angenommen gleicher Wohnungsbelegung 4,9 Wege pro WE pro Tag ermittelt, also 40-50% mehr als in der „Literatur“ geschätzt (3,2 bis 3,5). Nimmt man für den Nonnenstieg ebenfalls 4,9 Wege pro WE pro Tag (statt 3,7) und PKW-Besetzung 1,10 (statt 1,05) zusammen mit dem für den Nonnenstieg

prognostizierten Anteil der PKW-Fahrten (86%), erhält man 1882 Fahrten anstelle von 1370 in Tab. 3.1. Nimmt man dieselbe Verteilung der Fahrten über den Tag wie in Abb. 3.1 (Quelle nicht genannt) an, so errechnen sich die folgenden Anzahl Fahrzeuge im Quellverkehr (d.h. vom Nonnenstieg kommend) an der Ampel:

| Im Quellverkehr               | Derzeit       | Prognose in Tab. 3.1 | Unsere Berechnung      |
|-------------------------------|---------------|----------------------|------------------------|
| vormittägliche Spitzenstunde  | 199 (Stufe B) | 284 (Stufe D)        | 317 ( <u>Stufe ?</u> ) |
| nachmittägliche Spitzenstunde | 218 (Stufe C) | 264 (Stufe D)        | 277 (Stufe D)          |

Ohne Kenntnis der Formel für die Berechnung der Qualitätsstufe<sup>2</sup> können wir nicht feststellen, ob für unsere Berechnung der morgendlichen Spitzenstunde die nächst schlechtere Stufe E bereits erreicht wird. Bei Stufe D müsste der Autofahrer im Schnitt max. 70 Sek., bei Stufe E max. 100 Sek. warten. Hierzu ist anzumerken, dass in der morgendlichen Spitzenstunde sich der Verkehr bis 500m bis zur Sparkasse zurück staut und damit eine Wartezeit von 100 Sek. bereits jetzt erheblich überschritten wird. Hinzu kommt, dass in allen Berechnungen, auch in unserer, der durch das geplante Gewerbe zusätzlich zu erwartende Verkehr fehlt! Wir können auf jeden Fall feststellen, dass im morgendlichen Spitzverkehr die Anzahl Fahrzeuge an der Nonnenstieg-Ampel um mindestens die Hälfte zunehmen würde, sollte die Bebauung wie geplant realisiert werden.

2 Zur Verkehrsqualität - Qualitätsstufe D: „Der Verkehrsablauf ist gekennzeichnet durch hohe Belastungen, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer führen. Interaktionen zwischen ihnen finden nahezu ständig statt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.“  
Qualitätsstufe E: „Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen. Der Verkehr bewegt sich im Bereich zwischen Stabilität und Instabilität. Die Kapazität wird erreicht.“ (Quelle: Wikipedia, Stichwort „Verkehrsqualität“)